

Mobilität mitdenken bei der Flächenplanung

Plietsche Planung für weniger Pkw-Verkehr



KielRegion

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4	Bausteine	24	Materialien	52
Zur Verwendung des Leitfadens	5	Werkzeugkoffer für die Standortauswahl	26	Kontakte und Ansprechpartner/-innen für die KielRegion	54
		Werkzeugkoffer für die Standortausgestaltung	27	Bildnachweise	55
		Baustein A: Regionaler Vergleich der Autonutzung	28	Impressum	56
Grundlagen	6	Baustein B: Erreichbarkeitsanalyse für Standorte	30		
Zielsetzung und Hintergrund	7	Baustein C: Aktuelle und zukünftige ÖPNV-Gunsträume	34		
Entscheidungen, die Wellen schlagen	8	Baustein D: Aktuelle und zukünftige Radschnellwege	36		
Fanpost für eine verkehrseffiziente Flächenplanung	10	Baustein E: Eignungsprofile für zukünftige Nutzungen von Standorten	38		
		Baustein F: Pkw-Stellflächen in Wohngebieten	40		
Entscheidungssituationen in der Flächenplanung	12	Baustein G: Gemeinsame Pkw-Stellflächen für Unternehmen	41		
Typische Entscheidungssituationen vor Ort	13	Baustein H: Gebietsanbindung für den Radverkehr	42		
Regionale Standortwahl	16	Baustein I: Fahrrad-Abstellanlagen	43		
Standortwahl in der Gemeinde	18	Baustein J: ÖPNV-Anbindung neuer Entwicklungsflächen	44		
Anfragen von Investor/-innen	20	Baustein K: Betriebliches Mobilitätsmanagement	46		
Detailplanung für einen bereits ausgewählten Standort	21	Baustein L: Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement	47		
Bestandsgebiete entwickeln	23	Baustein M: Mobilitätsstationen	48		
		Baustein N: Car- und BikeSharing	49		
		Baustein O: Vertragliche Vereinbarungen mit Investor/-innen	50		

Vorwort

Unsere Mobilität umweltfreundlicher gestalten und für eine nachhaltige, mobile Region sorgen: Das ist die große Gemeinschaftsaufgabe für die KielRegion.

Moderne Mobilität möglich machen. ÖPNV-Anbindung, Radschnellwege, Pkw-Stellflächen: Bei der Flächenplanung für Wohn- und Gewerbegebiete müssen Planer/-innen die Mobilität früh mitdenken. Nur so können Standorte für die zukünftigen Nutzer/-innen hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse attraktiv gestaltet werden.

Gemeinsam stärker. Dieser Leitfaden ist durch eine breite Beteiligung entstanden. Fragestellungen aus der Praxis haben wir gemeinsam diskutiert. Dieser Leitfaden stellt die Vorteile einer integrierten Flächenentwicklung in der KielRegion dar und informiert über passende Werkzeuge.

Wir haben konkrete Handlungsempfehlungen für Sie. Die strategischen Ansatzpunkte und die konkreten Handlungsansätze dieses Leitfadens helfen Entscheider/-innen und Praktiker/-innen bei der Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten in der Flächenplanung, damit bei der Standortentwicklung möglichst wenig Autoverkehr entsteht.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Zur Verwendung des Leitfadens

Dieser Leitfaden stellt praxisorientierte Unterstützungsangebote für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität zur Verfügung. Das Besondere an diesem Leitfaden ist, dass vor allem die Flächenplanung im Fokus steht. Denn bereits mit der Wahl des Standortes bzw. der Ausgestaltung der Flächen für die wohnbauliche oder gewerbliche Entwicklung werden zentrale Rahmenbedingungen für die Mobilitätsentscheidungen künftiger Nutzer/-innen festgelegt.

Damit richtet sich dieser Leitfaden zum einen an Entscheider/-innen: Diese bestimmen mit der Standortwahl für Entwicklungsflächen in der Region bzw. innerhalb ihrer Stadt oder Gemeinde maßgeblich über die Mobilitätsmöglichkeiten.

Zum anderen richtet sich dieser Leitfaden an Planungspraktiker/-innen: Dies sind z. B. Mitarbeitende in der Verwaltung, die Entscheidungen vorbereiten und unterstützen und später konkrete Ansatzpunkte und Instrumente zur Umsetzung von Mobilitätsangeboten und Flächenentwicklungen suchen.

Auch an bestehenden Standorten bieten sich Ansatzpunkte für eine klima- und ressourcenschonende Mobilität. Auch dies thematisiert der Leitfaden.

Dieser Leitfaden richtet sich an Sie, wenn Sie mehr über Rahmenbedingungen, Wirkungszusammenhänge und Möglichkeiten einer nachhaltigen Mobilität erfahren wollen.

Gegliedert ist der Leitfaden wie folgt:

Der Abschnitt „**Grundlagen**“ des Leitfadens liefert Argumente, warum Mobilitätsaspekte bereits in der Flächenplanung eine zentrale Rolle spielen sollten.

Der zweite Abschnitt „**Entscheidungssituationen in der Flächenplanung**“ benennt konkrete Entscheidungssituationen aus der Planungspraxis und zeigt deren Bedeutung für die regionale Mobilitätsentwicklung.

Im dritten Abschnitt „**Bausteine**“ finden Praktiker/-innen konkrete Instrumente und Hilfsmittel als Bausteine für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität im Rahmen ihrer konkreten Projekte vor Ort.

In einer **Materialsammlung** sind hilfreiche Materialien und weiterführende Links zu den im Leitfaden behandelten Zusammenhängen aufgelistet.



Grundlagen

Zielsetzung und Hintergrund

Die KielRegion hat sich mit dem Beschluss des Masterplans Mobilität zum Ziel gesetzt, eine „moderne Mobilität“ in der Region zu entwickeln. Dies umfasst:

- eine klima- und umweltfreundliche Mobilität
- einen starken Mobilitätsverbund
- eine hohe Lebensqualität
- eine attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion
- die Themen Nahmobilität und neue Mobilitätskultur
- eine integrierte und kooperative Planung.

Als Zielmarke setzt der Masterplan Mobilität eine Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs in der Region bis zum Jahr 2035 um insgesamt 35% gegenüber dem Jahr 2015.

Dafür braucht es eine Reduktion der Kfz-Fahrleistung um etwa 25%. Erreicht werden soll dies durch:

- eine Reduzierung der Wegelängen durch das Leitbild der „Region der kurzen Wege“,
- eine Steigerung der mittleren Zahl der Fahrenden pro Fahrzeug („Besetzungsgrad“) von 1,3 auf 1,4 und
- eine Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV.

Fuß- und Radverkehr plus ÖPNV bilden den „Mobilitätsverbund“. Nach den Zielen des Masterplans soll dessen Anteil bis 2035 von 48% auf 60% aller Wege ansteigen. Als umsetzungsorientiertes Handlungskonzept definiert der Masterplan Mobilität insgesamt 72 Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen. Ein Schlüsselprojekt ist dabei die Verankerung der Mobilität als Planungsgrundsatz bei der Flächenentwicklung.

Bei allen Flächenausweisungen, z. B. neuen Wohn- oder Gewerbegebieten, soll möglichst frühzeitig geprüft werden, welche Auswirkungen diese auf die Verkehrsentwicklung haben.

Eine gute Standortwahl sowie eine hochwertige Einbindung in die bestehenden ÖPNV- und Radverkehrsnetze soll es den zukünftigen Nutzer/-innen leicht machen, sich an der eben beschriebenen „modernen Mobilität“ zu beteiligen. Dieser Leitfaden gibt dabei praxisnahe Hilfestellung.

Dieser Leitfaden ist Teil der Schlüsselmaßnahme A.3.1 des Masterplans Mobilität der KielRegion.

„Mobilität als Planungsgrundsatz der Flächenentwicklung“.

<https://www.kielregion.de/mobil>



Entscheidungen, die Wellen schlagen



Wagen oder ÖPNV-Jahreskarten. Auf diese Weise prägen sie Nutzungsgewohnheiten, die wiederum die Struktur der Nachfrage nach neuen Flächenausweisungen maßgeblich beeinflussen.

Die vorrangige Entwicklung integrierter gelegener und gut an den ÖPNV, das Radwegenetz und die Nahversorgung angebundener Standorte ist daher ein wichtiger Hebel, um die Ziele des Masterplans Mobilität zu erreichen.



Fanpost für eine verkehrseffiziente Flächenplanung

Viele Gründe sprechen für eine Siedlungsplanung, die möglichst wenig Autoverkehr erzeugt.

... aus der eigenen Gemeinde



... aus der Region



... aus der ganzen Welt





Entscheidungssituationen in der Flächenplanung

Typische Entscheidungssituationen vor Ort

Der Masterplan Mobilität definiert verbindliche Minderungsziele für Treibhausgase. Um diese zu erreichen, sollen vorrangig Standorte entwickelt werden, die gut an den ÖPNV angebunden sind. Zusätzlich soll die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad verbessert werden.

Entscheidungen aus Strategie- und Planungsprozessen legen die Mobilitätsmöglichkeiten künftiger Nutzer/-innen langfristig fest.

Insbesondere in Teilräumen mit hohem Entwicklungsdruck werden häufig Flächen entwickelt, die schnell aktivierbar sind und sich planungs- und naturschutzrechtlich umsetzen lassen.

„Erst einmal kommt die Fläche, dann sehen wir weiter.“ So wurde diese Entscheidungspraxis der aktuellen Flächenplanung von Praktiker/-innen bei der Vorbereitung dieses Leitfadens beschrieben. Ein systematischer Blick auf die Konsequenzen und verkehrlichen Folgewirkungen erfolgt bei diesen Flächenentwicklungen oftmals nicht.

Um die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der KielRegion zu schaffen, sollten die Verantwortlichen daher in Zukunft verstärkt Hilfsmittel für eine strategische Flächenplanung nutzen.

Entscheidungen in der Flächenplanung betreffen entweder die Standortauswahl oder die Ausgestaltung eines bereits gewählten Standortes:

- Bei überörtlichen Konzepten und Entwicklungsüberlegungen für die eigene Stadt oder Gemeinde liegen die Standorte zu Beginn des Prozesses noch nicht fest. Die Verständigung auf Entwicklungsflächen ist vielmehr wesentlicher Teil des Diskussions- und Abstimmungsprozesses (▷ **Standortauswahl**).
- Demgegenüber gibt es Entscheidungssituationen, in denen Standorte schon konkret festgelegt sind. Dies können z. B. Entwicklungsüberlegungen für Bestandsgebiete, konkrete Anfragen von Investor/-innen oder Detailplanungen für einen vorher gewählten Standort sein (▷ **Standortausgestaltung**).

Je nachdem, ob die Standortauswahl oder die Standortausgestaltung im Mittelpunkt steht, werden unterschiedliche strategische Hilfsmittel benötigt.

Standort noch nicht festgelegt

- Beteiligung an regionalen Konzepten
- Flächennutzungsplan
Vorratsplanung Gewerbe
Flächenentwicklung Wohnen
- Investor/-innenanfrage
(noch ohne konkrete Standortvorstellung)

Standort liegt fest

- Detailplanung für einen bereits ausgewählten Standort
- Weiterentwicklung von Bestandsgebieten
- Investor/-innenanfrage
(mit Blick auf einen konkreten Standort)



In Entscheidungssituationen, in denen die Auswahl von Entwicklungsflächen erfolgt, werden Instrumente benötigt, die eine vergleichende Bewertung der Standorteignung aus Sicht der Folgewirkungen für die Mobilität ermöglichen.

Demgegenüber bedarf es in Entscheidungssituationen, in denen Flächen schon ausgewählt sind, Hilfsmitteln zur Umsetzung einer kostensparenden, ressourcenschonenden und nachhaltigen Mobilität an dem konkreten Standort.

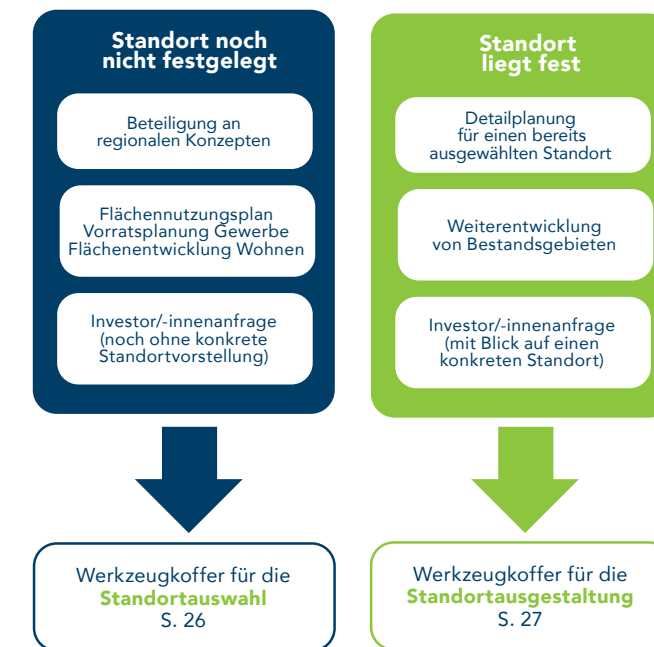
Entscheidungssituationen zur Standortauswahl bzw. Standortausgestaltung begegnen kommunalen Entscheidungsträger/-innen und Planer/-innen in vielen verschiedenen Prozessen, z. B.:

- Beteiligung an regionalen Konzepten,
- Flächennutzungsplanung, Vorratsplanung Gewerbe, eigene Flächenentwicklung Wohnen,
- Anfragen von Investor/-innen, häufig bezogen auf eine konkrete Fläche,
- Detailplanung für einen bereits ausgewählten Standort,
- Weiterentwicklung von Bestandsgebieten.

