



Successful Travel Awareness Campaigns
& Mobility Management Strategies



Projekt-Nr.: **518368**

Projektabkürzung.: **MAX**

Projekttitel: **Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies**

Integrated Project

6.2 Sustainable Development

1.6.2 Sustainable Surface Transport Objective

3.1.1.1.3 Advancing Knowledge on innovative measures in urban transport

Titel:

WP D

MaxLupo

**Leitfaden für die Integration von
Mobilitätsmanagement in die räumliche
Planung**

Beginn des Projekts: **1. Oktober 2006**

Laufzeit: **36 Monate**

Datum: **August 2009**

Version: **1.7**

Erstellt von: **synergo, ENU**

Überprüft von: **ILS, Uni Maribor**

Verifiziert von: **ENU, ILS**

Status: **Endgültig**

Verteilungsniveau: **Extern**

Project co-funded by the European Commission within the Sixth Framework Programme (2002-2008)

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein leistungsstarkes Instrument, um die Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad, zu Fußgehen) und den effizienten Einsatz des Autos zu fördern. Die räumliche Planung eröffnet wichtige Möglichkeiten für MM: Der Planungsprozess kann dazu beitragen, dass die bebaute Umgebung z. B. die Autoabhängigkeit reduziert. Planungs- und Baugenehmigungsverfahren sind entscheidende Zeitpunkte zur Einführung von MM, um bereits vom ersten Tag der Nutzung an, Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel für die Anfahrt zum neuen Standort nehmen zu können. Der vorliegende Leitfaden – MaxLupo – zeigt anhand von Beispielen aus der Praxis wie und wann MM in den Planungsprozess eines Standortes integriert werden kann. Er dient als Hilfestellung für alle Planungsmitarbeiter, Bauherren oder Politiker, die den Planungsprozess aktiver nutzen möchten, um die Lebensqualität unserer Städte zu erhöhen, die Erreichbarkeiten neuer Standorte – auch ohne eigenes Auto – zu verbessern und Verkehrsverhalten zu beeinflussen, um negative Verkehrsbelastungen zu reduzieren.

Der Leitfaden „MaxLupo – Guidelines for the integration of Mobility Management with Land Use Planning“ wurde im Rahmen des Forschungsprojekts MAX - „Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies“ im Arbeitspaket (engl. „Work Package“, WP) D – Integration von Mobilitätsmanagement und räumliche Planung erarbeitet. Der Leitfaden erläutert anhand von Beispielen Strategien für eine bessere Integration von nachhaltigem Verkehr und Siedlungsplanung und zeigt Wege auf, wie MM besser in die konkrete Planung eines Bauvorhabens integriert werden kann.

MAX lief von 2006 bis 2009 und war das größte Forschungsprojekt im Bereich Mobilitätsmanagement im 6. EU-Forschungsrahmenprogramm. Die Aufgabe des MAX-Konsortiums aus 28 Partnern bestand in der Erweiterung, Standardisierung und Verbesserung von Mobilitätsmanagement. Dies umfasste die Bereiche Qualitätsmanagement, Kampagnen, Evaluierung, Modelentwicklung und Planung. Ein Großteil dieser Arbeit wurde und wird weiterhin direkt von der „European Platform on Mobility Management“ (EPOMM) unterstützt. Aus der Arbeit ergaben sich verschiedene Produkte und Materialien, die auf www.epomm.eu zum Download zur Verfügung stehen. Weitere Informationen finden Sie unter www.epomm.eu oder www.max-success.eu. Dieser Leitfaden wurde von synergo (Schweiz), ILS (Deutschland), Edinburgh Napier University (Schottland) und der Universität von Maribor (Slowenien) mit Unterstützung der übrigen Partner bei MAX WP D Technische Universität Krakau (Polen), Technische Gediminas-Universität Vilnius (Litauen), ETT (Spanien), Trivector Traffic (Schweden) entwickelt. Dieser Leitfaden basiert auf den Erkenntnissen aus den oben genannten Mitgliedsländern des WP D, aus Irland und den Niederlanden und stützt sich außerdem auf Erfahrungen in den USA auf diesem Gebiet. Eine umfassende Liste aller Berichte im Rahmen von Arbeitspaket D ist am Ende des Leitfadens zu finden.

Der Haupttext des vorliegenden Leitfadens wurde aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt. Die an den Text anschließenden Anhänge mit Praxisbeispielen stehen jedoch nur in englischer Sprache zur Verfügung.¹

Autoren:

synergo: Roberto De Tommasi

ILS: Janina Welsch

Edinburgh Napier University: Tom Rye

Universität von Maribor: Aljaž Plevnik

¹ Die deutsche Übersetzung des englischen Leitfadens erfolgte durch das Übersetzungsbüro UK TechTrans.

Zusammenfassung

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Instrument zur Förderung der Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel durch Beeinflussung der Einstellung und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Der Einsatz von MM konzentriert sich in vielen Fällen auf einen bestimmten Standort, wie z. B. ein Büro, ein Krankenhaus, eine Universität, ein Einkaufszentrum oder ein Stadion. Die Kommunalbehörden können bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Planung, nämlich bei der Erstellung der bauvorbereitenden Pläne, dafür sorgen, dass sich neue Bauvorhaben an Standorten befinden, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Für die Planung eines neuen Standorts oder die Erweiterung oder Veränderung eines bestehenden Standorts ist dann in der Regel eine Baugenehmigung erforderlich, in deren Verlauf u.a. Verhandlungen zwischen dem / den Bauherr(en) und den lokalen Behörden stattfinden. Diese Verhandlungen können genutzt werden, um bereits im Vorfeld der Eröffnung eines Gebäudes MM-Maßnahmen am Standort zu sichern, z. B. Parkraummanagement, Infrastrukturmaßnahmen für Fahrradfahrer, Fußgänger und öffentliche Verkehrsmittel, neue Buslinien oder Werbung, Fördermaßnahmen und Kampagnen, um die Standortnutzer zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu ermutigen. Beide Ansätze stellen sicher, dass die Standortnutzerinnen und -nutzer bereits vom ersten Tag der Eröffnung zwischen mehreren Möglichkeiten für die An- und Abreise wählen können. Zu diesem frühen Zeitpunkt bestehen noch keine Routinen und die Bereitschaft Alternativen zum eigenen Auto in Erwägung zu ziehen, ist groß. Die Gesamtheit dieser Maßnahmen im Rahmen der Planung und des standortbezogenen Baugenehmigungsverfahrens wird in diesem Bericht mit **Integration von MM in die räumliche Planung** bezeichnet.

Diese Integration ist deshalb sinnvoll, da sie die Verkehrsbelastung und Umweltverschmutzung an neuen Standorten reduziert, den Zugang zum Standort für alle, unabhängig davon, ob Autonutzende oder nicht, ermöglicht und nicht zuletzt, weil das Konzept funktioniert: In Großbritannien wurde MM im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für neue Krankenhäuser in Cambridge und Edinburgh angewandt, mit dem Ergebnis, dass heute nur 40-50 % des Personals mit dem eigenen Auto zur Arbeit fahren. Ohne MM läge diese Zahl bei etwa 90 %. Das bedeutet weniger Verkehr, weniger Verkehrsbelastung, gesündere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und verminderter CO₂-Ausstoss. Geht man vom britischen Durchschnitt aus - pro Jahr 6.200 km für Autofahrten von und zur Arbeit sowie Kosten von 0,18 € pro km für Lärm, CO₂, Verkehrsbelastung, lokale Luftverschmutzung, Infrastruktur und Unfälle (siehe www.webtag.org.uk) - reduzieren die Mitarbeitenden, die anstatt alleine mit dem Auto zur Arbeit zu fahren auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen, jeweils Kosten für Gesellschaft und Umwelt um 1.100 € pro Jahr. Zusätzlich könnten im Durchschnitt 350 € im Jahr pro Parkplatz, der nicht mehr angeboten werden muss, eingespart werden.

Dieser Leitfaden richtet sich an Planerinnen und Planer, Planungsbüros, Kommunalbehörden, Bauherren und entsprechende Hochschulen und bietet eine praktische Anleitung anhand von Beispielen, wie nachhaltiger Verkehr besser in die Planung integriert werden kann und damit MM zu einem zentralen Bestandteil des Planungs- und Baugenehmigungsverfahrens für neue Projekte werden kann. Zusätzlich gibt es einen Anhang mit 75 Fallstudien zur Integration von nachhaltigem Verkehr und Raumplanung und zur Anwendung von Mobilitätsmanagement im Planungs- und Baugenehmigungsverfahren.

Einen Überblick über alle Materialien des Arbeitspakets, dessen Kern dieser Leitfaden bildet, vermittelt die folgende Abbildung 1.

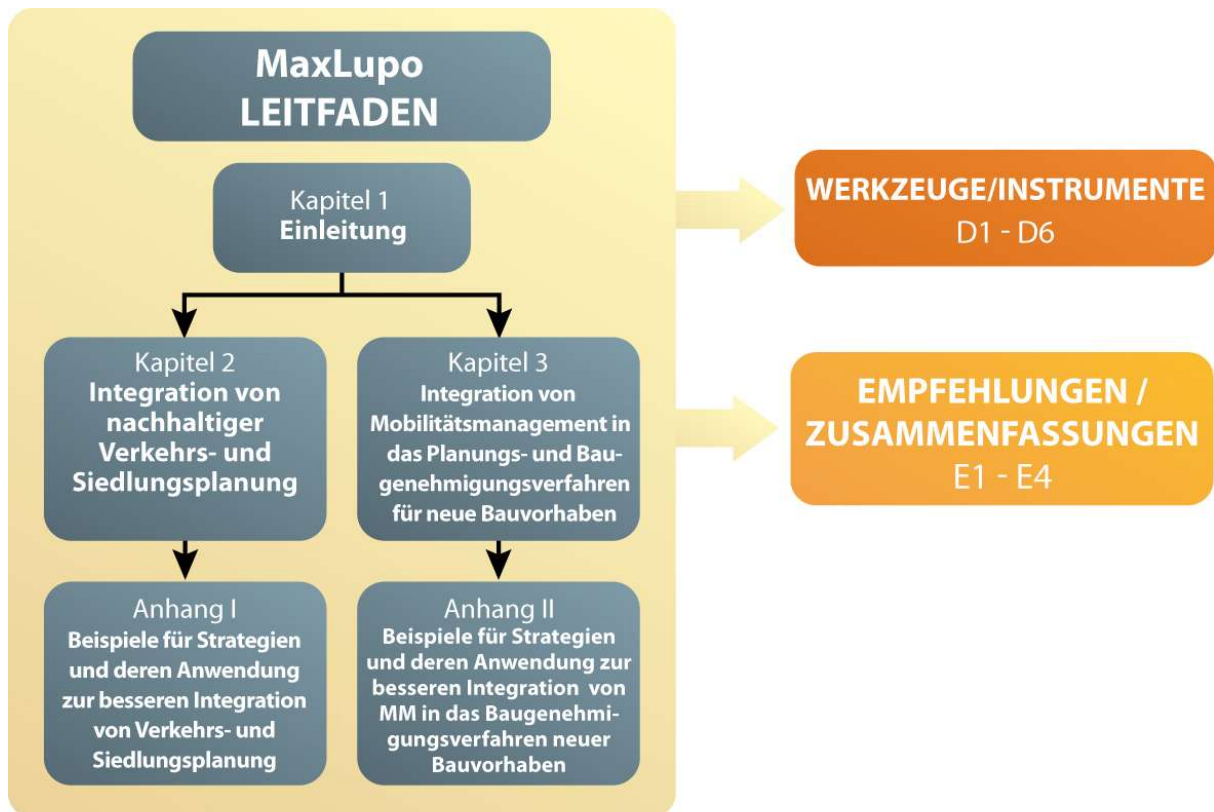


Abbildung 1: WP D Materialien zur Integration von MM in den Planungsprozess

Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung bedeutet:

- Entwicklung einer polyzentrischen Stadtstruktur, die eine nahräumliche Versorgung für alltägliche Bedürfnisse ermöglicht;
- mittlere und hohe Dichten mit gemischten Nutzungen;
- Konzentration von neuen Bauvorhaben auf Knotenpunkte und / oder Haltestellen entlang von Korridoren des öffentlichen Verkehrs;
- Umnutzung von Brachflächen innerhalb der Stadtgebiete und Prüfung von Verkehrsauswirkungen als Teil des Planungsprozesses.

Wie solche Strategien verfolgt werden können, wird nachfolgend erklärt:

Politische Leitlinien

In vielen Ländern arbeiten regionale und nationale Regierungen planungspolitische Leitlinien aus, um so die räumliche Planung und Entscheidungen über Baugenehmigungen der Gemeindeverwaltung zu unterstützen. Leitlinien können so verfasst werden, dass die Integration von nachhaltigem Verkehr in die Planung gefördert und die Gemeindeverwaltungen in der Anwendung von MM-Maßnahmen an neuen Standorten bestärkt werden.

Von umweltrechtlichen Regelungen abgeleitete Strategien

In einigen Ländern gibt es Gesetze zum Umweltschutz, die einen starken Einfluss auf den Inhalt von kommunalen Plänen und/oder die Entscheidungen über Baugenehmigungen haben. So gibt es z. B. EU-Gesetze, die die Einhaltung bestimmter Grenzwerte zur Luftqualität für Städte vorschreiben; MM-Maßnahmen für neue Vorhaben könnten dazu einen Beitrag leisten.

Planerstellung und Pläne

In kommunalen Plänen werden die Standorte für neue Bauvorhaben in verschiedenen Landnutzungskategorien festgelegt. In manchen Fällen wird auch eine neue Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt. Die Pläne können so konzipiert werden, dass sie die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern / stärken. Die Lage verschiedener Nutzungsarten, wie z.B. Wohnungen oder Geschäfte und die Gestaltung der Umgebung (Fußwege, begrenzte Anzahl an Parkplätzen an der Straße, etc.) hat einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen. Damit bieten diese Pläne ein großes Potential für eine bessere Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung.

Funktionale / organisatorische Integration

Damit die räumliche Planung einen Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Menschen haben kann, müssen Stadtplanerinnen und -planer verstehen wie dies erreicht werden kann und allgemein für Verkehrsaspekte sensibilisiert werden. Dies kann beispielsweise durch eine tatsächliche Zusammenarbeit von Verkehrs- und Siedlungsplanern, bei der jeder die Arbeit des anderen kommentieren und beeinflussen kann, erreicht werden.

Die **Integration von MM in das Baugenehmigungsverfahren** kann bei der Erteilung von Baugenehmigungen für individuelle Bauvorhaben oder bei der Erstellung von Nutzungs- und Bebauungsplänen (vielfach wird auch der Begriff Sondernutzungs- bzw. Gestaltungsplan verwendet), die es in der einen oder anderen Art in den meisten Ländern gibt (in MAX als „Detailed Site Development Plans“ DSDPs bezeichnet), erfolgen. Die Integration kann auf verschiedene Arten realisiert werden, wie nachfolgend gezeigt:

Mobilitätsmanagementberatung im Planungs- oder Baugenehmigungsverfahren

Gewöhnlich kommt es bereits vor der Einreichung von Dokumenten zur Genehmigung eines Bauvorhabens zu einem Kontakt zwischen den Behörden und den Antragstellern. In dieser Kontaktphase können Kommunen den Antragstellern mündliche oder schriftliche Informationen zu Mobilitätsmanagement geben. Dies ist eine einfache aber wirkungsvolle Strategie, Investoren oder Bauherren mit den Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements vertraut zu machen.

Einführung von Mobilitätsmanagement durch Verhandlung

Die Integration von Mobilitätsmanagement in Verhandlungen über einen Bauantrag würde die Chance erhöhen, dass die Bauherren bei der Organisation des Verkehrs, der durch das neue Vorhaben erzeugt wird, entsprechende Maßnahmen durchführen. So könnte sich die Gemeinde z. B. zu Kompromissen hinsichtlich der gewünschten Parkplatzzahl bereit erklären, wenn sich der Bauherr dazu bereit erklärt, Parkgebühren zu erheben und eine große Zahl von Fahrradabstellplätzen zu errichten.

Einführung von Mobilitätsmanagement mit Hilfe von Stellplatz- / Parkvorschriften

Die Integration eines neuen Artikels in die Stellplatz- / Parkvorschriften der Gemeinde, der vorsieht, dass bei neuen Bauvorhaben ab einer bestimmten Größe der Bauherr einen Mobilitätsplan (mit verbindlichen Zielen, Maßnahmen und Steuer- und Kontrollmechanismen) vorlegen muss, würde direkt die Durchführung von Mobilitätsmanagement fördern.

Einführung von Mobilitätsmanagement durch rechtliche Bedingungen und Auflagen

Die Festsetzung von Bedingungen und Auflagen ist in vielen Mitgliedsstaaten ein normaler Prozess im Rahmen einer Baugenehmigung. Auch Mobilitätsmanagement könnte in solche Auflagen oder Bedingungen integriert werden. Um sicherzustellen, dass alle Gemeinden unter ähnlichen Bedingungen die Durchführung von Mobilitätsmanagement verlangen (können), wird (soweit rechtlich möglich) die Aufnahme in eine überregionale oder nationale Regelung empfohlen.

Förderung von autofreiem Wohnen

Um Gemeinden die Förderung von autofreiem Wohnen zu ermöglichen, sollten die einschlägigen Gesetze und Normen (Parkvorschriften, Planungs- und Baugesetze) spezielle Vorschriften für autofreie oder autoreduzierte Wohngebiete enthalten. Die Anzahl der Stellplätze pro Wohneinheit kann hier weit unter der normalerweise herzustellenden Zahl liegen, solange bestimmte Bedingungen erfüllt werden. Bebauungspläne oder Richtpläne sind wichtige Voraussetzungen, damit eine solche Reduktion im Rahmen der Baugenehmigung möglich ist, da sie die potentielle Lage und Gestaltung solcher Gebiete definieren (z. B. in der Nähe von ÖV-Haltestellen, mit gutem Radwegnetz).

Fahrtenkontingent Modell zur Regulierung des Autoverkehrs bei multifunktionalen Bauvorhaben

Das Fahrtenkontingent Modell ist eine erfolgversprechende Strategie zur Reduktion des Autoverkehrs an großen Standorten wie Einkaufszentren oder Sportstadien, die normalerweise eine hohe Zahl von Autofahrten erzeugen. Das Konzept beruht auf einer Begrenzung der maximalen Anzahl an Autofahrten zu und vom Standort durch Festlegung eines Kontingents, das innerhalb eines bestimmten Zeitraums nicht überschritten werden darf. Die Sanktionen, die im Fall der Nichteinhaltung zur Anwendung kommen, werden vom Bauherrn und der Gemeindebehörde vertraglich festgelegt. Der Vertrag stellt dann einen Bestandteil der Baugenehmigung dar.

Einführung von Mobilitätsmanagement durch umweltrechtliche Regelungen

In manchen Ländern schreibt das Umweltgesetz vor, dass Antragsteller bei Bauvorhaben ab einer bestimmten Größe oder mit einer bestimmten Anzahl an erforderlichen Stellplätzen, zusammen mit dem Antrag auf Baugenehmigung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorlegen müssen. Diese kann dann genutzt werden, um MM-Maßnahmen zur Minderung der negativen Verkehrsauswirkung sicherzustellen.

Einführung einer Obergrenze für Stell- / Parkplätze für neue Bauvorhaben

Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze wird in der Regel in den Stellplatz- / Parkierungsvorschriften der Planungsbehörden definiert und ist häufig als *Mindestanzahl* von Stellplätzen pro Nutzungsart an einem Standort vorgegeben. Diese Vorschriften stellen den Bezugspunkt für den Bauherrn zur Berechnung der Anzahl der Stellplätze, die am neuen Standort mindestens nachgewiesen werden müssen, dar. Durch die Festlegung einer maximal zulässigen Anzahl von Stellplätzen anstatt einer Mindestanzahl kann die Zahl von Autofahrten bedeutend reduziert werden, insbesondere bei Bauvorhaben, die in dicht besiedelten Stadtgebieten mit guten Alternativen zum Auto und ohne alternative Parkierungsmöglichkeiten geplant werden.

Möglichkeit der Stell- / Parkplatzablösung und Verwendung der Mittel

Das Prinzip der Stellplatzablösung (in manchen Ländern auch als Parkplatzpflichtersatzabgabe bekannt) kommt zur Anwendung, wenn ein Bauherr die erforderlichen Parkplätze am Standort selbst oder in der Umgebung nicht bauen kann. In diesem Fall wird ein bestimmter Ablösebetrag an die Gemeinde gezahlt. Dieses Geld wird normalerweise für den Bau von Parkplätzen verwendet. In einigen europäischen Staaten wird es jedoch außerdem für öffentlichen Verkehr oder Fahrradinfrastruktur eingesetzt. Eine weitere erfolgversprechende Option könnte die Verwendung des Gelds für MM-Maßnahmen am neuen Standort sein.

Würde eine Integration von MM in die räumliche Planung in Ihrem Land funktionieren? Dieser Leitfaden und andere Ergebnisse von MAX tragen dazu bei, Informationen über das große Potential einer solchen Integration

zu verbreiten. Beispiele aus Slowenien und Spanien zeigen, dass das Konzept sogar in Ländern ohne weitgehende Erfahrungen mit der Integration von MM in die Planung funktionieren kann. Insofern ist dieser Leitfaden relevant für Sie und alle anderen, die an einer besseren Integration interessiert sind.

Inhalt

Zusammenfassung	3
1 Einleitung	9
1.1 <i>Integration von Mobilitätsmanagement in die räumliche Planung: Worum geht es?</i>	9
1.2 <i>Welche Bereiche deckt der MaxLupo Leitfaden ab?</i>	10
1.3 <i>An wen richtet sich der MaxLupo Leitfaden?</i>	13
2 Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung	14
2.1 <i>Gründe für eine Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung</i>	14
2.2 <i>Strategien zur besseren Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung</i>	16
2.2.1 <i>Zusammenfassung</i>	16
2.2.2 <i>Politische Leitlinien</i>	17
2.2.3 <i>Von umweltrechtlichen Regelungen abgeleitete Strategien</i>	20
2.2.4 <i>Planerstellung und Pläne</i>	22
2.2.5 <i>Funktionale / organisatorische Integration</i>	24
3 Integration von Mobilitätsmanagement in das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren für neue Bauvorhaben	25
3.1 <i>Einleitung</i>	25
3.2 <i>Der „Detailed Site Development Plan“</i>	27
3.3 <i>Das Baugenehmigungsverfahren</i>	29
3.4 <i>Erfolgversprechende Strategien zur Integration von Mobilitätsmanagement</i>	31
3.4.1 <i>Einleitung</i>	31
3.4.2 <i>Zusammenfassung</i>	32
3.4.3 <i>Mobilitätsmanagementberatung im Planungs- oder Baugenehmigungsverfahren</i>	34
3.4.4 <i>Einführung von Mobilitätsmanagement durch Verhandlung</i>	36
3.4.5 <i>Einführung von Mobilitätsmanagement mit Hilfe von Stellplatz- / Parkvorschriften</i>	38
3.4.6 <i>Einführung von Mobilitätsmanagement durch rechtliche Bedingungen und Auflagen</i>	39
3.4.7 <i>Förderung von autofreiem Wohnen</i>	41
3.4.8 <i>Fahrtenkontingent Modell zur Regulierung des Autoverkehrs bei multifunktionalen Bauvorhaben</i>	43
3.4.9 <i>Einführung von Mobilitätsmanagement durch umweltrechtliche Regelungen</i>	46
3.4.10 <i>Einführung einer Obergrenze für Stell- / Parkplätze für neue Bauvorhaben</i>	48
3.4.11 <i>Möglichkeit der Stell- / Parkplatzablösung und Verwendung der Mittel</i>	51
3.5 <i>Monitoring und Durchführung von Mobilitätsmanagement durch das Baugenehmigungsverfahren verbindlich regeln</i>	53
4 Integration in verschiedene Planungssysteme	54
4.1 <i>Übertragbarkeit</i>	54
4.2 <i>Empfohlene Schritte zur Integration von MM in die Planung</i>	57
Anhang I: Beispiele für Strategien und deren Anwendungen zur besseren Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung	60
Anhang II: Beispiele für Strategien und deren Anwendungen zur besseren Integration von MM in das Baugenehmigungsverfahren neuer Bauvorhaben	81

1 Einleitung

1.1 Integration von Mobilitätsmanagement in die räumliche Planung: Worum geht es?

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzung durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden. Das Mobilitätsmanagement basiert auf „weichen“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. „Weiche“ Maßnahmen können allein funktionieren, aber auch eine Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen im Stadtverkehr bewirken (z. B. neue Straßenbahnlinien, Straßen und Radwege). Diese Mobilitätsmanagementmaßnahmen erfordern (im Gegensatz zu „harten“ Maßnahmen) nicht zwangsläufig umfangreiche finanzielle Investitionen und können einen günstigen Kosten-Nutzen Faktor aufweisen.

In vielen Ländern ist MM vorwiegend eine standortbezogene Aktivität, die mit Verkehrserzeugern wie Unternehmen, Schulen, Konzerthallen, Sportarenen, Krankenhäuser, über mehrere Standorte verteilte Verwaltungen, Freizeitanlagen und Wohngebieten verbunden ist. Hier zielt Mobilitätsmanagement darauf ab, das Mobilitätsverhalten der Menschen bei der An- und Abreise zu beeinflussen. Das Hauptziel besteht darin, dass die Standortnutzer so oft wie möglich nicht das eigene Auto (alleine) nutzen, sondern alternative Verkehrsmittel wählen.

Beim standortbezogenen MM sind die Eigentümer oder die Mieter eines Objekts die Hauptakteure. Sie können MM fördern und durchführen, so dass die Standortnutzer persönlich von diesen Maßnahmen profitieren können. Die Behörden, zumeist die lokale Gemeindeverwaltung, spielen daher eine zentrale Rolle bei der Ermutigung oder Verpflichtung der Akteure zur Berücksichtigung von MM am jeweiligen Standort. Hinsichtlich des richtigen Zeitpunkts an dem die öffentlichen Behörden aktiv werden sollten, lassen sich zwei Szenarien unterscheiden.

- **Das Bauobjekt wird bereits genutzt:** In diesem Fall haben sich mobilitätsbezogene Verhaltensmuster in den meisten Fällen bereits fest etabliert und sind schwer zu ändern. Es ist dann ebenfalls schwierig, die Eigentümer oder die Mieter des Objekts davon zu überzeugen MM durchzuführen, insbesondere wenn diese keine Probleme in Zusammenhang mit dem durch ihre Aktivitäten erzeugten Verkehr wahrnehmen. Warum sollte z.B. ein Arbeitgeber MM einführen, wenn am Standort ausreichend Parkplätze vorhanden sind? Zu diesem Zeitpunkt könnten die Behörden jedoch eine aktive Beteiligung fördern, indem sie das Problembewusstsein durch Kampagnen erhöhen und Anreize oder kostenlose Beratung anbieten. In den meisten europäischen Ländern ist es jedoch nahezu unmöglich, die Durchführung von MM-Aktivitäten an bestehenden Standorten verpflichtend durchzusetzen.
- **Das Bauobjekt befindet sich in der Planungsphase:** Zwischen dem Eigentümer (oder Bauherrn) eines Objekts und den Behörden kommt es zwangsläufig zu einer Interaktion, da die Planungsphase erst endet, wenn die Baugenehmigung erteilt wurde und eventuelle Bedingungen darin nach Abschluss der Bauphase erfüllt sind. Verkehrsbezogene Fragen in Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind Gegenstand der Verhandlungen in der Planungsphase. Diese beinhalten gesetzliche Anforderungen (z.B. stellplatzbezogene Vorschriften, Umweltauswirkungen) die für die Erteilung der Baugenehmigung erfüllt werden müssen. Innerhalb dieses Genehmigungsprozesses, kann MM beispielsweise in Informationsmaterialien oder Leitfäden integriert werden, aber auch Bauauflagen oder Bedingungen können genutzt werden, um die Akteure aktiv in die Planung von MM am eigenen Standort einzubeziehen. Der Beginn der Nutzung ist ebenfalls ein guter Zeitpunkt um Anreize zu bieten, bestimmte Verkehrsmittel (nicht) zu nutzen, da sich noch keine speziellen Routinen im Mobilitätsverhalten gebildet haben, Angebote und Anreize auf offenere Ohren stoßen und die Verkehrsmittelwahl verhältnismäßig leicht zu beeinflussen ist.

Der MaxLupo Leitfaden konzentriert sich vor allem auf das zweite Szenario, da hier der Planungsprozess die Möglichkeit bieten, die Voraussetzungen für MM von Anfang an zu verbessern: nämlich in der Planungsphase zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung durch Standorte, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Die Integration von Mobilitätsmanagement in die Planung konzentriert sich auf die Möglichkeiten, welche den Behörden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zur Verfügung stehen. Dies um sicherzustellen, dass MM von den Akteuren am Standort berücksichtigt werden, bevor das Bauobjekt der Nutzung übergeben wird.

Für eine effektive Integration von MM in dieses Verfahren ist es wichtig, dass die Standorte mit allen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind. MM am Standort wird einfacher, wenn dieser z.B. über eine gute öffentliche Verkehrsanbindung verfügt. Dies fällt unter die Aufgaben der städtischen Planung und wird ausführlicher in Kapitel 2 dieses Leitfadens besprochen. Wenn diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, bedeutet das nicht, dass standortbezogenes MM nicht funktionieren kann. Es ist jedoch schwieriger und Maßnahmen zur vermehrten Nutzung des Fahrrads oder des ÖVs haben unter Umständen eine geringere Relevanz als beispielsweise Carsharing oder Shuttlebusse.

Wie Kapitel 2 zeigt, ist die Integration von MM in die Planung in solchen Gebieten einfacher, in denen Wahlmöglichkeiten zwischen mehreren Verkehrsmitteln vorherrschen, wie es in den meisten Stadtgebieten der Fall ist. Es gibt jedoch auch Fälle, in denen MM auch in das Baugenehmigungsverfahren für Bauvorhaben im ländlichen Raum integriert wurde. Dieser Leitfaden behandelt die grundlegenden Strategien einer besseren Integration von MM in die Planung und ist insofern relevant für alle Gebiete.

1.2 Welche Bereiche deckt der MaxLupo Leitfaden ab?

Mit diesem Leitfaden bietet das MAX-Team praktische Anregungen

- zur besseren Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung;
- wie Mobilitätsmanagement besser in den Planungsprozess integriert werden kann.

Das MAX-Team ist davon überzeugt, dass der beste Weg, um diese Ziele zu erreichen, nicht theoretische Überlegungen sind, sondern vielmehr anschauliche Praxisbeispiele für erfolgversprechende Strategien und ihre Implementierung. So wird der Leitfaden konkreter, die Leserinnen und Leser lernen praktische Beispiele kennen und können dann entscheiden, ob die Rahmenbedingungen in ihrem „eigenen Fall“ es zulassen, auf ähnliche Weise zu handeln oder ob ungünstige Rahmenbedingungen, die z. B. aus politischen Gründen schwer oder gar nicht veränderbar sind, eine Übertragung der vorgestellten Strategien zunächst verhindern.

Dementsprechend kann die Frage nach der Übertragbarkeit der gezeigten Strategien in diesem Leitfaden nur allgemein behandelt werden, da es „unverhältnismäßig“ wäre, die rechtlichen, planerischen oder sonstigen Rahmenbedingungen jedes Landes, jeder Region oder jeder Gemeinde in Europa zu betrachten, um maßgeschneiderte Strategien zu finden. Diese Beurteilung des Nutzens von MaxLupo und der vorgestellten Strategien muss durch die Leserinnen und Leser selbst stattfinden.

Der Aufbau des Dokuments ist in folgendem Diagramm dargestellt:

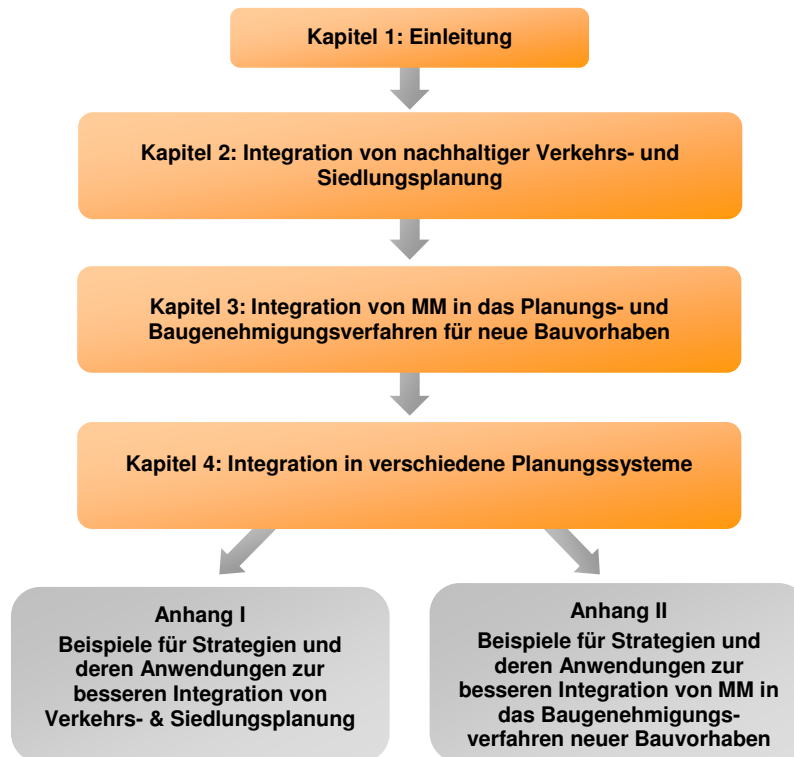


Abbildung 2: Aufbau des MaxLupo Leitfadens

Das Dokument ist folgendermaßen aufgebaut:

- **Kapitel 2: Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung**

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Ziele vorgestellt, die durch eine Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung erreicht werden sollen sowie einige erfolgversprechende Strategien und entsprechende Beispiele.

- **Kapitel 3: Integration von Mobilitätsmanagement in das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren für neue Bauvorhaben**

Dieses Kapitel bietet grundlegende Informationen über den Prozess der Planerstellung (Nutzungsplan eines Gebietes / „Detailed Site Development Plan“) und den der Baugenehmigung. Eine Reihe von Strategien, die durch praktische Beispiele veranschaulicht werden, zeigt verschiedene Möglichkeiten auf wie Investoren und Bauherren Mobilitätsmanagement besser in der Planungsphase neuer Bauvorhaben berücksichtigen können.

- **Kapitel 4: Integration in verschiedene Planungssysteme**

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die Übertragbarkeit der in den vorangehenden Kapiteln beschriebenen Strategien und gibt Empfehlungen für ihre Abwandlung und Anwendung.

- **Anhang I: Beispiele für Strategien und deren Anwendungen für eine bessere Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung** (nur auf Englisch verfügbar)

In Anhang I werden eine Reihe von Beispielen für in der Praxis vorhandene Strategien vorgestellt, die die Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung unterstützen. Jedes Beispiel wird detailliert in Tabellenform beschrieben.

- **Anhang II: Beispiele für Strategien und deren Anwendungen für eine Integration von MM in das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren neuer Bauvorhaben** (nur auf Englisch verfügbar)

In Anhang II wird eine Reihe von Beispielen für geeignete Strategien vorgestellt, die die Integration von Mobilitätsmanagement in das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren für neue Bauvorhaben unterstützen. Jedes Beispiel wird detailliert in Tabellenform beschrieben.

1.3 An wen richtet sich der MaxLupo Leitfaden?

Dieser Leitfaden richtet sich an verschiedene Zielgruppen aus den Bereichen Stadtplanung und -entwicklung:

- **Planerinnen und Planer**, die in Abteilungen für Raumplanung, Siedlungs-, Stadt- und Bauleitplanung, Verkehrs- oder Umweltplanung in nationalen, regionalen oder kommunalen Verwaltungen tätig sind.

Die vorgestellten Strategien können als Grundlage für die Weiterentwicklung bestehender oder die für die Einführung neuer Strategien zur besseren Integration der Verkehrs- und Siedlungsplanung dienen. Ebenso für die Änderungen bestehender Gesetze, Planungsinstrumente, etc., die bereits die Einführung von Mobilitätsmanagement für neue Bauvorhaben unterstützen.

- **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** in kommunalen oder regionalen Verwaltungen, die tagtäglich am Planungs- und Baugenehmigungsverfahren für neue Vorhaben beteiligt sind.

Dieser Leitfaden kann diesen Personen dabei helfen zu verstehen, inwiefern die Arbeitsprozesse verändert werden können – meist ohne großen Verwaltungsaufwand, – um zu einer besseren Integration von Verkehr und MM in die Planung beizutragen. So können durch neue Bauvorhaben erzeugte Verkehrsprobleme reduziert werden.

- **Mobilitätsmanagement-Fachleute in Planungsbüros**, die für öffentliche Verwaltungen oder für Bauherren / Eigentümer oder Investoren von Bauvorhaben tätig sind.

Im Rahmen der Entwicklung oder Überarbeitung von Nutzungsplänen, Park- und Stellplatzvorschriften, MM-Strategien oder anderer Richtlinien greifen öffentliche Verwaltungen oft auf das Fachwissen privater Berater zurück. Stadt- und Verkehrsplaner/innen als Expertinnen und Experten auf dem Gebiet des MM unterstützen den Bauherrn oder Eigentümer von Bauvorhaben bei der Antragstellung für Baugenehmigungen oder für spezielle Gebietsnutzungspläne. Sowohl für Planer als auch für Experten auf dem Gebiet MM dient dieser Leitfaden als Quelle zur weiteren Verbesserung ihrer Arbeit für ihre Kunden.

- **Universitäten, Hochschulen, Planungs fakultäten** oder sonstige Bildungseinrichtungen.

Für Hochschulen, die sich mit Raumplanung, Verkehrsplanung oder Mobilitätsmanagement befassen, bietet dieser Leitfaden eine Grundlage für den Aufbau maßgeschneiderter Studienkurse oder Seminare. Vorlagen für Lehrmaterialien basierend auf MAX WP D sind ebenfalls auf www.epomm.eu verfügbar.

2 Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung

2.1 Gründe für eine Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung

Durch Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung entsteht ein Mosaik verschiedener räumlicher Nutzungen, das die Integration von Mobilitätsmanagement in die Planung erleichtert. Frühere EU-Forschungsarbeiten zeigen, dass bei Bauvorhaben, die in unmittelbarer Nähe zu qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsangeboten angesiedelt sind, die Einführung von MM zumeist einfacher ist als bei solchen, die sich am Stadtrand befinden und nur durch einen Straßenanschluss erschlossen sind. Ebenso hat sich gezeigt, dass in Gebieten mit höherer Baudichte mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, als bei solchen mit aufgelockerter Bebauung. In diesem Kapitel werden Strategien vorgestellt, die eine solche Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung unterstützen. Letztendlich streben diesen Strategien danach, eines oder mehrere der folgenden Ziele zu erreichen:

- **Eine polyzentrische Stadtstruktur** die eine nähräumliche Versorgung für alltägliche Bedürfnisse ermöglicht und gute öffentliche Verkehrs- und Radweganbindung zu übergeordneten Zentren aufweist.
- **Mittlere und hohe Bebauungsdichten mit einer gemischten Nutzungsstruktur** anstelle streng getrennter Nutzungsarten, die aufgrund räumlicher Trennung längere Wege erforderlich machen.
- **Bauvorhaben**, insbesondere großer Verkehrserzeuger (z.B. Büros, Geschäfte – aber auch Wohngebiete), sollten sich an Standorten in der **Nähe von Knotenpunkten und/oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und entlang von Korridoren des ÖV-Netzes konzentrieren** oder zumindest auf Standorte, die das Potential haben Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs zu werden. Diese Bereiche (Knotenpunkte und Korridore) müssen in strategischen Raumnutzungsplänen und konkreten Bebauungsplänen identifiziert werden, z.B. durch Erreichbarkeitsindikatoren. Dabei könnten bestimmte Mindeststandards für die Anbindung an den öffentlichen Verkehr so definiert werden, dass bestimmte Nutzungsarten in Gegenden, in denen die Erreichbarkeit unterhalb der Schwellenwerte liegt, als nicht erwünscht eingestuft oder von einer Genehmigung ausgenommen werden.
- **Umnutzung von Brachflächen** (die früher industriell oder gewerblich genutzt wurden und umgenutzt werden sollen) anstatt neue Bauvorhaben auf der grünen Wiese zu genehmigen, da bei der ersten Variante die Zersiedelung der Landschaft geringer ist.
- Bei der **Planung eines neuen Bauvorhabens** sollten dessen **Verkehrsauswirkungen untersucht und bewertet** werden und die Verkehrserfordernisse und -bedürfnisse schon bei der Standortwahl berücksichtigt werden. Wenn die Verkehrsauswirkungen des Bauvorhabens am gewählten Standort zu hoch sein werden, müsste gegebenenfalls ein Alternativstandort gewählt werden. Unabhängig davon sollte von Beginn an Wert darauf gelegt werden, Alternativen zur Pkw-Anbindung zu schaffen. So sollten Fuß- und Radwegeverbindungen, Anbindungen an den ÖV sowie möglichst komfortable und bequem zu erreichende Parkmöglichkeiten von Car-Sharing und Car-Pooling Fahrzeugen berücksichtigt und geschaffen werden.
- **Begrenzung der Zahl von Stellplätzen auf dem Grundstück selbst**, die bei neuen Bauvorhaben hergestellt werden müssen, um keine zusätzlichen Anreize zur Autonutzung bei An- und Abreise zum neuen Standorten zu geben (z. B. durch ein üppiges Parkplatzangebot); gleiches gilt für öffentliche Parkplätze im Umkreis des neue Bauvorhabens.

