

Strategische Umweltprüfung
in der kommunalen
Verkehrsentwicklungsplanung

vom Fachbereich D, Abteilung Bauingenieurwesen,
Fachzentrum Verkehr, Bergischen Universität Wuppertal genehmigte

Dissertation

zur Erlangung
des akademischen Grades Doktor-Ingenieurin

vorgelegt

von Dipl.-Ing. Vera Conrad

Gutachter:

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Felix Huber

Dortmund, im August 2008

Die Dissertation kann wie folgt zitiert werden:

urn:nbn:de:hbz:468-20080426

[<http://nbn-resolving.de/urn/resolver.pl?urn=urn%3Anbn%3Ade%3A468-20080426>]

Danksagung

Mein Dank gilt Herrn Prof. Dr. Jürgen Gerlach für die interessante Aufgabenstellung und die stete Unterstützung während der Erstellung meiner Arbeit.

Für die Übernahme des Zweitgutachtens bin ich Herrn Prof. Dr. Felix Huber dankbar.

Nicht versäumen will ich, mich bei meiner Kollegin und Freundin Dr. Iris Mühlenbruch und meinen Kollegen der Bosch & Partner GmbH Dr. Stefan Balla und Dr. Dieter Günnewig zu bedanken, die mit mir zusammen wichtige Grundlagen zu meiner Dissertation erarbeitet haben. Ohne sie wäre diese Arbeit in dieser Form nicht möglich gewesen.

Mein Dank gilt auch den verschiedenen Städten und Kommunen und insbesondere dort den engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mir im Rahmen der Fragebogenuntersuchung und den Fallstudien gerne Rede und Antwort standen.

Vera Conrad

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	VII
1 Einleitung	1
2 Zielsetzung und Einordnung des Themas	2
2.1 Zielsetzung und Arbeitsschritte des Vorhabens.....	2
2.2 Begriffsklärungen und rechtliche Einordnung	5
2.3 Warum Strategische Umweltprüfung in der Verkehrsentwicklungsplanung?	7
3 Rechtliche Grundlagen der Umweltprüfung	13
3.1 Allgemeine Grundsätze der Umweltprüfung	13
3.2 Anforderungen der SUPRL.....	14
3.2.1 Verfahren.....	14
3.2.2 Inhalte	17
3.3 Anforderungen des UVPG.....	18
3.3.1 Umsetzungskonzept und Anwendungsbereich.....	18
3.3.2 Verfahren.....	19
3.4 Anforderungen des BauGB	20
3.4.1 Umsetzungskonzept.....	20
3.4.2 Verfahren.....	21
3.4.3 Inhalte	25
4 Stand von Wissenschaft und Praxis	27
4.1 Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung	27
4.1.1 Entwicklung der Verkehrsentwicklungsplanung.....	27
4.1.2 Definition und Aufgaben eines VEP	28
4.1.3 Aufstellungsverfahren VEP.....	28
4.1.4 Weitere relevante Pläne	33
4.1.5 Verkehrsentwicklungsplanung zwischen Anspruch und Wirklichkeit	36
4.2 Umweltprüfung bei Plänen im Verkehrssektor	38
4.2.1 Bisherige Entwicklungslinien und Ergebnisse für die SUP	38
4.2.2 Beispiele von Verkehrsplänen mit Relevanz für die SUP	39
4.3 Umweltprüfung in der Bauleitplanung	45