Auf diese konkreten Entscheidungssituationen gehen die Abschnitte der nachfolgenden Seiten jeweils ein.

Sie betrachten, welche Fragestellungen jeweils im Mittelpunkt stehen und bieten entsprechende Werkzeuge an, um Aspekte einer kostensparenden und ressourcenschonenden Mobilität in der jeweiligen Entwicklungssituation angemessen zu berücksichtigen.

Typische Entscheidungssituationen



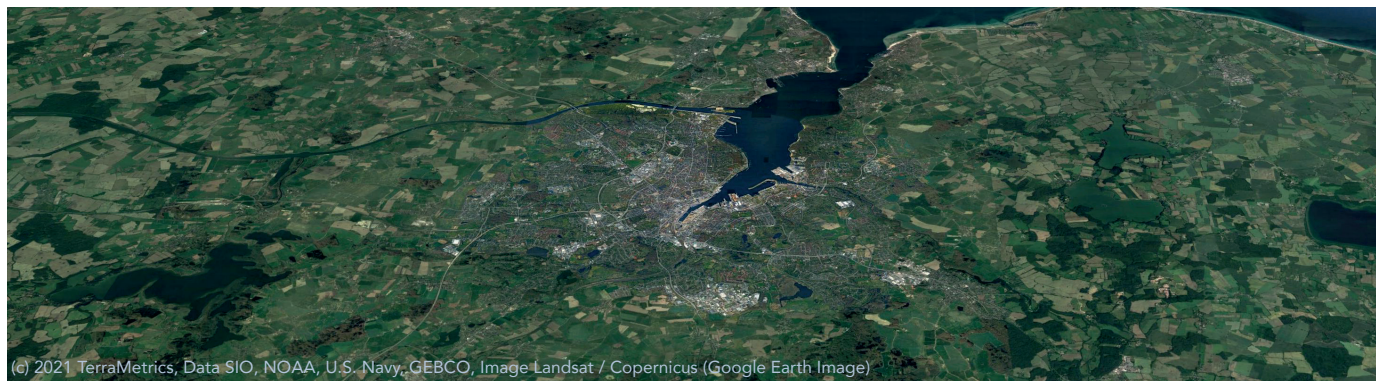
Regionale Standortwahl

Alle Gemeinden der KielRegion sind regelmäßig in regionale Abstimmungsprozesse zur Verortung von Entwicklungspotenzialen und zur Priorisierung von Entwicklungsflächen eingebunden. Derartige Festlegungen erfolgen z.B. im Zuge der Beteiligungsverfahren zur Landes- und Regionalplanung. Zudem entstehen Leitbilder und Konzepte zur regionalen Wohnbauland- und Gewerbeentwicklung im Rahmen der KielRegion und der Fördekooperation sowie in Kreis- und Amtsentwicklungskonzepten. Hinzu kommen vielfach bilaterale Abstimmungen zwischen benachbarten Kommunen.

In all diesen übergemeindlichen Planungen werden Entscheidungen getroffen, in welchen Städten und Gemeinden

wohnbauliche oder gewerbliche Entwicklung vorrangig vorangetrieben werden soll. Mit dieser Festlegung von Entwicklungsstandorten in der Region werden zugleich wesentliche Rahmenbedingungen für die Mobilitätsentscheidungen der künftigen Nutzer/-innen getroffen.

Nur wenn die ausgewählten Standorte echte Alternativen zum Auto bieten, weil Infrastruktur und Arbeitsplätze in der Nähe sind und attraktive ÖPNV-Angebote bestehen, kann dort die „moderne Mobilität“ entstehen, deren Entwicklung die Gemeinden der KielRegion gemeinsam im Masterplan Mobilität beschlossen haben.



(c) 2021 TerraMetrics, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, GEBCO, Image Landsat / Copernicus (Google Earth Image)

Nicht alle Standorte sind gleich gut geeignet

Auf regionaler Ebene ist daher für jede Gemeinde und jeden Ortsteil zu fragen:

- **Ist die Gemeinde gut an attraktive Angebote des ÖPNVs bzw. überörtliche Radverkehrsverbindungen angebunden oder lässt sich eine attraktive Anbindung mit überschaubarem Aufwand herstellen?**
- **Sind wichtige Ziele und Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf vor Ort verfügbar, so dass kurze Alltagswege zu erwarten sind?**

Können diese Fragen für eine Gemeinde mit „Ja“ beantwortet werden ist zu erwarten, dass sich dort eine „moderne Mobilität“ im Sinne der Zielsetzungen des Masterplans durch eine zielführende Detailplanung gut ermöglichen lässt.

Verfügt eine Gemeinde aufgrund ihrer regionalen Lage und Einbindung hingegen nicht über die oben genannten Eigenschaften, so erschweren umfangreiche Flächenentwicklungen in dieser Gemeinde alle regionalen Bemühungen um eine ressourcen- und klimaschonende Mobilität.

Eine Entwicklung an solchen Standorten führt meist zu einer deutlichen Zunahme der Pkw-Verkehre, weil Angebote des ÖPNVs keine attraktive Alternative zur Nutzung des eigenen

Pkws bieten und die Alltagsziele zu weit entfernt sind, um die Strecken zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen.

Um bereits im Zuge der regionalen Entscheidung über Entwicklungsstandorte die Gemeinden einzugrenzen, die sich für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte besonders gut eignen, braucht es Werkzeuge, mit denen sich die regionale Lagegunst messen und bewerten lässt.

Solche Instrumente finden sich im Werkzeugkoffer „Verkehrliche Lagegunst der eigenen Gemeinde“. Sie dienen vor allem einer transparenten Positionsbestimmung für die eigene Gemeinde.

Werkzeugkoffer „Verkehrliche Lagegunst der eigenen Gemeinde“

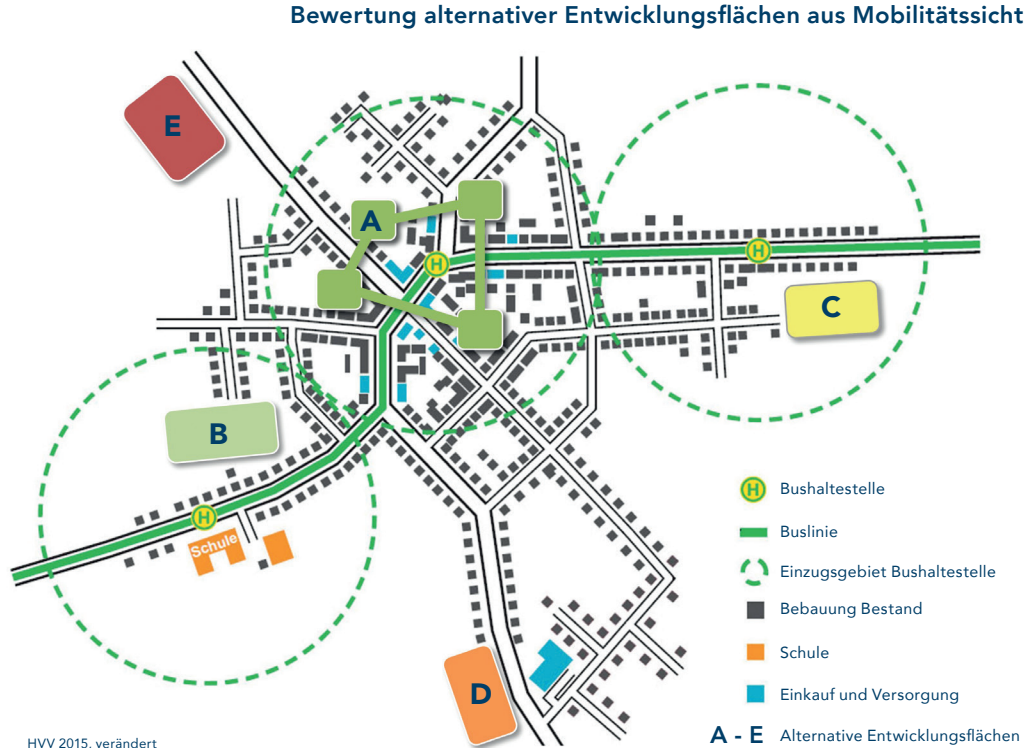
Hilfestellung für die Bewertung der Standorteignung bietet der Werkzeugkoffer „Verkehrliche Lagegunst der eigenen Gemeinde“ auf Seite 26 - Bausteine A, C, D

Standortwahl in der Gemeinde

Entwicklungsüberlegungen in der eigenen Gemeinde sind häufig durch die Frage nach der grundsätzlichen Verfügbarkeit von potenziellen Entwicklungsflächen geprägt.

Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes sowie die Veräußerungsbereitschaft und Preisvorstellung der Flächeninhaber/-innen können die Gestaltungsspielräume vieler Gemeinde- räte einengen. Gleichwohl ist eine gute Standortwahl innerhalb der Gemeinde von elementarer Bedeutung für die Verkehrsentstehung vor Ort.

Die Abbildung rechts zeigt idealtypisch verschiedene Standorte innerhalb einer Gemeinde. Jeder Standort bietet unterschiedliche Ausgangsbedingungen für die Mobilitätsentscheidungen der zukünftigen Nutzer/-innen.



HVV 2015, verändert

Unterschiedliche Ausgangsbedingungen je nach Lage der Entwicklungsfläche

Die Lage einer Entwicklungsfläche innerhalb einer Stadt oder Gemeinde hat wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, den Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung der künftigen Einwohner/-innen und Nutzer/-innen:

- Die Innenentwicklungsflächen im Ortskern (A) ermöglichen kurze Alltagswege z. B. zu Einkaufs- und Versorgungsgelegenheiten. Für die überörtliche Anbindung ist eine Bushaltestelle fußläufig erreichbar.
- Die hellgrüne Fläche B im Westen des Ortes ermöglicht kurze Wege zur Schule, eine Bushaltestelle ist vor Ort. Für Erledigungen im Ortskern ist jedoch die Nutzung von Fahrrad oder Auto wahrscheinlich.
- Die gelbe Fläche C ist über die Bushaltestelle überörtlich angebunden. Die Wege zur Schule und zu Einkaufs- und Versorgungsgelegenheiten im Ortskern sind hingegen zu weit, um sie zu laufen.
- Von der orangenen Fläche D im Süden ist ein Supermarkt fußläufig erreichbar. Die Wege zur Schule sowie in den Ortskern sind zu Fuß zu weit, eine ÖPNV-Anbindung besteht nicht.
- Wohnbauliche Entwicklung am nördlichen Ortsrand (rote Fläche E) ohne ÖPNV-Anschluss und ohne fußläufig erreichbare Ziele lässt eine hohe Pkw-Nutzung auch für Wege im Ort erwarten.

In der Grundtendenz ist auf den Flächen von A bis E somit mit einem zunehmenden Autoverkehr der zukünftigen Bewohner/-innen zu rechnen.

Eine innergemeindliche Standortwahl kann im Zuge eigener Entwicklungsüberlegungen und Verfahren der Bauleitplanung anstehen. Aber auch im Rahmen der Erarbeitung von Ortsentwicklungskonzepten kommen Standortentscheidungen auf den Tisch. Wenn Flächeninhaber/-innen mit einer Veräußerungsbereitschaft an die Kommunalpolitik herantreten, kommt es zudem oft zu ad hoc-Standortentscheidungen.

Umso wichtiger ist es, sich z. B. mit Hilfe des Werkzeugkoffers „Standortvergleich innerhalb der Gemeinde“ mit den verkehrlichen Vor- und Nachteilen alternativer Standorttypen vertraut zu machen. Dies gilt umso mehr, weil eine sorgfältige Standortwahl die Möglichkeiten der späteren Ausgestaltung des Standortes im Sinne einer nachhaltigen Mobilität wesentlich beeinflusst.

Werkzeugkoffer „Standortvergleich innerhalb der Gemeinde“

Hilfestellung für die Bewertung der innergemeindlichen Lage von Entwicklungsflächen bietet die Werkzeugkiste „Standortvergleich innerhalb der Gemeinde“ auf Seite 26 - Bausteine B, C, D, E

Anfragen von Investor/-innen

Häufig sind es Anfragen von Investor/-innen, die kommunale Entwicklungsüberlegungen in Gang setzen. Anfragen können eine grundsätzliche Entwicklungsbereitschaft signalisieren oder bereits auf konkrete Flächen bezogen sein. Beide Fälle lösen einen Prozess der Bewertung verfügbarer und für die Entwicklung grundsätzlich geeigneter Flächen aus.

In der Kommunalpolitik ist oft eine grundsätzliche Bereitschaft zur Entwicklung von Flächen vorhanden, wobei die Vor- und Nachteile eines Projektes im Einzelfall abgewogen werden. Häufig stehen dabei Bewertungskriterien im Vordergrund, die sich auf die Auslastung bestehender Infrastrukturen (z.B. Kita und Schule), zusätzliche Arbeitsplätze, Kaufkraft und Steuereinnahmen, die Wirkung auf das Ortsbild oder die Beteiligung an Folgekosten beziehen. Angesichts der Zielsetzungen des Masterplans Mobilität muss die zu entwickelnde Fläche jedoch auch hinsichtlich ihrer Möglichkeiten einer Ausgestaltung für eine nachhaltige Mobilität bewertet werden.