In vielen Ländern werden diese Ziele jedoch vielfach weder von den Investoren oder Bauherren geteilt noch durch die normalen Planungsvorgaben und –strategien unterstützt, was zu einer weiteren Zersiedelung beiträgt, die den Einsatz von Mobilitätsmanagement erschwert.

Darüber hinaus kann es aus institutioneller und organisatorischer Sicht für eine bessere Integration erforderlich sein, **organisatorische Änderungen** vorzunehmen, um sicherzustellen, dass **Verkehrs- und Siedlungsplaner/-innen** der Behörden **enger zusammenarbeiten** und somit bewusst gemacht wird, was die Verkehrsplanung zu erreichen versucht. Dies kann selbst dann nötig sein, wenn bereits für die gleiche Organisation gearbeitet wird, da die Planer und Planerinnen in vielen Fällen verschiedenen Bereichen / Abteilungen angehören, die unterschiedliche Auffassungen sowie einen anderen Hintergrund oder eine andere Ausbildung haben. Daher werden in diesem Kapitel einige (ausgewählte) Beispiele für eine solche „funktionale Integration“ gegeben, auch wenn auf diesem Gebiet weitere Untersuchungen nötig sind.

Alle in diesem Kapitel (Abschnitt 2.2) vorgestellten Strategien tragen dazu bei, die vorhergehend genannten Ziele zu erreichen. Die größte Wirkung wird erzielt, wenn sie gemeinsam umgesetzt werden, aber auch eine Strategie allein wird eine positive Wirkung entfalten können.

Im Rahmen des Projekts MAX wurden die Planungssysteme von 10 europäischen Ländern untersucht, wobei sich herausstellte, dass der kommunale Nutzungsplan eines der zentralen Instrumente ist, da in ihm die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung auf lokaler Ebene festlegt werden (in vielen Fällen wird er durch einen detaillierteren Plan für ein bestimmtes Gebiet ergänzt - wie z.B. in Deutschland, Spanien, Litauen und der Schweiz). Da ein kommunaler Nutzungsplan festlegt, welche Gebiete für bestimmte Nutzungsarten geplant sind, in welchen Bereichen Verkehrsinfrastruktur vorgesehen wird und (in vielen Fällen) die erforderlichen Bebauungs- / Nutzungsdichten festgesetzt sind, ist er ein ideales Instrument, um die Art und räumliche Lage der verschiedenen Nutzungen so zu planen, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie das zu Fuß gehen oder Radfahren erleichtert und gefördert werden. Ob ein kommunaler Nutzungsplan dies tatsächlich tut, hängt vor allem von zwei wichtigen Faktoren ab:

- ob den Planerinnen und Planern die Möglichkeit bewusst ist kommunale Pläne auf eine Weise zu gestalten, dass sie zur Verkehrsvermeidung beitragen und nachhaltigen Verkehr fördern; und
- von der lokalen politischen Lage und wie / ob diese Einfluss auf die lokalen Pläne nimmt. Zum Beispiel könnten sich bestimmte (Lobby)Gruppen dafür einsetzen, dass ihre eigenen Grundstücke zur Bebauung vorgesehen werden. Darüber hinaus könnten sich die persönlichen Ansichten der Politiker/-innen auf die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur oder / und die vorgesehenen Nutzungen auswirken.

Wie die nachfolgenden Abschnitte in diesem Kapitel zeigen, können Leitlinien und Vorgaben der regionalen oder nationalen Regierung ebenfalls die Übernahme solcher Ziele in lokale Pläne beeinflussen.

2.2 Strategien zur besseren Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung

In diesem Abschnitt werden zunächst die Strategien zusammengefasst und dann jede einzelne in weiteren Unterabschnitten ausführlich beschrieben und anhand einiger Fallstudien veranschaulicht.

2.2.1 Zusammenfassung

Politische Leitlinien

In vielen Ländern arbeiten regionale und nationale Regierungen planungspolitische Leitlinien aus, um so die räumliche Planung und Entscheidungen über Baugenehmigungen der Gemeindeverwaltung zu unterstützen. Leitlinien können so verfasst werden, dass die Integration von nachhaltigem Verkehr in die Planung gefördert und die Gemeindeverwaltungen in der Anwendung von MM-Maßnahmen an neuen Standorten bestärkt werden.

Von umweltrechtlichen Regelungen abgeleitete Strategien

In einigen Ländern gibt es Gesetze zum Umweltschutz, die einen starken Einfluss auf den Inhalt von kommunalen Plänen und/oder die Entscheidungen über Baugenehmigungen haben. So gibt es z. B. EU-Gesetze, die die Einhaltung bestimmter Grenzwerte zur Luftqualität für Städte vorschreiben; MM-Maßnahmen für neue Vorhaben könnten dazu einen Beitrag leisten.

Planerstellung und Pläne

In kommunalen Plänen werden die Standorte für neue Bauvorhaben in verschiedenen Landnutzungskategorien festgelegt. In manchen Fällen wird auch eine neue Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt. Die Pläne können so konzipiert werden, dass sie die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern / stärken. Die Lage verschiedener Nutzungsarten, wie z.B. Wohnungen oder Geschäfte und die Gestaltung der Umgebung (Fußwege, begrenzte Anzahl an Parkplätzen an der Straße, etc.) hat einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen. Damit bieten diese Pläne ein großes Potential für eine bessere Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung.

Funktionale / organisatorische Integration

Damit die räumliche Planung einen Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Menschen haben kann, müssen Stadtplanerinnen und -planer verstehen wie dies erreicht werden kann und allgemein für Verkehrsaspekte sensibilisiert werden. Dies kann beispielsweise durch eine tatsächliche Zusammenarbeit von Verkehrs- und Siedlungsplanern, bei der jeder die Arbeit des anderen kommentieren und beeinflussen kann, erreicht werden.

Die Begrenzung der PKW-Stellplätze an neuen Standorten ist eine weitere Planungsstrategie, die eine indirekte Auswirkung auf den Standort eines Bauvorhabens hat, da dies aber auch für das konkrete Bauvorhaben von Bedeutung ist, wird sie in Kapitel 3 behandelt.

2.2.2 Politische Leitlinien

Hintergrund und Ziele

Politische Leitlinien bieten eine Orientierung für Ziele, Strategien und (wo angebracht) Nutzungsvorgaben, die ein Plan beinhalten sollte. Sie werden von einer Regierungsebene erstellt und der / den darunterliegende(n) Regierungsebene(n) zur Anwendung bei der Planerstellung vorgelegt. Nicht in allen Ländern gibt es politische Leitlinien. Zu denen, wo solche Leitlinien vorhanden sind gehören u.a. die Niederlande, Deutschland, Schweden, Slowenien, die Schweiz, Irland und das Großbritannien. Hier werden die Kommunalbehörden dazu ermutigt, ihre lokalen Pläne so zu gestalten, dass Bebauungsdichten erhöht (insbesondere an Verkehrsknotenpunkten) werden und die Bebauung auf Gebiete entlang von Verkehrsachsen konzentriert wird. Auch Polen hat politische Leitlinien zur Umnutzung von (zuvor entwickelten) Brachflächen verabschiedet, was zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs beitragen kann, da sich solche Standorte oft in gewachsenen Stadtgebieten mit bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs befinden.

Situation in Ländern ohne Leitlinien

In Ländern, in denen solche Strategien und Leitlinien nicht vorhanden oder nicht implementiert sind, werden die Lage neuer Bauvorhaben und die Verkehrsanbindung (mit Ausnahme der Erschließung bis zur nächsten Hauptstraße) bei der Erschließung von Grundstücken kaum berücksichtigt. In vielen Fällen liegen die Bauvorhaben am Stadtrand und tragen somit zusätzlich zu einer zersiedelten Siedlungsstruktur bei. Dies erschwert die Bedienung neuer Gebäude oder neuer Baugebiete mit öffentlichem Verkehr (für Busse und Straßenbahnen wäre eine direkte Durchfahung der Gebiete wesentlich effizienter) und führt zu größeren Entfernungen, was das zu-Fuß gehen und Radfahren weniger attraktiv macht. Die kumulative Wirkung dieser Veränderungen auf Standortebene führt zu einer schrittweisen Veränderung in der Umgebung, hin zu einer zunehmenden Autoabhängigkeit.

Entwicklung von Leitlinien

Jedes Land oder jede Region kann solche Leitlinien entwickeln, sofern das politische Interesse dazu vorhanden ist; dies muss nicht zwangsläufig von Politikern initiiert werden, sondern kann auch durch die Verwaltung selbst erfolgen. Kenntnis und Bewusstsein über solche Strategien und ihr Potential sind wesentliche Voraussetzungen für deren nationale oder regionale Umsetzung. In Großbritannien wurden solche Strategien aus zwei Gründen entwickelt: Erstens standen einige Gemeinden unter dem politischem Druck die (in der Wahrnehmung der Bevölkerung) durch neue Bauprojekte verursachten Verkehrsprobleme zu mindern und zweitens erkannte ein Minister der damals konservativen Nationalregierung (1994), dass das Planungssystem Potential zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens hatte. Darüber hinaus waren die Reduktion der Verkehrsbelastung und der Treibhausgasemissionen ein persönliches Anliegen. Auch wenn diese Gründe recht speziell oder landesspezifisch erscheinen mögen, werden sie dennoch an dieser Stelle erwähnt, um zu zeigen wie und warum solche Strategien auf nationaler Ebene eingeführt werden können.

In den nachstehenden Kästen werden zwei Beispiele für solche politischen Leitlinien beschrieben.

PLANUNGSPOLITISCHE LEITLINIE VERKEHR („PLANNING POLICY GUIDANCE, PPG 13 TRANSPORT“) - ENGLAND, UK

Die planungspolitische Leitlinie Verkehr PPG13 („Planning Policy Guidance 13 Transport“) wird von der englischen Regierung entwickelt und ist an Regional- und Kommunalbehörden gerichtet. Sie befasst sich mit der Lage, Struktur und Dichte von Neubauvorhaben sowie mit unterstützenden Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen für die jeweiligen neuen Standorte. Behörden sollen demnach bei der Erarbeitung von kommunalen Plänen folgende Ziele in ihren Strategien und Nutzungsplänen berücksichtigen:

- Erhöhung der Baudichte und Einführung einer gemischten Nutzungsstruktur
- Sicherstellen, dass sich Vorhaben mit dichter Bebauung in Gebieten mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung befinden
- Konzentration der Entwicklung auf bereits besiedelte Gebiete, zur Vermeidung von Zersiedelung und zur Förderung und besseren Auslastung von lokalen Dienstleistungen (Geschäfte, Gaststätten, Arztpraxen, Schulen), so dass diese ohne größeren (Fahr)Aufwand erreichbar sind.

Auch wenn es sich bei PPG13 um ein (Siedlungs)Planungsdokument handelt, ermutigt es die Kommunen zur Umsetzung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Verkehr und zur Förderung des Umweltverbundes damit neue Standorte auf eine nachhaltige Art und Weise erreichbar sind.

In Bezug auf die Bewilligung von Baugenehmigungen ermutigt PPG13 die Kommunen dazu, im Rahmen dieses Verfahrens Mobilitätspläne (standortbezogene MM-Pläne) vom Bauherrn zu fordern und von den Verursachern über Genehmigungsaufgaben (gemäß Abschnitt 106: ‚planning obligation‘ / ‚106 agreements‘) finanzielle Beiträge zu Verkehrsverbesserungen außerhalb des jeweiligen Grundstückes sicherzustellen (siehe Kapitel 3).

Hauptziele und Gründe

PPG13 unterstützt Kommunen dabei ihrer rechtlichen Pflicht nachzukommen, Umweltschutz in ihre Planungsaktivitäten zu integrieren. Darüber hinaus hilft PPG13, Verkehrsbelastungen zu vermindern, die soziale Integration zu verbessern und negative Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Daneben trägt die PPG13 dazu bei, den Druck auf ländliche, unerschlossene Gebiete am Rande von Städten zu reduzieren, indem Bauprojekte auf Brachflächen in bereits bestehenden Siedlungsgebieten konzentriert werden.

Anwendung der Strategie

Das britische Planungssystem ist weniger kodifiziert als manche andere. Planungsleitlinien wie PPG13 müssen per Gesetz von den Planungsbehörden bei der Erstellung von Plänen und bei Planungsentscheidungen berücksichtigt werden. Gibt es jedoch gute Gründe dafür, von einer Berücksichtigung abzusehen und können entsprechende Argumente dafür vorgebracht werden, kann anderen Überlegungen der Vorzug gegeben werden. Außerdem ist PPG13 so geschrieben, dass ein großer Interpretationsspielraum gegeben ist – z. B. kann ein Standort, in einer Gemeinde als „gut vom öffentlichen Verkehr bedient“ beurteilt werden, eine andere Gemeinde könnte jedoch zu einer stark abweichenden Einschätzung gelangen.

Die Integration der Verkehrs- und Siedlungsplanung ist von PPG13 zwingend vorgegeben und sollte bei allen Entwicklungs- oder Erschließungsplänen und allen wichtigen Planungsentscheidungen berücksichtigt werden. Wie konsequent dies umgesetzt wird und in wieweit dies z.B. zur konzentrierten Entwicklung entlang Verkehrsachsen führt, ist in jeder Region unterschiedlich. Nicht unwichtig ist jedoch, dass die nationale englische Regierung grundsätzlich über die Macht verfügt (und diese auch bisweilen ausübt), Kommunalbehörden zu einer Änderung der ihrer Pläne und Baugenehmigungen zu veranlassen, wenn diese nicht nachweisen können, dass nationale Leitlinien wie PPG13 ausreichend berücksichtigt wurden.

Wirkung

Es wurde keine öffentlich zugängliche Überprüfung zur Wirkung von PPG13 durchgeführt.

LEITLINIEN ZUR REGIONALPLANUNG FÜR DEN GROSSRAUM DUBLIN („GREATER DUBLIN REGIONAL PLANNING GUIDELINES“, GDRPG) - IRLAND

Die Leitlinien zur Regionalplanung für den Großraum Dublin („Greater Dublin Regional Planning Guidelines, GDRPG“) definieren den allgemeinen strategischen Rahmen für die Pläne der Kommunen in der Region und zudem den Rahmen für die zukünftige Infrastruktur. Die Planungsbehörden im Großraum Dublin („Greater Dublin Area, GDA“) sollen die Grundsätze der GDRPG bei der Erstellung ihrer eigenen Pläne berücksichtigen. Da diese vor ihrer Umsetzung eine Prüfungsphase durch die Öffentlichkeit und durch die zentrale Regierung durchlaufen, hat insbesondere die nationale Regierung die Möglichkeit, Änderungen an einem Plan zugunsten einer besseren Berücksichtigung von nationalen und regionalen Leitlinien zu verlangen. GDRPG ist zwar eine Leitlinie, hat aber Rechtsstatus. Allerdings handelt es sich nicht um ein Gesetz, das strikt eingehalten werden muss, sondern eher um eine Orientierungshilfe, die Raum für Interpretationen lässt.

Hauptziele und Gründe

Nach den Leitlinien sollen Pläne folgende Kriterien erfüllen:

- Zusammenlegung von Entwicklungsflächen und Erhöhung der Bebauungsdichten im Allgemeinen zugunsten einer kompakteren städtischen Raumstruktur und
- Unterstützung der Bereitstellung und Nutzung eines deutlich verbesserten öffentlichen Verkehrssystems.

Hintergrund der Leitlinien ist der Wille zur Bekämpfung der Verkehrsbelastung und der Verkehrsstaus in Dublin sowie die Schaffung einer nachhaltigeren Stadt(struktur), die einen Beitrag zu Irlands CO₂-Reduktionszielen als Teil der übergreifenden EU-Ziele leistet.

Wirkung

Es wurde keine systematische Überprüfung der Wirkung von GDRPG ausgeführt. Die Leitlinien zur Regionalplanung können auf ganz unterschiedliche Weise von verschiedenen Behörden angewandt werden und solange diese begründen können, wie die Leitlinien auf ihre Siedlungsentwicklungspläne angewandt wurden, ist diese Inkonsistenz bei der Umsetzung völlig rechens.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [B1: Planning Policy Guidance 13 \(PPG13\)](#)
- [B2: Greater Dublin Regional Planning Guidelines](#)

2.2.3 Von umweltrechtlichen Regelungen abgeleitete Strategien

Hintergrund und Ziele

In manchen Fällen kann die Pflicht, umweltrechtliche Regelungen zu befolgen, zur Entwicklung von verkehrsbezogenen Regelungen und Strategien führen und dann ebenfalls Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen haben. Dies kann der Fall sein, wenn Umweltgesetze zum Ziel haben, die negativen Umweltauswirkungen des durch neue Standorte erzeugten Verkehrs abzumildern; hier besteht dann ein klarer Zusammenhang zum entsprechenden Planungssystem. Gemäß einer EU-rechtlichen Vorgabe ist z. B. für bestimmte neue Bauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Diese ist jedoch in vielen Fällen Teil des Baugenehmigungsverfahrens und den Umweltauswirkungen des durch den Bau und Betrieb des neuen Gebäudes erzeugten Verkehrs wird keine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Es kann jedoch im Ermessen der zuständigen Behörden (die die UVP überprüfen) liegen, zu fordern oder zu empfehlen, Verkehr als einen zentralen Aspekt der UVP und des Planungsprozesses zu behandeln - dazu ist keine Änderung des Primärrechts erforderlich. Bei einer verstärkten Berücksichtigung von Verkehr bei der UVP wären Bauherren / Investoren dazu gezwungen, zu zeigen, wo Möglichkeiten zur Reduktion und Milderung der induzierten Verkehrsauswirkungen des Bauvorhabens bestehen.

Die europäische Gesetzgebung fordert eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) für politische Leitlinien, Strategien und Pläne. Diese Gesetzgebung wird jedoch in den einzelnen Mitgliedsstaaten ganz unterschiedlich interpretiert und ist nicht präzise genug, um eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Verkehrsauswirkungen z.B. einen neuen kommunalen Nutzungsplan vorzuschreiben. Daher hängt die Frage, ob diese umweltrechtlichen Regelungen in diesem Sinne angewandt werden oder nicht, von der jeweiligen Interpretation, oftmals auf Ebene der individuellen Pläne, in den verschiedenen Mitgliedsstaaten ab. Diese unterschiedlichen Interpretationen sind auf das Fehlen von einheitlichen Kriterien (auf europäischer Ebene) zurückzuführen, die zur Bewertung der Umweltverträglichkeit herangezogen werden können.

Entwicklung der Strategien

Um oben genannte Änderungen zu bewirken, muss zunächst ein Bewusstseinswandel bei den zuständigen Behörden dahingehend stattfinden, dass sie anerkennen, dass Verkehrsauswirkungen tatsächlich eine Umweltbelastung darstellen und dass eine Integration von MM in den Planungsprozess eine Möglichkeit bietet, diese Belastungen zu verringern. Investoren und Bauherren sowie Planungsbehörden müssten ebenfalls ihre Einstellung hinsichtlich einer solchen Prüfung ändern und diese als sinnvoll anerkennen. Möglicherweise stößt man hier beim Bauherrn auf gewissen Widerstand, doch solche Prüfungen sind in Großbritannien, in Irland, der Schweiz, den USA, Kanada, Australien und Neuseeland gängige Praxis und stellen für die Baubranche in diesen Ländern keineswegs eine so große Belastung dar, dass sich diese von baulichen / wirtschaftlichen Aktivitäten hätten abhalten lassen.

Ein Beispiel für eine von umweltrechtlichen Regelungen abgeleitete Strategie ist im nachfolgenden Kasten dargestellt.

REGIONALER RICHTPLAN VERKEHRSINTENSIVE VORHABEN (ViV) IN DER AGGLOMERATION BIEL – SCHWEIZ

Dieser Richtplan wird in der Schweiz in der Agglomeration Biel angewendet und wurde von deren Raumplanungsbehörde erarbeitet. Er trat 2004 in Kraft und wird auf regionaler und kommunaler Ebene für verkehrsintensive Vorhaben (ViV) angewendet, d.h. für Vorhaben, welche mehr als 200 PKW-Fahrten pro Tag erzeugen, wie z.B. große Büros und Einkaufszentren. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um ein neues Bauvorhaben oder um die Erweiterung einer bestehenden Nutzung handelt.

Inhalt

Zur Erfüllung der Ziele des kantonalen Maßnahmenplans zur Luftreinhaltung definiert der Richtplan des Kantons Bern unter anderem eine Höchstmenge von 575.000 PKW-km pro Tag, die zwischen 2002 und 2015 im gesamten Kanton von ViV erzeugt werden darf, bezogen auf alle Vorhaben die im gleichen Zeitraum gebaut werden. Gemäß Richtplan wird jeder der drei Agglomerationen Bern, Biel und Thun ein „Fahrtenkredit“ zugewiesen. Der „Fahrtenkredit“ muss gemäß kantonalem Richtplan geeigneten Standorten für verkehrsintensive Vorhaben zugeordnet werden, die z. B. in der Nähe dicht besiedelter Wohngebiete oder Standorten mit hoher Arbeitsplatzdichte liegen. Eine gute Erschließung (Auto und ÖV) ist eine weitere Voraussetzung, die beachtet werden muss.

Auf Grundlage dieser Voraussetzungen erarbeiteten die Gemeinden der Agglomeration Biel einen sog. regionalen Richtplan zur Bestimmung von ViV-Standorten. Die Durchführung erfolgte in folgenden Schritten:

- Vorauswahl von geeigneten Standorten für verkehrsintensive Vorhaben in der Agglomeration anhand raumplanerischer Kriterien.
- Koordinationsabkommen (2002) zwischen den beteiligten Gemeinden und zuständigen kantonalen Behörden mit folgendem Inhalt: Kennzeichnung der potentiellen Standorte von ViV und jeweilige Zuteilung eines entsprechenden Fahrleistungskredits, Kontroll- / Monitoringverfahren, rechtliche Definition von ViV im regionalen Richtplan innerhalb von 2 Jahren sowie die Anpassung des Richtplans der Stadt Biel in Bezug auf Parken / Stellplatzvorschriften.
- Erarbeitung eines regionalen Richtplans zur Standortbestimmung von ViVs in der Agglomeration, der rechtsverbindlich für die Gemeinden der gesamten Agglomeration ist, gemäß den Anforderungen des Baugesetzes des Kantons Bern.

Hauptziele und Gründe

Der lufthygienische Maßnahmenplan für den Kanton Bern hat eine Beschränkung des Verkehrswachstums zwischen 2000 und 2015 auf 8 % oder 1,3 Mio. PKW-Km pro Tag zum Ziel. Davon werden 4,5 % (725.000 PKW-Km pro Tag) für die generelle Entwicklung der Gemeinden nach Grundordnung reserviert. Der Rest steht für die Entwicklung verkehrsintensiver Vorhaben im gesamten Kanton zur Verfügung. Der Richtplan ist verbindlich und an (regionale bzw. kommunale) Planungsbehörden und (öffentliche oder private) Bauherren gerichtet.

Wirkung

Seit Inkraftsetzung des Richtplans erhielten insgesamt 5 neue ViV eine Baugenehmigung. Der der Agglomeration insgesamt zugeteilte Fahrtenkredit ist bereits nahezu aufgebraucht. Das bedeutet, dass bis 2015 in der Agglomeration Biel keine zusätzlichen Baugenehmigungen für neue ViV mehr erteilt werden können.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [B3: Regionaler Richtplan für die Standortbestimmung von ViV in der Agglomeration Biel](#)
- [B4: Bestimmung des Standorts von verkehrsintensiven Vorhaben \(ViV\) in den kantonalen Richtplänen](#)

2.2.4 Planerstellung und Pläne

Hintergrund und Ziele

Raumrelevante Pläne können so erstellt werden, dass sie die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern / stärken. Dies ist der Fall, wenn die Ersteller von Plänen nationale oder regionale Leitlinien (solcherart wie in Kapitel 2.2.2 beschrieben) berücksichtigen oder einfach nur, weil diese dem Ziel der Verkehrsvermeidung Bedeutung beimessen. In beiden Fällen wird die Integration durch die Sicherstellung gefördert, dass die geplanten Nutzungen und deren räumliche Anordnung auf einige oder alle der einleitend genannten Ziele hinwirken. Wenn es auch gewisse Gemeinsamkeiten gibt, unterscheidet sich das hier geschilderte Vorgehen von einer politischen Leitlinie oder Strategie, da Pläne sich auf Nutzungen in klar definierten Gebieten beziehen und Leitlinien oder Strategien einen allgemeineren Geltungsbereich haben.

Normale Situation bei der Planerstellung

Das oben genannte Vorgehen weicht von der in vielen Regionen und Ländern „normaleren“ oder üblicheren Situation ab. Dort werden neue Baugebiete geplant und erst zu einem späteren Zeitpunkt befasst man sich mit den Verkehrsauswirkungen dieser Entscheidungen. Die Möglichkeiten welche die Siedlungsplanung zur Reduktion der Verkehrsbelastung bietet, werden gar nicht erst in Erwägung gezogen.

Planerstellung

Die Berücksichtigung der Verkehrsauswirkungen von geplanten Nutzungen und eine an nachhaltigen Verkehrsmitteln orientierte Planung kann in jeder Gemeinde direkt umgesetzt werden, unabhängig davon ob nationale oder regionale Leitlinien oder entsprechende gesetzliche Regelungen vorhanden sind. Städte, die auch ohne strenge nationale Vorgaben entsprechende Leitlinien entwickelt und angewendet haben, sind z.B. München oder Stockholm. Hier konnte sich aufgrund der über viele Jahre hinweg entsprechenden kommunalpolitischen Entscheidungen diese Vorgehensweise entwickeln. Die starke lokale Wirtschaftsentwicklung erleichterte den Städten darüber hinaus entsprechende Verhandlungen mit Investoren und Bauherren. Die Wahrscheinlichkeit, dass solche integrative Strategien bei der Planung berücksichtigt werden, ist jedoch wesentlich größer, wenn ihre Anwendung in nationalen oder regionalen Leitlinien empfohlen wird. Neben dem Vorhandensein entsprechender Leitlinien, besteht ein weiterer „Push-Faktor“ der die Umsetzungswahrscheinlichkeit erhöht, darin, dass in einigen Planungssystemen höhere Regierungsebenen in der Lage sind, den tatsächlichen Inhalt von Plänen zu beeinflussen, wie es in Großbritannien und der Schweiz (dort in bestimmten Situationen) der Fall ist. Im unten stehenden Kasten wird ein regionaler Bauleitplan aus Großbritannien beschrieben, zu dessen Zielen eine bessere Integration von Verkehr und räumlicher Planung (Nutzung) gehören.

Ein Beispiel für einen solchen Plan ist im nachstehenden Kasten dargestellt.

RAUMNUTZUNGSPLAN FÜR EDINBURGH UND LOTHIAN („EDINBURGH AND LOTHIAN STRUCTURE PLAN, ELSP“) – SCHOTTLAND, UK

Dieser Plan gilt für die Region Lothian (rund um Edinburgh). Er wurde durch ein Komitee von Planungsbehörden der Gemeinden erstellt und 2004 von der schottischen Regierung endgültig bewilligt (die jeweilige nationale Regierung, hier die schottische, muss die endgültige Freigabe für alle Pläne erteilen, die von den unteren Regierungsebenen erstellt werden). Der Plan besitzt auf regionaler und kommunaler Ebene Gültigkeit und muss von Planungsbehörden bei der Erstellung von Nutzungs- und Bebauungsplänen und bei Entscheidungen über die Vergabe von Baugenehmigungen aber auch von (öffentlichen und privaten) Bauherren bei der Antragstellung für Planungs- und Baugenehmigungen beachtet werden.

Inhalt

Der ELSP beinhaltet eine Reihe von Vorgaben, die einerseits die Erarbeitung kommunaler Pläne der vier ELSP-Gemeinden, betreffen, und andererseits eine Orientierungshilfe für Entscheidungen über Baugenehmigungen für einzelne größere Bauvorhaben bieten. Der ELSP enthält eine Vielzahl an strategischen Zielen und Leitlinien, welche die Rahmenbedingungen für MM günstig beeinflussen. So besteht z. B. eines der strategischen Ziele darin, Siedlungsentwicklung und Verkehr zu integrieren u.a. mit Hilfe folgender Zielsetzungen:

- Standortausweisung für neue Bauvorhaben / –gebiete, die der Verkehrsvermeidung dienen, insbesondere der Verringerung des Autoverkehrs;
- Reduktion des Pendlerverkehrs nach Edinburgh aus den umliegenden Gemeindegemeinden;
- Erhöhung der – zu Fuß, Fahrrad und öffentlichen Verkehr – Erreichbarkeiten für alle Einwohner/-innen;
- Gewährleistung, nach Möglichkeit Brachflächen und nicht die grüne Wiese als Bauland auszuweisen;
- Verbesserung des Zugangs zu Beschäftigungsmöglichkeiten durch gleichmäßigere Verteilung der Gewerbeflächen, wobei solchen Standorten Vorrang gegeben wird, die gut zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind;
- Verbesserung des Zugangs zu Wohnraum indem (wo möglich) in den kommunalen Plänen „bezahlbarer Wohnraum“ (Sozialwohnungsbau) / Wohnraum für niedrigere Einkommensgruppen gefordert wird;
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten durch Vorrang von Standorten die gut zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind;
- Strategische Ausweisung von Standorten mit hohem Arbeitsplatzpotential, die gut zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind oder deren Erreichbarkeit verbessert werden kann.

Hauptziele und Gründe

Die Zielsetzungen sind oben aufgeführt. Gründe für die Einführung sind die Verminderung des Autoverkehrs, um Staus und Umweltbelastungen zu reduzieren. Außerdem soll der Plan sicherstellen, dass neue Bauvorhaben auch für Nicht-Autobesitzer erreichbar sind. Ebenfalls besteht der Wunsch, die Zersiedelung zu reduzieren und die vorhandenen Grüngürtel zu schützen.

Wirkung

Die Wirkung des ELSP wird nicht formal kontrolliert. Es bestehen jedoch kaum Zweifel, dass er eine Konzentration von großen, verkehrserzeugenden Vorhaben und von Wohnnutzung auf Gebiete bewirkt hat, die unter anderen Planungsbedingungen möglicherweise nicht erschlossen worden wären, wie z.B. das alte Hafengebiet im nördlichen Stadtzentrum von Edinburgh.

Zusätzliche Anmerkungen

Wie alle britischen Planungsleitlinien oder -strategien ist dieser Plan nicht absolut bindend - wenn gute Gründe für eine Nichtberücksichtigung oder selektive Anwendung geltend gemacht werden können, ist dies zulässig. Insofern liegt der ELSP irgendwo zwischen rechtlicher Verbindlichkeit und freiwilliger Berücksichtigung.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [B5: Edinburgh and Lothians Structure Plan \(ELSP\)](#)
- [B6: South Dublin Development Plan](#)
- [B7: Regionaler Flächennutzungsplan](#)
- [B8: Landschaftsentwicklungsplan](#)
- [B9: Kantonaler Richtplan](#)

2.2.5 Funktionale / organisatorische Integration

Hintergrund und Ziele

Die erfolgreiche Integration der Verkehrs- und Siedlungsplanung ist nicht nur eine Frage der Technik oder der rechtlichen Vorgaben, sondern auch eine der Organisation. In vielen Fällen erfolgt die Planung voneinander getrennt und es findet nur ein geringes Maß an Kommunikation zwischen den für Verkehr zuständigen Abteilungen und den Abteilungen für Bau- und Siedlungsplanung statt. In manchen Fällen handelt es sich sogar um zwei vollständig voneinander getrennte Organisationen. Ein wichtiger Integrationsaspekt ist daher die Verbesserung der Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen einzelnen Abteilungen, damit jede Seite die andere besser versteht und eher zur Zusammenarbeit mit der anderen bereit ist. Letztlich können dadurch bessere Ergebnisse erzielt werden. Die höchste Stufe der funktionalen Integration besteht dann, wenn Verkehrs- und Siedlungsplanung zusammen an gemeinsamen Strategien arbeiten (z.B. ein kombinierter Nutzungs- und Verkehrsplan anstelle von separaten Verkehrs- und Nutzungsplänen).

Ein Beispiel für organisatorische Integration ist im nachstehenden Kasten beschrieben.

ZUSAMMENARBEIT DER ABTEILUNGEN FÜR RAUM- UND VERKEHRSPANUNG DER VERWALTUNG DES KANTONS AARGAU, SCHWEIZ

Das Department Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons besteht aus 9 Abteilungen, zu denen auch die Abteilungen für Verkehr und Raumentwicklung gehören. Seit 1997 ist die Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen durch ein Modell mit dem Namen *Verwaltungsinterne Koordination* (VIK) standardisiert. Das VIK-Verfahren findet Anwendung bei allen Aufgaben, an denen mehrere Abteilungen beteiligt sind (wie z.B. Genehmigung von kommunalen Nutzungsplänen, Genehmigung von Änderungen des kantonalen Richtplans oder auch die Erarbeitung von Plänen und Projekten im Bereich Verkehrs- und Siedlungsentwicklung mit kantonomer Bedeutung).

Bei der Freigabe kommunaler Richtpläne übernimmt die Abteilung für Raumentwicklung die Führung. Zuerst prüft die Abteilung den Richtplan gemäß raumplanerischen Anforderungen wie sie im kantonalen Richtplan und dem Gesetz über die Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen des Kantons definiert sind. Dann legt sie den Plan der Abteilung Verkehr vor. Diese überprüft den Plan hinsichtlich der Verkehrsanforderungen, wie im Richtplan und im kantonalen Verkehrsplan definiert. In manchen Fällen müssen zusätzliche Abteilungen, wie z.B. die Abteilung für Umwelt, konsultiert werden. Die verschiedenen Aussagen und Änderungsempfehlungen werden von der führenden Abteilung in einem Bericht zusammengefasst und der jeweiligen Gemeinde vorgelegt. Die Prüfung durch die verschiedenen Abteilungen muss innerhalb eines Monats abgeschlossen sein. Als letzter Schritt kommen die Vertreter der einzelnen Abteilungen zusammen, um gegebenenfalls noch offene Fragen zu klären.

Um zusätzlich sicherzustellen, dass eine Koordination der verschiedenen Anforderungen der Landnutzungs-, Verkehrs- und Umweltplanung stattfindet, richtete der Kanton im Jahr 2006 eine neue Stelle ein. Dort werden alle relevanten Aspekte der Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung bei Projekten, an denen sich der Kanton beteiligt, koordiniert. Laut Arbeitsprofil muss die Koordination zwischen den beiden Abteilungen bereits in einem frühen Stadium sichergestellt werden.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [B10: Zusammenarbeit von Raum- und Verkehrsplanung des Kantons AARGAU, Schweiz](#)
- [B11: Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland - Zusammenarbeit bei der regionalen Verkehrsplanung und der Regionalplanung im Südosten Schottlands](#)

3 Integration von Mobilitätsmanagement in das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren für neue Bauvorhaben

3.1 Einleitung

Standortbezogenes Mobilitätsmanagement kann eine tragende Rolle dabei spielen, den durch einen Standort erzeugten Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Für jeden Standort gelten andere Rahmenbedingungen und die geeigneten und effektiven Maßnahmen können für jeden Standort verschieden sein. Ein standortbezogener Mobilitätsplan wird häufig zur Minderung der Verkehrsbelastung neuer Bauvorhaben eingesetzt. Die Planerarbeitung setzt sich aus mehreren wichtigen Schritten zusammen: Analyse der Rahmenbedingungen, Festsetzung der zu erreichenden Verkehrsvermeidungs- oder Verlagerungsziele, Beschreibung der umzusetzenden Maßnahmen, Festlegung der Zuständigkeiten für die Umsetzung / Betrieb der Maßnahmen, Definition des Kontroll- (Monitoring) und Evaluierungsverfahrens, tatsächliche Durchführung / Betrieb von Maßnahmen und Monitoring der Wirkungen. MM-Maßnahmen bilden den Kern jedes Mobilitätsplans. Nachfolgend werden Maßnahmen vorgestellt, die normalerweise von Eigentümern oder Mietern von Bauobjekten durchgeführt werden (die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit):

- **Parkraummanagement am Standort / auf dem eigenen Grundstück:** Erhebung von Parkgebühren und / oder Vergabe von Parkgenehmigungen an Mitarbeiter/-innen, Besucher/-innen oder Kundinnen und Kunden nach zuvor festgelegten Regeln;
- **Finanzielle Anreize** von Arbeitgebern für ihre Beschäftigten zur Förderung der Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (z. B. Job-Tickets); oder Kombi-Tickets für eine große Veranstaltung (Fußballspiel, Messe oder Konzert), die gleichzeitig als Fahrschein für öffentliche Verkehrsmittel und als Eintrittskarte genutzt werden können;
- **Verbesserungen der Infrastruktur am Standort** zur Förderung der Fahrradnutzung für Besucher/-innen, Mitarbeiter/-innen und Kundinnen und Kunden wie z. B. sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze in Eingangsnähe, gute Anbindungen an das Radwegenetz oder spezielle Einrichtungen für Mitarbeiter wie Umkleieräume, Schließfächer und Duschen;
- **Betriebsinterne Car-Sharing- oder Car-Pooling-Angebote** für Mitarbeiter/-innen;
- **Multimodale Informationen** über die Erreichbarkeit des Standorts; Informationen im Internet, Flyer, Lagepläne oder Hinweisschilder für alle Besucher/-innen, Mitarbeiter/-innen und Kundinnen und Kunden;
- **Gezielte Verbesserung des öffentlichen Verkehrs** wie Ausbau bestehender Buslinien oder Shuttleservices, ganz oder teilweise vom Standortmieter oder Bauherr finanziert;
- **Bewusstseinsfördernde Kampagnen und Aktionen** wie Mobilitätswochen oder Aktionstage.

Dies ist eine lange Liste von Maßnahmen, aber die praktische Erfahrung hat gezeigt, dass die effektivste Vorgehensweise, um eine Veränderung der Verhaltensweisen zu erreichen, in der Einführung einer ausgewogenen Mischung aus Maßnahmen besteht, welche sowohl die Autonutzung „erschweren“ als auch Anreize zur Förderung alternativer Verkehrsmitteln liefern. Wichtig ist auch, die Maßnahmen so zu wählen, dass sie an den Standort und dessen Nutzer/-innen angepasst sind. So ist z. B. die Fahrradförderung in einer hügeligen Gegend ohne Fahrradinfrastruktur, wo die Beschäftigten einen langen Anreiseweg zum Standort haben, weniger sinnvoll. Dagegen können Car-Pooling-Maßnahmen (Fahrgemeinschaften) bei Betrieben mit regelmäßigen Arbeitszeiten und niedrigen Löhnen äußerst erfolgreich sein, da hier die Reduzierung der Fahrtkosten ein guter Anreiz sein kann. Daher sollte der Bauherr (und die Behörde) im Idealfall über Informationen über Nutzerinnen und Nutzer des Standortes verfügen, um geeignete Maßnahmen zu wählen. In der Regel geschieht dies mittels Umfragen an ähnlichen Standorten in der Nähe oder bei einem Umzug in das neue Gebäude bei den bestehenden Nutzergruppen.

Normalerweise werden standortbezogene MM-Maßnahmen vom Bauherrn und später von dessen Mietern durchgeführt. So sorgt z. B. der Bauherr für gute Fahrradabstellplätze und die Mieter bewerben deren Nutzung z. B. bei den Mitarbeiter/-innen. Bei größeren Organisationen (z.B. mit 300 oder mehr Beschäftigte, wenn es sich um einen Arbeitgeber handelt) wird für die Ein- und Durchführung von standortbezogenen MM-Maßnahmen oftmals ein/e Mitarbeiter/in in Teil- oder Vollzeit eingestellt. Bestimmte Maßnahmen erfordern darüber hinaus die Einbeziehung anderer Organisationen. Beispielsweise bei Busverbindungen zum Standort, die üblicherweise von einem bestehenden Busunternehmen betrieben werden (das ggf. vertraglich an den Standort gebunden ist). Ausführliche Informationen zu Zeitpunkt und Durchführung eines standortbezogenen MM-Plans bieten weitere MAX WP D Materialien (www.epomm.eu) oder der britische Leitfaden für Mobilitätspläne „Essential Guide to Travel Planning“ unter www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/work/essentialguide.pdf.

Nachfolgend werden einige der Vorteile, welche die Einführung von MM für den Eigentümer, Bauherrn und Mieter eines Standortes bietet, aufgeführt. Diese könnten z. B. von Gemeinden in Gesprächen mit dem Bauherrn während des Baugenehmigungsverfahrens als Argumente genutzt werden.

- Kostenersparnisse (z.B. für die Errichtung und Unterhaltung von Stell- und Parkplätzen, Zeiten /-Budgets von Dienstreisen, Fuhrparks);
- Bessere Anbindung des Standorts an alle Verkehrsarten für alle Standortnutzer;
- Motivierte, zufriedene und gesunde Mitarbeiter;
- Produktivere Nutzung von Grundstücksflächen, die derzeit für Stell- und Parkplätze genutzt werden;
- Verbesserung und Erfüllung einer „Corporate Social Responsibility“;
- Einhaltung von Planungsaufgaben und / oder sonstigen Bedingungen, die von Behörden festgesetzt wurden (z. B. an Baugenehmigung gebundene Anforderungen für Stellplätze).