5	Befragung der Kommunen	48
5.1	Ziele und methodische Vorgehensweise	48
5.2	Befragungsergebnisse	51
5.2.1	Pläne und Planungsverfahren	51
5.2.2	Umwelt- und verkehrsbezogene Daten	61
5.2.3	Erfahrungen mit der Umweltprüfung.....	78
5.2.4	Exkurs: Zweckverband Braunschweig.....	81
6	Fallbeispiele	83
6.1	Auswahl der Fallbeispiele.....	83
6.2	Methodische Vorgehensweise.....	84
6.3	Fallbeispiel München.....	86
6.3.1	Datengrundlage.....	86
6.3.2	Ausgangssituation	87
6.3.3	Umweltbezogenes Zielsystem.....	96
6.3.4	Monitoringsystem	99
6.3.5	Alternativenprüfung	103
6.3.6	Verknüpfung Umweltprüfung und Abwägungsprozess.....	104
6.3.7	Öffentlichkeitsbeteiligung	104
6.3.8	Behördenbeteiligung/ Koordination mit anderen Planwerken.....	107
6.3.9	Erfahrung mit der Umweltprüfung.....	108
6.3.10	Zusammenfassendes Fazit	109
6.4	Fallbeispiel Rostock	111
6.4.1	Datengrundlage.....	111
6.4.2	Ausgangssituation	112
6.4.3	Umweltbezogenes Zielsystem.....	117
6.4.4	Monitoringsystem	126
6.4.5	Alternativenprüfung	131
6.4.6	Verknüpfung Umweltprüfung und Abwägungsprozess.....	132
6.4.7	Öffentlichkeitsbeteiligung	132
6.4.8	Behördenbeteiligung / Koordination mit anderen Planwerken.....	134
6.4.9	Zusammenfassung.....	137

6.5	Fallbeispiel Taunusstein	139
6.5.1	Datengrundlage	139
6.5.2	Ausgangssituation	140
6.5.3	Umweltbezogenes Zielsystem	142
6.5.4	Monitoringsystem	143
6.5.5	Alternativenprüfung	144
6.5.6	Verknüpfung Umweltprüfung und Abwägungsprozess	144
6.5.7	Öffentlichkeitsbeteiligung	145
6.5.8	Behördenbeteiligung/ Koordination mit anderen Planwerken	145
6.5.9	Zusammenfassung	147
7	SUP –Anforderungen an eine kommunale Verkehrsentwicklungsplanung	148
7.1	Vom Zielkonzept zur Verabschiedung des Plans.....	148
7.2	Inhaltliche Schwerpunkte der SUP-orientierten Verkehrsplanung.....	151
7.2.1	Entwicklung eines Zielsystems mit Umweltzielen.....	151
7.2.2	Analyse des Umweltzustands als Teil der Zustands- und Mängelanalyse	152
7.2.3	Alternativenprüfung und Festlegen der Projekte	153
7.2.4	Wirkungsanalyse auf der Projektebene	154
7.2.5	Wirkungsanalyse auf der Netzebene.....	155
7.2.6	Festlegungen zur Überwachung (Monitoring)	155
8	Handlungsempfehlungen und Zusammenfassung.....	157
8.1	Schlussfolgerungen aus den Arbeitsergebnissen	157
8.1.1	Rechtliche Grundlagen	157
8.1.2	Stand von Wissenschaft und Praxis	158
8.1.3	Praxisuntersuchung.....	158
8.1.4	SUP-Anforderungen an eine kommunale Verkehrsentwicklungsplanung.....	165
8.2	Handlungsempfehlungen	165
8.2.1	Die SUP in den Verkehrsplanungsprozess integrieren.....	165
8.2.2	Den Umweltbericht prozessorientiert erarbeiten.....	167
8.2.3	Ziele und Indikatoren durchlässig gestalten	168
8.2.4	Dritte im Planungsprozess beteiligen	168
8.2.5	Wirkungen kontrollieren und überwachen	170
8.2.6	Mit anderen Planungen verknüpfen.....	170
8.2.7	Relevanz der SUP in unterschiedlichen städtischen Typen	171
8.3	Zusammenfassung	172
8.3.1	Ausgangslage.....	172
8.3.2	Zielsetzung	172
8.3.3	Arbeitsschritte.....	173
8.3.4	Zentrale Ergebnisse	173
8.3.5	Fazit	176

Exkurs Handlungsleitfaden	177
Literaturverzeichnis	179
Kurzfassung und Executive Summary.....	184