Je nach Maßstabebene von Flächensuche und -bewertung stellt dieser Leitfaden dafür die Werkzeugkisten „Verkehrliche Lagegunst der eigenen Gemeinde“ bzw. „Standortvergleich innerhalb der Gemeinde“ zur Verfügung.

Sofern die ins Auge gefasste Fläche (auch) unter Mobilitätsgesichtspunkten für eine Entwicklung gut geeignet ist,

kann die weitere Planung angegangen werden. Stellt sich hingegen heraus, dass eine Entwicklung auf dieser Fläche die Standortausgestaltung im Sinne nachhaltiger Mobilität erschwert, entsteht für die kommunalen Entscheidungsträger/-innen die folgende Entscheidungssituation:

- Die Anfrage von Investor/-innen für eine Entwicklung kann aufgrund der zu erwartenden Folgewirkungen auf die Mobilität abschlägig beschieden werden. Im Idealfall gelingt es, das Interesse auf regional oder lokal besser geeignete Standorte umzulenken.
- Ist dies politisch nicht mehrheitsfähig, verbleibt die Möglichkeit, die Fläche zu entwickeln und die Mobilitätsoptionen der künftigen Nutzer/-innen - soweit wie an dem betreffenden Standort möglich - durch Instrumente der Standortgestaltung zu erweitern. (▷ Werkzeugkoffer „Ausgestaltung von Wohngebieten“ sowie „Ausgestaltung von Gewerbegebieten“)

Auswahl des Werkzeugkoffers

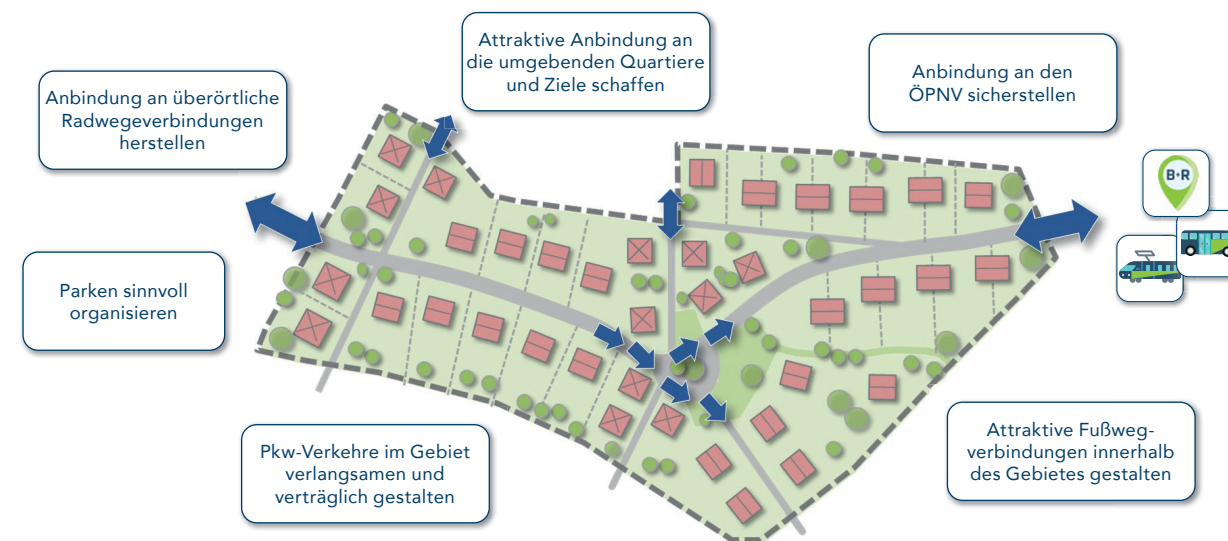
Welcher Werkzeugkoffer geeignet und hilfreich sein kann, hängt von der Phase oder dem Konkretisierungsgrad der Anfrage sowie der grundsätzlichen Flächeneignung ab. Siehe Seite 26 und 27.

Detailplanung für einen bereits ausgewählten Standort

Entscheidungsträger/-innen auf der kommunalen Ebene finden sich häufig in der Situation wieder, dass Standorte für eine Entwicklung in der eigenen Gemeinde bereits festgelegt sind.

In diesem Augenblick zeigt sich die Bedeutung der früheren Standortentscheidungen besonders deutlich, denn die

Standorteigenschaften wie die regionale oder innergemeindliche Lage und die Anbindung an den ÖPNV und überörtliche Radverkehrsverbindungen machen nachhaltige Mobilitätsentscheidungen der Nutzer/-innen unterschiedlich wahrscheinlich. Je besser die Standorteigenschaften sind, desto leichter fällt dessen Ausgestaltung für eine nachhaltigere Mobilität.



Entscheidungssituationen für die Standortausgestaltung entstehen dabei u. a. im Zuge der Bauleitplanung:

- Eine sichere und attraktive Wegeführung innerhalb des Gebietes sowie die Anbindung an umliegende Gebiete und bestehende Verbindungen erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass Alltagswege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.
- Eine flächensparende Erschließung, die Art der Straßenführung innerhalb des Gebietes sowie die Organisation des Parkens trägt dazu bei, Pkw-Verkehr im Gebiet zu verlangsamen und verträglich abzuwickeln.

Je nach Gebietstyp, Bebauungsstruktur und Standort können im Zuge der Standortausgestaltung weitere Entscheidungen für die Anbindung und Ausstattung des Gebietes getroffen werden. Mögliche Ziele können z. B. sein:

- Anpassungen im ÖPNV vorzunehmen, um eine bessere Anbindung der Fläche zu ermöglichen.
- Angebote für Car- oder Bikeshaaring inkl. Ladeinfrastruktur vorzusehen.
- sichere Abstellanlagen für Fahrräder zu schaffen (insbesondere beim Mehrfamilienhausbereich oder auf Gewerbeflächen) und

- gemeinsam zu nutzende Parkplätze vorzusehen (insbesondere bei städtischen Standorten und gewerblichen Nutzungen).

Detailplanungen für bereits ausgewählte Standorte erfolgen z. B. im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans, der gebiets- oder quartiersbezogenen Verkehrs- und Mobilitätsplanung sowie kommunaler Entwicklungskonzepte.

Welche Möglichkeiten auf der konkreten Flächen bestehen, ist im Einzelfall zu beurteilen und zu entscheiden. Grundsätzlich gilt: Ziel der Standortausgestaltung ist es, die optimalen Bedingungen für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten der späteren Nutzer/-innen an einem gegebenem Standort zu ermöglichen. Bausteine hierfür finden Sie in dem nachfolgend genannten Werkzeugkoffer.

Werkzeugkoffer für die Standortausgestaltung

Bausteine für die Standortausgestaltung finden Sie in den Werkzeugkoffern „Ausgestaltung von Wohngebieten“ und „Ausgestaltung von Gewerbegebieten“ auf Seite 27.



Bestandsgebiete entwickeln

Zum Alltag der kommunalen Planungspraxis gehört auch die Weiterentwicklung von Bestandsgebieten – sofern sich herausstellt, dass diese im Hinblick auf die Ortsgestaltung verbesserungswürdig sind oder den Nutzungsansprüchen und ökologischen Anforderungen nicht (mehr) genügen.

Entscheidungen zur Weiterentwicklung von Bestandsgebieten treten häufig im Zusammenhang mit Konzepten zur Ortsentwicklung oder Projekten im Rahmen der Städtebauförderung auf.

Diese Projekte und Konzepte können genutzt werden, um die Rahmenbedingungen für eine „modernere Mobilität“ im Sinne des Masterplans Mobilität der KielRegion auch im Siedlungsbestand zu verbessern. Ziele sind auch hier: „mehr Fuß- und Radverkehr“, „gute ÖPNV-Anbindungen“, „verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs“.

Die in diesem Leitfaden vorgestellten Instrumente zur Standortausgestaltung sind vielfach auch für die Weiterentwicklung von Bestandsgebieten geeignet.

Der substanzielle Unterschied zwischen der Weiterentwicklung von Bestandsgebieten und der Ausgestaltung neu geplanter Standorte ist, dass die Bewohner/-innen und Nutzer/-innen von Bestandsgebieten bereits ein ortsspezifisches Mobilitätsverhalten entwickelt haben. Dessen Beeinflussung

erfordert oft etwas mehr Aufwand. An neuen Standorten besteht hingegen die Möglichkeit, das Mobilitätsverhalten der Nutzer/-innen gleich von vornherein im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu prägen.

Bestandsgebiete sind der Spiegel der Mobilitätsleitbilder der zurückliegenden Jahrzehnte, bei denen das Auto im Fokus stand. Zugleich bildet das Auto auch heute noch in vielen Haushalten den Mittelpunkt der Alltagsmobilität.

Umso wichtiger sind Elemente der Kommunikation, der Beteiligung und der Werbung, wenn es um die Umgestaltung von Bestandsgebieten geht. Die Kunst besteht in einer guten Balance aus dem Aufnehmen von Anregungen und Ideen der Bewohner/-innen und Nutzer/-innen, einem „Mitnehmen“ der Beteiligten auf dem Weg zu mehr nachhaltiger Mobilität sowie gezielt gesetzten Herausforderungen und Anstößen an ihr Verkehrsverhalten.

Werkzeugkoffer für die Bestandsentwicklung

Bausteine für die Bestandsentwicklung finden Sie in den Werkzeugkoffern „Ausgestaltung von Wohngebieten“ und „Ausgestaltung von Gewerbegebieten“ auf Seite 27.





Bausteine

Bausteine

Nachfolgend skizziert der Leitfaden **Bausteine für die praktische Umsetzung einer Flächenplanung**, die möglichst wenig Autoverkehr erzeugen soll. Diese Bausteine richten sich vor allem an Praktiker/-innen in der kommunalen Planung sowie in Planungsbüros.

Die insgesamt 15 Bausteine tragen die Buchstaben **A bis O**. In unterschiedlicher Weise zusammengefasst sind sie zugleich Teil von vier Werkzeugkoffern, die auf den folgenden Seiten vorgestellt werden.

A	Regionaler Vergleich der Autonutzung		I	Fahrrad-Abstellanlagen	
B	Erreichbarkeitsanalyse für Standorte		J	ÖPNV-Anbindung neuer Entwicklungsflächen	
C	Aktuelle und zukünftige ÖPNV-Gunsträume		K	Betriebliches Mobilitätsmanagement	
D	Aktuelle und zukünftige Radschnellwege		L	Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement	
E	Eignungsprofile für zukünftige Nutzungen von Standorten		M	Mobilitätsstationen	
F	Pkw-Stellflächen in Wohngebieten		N	Car-und BikeSharing	
G	Gemeinsame Pkw-Stellplätze für Unternehmen		O	Vertragliche Vereinbarungen mit Investor/-innen	
H	Gebietsanbindung für den Radverkehr				

Werkzeugkoffer für die Standortauswahl

Da für die meisten Planungsaufgaben mehr als ein Baustein benötigt wird, wurden die Bausteine zu vier Werkzeugkoffern zusammengestellt.

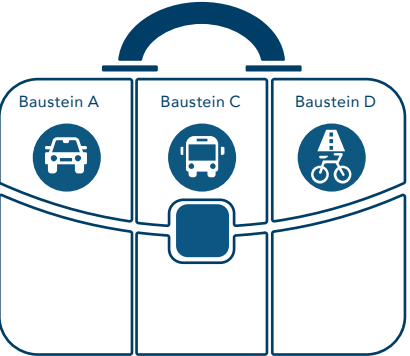
Die beiden Werkzeugkoffer auf dieser Seite sind auf Entscheidungssituationen ausgerichtet, in denen der Standort einer neuen Flächenplanung **noch nicht festgelegt** ist.

Entsprechend geben ihre Bausteine Hilfestellung beim Vergleich der verkehrlichen Standorteignung unterschiedlicher Flächen und Standorte.

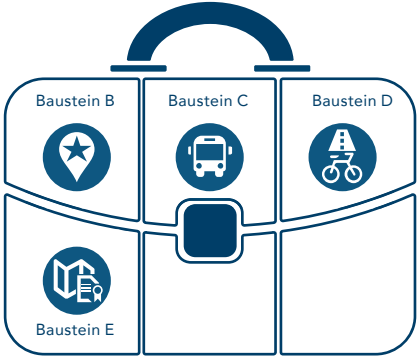
Der Unterschied der beiden Werkzeugkoffer liegt in der Maßstabsebene. Der linke Werkzeugkoffer hilft, die verkehrliche Lagegunst der eigenen Gemeinden realistisch einzuschätzen. Dies hilft z. B. bei der Beteiligung an regionalen Standort- und Entwicklungskonzepten (Seite 16).

Der rechte Werkzeugkoffer hilft bei der Suche nach geeigneten Standorten innerhalb der Gemeinde bzw. dem verkehrlichen Vergleich alternativer Flächenoptionen in der Gemeinde. Er unterstützt damit vor allem Entscheidungssituationen, wie sie auf Seite 15 beschrieben wurden.

Werkzeugkoffer
Verkehrliche Lagegunst der eigenen Gemeinde



Werkzeugkoffer
Standortvergleich innerhalb der Gemeinde



Werkzeugkoffer für die Standortausgestaltung

Ist die Entscheidung für einen Standort bereits gefallen, so braucht es Werkzeugkoffer mit Bausteinen für die verkehrliche Ausgestaltung dieses Standortes.