In manchen Planungssystemen gibt es die Möglichkeit, ein Bauvorhaben mit höherer Dichte zu genehmigen (und damit den Grundstückswert zu erhöhen), falls der Bauherr MM einführt. In manchen Ländern ist es darüber hinaus möglich, den Bauherren davon in Kenntnis zu setzen, dass die Einführung von Mobilitätsmanagement an einem Standort sich positiv auf zukünftige Baugenehmigungsanträge für andere Bauvorhaben auswirken kann.

Um die Durchführung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen vor oder direkt bei Nutzungsbeginn sicherzustellen, ist es äußerst wichtig, dass die Akteure am Standort sich selbst in einem sehr frühen Planungsstadium damit befassen. Dies sicherzustellen ist Aufgabe der Behörden; die Wahl des richtigen Zeitpunkts und der richtigen Mittel ist dabei wichtig.

Der beste Zeitpunkt den Kontakt mit dem Bauherrn aufzunehmen und über die Möglichkeiten des MM am Standort zu informieren, ist während der Antragsphase für die Baugenehmigung. Zu diesem Zeitpunkt kann die Gemeinde eine oder mehrere der folgenden Strategien anwenden:

- **Einführung von Mobilitätsmanagement mittels Empfehlungen / Information, als Gegenstand von Verhandlungen oder als Bedingung für eine Baugenehmigung**

Ein allgemeiner Ansatz, der darauf abzielt, MM an einem neuen Standort zu etablieren, ist das Appellieren an den freien Willen oder die Unternehmensverantwortung des Bauherrn. Hier spricht die kommunale Verwaltung lediglich Empfehlungen aus und informiert über die Möglichkeiten des MM, in der Hoffnung, dass der Bauherr selbst aktiv wird. Ein anderer Weg ist die Einführung von MM als Gegenstand von Verhandlungen. So kann z.B. der Nachweis des Baus einer bestimmten Anzahl an Stell- / Parkplätzen mit der Einführung einer Reihe von MM-Maßnahmen kombiniert werden, die die Nutzung alternativer Verkehrsmittel fördern. In manchen Planungssystemen haben die kommunalen Behörden auch die Möglichkeit zur direkten Beeinflussung des Bauherrn. Ebenfalls denkbar ist die Forderung eines Mobilitätsplanes als Teil einer Baugenehmigung.

- **Beeinflussung der Zahl von Stell- / Parkplätzen am Standort des neuen Bauvorhabens**

Die Zahl der an einem Standort verfügbaren Parkplätze hat einen starken Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Standortnutzer. Durch verschiedene Planungsinstrumente, die in der Planungsphase oder während des Baugenehmigungsverfahrens zum Einsatz kommen, hat die zuständige Verwaltung oftmals Möglichkeiten zur Beeinflussung der Anzahl der Park- / Stellplätze. Mit einer restriktiven Politik, die beispielsweise eine Höchstzahl anstatt einer Mindestzahl von Stellplätzen vorgibt oder die deren Zahl von der Qualität der öffentlichen Verkehrsanbindung abhängig macht, ist die Wahrscheinlichkeit größer, dass MM bei neuen Bauvorhaben berücksichtigt wird. Eine geringere Zahl von Stell- / Parkplätzen als ursprünglich geplant, kann den Bauherrn zum Nachdenken über andere Formen zur Bewältigung des erwarteten Verkehrs zu / vom Standort bewegen; dann beginnt die erste Auseinandersetzung mit und Erwägung von Mobilitätsmanagement.

In den folgenden zwei Abschnitten werden zwei Mechanismen beschrieben, die zur (besseren) Integration von MM in die Planung verwendet werden können. Hierbei handelt es sich um den gebietsbezogenen Nutzungsplan oder Bebauungsplan (in MAX länderübergreifend als sog. „Detailed Site Development Plan“ beschrieben) in Abschnitt 3.2 und die Hauptschritte eines Verfahrens zum Erhalt der Baugenehmigung in Abschnitt 3.3. Zur Veranschaulichung beider Mechanismen wird auf die Stadt Zürich in der Schweiz Bezug genommen (im Dokument „Working Stage 1: Analysis“ des WP D“ sind diese Verfahren in neun anderen europäischen Ländern beschrieben, die Schweiz wurde hier als Beispiel gewählt). Neben den geschilderten Mechanismen (als Teil des Planungs- und Baugenehmigungsverfahrens) stellt die funktionale Integration (wie in Abschnitt 2.2.5 beschrieben) ebenfalls eine große Hilfe bei der Integration von MM in die Planung dar.

Abschnitt 3.4 bietet einen Überblick über die in der Praxis tatsächlich vorhandenen Strategien und zeigt außerdem, von wem sie angewendet werden sollten, sowie ihren möglichen Einfluss auf die Einführung standortbezogenen Mobilitätsmanagements.

3.2 Der „Detailed Site Development Plan“

Der gebietsbezogene Nutzungsplan „Detailed Site Development Plan“ (DSDP) ist ein wichtiges kommunales Planungsinstrument, dessen Umfang und Geltungsbereich in den einzelnen Ländern leicht variieren kann (z.B.: „Plan Parcial“ in Spanien, „Bebauungsplan“ in Deutschland, „detaljplan“ in Schweden, „Gestaltungsplan“ in der Schweiz; „Obcinski Podrobni Prostorski Nacr“ in Slowenien). Der DSDP ist häufig sehr detailliert und spezifiziert kommunale Siedlungs- oder Nutzungspläne (z. B. Flächennutzungsplan). Er bezieht sich auf ein bestimmtes Gebiet und / oder ein spezielles, komplexes Bauvorhaben, bei dem z.B. mehrere neue Gebäude geplant sind. Normalerweise ist für größere Bauvorhaben oder -gebiete wie Einkaufszentren, Sportstadien, große Freizeiteinrichtungen oder komplett neue Bezirke ein DSDP erforderlich. Dieser Plan legt die Rahmenbedingungen z.B. für die Gestaltung von Straßen und Infrastruktur oder für Umweltaspekte fest. In einigen Ländern dient er auch zur Vorbereitung einer Baugenehmigung oder macht sogar detaillierte Vorgaben für jedes einzelne der im Gebiet des DSDP geplanten Gebäude und das Baugenehmigungsverfahren.

Ein DSDP geht daher (meist) einer Baugenehmigung voraus. Bei der Planung größerer Bauvorhaben werden im DSDP häufig viele Aspekte in Bezug auf den Gesamtkomplex definiert, wie z.B. die allgemeine Erschließung des Gebiets (durch verschiedene Verkehrsmittel) oder Stellplatz- / Parkvorschriften. Diese Aspekte sind dann nicht Teil des späteren Antrags auf Baugenehmigung für ein einzelnes Gebäude, im Gegensatz zum oben beschriebenen „Normalfall“.

Der DSDP kann vom Bauherrn selbst oder in enger Zusammenarbeit mit der Planungsabteilung der kommunalen Verwaltung erstellt werden. Er besteht aus einem Lageplan des Entwicklungsgebiets und zusätzlichen Erläuterungen und Bestimmungen. Der DSDP bietet dann mehr Flexibilität und spezielle Anforderungen können leichter umgesetzt werden: So ist z. B. eine Änderung der Zahl der normalerweise erforderliche Park- /

Stellplätze im gesamten Entwicklungsgebiet möglich, wenn die Umstände eine höhere oder eine niedriger Zahl von Parkplätzen fordern als in den kommunalen Parkvorschriften definiert. So können spezifische Bedingungen für jedes einzelne Gebäude vermieden werden. Ein kooperativer Prozess zwischen verschiedenen Interessensgruppen (wie Investoren, Bauherren, Kommunen, Nachbarn) ist eine vielfach angewandte Methode, um zu einer allseits akzeptierten Lösung zu gelangen.

In einigen Ländern (wie Litauen oder Polen) gibt der DSDP relativ strenge Regeln und Bestimmungen für das geplante Objekt vor. Hier beschränken sich Prüfungen für die Baugenehmigung einzelner Gebäude darauf, ob die Vorgaben des DSDP eingehalten sind. Somit ist der behördliche Entscheidungsspielraum zum Zeitpunkt der Baugenehmigung wesentlich kleiner als in anderen Ländern, wie z.B. der Schweiz. Wenn in solchen Ländern MM als eine Anforderung in den Planungsprozess integriert werden soll, muss dies auf Ebene des DSDP und nicht in Zusammenhang mit der Baugenehmigung für ein einzelnes Gebäude erfolgen.

In der Schweiz wird der DSDP in einem gesonderten Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren erstellt. Er muss vom Kanton genehmigt werden und wird dann von der Gemeinde (oder dem Kanton) in Kraft gesetzt. Im Fall der Stadt Zürich übernimmt die Abteilung für Stadtplanung die Koordination und durch intensive Interaktion zwischen dem Antragsteller, der Stadt und dem Kanton wird sichergestellt, dass sowohl lokale als auch regionale Anforderungen erfüllt werden. Sobald der DSDP in Kraft getreten ist, kann das Baugenehmigungsverfahren für die einzelnen Gebäude beginnen.

Ein DSDP kann auch eine Sonderbestimmung in Bezug auf Mobilitätsmanagement enthalten, auch wenn dies derzeit in vielen Ländern eher graue Theorie als regelmäßige Praxis ist. Im DSDP kann z. B. festgelegt sein, dass die Gemeinde und der Bauherr über die Integration von MM in die größeren Bauvorhaben im Gebiet des DSDP verhandeln müssen. Zum Beispiel könnte der Antragsteller die Genehmigung für den Bau einer geringeren Zahl von Stell- / Parkplätzen erhalten (als normalerweise durch gesetzliche Regelungen gefordert), wenn er MM-Maßnahmen für die zukünftigen Nutzer des Standorts implementiert. Die Einsparungen bei den Kosten für die Errichtung von Stell- / Parkplätzen könnten für Prämien für Mitarbeiter/-innen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen, oder Kampagnen zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel bei Besuchern genutzt werden. Eine andere Möglichkeit wäre, dass Antragsteller nur dann eine Genehmigung für die gewünschte Zahl von Stell- / Parkplätzen erhalten, wenn im gesamten Gebiet des Plans MM-Maßnahmen implementiert werden.

3.3 Das Baugenehmigungsverfahren

Das Verfahren zum Erhalt der Baugenehmigung kann sehr kompliziert sein und ist natürlich nicht nur von Land zu Land unterschiedlich, sondern kann auch von Gemeinde zu Gemeinde variieren. Aus diesem Grund sollen hier lediglich die Hauptschritte des Verfahrens beschrieben werden. Wie ein solches Verfahren aussehen kann, wird am Beispiel der Stadt Zürich in der Schweiz gezeigt.

Schritt 1: Erstellung und Einreichung des Antrags

Zum Erhalt der Baugenehmigung muss der Antragsteller (Gebäudeeigentümer / Bauherr) neben den technischen Informationen zum / zu den geplanten Gebäude(n) zusätzliche Dokumente als Teil des Antrags erstellen und einreichen. Je nach Art, Größe und Lage des Standorts müssen verschiedene Anforderungen erfüllt werden. Diese sind in Dokumenten wie dem lokalen Bauleitplan, dem Baugesetz und den Parkierungsvorschriften der Stadt festgelegt. Normalerweise ist die Erstellung aller erforderlichen Dokumente Aufgabe der Architekten, die den Bauplan für das Gebäude erstellt haben, da der Gebäudeeigentümer oder der Bauherr kein Experte für technische Details ist.

Eines dieser zusätzlichen Dokumente muss sich mit den *Parkplätzen* am Standort des neuen Bauvorhabens befassen. Es gibt die Anzahl der geplanten neuen Parkplätze im Zusammenhang mit Art und Größe der Nutzung (Wohnungen, Geschäfte oder Büros) an. In Zürich werden für neue Bauvorhaben auch Fahrradstellplätze gefordert. Im Rahmen der normalen Prüfung des Antrags auf Baugenehmigung und gemäß den Parkvorschriften der Stadt prüft das Hoch- und Tiefbauamt, ob die geplante Anzahl von Auto- und Fahrradstellplätzen korrekt ist.

Gegebenenfalls müssen im Baugenehmigungsverfahren weitere Anforderungen, die sich aus nationalen und regionalen Gesetzen ergeben, berücksichtigt werden. Bei bestimmten Arten größerer Vorhaben, wie z. B. Bauvorhaben mit 500 Parkplätzen oder mehr, muss das nationale Umweltgesetz berücksichtigt werden. In solchen Fällen ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zusätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich, um Umweltauswirkungen zu prognostizieren und ggf. zu mindern.

Informationen zu Mobilitätsmanagement können problemlos in Gespräche zwischen Behörde und Bauherr, die dem Antrag vorausgehen, integriert werden - noch vor der formalen Einreichung des Antrags auf Baugenehmigung. Selbst wenn die Mitarbeiter/-innen einer Behörde nicht über das entsprechende Fachwissen verfügen, kann dem Antragsteller und seinen Architekten dennoch eine Liste von Expert/-innen sowie schriftliches Informationsmaterial zum Thema Mobilitätsmanagement überreicht werden.

Schritt 2: Prüfung des Antrags auf Baugenehmigung

Nach Fertigstellung aller Pläne und Dokumente für den Antrag auf Baugenehmigung werden diese bei der Baugenehmigungsbehörde der Stadt eingereicht. Je nach Art, Größe und Standort des geplanten Vorhabens entscheidet der Koordinator (in Zürich ist dies der „Bezirksarchitekt“) innerhalb dieser Abteilung, welche anderen Abteilungen für die Prüfung hinzuzuziehen sind und ob die regionale Verwaltung damit zu befassen ist. In Verkehrsfragen muss der Kanton Zürich in allen Fällen, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung für ein Objekt gefordert wird, hinzugezogen werden.

Nach Einreichung aller erforderlichen Dokumente werden sie von allen Abteilungen geprüft, woraufhin diese innerhalb eines vorgegebenen Zeitrahmens eine Erklärung bei der koordinierenden Stelle abgeben müssen. Sie müssen beurteilen, ob die jeweiligen fachspezifischen Anforderungen erfüllt wurden (z. B. in Bezug auf Verkehr, Umwelt oder bauliche Details). Ist dies nicht der Fall, muss beschrieben werden, was der Bauherr zum Erhalt der Baugenehmigung zusätzlich erfüllen muss. Wurden mehr Stell- / Parkplätze beantragt als in den Parkierungsvorschriften erlaubt, muss die Zahl reduziert werden. Dies kann auch der Fall sein, wenn die negativen Umweltauswirkungen der geplanten Anzahl Park- / Stellplätze die gemäß UVP zu erwarten sind, nicht ausreichend gemindert werden können.

Schritt 3: Erteilung der Baugenehmigung

Wenn alle Stellungnahmen vorliegen erarbeitet die koordinierende Stelle eine allgemeine Erklärung, die dann dem Leiter der Abteilung für Stadtplanung vorgelegt wird und schließlich an die „Baudirektion“ (ein politisches Gremium, das sich aus 3 Stadtratsmitgliedern zusammensetzt) zur offiziellen Genehmigung (mit oder ohne Bedingungen) übergeben wird. Je nach Art des Bauvorhabens erteilt die „Baudirektion“ dem Leiter der Abteilung für Stadtplanung die Erlaubnis zur Ausstellung der Baugenehmigung.

In manchen Fällen wird die Baugenehmigung nur mit zusätzlichen Auflagen erteilt. In diesem Fall muss der Antragsteller zusätzlich Dokumente vorlegen, die nachweisen, dass die entsprechenden Bedingungen erfüllt werden. Wenn der Antragsteller mit den festgesetzten Bedingungen nicht einverstanden ist, hat er die Möglichkeit und das Recht Einspruch gegen die Entscheidung einzulegen. Dann beginnt jedoch ein langwieriges Rechtsverfahren, bei dem eines sicher ist: Der Zeitrahmen, in dem eine endgültige „Baugenehmigung“ erteilt werden kann, verlängert sich.

Eine *Bedingung* in Bezug auf Verkehr oder Umwelt kann z.B. die Reduktion der Zahl der geplanten Stell- / Parkplätze für ein neues Bauvorhaben sein. Die Verkehrsplanungsbehörde würde dann auf die Parkvorschriften der Stadt verweisen und die Umweltschutzbehörde würde auf das Umweltgesetz verweisen. Anstatt einer Reduktion der Parkplätze könnte eine Bedingung auch in der Aufforderung bestehen, dass der Bauherrn MM-Maßnahmen einführen muss, z.B. zur Abmilderung der negativen Umweltauswirkungen des neuen Vorhabens.

3.4 Erfolgversprechende Strategien zur Integration von Mobilitätsmanagement

3.4.1 Einleitung

In den folgenden Unterkapiteln werden erfolgversprechende Strategien zur Integration von MM in das Baugenehmigungsverfahren vorgestellt. Es werden Ansätze aufgezeigt, die von den Behörden angewandt werden können, um den Antragsteller dazu zu ermutigen, zu veranlassen oder zu zwingen, Mobilitätsmanagement als effiziente, rationale und umweltfreundliche Strategie zur Beeinflussung des durch das neue Objekt erzeugten Verkehrs in Betracht zu ziehen.

Die vorgestellten Strategien existieren bereits in der Praxis. Diese sind zum Teil in Anhang II ausführlich beschrieben. Dabei stehen diese Fälle für eine „bessere / gute Praxis“ und repräsentieren vielfach nicht die übliche tägliche Praxis in vielen Gemeinden, Regionen und Staaten. Praxisbeispiele wurden überwiegend aus solchen Ländern ausgewählt, in denen die Projektpartner von WP D vertreten sind (Spanien, Deutschland, Großbritannien, Polen, Slowenien, Litauen und die Schweiz). Dies schließt jedoch die Existenz von guten Beispielen in anderen Ländern nicht aus.

Die dargestellten Strategien verfolgen zwei Wege, um den Bauherrn zur Berücksichtigung von MM zu bewegen:

- Auf der einen Seite können *Strategien* einen direkten Einfluss auf die Erwägung und *Berücksichtigung von Mobilitätsmanagement* haben. MM wird dann als Bedingung gefordert, als Verhandlungsgegenstand in Betracht gezogen oder es werden Information und Beratungsleistungen angeboten.
- Demgegenüber stehen Strategien, die hauptsächlich die *Zahl und die Bewirtschaftung von Stell- / Parkplätzen* auf dem Grundstück neuer Bauvorhaben oder die *Zahl der erzeugten Autofahrten* beeinflussen. Hier ist die Wirkung auf Mobilitätsmanagement indirekt, da der Bauherr die „Verkehrssituation“, in der die Verfügbarkeit von Parkplätzen reduziert ist, bewältigen muss. Als Konsequenz bietet sich die Berücksichtigung von Mobilitätsmanagement an.

3.4.2 Zusammenfassung

In der Zusammenfassung werden erfolgversprechende Strategien gezeigt, die in den Abschnitten 3.4.3 bis 3.4.11 ausführlicher beschrieben werden

Mobilitätsmanagementberatung im Planungs- oder Baugenehmigungsverfahren

Gewöhnlich kommt es bereits vor der Einreichung von Dokumenten zur Genehmigung eines Bauvorhabens zu einem Kontakt zwischen den Behörden und den Antragstellern. In dieser Kontaktphase können Kommunen den Antragstellern mündliche oder schriftliche Informationen zu Mobilitätsmanagement geben. Dies ist eine einfache aber wirkungsvolle Strategie, Investoren oder Bauherren mit den Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements vertraut zu machen.

Einführung von Mobilitätsmanagement durch Verhandlung

Die Integration von Mobilitätsmanagement in Verhandlungen über einen Bauantrag würde die Chance erhöhen, dass die Bauherren bei der Organisation des Verkehrs, der durch das neue Vorhaben erzeugt wird, entsprechende Maßnahmen durchführen. So könnte sich die Gemeinde z. B. zu Kompromissen hinsichtlich der gewünschten Parkplatzzahl bereit erklären, wenn sich der Bauherr dazu bereit erklärt, Parkgebühren zu erheben und eine große Zahl von Fahrradabstellplätzen zu errichten.

Einführung von Mobilitätsmanagement mit Hilfe von Stellplatz- / Parkvorschriften

Die Integration eines neuen Artikels in die Stellplatz- / Parkvorschriften der Gemeinde, der vorsieht, dass bei neuen Bauvorhaben ab einer bestimmten Größe der Bauherr einen Mobilitätsplan (mit verbindlichen Zielen, Maßnahmen und Steuer- und Kontrollmechanismen) vorlegen muss, würde direkt die Durchführung von Mobilitätsmanagement fördern.

Einführung von Mobilitätsmanagement durch rechtliche Bedingungen und Auflagen

Die Festsetzung von Bedingungen und Auflagen ist in vielen Mitgliedsstaaten ein normaler Prozess im Rahmen einer Baugenehmigung. Auch Mobilitätsmanagement könnte in solche Auflagen oder Bedingungen integriert werden. Um sicherzustellen, dass alle Gemeinden unter ähnlichen Bedingungen die Durchführung von Mobilitätsmanagement verlangen (können), wird (soweit rechtlich möglich) die Aufnahme in eine überregionale oder nationale Regelung empfohlen.

Förderung von autofreiem Wohnen

Um Gemeinden die Förderung von autofreiem Wohnen zu ermöglichen, sollten die einschlägigen Gesetze und Normen (Parkvorschriften, Planungs- und Baugesetze) spezielle Vorschriften für autofreie oder autoreduzierte Wohngebiete enthalten. Die Anzahl der Stellplätze pro Wohneinheit kann hier weit unter der normalerweise herzustellenden Zahl liegen, solange bestimmte Bedingungen erfüllt werden. Bebauungspläne oder Richtpläne sind wichtige Voraussetzungen, damit eine solche Reduktion im Rahmen der Baugenehmigung möglich ist, da sie die potentielle Lage und Gestaltung solcher Gebiete definieren (z. B. in der Nähe von ÖV-Haltestellen, mit gutem Radwegnetz).

Fahrtenkontingent Modell zur Regulierung des Autoverkehrs bei multifunktionalen Bauvorhaben

Das Fahrtenkontingent Modell ist eine erfolgversprechende Strategie zur Reduktion des Autoverkehrs an großen Standorten wie Einkaufszentren oder Sportstadien, die normalerweise eine hohe Zahl von Autofahrten erzeugen. Das Konzept beruht auf einer Begrenzung der maximalen Anzahl an Autofahrten zu und vom Standort durch Festlegung eines Kontingents, das innerhalb eines bestimmten Zeitraums nicht überschritten werden darf. Die Sanktionen, die im Fall der Nichteinhaltung zur Anwendung kommen, werden vom Bauherrn und der Gemeindebehörde vertraglich festgelegt. Der Vertrag stellt dann einen Bestandteil der Baugenehmigung dar.

Einführung von Mobilitätsmanagement durch umweltrechtliche Regelungen

In manchen Ländern schreibt das Umweltgesetz vor, dass Antragsteller bei Bauvorhaben ab einer bestimmten Größe oder mit einer bestimmten Anzahl an erforderlichen Stellplätzen, zusammen mit dem Antrag auf Baugenehmigung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorlegen müssen. Diese kann dann genutzt werden, um MM-Maßnahmen zur Minderung der negativen Verkehrsauswirkung sicherzustellen.

Einführung einer Obergrenze für Stell- / Parkplätze für neue Bauvorhaben

Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze wird in der Regel in den Stellplatz- / Parkierungsvorschriften der Planungsbehörden definiert und ist häufig als *Mindestanzahl* von Stellplätzen pro Nutzungsart an einem Standort vorgegeben. Diese Vorschriften stellen den Bezugspunkt für den Bauherrn zur Berechnung der Anzahl der Stellplätze, die am neuen Standort mindestens nachgewiesen werden müssen, dar. Durch die Festlegung einer maximal zulässigen Anzahl von Stellplätzen anstatt einer Mindestanzahl kann die Zahl von Autofahrten bedeutend reduziert werden, insbesondere bei Bauvorhaben, die in dicht besiedelten Stadtgebieten mit guten Alternativen zum Auto und ohne alternative Parkierungsmöglichkeiten geplant werden.

Möglichkeit der Stell- / Parkplatzablösung und Verwendung der Mittel

Das Prinzip der Stellplatzablösung (in manchen Ländern auch als Parkplatzpflichtersatzabgabe bekannt) kommt zur Anwendung, wenn ein Bauherr die erforderlichen Parkplätze am Standort selbst oder in der Umgebung nicht bauen kann. In diesem Fall wird ein bestimmter Ablösebetrag an die Gemeinde gezahlt. Dieses Geld wird normalerweise für den Bau von Parkplätzen verwendet. In einigen europäischen Staaten wird es jedoch außerdem für öffentlichen Verkehr oder Fahrradinfrastruktur eingesetzt. Eine weitere erfolgversprechende Option könnte die Verwendung des Gelds für MM-Maßnahmen am neuen Standort sein.

3.4.3 Mobilitätsmanagementberatung im Planungs- oder Baugenehmigungsverfahren

Die Kommunen können im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens Bauherren zur Frage der Integration von Mobilitätsmanagement in den Planungsprozess für ein neues Bauvorhaben beraten. Ein unkomplizierter erster Schritt kann z. B. darin bestehen, den Bauherren zu empfehlen, mit den lokalen ÖV-Betrieben Verbindung aufzunehmen.

Normalfall

Bevor die notwendigen Dokumente für die Erteilung einer Baugenehmigung oder eines spezifischen Entwicklungsplans eingereicht werden, kommt es in der Regel zu verschiedenen Beratungsgesprächen zwischen den beteiligten (lokalen / regionalen) Behörden und dem Antragsteller. Durch solche frühzeitigen Beratungen wird sichergestellt, dass alle Anforderungen und Vorschriften bekannt und erfüllt sind und somit ein schneller und reibungsloser Ablauf des normalen Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens möglich ist.

Vorteile einer Mobilitätsmanagementberatung

Ähnlich einer Beratung zu baurechtlichen Aspekten, könnten die Antragsteller einer Baugenehmigung ebenfalls „automatisch“ zu standortbezogenem Mobilitätsmanagement beraten werden. Gerade in der Planungsphase bzw. der Erarbeitung von Plänen für ganze Gebiete oder für einzelne Bauvorhaben kann eine Beratung zu Mobilitätsmanagement für den Antragsteller sehr wertvoll und hilfreich sein. Diese Beratungsangebote sollten bekannt gemacht und beworben werden z. B. in allgemeinen Informationsmaterialien über Baugenehmigungsverfahren oder während eines ersten persönlichen Kontakts zwischen dem Antragsteller und den Behörden.

Stehen einer Baugenehmigung verkehrsbezogene Bedenken entgegen, sollte der Antragsteller auch in dieser Situation die Möglichkeit haben, Beratung und Information über Mobilitätsmanagement in Anspruch zu nehmen.

Solche Angebote erhöhen die Chance, dass Mobilitätsmanagement bereits in der Planungsphase eines Bauvorhabens in Betracht gezogen wird. Natürlich kann niemand dazu verpflichtet werden, solche Angebote anzunehmen. Es kann also einen gewissen Aufwand erfordern, die Antragsteller von deren Vorteilen zu überzeugen.

Beratungen zu Mobilitätsmanagement können von Experten in der Abteilung für Verkehrsplanung einer Region oder Gemeinde angeboten werden. Wenn solche Mitarbeiter nicht verfügbar sind, werden entsprechende Schulungen oder die Dienstleistungen externer Experten benötigt.

Rahmenbedingungen

Der Einführung einer Mobilitätsmanagementberatung stehen für gewöhnlich keine besonderen Hindernisse im Weg. Es ist jedoch wichtig, dass relevantes Fachwissen entweder verwaltungsintern vorhanden ist oder die Konsultation von externen Experten auf dem Gebiet Mobilitätsmanagement möglich ist.

Einführung der Beratungsangebote und beteiligte Interessensgruppen

Für solche Beratungsangebote muss in der Verwaltung normalerweise keine neue Stelle eingerichtet werden. Wahrscheinlich können diese Aktivitäten in ein bestehendes Aufgabenprofil integriert werden und dieses dann erweitern. Alternativ kann diese Aufgabe auch an externe, bereits etablierte Experten auf diesem Gebiet vergeben werden. Überzeugungsarbeit in Politik und Verwaltung wird jedoch wahrscheinlich nötig sein, um diese von den Vorteilen eines solchen Angebots zu überzeugen.

MOBILITÄTSMANAGEMENTBERATUNG IN DER KANTONALVERWALTUNG AARGAU - SCHWEIZ

Die Abteilung für Verkehr ist im Bereich des Mobilitätsmanagements sehr aktiv. MM ist Teil der offiziellen Verkehrsstrategie des Kantons. Seit 2007 betreibt die Abteilung eine Plattform für Mobilitätsmanagement mit dem Namen *aargaumobil*. Zu den Aufgaben von *aargaumobil* gehören Beratungen für Gemeinden und Unternehmen. Eine besondere Aufgabe von *aargaumobil* ist außerdem detaillierte Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement für Bauherren neuer Bauvorhaben zu erarbeiten.

Demnach werden alle Bauanträge, an deren Prüfung die Abteilung für Verkehr beteiligt ist und die mehr als eine definierte Zahl an Stell- / Parkplätzen erfordern, auch von *aargaumobil* geprüft. Wo es sinnvoll erscheint, werden Empfehlungen (und in manchen Fällen) Auflagen zur Einführung von Mobilitätsmanagement ausgesprochen.

Weitere Informationen im Anhang

- [C1: Empfehlung zur Integration von Mobilitätsmanagement in das Baugenehmigungsverfahren](#)

3.4.4 Einführung von Mobilitätsmanagement durch Verhandlung

In vielen Ländern sind Verhandlungen und daraus folgende Kompromisse zwischen Kommunen und Bauherren Teil des Baugenehmigungsverfahrens. Hier kann MM ein Verhandlungsthema sein und der Bauherr so von der Einführung von MM überzeugt werden.

Normalfall

Die Bedingungen in Bezug auf Verkehrsaspekte, die der Antragsteller einer Baugenehmigung erfüllen muss, sind normalerweise in den entsprechenden Gesetzen, Vorschriften oder Planungsinstrumenten verankert. Je nach dem Entscheidungsspielraum, den diese Instrumente auf kommunaler Ebene zulassen, sind Verhandlungen zwischen dem Antragsteller und der Kommune (und manchmal auch der regionalen Behörde) möglich. In der heutigen Praxis sind MM-Maßnahmen jedoch nur selten ein Thema bei solchen Verhandlungen.

Vorteile von Verhandlungen über Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement als Verhandlungsthema aufzunehmen würde die Chance erhöhen, dass MM-Maßnahmen als Teil des Bauvorhabens eingeführt werden, insbesondere dann, wenn bestehende Planungsinstrumente, Gesetze und Vorschriften MM (bisher) nicht zwingend vorsehen oder wenn die politische Bereitschaft zum „strengen“ Umgang mit dem Antragsteller nur gering ist. Es liegt auf der Hand, dass zur Sicherung von MM beide Seiten - Antragsteller und Behörde - zu Kompromissen bereit sein müssen. Die Behörde kann z. B. ein Bauvorhaben mit höherer Dichte genehmigen, wenn der Antragsteller im Gegenzug dafür MM-Maßnahmen durchführt.

Rahmenbedingungen

Eine wichtige Bedingung ist, dass geltende rechtliche Regelungen solcherart Verhandlungen über einzelne Aspekte eines Bauvorhabens erlauben. Darüber hinaus sind Verhandlungen vor allem in Gebieten erfolgsversprechend, die wirtschaftlich prosperieren und / oder in denen eine Zunahme der Verkehrsbelastungen als Problem angesehen wird.

Das Ergebnis der Verhandlung ist im Idealfall vertraglich festzulegen. Ebenso ist es wichtig, eine Wirkungskontrolle der durchgeführten MM-Maßnahmen zu fordern.

Wichtige Interessensgruppen

Die wichtigsten Interessensgruppen, die bei der Verhandlung eine Rolle spielen, sind einerseits die Abteilungen und Behörden, die den Antrag auf Baugenehmigung bearbeiten müssen und andererseits der Bauherr.

„LLOYD DISTRICT PARTNERSHIP PLAN“ - PORTLAND, USA

Der Lloyd District schließt sich östlich an den zentralen Geschäftsgebiets von Portland im Herzen der Stadt an. Das Gebiet umfasst 110 ha und beschäftigt derzeit über 21.000 Mitarbeiter (2005). Im Gebiet des Lloyd District befinden sich etwa 650 Geschäfts- und 1000 Wohneinheiten.

Bis 1990 gab es für den Bau von Parkplätzen keinerlei Vorschriften. Gewerbliches Bauland war im Übermaß vorhanden und das Parken war für Autofahrer innerhalb des Bezirks kostenfrei. Die ÖV-Bedienung des Gebiets war nicht sehr gut, was zu einem Modal Split – Anteil des öffentlichen Verkehrs von 10 % führte.

Die Mitte der 90er Jahre erstellten Prognosen zum Beschäftigungswachstum sagten eine Verdopplung des Wachstums für die folgenden Jahre voraus sowie eine damit verbundene starke Zunahme der Verkehrsbelastung. Dies führte zu der Überzeugung, dass Verkehr und Mobilitätsmuster innerhalb des Bezirks effektiver gesteuert werden müssten. 1994 wurde der „Lloyd District Partnership Plan“ der Stadt Portland, der Grundbesitzer und der TriMet (regionales ÖV-Unternehmen) mit folgenden Hauptzielen eingeführt: Erhöhung des Pendleranteils im Lloyd District, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen von 10 % auf 42 % (2015), Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs bei den Pendlern im Lloyd District von 72 % (1994) auf 33 % (2005).

Der „Lloyd District Partnership Plan“ ist ein Programm mit verschiedenen Maßnahmen. Der Plan enthält unter anderem folgende Hauptpunkte (zu denen sich die 3 Partner verpflichteten): Verbesserte öffentliche Verkehrsanbindung des Gebiets, verbesserter Zugang und Einrichtungen für Fahrradfahrer und Fußgänger, Höchstgrenzen beim Bau von Parkplätzen für neue Büro- und Einzelhandelsobjekte, Bewirtschaftung und Verringerung des Angebots an Großraumparkplätzen, Vereinbarungen mit Unternehmen zur Unterstützung und Implementierung von Förderprogrammen für Mitarbeiter zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Einrichtung eines privaten Finanzierungsprogramms durch Gründung eines „Business Improvement District“ (BID), Gründung der „Lloyd Transport Management Association“ (LTMA), die als Forum und Katalysator für die Umsetzung des Plans fungiert, Aufteilung von Erträgen aus Parkuhren / Parkscheinsystemen durch die LTMA zur Unterstützung von Verkehrs- und Parkdienstleistungen im Lloyd District, Erstellung eines Plans zur Einführung einer Parkraumüberwachung und Parkuhren / Parkscheinsystemen im Bezirk um kostenlose und öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten für Pendler abzuschaffen.

Infrastrukturmaßnahmen werden zusammen mit dem Staat Oregon im Rahmen der „Business Energy Tax Credits“ (BETC) finanziert (Steuerbegünstigungen für Unternehmen, die in nachhaltige Mobilitätslösungen investieren).

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C2: Lloyd District Partnership Plan](#)
- [C3: MAXIMA \(kostenlose Shuttlebusse zum Einkaufszentrum\)](#)
- [C4: Business Park Goudse Port](#)
- [C5: Technologiepark „Phönix-West“](#)
- [C6: Stadtentwicklung von Aspern Seestadt](#)

3.4.5 Einführung von Mobilitätsmanagement mit Hilfe von Stellplatz- / Parkvorschriften

Vorschriften, Satzungen oder Regelungen, die vorgeben, wie viele Stell- / Parkplätze an einem neuen Standort gebaut werden müssen, können so geändert werden, dass Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Reduktion der Verkehrsauswirkungen des Standorts (und der Stellplatzanzahl) zugelassen sind oder sogar gefordert werden.

Normalfall

In Bezug auf neue Bauvorhaben geben kommunale Parkierungsvorschriften die Zahl der Stellplätze vor, die gemäß Art und Größe der geplanten Nutzung gebaut werden müssen oder dürfen. Normalerweise erfolgt diese Angabe als Zahl der Parkplätze pro Quadratmeter Nutzfläche, z. B. 1 Stellplatz pro 120 m² Wohnraum.

Vorteile einer Integration von MM in Stellplatz- / Parkvorschriften

Die Aufnahme eines Absatzes in die Parkierungsvorschriften, der die Einführung von Mobilitätsmanagement an einem neuen oder einem sanierten Standort verlangt oder empfiehlt würde dessen Implementierung verbindlich(er) regeln. Ein Vorteil dieser Vorgehensweise ist, dass MM von Anfang an im Planungsprozess berücksichtigt werden würde. Bei der Integration sollte so vorgegangen werden, dass nicht nur die Einführung von MM-Maßnahmen sichergestellt wird, sondern auch die zu erreichenden Ziele festgelegt werden, z. B. hinsichtlich des zu erreichenden Modal-Splits beim Umweltverbund.

Rahmenbedingungen

Die Aufnahme eines Absatzes in die Parkierungsvorschriften, der zur Einführung von Mobilitätsmanagement verpflichtet, wird insbesondere in Gebieten empfohlen, die auch ohne (eigenes) Auto gut erreichbar sind. Außerdem sollte die Gemeinde in der Lage sein, allen Antragstellern von Baugenehmigungen, die von dieser Vorschrift betroffen wären, Beratung oder Hilfe zu bieten.

Vorgehensweise

Die Vorgehensweise bei der Einführung eines neuen Paragraphen in Stell- / Parkplatzvorschriften sind in jedem Land und in jeder Gemeinde unterschiedlich. In vielen Fällen ist dies eine politische Angelegenheit und daher ist für eine Änderung die Zustimmung der politischen Behörden erforderlich. Für die Verwaltung kann das bedeuten, dass ein großer Aufwand erforderlich ist, um Politikerinnen von den Vorteilen des standortbezogenen Mobilitätsmanagements zu überzeugen. Der eigentliche Paragraph wird zumeist von der jeweiligen Verwaltung, normalerweise der Verkehrsabteilung, formuliert. In manchen Ländern müssen Änderungen der Parkstandards oder Satzungen außerdem von einer übergeordneten Behörde, wie der Region, genehmigt werden.

PARKPLATZREGLEMENT DER GEMEINDE CHAM - SCHWEIZ

2007 wurde das Parkplatzreglement der Stadt Cham in der Schweiz um einen Artikel zum Mobilitätsmanagement erweitert. Dieser neue Artikel hat folgenden Wortlaut:

Werden in Gewerbegebieten (gemäß dem lokalen Richtplan) in Zusammenhang mit einem neuen Bauvorhaben mehr als 50 Parkplätze erreicht oder erstellt, ist mit dem Baugesuch ein Mobilitätsmanagementkonzept vorzulegen. Das Konzept muss aufzeigen, wie die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln gefördert wird. Es sind verbindliche Ziele und damit relevante Maßnahmen zum Erreichen der Ziele sowie ein Kontrollinstrument vorzulegen. Der Inhalt des Konzepts wird mit der Baubewilligung vertraglich mit dem Gemeinderat festgelegt.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C7: Parkplatzreglement der Gemeinde Cham](#)

3.4.6 Einführung von Mobilitätsmanagement durch rechtliche Bedingungen und Auflagen

In Staaten, in denen dem Bauherrn während des Baugenehmigungsverfahrens zu Einhaltung bestimmter Vorschriften Bedingungen und Auflagen auferlegt werden können, können diese zur verbindlichen Festlegung von MM für neue Bauvorhaben genutzt werden. In bestimmten Ländern müssen Bedingungen in einem vorgelagerten gebietsbezogenen Nutzungsplan (DSDP) und nicht im Baugenehmigungsverfahren einzelner Bauprojekte festgelegt werden.

Normalfall

In vielen Staaten sind die Antragsteller von Baugenehmigungen zur Erfüllung bestimmter Bedingungen und Auflagen verpflichtet. Soll das Bauobjekt z.B. in einem denkmalgeschützten Gebiet gebaut werden, müssen oftmals bestimmte architektonische Vorgaben erfüllt werden. Eine finanzielle Auflage könnte in einigen Ländern z. B. vorsehen, dass der Bauherr eines neuen Vorhabens sich an den Kosten für eine neue Schule oder ein neues Gemeindezentrum beteiligen muss. In Bezug auf Verkehrsaspekte müssen sich private Bauträger in manchen Ländern finanziell an der Erstellung der Verkehrsinfrastruktur in der Umgebung des Standorts beteiligen.

Vorteile der Integration von MM in Bedingungen und Auflagen

Mobilitätsmanagement könnte durch die (thematische oder rechtliche) Erweiterung bestehender Auflagen und Bedingungen sichergestellt werden. Standortbezogenes Mobilitätsmanagement wäre dann ebenfalls eine ‚normale Auflage‘, die bei Bauvorhaben ab einer bestimmten Größe, mit bestimmten Nutzungen oder an sensiblen Standorten erfüllt werden muss. Entsprechende Bedingungen müssten dann von den Kommunalbehörden genau definiert werden.

Rahmenbedingungen

Mobilitätsmanagement als rechtliche Forderung in das Baugenehmigungsverfahren zu integrieren wäre Aufgabe der Gemeinden. Solch eine Forderung muss flexibel gehandhabt werden und die spezifischen Verhältnisse vor Ort berücksichtigen (hinsichtlich der Erreichbarkeiten mit verschiedenen Verkehrsmitteln). Um eine gute Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln sicherzustellen, könnte der Bauherr z. B. zur (teilweisen) Finanzierung neuer ÖV-Angebote verpflichtet werden (wie es bereits in Ländern wie Großbritannien und der Schweiz der Fall ist). Eine prosperierende Wirtschaft und vorhandenes Problembewusstsein in Bezug auf neue Verkehrsbelastungen, können die Akzeptanz von MM und die Einführung einer neuen Verordnung positiv beeinflussen.