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2-1:	Schematische Vorgehensweise	2
Abb. 3-1:	Aufstellungsverfahren der Bauleitplanung mit integrierter Umweltprüfung	22
Abb. 4-1:	Schematischer Ablauf einer Verkehrsentwicklungsplanaufstellung	29
Abb. 6-2:	Ausschnitt aus dem VEP-Entwurf München, 2005	90
Abb. 6-3:	Handlungskonzept Mittlerer Ring	92
Abb. 6-4:	Übersichtskarte Lärminderungsplanung München, Maßnahmen in Planung und Umsetzung.....	94
Abb. 6-5:	Beispiel für eine Zielableitung im Rahmen der PERSPEKTIVE MÜNCHEN	98
Abb. 6-6:	Monitoring-Ablauf in der Bebauungsplanung	102
Abb. 6-7:	Projektablauf zum Integrierten Gesamtverkehrskonzept	114
Abb. 6-8:	Methodik der Ableitung des LKW-Vorrangnetzes	115
Abb. 6-9:	Zielführungssystem – Gebietseinteilung im LKW-Vorrangnetz	116
Abb. 6-10:	Umweltqualitätszielkonzept der Hansestadt Rostock	118
Abb. 6-11:	Übersicht über die Handlungsfelder des Umweltqualitätszielkonzeptes der Hansestadt Rostock	119
Abb. 6-12:	Übersicht über die anhand der „vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung“ geprüften Trassen des IGVK	122
Abb. 6-13:	Matrix zur Bestimmung erheblicher Umweltauswirkungen auf der Ebene des FNP	130
Abb. 6-14:	Auszüge aus dem Gesamtleitbild der Stadt Taunusstein.....	142
Abb. 7-1:	Vorgehensweise bei der Aufstellung eines Planes oder Programms im Verkehrssektor inkl. SUP	149
Abb. 8-1:	Übersicht über den Planungsablauf.....	167
Abb. 8-2:	Der VEP im Zusammenspiel im vertikalen und horizontalen Planungs- geflecht.....	171
Abb. 8-3:	Verknüpfung des VEP-Prozess mit einer SUP.....	173

Tabellenverzeichnis

Tab. 4-1:	Typische Maßnahmen eines Verkehrsentwicklungsplan	32
Tab. 5-1:	An der Befragung beteiligte Kommunen.....	49
Tab. 5-2:	Einordnung der befragten Kommunen in die siedlungsstrukturellen Gebietstypen.....	50
Tab. 5-3:	Verkehrsentwicklungsplan.....	51
Tab. 5-4:	Landschaftsplan.....	53
Tab. 5-5:	Lärmminderungsplan.....	54
Tab. 5-6:	Luftreinhalteplanung.....	54
Tab. 5-7:	Flächennutzungspläne	55
Tab. 5-8:	Aufstellungs- und Änderungsverfahren FNP	56
Tab. 5-9:	Aufstellungs- und Änderungsverfahren größerer Bebauungspläne mit Verkehrsrelevanz.....	58
Tab. 5-10:	Aufstellungs- und Änderungsverfahren sonstiger informeller, integrierter oder verkehrsbezogener Planungen und Pläne	60
Tab. 5-11:	Umweltziele und Umweltindikatoren.....	62
Tab. 5-12:	Verbindlichkeit der Umweltziele.....	63
Tab. 5-13:	Umweltinformationssysteme.....	64
Tab. 5-14:	Monitoring	65
Tab. 5-15:	Umweltbezogene Daten	66
Tab. 5-16:	Häufigkeit umweltbezogener Daten.....	69
Tab. 5-17:	Verkehrsbezogene Daten.....	70
Tab. 5-18:	Häufigkeit der verkehrsbezogenen Daten.....	72
Tab. 5-19:	Lärmbezogene Daten.....	73
Tab. 5-20:	Häufigkeit der lärmbezogenen Daten	74
Tab. 5-21:	Siedlungsstrukturelle Daten.....	75
Tab. 5-22:	Häufigkeit der siedlungsstrukturellen Daten	75
Tab. 5-23:	Übersicht Datenverfügbarkeit nach Typen.....	76
Tab. 5-24:	Verwendete Richtlinien und Arbeitshilfen für die Umweltprüfung	79
Tab. 5-25:	Durchgeführte Umweltprüfungen.....	79
Tab. 5-26:	Berücksichtigung verkehrlicher Alternativen	80
Tab. 5-27:	Freiwillige Umweltprüfungen	80
Tab. 5-28:	Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	81
Tab. 6-1:	Schriftliche Unterlagen der Stadt München	86
Tab. 6-2:	Indikatoren zur Untersuchung der Testszenarien	103
Tab. 6-3:	Schriftliche Unterlagen der Stadt Rostock	111
Tab. 6-4:	Summenindikatoren zur Szenariobewertung IGVK.....	121
Tab. 6-5:	„Vereinfachte ökologische Risikoeinschätzung“ – Beispiel „Westtangente“ ...	124
Tab. 6-6:	Bewertungskriterien und Gewichtungsfaktoren des AK Verkehrsqualität der Hansestadt Rostock	126
Tab. 6-7:	Übersicht über die Indikatoren des Monitoringkonzeptes für die Bauleitplanung.....	129
Tab. 6-8:	Schriftliche Unterlagen aus Taunusstein.....	139
Tab. 6-9:	Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem VEP Taunusstein.....	141

