

Welche Planungsinstrumente können die Förderung einer nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum unterstützen?

Dipl.-Ing. Jacqueline Maaß, TUHH

Dr.-Ing. Conny Louen, RWTH Aachen

DECOMM 2017, 10.11.2017 Kassel

SRL Forum Mensch und Verkehr

- Gründung **FMV** Herbst **1985**
- Seit **1987** Bestandteil der **SRL**: bundesweites Netzwerk mit ca 2.000 Mitgliedern, aus sämtlichen Bereichen der Planung. Berufsständische Interessenvertretung der planenden Berufe.
- **Austausch** und **Diskussion** zwischen Verkehrsplanung und den räumlichen Fachdisziplinen
- mehr als **500 Fachleute der SRL** im FMV
- **Arbeitskreise, Projektgruppen, Exkursionen** und **Stadt.Begegnungen, Stellungnahmen, Deutscher Verkehrsplanungspreis, Schwerpunktheft Planerin**, Vorbereitung von **Jahres- und Halbjahrestagungen ...**

AK Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität

Ziel: Identifizierung von erforderlichen Instrumenten sowie von Hemmnissen und Probleme bestehender Planungsinstrumente im Hinblick auf die Sicherung nachhaltiger Mobilität – Handreichung für die Praxis

Beteiligte: 16 Personen aus Verwaltung, Büros und Wissenschaft

Stand: Steckbriefe für 18 Planungsinstrumente erarbeitet, Workshop im Frühjahr zur Diskussion gestellt

Verkehrsentwicklungsplan

Instrument zur Verbesserung der Nachhaltigkeit/ Lebensqualität

VEP/SUMP als Instrument Längerfristige strategische Planung der Verkehrsentwicklung aller Verkehrsträger:

- Gemeindeebene seltener auch regional
- Kein Rechtsanspruch auf Ausführung
- Kann Fördervoraussetzung sein - Verknüpfung mit Fördergeldern für die Umsetzung von Maßnahmen

Instrument zur Verbesserung der Nachhaltigkeit/ Lebensqualität

Ziele:

- Ableitung von Maßnahmen aus einem zielorientierten Gesamtkonzept/Strategie
- Berücksichtigung der Wechselwirkungen von Verkehrs- und Raumentwicklung

Instrument zur Verbesserung der Nachhaltigkeit/ Lebensqualität

Beitrag zur Nachhaltigkeit:

- Berücksichtigung von Nachhaltigkeit: Die Fokussierung der Verkehrsentwicklungsplanung wird über die Definition von Leitbild und Zielen bestimmt, damit besteht die Möglichkeit nachhaltige Verkehrsentwicklung zum Schwerpunkt der Planung zu machen.
- Berücksichtigung sozialer Aspekte: Die Zielsetzung, die Definition von Indikatoren und die Maßnahmenentwicklung geschehen im Rahmen des Prozesses – eine Fokussierung auf soziale Aspekte ist möglich aber nicht erforderlich.
- Berücksichtigung ökologischer Aspekte: Die Zielsetzung, die Definition von Indikatoren und die Maßnahmenentwicklung geschehen im Rahmen des Prozesses – eine Fokussierung auf die Reduktion von Verkehrsauswirkungen ist möglich aber nicht erforderlich.
- Berücksichtigung ökonomischer Aspekte: Kostenschätzungen und Finanzierungsmöglichkeiten sowie eine Rangreihung der Maßnahmen zu einem Finanzierungsplan gehören zum Ergebnis des VEP-Prozesses

Integrierte Ländliche Entwicklungskonzepte (ILEK)

Instrument zur Verbesserung der Nachhaltigkeit/ Lebensqualität

ILEK als Instrument für die Ländliche Regionalentwicklung:

- Gemeinde- bzw. kreisübergreifende Planung
- Regionsspezifische Entwicklungsstrategie
- Integrierte Betrachtung mehrerer Handlungsfelder
- Kein Rechtsanspruch auf Ausführung
- Kann Fördervoraussetzung sein - Verknüpfung mit Fördergeldern für die Umsetzung von Maßnahmen

Instrument zur Verbesserung der Nachhaltigkeit/ Lebensqualität

Ziele:

- Integrierte Betrachtung mehrerer Handlungsfelder
- Sicherung der ländlichen Räume als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- Berücksichtigung des demografischen Wandels
- Entwicklung von Ansätzen, die auch vor dem Hintergrund demografischer Entwicklung tragfähig sind

ILEK als Instrument zur Verbesserung der Nachhaltigkeit/ Lebensqualität

Beiträge zur Nachhaltigkeit:

- Die Konzepte folgen den Grundsätzen der AGENDA 21 (Mobilität/Verkehr als Handlungsfeld möglich, aber nicht zwingend gefordert)
- Regelmäßige Evaluierung (Wirkungs- und Prüfkriterien werden im Prozess der Konzepterstellung durch die regionalen Akteure festgelegt)
- Konzepte tragen dem verändernden Verhältnis zwischen jungen und älteren Menschen, dem steigenden Bevölkerungsanteil von Migranten und dem Anstieg der Lebenserwartung Rechnung (Stärkere Flexibilisierung von ÖPNV Angeboten z.B. Rufbus, Bürgerbus und alternat. Angebote z.B. CarSharing Systeme, Mitfahrgelegenheiten)
- Schutz natürlicher Ressourcen
- Geförderte Maßnahmen sollen sich nach Anschubfinanzierung selbst tragen (Verknüpfung mit Fördergeldern für die Umsetzung von Maßnahmen)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Ing. Jaqueline Maaß
Institut für Verkehrsplanung und Logistik (W-8)
Technische Universität Hamburg
Am Schwarzenberg-Campus 3
21073 Hamburg
jaqueline.maass@tuhh.de
040-428783806

Dr.-Ing. Conny Louen
Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr
RWTH Aachen University
Mies-van-der-Rohe-str. 1
52074 Aachen
louen@isb.rwth-aachen.de
0241-8025201