Vorgehensweise

Die Aufnahme von Mobilitätsmanagement in den Prozess der Baugenehmigung, z. B. in Form von rechtlichen Auflagen, muss auf kommunaler Ebene erfolgen. Um ein einheitliches Vorgehen in allen Gemeinden sicherzustellen, sollte die Möglichkeit zur Festsetzung solcher Auflagen möglichst auf nationaler Ebene geregelt werden und eindeutige Vorgaben für die Umsetzung auf lokaler Ebene enthalten.

PLANUNGSPOLITISCHE LEITLINIE VERKEHR („PLANNING POLICY GUIDANCE 13, SECTION 106 OBLIGATION AND PLANNING CONDITION“) – ENGLAND, UK

PPG13 befasst sich mit der Lage, Struktur und Dichte von Bauvorhaben sowie mit unterstützenden Verkehrsmaßnahmen. Sie empfiehlt, dass Kommunen vom Bauherrn beim Antrag auf Baugenehmigung einen Mobilitätsplan (standortbezogene MM-Pläne) verlangen sollten. Ebenso sollten Auflagen / Bedingungen dafür genutzt werden, den Bauherrn finanziell an Verkehrsinfrastruktur / -angeboten für den neuen Standort zu beteiligen sowie um die Anzahl der Stell- / Parkplätze auf den Grundstücken zu reduzieren.

Viele Behörden befolgen die Empfehlungen in PPG13 und fordern standortbezogene MM-Pläne ein. Die Qualität und der Umfang der MM-Pläne unterscheiden sich jedoch in den Gemeinden, da manche lediglich eine „einfache“ Bedingung festlegen, wie z. B. dass vor Eröffnung des Standorts ein Plan erstellt werden muss. Andere hingegen legen Bedingungen und Auflagen (Vereinbarungen) zur Spezifizierung des Planinhalts, für Monitoringmaßnahmen und Strafen bei Nichterfüllung sowie zur finanziellen Beteiligung von Verbesserungen außerhalb des Standards (z. B. neue Buslinien) fest. In Gebieten mit geringerem wirtschaftlichem Erfolg kann es sein, dass der Bauherr keinen Plan erstellen muss oder die Erstellung des Plans eine reine Formsache ist.

„ADDENBROOKES HOSPITAL“, CAMBRIDGE, VEREINIGTES KÖNIGREICH

Addenbrookes ist ein 27 ha großes Gebiet, das von der Universität und dem „Medical Research Council“ genutzt wird und 3 km südlich vom Stadtzentrum am äußersten Stadtrand von Cambridge gelegen ist. Rund 7.000 Menschen arbeiten dort und der Standort erzeugt täglich über 18.000 Autofahrten. Derzeit sind 365 Gebäude und Parkplätze vorhanden. Seit 1993 ist der Standort gewachsen (damals gab es nur 4.000 Mitarbeitende) und die Stadtverwaltung erließ eine Reihe von rechtlichen Auflagen zur Minderung der Verkehrsbelastung.

Die Auflagen legten als Höchstgrenze eine Anzahl von 3.900 Stellplätzen auf dem Gebiet fest und forderten die Reduktion des Anteils der von den Mitarbeitenden einzeln genutzten Autos von 50 % auf 45 % im Jahr 2005. Dies sollte durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen erreicht werden, welche von den verschiedenen Beteiligten erarbeitet werden sollten. Tatsächlich fuhren 2005 nur noch 38 % der Mitarbeiter allein im Auto zur Arbeit. Eine weitere Auflage aus dem Jahr 2004 forderte, dass die Fahrten von Patienten / Besucher mit dem Auto von 90 % auf 86 % bis 2006 reduziert werden sollen.

Die Kommunalbehörde stellte etappenweise zu erreichende Reduktionsforderungen bezüglich der Autonutzung auf, die durch Einführung einer Höchstgrenze von Parkplätzen, Parkraumbewirtschaftung, Erhebung von Parkgebühren und Verbesserungen für alternative Verkehrsmittel (insbesondere Radweg-, Bus- und Park-&-Ride-Anbindungen) erreicht werden sollten. Es wurden u.a. folgende Maßnahmen eingeführt: Veränderung des Busnetzes, Einrichtung einer neuen Bushaltestelle, hohe Rabatte auf Wochenkarten für den Bus, Anbindungen an den nahegelegenen Park-&-Ride-Standort, Erhebung von Parkgebühren und Parkraumbewirtschaftung (mit Zweckbindung der Erlöse für MM-Maßnahmen), Fahrradabstellplätze und Duschen sowie stark verbesserte Radwegenbindungen von der Stadt zum Standort.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C8: Planning Policy Guidance 13 \(PPG13\), S106 Planning Obligations and Planning Conditions](#)
- [C9: Addenbrookes Hospital](#)

3.4.7 Förderung von autofreiem Wohnen

In Gebieten mit sehr guter ÖV-, Radweg- und Fußweginfrastruktur können autoreduzierte Wohngebiete mit nur wenigen Stellplätzen oder autofreie Wohngebiete ohne jegliche Stellplätze für die Bewohner ein vielversprechendes Marktangebot sein. Die reduzierte Anzahl an Parkmöglichkeiten stellt hier einen großen Anreiz für die Einführung und den Erfolg von MM-Maßnahmen dar.

Normalfall

Normalerweise ist es notwendig für Wohnprojekte, wie für anderen Bauvorhaben auch, eine Mindestzahl von PKW-Stellplätzen herzustellen.

Vorteile des autofreien Wohnen

Autofreies Wohnen oder autoreduziertes Wohnen bedeutet rechtlich gesehen die Genehmigung von Wohnprojekten mit einer geringeren Zahl von Stellplätzen als normalerweise gefordert oder sogar ein Verzicht auf jegliche Parkplätze. Die Vorteile dieser Wohngebiete liegen auf der Hand: Die Menschen, die hier leben, nutzen das Auto viel seltener als an konventionellen Standorten. Für autofreie Wohnprojekte bieten sich Mobilitätsmanagementmaßnahmen geradezu als sinnvolle Ergänzung an, MM muss hier nicht notwendigerweise über rechtliche Bedingung oder Auflagen eingeführt werden. Maßnahmen wie Informationen über Alternativen zum Auto, gute Infrastruktureinrichtungen für Fahrräder, Vorhandensein und zentrale Standorte von Car-Sharing-Fahrzeugen usw. - dies alles macht das Leben ohne Auto einfacher.

Rahmenbedingungen

Die wichtigste Rahmenbedingung für erfolgreiches autofreies Wohnen und dessen Bewerbung oder Förderung, ist die Lage solcher Projekte. Es wird empfohlen sie vorwiegend in innerstädtischen Bereichen zu platzieren, wo das ÖV-Netz und auch das Fahrradwegnetz gute Möglichkeiten zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel bieten.

Vorgehensweise

Autofreie Wohnprojekte sind meist sogenannte bottom-up-Ansätze, bei denen bestimmte Personen (v.a. bauwillige / zukünftige Gebäudeeigentümer, aber auch Mieter) dazu bereit sind, ein „Leben ohne oder mit weniger Auto“ zu führen und zu fördern. Die Kommunen können diese Art von Wohnprojekt „fördern“, indem sie sie nicht verhindern. Das heißt, dass die einschlägigen Vorschriften oder Baugesetze eine reduzierte Zahl von Stell- / Parkplätzen oder den Verzicht darauf zulassen (s.u.). Normalerweise lässt sich dies durch das Einfügen von bestimmten Formulierungen regeln wie z. B. „unter bestimmten Umständen kann die Mindestzahl der Stell- / Parkplätze weniger als ... betragen“ oder „unter bestimmten Umständen müssen keine Stell- / Parkplätze gebaut werden“ - gefolgt von einer näheren Beschreibung dieser besonderen Bedingungen und Umstände. Wenn solche Zusätze nicht bereits in Vorschriften und Baugesetzen vorhanden sind, sind gezielte Veränderungen nötig, was normalerweise eine Entscheidung auf politischer Ebene erfordert.

Darüber hinaus muss z. B der Gebäudeeigentümer normalerweise garantieren, dass sich Haushalte mit eigenem Auto nicht einmieten oder einkaufen können. Dies kann per Vertrag zwischen dem Eigentümer / Bauherr und der kommunalen Verwaltung geregelt werden. Die Bewohner des Projekts haben außerdem keinen Anspruch auf einen Anwohnerparkausweis o.ä. für öffentliche Parkplätze, wie es sonst z. B in den „Blauen Zonen“ in der Schweiz üblich ist. Das Verfahren für ein „Rückfallszenario“ bei Nichteinhaltung der Autofreiheit sollte ebenfalls definiert werden. Beispielsweise muss der Eigentümer zusätzliche Stellplätze bauen oder eine zusätzliche Ablösesumme zahlen, wenn zu viele Haushalte ein Privatauto besitzen oder nutzen. Um sicherzustellen, dass diese Regeln auch im Fall eines Wechsels des Grundstückseigentümers in Kraft bleiben, müssen die Bedingungen an das Grundstück gebunden sein, wozu normalerweise ein Eintrag in das Grundbuch erforderlich ist. Die Verpflichtung, autofrei zu leben, wird an die Mieter üblicherweise per privatrechtlichen Vertrag weitergegeben.

AUTOFREIES WOHNEN IN DER STADT HAMBURG, DEUTSCHLAND

Der Stadtstaat Hamburg definiert in seiner Bauordnung Vorschriften für Auto- und Fahrradstellplätze. Dieser Punkt ist in einer Verwaltungsvorschrift (der Globalrichtlinie) näher geregelt, hier sind u.a. die Zahlen für Auto- und Fahrradstellplätze entsprechend der Nutzung und Größe eines Gebäudes festgelegt. Es werden drei verschiedene Bedingungen für eine mögliche Reduktion der erforderliche Stellplätze angeführt: Job-Tickets, bei denen Firmen für ihre Mitarbeitenden ein ermäßigtes ÖV-Ticket einführen (Monats- / Jahreskarten), Kombi-Tickets, die gleichzeitig als Fahrschein für die öffentlichen Verkehrsmittel und als Eintrittskarte für Veranstaltungen (Sport, Kultur) genutzt werden können und ein autoarmes oder autofreies Wohnprojekt.

Im Fall des autofreien Wohnprojekts muss der Standort bestimmte Anforderungen erfüllen, wie z. B. gute ÖV-Anbindung, über 30 Wohneinheiten, ein Konzept wie die Autonutzung reduziert werden soll sowie eine Erklärung von den Bewohnern, dass sie kein Auto besitzen. Wenn diese Anforderungen erfüllt sind, kann die übliche Zahl von einem Autostellplatz pro Wohneinheit auf 0,2 reduziert werden.

AUTOFREIES WOHNPROJEKT „GARTENSTADT SIEDLUNG WEISSENBURG“ - MÜNSTER, DEUTSCHLAND

Das autofreie Wohnprojekt "Gartenstadt Siedlung Weissenburg" umfasst eine Fläche von 3,2 ha und liegt im innenstadtnahen „Geistviertel“, nur 2,5 km südlich von Münsters Stadtzentrum. Es gibt viele Versorgungseinrichtungen in der Nähe und eine Car-Sharing-Station befindet sich am Rand des Baugebiets. Der Großteil der Fläche ist für Wohnnutzung vorgesehen und es werden insgesamt 196 Wohneinheiten für autofreie Haushalte auf dem ehemaligen Militärgelände gebaut. Es sind unterschiedlich große Wohnungen (1-5 Zimmer) vorgesehen. Die ersten beiden Bauabschnitte mit 70 bzw. 60 Einheiten waren 2001 und 2003 bezugsfertig. Die dritte und letzte Phase soll bis 2012 abgeschlossen sein. Alle Einheiten sind als Sozialwohnungen konzipiert.

Der Standort ist über ein Netz aus Radwegen an das Stadtzentrum angeschlossen; die Fahrzeit beträgt etwa 10 Minuten. 3 Buslinien mit 10-Minuten-Takt sind fußläufig bequem erreichbar. Mit dem Bus dauert die Fahrt etwa 15 Min. zum Hauptbahnhof und 7 Min. ins Stadtzentrum.

Es müssen 0,2 Stellplätze pro Wohneinheit hergestellt werden, die für Car-Sharing-Fahrzeuge und Besucher reserviert sind. Die Einführung eines Car-Sharing Angebots war eine der Voraussetzungen für die Reduzierung der Stellplätze. Diese Reduktion ist Teil des Bebauungsplans und die Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH (WGM) musste zum Erhalt der Baugenehmigung einen städtebaulichen Vertrag mit der Stadt unterzeichnen. Die Mieter unterschreiben einen privaten Vertrag mit der WGM, in dem sie angeben, dass sie kein Auto besitzen oder nutzen.

Weitere Informationen zu autofreiem Wohnen / MM und Wohnen bieten auch die Ergebnisse des EU-Projekts [ADD HOME](#)

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C10: Autofreies Wohnen](#)
- [C11: Gartenstadt Siedlung Weissenburg \(Autofreies Wohnprojekt\)](#)

3.4.8 Fahrtenkontingent Modell zur Regulierung des Autoverkehrs bei multifunktionalen Bauvorhaben

Bei größeren Bauvorhaben oder unter besonderen Umständen kann im Zusammenhang eines Bauantrags eine Höchstgrenze für die Anzahl an Autofahrten zu und von einem bestimmten Standort als Bedingungen zur Genehmigung des Vorhabens festgelegt werden.

Normalfall

Bauvorhaben mit gemischter Nutzung (multifunktional), wie Einkaufszentren in Kombination mit Restaurants, Sport- und anderen Freizeiteinrichtungen sind in der Regel recht groß. Sie erzeugen ein insbesondere in Spitzenzeiten sehr hohes Verkehrsaufkommen, das oft zu Lärmproblemen, zusätzlichen Verkehrsstaus usw. führt. Charakteristisch ist ebenfalls, dass sie gewöhnlich außerhalb von Innenstädten gebaut werden, meist mit guter Anbindung an Autobahnen und mit einer großen Anzahl an Parkplätzen.

Vorteile des Fahrtenkontingent Modells

Um die negativen Verkehrsauswirkungen, die solche Standorte erzeugen, einzuschränken, wurden verschiedene Strategien eingeführt. In erster Linie sollten solche Bauprojekte, die in der Schweiz z. B. „verkehrsintensive Vorhaben (ViV)“ genannt werden, nur in Gebieten / an Standorten mit sehr guter öffentlicher Verkehrsanbindung genehmigt werden. Außerdem sollten sie nicht auf der grünen Wiese gebaut werden sondern beispielsweise auf Brachflächen am Rand bestehender Stadtzentren.

Neben einem restriktiven Umgang mit der maximal zulässigen Anzahl an Parkplätzen ist für solche Vorhaben die Einführung eines sog. Fahrtenkontingent Modells bzw. Fahrtenmodells eine wirksame Methode, um das Verkehrsaufkommen unter Kontrolle zu halten. Fahrtenmodelle bedeuten, dass das Volumen des Pkw-Verkehrs, das vom Standort mit gemischter Nutzung erzeugt wird, eine bestimmte Menge pro Tag, Monat oder Jahr nicht übersteigen darf. Die Menge hängt einerseits vom maximalen Verkehrsvolumen, welches das Straßennetz in der Umgebung aufnehmen kann, ab und muss andererseits so ausgelegt sein, dass Grenzwerte der Luftreinhaltung oder des Lärmschutzes eingehalten werden. Da das Bauvorhaben verschiedene Nutzungsarten in sich vereint (wie Geschäfte, Restaurants, Wohnungen, Büros) und die Stellplatzzahl normalerweise an diese Nutzungsarten gebunden ist (gemäß Parkierungsvorschriften) birgt der Einsatz des Fahrtenmodells auch Vorteile für die Grundeigentümer. Mit der Anwendung wird nämlich die Nutzungszuordnung der Stellplätze aufgehoben. Maßgebend ist lediglich, dass die Höchstzahl an erzeugten Autofahrten nicht überschritten wird. Für den Fall der Nichterfüllung werden mit der Stadtverwaltung bestimmte Sanktionen vereinbart.

Das Fahrtenmodell hat einen indirekten Einfluss auf die Einführung von MM-Maßnahmen. Der Eigentümer der Gebäude hat ein Eigeninteresse, dass die zulässige Höchstzahl für die erzeugten Autofahrten nicht überschritten wird. Um innerhalb der Grenzwerte zu bleiben, wird der Bauherr / Eigentümer die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel bei der An- und Abreise bewerben und fördern (müssen): das heißt, Mobilitätsmanagement betreiben.

Rahmenbedingungen

Die Anzahl der zulässigen Autofahrten und die Sanktionen im Fall der Nichterfüllung sind in einem Vertrag zwischen dem Bauherrn / Gebäudeeigentümer und der Gemeinde festgelegt. Dieser stellt einen zentralen Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens dar. Das Fahrtenmodell ist geeignet für Bauvorhaben mit verschiedenen Nutzungen, die viele Fahrten innerhalb eines kurzen Zeitrahmens erzeugen, wie z. B. Einkaufszentren, Restaurants, Kinos oder Sportveranstaltungen, bei denen die Aufenthaltsdauer der Besucher normalerweise nicht über 2 oder 3 Stunden liegt. Des Weiteren müssen für die Erreichbarkeit des Standortes gute Alternativangebote zum Auto vorhanden sein oder verbessert werden. Zuletzt muss die Anzahl der Fahrten zum und vom Parkplatzbereich überwacht werden können, z. B. durch Schranken am Parkplatzeingang.

Vorgehensweise

Da das Fahrtenmodell ein ziemlich neues Planungsinstrument ist, muss dessen Nutzen bei Entscheidungsträgern aus Politik oder Verwaltung bekannt gemacht werden. Hier sind Bewusstseinsbildung und Wissensvermittlung wichtige Aufgaben. Die Anerkennung und rechtliche Einführung eines solchen Modells müsste am besten auf regionaler Ebene stattfinden. Hier könnten im Rahmen eines regionalen Raum(nutzungs)plans potentielle Standorte für entsprechende Bauvorhaben definiert und die Anwendung von Fahrtenmodellen als Bedingung eingeführt werden.

FAHRTENMODELL DER STADT ZÜRICH - SCHWEIZ

Das Fahrtenmodell definiert die Höchstzahl an Autofahrten, die von einem Standort bzw. von den verschiedenen Nutzungen am Standort erzeugt werden dürfen. Die Berechnung der zulässigen Fahrten geht von der in den Parkvorschriften der Stadt Zürich definierten Parkplatzzahl aus. Im Unterschied zu diesen Vorschriften reguliert das Fahrtenmodell nicht, welcher Nutzung welche / wie viele Parkplätze zugeordnet werden. Dadurch ist eine bestimmte Flexibilität bei der Bewirtschaftung des Parkraums innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen (Fahrten pro Zeitraum) möglich.

Die Höchstgrenze für die zulässigen Autofahrten wird auf Grundlage folgender Faktoren berechnet: die Höchstzahl von Parkplätzen gemäß den Parkvorschriften der Stadt (mit Bezug auf die Qualität der öffentlichen Verkehrsanbindung des Gebiets), das Fahrtenpotential pro Nutzung (die Anzahl von Fahrten, die eine bestimmte Nutzung in einem bestimmten Zeitraum erzeugt), die Kapazität des Straßennetzes im Gebiet und die Grenzwerte für Luft- und Lärmemissionen (definiert durch das Umweltrecht). Die Einhaltung des Fahrtenmodells muss durch den Bauherrn/ Eigentümer kontrolliert werden. Zu diesem Zweck werden die Kontrolle der tatsächlichen Fahrtenanzahl, Parkraumbewirtschaftung und Berichtswesen festgehalten und entsprechende Zuständigkeiten und Vorgehensweisen definiert.

Eine externe Kontrolle muss regelmäßig durch eine unabhängige Einrichtung erfolgen, die der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Zürich Bericht erstattet. Bei Überschreitung der Höchstgrenze für die Fahrten können Sanktionen verhängt werden. Dann sind zunächst infrastrukturelle oder organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Wenn diese nicht die beabsichtigte Wirkung erbringen, müssen die Behörden weitere Schritte einleiten, die in den städtischen Parkvorschriften geregelt sind. Dies kann eine Neuverteilung der Parkplätze auf verschiedene Nutzungen des Standorts sein oder die Reduktion der zulässigen Parkplatzzahl.

Hauptziele und Gründe für die Einführung des Fahrtenmodells sind:

- Bauvorhaben auch in dicht besiedelten Stadtgebieten, die verkehrstechnisch bereits ausgelastet sind, bewilligen zu können.
- Umweltauswirkungen von großen Gebäuden / Immobilienprojekten wirksam kontrollieren zu können.
- Eine flexible Mehrfachnutzung von Parkflächen zu ermöglichen.
- Kontrolle des Verkehrsvolumens durch die Festlegung einer Höchstgrenze für Autofahrten.

Bei Anwendung des Fahrtenmodells wird bereits in der Planungsphase für das gesamte Vorhaben ein Kontingent der zulässigen Autofahrten aufgestellt. Das Fahrtenkontingent kann schrittweise in Anspruch genommen werden, als Teilgrenze gemäß dem Baufortschritt des gesamten Vorhabens. Dementsprechend muss der Bauherr nicht jedes Mal wenn ein Teil des Objekts einer Nutzung zugeführt wird eine neue Genehmigung für zusätzliche Parkplätze beantragen. Das Modell ermöglicht der Gemeinde außerdem zu prüfen, ob große und verkehrsintensive Bauvorhaben mit den Straßenkapazitäten kompatibel sind und andererseits, ob umweltrechtliche Grenzwerte eingehalten werden können.

SIHL CITY- ZÜRICH, SCHWEIZ

Sihlcity ist ein multifunktionales Bauprojekt in Zürich, das aus mehreren Gebäuden besteht. Die rund 97.000 m² Nutzfläche verteilt sich auf verschiedene Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Kinos, Hotels, Fitness, Wellness und einige Wohnungen. Sihlcity hat rund 19.000 Besucher am Tag und 2.300 Beschäftigte. Das Gelände befindet sich am Rand des Züricher Stadtzentrums in der Nähe der Stadtautobahn, die im Zentrum endet. Der Standort verfügt außerdem über eine gute Anbindung an die Regionalbahn (der Bahnhof befindet sich direkt an einem der Hauptzugänge zu Sihlcity) und an den lokalen Nahverkehr (eine Bushaltestelle und zwei Straßenbahnhaltstellen befinden sich in der Nähe). Außerdem dient das Gebiet auch zu Naherholungs- und Freizeitzwecken für die Bevölkerung der umgebenden Arbeitsstandorte und Wohngebiete. Für Sihlcity stehen insgesamt nur 850 Parkplätze zur Verfügung, was einem Parkplatz pro 110 m² Gesamtgrundfläche entspricht.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wurden verschiedene Verkehrsaspekte rechtlich per Vertrag festgelegt. Die Anzahl der Stellplätze wurde auf 850 gebührenpflichtige Parkplätze festgelegt, 600 Fahrradabstellplätze wurden errichtet und ein Fahrrad-Lieferservice eingeführt. Außerdem wurde der Investor / Grundstückseigentümer zur Finanzierung einer Verbesserung des Straßenbahn- und Busangebots in den ersten beiden Betriebsjahren verpflichtet. Des Weiteren wurde ein Fahrtenmodell mit einer maximalen PKW-Fahrtenanzahl von 8.800 pro Tag festgesetzt (soll nach 5 Jahren erreicht werden).

Rund 70 % der Personen kommen mit dem Umweltverbund nach Sihlcity. Im Durchschnitt werden nur rund 3 '000 Autofahrten pro Tag erzeugt.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C12: Fahrtenmodell](#)
- [C13: Sihlcity, Mehrzweckobjekt](#)
- [C28: Irvine Spectrum, Orange County, USA – Büroobjekt](#)

3.4.9 Einführung von Mobilitätsmanagement durch umweltrechtliche Regelungen

In manchen Ländern wird die Einführung und Anwendung von MM für einzelne Vorhaben (durch die räumliche Planung) durch Umweltgesetzgebungen gefordert oder angeregt.

Normalfall

Bei der Prüfung eines Antrags auf Baugenehmigung kommen vielfach umweltrechtliche Regelungen ins Spiel, z. B. wenn eine Prüfung der Umweltauswirkungen, die ein oder mehrere Bauobjekte während Bau und Betrieb erzeugen, gefordert wird.

Vorteile durch die Anwendung umweltrechtlicher Regelungen

Aus Umweltsicht wichtige Aspekte sind Art und Umfang des Verkehrs, die ein Bauvorhaben gemäß seiner Größe, Lage und geplanter Parkplatzzahl erzeugen wird. Daher ist es wichtig, dass mit dem Antrag auf Baugenehmigung oder auf eine Planungsgenehmigung eine Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert wird. Bei den verkehrsbezogenen Aspekten, können notwendige Maßnahmen zur Minderungen der negativen Auswirkungen entweder die Anzahl der Stell- / Parkplätze betreffen und / oder zusätzliche Maßnahmen (wie MM) zur Förderung des Umweltverbundes enthalten.

Umweltschutz-Strategien können auch einen Einfluss auf bereits bestehende Standorte haben. Wenn die Aktivitäten eines Unternehmens eine bedeutende Auswirkung auf die Umwelt haben, könnten z. B jährliche Genehmigungen für den Weiterbetrieb erforderlich sein. In Bezug auf Verkehrsaspekte könnte eine solche Bedingung z. B. an die Durchführung (bestimmter) Mobilitätsmanagement-Maßnahmen gekoppelt werden.

Rahmenbedingungen

Viele Umweltgesetze werden auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegt. Daher variieren Inhalte und Regelungen von Land zu Land. In den Ländern müsste zunächst geklärt werden, ob die bestehenden Gesetze die Integration neuer Verfahren wie die Umweltverträglichkeitsprüfung oder die Erteilung von umweltbezogenen Auflagen zulassen. Ist dies nicht der Fall, muss das Gesetz entsprechend geändert werden, bevor MM auf diesem Weg in die Planung integriert werden kann. Dies ist in der Regel ein sehr zeitaufwändiger Prozess.

Vorgehensweise

Die Umsetzung neuer Strategien wie z. B. Umweltverträglichkeitsprüfungen oder Umweltauflagen erfolgt normalerweise auf kommunaler Ebene. Wie bei anderen Strategien ist es auch hier wichtig, den Wettbewerb zu berücksichtigen, der zwischen den Gemeinden besteht. Diese stehen oft unter dem Druck, neue Betriebe anzulocken und bestehende Betriebe zu halten. Um diese Konkurrenz nicht zu verschärfen, sollte die Einführung dieser Strategien auf nationaler (oder zumindest regionaler) Ebene organisiert werden, mit dem Ziel, dass die Anwendung für alle Gemeinden gleichermaßen verpflichtend ist bzw. in vergleichbarer Weise umgesetzt wird.

UMWELTSCHUTZGESETZ - NIEDERLANDE

Das Umweltschutzgesetz („Wet Milieubeheer“) von 1993 hat den „Schutz der Umwelt“ zum Ziel. Diese weitläufige Zielsetzung beinhaltet u.a. folgendes:

- Verbesserung des Umweltzustandes;
- Förderung nachhaltiger Abfallbeseitigung;
- Förderung der effizienten Nutzung von Energie und Rohstoffen;
- Reduktion der negativen Umweltauswirkungen des Personen- und Güterverkehrs in Städten.

Gemäß Gesetz benötigt etwa ein Viertel der niederländischen Betriebe eine Umweltgenehmigung für ihre Geschäftstätigkeit. Um diese Genehmigung zu erhalten müssen Betriebe die Anforderungen des Umweltschutzgesetzes erfüllen. Das Gesetz besagt, dass die Betriebe (innerhalb des von den zuständigen Behörden definierten Rahmens) selbst für die Reduktion „ihrer“ negativen Umweltwirkungen verantwortlich sind. Die Betriebe können ihrer Verantwortung gerecht werden, z. B. durch Monitoring der Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeiten und durch Erstellung eines Plans zu deren Reduktion (ähnlich wie MM-Pläne, die sowohl Diagnose- als auch Handlungsphasen beinhalten). Solche Pläne können sich auch auf bestimmte Umweltaspekte fokussieren, wie z. B. Energie oder auch Verkehr.

Ziel des Gesetzes ist es, den Betrieben die Verantwortung aufzuerlegen, angemessene Schritte zur Reduktion ihrer Umweltauswirkungen zu unternehmen. Bei Betriebserweiterungen oder einem Standortwechsel, aber auch für die Ausübung der geschäftlichen Tätigkeit, müssen die Betriebe eine dreijährige Genehmigung bei den Kommunalbehörden beantragen. Die Genehmigung basiert auf einem Betriebskonzept, in dem gezeigt werden muss, wie die Umweltauswirkungen gemildert und minimiert werden sollen. Das Gesetz kann von den Kommunalverwaltungen so ausgelegt werden, dass auch die Auswirkungen des vom Betrieb erzeugten Verkehrs berücksichtigt werden müssen. Bisher hat jedoch nur die Stadt Amsterdam das Gesetz auf diese Weise interpretiert.

DIE ZEITUNG „DE TELEGRAAF“, AMSTERDAM, NIEDERLANDE

De Telegraaf ist eine der größten Zeitungen in den Niederlanden. Sie gehört zum Konzern Telegraaf Media Group (TMG), der seinen Hauptsitz an einem sehr gut erreichbaren Standort hat (sowohl mit dem ÖV als auch mit dem Auto), in einem Businesspark etwa 800 m entfernt vom Bahnhof Sloterdijk im Westen von Amsterdam, auf dem Weg zum Flughafen Schiphol. Dort sind 2100 Mitarbeiter in Redaktion, Marketing, Verkauf, Verwaltung und Druck / Versand beschäftigt. Im Jahr 2001 beantragte TMG bei der Gemeinde die Erneuerung seiner Umweltgenehmigung - der Konzern gehört zu den Unternehmen in den Niederlanden, die nach dem Umweltgesetz von 1993 zur Fortführung ihres Betriebs eine Umweltgenehmigung von der lokalen Gemeinde erhalten müssen. Die Einführung von Mobilitätsmanagement wurde als eine der Bedingungen für den Erhalt der Genehmigung formuliert. Die Stadt Amsterdam spezifizierte jedoch nicht, welche Maßnahmen umzusetzen sind.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C14: Umweltschutzgesetz](#)
- [C15: Zeitung De Telegraaf](#)
- [C16: Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren](#)
- [C17: Verkehrsstudie \(„Estudio de tráfico“\)](#)
- [C18: Umweltqualitätsstandards im Umweltgesetz](#)
- [C19: „City Entrance“-Projekt](#)

3.4.10 Einführung einer Obergrenze für Stell- / Parkplätze für neue Bauvorhaben

Wenn die Zahl von Stell- / Parkplätzen, die für ein neues Bauvorhaben erstellt werden müssen, nach oben hin begrenzt wird und es keine oder nur wenige öffentliche Parkmöglichkeiten in der Umgebung des Standorts gibt, stellt dies einen wirkungsvollen Anreiz für den Bauherrn und die Mieter des Standorts dar, Maßnahmen des MM umzusetzen und ihren Kundinnen / Mitarbeiterinnen anzubieten.

Normalfall

Stellplatz- / Parkstandards definieren die Quote (oder Anzahl) von Stell- / Parkplätzen, die für ein neues Bauvorhabens pro einer bestimmten Quadratmeterzahl und geplanter Nutzung gebaut werden muss. Normalerweise ist dies als *mindestens* zu erstellende Anzahl definiert. Dieser Ansatz zielt darauf das Parken auf öffentlichen Parkplätzen zu vermeiden bzw. den Parkdruck zu verringern. Das Erfüllen von Mindeststraten führt oft zum Bau von zu vielen Parkplätzen, die einerseits zusätzlichen Verkehr induzieren oder andererseits zu Unterbelegungen von Flächen führen, die besser genutzt werden könnten. Stell- oder Parkplatzregelungen werden meistens von den Gemeinden selbst definiert und in die lokalen Vorschriften integriert. Dies kann zur Folge haben, dass sich diesbezügliche Standards zwischen den Gemeinden stark unterscheiden.

Vorteile von Stellplatzobergrenzen

Die neue Strategie stellt für viele Länder (und Gemeinden) eine Umkehrung der normalerweise angewandten Standards dar. Es werden statt Unter- Obergrenzen oder (wie z. B. in der Schweiz üblich) ein Bereich zwischen einer definierten Höchst- und Mindestgrenze festgelegt. Zusätzlich kann die Erreichbarkeit eines Standorts mit alternativen Verkehrsmitteln zur Beurteilung der notwendigen Zahl von Parkplätzen herangezogen werden. So wird z. B. bei einer guten ÖV-Erreichbarkeit die Höchstgrenze weiter herabgesetzt. Diese „Reduktionsfaktoren“ können dann für alle Gebiete mit vergleichbaren Erreichbarkeitsniveaus einheitlich festgesetzt werden.

Die Schweizer Norm zu Parkstandards (siehe Anhang) liefert für diesen Ansatz folgende Vorschläge:

- Unterteilung in Zonen, in denen der bestehende Anteil des Fußgänger- und Fahrradverkehrs bei über 50 %, 25 bis 50 % oder weniger als 25 % des gesamten Verkehrsvolumens liegt.
- Unterteilung in Zonen, in denen sich die Bedienfrequenz durch öffentliche Verkehrsmittel unterscheidet. Die Kategorien lauten: mindestens 5-mal pro Stunde, 1 bis 4-mal pro Stunde und überhaupt keine Bedienung durch den öffentlichen Verkehr.

Wenn ein neues Bauvorhaben in einer Zone geplant ist, in der der Fahrrad- und Fußgängerverkehr bei über 50 % des gesamten Verkehrsvolumens und die Bedienfrequenz des öffentlichen Verkehrs bei mindestens 5 mal pro Stunde liegt, wären die Obergrenzen für die Stellplatzanzahl (oder das Verhältnis zwischen Mindest- und Höchstgrenzen für Parkplätze) niedriger als diejenigen für Bauvorhaben in anderen Zonen.

Der Vorteil dieser ‚umgekehrten‘ Strategie liegt auf der Hand: Es ist zulässig, eine reduzierten Zahl von Stell- / Parkplätzen zu erstellen, insbesondere an solchen Standorten, die in dicht besiedelten Stadtgebieten mit einem guten öffentlichen Verkehrsnetz und mit einem hohen Anteil an Fahrrad- und Fußgängerverkehr liegen. Eine Folge davon ist, dass Bauherren in Standorten mit guter ÖV-Erschließung Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Betracht ziehen um die begrenzte Verfügbarkeit von Parkplätzen besser steuern zu können.

Rahmenbedingungen

Um die Strategie von Maximalstandards möglichst effektiv umsetzen zu können, sind folgende Rahmenbedingungen hilfreich:

- Um Konkurrenz zwischen Gemeinden zu vermeiden, sollte die neue Strategie am Besten von der nationalen oder regionalen Regierung in Form von (an die Kommunen gerichteten) Leitlinien oder Normen eingeführt werden. Diese sollten auf bewährten Standards basieren, welche als Bezugspunkt für die Integration der neuen Grenzwerte in die kommunalen Vorschriften genutzt werden können.
- Die Gemeinde sollte darauf bedacht sein nur kostenpflichtige und Kurzzeitparkplätze anzubieten. So kann eine Verlagerung der Parkierung von privaten zu öffentlichen Parkplätzen verhindert werden.
- Die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes muss gut sein und eine echte Alternative zur Nutzung des Autos darstellen.

Vorgehensweise

Wie bereits dargestellt, sollte eine entsprechende Regelung auf regionaler oder nationaler Ebene getroffen werden. Die Umsetzung der Regelung findet auf der Gemeindeebene statt, wo diese in die jeweiligen lokalen Parkierungsvorschriften aufgenommen werden müssten.

„MAXIMUM PARKING STANDARDS“ - ENGLAND, UK

Wie der Name bereits sagt, legen die englischen Standards Obergrenzen für die Stellplatzanzahl fest („Maximum Parking Standards, MPS“), die an einem neuen Standort gebaut werden dürfen. Die MPS bilden einen Anhang der PPG13, wurden allerdings erst 2001 in der aktuellsten Version eingeführt. Frühere Versionen von PPG13 schlagen vor, dass die Kommunen ihre eigenen Standards für Obergrenzen festlegen. Viele Gemeinden setzten dies jedoch nicht oder nur widerstrebend um, da sie fürchteten, die benachbarten Gemeinden würden weniger strenge Standards anwenden, und damit mehr Bauvorhaben anziehen.

Die Standards in PPG13 gelten nicht für Wohngebiete; für diese gilt eine andere PPG (PPG3), die eine Höchstgrenze von 1,5 Stellplätzen pro Wohnung (auf das Gesamtgebiet gerechnet) vorgibt, was bedeutet, dass für manche Wohnung eine größere Anzahl Stellplätze gebaut werden kann und dafür für andere eine geringere Zahl, solange der Durchschnitt von 1,5 Stellplätzen eingehalten wird. Die PPG13 Standards und die Mindestgrößen der Bauvorhaben, für die sie gelten, sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Nutzung	National Maximum Parking Standard (Nationale Stellplatzobergrenze) 1 Stellplatz pro Quadratmeter (m ²) Gesamtgrundfläche, wenn nicht anders angegeben	Schwellenwert ab dem der Standard gilt (Gesamtgrundfläche)
Lebensmitteleinzelhandel	1 Stellplatz pro 14 m ²	1000 m ²
Einzelhandel außer Lebensmittel	1 Stellplatz pro 20 m ²	1000 m ²
Kinos und Tagungseinrichtungen	1 Stellplatz pro 5 Sitzplätze	1000 m ²
D2 (außer Kinos, Tagungseinrichtungen und Stadien)	1 Stellplatz pro 22 m ²	1000 m ²
B1 einschließlich Büros	1 Stellplatz pro 30 m ²	2500 m ²
Höhere Bildungseinrichtungen und Weiterbildungseinrichtungen	1 Stellplatz pro 2 Mitarbeiterin + 1 Stellplatz pro 15 Studierenden	2500 m ²
Stadien	1 Parkplatz pro 15 (Sitz)plätze	1500 Plätze

PPG13: planningpolicyguidance/ppg13

„MAXIMUM PARKING STANDARDS“ - ENGLAND

Diese Regelung bedeutet, dass viele Behörden Obergrenzen für große Bauvorhaben und Mindeststandards für kleinere Bauvorhaben einführen können und dies auch tun. Die Standards gehören nicht zum Primärrecht, auch wenn sie als Teil der Planungsleitlinien Rechtstatus haben. Sie können sogar ignoriert oder angepasst werden, allerdings müssen dafür dann stichhaltige Gründe vorgebracht werden. Wenn eine kommunale Behörde eine Genehmigung für ein Gebäude mit einer mehr Stell- / Parkplätzen erteilt, als laut nationalem Standard zugelassen sind, kann die nationale Regierung diesen Beschluss rückgängig machen. Im Allgemeinen werden die Standards jedoch angemessen und konsequent angewandt.

FLÄCHENENTWICKLUNGSPLAN DER STADT CORK („CORK CITY DEVELOPMENT PLAN SECTION 49, POLICY T12“) - IRLAND

Die sog. „Local Development Plans“ (oder LPDs wie die offizielle Bezeichnung in Irland lautet) sind die Hauptmechanismen des irischen Planungssystems, die die Siedlungsentwicklung leiten und regulieren. Als Planungsbehörde muss die Stadtverwaltung von Cork (gemäß des „Planning and Development Act 2000“) einen Flächenentwicklungsplan vorlegen. In diesem Plan kann sie eine beliebige Zahl von Leitlinien und Regelungen integrieren, die für die Lenkung der Stadtentwicklung relevant sind.

Hinsichtlich der Minimierung von Umwelt- und Verkehrsauswirkungen von Bauvorhaben beinhaltet die „Cork City Development Plan“ die Leitlinie „Policy T12“ mit folgendem Inhalt: „...die Stadtverwaltung wird die Erstellung und Durchführung von Mobilitätsmanagementplänen bei Neubauten und bei Erweiterungen großer Bauvorhaben einfordern...“ Der Begleittext dieser Leitlinie bietet ausführlichere Informationen zu Inhalt und Umsetzung von MM, einschließlich der Forderung, dass die Unternehmen größter Bauvorhaben, die unter die Richtlinie fallen, einen Koordinator/ eine Koordinatorin für das Mobilitätsmanagement einstellen müssen. Außerdem wird betont, dass es wichtig ist, Ziele aufzustellen und deren Erreichungsgrad zu überwachen (Monitoring) sowie der Stadtverwaltung regelmäßig darüber Bericht zu erstatten. Die Umsetzung dieser Leitlinie wird zudem durch die vorhandene Obergrenze für Stell- / Parkplatzstandards für alle neuen Bauvorhaben unterstützt. Sie führt dazu, dass für einige Bauvorhaben überhaupt keine zusätzlichen Stell- / Parkplätze genehmigt werden.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C20: Standards für Parkplatzbegrenzung](#)
- [C21: Cork City Development Plan \(Abschnitt 49 Richtlinie T12\)](#)
- [C22: Die Schweizer Norm SN 640 281](#)
- [C23: Standards zu Fahrradabstellplätzen als Teil des Raumplans der Gemeinde](#)
- [C24: Parkplatzregelungen der Stadt Krakau](#)

3.4.11 Möglichkeit der Stell- / Parkplatzablösung und Verwendung der Mittel

Bei manchen Bauvorhaben wird dem Bauherren genehmigt (oder er wird dazu ermuntert), eine geringere Anzahl an Stellplätzen, als normalerweise vorgesehen, zu bauen. Die ‚eingesparten‘ Stellplätze werden dann ‚abgelöst‘ und das so von der Gemeinde eingenommene Geld könnte dann für MM genutzt werden.