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e.V.
ARL	Akademie für Raumforschung und Landesplanung
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
B-Plan	Bebauungsplan
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
Bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EAG Bau – Mustererlass	Muster-Einführungserlass zum Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien
EW	Einwohner
F+E-Vorhaben	Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan
ggf.	gegebenenfalls
hins.	Hinsichtlich
iB	in Bearbeitung
i.d.R.	in der Regel
IGVK	Integriertes Gesamtverkehrskonzept (Rostock)
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
k.A.	keine Angaben
LMP	Lärminderungsplan

LP	Landschaftsplan
LRP	Luftreinhalteplan
lv	liegt vor
MA	Mitarbeiter
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
MSUP	Merkblatt zur Strategischen Umweltprüfung von Plänen und Programmen im Verkehrssektor
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NRW	Nordrhein Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
ROG	Raumordnungsgesetz
SLMP	Strategische Lärminderungsplanung
s.o.	siehe oben
sog.	so genannt
SRU	Sachverständigenrat für Umweltfragen
s.u.	siehe unten
SUP	Strategische Umweltprüfung (im Sinne des UVPG)
SUPG	Gesetz zur Einführung einer strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG
SUPG-E	Entwurf des Gesetzes zur Einführung einer strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG
SUPRL	Richtlinie 2001/42/EG des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme vom 27. Juni 2001
u.a.	unter anderem
UP	Umweltprüfung (im Sinne des BauGB und der SUP-RL)
URE	Umweltrisikoeinschätzung (im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung)
u.U.	unter Umständen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.2005 (BGBl. I, S. 1757) zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. 06. 2005 (BGBl. I S. 1794)
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie

VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VEPlanung	Verkehrsentwicklungsplanung
z.B.	zum Beispiel

1 Einleitung

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) stellt neue Anforderungen an Pläne und Programme auch im Verkehrssektor. Gerade auf kommunaler Ebene ist der Verkehr einer der größten Verursacher von negativen Umwelteffekten. Zwar kann keine eindeutige SUP-Pflicht für den kommunalen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) abgeleitet werden (siehe Kap. 2.2), jedoch sprechen viele Faktoren dafür, auch hier eine solche Prüfung vorzunehmen (siehe Kap. 2.3). Denn spätestens bei der Umweltprüfung von Bauleitplanungen sind verkehrliche Aspekte Bestandteil einer SUP. Durch die sinnvolle Integration von Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung können Synergien ausgeschöpft und die einzelnen Planungsschritte zweckmäßig aufeinander abgestimmt werden. Des Weiteren können Synergieeffekte im Zusammenhang mit weiteren kommunalen bzw. regionalen Planungen zum Tragen kommen, wie z.B. die Luftreinhaltepläne oder Lärmschutzplanungen. Die SUP kann an dieser Stelle nicht zuletzt einen wichtigen Beitrag leisten, Fragen der Umwelt- und Raumverträglichkeit, der Energie- und Ressourceneffizienz und der Nachhaltigkeit stärker als bisher in die Verkehrsplanung einzubinden. Durch eine sinnvolle Verzahnung der Planungen bzw. der Umweltprüfungen sind darüber hinaus Effizienzgewinne zu erwarten.