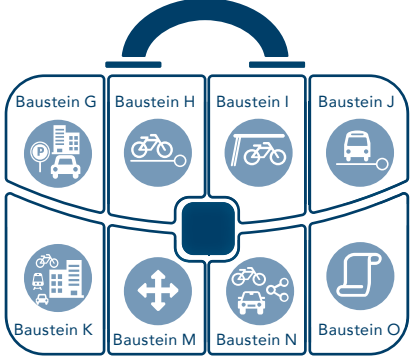
Ziel aller Bausteine ist es, am gegebenen Standort das Maximum an Anbindungs- und Nutzungsqualität vor allem für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu erreichen.

Der linke Werkzeugkoffer steht für Gewerbegebiete bereit, der rechte für die Entwicklung von Wohngebieten.

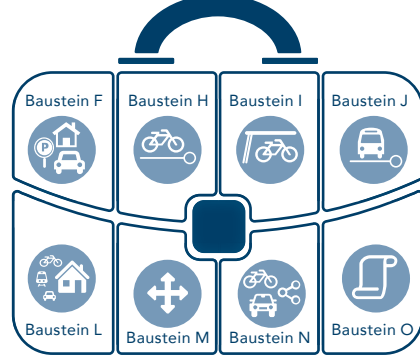
Die Bausteine beider Werkzeugkoffer sind zum großen Teil identisch, weil die betreffenden Bausteine sowohl in Gewerbe- als auch in Wohngebieten genutzt werden können. Die abweichenden Bausteine der beiden Koffer sind speziell für Gewerbegebiete (Bausteine G und K) oder Wohngebiete (Bausteine F und L) gedacht.

Eine Beschreibung der einzelnen Bausteine aller Werkzeugkoffer findet sich auf den nachfolgenden Seiten.

Werkzeugkoffer
Ausgestaltung von Gewerbegebieten



Werkzeugkoffer
Ausgestaltung von Wohngebieten





Baustein A: Regionaler Vergleich der Autonutzung

Viele für die Verkehrsentstehung wichtige Standortbedingungen ergeben sich bereits aus der regionalen Lage, der infrastrukturellen Ausstattung und der Schienenanbindung der Gemeinde. Diese Faktoren bestimmen maßgeblich die täglichen Pendelentfernungen sowie die Konkurrenzfähigkeit von ÖPNV und Radverkehr gegenüber dem Auto.

Die Unterschiede zwischen alternativen Standorten innerhalb der Gemeinde sind – insbesondere bei kleineren Gemeinden – im Vergleich zu diesen weitestgehend festen Rahmenbedingungen eher klein.

Für viele regionale Konzepte, z. B. zur Schwerpunktsetzung beim Wohnungsbau oder bei regional bedeutsamen Gewerbeansiedlungen, ist daher ein grober Vergleich der durchschnittlichen, täglichen Autonutzung der aktuellen Wohnbevölkerung bereits sehr aussagekräftig.

Für einen solchen Vergleich stellt Baustein A Karten und Tabellen zur Verfügung. Datengrundlage aller Darstellungen ist das Verkehrsmodell der KielRegion. Die rechts dargestellte Karte zeigt, wie viele Kilometer pro Tag von jedem Einwohnenden im Schnitt mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Die Darstellung ermöglicht es jeder Gemeinde, sich vor dem Einstieg in die regionale Diskussion zu orientieren, ob

die eigenen Einwohner/-innen eher über- oder unterdurchschnittlich viel das Auto nutzen.

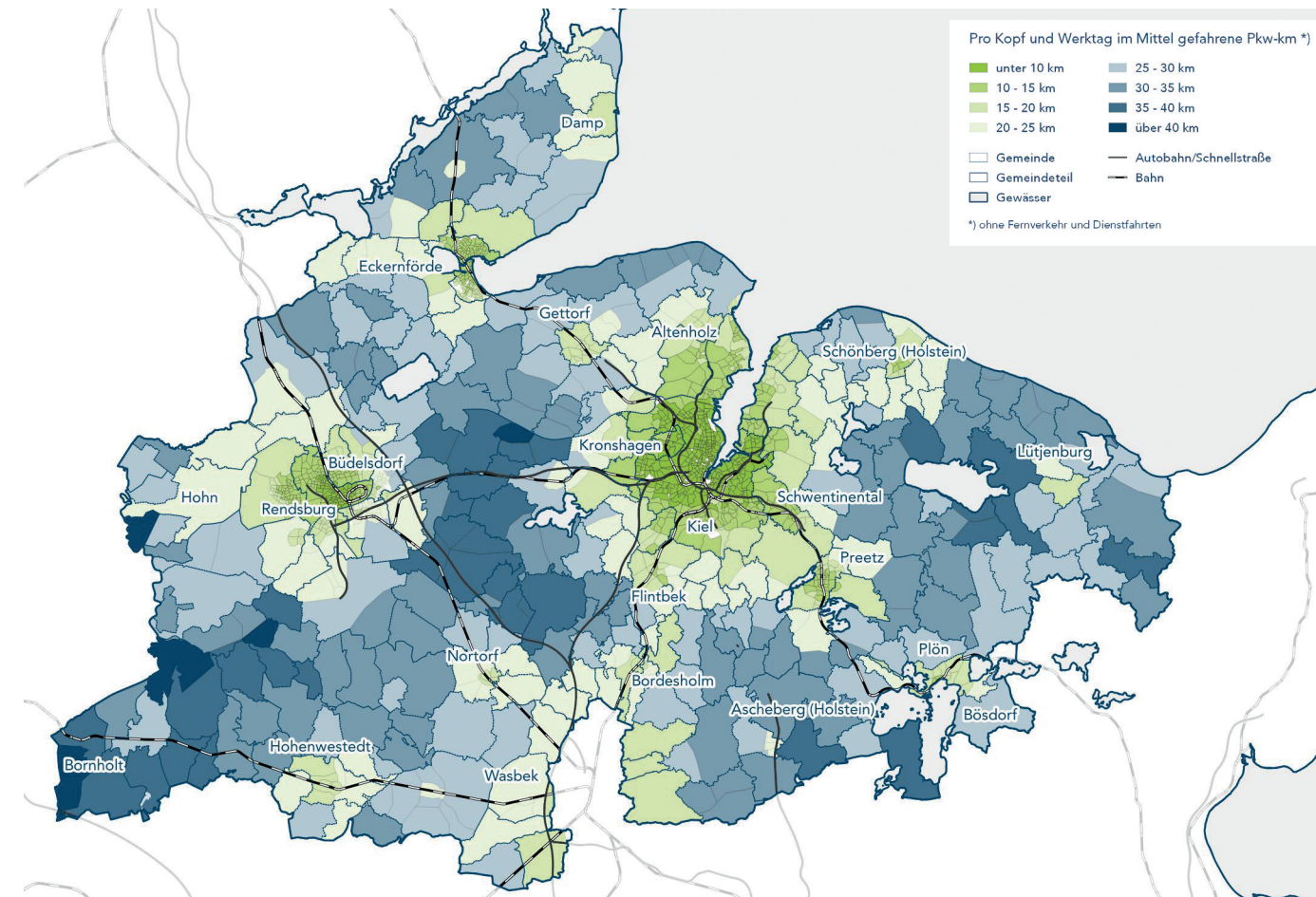
Eine überdurchschnittliche Autonutzung der eigenen Bevölkerung ist in der Regel das Spiegelbild größerer Entfernungen zu den Arbeitsplatzschwerpunkten, geringer Siedlungsdichten, mäßiger Bus- und Bahnanbindung sowie größeren Entfernungen zu Einkaufs- und Bildungseinrichtungen.

Neuansiedlungen mit möglichst wenig zusätzlichem Autoverkehr sind in Gemeinden mit überdurchschnittlicher Autonutzung der Bestandsbevölkerung nur mit großem Aufwand möglich. Aus verkehrlicher Sicht sollten diese Gemeinden daher nicht Schwerpunkt der zukünftigen Siedlungsentwicklung bilden.

Weitere Karten und Tabellen im Internet

Die Karte rechts zeigt die Gesamtbilanz der aktuellen Verkehrsentstehung.

Weitere und detailliertere Karten sowie Tabellen mit den gemeindlichen Einzelwerten stehen unter www.kielregion.de/integrierte-planung im Internet zur Nutzung bereit.





Baustein B: Erreichbarkeitsanalyse für Standorte

Die späteren Nutzer/-innen einer Entwicklungsfläche werden sich vor allem dann ein Verkehrsverhalten mit wenig Auto-nutzung aneignen, wenn der betreffende Standort gut zu Fuß, mit dem Rad sowie mit Bus und Bahn erreichbar ist. Die Erreichbarkeit eines Standorts bestimmt somit die Verkehrsmittelwahl. Erreichbarkeit betrifft nicht nur die Frage, wie man zu einem Plangebiet hinkommt, sondern auch, wie sich von dort die täglichen Wegeziele erreichen lassen.

Bei Wohngebieten sind dies vor allem Kitas, Schulen, Läden, Ärzte und Arbeitsplätze, bei Gewerbegebieten die Wohn-orte der Mitarbeiter/-innen, Kitas, Schulen, Bahnhöfe und Autobahnzufahrten.



Die Erreichbarkeit eines Plangebiets ergibt sich aus seiner Lage innerhalb der Siedlungsstruktur sowie seiner Anbindung. Letztere entsteht im Zuge von Neuentwicklungen teilweise neu. Eine gute Standortwahl hat in der Regel aber mehr Einfluss auf das Verkehrsverhalten als die Anbindung eines eher auto-orientierten Standortes an das Rad- und ÖPNV-Netz.

Eine Erreichbarkeitsanalyse kann helfen, Stärken und Schwächen eines Standortes frühzeitig zu erkennen. So können gute Standortentscheidungen getroffen und Prioritäten für die Ausgestaltung der Anbindung gesetzt werden.

Erreichbarkeitsanalyse durchführen

Eine Erreichbarkeitsanalyse gliedert sich in acht Schritte (Abbildung rechts). Eine Excelvorlage mit allen Schritten findet sich auf der Internetseite der KielRegion (siehe Seite 32).

In **Schritt 1** wird festgelegt, für welche Nutzung und Zielgruppe (z.B. „Wohngebiet für junge Familien“) die Analyse durchgeführt werden soll. In **Schritt 2** wird die Lage des Standortes beschrieben.

Mit Blick auf die Zielgruppe wird in **Schritt 3** definiert, welche Typen von Wegezielen berücksichtigt werden müssen

(z. B. „Kitas“) und welche konkreten Einrichtungen im Umfeld zu diesem Wegezieltyp gehören (z. B. „Kita Ostseezwerge“).

In **Schritt 4** wird für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus & Bahn, Auto) ermittelt, mit welchem Aufwand (Zeit, Wegequalität, Umstiege etc.) diese Wegeziele erreicht werden können.

Die Erreichbarkeit des Standorts wird so durch ein Set von Noten beschrieben (**Schritt 5**). Um diese Einzelnoten zu einer Gesamtnote zusammenzufassen, werden sie in **Schritt 6** zu einem gewichteten Mittelwert zusammengefasst. Dabei werden Wegezieltypen und Verkehrsmittel höher gewichtet, die für die Zielgruppe eine höhere Bedeutung haben. So ist z. B. die Erreichbarkeit von Schulen und Kitas bei Wohngebieten für junge Familien höher zu gewichtigen als bei Projekten für Senioren oder bei gewerblichen Vorhaben.

Die Ergebnisse (**Schritt 7**) einer solchen Erreichbarkeitsanalyse lassen sich gleich mehrfach nutzen (**Schritt 8**). So können zum einen alternative Standorte für ein aktuelles Vorhaben miteinander verglichen werden. Zum anderen kann aber auch analysiert werden, welcher Nutzung und Zielgruppe die Erreichbarkeits-eigenschaften eines Standortes am ehesten entsprechen. Dies ist ein wichtiger Baustein für die Entwicklung von Standortprofilen im Baustein E (Seite 38).

Darüber hinaus geben die Ergebnisse einer Erreichbarkeitsanalyse wichtige Hinweise zur Optimierung der Anbindung im Zuge der Projektentwicklung (Bausteine H und J).

1	Anwendungsfall festlegen Wohnen/Gewerbe, Zielgruppe
2	Lage beschreiben räumliche Lage in der Region und der Kommune
3	Wegeziele festlegen relevante Zieltypen, konkrete Einzelziele
4	Erreichbarkeit der Wegeziele messen mit jedem Verkehrsmittel
5	Erreichbarkeitswerte vergleichen zwischen Zieltypen und Verkehrsmitteln
6	Zielgruppenspezifisch gewichten Relevanz der Zieltypen und Verkehrsmittel
7	Gesamtbewertung erzeugen Erreichbarkeitsqualität für Zielgruppe
8	Ergebnis nutzen Ergebnis ist mehrfach nutzbar - Standorte vergleichen für die betrachtete Nutzung (z.B. Wohnen) - Baustein B - Beste Nutzung für einen Standort bestimmen („Profil“) - Baustein E - Anbindung eines bereits ausgewählten Standorts zielgruppengerecht optimieren - Bausteine H+J



Digitale Hilfsmittel für Baustein B

Für die auf den beiden vorherigen Seiten beschriebene Erreichbarkeitsanalyse findet sich auf den Internetseiten der KielRegion ein Erfassungs- und Bewertungsbogen als Excel-Datei. Dieser enthält sowohl die unterschied-

lichen Einrichtungstypen (Kita, Schule, Arzt, Einkauf, ...) als auch die verschiedenen Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, Auto). Zudem enthält der Excel-Bogen alle Punktbewertungen in Abhängigkeit von Wegezeit und Wegeattraktivität.