Normalfall

Falls die erforderliche Zahl von Stell- / Parkplätzen auf dem Grundstück des geplanten Bauobjekts oder in seiner direkten Umgebung gebaut werden kann, muss der Bauherr einen bestimmten Geldbetrag pro Stellplatz an die Gemeinde zahlen. Dieser Betrag ist normalerweise in den kommunalen Vorschriften festgelegt und wird von den Behörden für den Bau von Parkplätzen, vorzugsweise für zukünftige Standortnutzer in dessen Nähe, verwendet. Alternativ dazu kann das Geld für die Finanzierung von Park-&-Ride-Möglichkeiten oder in manchen Fällen für den Ausbau des Umweltverbundes verwendet werden.

Neue Strategie und ihre Vorteile

Eine gute Verwendung des Geldes aus der Stellplatzablöse bestünde darin, damit Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr und am Radwegnetz einer Gemeinde vorzunehmen, insbesondere in den entsprechenden neuen Baugebieten. Dies hätte eine verbesserte Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund zur Folge. Ein zweiter, neuer Ansatz könnte darin bestehen, dass die Gemeinden zumindest einen Teil der Ablösesumme dem Bauherrn ‚zurückgibt‘, unter der Auflage, damit am neuen Standort verschiedene MM-Maßnahmen durchzuführen. Dies könnte auch Teil der Verhandlungen zwischen dem Bauherrn und der Kommune sein.

Rahmenbedingungen

Die wichtigsten Rahmenbedingungen, um die Mittel aus der Stellplatzablöse für andere Zwecke außer dem Bau von anderen Parkplätzen nutzen zu können oder um diese Möglichkeit als „verhandelbare Alternative“ zum Bau von Stellplätzen in Verhandlungen aufnehmen zu können, ist wohl eine Änderung der lokalen Vorschriften einerseits wie auch des Planungs- und Baugesetzes auf nationaler, bundesstaatlicher oder regionaler Ebene andererseits (da sie meist die rechtliche Grundlage für kommunale Vorschriften darstellen).

Vorgehensweise

Änderungen bei der Vorgehensweise oder Verwendung der Stellplatzablöse bedürfen einer politischen Entscheidung auf lokaler und oftmals auch auf der oberen Regierungsebene. Die Änderung entsprechender Regelungen würde garantieren, dass alle Gemeinden in einem Land oder einer Region eine entsprechende Änderung ihrer lokalen Vorschriften vornehmen (müssen).

RECHTLICHE REGELUNGEN ZU STELLPÄTZEN UND STELLPLATZABLÖSE IN NORDRHEIN-WESTFALEN (NRW) - DEUTSCHLAND

Das Baugesetzbuch bildet im Allgemeinen den gesetzlichen Rahmen für Regelungen zu PKW-Stellplätzen. Die Bauordnung NRW: BauO NW füllt diesen weiter aus und präzisiert die Regelungen für das Bundesland NRW. Stellplatzregelung und deren Ablösung werden für NRW in § 51 BauO NW behandelt.

Hauptinhalte:

- Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen im Baugenehmigungsverfahren;
- Ähnliche Verpflichtung zum Bau von Fahrradstellplätzen im Baugenehmigungsverfahren;
- Möglichkeit die Erstellung von Stellplätzen (aus städteplanerischen, verkehrstechnischen oder sicherheitsrelevanten Gründen) durch eine Gemeindecsatzung zu untersagen oder einzuschränken;
- Die Parkplatzablöse ist nach Vereinbarung mit der Gemeinde möglich (Kriterien: der Bau ist unmöglich oder inakzeptabel, selbst auf Grundstücken in der Nähe);
- Der Geldbetrag ist für die Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts zu verwenden, mit der Änderung von 2000 sind auch investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder des Fahrradverkehrs möglich.

Die Gemeinden können zur weiteren Verbesserung der Parkplatzsituation zusätzliche kommunale Satzungen aufstellen, als Teil des Baugenehmigungsverfahrens oder bei der Aufstellung eines Bebauungsplans. Die Parkplatzablöse kommt in Frage, wenn aufgrund der städtebaulichen Gestaltung des Standorts und der angrenzenden Gebiete (insbesondere im Stadtzentrum) oder der Art des Verkehrssystems der Bau der für den Standort geforderten Mindestzahl von Stellplätzen nicht möglich ist. Dann müssen ersatzweise Stellplätze auf einem anderen Grundstück in der Nähe gebaut werden. Wenn dies ebenfalls nicht möglich ist, zahlt der Bauträger einen bestimmten Geldbetrag an die Kommune. Dieser Betrag ist in einer kommunalen Satzung festgelegt und muss für Parkplätze, den öffentlichen Personennahverkehr, Fahrradverkehr oder sonstige Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Er kann also sowohl dafür genutzt werden, den erwarteten Kraftfahrzeugverkehr und Parkplatzbedarf zu bewältigen als auch, um umweltbewusste Alternativen zum Auto zu fördern, um somit die Parkplatznachfrage im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben zu reduzieren.

TECHNOLOGIEPARK „PHÖNIX-WEST“ - DORTMUND, DEUTSCHLAND

Der Technologiepark „Phönix-West“ liegt im Dortmunder Stadtgebiet, etwa 5 km südlich der Innenstadt in der Nähe des Stadtteilzentrums Hörde. Der Standort erstreckt sich über eine Fläche von insgesamt 100 ha und ist als Gewerbegebiet mit einigen kleineren Service-, Einkaufs- und Freizeit- / Kultureinrichtungen geplant. Einige Gebäude werden bereits genutzt, doch der Abschluss der Entwicklung des Großteils der Fläche ist für 2015 vorgesehen. Der Bebauungsplan gibt relativ restriktive Stellplatzregelungen vor und es sind nur wenige öffentliche Parkplätze entlang der Straßen geplant. Alternativ zu den wenigen ebenerdigen Stellplätzen können Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken nur in (teuren) Tiefgaragen oder Parkhäusern errichtet werden. Das Mobilitätskonzept der Stadt bietet jedoch Alternativen: (teilweise) kann eine Ablöse für die Stellplätze, die nicht gebaut werden können, gezahlt werden (womit bei Bedarf dezentrale Parkhäuser / Quartiersgaragen finanziert werden) und/oder ein Mobilitätskonzept für das Bauvorhaben erstellt und MM-Maßnahmen durchgeführt werden. In diesem Fall reduziert sich der Stellplatzbedarf und die Behörde hebt folglich die Verpflichtung zum Bau aller oder einiger Stellplätze auf, die ansonsten erforderlich wären. Dies ist Gegenstand von Verhandlungen mit der Kommune. Bisher (August 2009) wurden noch keine entsprechenden Konzepte verhandelt.

Weitere Informationen im Anhang (nur auf Englisch verfügbar)

- [C25: Parkplatzvorschriften und Parkplatzablöse in Nordrhein-Westfalen](#)
- [C5: Technologiepark „Phönix-West“](#)

3.5 Monitoring und Durchführung von Mobilitätsmanagement durch das Baugenehmigungsverfahren verbindlich regeln

Wenn MM durch das Baugenehmigungsverfahren verbindlich geregelt wurde, kann dies zu folgenden Vereinbarungen führen:

- Der Bauherr / Eigentümer führt am Standort bestimmte **Maßnahmen** durch, wie z.B. Errichten von Fahrradabstellanlagen, Organisieren / Finanzieren einer neuen Buslinie oder Einführung und Förderung einer Fahrgemeinschaftsbörse. Hierbei handelt es sich um eine Vereinbarung zu verschiedenen Aktivitäten oder Produkten (output).
- Es werden Ziele hinsichtlich des Mobilitätsprofils / -verhaltens am Standort festgelegt: z.B., dass fünf Jahre nach der Eröffnung 50 % des Zu- und Abgangsverkehrs am Standorts nicht durch das Auto, sondern durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) erfolgen. Hierbei handelt es sich um **Ergebnisvereinbarungen** (outcome).

Der „output“ (Aktivitäten / Materialien / Produkte) ist messbar durch Beobachtung, Zählung oder durch die Vorlage von Nachweisen zur Umsetzung von Maßnahmen durch den Bauherrn / Eigentümers bei der Kommune.

Der „outcome“ (Ergebnis- / Zielvereinbarung) muss in der Regel durch Zählungen oder Umfragen ermittelt werden. Die Ergebnisse lassen sich daraus ableiten und bewerten. Eine Anleitung zu Monitoring und Evaluation sowie Hinweise zur Erarbeitung / Durchführung von Umfragen sind im Leitfaden MaxSumo (www.epomm.eu) zusammengefasst. Grundsätzlich sollte mithilfe einer Befragung ermittelt werden, mit welchen Verkehrsmitteln die Menschen zum jeweiligen Standort gelangen. Solche Umfragen sollten regelmäßig durchgeführt werden (jährlich oder häufiger). Um Voreingenommenheit und / oder Beeinflussung der Befragten zu vermeiden, sollten die Befragung von unabhängiger Seite durchgeführt werden.

Unabhängig davon welche Art von Ergebnissen gefordert werden, sollte die Kommune in regelmäßigem Kontakt zum Eigentümer / Mieter des Bauvorhabens stehen (z. B. alle drei Monate), um beurteilen zu können, wie die Umsetzung des MM-Plans vorankommt und um bei der Lösung etwaiger Probleme zu helfen.

Werden Maßnahmen nicht durchgeführt oder vereinbarte Ziele nicht erreicht, sollten Verbesserungen gefordert werden oder Sanktionen ergriffen werden, da ansonsten der Eigentümer / Mieter wenig Veranlassung für die Umsetzung von MM sehen könnte. Mögliche Sanktionen sind (je nach Regelungen im Planungssystem):

- Einführung zusätzlicher MM-Maßnahmen am Standort;
- Verpflichtung zur Reduktion der Zahl von Stell- / Parkplätzen am Standort;
- Keine Rückerstattung einer „Kautions“ (oder Rückgängigmachen einer ggf. zuvor vereinbarten Stundung von Ablösebeträgen), die während des Baugenehmigungsprozesses an die Kommune gezahlt wurde. Dieser Betrag wird dann durch die Kommunalbehörde einbehalten und zur Finanzierung von zusätzlichen Maßnahmen zum Ausgleich des fehlenden Erfolgs des MM-Plans verwendet.

Es ist wichtig, dass vereinbarte Ziele, Maßnahmen und Regelungen bezüglich des Monitorings sowie mögliche Sanktionen eindeutig in einer schriftlichen Vereinbarung oder einem schriftlichen Vertrag festgelegt werden, der dann einen integralen Bestandteil der Baugenehmigung bildet.

Weitere Informationen zu Monitoring und verbindlicher Durchsetzung von MM finden Sie unter <http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/tpp/goodpracticeguidelines-main.pdf>

4 Integration in verschiedene Planungssysteme

In diesem Kapitel werden einige Empfehlungen gegeben, wie die Leser dieses Leitfadens bei der Übertragung der vorgestellten Möglichkeiten und der Anwendung in ihrem eigenen Land vorgehen können. Diese Empfehlungen basieren überwiegend auf Erfahrungen bei der Integration von MM in die Planungssysteme der Schweiz und Großbritanniens. Wertvolle Hinweise lieferten auch die Diskussionen über MM und mögliche Übertragbarkeit bestimmter Regelungen im Rahmen von Planspielen. Diese wurden mit lokalen Akteuren in denjenigen (MAX-Partner)Ländern durchgeführt, in denen MM noch relativ unbekannt ist oder bisher nur in Einzelfällen angewendet wird (Deutschland, Spanien, Slowenien, Polen und Litauen).

Das MAX-Team (WP D) geht davon aus, dass die Integration von MM in die Planung auch dort, wo der Ansatz neu ist, auf einer eher individuellen standortbezogenen Ebene stattfinden kann, sofern Personen am Planungsprozess beteiligt sind, die an einer Integration interessiert sind und über entsprechende Kenntnisse verfügen.

Die Etablierung einer weitergehenden, systematischeren und regelmäßigen Integration von MM in die Planung braucht hingegen mehr Zeit und verlangt entsprechende Vorgaben oder Unterstützung der nationalen oder regionalen Regierung.

4.1 Übertragbarkeit

Die Übertragbarkeit von Ergebnissen ist bei fast allen EU-Forschungsprojekten ein zentraler Aspekt, und auch MAX WP D stellt hier keine Ausnahme dar. Die zentrale Frage dabei ist, ob die Erfahrungen und die Verfahren eines Landes auf ein anderes übertragen und direkt angewendet werden können. Die wichtigsten Tests der Übertragbarkeit waren (in MAX WP D) eine länderübergreifende Analyse der Planungssysteme und die Durchführung von Planspielen, bei denen das Konzept der Integration von MM in das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren anhand bestehender Bauvorhaben in fünf Städten diskutiert wurde.

Aus diesen beiden Arbeitsschritten ging hervor, dass sogar in Ländern, in denen MM selbst ein sehr neues Konzept ist, dessen Integration in den Planungsprozess bereits angedacht oder getestet wird. Beispiele hierfür sind u.a. in Slowenien, Spanien und Polen zu finden.

In Zusammenhang mit unseren Erkenntnissen zur Übertragbarkeit der verschiedenen Ansätze muss jedoch unbedingt darauf aufmerksam gemacht werden, dass es unmöglich ist, im Rahmen des MAX Projektes ausführliche Hinweise für die tatsächlich notwendigen rechtlichen Änderungen bei der Übertragung der vorgestellten Ansatzpunkte von einem Planungssystem auf ein anderes zu geben. Dies ist unbestritten ein sehr wichtiger Aspekt, den wir jedoch den Lesern dieses Leitfadens überlassen müssen. Insbesondere denen, die besonders an der Übertragung bestimmter Regelungen auf ihr eigenes Planungssystem interessiert sind.

Folgende Schlüsse lassen sich aus unseren Forschungsarbeiten ziehen:

- Es gibt viele Ähnlichkeiten zwischen den einzelnen Planungssystemen, insbesondere in Bezug auf die Art und Weise, wie kommunale Nutzungspläne und detailliertere, gebietsbezogene Pläne („Detailed Site Development Plans“) erstellt werden sowie in Bezug auf die Zuständigkeiten verschiedener Regierungsebenen im Planungssystem.
- Dies bedeutet, dass in vielen Ländern **„Raum“ zur Integration von MM in den Planungsprozess** vorhanden ist, mindestens durch (freiwillige) Verhandlungen. Dies kann für jede Gemeinde und jeden Fall individuell erfolgen. Die Integration von MM in den Planungsprozess (mittels Verhandlungen) kann relativ leicht eingeführt und dann schrittweise ausgebaut werden.
- Daher sind viele der Ansätze, die wir für die Integration von MM in den Planungsprozess identifiziert haben, **übertragbar**, können ggf. jedoch **zunächst nur bei wenigen Vorhaben** Anwendung finden. Z. B. wenn ein oder zwei Mieter oder lokale Politiker ein besonderes Interesse an MM haben oder über entsprechende Kenntnisse verfügen oder wenn die Reduktion der Verkehrsauswirkungen neuer Bauvorhaben in der Gemeinde eine besonders hohe Priorität hat.
So wäre es möglich, einen Mobilitätsplan für ein neues Bauvorhaben in Slowenien zu erarbeiten, wenn die Idee durch lokale Interessen unterstützt wird und wenn Menschen daran beteiligt sind, die über ein Mindestmaß an Kenntnis / Bewusstsein über MM verfügen. In einem ersten Schritt beträfe dies wahrscheinlich nur einige wenige Vorhaben.
Im Gegensatz dazu ist die Integration von MM in die Planung in England heute eine weiter verbreitete Praxis, da MM durch lokale und nationale Regelungen und mittlerweile auch durch einige Jahre praktische Erfahrung mit deren Umsetzung unterstützt wird. Dennoch kann man sagen, dass im Rahmen dieses Forschungsprojektes das grundlegende Konzept von England auf Slowenien übertragen wurde. Sloweniens Aufgabe wäre es nun, die ersten Anwendungen in die normale Planungspraxis zu überführen und so sicherzustellen, dass es nicht bei einer einmaligen, spontane Umsetzung bleibt.
- Daher ist für die Übertragung von Erfahrungen und Regelungen von einem Land auf ein anderes **zunächst** einmal erforderlich, dass **diese Regelungen und ihre Möglichkeiten dort bekannt sind** (z. B. Was ist ein Mobilitätsplan und warum kann er für ein neues Bauvorhaben Vorteile bringen?) und, dass die **politische Bereitschaft** oder das **politische Interesse**, diese Regelungen zu übertragen und etwas Neues auszuprobieren vorhanden ist.
Wie bereits gesagt, findet man eine solche Bereitschaft und ein solches Interesse in manchen Fällen eher in der Verwaltung als in der Politik. So wurden z.B. in Nottingham in Großbritannien die ersten Schritte zur Integration von MM in den Planungsprozess durch das Interesse und die Kenntnisse der Mitarbeiter/-innen in der Kommunalverwaltung initiiert und nicht durch Politiker. Ob und inwieweit das Konzept der Integration von MM in die Planung bekannt und akzeptiert ist, ist daher für die ersten Übertragungsschritte essentiell.

- Die nächste Phase bei der Übertragung der Strategien** besteht daher im Übergang von einem „Austesten“ der Strategie zu ihrer **Institutionalisierung in das Verkehrs- und Siedlungsplanungssystem** eines Landes oder einer Region. Dazu kann eine Änderung der politischen Empfehlungen, Regelungen und Gesetze auf regionaler und nationaler Ebene erforderlich sein. Das heißt, dass Lobbying und Bewusstseinsförderung auf nationaler und regionaler Ebene nötig sind sowie ein gewisses Maß an politischer Anerkennung hinsichtlich der Vorteile einer Integration von MM in die Planung - wie dies z. B. in Irland oder Schweden der Fall ist.

Dass in Großbritannien und der Schweiz die Integration von MM in die Planung tatsächlich umgesetzt und praktiziert wird, liegt zum einen daran, dass entsprechende politische Vorgaben und Grundsatzbeschlüsse vorhanden sind und zum anderen, dass die höheren Regierungsebenen durch das Planungsrecht über ein gewisses Maß an Kontrolle über die Art und Inhalte der Planerstellung / Pläne von Gemeinden und die Vergabe von Baugenehmigungen verfügen. Es kann sein, dass in Ländern, in denen die Kontrolle durch höhere Regierungsebenen gering ist, die Umsetzung nationaler / regionaler Regelungen zur Integration - sofern vorhanden - variabler ist (das Gegenteil ist natürlich der Fall, wenn die nationale Regierung einen gewissen Einfluss auf die lokale Regierung hat und eine Integration von MM in die Planung *nicht* fördert und somit quasi verhindern kann).

Wie die Umsetzung der Regelungen oder der Erfahrungen tatsächlich erfolgen kann, muss entsprechend der lokalen Bedingungen beurteilt werden. Die Grundlage dafür ist das Wissen über die Anwendung in einem anderen Land sowie über die Unterschiede, die zur eigenen Situation im Heimatland bestehen. Die (begrenzten) Erfahrungen aus den Planspielen, die im Rahmen des Projekts MAX durchgeführt wurden, legen den Schluss nahe, dass eine Übertragung von Empfehlungen, Grundsatzbeschlüssen oder Leitlinien (policies) ohne größeren Anpassungsaufwand möglich sein kann.
- Schließlich, und dies ist ein wichtiger Punkt, können **in manchen Fällen rechtliche Hindernisse für eine direkte Übertragung von Strategien bestehen**. So müsste z. B. in Slowenien die Bauordnung geändert werden, um den Einsatz von Obergrenzen bei der Stellplatzanzahl für Wohnungen zu ermöglichen. In diesem Fall ist kreatives Denken gefragt. Es kann aber auch sein, dass diese Strategie ohne gesetzliche Änderungen einfach nicht übertragen werden kann, was dann zunächst akzeptiert werden muss.

Im Fall der in MAX WP D untersuchten Ansätze, rechtlichen Regelungen und Strategien kommen wir zu dem Schluss, dass viele davon übertragbar sind und nicht notwendigerweise einer großen Anpassung bedürfen, um zu funktionieren. Um eine Verbreitung der Anwendung im ganzen Land oder in bestimmten Regionen zu fördern oder zu ermöglichen, scheinen jedoch regionale oder nationale politische Orientierungshilfen / Leitfäden / Grundsatzbeschlüsse sowie rechtliche Regelungen oder Anreize für Gemeinden zur Übernahme in ihre Planungsaktivitäten erforderlich.

4.2 Empfohlene Schritte zur Integration von MM in die Planung

Alle in diesem Leitfaden aufgeführten und in den Abschnitten 2.2.1 und 3.4.2 zusammengefassten Ansätze und Strategien werden zur Anwendung empfohlen, wenn eine verbesserte Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer/innen bei gleichzeitiger Minimierung von Umwelt- und Verkehrsauswirkungen eines der Ziele der Verkehrspolitik ist. Außer bei rechtlichen Hindernissen, steht einer kurz- bis mittelfristige Umsetzung wenig im Wege. Welche Strategie bevorzugt anzuwenden ist, hängt von der Gesetzeslage, den vorhandenen Planungsinstrumenten und der politischen Bereitschaft in einem Land, einer Region oder einer Gemeinde ab.

Nachfolgend aufgeführt sind einige empfohlene Schritte, die jeweils von verschiedenen Regierungsebenen angewandt werden können:

- Zunächst bietet sich eine **Beratung zu MM und die Förderung von Bewusstsein** für die Potentiale einer Integration von MM in die Planung an. Eine Beratung sollte im Rahmen der ersten Schritte einer Baugenehmigung immer und überall durchgeführt werden können. Wenn ein Antragsteller sich an die Verwaltung wendet, wird er/sie zu Verkehrsfragen und MM beraten. Was er dann mit diesen Informationen anfängt, bleibt ganz allein ihm überlassen und benötigt weder weitere Dokumente noch rechtliche Regelungen.
- **Verhandlung über die Integration von MM bei der Planung großer Bauvorhaben** unabhängig von Auflagen oder Bedingungen. Dabei kann man sich bei der Argumentation z. B auf eine Verbesserung der Erreichbarkeit für alle (größerer Einzugsbereich / Marktgröße) und / oder eine verbesserte soziale Eingliederung / gesellschaftliche Teilhabe für alle (bei nicht-kommerziellen Vorhaben) stützen.
- Überprüfen, ob die Möglichkeit zur **Erweiterung vorhandener Regelungen** im normalen Baugenehmigungsverfahren besteht und Verwendung des bereits bestehenden Systems mit seinen Bedingungen / Auflagen oder zusätzlichen Verträgen mit dem Bauherrn, um die Einführung von MM verbindlich zu regeln.
- **Kommunen** ausfindig machen, vorzugsweise solche, die unter hohem Entwicklungsdruck stehen und die **bereit dazu sind, einen Schritt weiter zu gehen**. Dies indem sie die Übertragbarkeit der Ansätze und Strategien auf das (lokale) Rechtssystem überprüfen, Verhandlungen führen, einen eigenen MM-Leitfaden entwickeln und (soweit gesetzlich möglich) Obergrenzen für die Anzahl der neu zu bauenden Stellplätze festlegen oder Fahrtenmodelle anwenden. Diese Kommunen fungieren dann als wegweisende Pilot- oder Best-Practice-Beispiele.
- In manchen Ländern kann es auch hilfreich sein **externe, nationale oder internationale „Experten“ hinzuziehen, um MM und dessen Integration in die Planung „zu verkaufen“**. Abhängig davon ist, ob diese als seriöser betrachtet und ernster genommen werden als „einheimische“ Experten.
- Lobbying / Bewusstseinsförderung auf allen Regierungsebenen mit **Betonung der Notwendigkeit sowie der Vorteile einer Änderung von Gesetzen, politischer Grundsätzen und Leitlinien**.

Es liegt auf der Hand, dass dieser Prozess nicht immer einfach sein wird, insbesondere kann die Art der Gesetzgebung in bestimmten Ländern manche Aspekte der Integration von MM in die Planung sehr schwierig machen. Ansonsten benötigen die Bewusstseinsbildung sowie der Aufbau eines unterstützenden Klimas für die Integration von MM in die Planung einen langen Atem und bedarf langfristiger Kommunikationsanstrengungen. Die Botschaft wird dabei in Zeiten mit starkem Wirtschaftswachstum und in Gegenden mit höherem Entwicklungsdruck und stärkerer Verkehrsbelastung besser aufgenommen werden. Zusätzlich kann sie durch enthusiastische Fürsprecher, die einen starken und eindeutigen Standpunkt haben, in geschickter und überzeugender Weise vermittelt werden.

Hintergrundberichte

Weitere Informationen zur Forschungsarbeit im Rahmen von MAX, auf der dieser Leitfaden basiert, sind in folgenden Berichten zu finden:

- *State of the Art report - WPD, Integrating planning and Mobility Management* (2007)
- *Comprehensive State of the Art report – Annex D* (2007)
- *Working Stage Analysis 1: Comparison of integration of sustainable transport, Mobility Management and land use planning in WP D Partner countries* (2008)
- *WP D Working Stage Simulations: Common report on ‘planning simulation workshops’** (2008)
*Planspiele

Diese und andere Berichte zum Projekt „MAX– Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies“ stehen unter www.max-success.eu zum Download zur Verfügung. Andere nützliche Informationen und MAX-Tools zur Verbesserung der Anwendung und Integration von Mobilitätsmanagement auf verschiedene Arten können auf www.epomm.eu oder www.max-success.eu heruntergeladen werden.

Weitere Unterstützung und Kontakt

Wenn Sie weitere Unterstützung bei der Integration von MM in die Planung in Ihrer Stadt oder Region wünschen, wenden Sie sich einfach an einen der Partner von MAX WP D.

Deutschland

Janina Welsch
ILS - Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Postfach 101764
D-44017 Dortmund
janina.welsch@ils-forschung.de
www.ils-research.de

Litauen

Kristina Gaučė
Technische Gediminas-Universität Vilnius
Saulėtekio al. 11
LT-2040 Vilnius
kris@ap.vgtu.lt
www.vgtu.lt

Polen

Aleksandra Faron
Technische Universität Krakau
Warszawska 24
PL-31155 Krakow
ola@transys.wil.pk.edu.pl
www.pk.edu.pl

Slowenien

Aljaž Plevnik
Universität von Maribor, Fakultät für Hoch- und
Tiefbau
Smetanova ulica 17
SI-2000 Maribor
aljaz.plevnik@uir.si
www.fg.uni-mb.si

Spanien

Alicia Garcia de Miguel
ETT - Equipo de Técnicos en Transporte y
Territorio S.A.
C/ Explanada, 8, 1º
ES-28040 Madrid
ademiguel@ett.es
www.ett.es

Schweden

Christer Ljungberg
Trivector Traffic AB
Åldermansgatan 13
SE-22764 Lund
christer.ljungberg@trivector.se
www.trivector.se

Schweiz

Roberto De Tommasi
synergo, Mobilität - Politik - Raum
Grubenstrasse 12
CH-8045 Zürich
detommasi@synergo.ch
www.synergo.ch

Großbritannien

Tom Rye
Edinburgh Napier University:
10 Colinton Rd
Edinburgh EH10 5DT
t.rye@napier.ac.uk
www.napier.ac.uk

Anhang I: Beispiele für Strategien und deren Anwendungen zur besseren Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung

Annex I: Integration of land use with transport planning

The following case studies provide examples of existing policies which encourage the integration of land use with transport planning to promote more sustainable transport patterns.

<i>Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Applied in</i>	<i>Country</i>
B1	Planning Policy Guidance 13 (PPG13)	England	UK
B2	Greater Dublin Regional Planning Guidelines	Greater Dublin	Ireland
B3	Regional structure plan for the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) of the Agglomeration of Biel	Agglomeration of Biel	Switzerland
B4	Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) in the Cantonal Structure Plans	Swiss Cantons	Switzerland
B5	Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP)	Lothian region, Scotland	UK
B6	South Dublin Development Plan	South Dublin	Ireland
B7	Regional Land Use Plan	German regions	Germany
B8	Land Use Development Plan	all parts of Ireland	Ireland
B9	Cantonal Structure Plan	Swiss Cantons	Switzerland
B10	Cooperation between spatial planning and transport planning offices within the administration of the Canton of Aargovia	Canton of Aargovia	Switzerland
B11	Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland	Southeast Scotland/Edinburgh region	UK

B1	Planning Policy Guidance 13 (PPG13)	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: Department of Communities and Local Government
Type of policy: Guideline	In force since: 1994	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>PPG13 deals with the location, mix and density of development; and with supporting transport measures for new development. It recommends that, when drawing up development plans, local authorities should:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Increase the density of development, • Increase the mix of uses, • Ensure that higher density development is located in areas that are well served by public transport, or capable of being well served by public transport, • Concentrate development in areas where there is already a significant population, to avoid urban sprawl and increase the probability that the settlement is big enough to support services locally, so that people do not have to travel for them, • Take into account their own and other authorities' proposals for new public transport infrastructure and services, so that development can capitalise on these. <p>PPG13, although a planning document, also encourages local authorities to implement sustainable transport measures to support sustainable access to their developments.</p> <p>With regard to decisions on building permission, PPG13 encourages local authorities to secure travel plans (site based MM plans) from developers through this process, to use Section 106 planning obligations to secure financial contributions to off-site transport improvements/measures.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>PPG13 helps to achieve the objectives of the current law governing planning in England, the Planning and Compulsory Purchase Act 2004. In this, local authorities have a duty to protect the environment in their planning activities. In addition, PPG13 is designed to assist the achievement of transport policy objectives, such as reduced congestion, greater social inclusion and a better environmental performance for transport. It is also intended to reduce pressure on greenfield land on the edge of towns, by focusing development more on brownfield sites in existing built-up areas.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>It must be taken into account to at least to some extent in developing plans and making planning decisions.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The need for integration and coordination of land-use and transport planning is a requirement of PPG13 and should feature in every development plan and major planning decision. But how strongly this is applied and leads for example to development focused on public transport axes differs from area to area.</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	

Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Planning and Compulsory Purchase Act 2004 	
Effectiveness:	
<p>No publicly available monitoring has been carried out of the effectiveness of PPG13. Anecdotally it appears that more development has taken place in town and city centres since the publication of PPG13 than previously; and that it has led to the use of the planning system as a significant trigger to site mobility plans. However, there is no overall analysis of these progress reports that is publicly available.</p>	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Section 106 planning obligations (agreements) • PPG13 	
Additional comments:	
<p>The British planning system is not as codified as others. Planning guidance such as PPG13 should be taken into account by planning authorities when they are drawing up plans and making planning decisions. However, if there are other good reasons not to take PPG13 into account, and a good case can be made, then other considerations may take precedence. In addition, PPG13 is written in a way that allows a great deal of interpretation of its policies – for example, a location that is judged to be “well-served by public transport” in one local authority area might not be in another.</p>	
Information provided by:	Date:
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom	17.12.2008

B2	Greater Dublin Regional Planning Guidelines	
Applied in: Greater Dublin	Country: Ireland	Produced by: National Government with input from regional and local authorities
Type of policy: guideline	In force since: 2004	Level of application: regional level
Content: <p>The Greater Dublin Regional Planning Guidelines (GDRPG) are produced in accordance with the requirements of the Planning and Development Act 2002. The Guidelines provide the overall strategic context for the Development Plans for the local authorities in the region, and also provide a framework for future investment in infrastructure including transport. The Greater Dublin Area (GDA) consists of Dublin City and the counties of Dun Laoghaire-Rathdown, Wicklow, Kildare and Fingal ("the metropolitan area") and, in addition, the counties of Meath, Wicklow and Kildare ("the hinterland"). The intention is that the planning authorities take into account the policies in the GDRPG when drawing up their own plans; since the plans go through a period of scrutiny by public and central government before they are adopted, it is possible for national government in particular to require changes to a plan so that it better reflects both national and regional guidance. Although guidance, the GDRPG has legal status since it is required to be produced under the law. However, it is in itself not a law that must be followed <i>to the letter</i>; it is rather guidance that can be interpreted.</p>		
Main objectives and reasons for implementation: <p>The Guidelines propose that the strategy will follow a development path that will:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidate development and increase overall densities of development which will lead to a more compact urban form, relative to the size of the population; and • Facilitate the provision and use of a considerably enhanced public transport system. <p>The reason for this is to combat the major congestion problems that Dublin suffers, and also to create a more sustainable city to contribute to Ireland's CO2 reduction targets within the EU as a whole.</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
Influenced by main policies: see additional comments		
Effectiveness: <p>A qualitative review of one Development Plan in the Greater Dublin area shows that there has been considerable interpretation of the GDRPG by the authors of the plan; its intent in terms of sustainable transport and the location of development is significantly watered down. No systematic review of the effectiveness of the GDRPG has been carried out.</p>		
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan • Regional Planning Guidelines – Greater Dublin Area 		

Additional comments:

The various documents that should have influenced the GDRPG are:

- [The National \[Infrastructure\] Development Plan](#) and [National Spatial Strategy](#),
- [Sustainable Development, a Strategy for Ireland](#)
- [National Anti Poverty Strategy](#)
- [Guidelines on Local Agenda 21](#)
- [National Climate Change Strategy](#)
- [The Dublin Transportation Office's regional transport strategy](#)

The regional planning guidelines can be applied very differently by different authorities and as long as they are able to justify how they have applied them to their development plan, this inconsistency in application is entirely lawful.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B3	Regional structure plan for localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) of the Agglomeration of Biel (<i>Regionaler Richtplan verkehrsintensive Vorhaben in der Agglomeration Biel</i>)	
Applied in: Agglomeration of Biel	Country: Switzerland	Produced by: Spatial Planning Association of the Region of Biel
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: regional and local level
<p>Content:</p> <p>In order to fulfil the objective of the cantonal Clean Air Action Plan, the structure plan of the Canton of Berne defines among others a maximum quota of 575,000 car-km per day which are allowed to be generated between 2002 and 2015 from HFS located in the whole Canton. For each of the 3 agglomerations Berne, Thun and Biel the structure plan assigns a "credit of car-km". For the agglomeration of Biel an amount of 45,000 car-km per day within the mentioned time frame is reserved. In the Canton of Berne HFS are defined as buildings, which are generating more than 2000 car-trips per day. Therefore it does not matter if it is a new or an enlargement of an existing building. The cantonal structure plan states furthermore that the defined "credits of car-km" has to be assigned to adequate locations for HFS. They should be placed nearby densely populated areas and areas with a concentrated amount of working places. A good accessibility with car and public transport is another precondition to take into consideration.</p> <p>On the base of the mentioned preconditions by the cantonal structure plan the municipalities enclosed in the agglomeration of Biel elaborated a so-called regional structure plan for the localisation of HFS. Thereby following working steps have been adopted:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pre-selection of adequate sites for HFS within the agglomeration on the base of spatial planning criteria, • Coordination agreement (2002) between the tackled municipalities and the cantonal departments involved with following stipulations: geographical assignment of HFS - localisations, assignment of the credits of car-km to the single localisations, controlling procedures, legal fixation in the regional structure plan within 2 years, adjustment of the structure plan on parking of the city of Biel. • Development of a regional structure plan for the localisation of HFS in the agglomeration, which is legally binding for the municipalities of the whole agglomeration, following the requirements of the building law of the Canton of Berne. 		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Clean Air Action Plan of the Canton of Berne states that the defined objectives for air and climate protection can (only) be achieved, if the traffic volumes within the canton derived from individual motorized transport between 2000 and 2015 are not augmenting more than 8 % or 1,3 Mio. of car-km per day. Fixed in the cantonal structure plan, 4,5 % (725,000 car-km per day) of the volume is allocated in general for the development of the municipalities. 3.5 % (575,000 car-km per day) are dedicated to the development of HFS within the whole Canton.</p>		
Targeted at: planning authorities (regional and/or local) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Structure plan of the Canton Berne (in German) • Clean Air Action Plan of the Canton Berne (in German) 		

Effectiveness:

The fixation of the localisation of HFS and the procedures in the regional structure plan of the agglomeration and within the coordination agreement was the base of a controlled development of HFS within the tackled area. Since the instrument is in act, totally 5 new HFS have received a building permission. Within the building permit procedure the municipalities have assigned a maximum quota of car-trips to each HFS with the respective controlling procedures to be adopted. The total amount of car-km credits assigned to the agglomeration is depleted nowadays. That means that no additional HFS will receive building permission till 2015.