Ziel dieser Dissertationsschrift ist es, Handlungsempfehlungen zu formulieren, wie die SUP in den Planungsprozess des VEP eingebettet werden kann. Dazu ist es notwendig, die Anforderungen, die die SUP an die Verkehrsentwicklungsplanung (VEPlanung) stellt, zu formulieren und den derzeitigen Stand der kommunalen VEPlanung darzustellen.

Die vorliegende Dissertationsschrift basiert auf Teilergebnissen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens (F+E-Vorhabens) 73.0327 „Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) unter Betreuung des Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) von der Autorin maßgeblich mitbearbeitet wurde. Das Vorhaben wurde in Zusammenarbeit mit der Bosch & Partner GmbH bearbeitet. Die Kapitel 3, sowie 4.2 und 4.3, die maßgeblich von den Forschungspartnern Bosch & Partner GmbH erstellt wurden, sind im Rahmen dieser Dissertationsschrift stark verkürzt dargestellt.

Die vorliegende Arbeit beinhaltet eine ausführliche Literaturrecherche. Es werden sowohl die Anforderungen der SUP aufgearbeitet als auch die aktuelle Verkehrsplanungspraxis auf kommunaler Ebene dargestellt. Zudem wird der Stand der SUP in der Verkehrsplanung auf den verschiedenen Ebenen aufgearbeitet. Zum anderen liegt der Schwerpunkt der Arbeit auf der Befragung in insgesamt 13 kommunalen Planungsräumen. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere die bisherigen Erfahrungen mit Umweltprüfungen sowie die vorherrschende Datenlage in den Kommunen herausgestellt werden. Zudem wurden drei dieser Planungsräume als Fallbeispielstädte für vertiefende Studien ausgewählt. Zum Abschluss der Arbeit werden Handlungsempfehlungen formuliert, wie man die SUP in den VEPlanungsprozess integrieren kann.

2 Zielsetzung und Einordnung des Themas

2.1 Zielsetzung und Arbeitsschritte des Vorhabens

Ziel der Dissertationsschrift ist die Ableitung von Handlungsempfehlungen, wie eine SUP in den VEPlanungsprozess eingebunden werden kann. Zentrale Ergebnisse sollen dabei sein, auf welchen Grundlagen bei der VEPlanung aufzubauen ist, um eine SUP zu integrieren und in welchen Bereichen bezüglich der Anforderungen einer SUP noch Nachholbedarf besteht. Dazu ist es einerseits notwendig, die Anforderungen, die die SUP an die VEPlanung stellt, zu formulieren. Andererseits ist der derzeitige Stand der kommunalen VEPlanung darzustellen. Diese Erkenntnisse sind in einem dritten Schritt miteinander abzugleichen und daraus entsprechend Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Um diese Erkenntnisse zu gewinnen, ist folgende Vorgehensweise gewählt worden. Die Bearbeitung ist eingeteilt in Arbeitspakete. Abb. 2-1 verdeutlicht schematisch die Vorgehensweise.