Auf diese Weise lässt sich für jeden potenziellen Entwicklungsstandort mit überschaubarem Aufwand ein detailliertes Erreichbarkeitsprofil erstellen.

Aus den Detaildaten ermittelt der Erfassungs- und Bewertungsbogen automatisch eine Gesamtbewertung sowie ein Flächenprofil. Letzteres lässt sich auch für Baustein E (Seite 39) nutzen.

Erfassungs- und Bewertungsbogen im Internet

Exceldatei mit dem beschriebenen Erfassungs- und Bewertungsbogen für die Erreichbarkeitsanalysen:

www.kielregion.de/integrierte-planung



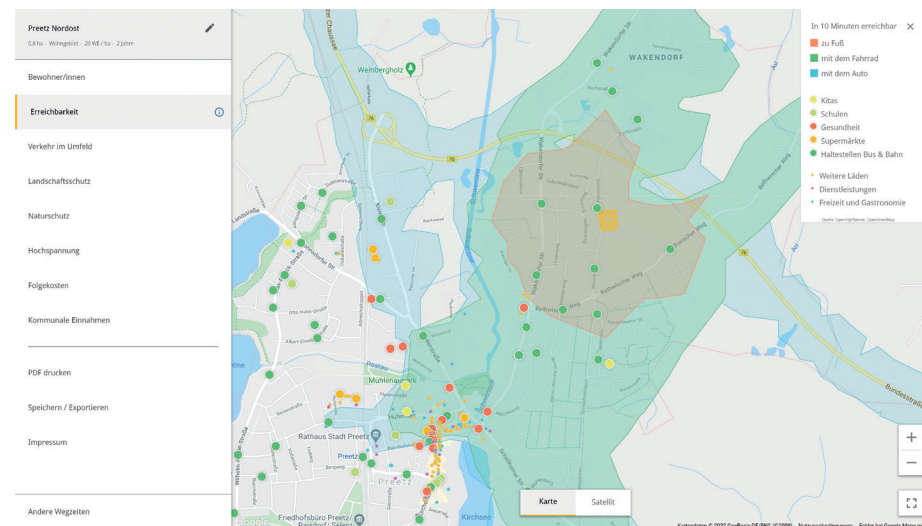
Kostenfreies Online-Planungswerkzeug Projekt-Check

Zusätzlich steht Kommunen seit einiger Zeit das kostenlose Online-Planungswerkzeug Projekt-Check zur Verfügung, das ebenfalls eine Erreichbarkeitsanalyse enthält.

Diese Analyse ist einfacher gehalten als das auf der linken Seite beschriebene Excel-Werkzeug. Sie stellt eine Karte mit Einrichtungen und ÖPNV-Haltestellen im Umfeld des Plangebiets zur Verfügung. Zudem wird gezeigt, welche dieser Einrichtungen in 10 Minuten zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Auto erreicht werden können.

Projekt-Check kann auch genutzt werden, um den Erfassungs- und Bewertungsbogen der KielRegion auszufüllen.

Neben dem Thema „Erreichbarkeit“ ermöglicht Projekt-Check u. a. auch Auswertungen zu Einwohner/-innen und Arbeitsplätzen, Natur- und Landschaftsschutzgebieten und Verkehrsbelastungen.



Projekt-Check wurde mit Mitteln des Bundesforschungsministeriums entwickelt.

Projekt-Check im Internet

Das kostenfreie Online-Planungswerkzeug
www.projekt-check.de





Baustein C: Aktuelle und zukünftige ÖPNV-Gunsträume

Wesentlich für das Verkehrsverhalten ist die Verfügbarkeit und die Bedienqualität des bestehenden ÖPNV-Angebotes. Je attraktiver ein Standort an regional relevante Ziele angebunden ist, desto wahrscheinlicher ist es, dass Nutzer/-innen diese Angebote wahrnehmen.

Dies betrifft bei der wohnbaulichen Entwicklung die Anbindung der Entwicklungsflächen an wichtige Arbeits- und Versorgungsorte in der Region. Für größere Gewerbestandorte ist vor allem die Anbindung an die Gemeinden wichtig, in denen möglichst viele (potenzielle) Arbeitskräfte wohnen.

Baustein C stellt Grundlagendaten in Form von Karten und Tabellen zur Verfügung, mit denen die ÖPNV-Anbindungsqualität einzelner Standorte oder Gemeinden in der KielRegion detailliert sichtbar gemacht werden kann. So können Standortalternativen verglichen und bewertet werden.

Die nebenstehende Karte zeigt die für das Klimaschutzenszenario 2030 berechneten werktäglichen Nachfragepotenziale im öffentlichen Verkehr.

Die Karten und Tabellen zur Angebots- und Bedienqualität des ÖPNVs wurden mit dem Verkehrsmodell der KielRegion berechnet. Sie erlauben es, sich bereits zu Beginn der Diskussion um Entwicklungsvorhaben auf regionaler oder

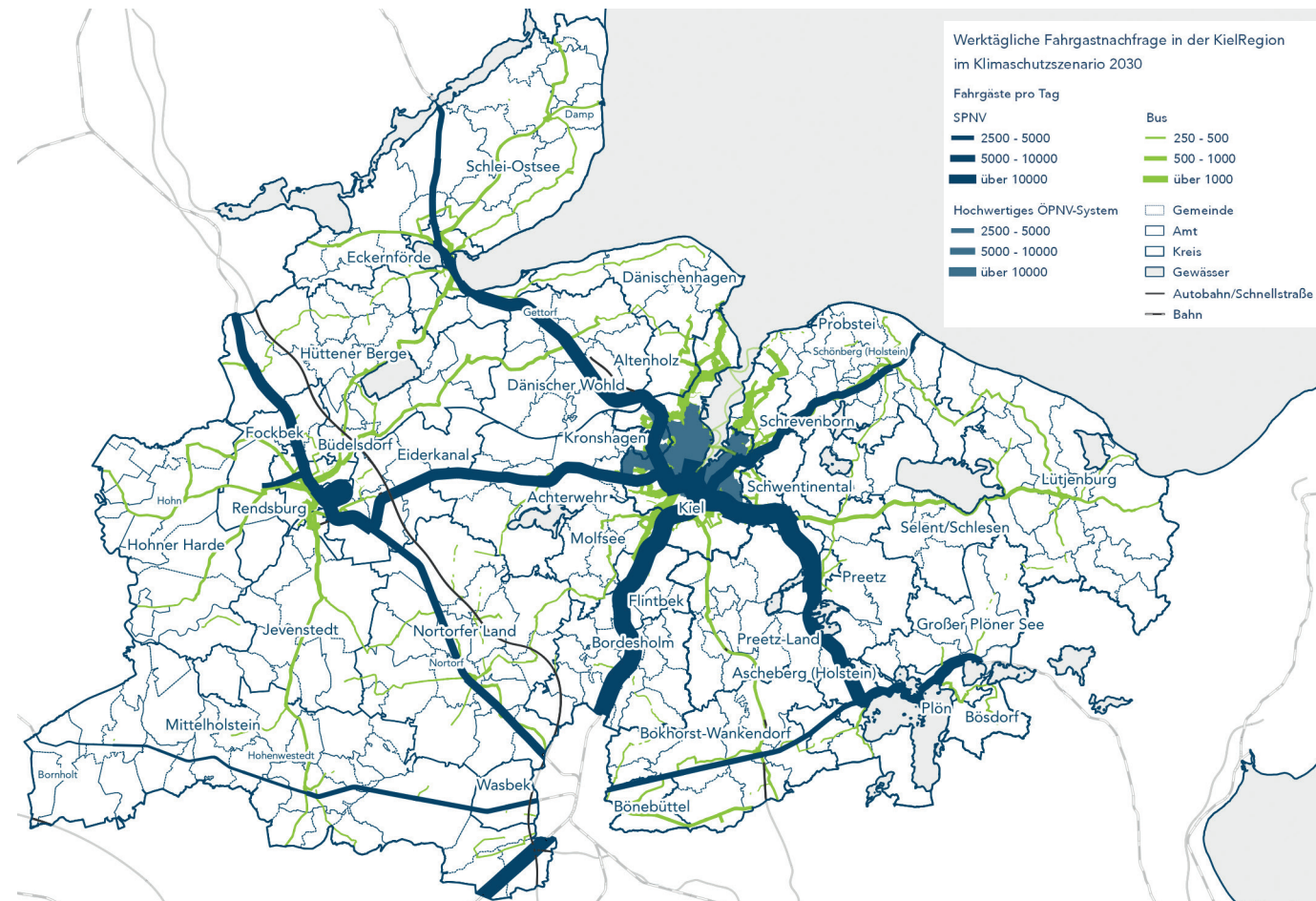
lokaler Ebene ein Bild von der Qualität der ÖPNV-Anbindung der denkbaren Standortalternativen zu machen.

Um eine starke Zunahme von Pkw-Verkehren durch Neuan-siedlungen zu verhindern, sollten Standorte mit einer möglichst guten ÖPNV-Anbindungsqualität bevorzugt werden.

Eine Anpassung von ÖPNV-Angebotsstrukturen erfolgt regelmäßig im Rahmen der Nahverkehrsplanung sowie einzelner Linienanpassungen. Die Lagegunst von Standorten verändert sich vor allem durch die Reaktivierung, Aufwertung und den Neubau von Regional- und Straßenbahnstrecken sowie starken Buslinien.

ÖPNV-Erreichbarkeit in der KielRegion

Weitere und detailliertere Karten sowie Tabellen zur ÖPNV-Anbindung der Gemeinden:
www.kielregion.de/integrierte-planung





Baustein D: Aktuelle und zukünftige Radschnellwege

Je besser Standorte und Flächen an regional bedeutsame Radverkehrsverbindungen angebunden sind, desto eher werden Nutzer/-innen auch überörtliche Alltagswege – zum Beispiel im Berufsverkehr – mit dem Fahrrad zurücklegen.

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf überörtlichen Strecken bildet eine wichtige Stellschraube, um die Zielsetzungen des Masterplans Mobilität zu erreichen. Somit eignen sich insbesondere Flächen, die über eine gute Anbindung an die regionalen Radhaupttruten verfügen, für wohnbauliche oder gewerbliche Entwicklungen.

In der KielRegion besteht ein Netz überörtlich bedeutsamer Radverkehrsrouten. Dieses umfasst neben Radhaupt- und Ergänzungsrouten auch verbindlich definierte Korridore für potenzielle Premiumrouten (siehe Karte rechte Seite). Für diese steht nun die Detailplanung an, bevor nach und nach eine Umsetzung erfolgen kann. Den jeweils aktuellen Stand der Planung und Umsetzung finden Sie auf der Seite der KielRegion. Hier erhalten Sie zudem weitergehende Informationen zur überörtlichen Anbindung, z. B. zu den Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn sowie bestehenden oder geplanten Radstationen.

Für die kommunalen Flächenplanungen bieten die Premiumrouten die Sicherheit, dass auch Alltagswege über größere

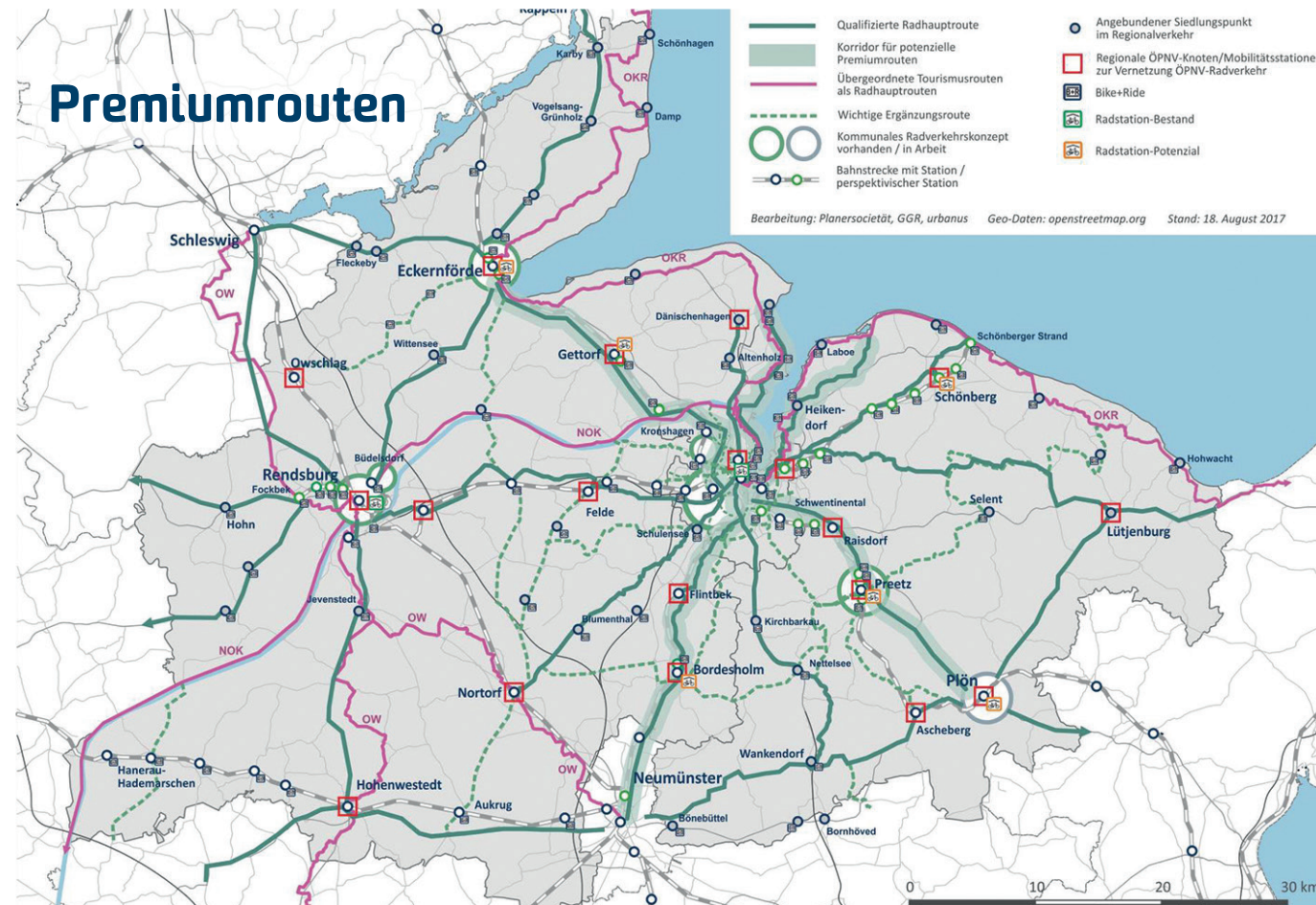
Distanzen gut und sicher mit dem Rad zurückgelegt werden können: Für die Premiumrouten in der KielRegion gelten verbindlich festgelegte Qualitätsstandards, mit denen eine attraktive und hochwertige regionale Radwegeinfrastruktur verwirklicht werden soll. Diese Qualitätsstandards beziehen sich u. a. auf bauliche Komponenten (z. B. Trassierung, Knotenpunkte, Führungsformen, Belag, Beleuchtung, städtebauliche Integration), die Kennzeichnung der Anlagen sowie die Integration in den ÖPNV.