Information sources:

- [Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Berner Fahrleistungsmodell, Grundlagen und Anwendung, Bern, 2005. \(in German\)](#)
- [Regionalplanungsverband BS Biel-Seeland, Richtplan Verkehrsintensive Vorhaben, VIV, Agglomeration Biel, Biel, 2004. \(in German\)](#)

Additional comments:

none

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

28.11.2008

B4	Determination of the localisation of Heavily Frequented Sites (HFS) in the cantonal structure plans (<i>Empfehlung zur Behandlung von verkehrsintensiven Vorhaben in kantonalen Richtplänen</i>)	
Applied in: Swiss Cantons	Country: Switzerland	Produced by: Federal Office for the Environment; Federal Office for Spatial Development
Type of policy: recommendation	In force since: 2006	Level of application: regional level
<p>Content:</p> <p>The recommendations show that sites for big developments for buildings and installations need to be determined in the cantonal structure plans because they have considerable impacts on space and environment due to the traffic they generate. For the determination of suitable sites, the relevant criteria are the normative objectives and principles of spatial planning legislation and the principles of sustainable development. All objectives (economic, social and environmental) have to be taken into account in a balanced manner and carefully coordinated. Locations for traffic-intensive installations (heavily frequented sites) and their potential capacities have to be specified in the cantonal structure plan. The recommendations define as good locations for HFS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locations, which correspond to the requirements of potential investors (good accessibility for clients and huge market potential in the surroundings), • Locations, which after the implementation of an HFS have still enough potential for development, • Locations, which are or can be connected in an excellent way with the existing road network, without creating not resolvable overloads of the street network capacity, • Locations, which are very well accessible by the existing public transport system or where the system can be enhanced in foreseeable time, • Locations, which are or can be made very good accessible with slow modes (by foot, by bike), • Locations, which are located in the surroundings of the potential clients (short distances to main densely populated areas), • Locations, which are situated nearby working areas, leisure sites, etc. and are already good accessible by public transport. <p>For the designation of the potential capacities of a HFS in order to maintain the mentioned objectives the recommendations indicate the parameters to be considered: amount of floor-space and mix of use, amount of car parking for client's employees, amount of car-trips generated by the HFS. The cantons can choose how they define the locations and framework conditions for the use within the cantonal structure plan but it is recommended to fix them geographically.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In 1998 and 1999 the Swiss Federal Council was committed through two motions of representatives of the National Council to solve possible inconsistencies between the Law on Spatial Planning and the Environmental Protection Act with regard of the location of HFS. The established recommendations to the Cantons to designate the location of HFS within the cantonal structure plans were released with the aim to</p> <ul style="list-style-type: none"> • Improve the coordination within the application of spatial planning and environmental law, • Encourage the Cantons to apply the existent spatial planning instruments, • Consider in a consistent and harmonised way all the related public and private interests. <p>With the early determination of the spatial localisation and the potential capacities of HFS in the structure plans of the Cantons a comprehensive and coordinated planning of all the spatial interest shall be achieved. Furthermore the building permit processes and the zone planning activities of the municipalities shall be deliberated from questions of principle with regard the spatial localisation of HFS.</p>		

Spread of the policy:	
Almost all of the 26 Swiss Cantons have included the theme of HFS within their structure plans.	
Consistency of application of the policy:	
The consistency of the application varies between the different structure plans. Only a few of them defined the localisation of HFS geographically (e.g. Canton of Berne), others have only defined criteria which have to be fulfilled for the localisation (e.g. Canton of Zurich, Aargau, Solothurn). Furthermore the definition of HFS with regard of the amount of maximum car-trips that can be generated from HFS varies also between the cantonal structure plans.	
Targeted at:	How binding is the policy?
planning authorities	voluntary
Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) • Environmental Protection Act, 1985 (in German) 	
Effectiveness:	
A monitoring system to analyse the effectiveness of the policy with regard of the localisation of HFS will be implemented by the Federal Office for Spatial Development in the year 2009. At this stage it can't be stated if the inclusion of HFS in the structure plans has had an influence in such a way that HFS are more often localised in brown-field areas or not. For some cantons like Zurich and Berne this tendency is clearly noticed.	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Bundesamt für Umwelt, Bundesamt für Raumentwicklung, Verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan - Empfehlungen zur Standortplanung, Bern 2006. (in German) 	
Additional comments:	
none	
Information provided by:	Date:
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	28.11.2008

B5	Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP)	
Applied in: Lothian region, Scotland	Country: United Kingdom	Produced by: Committee of planning authorities - local municipalities - approved by Scottish Government
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: regional and local level
<p>Content:</p> <p>The ELSP contains a number of policies which guide both the development of local land use plans in the four municipalities that make up the ELSP area, but which also guide decisions on building permission for individual large developments. The ELSP contains a large number of strategic objectives and policies that support framework conditions for MM. For example, one of its strategic aims is to integrate land use and transport, through objectives such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locating new development so as to reduce the need to travel, particularly by private car; • Reducing commuting to Edinburgh from the landward Council areas; • Maximising accessibility for all in the community by foot, cycle and public transport; • Ensuring that, where possible, brownfield land is developed in preference to greenfield land; • Increasing access to employment opportunities through a more balanced distribution of employment land, giving preference to locations for new development with easy access by foot, cycle and public transport; • Increasing access to housing by enabling local plans, where appropriate, to require the provision of affordable housing; • Increasing access to shopping and leisure facilities by giving preference to locations for new development with easy access by foot, cycle and public transport; • Identify strategic employment locations which are, or can be made, highly accessible by foot, cycle and public transport. 		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Objectives are listed above. Reasons for implementation are to reduce use of private car for congestion reduction and environmental reasons; and to ensure that people can access new development regardless of whether they have a car or not. There is a desire to reduce urban sprawl and to protect Green Belts.</p>		
Targeted at: planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPP17, the Scottish version of PPG13 		
<p>Effectiveness:</p> <p>There is no formal monitoring of the plan. However there is little doubt that it has led to a concentration of high trip generating development and housing in areas that might have been left un-developed under other structure plan scenarios - for example, the old Docklands to the north of Edinburgh city centre.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Edinburgh and the Lothians Structure Plan (ELSP) 		

Additional comments:

As with all UK planning policy, the plan is not absolutely binding - if a case can be made for ignoring or selectively applying policies within the plan, then this is permissible. So it is between mandatory and voluntary.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

29.01.09

B6	South Dublin Development Plan	
Applied in: South Dublin	Country: Ireland	Produced by: South Dublin County Council (SDCC)
Type of policy: plan	In force since: 2004	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>The South Dublin County Council Development Plan (SDCCDP) sets out a strategy for development in the County. It then sets out a large number of policies related to that strategy which, if interpreted correctly, will help it to achieve its objective of a better quality of life for its population through encouraging economic growth whilst minimising environmental degradation. These policies cover areas such as housing, employment, environment, urban design, infrastructure and transport. In addition the plan shows which types of development will or may be permitted in which areas of the County, and sets out standards for car parking provision in new developments. It is not stated whether these are set as maxima, minima or guidelines, but it is clearly stated that they could be reduced in areas of higher public transport accessibility and in town and district centres, although at times subject to a payment in lieu of on-site parking by the developer to the council for the provision of parking elsewhere. Development is largely focused on existing areas, so there is a presumption against additional urban sprawl.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Development plans are a means of using the land use planning system to meet the general objective of sustainable development, as required in the Planning and Development Acts 2000 and 2002. They are the principal means of governing the (re-)development of land in Ireland. The key objectives of the SDCCDP appear to be economic development, coupled with environmental protection. However, there is an important chapter on urban design which emphasises the need to move away from Dublin's traditional low-density sprawling and car based suburbs, to development that is denser, has a greater mix of uses, encourages short trips on foot and so reduces the need to travel by car. In addition, it is one of the aims of the plan overall to "as far as practicable" reduce the need to travel by car, and there is a range of policies related to linking development to new/improved public transport, cycling and walking infrastructure. Policy H2, for example, seeks higher residential densities close to public transport nodes and town and district centres.</p>		
Targeted at: developers (public or private)	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dublin Strategic Planning Guidelines 2000-2016 • Dublin Regional Planning Guidelines 2004-2016 • Dublin Transportation Office regional transport strategy 2000-2016 • National policies and guidelines as listed in the case on Irish development plans in general 		
<p>Effectiveness:</p> <p>The first monitoring report on the implementation of the plan and its effect in achieving its objectives was submitted in 2006. It showed that some progress had been made in accordance with policy H2 and urban design objectives in increasing urban densities, especially in town and district centres. It also showed that transport infrastructure such as park and rides and Quality Bus Corridors was being planned and delivered alongside new transport. However, the scale of this type of development was relatively small alongside more traditional lower density edge of town development. The progress report does not mention the density of employment development nor its location in relation to transport nodes and corridors.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan 		

Additional comments:

The Irish planning system is permissive and so individual development applications can be assessed “on their merits” and if there are good local and/or specific reasons for over-riding or interpreting only very loosely any policies, then this is permitted and development can still go ahead.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B7	Regional Land Use Plan (<i>Regionalplan</i>)	
Applied in: Germany	Country: Germany	Produced by: Regional planning communities
Type of policy: plan	In force since: not in force yet	Level of application: regional levels
<p>Content:</p> <p>The Regional Land Use Plan is a quite new instrument and was generally introduced or allowed on national level in 1998 within the Federal Spatial Planning act (<i>Raumordnungsgesetz: ROG</i>). It is handled as a subsection of regional spatial planning which is the responsibility of the 16 German federal states (§9 <i>ROG: Regionalpläne</i>).</p> <p>If there are several (highly) functional connected cities within a region and if they are organised in regional planning communities (<i>regionale Planungsgemeinschaften</i>) these organisations can take over parts of the responsibilities of regional planning from the state and incorporate the common local land use plans (<i>gemeinsamer Flächennutzungsplan</i>) into it. The common local land use plan is an instrument of the national building code (<i>Baugesetzbuch: BauGB</i>) (§204 <i>BauGB: gemeinsamer Flächennutzungsplan</i>).</p> <p>The regional land use plan is not a widely used planning instrument and today only two such plans are under development. One is developed for the central Ruhr Area and one for the region Frankfurt; both did not come into force yet (December 2008).</p> <p>In the central Ruhr Area (<i>Städteregion Ruhr 2030</i>) there are 6 municipalities which develop such a commonly agreed regional land use plan for their territories – they belong to 3 different administrative districts (<i>Regierungsbezirk</i>) which means that at present there are 3 different regional plans. They hope to join forces for a better guided land use planning and development in their area. The municipalities take over the regional planning duties for spatial planning and replace in the same step the 'normal' 6 local land use plans (<i>Flächennutzungsplan</i>), which are set up for the administrative area of each municipality. Altogether the regional land use plan will be binding for the administration of the municipalities and will include ~680 km² and 1.8 Mio inhabitants. The plan is supposed to come into force in 2009.</p> <p>For the Frankfurt region (<i>Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main</i>) the regional land use plan will be developed for all 75 municipalities within the region (~2,500 km², more than 2 Mio. inhabitants). Here the organisation works together with the 'Regierungspräsidium Darmstadt'. This plan is supposed come into force in 2009.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The aim is to develop a joint regional land use plan (<i>Regionaler Flächennutzungsplan</i>) which integrates contents from state and from municipal responsibility in one plan. Therefore it replaces the local land use plans. But there is a different in detail of the map scales (local land use plan 1:10,000 – regional land use plan 1:50,000). Those contents which are relevant for the regional planning level are taken over into the (upper level) regional plans.</p> <p>The regional land use plans are expected to coordinate the somehow missing regional context for the land use planning on municipal level. They will integrate some transport planning aspects as well – especially the bigger transport network plans (road / rail).</p> <p>Integration of land use and transport planning takes place but is not the main aim of this instrument. The main advantage is a common understanding and agreement about the future development of the region. This instrument should minimise the competition between the cities and allow a guided development for the whole region.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>This is not a very widely used instrument and currently there are two such plans which are not finally developed and not have come into force yet.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>see above</p>		

Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)
Influenced by main policies: Strengthening regional planning in order to reflect existing regional interdependencies and functional connections between the municipalities.	
Effectiveness: Until now no such plan has come into force. Therefore it is not possible to give any statement on how effective regional land use plans may be.	
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Städteregion Ruhr 2030 (in German) • Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main (in German) 	
Additional comments: Binding level of policy: Once set up, the regional land use plan is binding for the municipal authorities (like the existing “normal” local land use plans). Setting up such plan is voluntary, the municipalities decide, if they want to join forces and set up a regional land use plan within a regional planning community or if they keep the status quo and produce single “normal” local land use plan on their own.	
Information provided by: ILS, Dortmund, Germany	Date: 03.12.2008

B8	Land Use Development Plan	
Applied in: all parts of Ireland	Country: Ireland	Produced by: Planning authorities, Country Councils
Type of policy: plan	In force since: required since 2000, renewed every 5 year	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>Land use development plans set out the policies for new development in a given area and zoning plans to show where there will be a presumption in favour of certain types of development. Development plans must contain objectives related to the zoning of land; the provision of infrastructure, including transport infrastructure; the protection of the environment and the built heritage; the integration of planning with the needs and characteristics of the community; the protection of landscape and views; and the provision of leisure and other amenities. They have to take into account national policy and guidance when they are drawn up, which can include specific requirements with regard to transport.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Development plans are a means of using the land use planning system to meet the general objective of sustainable development, as required in the Planning and Development Acts 2000 and 2002. They are the principal means of governing the (re-)development of land in Ireland.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Every planning authority must have one.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Every planning authority has to have a development plan. Every development plan will not seek to integrate sustainable transport and/or MM with land use planning; however, some do, particularly those in large urban areas where there is regional planning guidance in place (e.g. Cork, Dublin).</p>		
Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? voluntary	
<p>Influenced by main policies:</p> <p>- see additional comments</p>		
<p>Effectiveness:</p> <p>Every two years planning authorities must produce a report to their politicians on progress on implementing the plan. However, there is no overall analysis of these progress reports that is publicly available.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • South Dublin Development Plan • South Dublin Development Plan Progress Report 2004-2006 		

Additional comments:

There is provision in the law for Development Plans to have sub-area local plans within them in areas of significant development scale or pressure. The various documents that should be taken into account when putting together a Development Plan include:

- [The National \(Infrastructure\) Development Plan](#) and [National Spatial Strategy](#).
- Regional Planning Guidance, where this exists (main urban areas only)
- [Sustainable Development, a Strategy for Ireland](#)
- [National Anti Poverty Strategy](#)
- [Guidelines on Local Agenda 21](#)
- [National Climate Change Strategy](#)

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

17.12.2008

B9	Cantonal Structure Plan (<i>Kantonaler Richtplan</i>)	
Applied in: all Swiss Cantons	Country: Switzerland	Produced by: Spatial Planning Department of the Cantons
Type of policy: plan	In force since: 1979	Level of application: regional level
<p>Content:</p> <p>According to the federal Law on Spatial Planning (<i>Bundesgesetz über die Raumplanung</i>), the cantons have to draw up a so-called structure plan, which is subject to approval by the Federal Council. As pre-requisite the Cantons define first how they envisage spatial development in their area. This in form of guidelines of the spatial development according to the federal objectives and spatial planning principles. The guidelines include among others the desired urban and transportation development in a time-frame of 10 years. The structure plan itself, which is composed by text and maps, is in a way the operational instrument, which defines how and with which measures the desired spatial development will be achieved. Normally the structure plan consists of several parts: the urban and landscape development plan and the transport plan are always part of it. With regard of transport the structure plan has to describe (by text and with maps) among others the street and railway network of overriding importance and the existing public transport offer within the area. Among others it has also to define the principles of accessibility with public transport (density of network and stops, frequencies) of urban areas in general and concrete developments in detail.</p> <p>The cantonal structure plan also contains instructions on how to proceed: for example, it may be specified how communes should proceed when designating a building zone in accordance with the requirements of federal law, where and when adjustments of the size of building zones are necessary. The cantonal structure plan is therefore not an outline of a “desirable final state” of the cantonal territory, but a process plan for co-ordinating and steering the next stages of spatial development already underway. The map therefore does not constitute the main instrument of the structure plan, but serves to clarify and define the content of the structure plan. The structure plan are constantly adjusted in line with developments (“updated”) and revised at least every 10 years.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The structure plan is the one of the planning instruments which helps to achieve the aim of spatial development stated in the Law on Spatial Planning, which is in force since 1979.</p> <p>Its <i>primary aim</i> is the <i>economical use of the limited land area</i>. The importance of this aim can be understood better if one considers that only 30 percent of the small country area (42,000 km²) is suitable for intensive use by people.</p> <p>The <i>second aim</i> of Swiss spatial planning is the <i>co-ordination of all activities with spatial impact</i> carried out by the federal, cantonal and communal authorities. All activities have spatial impact if they change land use or settlement of the country or are intended to maintain these. The “appropriate land use” and “ordered settlement” laid down in the Federal Constitution requires such co-ordination.</p> <p>The <i>third aim</i> demand that the activities of the authorities which have spatial impact be orientated towards a desired spatial development. The spatial planning concept which this requires is laid down at federal level in the “Swiss Planning Policy Guidelines” with the related implementation programme and at cantonal level in the corresponding “Spatial Development Guidelines” and structure plans. An important element of planning policy expressed there is the orientation “<i>towards decentralised concentration</i>”, i.e. a network of compact settlement areas of different sizes. At federal level this is described as an “interlinked system of towns and rural areas”.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>All 26 Cantons have structure plans, where the desired urban and transport development and the measures to achieve has to be stated.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The need of integration and coordination of land-use and transport planning is a condition and the way how it is done has to be showed in every structure plan. But how strong this is applied and leads for example to a development of new areas along the existing public transport areas differs from Canton to Canton.</p>		

Targeted at: planning authorities	How binding is the policy? mandatory
Influenced by main policies:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) 	
Effectiveness:	
<p>So far no monitoring system exists on national level which could tell, how far the stated integration between urban and transport development within the structure plans of the cantons is effective in terms of sustainable urban development. In general Cantons with high concentrations of inhabitants and working places (like Berne, Basel, Geneva or Zurich) apply the integration much stronger than other Cantons. A very advanced canton is Berne, which has defined within the structure plan so-called "concentrated development areas of cantonal importance" along the axes of regional S-Bahn - system. The structure plan of the Canton of Zurich defines "that central areas of urban development as well as important sites for leisure have to be provided with attractive connections into the public transport network." With regard to the regional S-Bahn – system the structure plan states that "the accessibility of development areas that lie further than 400m from an S-Bahn stop must be guaranteed by additional bus and tram services". Furthermore it is written that "public transport stops have to be reachable in a good way by foot or by bike."</p>	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> • Law on Spatial Planning, 1979 (in German) • Structure plan of the Canton Berne (in German) • Structure plan of the Canton of Zurich (in German) 	
Additional comments:	
none	
Information provided by: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 28.11.2008

B10	Cooperation between spatial planning and transport planning offices within the administration of the Canton of Aargovia	
Applied in: Administration of Aargovia	Country: Switzerland	Carried out by: Department for construction, transport and environment of the Canton of Aargovia
<p>Content:</p> <p>9 offices compose the Department for construction, transport and environment of the Canton of Aargovia. Thereby the offices for transport planning and spatial planning are included. Since 1997 the co-operation between the offices is standardised through a model called "<i>Verwaltungsinterne Koordination (VIK)</i>", which means "coordination within the administration". For every issue which tackles different offices, like for example the approval of local land use plans, the approval of amendments of the cantonal structure plan or also the elaboration of plans and projects in transport and land use planning of cantonal importance the VIK procedure comes to act. Taken the example of the approval of the communal land use plans the spatial planning office has the leading role. The office checks first the land use plan under the aspect of the requirements of spatial planning defined in the cantonal structure plan and the Law on Planning and Construction of the Canton. Then it submits the land use plan to the transport office. The transport office checks the plan under the point of view of the transport requirements defined also by the structure plan and the Cantonal transport plan. Sometimes other offices have to be involved like the office for environment. All the statements and requirements for amendments are included by the leading office in a document destined to the tackled municipality. The check made by involved offices has to be done within one month. Then as a final step the representatives of tackled offices have a meeting. If there are existing diversities in the comments of the single offices they have to be solved during the meeting.</p> <p>To further assure that the coordination of the different requirements of land use, transport and environmental planning is taking place, the Canton has defined since 2006 a new working position. The assigned expert has to coordinate all relevant aspects of integration of transport and land use planning projects where the Canton has to play a role. The work profile defines that the coordination between the two offices has to be assured in an early stage.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The VIK procedure and also the new work place was installed to assure that all requirements of transport and land use planning are considered in a early stage within the fields of work of the administration.</p>		
<p>Breadth/depth of integration:</p> <p>The installed standardised procedure of co-ordination between the land use planning and transport planning office tackles all projects within the Department where an integration of land use and transport planning is needed.</p>		
<p>Consistency of functional integration:</p> <p>The procedure is strongly applied as described in the section "content".</p>		
<p>Other policies from other levels of government that influenced setting up of functional integration (if any):</p> <p>none</p>		
<p>Effectiveness:</p> <p>see information in the former sections</p>		
<p>Information sources:</p> <p>Personal information from employees of the Department</p>		
<p>Additional comments:</p> <p>none</p>		
<p>Information provided by:</p> <p>synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland</p>		<p>Date:</p> <p>28.11.2008</p>

B11	Cooperation between regional transport and regional planning in Southeast Scotland	
Applied in: Southeast Scotland/Edinburgh region	Country: United Kingdom	Carried out by: local authorities
Content: The Edinburgh and Lothians Structure Plan (ELSP), the current regional plan for the Edinburgh region, was put together by planners and transport planners working together, and a land-use transport interaction model (LUTI) was used to model the effects of various land use scenarios on transport, and vice versa. This led to decisions about the location of new development in order to reduce its impacts on the road network and to support the use of public transport for trips to work and shopping, and from new housing. The new City Region (structure) plan (currently under development to replace the ELSP) is being developed by a team located in the same office as the regional transport body, SESTRAN. The purpose of this is to increase the transport input to the City Region plan - although the areas covered by it and by SESTRAN are different!		
Main objectives and reasons for implementation: The structure plan procedure and the co-location of the organisations was an attempt to ensure that all requirements of transport and land use planning at the regional level are considered together, rather than land-use decisions being made and transport having to adapt to those.		
Breadth/depth of integration: This affected the structure (regional) plan and can be seen in the way it concentrates main employment centres in areas that are capable of being (relatively) well-served by public transport; its effect on the new regional (City Region) plan is unknown as the collocation of the two organisations is a new thing.		
Consistency of functional integration: unknown		
Other policies from other levels of government that influenced setting up of functional integration (if any): <ul style="list-style-type: none"> • SPP17, the Scottish version of PPG13 		
Effectiveness: The co-working has had some influence on the shape of the Edinburgh and Lothian Structure plan - in particular, how major development areas are identified in relation to transport infrastructure.		
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Edinburgh and Lothians Structure Plan 		
Additional comments: none		
Information provided by: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom		Date: 29.01.2009

Anhang II: Beispiele für Strategien und deren Anwendungen zur besseren Integration von MM in das Baugenehmigungsverfahren neuer Bauvorhaben


Annex II: Integration of Mobility Management at new developments

The following case studies provide examples of existing policies which encourage the integration of Mobility Management at new developments during the planning and/or building permission process.

<i>Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Applied in</i>	<i>Country</i>
C1	Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process	Canton of Aargovia	Switzerland
C2	Lloyd District Partnership Plan	Portland	USA
C3	MAXIMA (free bus service to shopping centre)	Vilnius	Lithuania
C4	Business Park Goudse Port	Gouda	Netherlands
C5	Technology Park “Phönix West”	Dortmund	Germany
C6	Urban Development of Aspern Seestadt	Vienna	Austria
C7	Parking regulation of the municipality of Cham	Cham	Switzerland
C8	Planning Policy Guidance 13 (PPG13), S106 planning obligations and planning conditions	England	UK
C9	Addenbrookes Hospital	Cambridge	UK
C10	Car Free Housing	Hamburg	Germany
C11	Gartenstadt Siedlung Weißenburg (Car-free housing project)	Münster	Germany
C12	Access Contingent Model	Zürich	Switzerland
C13	Sihlcity, multifunctional development	Zürich	Switzerland
C14	Environmental Management Act	Netherlands	Netherlands
C15	De Telegraaf newspapers	Amsterdam	Netherlands
C16	Environmental Impact Assessment Procedure	Switzerland	Switzerland
C17	Traffic Impact Assessment Study	Spain	Spain
C18	Environmental Quality Standards in the Environmental Code	Sweden	Sweden
C19	The “City entrance” project	Malmö	Sweden
C20	Maximum parking standards	England	UK
C21	Cork City Development Plan Section 49 Policy T12	Cork City	Ireland
C22	Swiss Normative on Parking Standards	Switzerland	Switzerland
C23	Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan	Maribor	Slovenia
C24	Parking regulation of the City of Krakow	Krakow	Poland
C25	Parking Regulations and Parking Pay-Off in North Rhine –Westphalia	North Rhine -Westphalia	Germany
C26	Gelre Hospitals	Apeldoorn, Zutphen	Netherlands
C27	Spatial Development Plan and Local Spatial Development Plan	Krakow	Poland
C28	Irvine Spectrum Business Park Development Trip Reduction Program	Irvine	USA

C1	Integration of Mobility Management recommendations in the building permission process	
Applied in: Administration of the Canton of Aargovia	Country: Switzerland	Produced by: Department for Transport of the Canton of Aargovia
Type of policy: procedure	In force since: 2008	Level of application: Regional level
<p>Content:</p> <p>The Department for Transport of the Canton of Aargovia is involved in the building permit procedures of requests which have to pass the evaluation also on the Cantonal level. Therefore the related body within the cantonal administration includes the Department for Transport in order to check if a request of a building permission fulfils transport related issues defined by the cantonal structure plan and the law of planning and construction of the canton of Aargovia.</p> <p>The Department for Transport is very active in the field of Mobility Management. It forms part of the official transport strategy of the canton. Since 2008 the Department has installed a Mobility Management platform called <i>aargaumobil</i>, which is carried on the base of a mandate by two Mobility Management experts on the one hand and by persons from the cantonal administration on the other. The duties of <i>aargaumobil</i> include consulting activities in the field of Mobility Management towards municipalities and private companies. A special issue of <i>aargaumobil</i> is also to include as much as possible recommendations on MM to developers which are planning to construct new buildings.</p> <p>This fact has lead to the consequence that all the requests for building permission which have to be controlled by the Department for Transport and have a request of more than 60 parking spaces, will also be checked by <i>aargaumobil</i>. In those situations where it makes sense, recommendations (and sometimes) obligations to include Mobility Management are given.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The reason for the implementation of this procedure was to assure from the early beginning the inclusion of Mobility Management in the building permit process, sometimes in terms of advices and sometimes in terms of request.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The procedure is applied only in the Department of Transport of the Canton.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Every request for building permission of a development with more than 60 parking spaces is judged also under the perspective of site bases Mobility Management.</p>		
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>voluntary</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Every kind of development of which the request of building permission has to be checked by the Department for Transport of the Canton of Aargovia.</p>		
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>building permission process</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <p>Transport Strategy of the Canton of Aargovia, 2006 (in German)</p>	
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Since the implementation of the procedure (early 2008) recommendations on Mobility Management have been included in 10 requests for building permission which had to be checked by the Department.</p>		
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobility Management Platform <i>aargaumobil</i> (in German) 		

Additional comments: none	
Information provided by: synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland	Date: 19.12.2008

C2	Lloyd District Partnership Plan	
Applied in: city of Portland	Country: United States	Name of the developer: Association of landowners within the Lloyd District
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 1994
<p>Description of the development:</p> <p>The Lloyd District is located just east of Portland's Central Business District in the heart of the city. The area comprises 275 acres and currently employs just over 21,000 employees (2005). Approximately 650 business and 1,000 residential units are located within the Lloyd District boundaries. Up until 1990, the construction of parking wasn't subject to any regulation. Commercial real-estate development space was bountiful and parking was free of charge for car users within the district. In addition the area was not well served by public transport which led to a mode-split of less than 10 % in favour of public transport. The forecasts on employment growth undertaken in the mid-1990's predicted a doubling of growth in the coming years and, consequently, a severe increase in the levels of traffic congestion. This led to the conviction that the district's mobility patterns should have to be more effectively managed. In 1994 the <i>Lloyd District Partnership Plan</i> with the city of Portland, the landowners and the TriMet (regional public transport company) was established with the following main goals: Enhance the Lloyd District commuters' mode-split share of public transport users from 10 % (1994) to 42 % (2015). Reduce the Lloyd District commuters' mode-split share of drive-alone car users from 72% (1994) to 33% (2005).</p>		
 <p>Source: Lloyd TMA</p>		
Type of applied process: •	Main public authorities involved in the process:	
	<ul style="list-style-type: none"> • City of Portland • TriMet (regional public transport company) 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>ECO (employee commute option) Rule of the State of Oregon (since 1995): Requires that all employers in the Portland metropolitan region with 50 or more employees to implement programs to reduce employee drive alone trips. The program requires that each business in the region develop a trip reduction plan, receive State approval of the plan and measure and report progress toward achievement of that plan.</p>		
<p>Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:</p> <p>The Lloyd District Partnership Plan is a programme with several measures. Among others the key points of the plan (committed by the 3 partners) where: Improved public transport service to the area, improved access and amenities for biking and walking, maximum parking ratios for new office and retail development, managing and limiting the supply of parking spaces on large surface parking lots, agreement by the private sector to support and implement employee public transport subsidy programs, establishment of a private sector funding program through formation of a Business Improvement District (BID), creation of the Lloyd Transport Management Association (LTMA) that acts as a forum and catalyst to implement the plan, sharing of parking meter revenues through the LTMA to support transportation and parking services within the Lloyd District, development of a plan for installing parking controls and parking meters in the district to eliminate free and off-street commuter parking spaces. Infrastructure measures are financed by the State of Oregon in the framework of the Business Energy Tax Credits (BETC) (targeted to businesses investing in sustainable mobility solutions).</p>		

Knowledge of the end-user:

New businesses which are settling down in the Lloyd District Area can become member of the LTMA without paying any membership fee. In 2007 the LTMA has 71 member businesses representing approximately 9'000 employees.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Public Transport Store	employees, clients, visitors	in act	TriMet, LTMA	LTMA
PASSport (discounted annual public transport pass)	employees in Lloyd District	in act	TriMet	LTMA
bicycle racks and storage lockers	employees in Lloyd District	in act	BETC (State of Oregon)	LTMA
reserved on-street parking for carpooling	employees in Lloyd District	in act	city of Portland	LTMA
emergency ride-home service	employees in Lloyd District	in act	TriMet	TriMet
awareness rising activities	employees in Lloyd District	in act	LTMA	LTMA
marketing activities	in- and outside Lloyd District	in act	LTMA	LTMA

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The LTMA maintains a program staff of 3 persons. There are 5 standing committees (with representatives of the companies located in the district) at work on projects and programs. All serve under the oversight of the Board of Directors. The annual budget for covering the costs of operation (not infrastructure investments) is around \$ 250,000. The funding is received from BID (tax rate on the value of every commercial building), parking meter revenues (51 % of the whole district amount), commissions (3 % on the sale of transport tickets in the transportation store located in the district) and grants from the regional government.

(Envisaged) effects:

- Transport: drive alone trips: 60 % (1997) to 42 % (2007); public transport trips: 21 % (1997) to 38 % (2007)
- 1,902 t of CO₂ saved (in 2006)
- 210,000 gallons of gasoline saved (in 2006), resulting in annual savings of approx. \$ 627,000

Information sources:

- [Website Lloyd TMA](#)

Additional comments:


none

Information provided by:

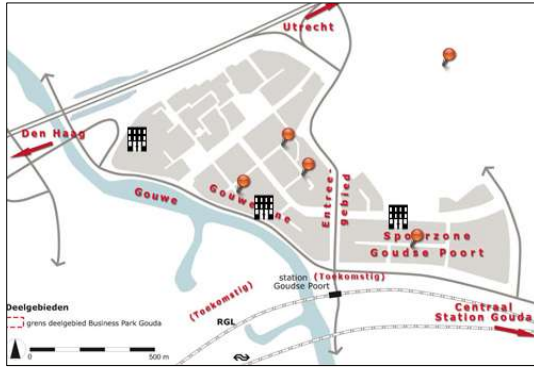
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:


16.10.2008

C3	MAXIMA (free bus service to shopping centre)	
Applied in: Cities of Vilnius	Country: Lithuania	Name of the developer: UAB MAXIMA LT
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 2000
<p>Description of the development:</p> <p>MAXIMA is a shopping centre, situated in the suburbs of Vilnius. It is still in the boundaries of Vilnius City Municipality, but the distance from MAXIMA to the nearest resident area is around 5 km, to city centre around 10 km. MAXIMA is one of the biggest supermarkets in Lithuania, selling all kinds of manufactured goods, there are some restaurants, bank offices and drugstores located in the same building too.</p> <p>MAXIMA can be reached only by private car using the motorway A1 Vilnius – Kaunas. That’s why the owners decided to have free bus from Vilnius to the shopping centre. Parking spaces had to be designed according to the Building Technical Regulation (BTR), which defines that one parking space has to be built for each 20 m² of the shopping centre hall area. There is no information if more parking spaces than required were built. According to BTR, 90 % of parking spaces were dedicated for visitors.</p>		 <p>Source: Maxima</p>
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detailed Site Development Plan • building permission process • technical project 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • city of Vilnius • Urban Development Department of the city of Vilnius
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>The developer took the decision to implement one of the Mobility Management measures in his initiative.</p>		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>Building of new site was object for negotiations, but more information about agreement between developer and municipality isn’t available. Planning conditions were prepared according to BTR valid at that time, which means that minimum of parking spaces, connection to motorway, basic requirements for engineering infrastructure and environment protection were set in this document. As far as it is known, there were no special requirements related to MM from the public authorities.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>No information available</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <p>No information available</p>		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
free bus service	employees and clients	in act	UAB MAXIMA LT	UAB MAXIMA LT
bus information in the Website (time schedules, routes)	clients	in act	UAB MAXIMA LT	UAB MAXIMA LT
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
No information available				
(Envisaged) effects:				
Social: Owners decided to run the bus first of all for the better comfort of the employees; positive feedback from the employees				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • MAXIMA Website (in Lithuanian) • MAXIMA's representative for press • Municipal enterprise „Vilniaus planas“ 				
Additional comments:				
•				
Information provided by:			Date:	
Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania			01.12.2008	

C4		Business Park Goudse Poort	
Applied in: city of Gouda	Country: Netherlands	Name of the developer: Municipality of Gouda	
Status of the development: building permission obtained	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: 2008 – 2016	
<p>Description of the development:</p> <p>Goudse Poort is located at the edge of the town of Gouda, close to the A12 and A20 motorways and within one hour travel distance from Rotterdam, Eindhoven or Arnhem. It is a long, narrow piece of land, about 2.5-3 km away from the railway station, which is served by 4 intercity and two local trains per hour. The business park is currently a mixture of manufacturing/warehousing and office functions, with 6,000 people working there. The aspiration of the municipality is to turn it into a modern business park, with only office functions, by 2015, and to double the number of staff. This strategy obviously depends on the existing non-office functions gradually moving away from Goudse Poort.</p>		 <p>Source: www.goudsepoort.nl</p>	
<p>The restructuring of the 160 acres area will result in ca. 120,000 m² of new office spaces; ca. 50,000 m² of retail businesses and an increase of employees: from 6,000 workers now to 12,000 workers in the future.</p>			
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • building permission process • “park management” 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Gouda • Province of South Holland 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>There are no particular policies at work here but a general desire to capitalise on Goudse Poort's excellent accessibility and to increase the number of jobs on the site. The local plan for the area was changed to limit parking for new businesses to 1 space per 50 m² and to include this as a condition of building permission. The Province of South Holland is also keen to promote sustainable transport for congestion reduction reasons.</p>			
<p>Content of the negotiation and influence in establishing Mobility Management measures:</p> <p>The majority of the developers and owners of the buildings and land at Goudse Poort negotiated an agreement about the pattern of its future development. This included agreement on the concept of central parking (a smaller number of spaces, centrally located rather than dedicated spaces for each building), and the inclusion of transport within “park management”, the service fee that landowners and occupiers pay for centrally-provided services at Goudse Poort. Normally park management covers only items such as the maintenance of common areas, but in the case of Goudse Poort, it includes transport. Further to this, employers pay for their employees to use the Goudse Shuttle, a regular bus service that links the business park to the main intercity station in central Gouda.</p>			
<p>Knowledge of the end-user:</p> <p>The Detailed Site Development Plan (<i>bestemmingsplan for Goudse Poort</i>), including commitments on parking standards, was developed in collaboration with major landowners at Goudse Poort and secured through a negotiated agreement. Knowledge by the municipality of the end-users' requirements is therefore high.</p>			

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Goudse Poort Express – shuttle bus links business park to main railway station	employees and visitors	in act	until 2007 by OPTIMUM2 project; thereafter by province and some employer contribution	park management association with province of South Holland
Mobility Card – various mobility services available on one card	employees	in act (for Goudse Poort Express only) until 1.1.2009	until 2007 by OPTIMUM2 project; thereafter by province and some employer contribution	as above, with consultancy support. Plan to put more mobility services on one card will not now go ahead.
cycle facilities to link site to rest of town	employees	in planning	Municipality	Municipality
public transport bicycle	employees	in act	Province, rail operator	Park manager for publicity; rail operator for bikes
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
This is now carried out largely by the park manager's office although prior to 2007 the Province of South Holland played a bigger role due to the subsidy and consultancy support available through the OPTIMUM2 project.				
(Envisaged) effects:				
no information available				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Goudse Poort website (in Dutch) • OPTIMUM2 cookbook 				
Additional comments:				
The Goudse Poort website states (Jan 2009) that due to the economic downturn the agreement between site owners/developers and the municipality and province regarding the future development of Goudse Poort has been abandoned.				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.01.2009	

C5		Technology Park "Phönix-West"	
Applied in: city of Dortmund	Country: Germany	Name of the developer: general: state owned development agency LEG in cooperation with city of Dortmund, single projects: different developers	
Status of the development: development in construction	Type of developer: private and public	(Expected Date) where development gets in use: some buildings are already in use, main area is planned to be developed until 2015	
<p>Description of the development:</p> <p>The site is located within the city area of Dortmund, about 5km to the south of the city centre. It is a brown field area with 150 years of steel production history, the first blast furnace came into use in 1852. The former industrial site is divided into two re-development areas (Phoenix-West closed down in 1998; and Phoenix-East closed down in 2001). They are located in close vicinity to the district centre of Hörde. The whole area of Phoenix-West has about 110ha. Thereof, 40 ha are reserved for commercial uses. The detailed site development plan (<i>Bebauungsplan</i>) identifies most of it as an area of the special use (<i>Sondergebiet</i>) 'technology park'. It will be developed as a business park. Therefore no housing is permitted (mainly due to potential limit exceeding noise exposure). On this special use area the land use is mainly restricted to 'future' technology industries, laboratories, offices and start-ups. The area is designed for attracting branches like micro system and nano technologies, production engineering, software development and other IT-industries and corresponding services. Furthermore there will be some smaller service, shopping and leisure / cultural facilities. Some former industrial buildings are listed (heritage-protected) and will be redecorated.</p>			
			
		<p>Source: PhoenixDortmund</p>	
Type of applied process: building permission process	Main public authorities involved in the process:		
	<ul style="list-style-type: none"> • City of Dortmund, Department for business development • City of Dortmund, Department for town planning and architectural control • City of Dortmund, Department for Transport 		
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Local Parking Charter (in German) • Detailed site development plan: <i>Bebauungsplan Hö-253</i> (not yet published or online available; draft version locally available) • Bauordnung NRW (in German) • Mobility concept & guidance for developers for Phoenix-West (<i>Mobilitätshandbuch Zukunftsstandort PHOENIX West</i>, editor: LEG Stadtentwicklung GmbH & Co.KG /Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt; 1. edition, Dortmund, June 2008) 			
<p>Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:</p> <p>Quite restrictive parking regulations within detailed site development plan, only a low number of on-street parking is planned. An indirect restriction of surface parking exists: due to regulations like building density or building lines only few ground level parking spaces can be build on the parcel itself. Alternatives are underground or multi-storey parking, but these would be expensive solutions. Offered alternatives within the city's mobility concept: the developers can (partially) pay-off parking spaces that cannot be built (then the public authority will built public parking garages) and/or they can set up a mobility concept for their business and implement MM measures. In this case, the need for parking will be reduced and therefore the public authority will suspend the duty.</p>			

Knowledge of the end-user:

The detailed site development plan and the mobility guidebook were produced without knowing the developers of the single parcels and buildings. The developer may not even be the user of the building. In consequence, the activities are seen sceptical by the developers yet known and the department of business development of the City of Dortmund.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
new bus lines	employees, clients,	planned	public transport company, city of Dortmund	public transport company
suspend duty to construct parking spaces in case of MM concept	developers	option for developers in negotiation process	City of Dortmund (consulting)	City of Dortmund
pre-defined measure: high quality bicycle parking to reduce number of car parking spaces	employees, clients,	option for developers in negotiation process	developers / tenants	Developers
pre-defined measure: shower & changing facilities – save one parking space	employees	option for developers in negotiation process	developers / tenants	developers / tenants

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

Handling the building permission process lies within the responsibility of the city's department for town planning and architectural control. Negotiations about the minimum number of requested parking spaces and the implementation of MM will be done with administrative assistance of the transport development department, and will be organised by the existing staff.

(Envisaged) effects: no information available

Information sources:

- [Dortmund Project \(in German\)](#)
- [City of Dortmund \(in German\)](#)
- Draft of the detailed site development plan (internal document: Stadt Dortmund 2007: Entwurf des Bebauungsplanes Hö-253 - Phoenix-West)
- results from ILS planning simulation within MAX

Additional comments:


Ref to "Status of Development": Despite of the fact that the corresponding detailed site development plan (Bebauungsplan Hörde 253 – Phoenix-West) is about to come into force in early 2009 (depending on the extend of public approval or disapproval of the existing plan), parts of the site are already developed (e.g. main road 'Konrad-Adenauer-Allee' and MST-factory). By end of 2008, beginning of 2009 it is planned to finish all basic (road) infrastructure as well as the decontaminating and restructuring of surfaces for those areas, which are designated for construction.

Information provided by:

ILS, Dortmund, Germany

Date:

03.12.2008

C6		Urban development of Aspern Seestadt	
Applied in: City of Vienna	Country: Austria	Name of the developer: Wien 3420 Aspern Development AG	
Status of the development: Development in construction	Type of developer: Public and private	(Expected Date) where development gets in use: The first phase for 7000 inhabitants is to be developed until 2015, estimated completion year: 2025	
<p>Description of the development:</p> <p>Vienna is developing a new city district – Aspern Seestadt – construction of which is planned to start in 2009, the first inhabitants will come in 2012. In 2025 the new district is to have 20.000 inhabitants and 20.000 jobs. The distance from the city centre is over 10 km, however, it will be connected to the city centre by underground from 2014 on.</p> <p>A Masterplan of the city was made in a concourse. The Masterplan was accepted in 2006 by the Vienna city government. It contains the aim to have a modal share of only 30% motorised traffic. However, there are no provisions for Mobility Management contained in the Masterplan. To close this gap, the consultant in charge was commissioned to develop a mobility guidebook in an interactive process with many stakeholders, including city planners, traffic planners, chambers of commerce and of labour, politicians and public transport companies.</p> <p>The developed mobility guidebook provides detailed guidance for the Aspern Seestadt development company on how to proceed during the coming years to achieve the high level goal of less than 30% motorised traffic. The process of developing the mobility guidebook through a series of workshops has resulted in broad support by all major stakeholders for very innovative Mobility Management and general sustainable transport measures. The workshops were conducted according to the methodology used within the MAX research project. This resulted in a joint development of for Vienna totally new measures. The process and the measures are exemplary for planning processes in Austria and beyond.</p>		 <p>Source: Aspern Development AG</p>	
Type of applied process: pre-development planning		Main public authorities involved in the process:	
		<ul style="list-style-type: none"> • Wien 3420 Aspern Development AG • Several municipalities of the city of Vienna 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVS 3.931 - <i>Stadtstrassen, Querschnitte, Querschnittsgestaltung von Innerortsstrassen</i> (Guidelines and regulations for road construction, Vienna, January 2001) • Garage law, City of Vienna (in German) • Master plan Traffic Vienna 2003 (in German) 			
<p>Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures:</p> <p>The process to make a mobility guidebook was carried out in a series of 5 full-day workshops, which had between 10 and 30 participants.</p>			
<p>Knowledge of the end-user:</p> <p>Detailed information on how to organise transport will be available for potential new inhabitants. At time of move-in, inhabitants will receive a Mobility Guidebook with all information on walking, cycling and Public Transport. With money of a “Mobility Fund”, all inhabitants will receive a PT-ticket for a period of at least one year to generate sustainable transport behaviour from the first moment. A Mobility Centre located directly in the middle of the housing area will be the main venue for all questions concerning Mobility for both, daily purposes and leisure needs.</p>			

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Reduction of parking spaces by 50 %	developers	Negotiation process	Wien 3420 Aspern Development AG	Wien 3420 Aspern Development AG
Integrated communication, marketing and Mobility Management concept	For developers, future inhabitants, future employers, future employees and schools	Planned	Mobility fund	Wien 3420 Aspern Development AG
Mobility Centre	future inhabitants, future employers, future employees and schools	Planned	Mobility fund	Wien 3420 Aspern Development AG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
<p>The Mobility Management activities are managed by the Wien 3420 Aspern Development AG. Co-operations with the public transport provider of Vienna (Wiener Linien), CarSharing.at guarantee a customer orientated outcome of all measures. In addition, the development AG negotiates with developers as well as with companies, developing a new business location, to reduce the parking spaces by half. With a big part of the savings of this “not-construction”, a “Mobility fund” will be fed with whom the first MM activities can be paid.</p>				
(Envisaged) effects:				
<p>Achieving ambitious modal split of overall generated traffic in a peripheral new city district:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40% Public Transport • 30% Cycling, Walking • 30% MIT (Motorised Individual Transport, mainly car) 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • Wien 3420 Aspern Development AG (in German) • Aspern Seestadt (in German) • Masterplan of the detailed site development plan (in German) • Mobility guidebook for Aspern (<i>MOBILITÄTSLEITFADEN für Aspern, die Seestadt Wien, Februar 2009</i>) (German, available at Wien Aspern Development AG and FGM-AMOR) 				
Additional comments:				
<p>This sort of strategy – putting mobility issues central – could even have been implemented in an earlier stage in the project – in that case the master plan might have looked quite different, the goals could have been even more ambitious.</p> <p>The methodology and the developed measures can be applied anywhere in Europe where there is the will to bring stakeholders and experts of varying disciplines to work together to achieve sustainable mobility.</p>				
Information provided by:			Date:	
FGM-AMOR, Graz, Austria			9.04.2009	

C7		Parking regulation of the municipality of Cham	
Applied in: municipality of Cham	Country: Switzerland	Produced by: Municipality of Cham	
Type of policy: law	In force since: 2007	Level of application: Local level	
<p>Content:</p> <p>The new parking regulation of the municipality of Cham includes an interesting article in favour of Mobility Management:</p> <p><i>If in a business zone (according to the communal land use plan) a new development foresees the construction of 50 or more car parking spaces a Mobility Management concept has to be delivered together with the request for building permit by the developer. The concept has to show how the use of alternative modes to car will be promoted. It has to include binding objectives therefore, relevant measures to achieve the objectives and a controlling instrument. The content of the concept is subject of a contract between the council and the developer and is part of the building permit (Article 9).</i></p> <p>The regulation also refers to car-free and car-reduced housing areas and to the application of access contingent models:</p> <p><i>The council is allowed to reduce the normal requirement of the amount of parking spaces (defined in the parking regulation) in case of "special circumstances". A reduction at planned car free or car reduced housing areas is possible as long the rules to be adopted are assured by contract and inserted in the cadastral register of the municipality... At developments used for business purposes the council is authorised in accordance with the cantonal authorities to fix a maximum of allowed car trips instead of the number of parking (Article 10).</i></p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In the last years the municipality was exposed to a increased development in terms of buildings. In order to keep negative impact in terms of traffic development under control the parking regulation was adapted. The inclusion of a new article referring on Mobility Management and car free / car reduced housing is an expression of political willingness to promote sustainable transport.</p>			
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since the new parking regulation came into force only in 2007 no request for building permission, where article 9 or 10 had to come into force, was submitted at the municipality.</p>			
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>see above</p>			
<p>Targeted at:</p> <p>Developers (public or private)</p>		<p>How binding is the policy?</p> <p>Mandatory</p>	
<p>Designated to which kind of development?</p> <ul style="list-style-type: none"> Article 9: business developments with a request of more than 50 parking spaces. Article 10: requests of "housing developers" where the amount of parking spaces is below the normal rate; business developments where the application of an access contingent model makes sense 			
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> building permit process 		<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> Building Law of the municipality of Cham, 2006 (in German) Planning and Building Law of the Canton of Zug, 1998 (in German) 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Both articles have a direct influence on the set-up of Mobility Management at the site level. Article 9 defines directly the need of a Mobility Management concept with defined objectives, measures to achieve the objectives and controlling instruments.