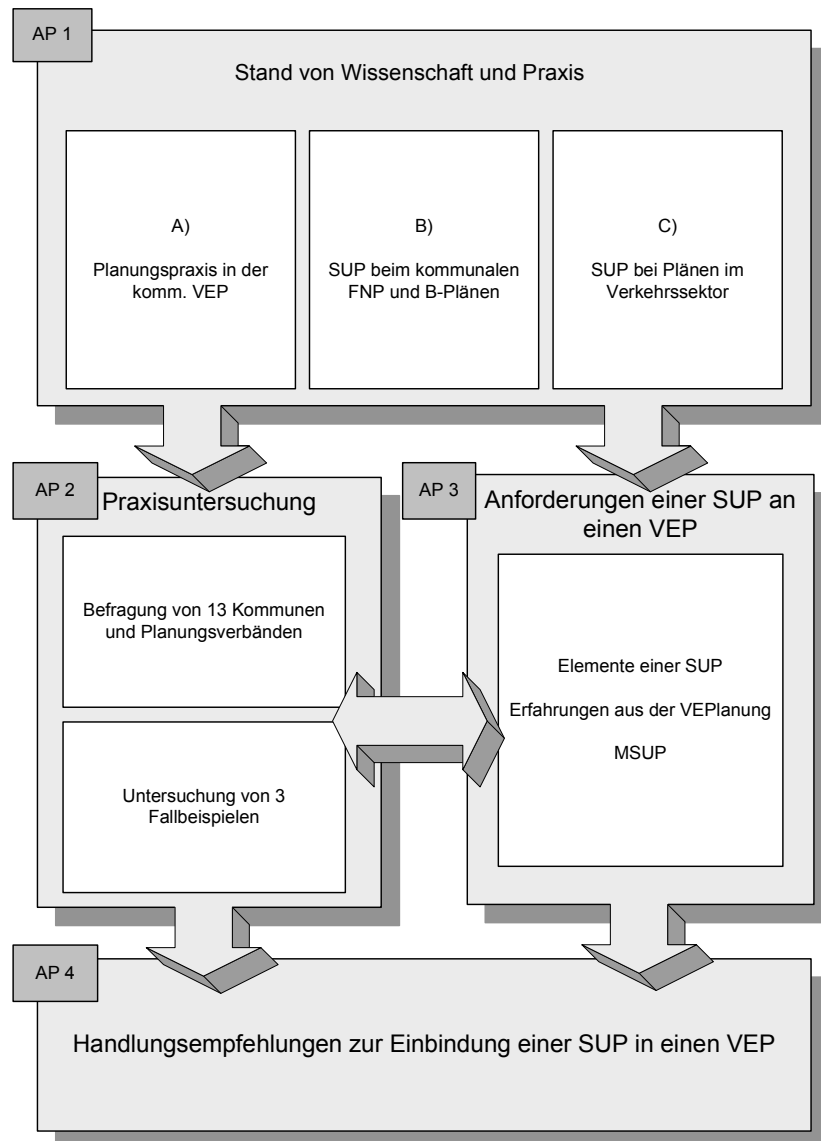


Abb. 2-1: Schematische Vorgehensweise, eigene Darstellung

Im Folgenden werden die Arbeitspaketen (AP) kurz beschrieben:

AP 1: Stand von Wissenschaft und Praxis

AP 1a) Gegenwärtige Planungspraxis bei der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung

Eine Situationsanalyse soll darüber Auskunft geben, in welchem Verfahrenskontext Verkehrsentwicklungspläne erstellt und welche Planungsschritte typischerweise durchgeführt werden. Fokussiert werden sollen dabei die jeweiligen Zielvorgaben, die Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse und die Berücksichtigung der Umweltbelange. Generell wird davon ausgegangen, dass sich die Aufstellung der Verkehrsentwicklungspläne sowie deren Inhalte an den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) orientiert (z.B. Leitfaden für Verkehrsplanungen, Köln 2001).

Bei der Recherche wird auf aktuelle Sekundärliteratur und Präsentationen im Internet zurückgegriffen. Punktuell ergänzen Expertengespräche die Recherchen. Die unterschiedlichen Ausgangslagen in den Kommunen – gerade in Bezug auf die Art und Ausgestaltung der Planungsinstrumente – sollen dabei herausgestellt werden. Eine detaillierte Analyse der Planungspraxis wird anhand von näher zu untersuchenden kommunalen Beispielräumen (siehe AP 2) durchgeführt.