Der Baustein D eröffnet die Möglichkeit, sich im Zuge von Überlegungen zur Flächenentwicklung jederzeit über die aktuelle und künftige regionale Radverkehrsanbindung potenzieller Entwicklungsflächen zu informieren und diese bei der Abwägung über Entwicklungsentscheidungen oder Standortalternativen zu berücksichtigen.

Aktuelle Premiumrouten und Qualitätsstandards

Auf der Webseite der KielRegion finden Sie wichtige und übersichtliche Informationen und Hilfestellungen zur Radverkehrsförderung.

www.kielregion.de/mobilität/radverkehr





Baustein E: Eignungsprofile für zukünftige Nutzungen von Standorten

Manchmal ergibt sich die Situation, dass für eine Entwicklungsfläche alternative Nutzungen vorstellbar sind. Dies kann im Rahmen einer gesamtgemeindlichen Konzeptentwicklung der Fall sein, z. B. bei der Neuaufstellung eines Flächennutzungsplans oder bei der Erarbeitung eines Ortsentwicklungskonzepts. Es kann aber auch sehr situativ geschehen, z. B. wenn Flächeneigentümer/-innen gegenüber der Gemeinde Verkaufsabsichten signalisieren.

In einem solchen Fall ist es sinnvoll, systematisch zu prüfen, für welche Nutzungen eine Fläche besonders gut – oder ganz im Gegenteil: eher nicht – geeignet ist. Bei der Erarbeitung eines solchen Eignungsprofils sollten Verkehrs- und Mobilitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen.

Für die Berücksichtigung der Verkehrs- und Mobilitätsaspekte bietet sich eine Kombination der drei vorstehenden Bausteine B bis D an. Das Schaubild auf der gegenüberliegenden Seite veranschaulicht diese Kombination:

- Mit der Erreichbarkeitsanalyse aus Baustein B können die aktuellen Erreichbarkeitsverhältnisse der Untersuchungsfläche systematisch mit den unterschiedlichen Anforderungen der denkbaren Nutzungen und Zielgruppen verglichen werden. Die auf der Internetseite der KielRegion zu findende Excel-Vorlage bietet dazu die Möglichkeit, das

Erreichbarkeitsprofil einer Fläche für alternative Nutzungen und Zielgruppen bewerten zu lassen.

- Mit Hilfe der Karten aus Baustein C kann leicht ermittelt werden, ob die Untersuchungsfläche in einem aktuellen oder zukünftigen ÖPNV-Gunstraum liegt.
- Baustein D liefert alle Informationen über die Lage des betrachteten Standortes zu aktuellen oder zukünftigen Premiumrouten in der KielRegion.

Das Ergebnis der Profilbildung zeigt für einen Standort die aus Mobilitätssicht sinnvollste Nutzung. Beim Vergleich mehrerer Standorte können zudem Prioritäten abgeleitet werden.

Ergebnis einer Profilbildung kann auch sein, von der Entwicklung des Standortes als Wohn- oder Gewerbegebiet bis auf weiteres Abstand zu nehmen.

In die Profilbildung sollten neben den hier genannten Mobilitätsaspekten auch noch weitere Aspekte mit einfließen, z. B. sensible Nutzungen in der Nachbarschaft oder naturschutzrechtliche Fragen. Hilfestellungen für eine erste schnelle Einschätzung gibt z. B. das auf Seite 33 beschriebene Werkzeug „Projekt-Check“.

			Potenzielle Entwicklungsfläche A	Potenzielle Entwicklungsfläche B	Potenzielle Entwicklungsfläche C
Erreichbarkeitsanalyse aus Baustein B Aktuelle Erreichbarkeit passt zu Anforderungen ...	... eines Wohngebiets für...	... junge Familien	+++	+	+
		... Seniorenwohnen	++	++	+
		... gemischte Nachfrage	+++	+	+
	... eines Gewerbestandorts für ...	... Produktion / Logistik	+	+++	++
		... Büro / Dienstl. / F&E	+	++	+
	Aktuelle und zukünftige ÖPNV-Gunsträume aus Baustein C Der Standort liegt in ...	... einem aktuellen ÖPNV-Gunstraum	nein	ja	nein
... einem zukünftigen ÖPNV-Gunstraum		ja	ja	nein	
Aktuelle und zukünftige Radschnellwege aus Baustein D Der Standort könnte gut angebunden werden an ...	... einen aktuellen Radschnellweg	ja	nein	nein	
	... einen zukünftigen Radschnellweg	ja	ja	nein	
Ergebnis: Profil und perspektivische Nutzung			Wohngebiet Prio 1	Gewerbe Prio 1	Gewerbe Prio 2



Baustein F: Pkw-Stellplätze in Wohngebieten

Bei der Flächenentwicklung ist die Gestaltung des Parkraums von zentraler Bedeutung.

- Viele (öffentliche oder private) Stellplätze in einem Wohngebiet sind bequem, weil die Suche nach einem Parkplatz entfällt und nur kurze Wege zu Fuß zurückgelegt werden müssen. Dies fördert zugleich aber die Attraktivität des Autofahrens. Entsprechend verlieren Rad, Bus, Bahn und die eigenen Füße als Fortbewegungsmittel an Bedeutung.
- Wenige Stellplätze in einem Gebiet machen zu Fuß gehen, Rad fahren und die Nutzung von Bus und Bahn attraktiv, weil man sich dabei nicht um einen Parkplatz kümmern muss. Dies führt oft aber auch zu hohem Parksuchverkehr und „wildem Parken“.

Oft wird vernachlässigt, dass Flächen, die für das Parken verwendet werden, nicht mehr für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Besonders im öffentlichen Raum sind viele Nutzungsansprüche gegeneinander abzuwägen. So könnten Stellplatzflächen alternativ z. B. auch für Lieferzonen, Aufenthaltsbereiche, Gastronomie, Fahrradwege, Wertstoffsammlungen, Paketboxen oder auch als Grünfläche genutzt werden. Die Landesbauordnung Schleswig-Holstein gibt Gemeinden in §84 die Möglichkeit, eine eigene Stellplatzsatzung zu beschließen. Darin legen die Gemeinden fest, wie viele Stellplätze für Pkw und Abstellanlagen für Fahrräder pro Neubauwohnung vom Vorhabenträger auf privaten

Flächen zu errichten sind. Grundsätzlich sollte der Stellplatzschlüssel so gewählt werden, dass der zusätzliche Stellplatzbedarf vollständig auf privaten Flächen befriedigt werden kann. Der öffentliche Straßenraum sollte nicht als private Parkplatzfläche dienen. Dies gilt sowohl in Gebieten mit Mehrfamilienhäusern wie auch in Einfamilienhausgebieten.

In ansatzweise städtisch geprägten Gebieten – und diese finden sich in der KielRegion nicht nur in der Stadt Kiel, sondern auch in vielen Grund- und Mittelzentren – kann es sinnvoll sein, zu ermöglichen, einen Teil der erforderlichen Stellplätze durch ein dauerhaft implementiertes Mobilitätsmanagement zu ersetzen.

„Mobilitätsmanagement“ meint konkrete und dauerhafte Maßnahmen, die spätere Bewohner/-innen animieren, möglichst häufig zu Fuß zu gehen und mit Rad, Bus oder Bahn zu fahren. CarSharing-Angebote sollen helfen, auf den eigenen (Zweit-) Wagen zu verzichten. Baustein L auf Seite 47 („Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement“) nennt weitere Konzeptideen, deren dauerhafte Umsetzung gegebenenfalls in städtebaulichen Verträgen gesichert werden sollten (siehe Baustein O). In der Summe muss das Mobilitätsmanagement erreichen, dass sich zukünftige Bewohner/-innen insgesamt weniger Autos anschaffen – und so weniger Stellplatzbedarf entsteht.



Baustein G: Gemeinsame Pkw-Stellflächen für Unternehmen

Unternehmen haben oft einen erheblichen Parkraumbedarf für ihre Mitarbeiter/-innen, Kunden/-innen, Geschäftspartner/-innen, Lieferant/-innen und ggf. den eigenen Fuhrpark. Siedeln sich in einem Gewerbegebiet mehrere Unternehmen an, baut häufig jede Firma ihren eigenen Parkplatz.

Dabei wird nicht nur viel Fläche versiegelt. Entsprechende Gebiete haben oft auch wenig Charme und Aufenthaltsqualität, weil kaum noch Raum für eine ansprechende Gestaltung bleibt. Zudem kostet es die Unternehmen viel Geld.

Bei der Planung neuer Gewerbeflächen kann es daher sinnvoll sein, gemeinsame Pkw-Stellflächen vorzusehen.

Die wesentlichen Vorteile sind:

- **Kostenersparnis:** Nicht jede Firma muss ihre eigene Parkflächen und -anlagen bauen und unterhalten.
- **Flächensparnis:** Die gleiche Menge Büro-, Labor-, Produktions- und Lagerfläche braucht weniger Bruttofläche Gewerbegebiet. Oder umgekehrt: Pro ausgewiesenem Hektar Gewerbegebiet entstehen mehr Arbeitsplätze und Steuereinnahmen.
- **Bündelung und Aufwertung:** Eine gemeinsame Parkfläche ermöglicht eine attraktive Pkw-Anbindung sowie eine Aufwertung der übrigen Bereiche. Diese sind nun weitgehend autofrei und weisen mehr Nutzungsmöglichkeiten und Sicherheit auf.

- **Zusatzfunktionen:** Durch die erzielte Nachfragedichte in der Nähe der gemeinsamen Parkfläche können weitere Angebote gemacht werden, z. B. Liefer- und Paketboxen, Lastenradverleih, Kantinen oder auch Dienstleistungen, wie z. B. Fitnessstudios, Mobilitätsstationen oder CarSharing.

Plietsch planen für attraktive Gewerbeflächen

1. Maximale Fußwegentfernung zwischen den Parkflächen und den Gewerbeeinheiten festlegen. Faustregel: 300m sind kein Problem.
2. Daraus ableiten, ob eine oder mehrere Parkflächen im Gewerbegebiet entstehen sollen.
3. Prüfen, ob Betriebe auf benachbarten Bestandsflächen in das Konzept mit einbezogen werden können.
4. Attraktive und sichere Fuß-Zuwegungen innerhalb des Gebiets planen. Diese entscheiden maßgeblich über die Akzeptanz des Konzepts.
5. Parkplätze für Besuchende in die zentrale Parkeinheit integrieren.
6. Zusätzliche Sonderflächen zum Be- und Entladen in der Nähe der Gewerbeeinheiten als Kurzzeitparkflächen vorsehen.
7. Prüfen, ob ggf. Parkgebühren zur Refinanzierung erhoben werden sollen mit denen sich Angebote der nachhaltigen Mobilität finanzieren lassen.
8. Beteiligung der Unternehmen vertraglich absichern (Baustein O).



Baustein H: Gebietsanbindung für den Radverkehr

Je komfortabler, sicherer und attraktiver die Nutzung des Fahrrads ist, desto eher werden Menschen Alltagswege mit dem Rad zurücklegen. Um dieses zu fördern, müssen die Gebiete an gute überörtliche Radverkehrsverbindungen angebunden sein. Dies fällt umso leichter, je „günstiger“ die Fläche zu bestehenden attraktiven Radverkehrsverbindungen liegt. Dieser Aspekt sollte bereits im Prozess der Flächensuche eine wesentliche Rolle spielen (vgl. Baustein D).