Article 10 is directly related to the number of parking spaces. Indirectly the construction of a car free / reduced housing area or the application of a access contingent model at business sites leads to the implementation of Mobility Management in order to manage the generated traffic in a sustainable way with a reduced number of parking spaces available.

Information sources:

- [Einwohnergemeinde Cham, Parkplatzreglement, 2007 \(in German\)](#)

Additional comments:

None

Information provided by:


synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

19.12.2008

C8	Planning Policy Guidance 13 (PPG13), S106 planning obligations and planning conditions	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: National Government (Ministry responsible for spatial planning)
Type of policy: guideline	In force since: 1994 (but modified since)	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>PPG13 deals with the location, mix and density of development; and with supporting transport measures for new development. It recommends that local authorities should secure travel plans (site based MM plans) from developers through the process of applying for building permission, and that they should use planning conditions and Section 106 planning obligations to secure financial contributions to off-site transport infrastructure and services, and to limit on-site parking at new developments. Under planning legislation since at least the 1970s, local authorities have had the legal power to impose conditions on the granting of planning permission and to enter into legal agreements (S106 obligations) with developers to secure more complex contributions. For example, a condition might require a developer to plant a certain number of trees within the development site before it becomes operational; an obligation could secure a financial contribution from the developer to the costs of providing a new school or community centre. Thus conditions and obligations are not necessarily transport-related and were not designed with transport in mind. However, they are used by some local authorities to secure MM. A condition, for example, could regulate the opening hours of a car park at a new development; an obligation could secure money to pay for a new bus service (for a number of years) or for a new junction to access the development, or for a site MM plan (travel plan) with specified targets and financial penalties for not achieving those. However, the legalities of using obligations in this way are not completely certain and some local authorities are reluctant to do so, but others use the law in this way.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>PPG13 helps to achieve the objectives of the current law governing planning in England, the Planning and Compulsory Purchase Act 2004. In this, local authorities have a duty to protect the environment in their planning activities. In addition, PPG13 is designed to assist the achievement of transport policy objectives, such as reduced congestion, greater social inclusion and a better environmental performance for transport. It is also intended to reduce pressure on greenfield land on the edge of towns, by focusing development more on brownfield sites in existing built-up areas.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>It must be taken into account to at least some extent in developing plans and making planning decisions.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Many authorities follow the advice in PPG13 to secure site based MM plans. However, the “strength” of the MM plans that they secure varies significantly from place to place because some will simply place a condition that a plan should be prepared before the site opens, whilst others will use conditions and obligations to specify the plan content, monitoring, penalties for non-achievement and to pay for necessary improvements off-site (e.g. new bus services). In less economically successful areas, developers may not be asked to prepare any plan, or the plan that they prepare will just be a formality.</p>		
Targeted at: Local and regional planning authorities	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Policy is targeted at all types of developments but consistency/severity of application perhaps at its highest in commercial and retail development, although location of housing also influenced by PPG13.</p>		

<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>Applied at building permission stage, backed up with policy in local plans that larger developments should have site MM plans.</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <p>Planning and Compulsory Purchase Act 2004</p>
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Strong influence – principal reason why MM at site level has been encouraged through the planning process since 1999 in England and Wales (and by similar guidance in Scotland).</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PPG13 • Section 106 planning obligations 	
<p>Additional comments:</p> <p>Existence of policy recognised in law; it is a secondary law, but as it is not codified it is applicable only as guidance. This means that its application is interpreted in relation to local circumstances, and if there is a good reason not to apply it, that is allowable. Hence although it has legal status it can be applied in various ways, or not at all, depending on the situation.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom</p>	<p>Date:</p> <p>04.12.2008</p>

C9		Addenbrookes Hospital	
Applied in: city of Cambridge	Country: United Kingdom	Name of the developer: Cambridge University Hospitals NHS Foundation Trust	
Status of the development: development in use	Type of developer: public	(Expected Date) where development gets in use: • -	
<p>Description of the development:</p> <p>Addenbrookes is a 27 hectare site, 3 km south of the city centre and on the very edge of the city, shared with the university and medical research council. Some 7,000 staff work there and the site generates over 18,000 vehicle trips each day. There are now 365 on-site buildings and car parks. The site has been growing since 1993 (when there were only 4,000 staff) and has been subject to a number of S106 agreements with the City Council (advised by the County Council, which is the transport authority) to manage transport impacts. The Hospital Trust's S106 obligations with the planning authorities committed it to a cap of 3,900 parking spaces and to reducing single occupant car commuters from 50 % of staff in 2000 to 45 % in 2005, using measures to be worked out between the various parties involved.</p> <p>The actual achievement was 38 % of staff driving alone in 2005. In 2004 a further S106 set a target for reducing patient/visitor trips by car from 90 % to 86 % by 2006.</p>		 <p>Source: presentation by travel coordinator (see below)</p>	
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • building permission process • S106 agreement • planning condition 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Cambridge • Cambridgeshire City Council 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • East of England Regional Spatial Strategy • Cambridgeshire Structure Plan • S106 planning obligations • PPG13 • Cambridge City Local Development Framework 			
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>Phased requirements to reduce car use to development by capping number of car parking spaces, managing car parking, charging for car parking, and improving alternative modes especially cycling, bus and links to park and ride. Measures have included revised bus networks, a new bus station, significant discounts on weekly bus tickets, links to the nearby park and ride site, parking charging and management (with ringfencing of income to spend on MM measures), cycle parking and showers and much improved off-site cycle links from the city to the site.</p>			
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>None</p>			

Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:

Lack of car parking; cost of developing new car parking; poor accessibility for staff and patients; road network was at capacity. If car use had continued as it was in 1993, additional development could not have been accommodated without massive investment in new roads and car parks which were politically and financially not acceptable. There was clearly a regulatory element to the MM measures at the site – the local authority had a policy and enforced it through the planning system – but the hospital itself also recognised that trying to run the hospital with most people getting there by car was just not going to work.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
bus station	patients, employees, visitors	in act	Hospital / bus company	Hospital / bus company
improved bus links	patients, employees, visitors	in act	Hospital / bus company	Hospital / bus company
bike parking and showers	mainly employees	in act	Hospital	Hospital
bike paths	mainly employees	in act	County council	County council
parking management / charging	patients, employees, visitors	in act	Hospital	Hospital
park and ride	patients, employees, visitors	in act	County council	County council

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

Employees travel coordinator runs the Mobility Management plan at the development; part of estates department, which also manages car parking. Significant senior management support.

(Envisaged) effects:

- share of employees driving alone to work: 74% (in 1993), 35% (in 2004)
- costs: self financing from parking charges (€ 1.10 per day in 2004)

Information sources:

- [Presentation by travel coordinator](#)
- [Minutes of Cambridgeshire County Council planning committee](#)
- [WHO case study](#)

Additional comments:

County Council investment in park and ride and cycling infrastructure off-site, and readiness of bus operator (Stagecoach, formerly Cambridge Bus) to work with Addenbrooke's have been important in achieving results. Gradual implementation of parking management important in gaining employee acceptance of policy.

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

01.12.2008

C10	Car-free Housing	
Applied in: City of Hamburg	Country: Germany	Produced by: State Government of Hamburg; Government Agency for Building and Transport
Type of policy: law	In force since: 2002	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>The State Building Codes (<i>Bauordnungen der Länder</i>) of the 16 German Federal States set the legal framework for the car-free housing projects. Most important for these kind of projects are regulations regarding the minimum number of required parking spaces, which are defined in the State Building Codes (exception: Berlin) and in the respective administrative rules (<i>Verwaltungsvorschriften</i>). In most states, the municipalities can or must set up local charters for detailed parking space regulations, which have to be fulfilled in order to get a building permission. Often, the opportunity exists to reduce the minimum number of parking spaces in case of good PT accessibility. Some States allow a further reduction if special requirements are met.</p> <p>The State of Hamburg defines parking regulations for car and bicycle parking spaces in its building code. The administrative rule (so called '<i>Globalrichtlinie</i>') defines this issue in further detail and gives numbers of car and bicycle parking spaces according to uses and sizes of buildings. Here, three different reasons for reducing the number of required car parking spaces are set: a reduced PT ticket for employees of business developments; a combined entrance and PT ticket for events (sport, culture) and a car-reduced or car-free housing project. In case of car-free housing, the development has to fulfil certain requirements like good PT accessibility, more than 30 accommodation units, a concept for avoiding car-use and a declaration of the residents, not to own a car. If these requirements are fulfilled, the regular amount of 1 parking space per accommodation unit can be reduced to 0.2 parking spaces per accommodation unit.</p> <p>Most state Building Codes basically allow car-free housing by not hindering them. It is important to point out, that car-free housing projects do not exist because of these regulations (there are no real pro car-free housing policies or regulations). Some of the actual regulations have been changed in the past years as a reaction to 'bottom-up' approaches for successful car-free projects. For a car-free or car-reduced area, there is often an organisation or association which closes an urban planning contract (<i>Städtebaulicher Vertrag</i>) with the city and guarantees that a minimal number parking spaces (e.g. for visitors) is sufficient. In most cases this organisation closes additional private contracts with either owners or tenants of the houses containing paragraphs which regulate the (non)ownership and usage of private cars.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>Those laws and regulations relevant for car-free housing weren't originally set up for fostering car-free housing projects. Car-free housing projects were not developed because of existing regulations but despite them. Today, some federal states adapted their laws and regulations for defining rules or creating better preconditions for car-free housing.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>See consistency of application of the policy</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Most regulations belong to the building law sector (all levels from federal to the municipal). Therefore the regulations in general are applied in various ways. Car-free housing projects exist, but are not very common. Detailed negotiations between the developers and the city are always needed for getting a building permission for car-free housing in new developments.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/or regional and developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	

Designated to which kind of development?	
Theoretically designated to all housing developments that need a building permission.	
Applied or applicable in which kind of process?	Influenced by main policies:
<ul style="list-style-type: none"> development of a Detailed Site Development Plan building permission process 	<ul style="list-style-type: none"> Car-free housing projects are generally bottom-up approaches
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:	
<p>The influence is indirect: There is no obligation to implement Mobility Management within the car-free housing developments. But the car-alternative modes play a central role in setting up the plans. Therefore, the location of the project, good public transport accessibility and good quality bicycle storage facilities are considered early in the development process and are included in specific regulations (e.g. the construction plans of the buildings). Car-sharing stations are in most cases included in the plans as well, in order to offer many alternative transport options to the inhabitants. In many cases, the respective association or the developer negotiate for special conditions e.g. for PT or car-sharing, thus some MM aspects are often included in the planning process in order to successful implement such car-free projects.</p>	
Information sources:	
<ul style="list-style-type: none"> Case study: Car-free living in Hamburg - Saarlandstraße (in German) Globalrichtlinie: 'Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze' HH (in German) State Building Code: Hamburg (in German) 	
Additional comments:	
Reference to binding of policy: Using the mentioned regulations for granting building permissions is mandatory; but there is no requirement to develop car-free housing projects.	
Information provided by:	Date:
ILS, Dortmund, Germany	04.12.2008

C11	Gartenstadt Siedlung Weissenburg (Car-free housing project)	
Applied in: city of Münster	Country: Germany	Name of the developer: Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH (WGM)
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: first construction stage in use since 2001; completion of whole project in 2012
<p>Description of the development:</p> <p>The car-free project "Gartenstadt Siedlung Weissenburg" covers an area of 3.2 ha and is located in the inner city area called "Geistviertel", only 2.5 km south of Münster's city centre. Many supply facilities are close-by and a car-sharing station is located at the edge of the development. Within the area a training centre is situated for people doing their civilian service for a special organisation. The main area is for residential use, a total of 196 accommodation units for car-free households shall be built on former military grounds. The flats are of various sizes, from 1 room apartments to 5 room flats. The first two construction stages with 70 and 60 accommodation units were ready to get in use in 2001 and 2003. The third and last one should be finished until 2012. All accommodation units are reserved for social housing.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>The development is connected with the city centre by a net of cycle paths; it takes approx. 10 min. Three bus lines with a frequency of 10 min are within walking distance. With a bus it takes about 15 min to main station and 7 min to the city centre.</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: center;">  <p>Source: WGM</p> </div> </div>		
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Building permission process • Detailed Site Development Plan • Urban planning contract (public private) 		<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • City of Münster • Local public transport provider
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • law: Bauordnung NRW (in German) • local charter: parking pay-off (in German) • Detailed Site Development plan: Weissenburg (in German) 		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>The municipality required 0.2 parking spaces per accommodation unit for the use for car-sharing vehicles and visitors. The implementation of a car-sharing offer was one of the requirements for the reduced number of parking spaces. This reduction is content of the Detailed Site Development Plan (<i>Bebauungsplan</i>) and the housing company "Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH" WGM closed an urban planning contract with the city in order to get the building permission. Tenants sign a private contract with the WGM, stating that they do not own and use a private car.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>Urban planning contract (<i>Städtebaulicher Vertrag</i>) including sections on urban design, car-free living and car-sharing. The WGM is responsible to secure the car-free project via private contracts and a car-sharing station with 8 spaces for car-sharing vehicles.</p>		

Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:

The competition "living without an own car" of the German federal state of North Rhine-Westphalia (NRW) influenced this car-free housing project. The local housing company WGM developed in cooperation with the City of Münster the first car-free housing project in NRW.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
car sharing	residents	in act	StadtteilAuto / WGM	StadtteilAuto
bike parking	residents	in act	WGM	WGM
public transport time tables located at entrances of the buildings	residents	in act	-	no information available

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The status of car-free households is secured by private contracts between residents and the housing company WGM. The households declare that they neither own nor buy a car. Those who do own a car lose the right to live in the quarter. An arbitration board decides about exceptions from this car-freeness, which may be granted for persons with handicaps or temporary professional reasons. The car-sharing organisation offers all tenants of the area a reduced membership fee.

(Envisaged) effects:

no information available

Information sources:

- [ADD HOME Case Study: Weißenburg](#)
- [information website: wohnen plus mobilität - case study \(in German\)](#)
- [residents: Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. \(in German\)](#)
- [housing company: Wohnungsgesellschaft Münsterland \(in German\)](#)

Additional comments:

None

Information provided by:

ILS, Dortmund, Germany

Date:

08.12.2008

C12	Access Contingent Model (<i>Fahrtenkontingent Modell</i>)	
Applied in: City of Zurich	Country: Switzerland	Produced by: Transport Planning Department, city of Zurich
Type of policy: planning instrument	In force since: 1999	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>The Access Contingent Model defines the maximum number of car trips which are allowed to be generated from a development respectively from the different types of utilisation allowed. The calculation of the allowed car trips starts from the number of allowed parking spaces defined in the parking regulation of the city of Zurich. Compared to the parking regulation the Access Contingent Model does not regulate the utilisation of the parking spaces. This allows certain flexibility in the management of the parking spaces within a pre-described limit of car trips per time period. The maximum number of allowed car trips is calculated on the base of following factors: the maximum number of car parking spaces according the parking regulation of the city (which includes the quality of accessibility of the area with public transport), the specific trip potential per type of utilisation (number of trips which a specific use generates per a certain time period), the capacity of the road network in the surroundings of the development area and the specifications concerning air and noise emissions defined by the Environmental Law. The Access Contingent Model has to be assured with an organisation scheme installed by the developer/landowner and includes the monitoring of the trips, the parking management and the reporting procedure. The controlling has to be done periodically by an independent institution that reports to the Transport Planning Department of the city of Zurich. In case that the maximum number of trips is exceeded sanctions can be applied. First, infrastructural or organisational measures have to be implemented do these additional measures not guarantee that the maximum number of allowed car trips can be maintained the public authority has the duty to act according the rules defined in the parking regulation of the city. This can be to re-distribute the parking spaces to the uses of the development or to reduce the overall number of allowed parking spaces.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The main objectives and reasons for the implementation of the Access Contingent Model are:</p> <ul style="list-style-type: none"> • To allow development in dense urban areas, already saturated with traffic, • To control the environmental effects of large buildings/real estate developments, • To allow flexible and multi-use of parking spaces, • To keep car traffic volume under control by defining the maximum number of car trips. <p>With the application of the Access Contingent Model a contingent of allowed car trips is already defined in the planning phase and for the overall development. The trip contingent can be claimed stepwise as partial limit according to the progress of realisation of the overall development. Consequently the developer has not to appeal for parking space permission every time a part of the development is getting in use. The model allows furthermore verifying the compatibility of large and traffic intensive developments with regard to the capacity of the existing road network on the one hand and on the environment on the other.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since 1999 the Access Contingent Model is applied at new developments that fulfil certain preconditions (see below).</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Once decided by the public authority that a certain development fulfils the necessary preconditions the model is strongly applied.</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	


<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Following main preconditions for the application of the model must be fulfilled:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Access of the development by car must be controllable (limited number of access and exit points), • Development area is well connected with public transport, • Clear information about the future mix of uses of the entire development, • More than 150 parking spaces or more than 2000 car trips per day generated from the development, • Uses with high demand on parking spaces at peak hours, • Wide mix of uses and high density of uses. 	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan (recommended) • building permission process (to be defined case by case) 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking regulation of the city of Zurich, 1996 (in German) • Federal Law on Environment, 1983 (in German)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>The application of the Access Contingent Model has an indirect influence on the set-up of Mobility Management measures. In order to assure that the number of allowed car trips are not exceeded a (paid) parking management scheme often is applied. This is done either by the developer itself or by tenants or owner of buildings which have received a contingent of allowed car trips (defined in a contract with the developer). Furthermore the tackled developments are always well accessible with public transport. So further financial incentives like Job-Tickets and information will help to promote the use of public transport at employees and clients. Often the developments have also an extended amount of bike parking at disposal of employees and clients.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt, Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich (Editors): Fahrtenmodell - eine Planungshilfe, Zürich, 2007. (in German) 	
<p>Additional comments:</p> <p>It is not mandatory for the public authority to apply the Access Contingent Model at every new development. But once it is applied due to the impact of the new development would be too negative in terms of car traffic and environmental effects, it is mandatory for the developer. The defined requirements (number of trips, organisational scheme, sanctions) are fixed in a contract between the public authority and the developer. The contract is a part of the building permission or the Detailed Site Development Plan.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland</p>	<p>Date:</p> <p>16.10.2008</p>

C13	Sihlcity, multifunctional development	
Applied in: city of Zurich	Country: Switzerland	Name of the developer: Karl Steiner AG, Zürich (now Sihlcity AG: Association of owners of Sihlcity)
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: since 2007
<p>Description of the development:</p> <p>Sihlcity is a multifunctional development composed by several buildings in the city of Zurich. On around 97,000 m² ground floor space different uses like retail, services, culture, cinema, hotels, fitness, wellness and few housing are located. Sihlcity has around 19,000 visitors per day and 2,300 working places.</p> <p>The development is placed outside of the city centre nearby one important highway ending at the city of Zurich. The development is also well connected to the regional train system (the railway stop is located at one of the main entrances of the area) and to the local public transport system (one bus and two tramway stops are located nearby the area). The area has furthermore a recreational function for the neighbourhood which is a mix of working and living area. The overall number of parking spaces at Sihlcity is 850, which means 1 parking per 110m² ground floor space.</p>		 <p>Source: Sihlcity AG</p>
Type of applied process: Building permission process	Main public authorities involved in the process:	
	<ul style="list-style-type: none"> • Department for building permission of the city • Transport Planning Department of the city • Environmental Department of the city 	
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:		
Access Contingent Model of the city of Zurich		
Requirements from the public authorities:		
Within the process of getting a building permission different transport solutions were fixed legally by contract: number of parking spaces was fixed on 850 and the parking had to be taxed, 600 bike parking spaces and a home delivery service by bike had to be installed by the landowners, and they were imposed to finance the improvement of a tramway line and a bus line for the first two years of operation. Furthermore an Access Contingent Model was requested, allowing the generation of maximum 8,800 car trips per day (to achieve after 5 years).		
Additional agreements between authorities and developer:		
See requirements from the public authorities		
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:		
Mobility Management measures like paid parking and the installation of a bike home delivery service were imposed by the public authority. As a consequence the association of owners of Sihlcity implemented further measures like information services on the Web-Site about the accessibility of Sihlcity with all type of modes and no parking allowances for the employees of the shops within the development.		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
paid parking	clients	in act	-	Sihlcity AG
restricted distribution of parking permits	employees	in act		Sihlcity AG
tramline extension	clients, employees	in act	public transport company, Sihlcity AG	public transport company
bus line extension	clients, employees	in act	public transport company, Sihlcity AG	public transport company
home delivery service by bike	clients	in act	private provider (subsidised by public authority)	private provider
bike parking	clients, employees	in act	Sihlcity AG	Sihlcity AG
accessibility information on Website	clients, employees	in act	Sihlcity AG	Sihlcity AG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
<p>The number of generated trips is regularly monitored and reported by the Sihlcity AG to an independent organisation which controls the reported numbers and informs the public authority about the ongoing development of car trips. The most of the indicated Mobility Management measures are organised by dedicated persons within the Sihlcity AG.</p>				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> Mode-Split of clients: around 70% are visiting Sihlcity without a car 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> Transport Planning Department of the City of Zurich: Mobilitätsmanagement - Fahrtenmodell Sihlcity, presentation at the salon de la mobilité, Neuchâtel, Switzerland, 2007 (in German) Website Sihlcity (in German) 				
Additional comments:				
None				
Information provided by:			Date:	
synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland			16.10.2008	

C14	Environmental Management Act (<i>Wet Milieu Beheer</i>)	
Applied in: Netherlands	Country: Netherlands	Produced by: National Government (Ministry responsible for environmental and spatial planning)
Type of policy: law	In force since: 1993	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>The Environmental Management Act (“Wet Milieubeheer” or EMA) of 1993 is meant to “protect the environment”. This broad interpretation includes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Improvement of the environment, • Promoting the suitable removal of waste materials, • Promoting efficient use of energy and raw materials, • Reducing the harmful effects on the environment of individual and goods transport within cities. <p>Under the terms of this act, approximately one quarter of Dutch companies must receive an environmental permit in order to operate. They are selected because of their larger than average environmental impacts. To receive the permit, they must fulfil the requirements of the EMA. The act states that within the framework determined by the competent authorities, the companies themselves are responsible for the reduction of their environmental impact. Companies can take responsibility for the reduction of their environmental impact by, for example, measuring the impact of their operations and drawing up a plan to reduce it (much in the same way MM plans comprise both diagnostic and action phases). Such diagnoses and action plans may also focus on specific environmental aspects, such as: energy-saving and transport management.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The law is intended to put responsibility on companies for taking reasonable steps to reduce their environmental impacts. To expand, change location or simply to carry on operating, companies have to obtain a triennial permit from local authorities, based on an application that demonstrates how environmental impacts will be mitigated and minimised. This could be interpreted to include the impacts of transport to, from and at the site, although only the City of Amsterdam ever interpreted the law in this way. MM was not specifically mentioned in the law – its definition of environmental impacts was much broader, to permit the companies themselves some flexibility in selecting their most significant impacts.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The environmental law is applied by municipalities and occasionally provinces right across the Netherlands.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>With respect to transport, the use of the environmental law to regulate in favour of MM is very rare. The only example of the use of the law to require MM by companies is in Amsterdam.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>The law did apply to larger companies in all sectors. Since 1/1/2008 it has been reduced in scope, so that only companies with significant environmental impacts need to apply it. This definition excludes almost all service industry like banks or shops.</p>		

<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>The application for the environmental permit is required for companies to continue operating and if they are planning to increase in size or move location – but only for those companies now required to apply for an environmental management permit (see above, re the change in the law on 1/1/08).</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Netherlands Environmental Law (in Dutch) • Netherlands Environmental Law 1/1/08 modification (in Dutch)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Potentially strong influence but in practice minimal (except in Amsterdam) because most local authorities chose not to interpret the law to cover transport to, from and at the site, as they did not want to be seen to be over-regulating, at the possible risk of deterring investment in their area.</p>	
<p>Information sources:</p> <p>see main policies influencing the law</p>	
<p>Additional comments:</p> <p>In 2000, the Dutch government published a document called “The environmental law and Mobility Management”, which supported the idea of using the law to cover MM for at least larger trip generating uses – those with more than 100 staff, for example. In 2004, there was a motion in Parliament to extend the law to explicitly include reference to MM. However, this was rejected on the grounds that the competent authorities (i.e. local authorities) should have the flexibility to interpret the law for their areas, and also because work was already underway to simplify and reduce the regulatory load on companies from the Environment Ministry's various regulations.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom</p>	<p>Date:</p> <p>16.10.2008</p>

C15	De Telegraaf newspapers (production site)	
Applied in: city of Amsterdam	Country: Netherlands	Name of the developer: De Telegraaf Newspapers
Status of the development: development in use	Type of developer: private	(Expected Date) where development gets in use: in use at this site since at least 1995
Description of the development: <p>De Telegraaf is one of the largest newspapers in the Netherlands. It is part of the Telegraaf Media Group (TMG), based at a very accessible site (by both public transport and road) on a business park around 800 m from Sloterdijk station in the west of Amsterdam, en route to Schiphol airport; there is also ample free parking (around 1 space per employee!). The office and plant employs 2100 people in editing, marketing, sales, administration and printing/dispatch. In 2001 TMG applied to the municipality for the periodic renewal of its environmental permit – it was one of those organisations in the Netherlands required under the 1993 Environmental Law to obtain an environmental permit from the local municipality to continue to operate. Thus this was not something that was part of the planning process – it applied to a continuing operation. That said, many new, relocating and expanding organisations were (until 1/1/08) also required to obtain such a permit. In the case of TMG, Mobility Management was a condition of the granting of the permit. However, this requirement did not extend to the specification by the municipality of specific Mobility Management measures.</p>		 <p>Source: Gemeente Amsterdam</p>
Type of applied process: <ul style="list-style-type: none"> • application for replacement environmental permit • environmental permit required for operation of existing site – not part of the planning process per se 		Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • city of Amsterdam
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: <ul style="list-style-type: none"> • 1993 Netherlands Environmental Act (Wet Milieubeheer) as interpreted by City of Amsterdam (in Dutch) 		
Requirements from the public authorities: <p>TMG was required to carry out an assessment of its accessibility, current travel patterns, specify MM measures already in use and planned measures, covering commuters, visitors, business travel and freight/deliveries.</p>		
Additional agreements between authorities and developer: <p>None</p>		
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures: <p>For TMG accessibility was not a problem so in fact the main objective for the management was to keep the costs of any MM measures as low as possible.</p>		

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
cycle plan	employees	under consideration	municipality	municipality and TMG
car pooling	employees	in act	TMG	TMG
public transport travel info and personalised advice	employees	in act	TMG	TMG
route descriptions	mainly employees	in act	TMG	TMG
business travel measures to cut costs	employees	in act	TMG	TMG
freight transport – Eco-Driving training	employees		TMG	TMG
flexible working pattern	employees	in act	TMG	TMG
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
About five person months were invested by TMG in setting up the plan, which was then run by the company's environmental coordinator.				
(Envisaged) effects:				
no information available				
Information sources:				
Slimreizen.nl (in Dutch)				
Additional comments:				
None				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.12.2008	

C16	Environmental Impact Assessment Procedure (<i>Umweltverträglichkeitsprüfung</i>)	
Applied in: Switzerland	Country: Switzerland	Produced by: Federal council
Type of policy: law	In force since: 1983	Level of application: All levels
<p>Content:</p> <p>The Environmental Impact Assessment (EIA) is a procedure defined by Swiss Law of Environment. It is targeted to new or re-newed constructions which can pollute the environment in a considerable way. The type of constructions which are subject of an EIA are defined by the Federal Council and are listed in the decree of EIA. Beyond others also parking construction with more than 300 parking spaces are subject of an EIA. Developers which are asking for building permission for a new development which includes more than 300 parking spaces have to deliver a EIA report to the building permit authority. In general the report has to include information on the following main issues:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction and foreseen measures to reduce the environmental impact, • Starting situation in terms of transport, • Environmental impact of the construction (building and using of the construction), • Further measures foreseen by the developer to reduce the environmental impact. <p>The report will be checked during the building permit process by the relevant departments. For parking constructions with more than 300 parking spaces this is normally the environmental department of the municipality and the canton. The check is done under the aspect if the requirements of the environmental law are fulfilled. The result of the check can lead to the consequence that the developer has to reduce the number of requested parking spaces and/or install additional measures as a condition for obtaining the building permit.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The main reasons and objectives for the implementation of the EIA were to keep the environmental impact of a new construction under control and minimise them as much as possible.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The EIA is a national law and has to be applied in whole Switzerland.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>In terms of the thresholds on air and noise pollution the check by the involved environmental departments is applied strictly. With regard of other issues concerning the environmental impacts (like landscape) of a construction there is a margin of interpretation.</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Mandatory	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>All developments where more than 300 parking spaces are foreseen to be constructed.</p>		
Applied or applicable in which kind of process? • building permit process	Influenced by main policies: • Federal Law on Environment, 1983 (in German)	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

The influence is normally indirect but it can also be direct. The result of the check of the EIA report can lead to a reduction of number of parking spaces which may implicate the developer to install Mobility Management measures.

The check can also lead to the result that the developer is enforced to install directly Mobility Management measures and / or reduce the number of parking spaces.

Information sources:

- [Schweizerischer Bundesrat, Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1988 in German](#)

Additional comments:

None

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

19.12.2008

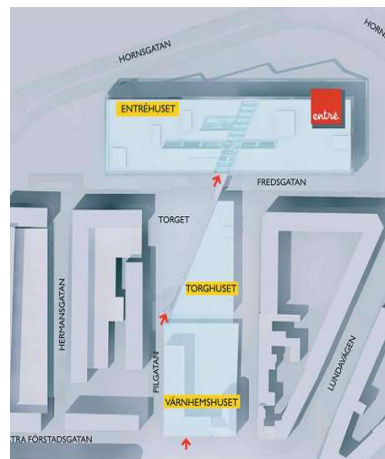
C17		Traffic Impact Assessment Study (<i>Estudio de tráfico</i>)	
Applied in: Municipalities, Autonomous Region of Madrid	Country: Spain	Produced by: Autonomous Region	
Type of policy: recommendation	In force since: 2001	Level of application: Local level	
<p>Content:</p> <p>The Traffic Impact Assessment Study has the aim to analyse and evaluate in a preliminary way the kind of transport generated and attracted in new urban developments. The analysis is done in relation to existing infrastructure in the surroundings and planned infrastructure in the planned area, with the purpose to identify principal traffic flows, major conflict situations and capacity problems. Generated and attracted trips are calculated based on future uses of the areas. The connections and accesses to the existing road network are also evaluated.</p> <p>Only car and public transport is evaluated in the study, pedestrians, cyclists or other potential modes are not taken into account. Nor is the pedestrian infrastructure network analysed.</p> <p>In case of conflict situations or capacity problems of calculated traffic flow or general inadequacy of the planned infrastructure, actions and solutions are proposed to improve the situation.</p>			
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In the Land Use Law in the Autonomous Region of Madrid it's specified that a Detailed Site Development Plan (<i>Plan Parcial</i>) has to be elaborated for "land possible to develop" (<i>suelo urbanizable</i>). In order to have the Detailed Site Development Plan approved and for the following procedures of development some specific studies have to be elaborated and included as additional documentation as "technical commitment and guarantees of sustainability of the proposed solutions for the area", e.g. water and sewage, tele-network. The surface cannot be developed unless all specific studies have been approved within the plan.</p> <p>Regarding the traffic assessment study it doesn't say expressly that it is obligatory to develop it, but specific studies including the "right connection, extension and reinforcements of every infrastructure, equipment and public municipal and supra-municipal services, that will be used by the future population (supposing they will be permanent residents), and as a minimum the integration of networks of education, welfare, sanitary, sports, culture, spare-time, daily commerce, security service, firemen and the connection to the infrastructure and road service... ..urban and regional public transport on road and rail." (Art. 48 2a Number d) in the same paragraph states that a specific study of the connection and autonomy of the public transport system has to be done, guaranteeing there will be no congestion or capacity overloading with the existing traffic or for different future scenarios.</p> <p>These two paragraphs are interpreted as the traffic assessment study.</p>			
<p>Spread of the policy:</p> <p>Part of the technical studies presented within the planning instrument Detailed Site Development Plan (DSDP) for new developments on "land possible to develop". Different legislation in every Autonomous Region - in the case of Madrid it is mandatory to present it, but the extension and detail of the study depends on the responsible in the town council. In the worst case, neither the responsible person nor the committee approving the DSDP ask for such a study.</p>			
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Once decided that an area is "possible for building development" and has to develop a DSDP for building development it is strongly applied.</p>			
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>		<p>How binding is the policy?</p> <p>Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)</p>	

<p>Designated to which kind of development?</p> <p>It must be an area classified as "possible for building development" (<i>suelo urbanizable</i>) in the Municipal General Urban Plan (<i>Plan General de Ordenación Urbana</i>).</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <p>It is part of the process of the development of a Detailed Site Development Plan.</p>	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Land Use Law of the Autonomous Region of Madrid, Ley del Suelo, 9/2001, de la Comunidad de Madrid (Land Use Law) • General Urban Plan (municipal). E.g. Plan General de Ordenación Urbana de Getafe 2002, Ayuntamiento de Getafe 2004. • Detailed Site Development Plan (site-level). E.g. Plan Parcial del sector PP-02 de Suelo Urbanizable Sectorizado de Los Molinos. Mónica de Blas, Euroestudios, and Rueda y Vega asociados, 2005
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>The application of the Traffic Impact Assessment Study has an indirect influence of the set-up of MM. At the moment the influence is low or none, very few studies lead to a change in the original plans. Many times the study is not being carried out and taken into account in a serious way -just done and included. It's up to the responsible mobility department in the Municipality to demand the study and this does not always happen. Only if there are special interests on regional/national level, the Autonomous Region might not approve the plan if some of the specific studies are missing or poorly elaborated. If the people responsible for mobility wishes, they can demand a very good study and take into consideration the corrections proposed.</p> <p>This means the traffic assessment study could be improved. There are no legal barrier, legally, hindering that other modes and networks than road and rail can't be studied. So the municipality has the freedom to change the requisites, e.g. add to the content the pedestrian and bicycle network, analysis of parking spaces and evaluate the distribution of all modes of transport. In this way the influence of MM measures could be much more direct and stronger.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • see main policies influencing the law • Personal communication with expert 	
<p>Additional comments:</p> <p>At the moment the Land Use Law is too wide and open to interpretation. The Detailed Site Development Plan has to be approved in an Urban Commission consisting of representatives from local and regional administrations and external actors from e.g. ecological associations, but only some of the representatives have the right of voting, and if no one acts and demands a more specific study it will not be done.</p> <p>This is an advantage if someone wants to demand higher criteria but a disadvantage if no one cares. In many of the administrations in Spain no one cares since that means more work and a possible delay in the plans.</p> <p>The Traffic Impact Assessment Study has been classified as recommendation, although it's not entirely correct. It's more of a study and if the planners want to ignore it that is possible.</p> <p>An example of a multi-modal Transport Assessment study from the UK can be found at http://www.hw.ac.uk/sistech/rae/documents/HWUTP-HWU_travel_plan.pdf</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>ETT, Madrid, Spain</p>	<p>Date:</p> <p>17.11.2008</p>

C18	Environmental Quality Standards in the Environmental Code (<i>Miljöbalken</i>)	
Applied in: Sweden	Country: Sweden	Produced by: Ministry of Environment
Type of policy: law	In force since: 1999	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>The Environmental Code (<i>Miljöbalken</i>) is Sweden's environmental legislation. Adopted in 1999, it gathers all relevant legislation in one code. The Environmental Code allows the Swedish government to introduce so called Environmental Quality Standards, regulations on the quality of land, water, air or nature in other respects, for certain geographical areas or for the country as a whole. Environmental quality standards are a type of legally binding policy instrument introduced to deal with the environmental impacts of diffuse emission sources such as traffic and agriculture.</p> <p>Authorities have a duty to ensure that an environmental quality standard is not violated. The local authorities' comprehensive plans have to show how the municipality intends to enforce environmental quality standards. County administrative boards have a duty to ensure that the standards are taken into account in planning.</p> <p>In cases where there is a risk for exceeding the standards, an action programme should be established. The action programme specifies which instruments should be used for ensuring compliance with the standard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrative instruments, e.g. requirements that physical planning be changed with respect to environmentally sustainable infrastructure, traffic planning and build-out of public transport; • Economic instruments, e.g. fees and taxes; • Informative instruments, e.g. education and public information campaigns. <p>At present, action programmes have been established, due to exceedances of the environmental quality standards in the County of Stockholm (NO₂, PM10), the Gothenburg Region (NO₂, PM10), and the municipalities of Helsingborg (NO₂), Uppsala (NO₂, PM10), Umeå (NO₂), Norrköping (PM10), and Malmö (NO₂).</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Environmental Code came into force in 1999, replacing fifteen previous environmental acts which were unified into the Code. The purpose of the Environmental Code is to promote sustainable development which will assure a healthy and sound environment for present and future generations.</p> <p>The main reason to introduce environmental quality standards was to enable implementation of the EC directives that prescribe this type of standard.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Since 1999 the Environmental Code is applied in planning at all levels, nationwide. The Environmental Quality Standards are also enforced in the entire country, forcing municipalities to perform continuous measurements in the street environment.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The Environmental Code and the Environmental Quality Standards are part of the national Swedish legislation, i.e. strongly applied.</p>		
Targeted at: planning authorities (local and/or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	

<p>Designated to which kind of development?</p> <p>The Environmental Quality Standards apply to all kinds of development. When measurements or calculations show that there is a risk for exceeding the standards on a specific site, the responsible authority must use all measures imaginable to set the figures straight.</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> • process of development of a Detailed Site Development Plan • building permission process • process of setting up comprehensive plans for municipalities 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe • Environmental Code (1998)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>When there is a risk of exceeding the environmental quality standards, the government demands from the county administrative board to establish an action program showing how the local air quality can be improved. In some of these action programs, Mobility Management (e.g. information to the public and to corporations, parking management, congestion charging, requirement for transport plans for large enterprises) is part of the solution. As of today, several action programs have been adopted, where emphasis has been put on municipal measures (that is, measures that are to be implemented by the municipality) within the field of Mobility Management. As for companies, there are no examples available, where a company has been required to set up any direct Mobility Management measures (for example, mobility plan). In short, this is due to the fact that there is no support for such requirements in the national regulations. However, this has been highlighted in several of the action plans, where the County Administrative Board and/or the municipality have required an amendment in the regulations.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe • Preparatory work for the Swedish Environmental Code legislation 	
<p>Additional comments:</p> <p>None</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Trivector, Traffic AB, Lund, Sweden</p>	<p>Date:</p> <p>17.12.2008</p>

C19	The “City entrance” project (and integration of Mobility Management in the action programme of the city)	
Applied in: City of Malmö	Country: Sweden	Name of the developer: TK Development (in dialogue with the city of Malmö)
Status of the development: development in construction	Type of developer: Public	(Expected Date) where development gets in use: March 2009
<p>Description of the development:</p> <p>Malmö's action programme was developed due to the exceedance of the environmental quality standards. It contains a specific chapter about Mobility Management (the main general measures are further described in the section „main Mobility Management measures”). In Malmö it is also of interest to shortly look at one concrete example, "The City Entrance", a project initialised by the municipality concerning the area fronting the main highway leading into the city (see picture of the block, with the new buildings in light blue and the high way in the upper top of the picture). Here it is suggested that a large shopping centre with app. 60 stores and an underground garage with 1000 parking places should be developed. This was also as a way for the municipality to renew a nowadays rather shabby block with great potential. In short the chain of events was as follows: All relevant departments within the municipal organisation were positive, except for the Environment Department. This department advised against the development with reference to the already existing air quality problems in the area, which of course would be further deteriorated by a shopping centre, which will increase traffic on some of the most frequented streets in the area by 10 %. However, this department could not by itself hinder the decision to go ahead with the development. Also the County Administrative Board expressed serious doubts with reference to air quality, but chose not to stop the development. However, in the action programme for Malmö, which is now adopted, this area is highlighted. Several measures should be conducted by the municipality, concerning the concrete traffic environment (for example, bus lanes, new solutions for traffic signals, giving priority to public transport, one-way street directions for private cars). Furthermore, a number of soft measures within the field of Mobility Management should be initialised by the municipality in dialogue with the stores and the developer when the shopping centre opens up in march 2009. For example campaigns for sustainable travels to and from the shopping centre, as well as real-time public transport signs within the centre, are mentioned. However, no requirements have been directly put on the developer, since the national regulations give no support for such measures as of today.</p>		
<p>Type of applied process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • process of comprehensive planning • Detailed Site Development Plan 	<p>Main public authorities involved in the process:</p> <ul style="list-style-type: none"> • city of Malmö • Country administrative board 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Environmental Code (adapted in 1999) (in Swedish) 		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>In the city of Malmö, measurements or calculations have shown that the Environmental Quality Standards are exceeded. The Swedish government has requested from the county administrative boards to establish an action programme the municipality. The county boards then require that the municipality itself takes action to reduce exhausts from traffic.</p>		
<p>Additional agreements between authorities and developer:</p> <p>None</p>		
<p>Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 		



Source: TK development

Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
campaigns for reduced car use to/from the City Entrance (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
bus lanes, traffic signal adjustments, one-way streets in the area of the shopping centre (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
real-time public transport signs in shopping centre (specific)	visitors, employees	Planned	city of Malmö	city of Malmö
measures to increase the status of bicycling	inhabitants	in progress	city of Malmö	city of Malmö
reducing car traffic at four specific sites in Malmö	visitors, employees	in progress	city of Malmö	city of Malmö
counteracting free work site parking	employees	in progress	city of Malmö, County administrative board	city of Malmö, County administrative board
new travel policy for employees of the city	city employees	in act	city of Malmö	city of Malmö
information to people moving in to the city	new inhabitants	in act	city of Malmö	city of Malmö
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
Within the municipality of Malmö, about five employees work part time with these issues. There is no specific development that has its own organisation of staff. Projects are carried out continuously, according to the yearly budget.				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> • Transport: less private cars in the area • Environment: Less air pollutant levels 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • The City of Malmö's webpage (in Swedish) • The webpage of the development (in Swedish) • Action Programme for Malmö 				
Additional comments:				
•				
Information provided by:			Date:	
Trivector, Traffic AB, Lund, Sweden			17.12.08	

C20	Maximum parking standards	
Applied in: England	Country: United Kingdom	Produced by: National Government (Ministry responsible for spatial planning)
Type of policy: guideline	In force since: 2001 England	Level of application: Regional and local level
Content: <p>As their name suggests, England's maximum parking standards (MPS) set nationally-applicable maximum amounts of parking that are allowed to be built with new developments. The MPS are an Annex to PPG13, although they were only introduced in the last version of PPG13 in 2001. Earlier versions of PPG13 suggested that local authorities set their own maximum standards at local level, but many were reluctant to do so because of the fear that neighbouring authorities would set less restrictive standards in order to attract development. The standards in PPG13 do not apply to residential developments; these are covered by a different PPG, PPG3, and set a maximum of 1.5 spaces per dwelling across an area – meaning that some can be built with more spaces, and some with fewer, as long as the average is 1.5 spaces. The standards and the minimum size of developments to which they are applying are shown on the next sheet in this spreadsheet. This means that many authorities can be – and are – in the situation of having maximum standards for large developments and minimum standards for smaller developments.</p>		
Main objectives and reasons for implementation: <p>The main objective of PPG13 is to use the planning system to reduce the need to travel and to reduce the use of the car to access developments. Maximum parking standards are seen as an important way to achieve the second objective and indeed the limited literature on this topic bears this out (see COST342 report (2006)), for example. PPG13 seeks to reduce car use to deal with congestion and environmental problems.</p>		
Spread of the policy: <p>It must be taken into account to at least some extent in making planning decisions for all large developments. All municipalities apply the standards.</p>		
Consistency of application of the policy: <p>The standards are not primary legislation, although as part of planning guidance, they have legal status. They can be ignored/adapted but if this occurs, there must be a very good rationale for so doing. If a local authority grants permission to a building with more than the national permitted maximum standards, national government could reverse the decision. In general, however, they are applied with reasonable consistency.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)	How binding is the policy? mandatory	
Designated to which kind of development? <p>Policy is targeted at all types of developments except residential ones (residential maximum standards covered by PPG3).</p>		
Applied or applicable in which kind of process? First part of building permission process	Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Planning and Compulsory Purchase Act 2004 • PPG13 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Strong influence – a key reason why MM at site level has been encouraged through the planning process. Some anecdotal evidence suggests that maximum parking standards and no availability of free on-street parking near the site will lead to an increase in lift-giving (and therefore vehicle km travelled), but the DfT (2002) publication *Making Travel Plans Work* cited parking management as “the hallmark of high-achieving travel plans”, suggesting that MPS can have a very strong influence on the effectiveness of MM at the site level – and because they in some sense lead to a parking problem, they also encourage the use of MM as a solution.