Darüber, wie attraktiv die Nutzung des Fahrrads empfunden wird, entscheiden häufig schon die Bedingungen im Gebiet selbst: z. B. die Gestaltung des Straßenraums, die Wegeführung sowie Aspekte der Sicherheit und Sichtbarkeit der Radfahrer/-innen. Gerade auch sehr jungen Radfahrenden muss eine sichere Fahrt ermöglicht werden.



Eine gute Gebietsanbindung ist eine unabdingbare Voraussetzung, um den Radverkehr zu fördern. Stellschrauben sind u. a.:

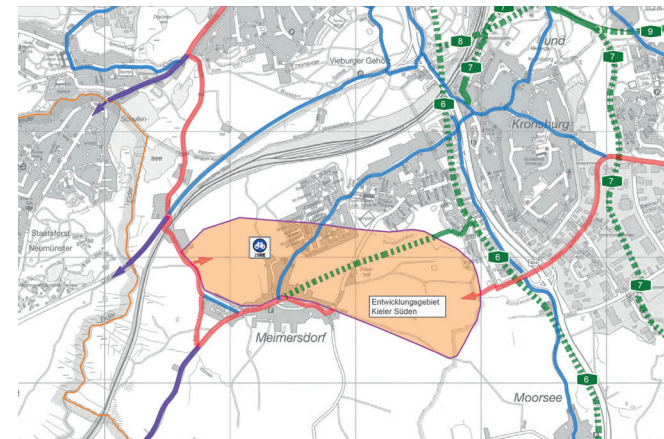
- Eine gute Anbindung an Alltagsziele wie Schulen, Kitas, Supermärkte und Sportplätze, an überörtliche Radverkehrsverbindungen sowie an Verknüpfungsmöglichkeiten zu Angeboten des ÖPNVs.
- Die Schaffung von ergänzenden Zuwegungen, die dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind. Wo Erschließungsstraßen häufig zur Vermeidung von Pkw-Durchgangsverkehr in Sackgassen enden, können kleine Verbindungswege Radfahrenden eine direkte Anbindung ermöglichen. So lassen sich leicht Erreichbarkeitsvorteile gegenüber dem Pkw erzielen.
- Bedarfsgerechte Abstellanlagen (vgl. Baustein I), eine Kennzeichnung der Routen und Wege und eine gut sichtbare und verständliche Beschilderung, insbesondere in Gebieten mit (Fahrrad-)Durchgangsverkehr oder vielen Besucher/-innen.
- Eine den örtlichen Gegebenheiten angepasste Führung des Radverkehrs im fließenden Verkehr (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, Radwege) ermöglicht zügiges, komfortables und sicheres Radfahren im innerörtlichen Verkehr außerhalb des Gebietes. Entsprechendes gilt an Kreuzungen und Querungen.

Die letztgenannten Aspekte betreffen nicht allein die neuen Gebiete, sondern kommen allen Radfahrer/-innen zugute. Für die Nutzer/-innen des neuen Gebiets sind sie von besonderer Bedeutung, weil sich deren Verkehrsverhalten am neuen Standort erst neu bilden muss. Eine große Chance für den Radverkehr - vorausgesetzt, die geschaffenen Radwegeverbindungen sind attraktiv.

Schon früh den Radverkehr im Blick.

Die Landeshauptstadt Kiel hat in der Premiumroutenplanung für 2035 Gebiete aufgenommen, die heute noch nicht entwickelt sind (siehe Auszug aus dem Veloroutennetzplan der LH Kiel rechts). Damit verankert sie schon sehr früh eine integrierte Mobilitätskonzeption im Planungsprozess. Kommunen und Betriebe können auch in schon entwickelten Gebieten durch gezielte Radverkehrsförderung und Betriebliches Mobilitätsmanagement signifikante Verlagerungseffekte erzielen.

Das Regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion unterstützt Städte und Gemeinden dabei, den Radverkehr attraktiv zu gestalten. Bitte sprechen Sie uns an.



Entwurf Veloroutennetzplan 2035 der Landeshauptstadt Kiel, Auszug

Radverkehr in der KielRegion

www.kielregion.de/mobilitaet/radverkehr/

Radverkehrsförderung

www.kielregion.de/mobilitaet/radverkehr/radverkehrsforderung/

Interkommunale Radwege

www.kielregion.de/mobilitaet/radverkehr/interkommunale-planungen/



Baustein I: Fahrrad-Abstellanlagen

Wer Fahrrad fährt, möchte sein Rad sowohl am Wohnort als auch am Zielort sicher angeschlossen wissen. Die schleswig-holsteinische Landesbauordnung bestimmt, dass bei der Errichtung von Wohn- und Gewerbegebäuden Abstellanlagen für Fahrräder hergestellt werden müssen. Die dazugehörige Verwaltungsvorschrift enthält eine Richtzahlentabelle zur Bestimmung des Mindestbedarfes an Stellplätzen. Kommunen können die Rahmenbedingungen mit eigenen Stellplatzsatzungen konkretisieren. Die Bauaufsicht kann auch eine nachträgliche Herstellung von Fahrradabstellanlagen fordern, sofern dies aus Gründen der Sicherheit geboten ist.

Bei Einzel- oder Doppelhäusern werden Fahrräder in aller Regel auf dem eigenen Grundstück, in der Garage oder einem Fahrradschuppen abgestellt. Bei Mehrfamilienhäusern und an Orten mit viel Besucherverkehr (z. B. von Kund/-innen oder Nutzer/-innen) kommt der Schaffung attraktiver Fahrradabstellanlagen hingegen eine besondere Bedeutung zu. Dies sind z. B. Arbeitsstätten, Geschäfte, öffentliche Einrichtungen und Treffpunkte sowie Umsteigepunkte zum ÖPNV wie Bahnhöfe oder Bushaltestellen.

Hier bieten Fahrradabstellanlagen neben der sicheren Aufbewahrung der Räder eine Möglichkeit zur Gestaltung des öffentlichen Raums und der Organisation eines vertraglichen Miteinanders verschiedener Nutzungsansprüche. Die konkrete Ausgestaltung ist abhängig von den örtlichen

Gegebenheiten und Anforderungen. Die Bandbreite denkbarer Fahrradabstellanlagen reicht von einfachen Fahrradbügeln über Fahrradboxen und überdachte Anlagen bis hin zu Fahrradsammelgaragen oder bewachten Fahrradstationen, die weitere Dienstleistungen integrieren (z. B. Fahrradservice mit Verleih und Werkstatt, Gepäckaufbewahrung).



Eine Übersicht mit Informationen über die verschiedenen Optionen findet sich in einer Linksammlung, die sich über die in der Faktenbox genannte URL erreichen lässt.

Fahrradabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsstationen in der KielRegion (vgl. Baustein M).

Informationen zu Fahrrad-Abstellanlagen

Mehr Informationen sowie eine Richtwertetabelle für Fahrradabstellanlagen finden Sie unter www.kielregion.de/integrierte-planung



Baustein J: ÖPNV-Anbindung neuer Entwicklungsflächen

Je attraktiver die Anbindung neuer Gebiete an den ÖPNV, desto eher werden Bewohner/-innen und Besucher/-innen das Angebot auch nutzen. Grundsätzlich gilt dabei: Je günstiger neue Gebiete zu bestehenden ÖPNV-Angeboten liegen, desto besser lässt sich eine Anbindung an bestehende Linien realisieren – etwa durch einen weiteren Halt, zusätzliche Verschwenkungen oder eine Verlängerung des Linienverlaufes.

Damit wird deutlich, dass bereits in der Phase der regionalen und kommunalen Standortwahl wesentliche Rahmenbedingungen für Möglichkeiten und Aufwand der ÖPNV-Anbindung neuer Entwicklungsflächen definiert werden (vgl. Baustein B und C).

Für Gebiete, die in weniger integrierten Lagen realisiert werden, ist der Aufwand für die ÖPNV-Erschließung oftmals ungleich höher. Zudem ist die Nachfrage aus den neuen Gebieten oft allein nicht ausreichend, um ein attraktives ÖPNV-Angebot zu realisieren. In integrierten Lagen sind die Möglichkeiten zur Umsetzung eines hochwertigen und tragfähigen Angebots durch Überlegung von Bestandsnachfrage und Nachfrage aus dem neuen Gebiet häufig deutlich vielversprechender.

Darüber hinaus entscheiden weitere gebietsbezogene Stell-schrauben über die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes:

So empfiehlt es sich, in neu entstehenden Gebieten möglichst frühzeitig ÖPNV-Angebote zu etablieren. Attraktiv ausgestattete, günstig gelegene, gut erschlossene und gut sichtbare Haltestellen unterstützen diesen Prozess maßgeblich.

Bei der Erschließungsplanung ist zudem sicherzustellen, dass das Straßennetz eine sinnvolle Busverkehrsführung ermöglicht. Reine Stichstraßen im und durch das Planungsgebiet sind hierbei oft ungeeignet. Busschleusen, die nur den Busverkehr passieren lassen, können eine interessante Option darstellen, unerwünschte Pkw-Durchgangsverkehre zu vermeiden.

Wichtig ist zudem eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Wohn- oder Gewerbegebietes, da die Wege zu den Haltestellen von zentraler Bedeutung für die Attraktivität der ÖV-Nutzung sind.

Hilfestellung zu Standortwahl

Erreichbarkeitsanalyse (B), ÖPNV-Gunsträume (C)

Hilfestellung zu Standortanbindung/-ausgestaltung

Verkehrsmodell KielRegion, Ansprechpartner/-innen siehe Seite 54





Baustein K: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Rund 20% aller Wege, die an einem Werktag in der KielRegion zurückgelegt werden, enden oder beginnen am Arbeitsplatz. 60% dieser Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Meistens sitzt dabei nur eine Person im Auto. Insgesamt legen Pendler/-innen fünf Millionen Pkw-Kilometer auf dem Arbeitsweg zurück – und das an jedem Werktag! Das entspricht 125 Weltumrundungen.

Diese Verkehre lassen sich durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement verträglicher gestalten. Dies bietet Vorteile für die Beschäftigten, die weniger Zeit im Stau oder mit der Parkplatzsuche verbringen und obendrein Kosten und Stress reduzieren können. Alle profitieren von weniger Lärm und anderen Emissionen durch Pkw-Verkehre.

Wichtige Partner für dieses Vorhaben sind die Betriebe in der Region, denn durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs in der Region geleistet werden. Kommunalverwaltungen können dabei mit gutem Beispiel vorangehen.

Grundsätzlich gilt es, gemeinsam mit den Unternehmen und Kommunen individuelle Mobilitätslösungen zu entwickeln, die zum Standort, dessen Größe sowie zu den Mitarbeiter/-innen passen. Bausteine einer Strategie des betrieblichen Mobilitätsmanagement können z.B. Anreize zur Nutzung von

öffentlichen Verkehrsmitteln, Jobtickets oder Dienstfahrräder für Arbeitswege und attraktive Abstellanlagen sein.

Eine wichtige Funktion kommt zudem der Kommunikation und Sensibilisierung für bereits bestehende Angebote und Möglichkeiten zu. So kann z.B. die Bildung von Fahrgemeinschaften von Mitarbeitenden mit ähnlichem Arbeitsweg unterstützt werden – durch Vernetzung oder auch die Bereitstellung besonders attraktiver Parkplätze.

Die Unternehmen profitieren von gesünderen und zufriedeneren Mitarbeiter/-innen. Imagegewinne sind gut für potenzielle Fachkräfte. Gegebenenfalls lassen sich auch teure Parkplätze einsparen.

Die Optionen sind vielfältig und häufig einfacher und schneller zu realisieren als gedacht. Das Regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion unterstützt Sie bei der Entwicklung, Optimierung und Umsetzung einer Strategie für Ihr Unternehmen oder Ihre Kommune.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Eine Broschüre und zusätzliche Informationen finden Sie auf:
www.kielregion.de/mobil



Baustein L: Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement

Maßnahmen des wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements zielen darauf ab, Bewohner/-innen von Wohnquartieren eine verträgliche Organisation ihrer Alltagswege – möglichst auch ohne eigenes Auto – zu ermöglichen.

Wohnstandbezogenes Mobilitätsmanagement ist ein Sammelbegriff für ganz unterschiedliche Maßnahmen. Dieser umfasst bereits beschriebene Bausteine, wie z.B. die Schaffung einer möglichst guten ÖPNV- oder Radverkehrsanbindung.

Vor allem beinhaltet wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement jedoch Maßnahmen, die eine Sensibilisierung und Information der Bewohner/-innen in den Fokus rücken – die also auf Kommunikation sowie Unterstützung bei der Organisation der Alltagsmobilität setzen. Die Findungsphase, in der die eigene Mobilität nach einem Umzug neu organisiert werden muss, ist ein gutes Zeitfenster, um mit attraktiven Angeboten Alternativen zum eigenen Pkw zu vermitteln und Verhaltensänderungen im Bereich der Alltagsmobilität anzustoßen.

Menschen reagieren sensibel auf die Folgewirkungen von Pkw-Verkehren im unmittelbaren Wohnumfeld und die allermeisten Wege beginnen oder enden an der eigenen Wohnung. In diesem Zusammenspiel liegt besonderes Potenzial für ein umweltverträgliches Verkehrsverhalten.

Zum Kanon denkbarer Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements zählen Ansätze wie z.B. gebietsbezogene Sharing-Angebote, die Unterstützung bei der Organisation gemeinschaftlicher Nutzung von Fahrzeugen und der Bildung von Fahrgemeinschaften sowie radverkehrsbezogene Anlagen und Dienstleistungen (wie z.B. Reparaturservices).

In Gebieten mit vergleichsweise vielen Wohneinheiten, in denen ein Großteil der Wohnungsbestände über einige wenige Akteur/-innen verwaltet wird, lassen sich ggf. Vergünstigungen, wie beispielsweise kostenreduzierte Tickets für den ÖPNV oder spezifische Konditionen bei der Nutzung von Sharing-Angeboten, erreichen. Bei solchen – eher im städtischen Bereich zu findenden – Konstellationen sind Wohnungsunternehmen und Genossenschaften die wichtigsten Kooperationspartner/-innen bei der Umsetzung des Mobilitätsmanagements. In Gebieten mit vielen Einzeleigentümer/-innen kommt der Prozessmoderation eine wichtige Rolle zu.

Die KielRegion kooperiert mit dem Verkehrsclub Deutschland

(VCD) Veranstaltungen und Publikationen der Projekte „Wohnen leitet Mobilität und dem Bundesweiten Netzwerk Wohnen“ finden Sie unter
www.kielregion.de/integrierte-planung





Baustein M: Mobilitätsstationen

Um die Attraktivität der Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel zu erhöhen, muss auch die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote verbessert werden.



Mobilitätsstationen ermöglichen einen unkomplizierten und komfortablen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das nächste, indem attraktive Übergänge zwischen Angeboten des ÖPNVs und weiteren Verkehrsmitteln wie Fahrrad oder Sharing-Pkw an einem Standort gebündelt werden. So kann eine bedarfsgerechte Mobilität auch ohne Nutzung eines eigenen Pkws vereinfacht werden.

Die KielRegion begleitet Kommunen bei der Errichtung von Mobilitätsstationen. Die wichtigsten Informationen sind im

Leitfaden „Mobilitätsstationen in der KielRegion“ zusammengefasst. Dieser beschreibt die Schritte von der Initiierung über die Konzeptionierung bis zur Umsetzung von Mobilitätsstationen handlungsorientiert und praxisnah.

Größe und Ausstattung der Mobilitätsstationen richten sich nach den konkreten örtlichen Anforderungen und Gegebenheiten. Grundsätzlich lassen sich unterschiedliche Elemente und Module miteinander kombinieren. Im Sinne einer besseren Sichtbarkeit und Wiedererkennung folgen diese einer einheitlichen Gestaltung.

Dies können z. B. Stellplätze für Bike- oder Carsharing-Fahrzeuge, Abstellanlagen für Fahrräder, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Mitfahrbänke, Informationsangebote und wettergeschützte Wartebereiche sein. Die Integration weiterer Angebote (z. B. Repair-Station, Kiosk oder Postdienstleistungen) ist ebenso denkbar wie eine perspektivische, bedarfsgerechte Erweiterung der Mobilitätsstationen.

Mehr Informationen zu Mobilitätsstationen in der KielRegion

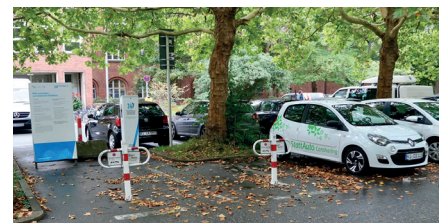
finden Sie auf der Webseite der KielRegion
www.kielregion.de/integrierte-planung



Baustein N: Car- und BikeSharing

Die Vorteile, die sich aus dem Teilen von Autos und Fahrrädern ergeben, sind offensichtlich: Sharing ermöglicht Mobilität mit insgesamt weniger Fahrzeugen, eine flexiblere Verkehrsmittelnutzung sowie die Reduzierung der für das Parken genutzten Flächen. Kosten für die Vorhaltung von eigenen (zusätzlichen) Fahrzeugen entfallen, ebenso die Parkplatzsuche. Instandhaltung, Reinigung und Reparaturen der Fahrzeuge werden übernommen.

In der KielRegion bietet StattAuto in verschiedenen Städten ein Car-Sharing an. Andernorts gibt es „Dorfautos“ oder „Dörpsmobile“ überwiegend durch eigens gegründete Vereine betrieben.



Das Regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion begleitet interessierte Kommunen beim Aufbau eines passenden Angebots

und entwickelt gemeinsam mit den Kommunen langfristig praktikable und an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Betreibermodelle (siehe Link in der Infobox).

Die SprottenFlotte ist das BikeSharing-System in der Kiel-Region. An zahlreichen Stationen in vielen Gemeinden kann ein Rad ganz einfach via App oder Telefon ausgeliehen und

(auch an einer anderen Station) zurückgegeben werden. Bei Nutzung des ÖPNVs lässt es sich mit dem Rad auch am Zielort flexibel mobil sein. Das Angebot der SprottenFlotte wird auf weitere Städte und Gemeinden ausgeweitet. Die Flotte umfasst neben konventionellen Fahrrädern mittlerweile auch Lastenräder.



Der wirtschaftliche Betrieb eines Car- oder Bike-Sharing-Angebotes benötigt eine Nachfrage, die ein einzelnes Wohn- oder Gewerbegebiet selten allein erzeugt. Daher gilt es, die Nachfrage aus benachbarten Bestandsgebieten in die Überlegungen mit einzubeziehen. Je mehr Menschen in den Bestandsgebieten um ein neues Wohn- oder Gewerbegebiet herum wohnen und arbeiten, desto wahrscheinlicher wird ein wirtschaftlicher Betrieb. Integrierte Lagen sind daher besonders vorteilhaft für die Schaffung von Angeboten des Car- oder BikeSharings.

Car- und BikeSharing

Eine Übersicht regionaler Angebote finden Sie auf der Webseite der KielRegion

www.kielregion.de/integrierte-planung





Baustein O: Vertragliche Vereinbarungen mit Investor/-innen

Viele der vorstehenden Bausteine lassen sich nur im Rahmen einer konstruktiven Zusammenarbeit mit den jeweiligen Vorhabenträger/-innen umsetzen. Hierzu braucht es vertragliche Regelungen. Dazu gibt es u. a. folgende Möglichkeiten:

Konzeptvergabe

Bei der Vergabe kommunaler Grundstücke für Wohn- oder Gewerbegebiete besteht die Möglichkeit, neben dem angebotenen Preis das Konzept des bietenden Unternehmens zu berücksichtigen. Derartige Konzeptvergaben werden bereits in vielen Gemeinden in Schleswig-Holstein durchgeführt. Hinsichtlich einer möglichst ressourceneffizienten Verkehrsgestaltung sollten die angebotenen Konzepte u. a. möglichst konkrete Aussagen enthalten:

- zur Fußverkehr- und Aufenthalts-orientierten Gestaltung
- zu Kapazität und Attraktivität der Fahrradabstellanlagen
- zur attraktiven Führung der Radanbindungen
- zur ÖPNV-Anbindung und Zuwegung zu den Haltestellen
- zu dauerhaft implementierten Angeboten des wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements (ÖPNV-Zeitkartenangebote, CarSharing, BikeSharing, Verleihangebote, ...)
- zu dauerhaft implementierten Angeboten für Co-Working-Arbeitsräume (Arbeiten im Quartier statt pendeln)

- zu Standorten für Mobilitätsstationen im Plangebiet
- zur Organisation von Lieferverkehren im Quartier
- zum Parkraumkonzept

Bei der Ausschreibung einer Konzeptvergabe können für das von den Bietenden vorzulegende Konzept einzelne Bestandteile verpflichtend vorgegeben werden, z. B. die Beteiligung an einer zentralen Parkanlage (Baustein G, Seite 41).

In anderen Bereichen sollte bewusst Raum für die Konzeptideen der Anbietenden gelassen werden. Wichtig ist die klare Formulierung der Ziele (z. B. möglichst wenige private Pkw) und die daraus abgeleiteten Kriterien zur Bewertung der Konzepte. Beides setzt konzeptionelle Vorüberlegungen der ausschreibenden Gemeinde voraus.

Beratung zu den Themen „Konzeptvergabe“

und „Umsetzung städtebaulicher und mobilitätsbezogener Aspekte in Kaufverträgen und städtebaulichen Verträgen“ bietet u. a. die Technische Hochschule Lübeck, Fachbereich Bauwesen, Prof. Dr. Marcus Menzl.



Kaufverträge

Letztendliche Verbindlichkeit erlangen Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Investor/-innen über Verträge. Handelt es sich bei der Entwicklungsfläche um ein kommunales Grundstück, kann vieles im Kaufvertrag geregelt werden.

Inhaltlich kann dies z. B.

- die Gebietsanbindung (Baustein H),
- die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen (Baustein I),
- das Vorsehen von Mobilitätsstationen (Baustein M) oder Car- und BikeSharing-Angeboten (Baustein N),
- die Schaffung von Stellplätzen (Baustein H) oder
- die Beteiligung an gemeinsamen Stellplatzanlagen für mehrere Unternehmen oder Wohnbereiche (Baustein G) sein.

Ist dem Kaufvertrag eine Konzeptvergabe (s. o.) vorausgegangen, so leiten sich viele der Regelungen aus dem vorgelegten Konzept ab.

Städtebauliche Verträge

Eine weitere vertragliche Möglichkeit ist der städtebauliche Vertrag nach Baugesetzbuch. Auch hier lassen sich vielfach Regelungen zu den vormals genannten Bausteinen hinsichtlich der Menge, der Qualität, der zeitlichen Umsetzung, der Bereitstellungsdauer und der Kostentragung zwischen Gemeinde und Vorhabenträger/-in treffen.

Städtebauliche Verträge können immer dann geschlossen werden, wenn die Gemeinde neue Baurechte schafft. Dazu muss sie nicht Eigentümerin der betreffenden Flächen sein.

Ist sie Flächeneigentümerin, so ergeben sich aus der Kombination von Kaufvertrag, städtebaulichem Vertrag (und ggf. vorgeschalteter Konzeptvergabe) weitere Gestaltungsmöglichkeiten.

Verträge sind immer auch das Ergebnis eines Verhandlungsprozesses. Die kommunale Verhandlungsposition wird durch eigenen Flächenbesitz, Konzeptvergaben sowie – unabhängig vom Flächenbesitz – gute durchdachte Gesamtkonzepte deutlich gestärkt.



Materialien

Das Regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion bietet Ihnen vielfältige Arbeitshilfen.

Elektromobilität

Im Handlungsleitfaden Elektromobilität und dem Datenblatt Ladeinfrastruktur beantworten wir Ihre Fragen rund um die Elektromobilität.



Mobilitäts- informationsportal

Die Datendrehscheibe der KielRegion bündelt eine Vielzahl von Informationen für Sie.



Mobilitätsstationen

Die Erfahrungen zum Aufbau von Mobilitätsstationen haben wir im Leitfaden Mobilitätsmanagement zusammengestellt.



Fußverkehrscheck

Die Mobilität vor Ort verbessern, der Leitfaden bietet wertvolle Tipps.



Weitere Materialien

Diese und weitere Materialien finden Sie auf der Webseite der KielRegion zu diesem Leitfaden unter www.kielregion.de/integrierte-planung



Kontakte und Ansprechpartner/-innen für die KielRegion

Kreis Plön

- ! **Wirtschaftsförderungsagentur Kreis Plön GmbH**
www.wfa.de
- ! **Kreisplanung**
www.kreis-ploen.de
- ! **Mobilitätsbeauftragter/ÖPNV**
www.kreis-ploen.de

Kreis Rendsburg-Eckernförde

- ! **Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH & Co. KG**
www.wfg-rd.de
- ! **Fachbereich Regionalentwicklung, Bauen und Schule**
www.kreis-rd.de
- ! **Mobilitätsmanagement Kreis Rendsburg-Eckernförde**
www.kreis-rd.de

Landeshauptstadt Kiel

- ! **KiWi, Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs GmbH**
www.kiwi-kiel.de
- ! **Stadtplanungsamt**
www.kiel.de
- ! **Tiefbauamt**
www.kiel.de/mobil

KielRegion

- ! **Regionales Mobilitätsmanagement**
www.kielregion.de/mobil

Ansprechpartner/-innen und Kontaktdaten

Auf der Webseite der KielRegion finden Sie die Ansprechpartner/-innen immer mit aktuellen Kontaktdaten.
www.kielregion.de/integrierte-planung



Bildnachweise Fotos/ Abbildungen

auf Seite

(c) KielRegion, Gertz Gutsche Rümenapp GbR, Plan: Robert Adrian Hillman/ Shutterstock.com; Hand: Hein Nouwens/ Shutterstock.com	1
(c) KielRegion	5,6,10,11,14,15,24,37,43,48,49,52,53
(c) Gertz Gutsche Rümenapp GbR Bildhintergrund Tropfen: Olga Krichevtseva/ Shutterstock.com	8,9
(c) „Klimastreik“: iStock.com/ halfpoint	11
(c) EKSH/nordzuwort	12
(c) Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV 2015): Auf den Standort kommt es an!, S. 17, verändert	18
(c) Gertz Gutsche Rümenapp GbR	21,26,27,30,31,32,39
(c) Gertz Gutsche Rümenapp GbR, Kartengrundlage Verwaltungsgrenzen BKG	29,35
(c) Vorlage Screen: iStock.com/ michal-rojek	53

Projektpartner des
Regionalen Mobilitätsmanagements sind:



Kreis Plön



Kreis Rendsburg-Eckernförde



Landeshauptstadt Kiel

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



KielRegion GmbH
Regionales Mobilitätsmanagement
Neufeldtstraße 6
24118 Kiel

Telefon: 0431 530 355-0
E-Mail: mobil@kielregion.de
www.kielregion.de/mobil

KielRegion