Information sources:

- [PPG13](#)
- [Dft \(2002\) Making Travel Plans Work](#)
- [The Effect of maximum car parking standards including inward investment. Scottish Govt. \(2001\)](#)
- [Barker Review on Land use Planning \(2007\)](#)

Additional comments:

MPS for residential parking have now been abandoned, due in part to practicality problems – in many developments, residents have two or more cars per household, leading to parking on footways and on green areas. The recent (2007) Barker review of the planning system (see information sources) as one of the periodic shifts of policy direction that the British planning system seems to find necessary; without presenting any clear evidence, the review decided that MPS for other land uses may be deterring economic development and so it seems likely that they will be relaxed in the next version of PPG13, although this has not yet (December 2008) been published. The only actual research on the topic of MPS and economic development, carried out before their introduction in Scotland in 2003, could find little evidence that they would deter economic development (see information sources).

Information provided by:

Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom

Date:

16.10.2008

C21		Cork City Development Plan Section 49 Policy T12	
Applied in: Cork City		Country: Ireland	Produced by: City Council
Type of policy: planning instrument		In force since: 2004	Level of application: local level
Content: Development Plans are the principal mechanism in the Irish planning system for guiding and regulating development. As a planning authority, Cork City Council must (under the requirements of the Planning and Development Act 2000) produce a Development Plan. Within the Plan it is able to set out any number of policies that it believes are relevant to the regulation of development. With regard to mitigating the environmental and transport impacts of development, the Cork City Development Plan includes a policy T12 which reads “[the Council will require] Mobility Management plans to be prepared and implemented for all significant new and expanded developments”. The supporting text to the policy provides some more detail, including explaining what a MM plan is, what it might contain, and how it should be implemented – including the requirement for a MM coordinator at the largest developments covered by the policy. It also highlights the need for targets, monitoring of these, and regular reporting to the City Council. The effectiveness of the policy is strengthened by maximum parking standards for all new developments, with some developments permitted no additional parking.			
Main objectives and reasons for implementation: The policy was enacted to try to reduce congestion and pollution from traffic generated by new developments. Ireland has until very recently been enjoying a period of very strong economic growth and in consequence congestion has become a major concern.			
Spread of the policy: Not known. In common with the UK planning system, the Irish system is permissive so if there are good reasons for not following policy T12 then a development can still be permitted.			
Consistency of application of the policy: Not known. Given current (2008) economic conditions, unlikely to be that strong. However, certain employers e.g. university college Cork have strong and active travel plans (MM plans) related to the planning process.			
Targeted at: Developers (public or private)		How binding is the policy? between mandatory and voluntary (explained in additional comments)	
Designated to which kind of development? “Significant” developments – all uses. Appears that this is defined as developments with more than 100 staff.			
Applied or applicable in which kind of process? Building permission process		Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Cork Regional Planning Guidelines • Irish National Spatial Strategy 	
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Potentially strong influence but new policy so experience and knowledge of how to apply it (by Council and by developers) still developing. In addition, recession in Ireland is likely to reduce pressure to manage development impacts.			
Information sources: <ul style="list-style-type: none"> • Cork City Development Plan Within Development Plan, Chapter 5 (Transportation) contains policy on MM plans; Chapter 11 includes max parking standards			
Additional comments: For explanation of its non-mandatory nature see explanation under “consistency of application of policy”. Draft Development Plan 2009-2014 includes reference to MM plans although policy T12 has been removed. Maximum parking standards strengthened in 2009-2014 plan compared to 2004 plan.			
Information provided by: Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			Date: 16.12.2008

C22	Swiss Normative on Parking Standards (SN 640 281)	
Applied in: Swiss municipalities	Country: Switzerland	Produced by: Swiss Association of Road and Transport Experts
Type of policy: recommendation	In force since: 2006	Level of application: Regional and local level
<p>Content:</p> <p>The Swiss Normative on parking standards SN 640 281 is a concrete recommendation or guideline for defining the appropriate number of parking spaces at new developments. It includes specific values on the number of parking for different types of uses like housing (1 parking space per 100 m² ground floor space for residents and 0,1 for visitors) or businesses with high client frequencies (2 parking spaces per 100 m² ground floor space for employees and 0,5 for clients). For the application of the values the embedment of a development within existing bicycle and public transport network has also to be considered. Therefore the normative defines 5 so-called types of localisation. Those types are defined by a matrix where on the one hand the amount of pedestrian and bicycle traffic in the surrounding of a development (more than 50 %, 25 - 50 % and less than 25 % of the entire traffic) and on the other hand the quality of public transport accessibility in terms of the amount of stops per hour (more than four times per hour, one to four times per hour, not served at all with public transport) are classified. A further element of the normative is a matrix where the five types of localisation are combined with the specific values per use. That means for example if a development is classified in a type of localisation A (that means with share of pedestrians and bike traffic of more than 50 % and a frequency of more than 4 public transport journeys per hour) the specific number of parking per use should be reduced to a minimum of 20 and a maximum of 40%.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>The Swiss Association of Road and Transport Experts is an established and accepted organisation by federal, cantonal and local administrations. The normatives are seen as a thematic input from the part of experts without any political motivation or background. Regarding the specific normative on parking standards the idea was that municipalities all over Switzerland have a common base on which they can formulate their own parking standards and procedures for calculation and include them in legally binding instruments, like parking regulations or requirements in the building permit process. The objective behind was, that the normative serves as a kind of common reference.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>The normative is widely applied by Swiss municipalities, because it is accepted as a consolidate background information.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>The consistency of the application varies. There are municipalities which take over the values of the normative in their parking regulations completely/ directly. Others are using it as a base but the values are modified.</p>		
Targeted at: local planning authorities	How binding is the policy? Voluntary	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>All type of developments and uses located in a municipality</p>		
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> development of a new parking regulation building permission process (to be defined case by case) 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> none 	

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

In general the normative is an important base for the development of the local parking regulations. The parking regulation itself is then the legally binding instrument which is used for evaluating if the number of parking spaces at a new development granting for building permission is appropriate or not. If the regulation includes not only the specific values of the amount of parking per use but also considers the quality of the embedment within the existing bike and public transport network the maximum allowed number of requested parking spaces can be reduced (in case that the accessibility of the development with alternative modes to the car is of high quality). In a lot of cities within Switzerland which have a high quality public transport network the parking regulations are considering this fact with regard of the allowed parking rates for new development. This has an indirect effect on the set-up of Mobility Management at the site level because the reduced number of realisable parking spaces lead as a consequence to further measures in order to have a well-balanced mode-split.

Information sources:

- VSS, SN 640 281, Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Zürich, 2006.

Additional comments:

None

Information provided by:

synergo, Mobility – Politics – Space, Zurich, Switzerland

Date:

18.12.2008

C23	Bicycle parking standards as a part of the Municipal Spatial Plan (<i>Občinski podrobni prostorski načrt</i>)	
Applied in: City of Maribor	Country: Slovenia	Produced by: Planning department of the city of Maribor
Type of policy: Recommendation	In force since: 2006	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>The policy is prepared as part of the Municipal Detailed Spatial Plan (<i>Občinski podrobni prostorski načrt</i>). It is set as a recommendation in the paragraph of the plan describing surfaces for bicyclists. Paragraph prescribes standards and conditions regarding bicycle network like types of bicycle paths according to road hierarchy, dimensions of bicycle lanes according to type, recommended pavement types or minimal distances from buildings, fences and trees. Paragraph also describes basic standards for bicycle parking as: location of parking regarding the building entrance, design of parking facilities, compatibility with other urban equipment and other conditions. Larger part of the paragraph is binding for all new developments and renovations. Only the parking standards for bicycles, as only recently added component of a spatial plan, are set as a recommendation.</p> <p>Standards are prescribing the number of spaces depending on type of development (residential, office, retail, culture, education, sport and industry). Overall number of required bike parking spaces is set as a sum of spaces for everyday users (residents and/or employees) and occasional users (visitors). Calculations are made according to number of employees (for workplaces), housing units, rooms or beds (for residential areas, hotels, student dormitories and hospitals), seats (sport facilities, theatres, religious buildings) or according to gross surface area of the development (most other uses). For example, a recommended number of parking spaces for hotels is a sum of spaces for employees (1 space per 10 employees) and spaces for hotel guests (calculated according to hotel surface, 1 parking space per 500 m²).</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>There is no national regulation or guidance concerning the number, location and quality of bicycle parking. Legislation allows the municipal spatial plan to prescribe standards and norms in appropriate detail, but most municipalities do not decide to specify the bicycle parking standards.</p> <p>Developers often use leftover space for placing a minimal number of parking spaces or in worse case do not plan any. After a building is put to use and the lack becomes obvious, bicycle stands are added where place is still available. Often placement is inconvenient, unsafe and without cover.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>Policy has been accepted in June 2006 as a part of amendment of Municipal Detailed Spatial Plan of the Municipality of Maribor. All new developments applying for building permit after that time should follow the plan, but bicycle parking standards are set as recommendation only. Procedures takes relatively long time before the permit is issued so there are only few buildings which have been finished in accordance with the amendment regulation.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Since the policy is a recommendation there is no strict demand of application</p>		
Targeted at: Developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Policy is targeted at all types of developments with a special focus on public buildings and housing.</p>		

<p>Applied or applicable in which kind of process? Policy is applied in planning process and should be considered when applying for building permission.</p>	<p>Influenced by main policies: none</p>
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Appropriate number and quality of bicycle parking are Mobility Management measures. Good quality bicycle facilities reflect the attitude towards cycling and can help to promote the bicycle use.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Municipal Spatial Plan of the City Municipality of Maribor, amendment June 2006 (in Slovenian) 	
<p>Additional comments: Policy is a recommendation. Developer should predict approximately the number of parking places, prescribed by the policy. Exact number will not be checked before building permit is issued.</p>	
<p>Information provided by: Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana, Slovenia</p>	<p>Date: 20.11.2008</p>

C24	Parking regulation of the city of Krakow	
Applied in: City of Krakow	Country: Poland	Produced by: City Council
Type of policy: Planning instrument	In force since: 2003	Level of application: local level
<p>Content:</p> <p>Parking Policy is one of the most important planning measures. It establishes recommended and maximum numbers of parking spaces for new/renewed development. The recommendation exists in only few Polish cities as a part of Urban Transport Policy (e.g. Kielce, Krakow, Poznan, Warsaw), in some other cities it is included in the Spatial Development Policy (SPD). In Krakow, for the whole city, recommended and maximal parking standards are established dependant on land use intensity: number of flats, number of working places, usable floor area of service. As a general principle, the parking policy is spatially differentiated, according to the accessibility level of public transport service in corridors and degree of congestion in car traffic. Prior to the existence of these detailed guidelines, the SPD divided the city into three areas with viewpoint of their intensity. For each of the areas the permitted and recommended factors of parking spaces were established. However, in some cases, the number of maximal permitted parking spaces, regulated in the SPD is unsuitable - for some areas in the city (depending on the kind of land use and development of the transport network) this number of parking spaces could cause a serious problem with increasing volume of traffic. Then in such cases, the Local Spatial Development Plans should establish a maximal permitted number of parking places each detail area for each activity (housing, production, services, education) dependent on the level of public transport service, the level of street network development (including bicycle network), and the expected level of congestion. This approach will allow to influence solutions in favour of sustainable transport. Very similar is the situation with minimum number of parking spaces, especially in housing areas. The Krakow SPD formulations as a contribution to the Parking Policy, state the minimum number of parking spaces but it is only a recommendation, not an obligation. Developers in housing areas established even lower number parking spaces than recommended. This can be very inconvenient for residents in areas, where the public transport service is very bad or there is a lack of service.</p> <p>The parking standards are mainly established in Spatial Development Policy for city. In Krakow, the parking standards are linked to the public transport access to the area and the type of zone of the city. SDP determine spatial areas which are defined by public transport access as a sum of the walk access and waiting time for the public transport. There are following times of access: up to 7 minutes, 7-15 minutes and more than 15 minutes. Moreover, the number of parking spaces was established taking into account the type of the city zones: downtown, urban and suburban zones. On that base, one can determine the parking zone for the city (A, B, C, D). According to each parking zone policy, the planners can determine maximum number of parking spaces for commercial and working areas. For housing and commercial areas, the number of parking spaces is determined taking into account also the type of the city zones: downtown, urban and suburban. For the housing and commercial areas, the SDP defines recommended and maximal number of parking spaces as well. It is recommended to establish maximum permitted number of parking spaces for each detailed areas and for each type of development (housing, production, services, education). Those values should depend on the level of public transport service, the level of street network development (including bicycle network) and expected level of congestion. Proposed approach will allow controlling solutions in favour of sustainable transport.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>In some cases (e.g. simulation site in Krakow - Czyżyny Dąbie) the maximal permitted number of parking spaces is too high. The kind of development requires to accept the number of parking spaces resulted from the SPD. Unfortunately, developers/investors use the various possibilities to construct more parking spaces for shopping and multifunctional areas. However, the traffic generated by these parking areas is too high in relation to the capacity of street network, leading to congestion or decreasing of its effectiveness. In some cases, e.g. for housing areas, where public transport service is very bad, the developers establish very low number of parking spaces, even under the recommended minimal amount.</p>		

They explain that the value of the land is very high, and they must provide the required percentage of green area (according to the SDP standard), so they predict to build additional number of parking spaces as a second step in their development, if car ownership of residents will increase. However usually, they don't fulfil their promises and as a result, the habitants of such housing areas have a really serious problem to travel directly to the work, school, etc. because PT service is poor and therefore cars are the principle means of transport, but at the same time not enough parking spaces are available. Developers are also not required to provide or to improve public transport or cycling links to their development.

Spread of the policy:

Spatial Development Policy and especially the Parking Policy could state in more detailed way the recommended and maximal and minimal number of parking spaces for each type of use. Based on those documents, the Local Spatial Development Plan could establish those numbers for particular sites (zones?). Almost all the cities in Poland have the SDP, but the parking policy is not an effective part of these documents. Perhaps there is no national standard for parking in new developments.

Consistency of application of the policy:

Parking regulations should bring about a situation in which planners and developers will not determine and realise too many number parking places which could generate too intensive traffic from new developments. They will also help to protect the public transport services against competition from private car use. Nowadays, all notations in SDP and LSDP are applied in correct way. So, it is possibly that also those new requirements will be applied correctly.

Targeted at:

developers (public or private)

How binding is the policy?

mandatory

Designated to which kind of development?

Those changes will have influence for all kind of development, especially for commercial, offices and housing areas.

Applied or applicable in which kind of process?

- building permission (obligation)
- preparation transport and land use documents (obligation)

Influenced by main policies:

- [Spatial Development Policy for Krakow \(in Polish\)](#)
- [Local Spatial Development Plan for Czyżyny Dąbie \(in Polish\)](#)
- parking standards were approved by City Council based on theirs experience

Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:

Defining the numbers of max. and min. number of parking spaces could create the areas with reduced number of volume traffic and to allow to take under control the public transport development. The application of minimum and maximum parking standards could lead to a situation in which a developer has not that much parking spaces as he wants and that he has to set-up Mobility Management measures in order to handle the traffic generated from the specific site with other modes than the car.

Information sources:

- [Spatial Development Policy for Krakow \(in Polish\)](#)
- discussions with planners/administrative units/own knowledge

Additional comments:

None

Information provided by:


Cracow University of Technology, Krakow, Poland

Date:

8.01.2009

C25	Parking Regulations and Parking Pay-off in North Rhine-Westphalia	
Applied in: Federal State of North Rhine-Westphalia (NRW)	Country: Germany	Produced by: Federal Government (BauGB); State Government of NRW (BauO NW)
Type of policy: Law	In force since: 2005 (BauGB); 2000 (BauO NW)	Level of application: all levels
<p>Content:</p> <p>Generally, the legal framework for car parking is the Federal Building Code (<i>Baugesetzbuch: BauGB</i>). The State Building Code North Rhine-Westphalia (<i>Bauordnung NRW: BauO NW</i>) fills in this framework. Legal basis for parking regulations and parking pay-off in NRW is § 51 BauO NW.</p> <p>Main contents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duty to construct car parking spaces within building permission process (if car traffic is expected); • Similar duty to construct bicycle parking spaces within building permission process (no quality standards); • Possibility to restrict or limit the number of car parking spaces (reasons of urban design, transport or safety) by municipal charter; • Parking pay-off is possible in agreement with municipality (criteria: construction is impossible or unacceptable, even on a near-by located parcels); • Pay-off money is ear-marked for improving accessibility of development; since amendment in 2000, investment (<i>investiv</i>) measures for PT or bicycle transport are possible as well. <p>Municipalities can set up additional local parking charters for further concretisation of parking aspects within the building permission process or for setting up detailed site development plans.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <p>To give alternative opportunities regarding parking affairs within building permission process or when setting up detailed site development plans.</p> <p>Parking pay-off is possible if the urban design of the development and the neighbouring areas (esp. in city centres) or reasons of transport system makes it impossible to construct all of the minimum required car parking spaces on the own development parcel. If this is not possible, parking spaces shall be built alternatively on another parcel in close vicinity. If this is not possible as well, the developer pays a certain amount of money to the municipal authority. This amount is defined in a local parking charter and has to be used for car park facilities, PT, bicycle or other transport infrastructure in order to deal with the expected car traffic/parking demand or enhance car-alternative options in order to reduce the demand for car parking related to this development.</p>		
<p>Spread of the policy:</p> <p>This option is applied mainly in densely built up areas, like city centres or elsewhere if space is scarce or expensive.</p>		
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>Parking regulations in BauO NW and local parking charters have to be taken into account within the building permission process or when setting up detailed site development plans; it is possible for the investor to negotiate with the city administration if he/she needs to build all requested parking spaces or can/need to pay-off a certain number instead.</p>		
Targeted at: Planning authorities (local and/or regional and developers (public or private)	How binding is the policy? Between mandatory and voluntary (explained in the additional comments)	

Designated to which kind of development? Theoretically designated to all housing developments that need a building permission.	
Applied or applicable in which kind of process? <ul style="list-style-type: none"> • development of a Detailed Site Development Plan • building permission process 	Influenced by main policies: <ul style="list-style-type: none"> • Baugesetzbuch (BauGB) (in German) • Bauordnung NRW (BauO NRW) (in German)
Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level: Primarily the parking pay-off does not influence MM. The parking regulations give the framework for coping with parking issues within the above mentioned processes. The pay-off money should be used to mitigate expected parking problems. The municipality gets the pay-off money for taking over the duty to solve parking demand from the developers. Therefore, normally the money will be used for additional parking spaces. But since 2000, in North Rhine-Westphalia the pay-off money can be used either for construction of parking spaces or for improvements in PT or cycling/walking infrastructure (but only for investment measures, the so called <i>investive Maßnahmen § 51 (6) BauO NRW</i>), which should result in a reduction of parking space demand.	
Information sources: see main policies influencing the law	
Additional comments: Generally, the parking regulations have to be considered within building permission process or when setting up a detailed site development plan. The possibility to pay-off instead to build new parking spaces is part of a negotiation process and can be an option if certain conditions are fulfilled.	
Information provided by: ILS, Dortmund, Germany	Date: 04.12.2008

C26	Gelre Hospitals	
Applied in: Cities of Apeldoorn and Zutphen	Country: Netherlands	Name of the developer: Gelre Ziekenhuis
Status of the development: development in use	Type of developer: public	(Expected Date) where development gets in use: in use 2009 though various changes planned over next 2 years
<p>Description of the development:</p> <p>Gelre Hospitals is active in the regions of both Apeldoorn and Zutphen. At present, it consists of three hospital locations and one external outpatient clinic (see also www.gelreziekenhuizen.nl)</p> <ul style="list-style-type: none"> the Lukas location, edge of town (Apeldoorn) in a residential area; the Juliana location, centre of Apeldoorn in a residential area; the Het Spitaal location, edge of town (Zutphen), will be replaced by a new building in 2010; the external outpatient clinic, edge of town in Lochem. In 2008/2009 the Juliana location will co-locate at the Lukas location. The Lukas and Juliana location combined have the following characteristics: <ul style="list-style-type: none"> floor area: 30,533 m² (2004) and 62,840 m² (2007) = +106 % employees: 2,000 (2004) and 2,300 (2007) = +15 % (equal fulltime; more part time), number of beds: 658 (2004) and 460 (2007) = -30 % (tendency to ambulant care). 		
 <p style="text-align: right;">Source: Google maps</p>		
Type of applied process:	Main public authorities involved in the process:	
<ul style="list-style-type: none"> building permission process zoning plan process 	<ul style="list-style-type: none"> city of Apeldoorn province of Gelderland Ministry of Health 	
<p>Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management:</p> <p>No specific policies but a desire to reduce transport impacts and maximise accessibility of the hospital on the part of the Province and municipality. Zoning plan for the municipality (=local plan = <i>Bestemmingsplan</i> in Dutch) sets max parking availability for re-developed hospital site.</p>		
<p>Requirements from the public authorities:</p> <p>To gain permission from the city council for the merger of the Lukas en Juliana location, the hospital was required to write a Mobility Management plan under a negotiated agreement. The hospital committed itself to limit the available parking space to 840 spaces (as set out in the zoning plan).</p> <p>The Dutch Ministry of Health, Welfare and Sports appointed Gelre Ziekenhuizen as one of the three "forefront hospitals". These hospitals have been invited to be pioneers in giving form and content to the innovations necessary to deal with future challenges. For Gelre Ziekenhuizen, this means developing into a new-style hospital, which entails a limited clinical capacity, a shift from in-house to outpatient treatment, day treatment and short-stay admissions – with impact on access and mobility. Due to the construction plans, the Province of Gelderland asked for extra attention regarding the accessibility of the hospitals and for parking. Furthermore, the province is keen on transferring the experiences that have been gained within Gelre Hospitals to other hospitals in the province.</p>		

Additional agreements between authorities and developer:				
none				
Influences in establishing the implementation of Mobility Management measures:				
Concerns about car parking (overspill) and also the transport impacts of process changes were of interest.				
Main Mobility Management measures				
<i>Measure</i>	<i>Target public</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
cycle plan (showers, parking, repairs)	employees	in act	Hospitals	Hospitals
Business process re-engineering (BPR) meaning that patients make fewer trips for same treatment	employees	in act	Hospitals	Hospitals
Shuttle bus to link sites but privately contracted – not with public transport operator	all users, especially employees	in act	first financed through OPTIMUM2 project, then Hospitals	Hospitals
Marketing and communication	all users, especially employees	in act	Hospitals	Hospitals
Mobility service point	all users, especially employees	in act	Hospitals	Hospitals
Organisation of the Mobility Management activities at the development:				
There is a Mobility Management coordinator for the hospitals who reports to the board.				
(Envisaged) effects:				
<ul style="list-style-type: none"> • Transport (employees, outpatients and visitors): Reduction in car use to fit in with limited number of parking spaces available (840) which was around 360 spaces less than current peak demand in 2005. This was to be achieved by increased promotion of cycling, shuttle bus and business process reengineering (BPR). • Social and costs: BPR realised significant benefits for patients by reducing number of times they had to visit the hospital for a given treatment. This also saved the hospital costs and had transport benefits. 				
Information sources:				
<ul style="list-style-type: none"> • OPTIMUM2 cookbook on Gelre Hospitals • Report on mobility at Gelre Hospitals (tussentijdsrapportage) (in Dutch) • Report on marketing mobility at Gelre Hospitals (in Dutch) 				
Additional comments:				
Considerably more information on this useful case study is available by looking at the first information source.				
Information provided by:			Date:	
Edinburgh Napier University, Edinburgh, United Kingdom			01.01.2009	

C27	Spatial Development Plan (SDP) and Local Spatial Development Plan (LSDP)	
Applied in: City of Krakow	Country: Poland	Produced by: City Council
Type of policy: Planning instrument	In force since: 2003	Level of application: Local level
<p>Content:</p> <p>In Poland, there are no planning policies or laws which could require developers to implement Mobility Management measures. However, there are some planning documents, where those requirements <i>could</i> be included. One such document is the Spatial Development Policy (SDP?) within which the Local Spatial Development Plan is a subsidiary document. The document is prepared for cities (also for the State) and usually approved by the City Council. The SDP is put into effect as a form of public policy, encompassing various disciplines, which seek to order and regulate the use of land in an efficient and ethical way. The document defines the issues of land development (the area zoned for different buildings and land uses, for example), the corridors for main transport routes, protected areas, etc. This document is passed by the district/city town council, but it isn't a legal document itself, but rather the basis for a legal document, the Local Spatial Development Plan. The SDP is prepared based on the Spatial Development Act (- SDA (for the State)). However, in the SDA, there are no requirements for the SDP to include any references to sustainable transport and Mobility Management in SPD. So, although Polish cities and regions prepare an SDP, it is not certain that their principles and recommendations reflect a sustainable transport approach. Generally, Spatial Development Policies approved for many Polish cities only poorly take into account the development of bicycle and public transport facilities. However, based on the existing document it seems possible for city authorities to use the SDP to implement some Mobility Management measures both in terms of public investment and with regard to the activities of developers. So, if the SDP required more sustainable transport and Mobility Management measures from stakeholders (especially developers), then the LSDP (as a policy document) could require the same measures but in a more concrete and detailed way.</p>		
<p>Main objectives and reasons for implementation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • To enable implementation of sustainable transport measures/solutions in the framework of the existing legal regulations, • To ensure that the documents reflect a consistent approach to sustainable transport, • To promote sustainable transport on the country, regional and local level, even by the "soft requirement formulations" only and subconscious increasing awareness among planners and decision makers. <p>In general, plans should consider the following aspects: necessities to include the bicycle network in all cities, proper solutions for public transport network (with detailed description depending on the ranges of the plan, providing information for the passengers and applying of Mobility Management measures).</p>		

<p>Spread of the policy:</p> <p>SDP and LSDP can include additional notation concerning sustainable transport and a new approach to the public transport and bicycle network. It seems that it is possible to include some statements in these documents, but it would require changes in the structure of the documents and the willingness of planners and decision makers to follow the new requirements. For example, when developers request a building permission decision, they must show how they will provide access to the development by car from the public road. Road and Transport Authorities could in this context require the preparation of a travel plan (including the bicycle and public transport network) for the development area if the predicted generated traffic is likely to exceed a certain threshold. This demand would be based on the Environmental Act, Public Road Act, etc. Any changes in the structure and scope of transport, environmental and land use documents should introduce formulations to include sustainable transport in new development areas.</p> <p>For these changes to take place it will be necessary for planners, administrative units and decision makers to prepare and to approve Local Spatial Development Plans with public transport network, bicycle network, traffic restrictions in city centres or parking restrictions.</p>	
<p>Consistency of application of the policy:</p> <p>New requirements, which could be included in the SDP and LSDP, could ensure that stakeholders (especially the investors, developers) implement Mobility Management measures in their investments. Nowadays, all notations in SDP and LSDP are applied in correct way. So, it is possibly that also those new requirements will be applied correctly.</p>	
<p>Targeted at:</p> <p>Planning authorities (local and/ or regional) and developers (public or private)</p>	<p>How binding is the policy?</p> <p>Between mandatory and voluntary (explained in additional comments)</p>
<p>Designated to which kind of development?</p> <p>Those changes will have influence for all kind of development, especially for commercial, offices and housing areas.</p>	
<p>Applied or applicable in which kind of process?</p> <ul style="list-style-type: none"> process of building permission demands (to be defined case by case) process of preparation of transport, environmental and land use documents (recommendation/obligation) 	<p>Influenced by main policies:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) Spatial Development Act for Poland (in Polish) Local Spatial Development Plan for Czyżyny Dąbie (in Polish)
<p>Kind of influence in the set-up of Mobility Management at the site level:</p> <p>Proposed solutions with interpretation of existing notations in documents and changes in structure and content of the transport, environmental and land use document will have a significant impact of Mobility Management implementation.</p>	
<p>Information sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spatial Development Policy for Krakow (in Polish) Spatial Development Act for Poland (in Polish) discussions with planners/administrative units/own knowledge 	
<p>Additional comments:</p> <p>All of these proposals are in accordance with results gathered from the discussions within and after the planning simulation workshop. The ideas were also proposed by the University - MAX team, especially based on the work experiences in the Urban Planning Office in Municipality of Krakow for doctoral study of the Mrs Aleksandra Faron. Some of the mentioned recommendations are in accordance with the law, and their application will depend on awareness and understanding of the sustainable transport approach among administrative units (planners, decision makers) and developers.</p>	
<p>Information provided by:</p> <p>Cracow University of Technology, Krakow, Poland</p>	<p>Date:</p> <p>8.01.2009</p>

C28	Irvine Spectrum Business Park Development Trip Reduction Program	
Applied in: City of Irvine, CA	Country: United States	Name of the developer: The Irvine Company
Status of the development: 50% Developed - in use	Type of developer: Private	(Expected Date) where development gets in use: Since 1986-ongoing
Description of the development: <p>Located in the City of Irvine, and the southern part of the greater Los Angeles metropolitan area, the Irvine Spectrum development is a 5,000 acre Business Park and high density development which is now home to over 3,600 companies employing in excess of 65,000 people. At the time of development, the Irvine Spectrum comprised one of the largest undeveloped parcels in Southern California metropolitan area. In 1986 the Irvine Company gained final development approval by the City of Irvine following an extensive consultative process. Transportation management goals and use provisions were assigned to the development permit. These permit provisions established goals and requirements for land use design that considered and planned for alternative transportation modes. The mobility strategies set by the City of Irvine included a hierarchy of streets and thoroughfares, commuter rail and public transit service utilizing the Irvine Transportation Center as a hub and an extensive variety of high occupancy vehicle, bicycle and walking amenities. Additionally, the development was permitted with trip generation targets and assigned permitted future growth planning goals. A Transportation Management Authority (TMA), Spectrumotion, was chartered to provide ongoing management of the transportation plan for the development and its tenants.</p>		
Type of applied process: <ul style="list-style-type: none"> • Permit- Use restrictions • Consultative- ongoing public and private negotiations • Advisory Board – 13 members elected 		Main public authorities involved in the process: <ul style="list-style-type: none"> • City of Irvine • Orange County Transportation Authority • Spectrumotion TMA (public/private partnership)
Relevant policies behind in order to encourage/enforce the developer to considerate Mobility Management: <p>The City of Irvine provided the regulatory framework for managing the development through permit and planning restrictions. The Spectrumotion Transportation Management Association (TMA) is charged with implementing the planning requirements through transportation goal attainment, alternative mode promotion and program development, and follow-up survey and evaluations. The Irvine Company is responsible for permit compliance and raises funding through tenant assessments (annual fees paid to the developer). Tenant employees then receive TMA support, including subsidies, for alternative modes of transportation. The TMA promotes alternative transportation modes and monitors ongoing compliance with city permit goals through ongoing trip surveys. Data collection is done through observed driveway counts in and out of the 4 Spectrums and is prepared in an annual report. The TMA compares the observed data and determines whether or not permitted trip generation caps (set by the City of Irvine) have been exceeded. The annual report is the primary information source to determine transportation goal compliance and is submitted to an advisory board consisting of 13 members, one being the City of Irvine. This annual process yields additional potential consultation and direction to the TMA and the Irvine Company development group for any additional compliance direction or potential further program development.</p>		
Content of the negotiation and influence on establishing Mobility Management measures: <p>In 1985, the City of Irvine and The Irvine Company formed a partnership and devised an overall transportation management strategy and monitoring system in the Irvine Spectrum. Planning requirements and goals were established in meeting the City of Irvine vision for successful development mitigation. Several demands were placed upon the developer including the establishment of a multi-modal transportation system including rail, bus, car- and vanpooling, and preferential parking within the development. The ultimate agreement by the developer and city was codified in the permit and development plan. This plan details acceptable levels (goals) for traffic generation and called for the formation of a Transportation Management Association (TMA) to monitor and measure traffic levels and provide traffic mitigation programs and services. To insure the success of this concept, deed restrictions known as Covenants, Conditions and Restrictions (CC&R's) were created which require the Irvine Company and Irvine Spectrum property owners to support the operation of the TMA financially through semi-annual assessments. This is how Spectrumotion can offer all its services to commuters free of charge.</p>		

Knowledge of the end-user:

In 1986, Spectrumotion was organized to implement the vision established by the City and developer. Spectrumotion is a private, non-profit, public benefit corporation and began meeting the transportation needs of the Irvine Spectrum immediately upon its founding. A database exceeding 8,000 individual commuters is maintained and comprises the core network for program participants. Of these participants, 34% partake in ridesharing activities versus a regional norm of 18% (projected regional surveyed rate). New businesses located in the Irvine Spectrum can become members of Spectrumotion without paying any membership fee. Spectrumotion currently offers a free monthly bus pass, a free 10-trip Metrolink (rail and bus) ticket, or vanpool for a month for commuters who currently drive alone and are willing to try one of these alternatives. Follow-up surveys show that 80 percent of those who try ridesharing continue participating after their free trial period.

Main Mobility Management measures

<i>Measure</i>	<i>Target</i>	<i>Status</i>	<i>Responsibility for financing</i>	<i>Responsibility for planning, implementation and running</i>
Free one-month ridesharing trial via bus, train, or vanpool	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Businesses located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
Well lit bicycle and pedestrian lanes and paths	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Irvine Co. and land owners located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
Reserved preferential parking for carpooling	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Businesses located in the Irvine Spectrum	Businesses located in the Irvine Spectrum
Emergency ride-home services for members	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Owners of the land located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion
HOV lanes on adjacent highways	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Federal and state transportation funds	State of California Department of Transportation
Promotions/incentives	Employees in the Irvine Spectrum	in act	Owners of the land located in the Irvine Spectrum	Spectrumotion

Organisation of the Mobility Management activities at the development:

The Spectrumotion TMA maintains a staff of 5 full time employees as well as 6-10 part-time trip data specialists at a budget exceeding US\$600,000. The primary role of the TMA is to promote alternative modes of transportation, disperse subsidies and collect ongoing survey data. Program evaluation data is gathered and analyzed, then reported to an advisory board consisting of 13 members, one being the City of Irvine and to its members. This ongoing process yields additional potential, consultation, and direction to the TMA.

Envisaged effects:

- There are 5 sectors within the development called Spectrums. Spectrum 1, 3, 4 and 5 are covered by the permit. Spectrum 2 was developed before the requirements were imposed. Each sector represents a phase of development and the trip reduction requirements are different for each, both in terms of targets, but also performance measures. Some use average vehicle ridership, others use a trip limit per usable square footage.
- Key findings conclude that mode shift is occurring as planned and goals established in the growth and planning projections are being met. The permit caps have never been exceeded and are well within established limits.
- It is possible, however, that the trip generation goals were too loose and the caps were established too high. It is unclear if the Irvine permit caps provide a meaningful measure of success for comparison purposes.
- Spectrum number 3 and 4 exceeded all goal levels. In Spectrum 3, 34.4% fewer than expected trips were generated and 48.3% fewer in Spectrum 4.
- In 2006, only two individual sites which exceeded their expected trips in Spectrum 3; a “warehouse” retailer, which generated 245.8% of its expected trips and a technology center, which generated 135.7% of its expected trips. Both of these sites are have retail uses and have consistently exceeded their expected trips.
- In Spectrum 4, only FedEx exceeded its expected trips, as a large percentage of the trips generated at this site are delivery trucks

Information sources:

- Irvine Spectrum Transportation Management Association (www.72share.com)

Additional comments:

The Spectrum development has reached approximately 50% of development density within the 5,000 acre area. The development has incorporated high density development phases including large apartment complexes and mixed use retail development most recently. Ongoing coordination with the City of Irvine and Southern California Association of Governments (regional planning agency) is occurring for trip modelling and infrastructure demand planning.

Information provided by:

Eric Schreffler, ESTC

Date:

16.8.09