AP 1b) Umweltprüfung (UP) in der Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung

Im AP 1b wird die Umsetzung der Umweltprüfung in der Flächennutzungsplanung beschrieben. Dabei wird vorrangig auf aktuelle Veröffentlichungen einschlägiger Forschungs- und Beratungsinstitutionen fokussiert (z.B. Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) Kommunale Spitzenverbände etc.) sowie in den ausgewählten Beispielkommunen (vgl. AP 2) recherchiert. Der Erkenntnisschwerpunkt wird auf die Aufstellung und die Rolle der Umweltprüfung beim Entscheidungsprozess für verkehrliche Maßnahmen gelegt.

AP 1c) SUP bei Plänen im Verkehrssektor in Europa sowie auf Bundes- und Landesebene

Planbeispiele aus dem Verkehrssektor, die bereits mit dem Anspruch der SUP-Umsetzung in Fachkreisen bekannt sind und diskutiert werden (z.B. Landesstraßenbedarfspläne in Brandenburg und Nordrhein-Westfalen (NRW), Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW), werden hinsichtlich ihrer Vorgehensweise und Übertragbarkeit auf die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung untersucht.

AP 2: Praxisuntersuchung

AP 2a) Fragebogenbefragung von 12 Kommunen und einem Planungsverband

Bei folgenden 12 Kommunen und einem Zweckverband wird zunächst eine detaillierte Analyse der Planungspraxis und Abfrage von Daten anhand eines umfangreichen Fragebogens vorgenommen (siehe Kapitel 5.2):

- Stuttgart,
- München,
- Rostock,
- Berlin,
- Köln,
- Taunusstein,
- Langenfeld,
- Braunschweig (Zweckverband),
- Braunschweig (Stadt),
- Oldenburg,
- Menden,
- Iserlohn und
- Hemer.

Anhand dieser Befragung wird ein aktuelles Bild zur Verkehrsplanungspraxis, zum Umgang mit der Umweltprüfung und zur Datenverfügbarkeit in diesem Kontext von Kommunen in Deutschland gezeichnet. Es handelt sich dabei um Tendenzaussagen, da eine für Deutschland repräsentative Befragung aufgrund verschiedener Restriktionen nicht möglich ist (siehe dazu Näheres in Kapitel 5).

AP 2b) Untersuchung von 3 Fallbeispielen

Die drei Kommunen München, Rostock und Taunusstein dienen als Fallbeispiele für eine vertiefende Betrachtung bestimmter SUP-Bausteine im Zusammenhang mit der VEPlanung. So werden in diesen Planungsräumen insbesondere die Öffentlichkeitsbeteiligung, Umweltziele und Monitoring sowie die Integration des Umweltberichts im Aufstellungsverfahren bzw. die Vorbereitung der Entscheidungs- und Abwägungsprozesse vertieft untersucht.

AP 3: Formulierung von SUP-Anforderungen an die kommunale VEP

Unter Berücksichtigung des zwischenzeitlich erreichten Standes der nationalen Umsetzung der Richtlinie des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUPRL) werden aufbauend auf den Ergebnissen der Sachstandsanalyse (AP 1a – 1b) rahmensetzende Anforderungen an die kommunale VEPlanung für die Durchführung einer SUP formuliert. Dabei kann und muss bereits berücksichtigt werden, dass sich weitere kommunale bzw. auf das Gebiet der Kommune bezogene Planungsinstrumente mit der Umweltrelevanz des Verkehrs auseinandersetzen und daher Koordinierungsaufgaben wahrzunehmen sind. Die SUPRL weist ausdrücklich darauf hin, dass das Abschichtungsprinzip zu berücksichtigen ist und Mehrfachprüfungen zu vermeiden sind.

Wichtige SUP-spezifische Verfahrensanforderungen betreffen dabei:

- Die Auswahl, Festlegung und Zusammenstellung von Zielen (bzw. Indikatoren),
- die Verbindlichkeit von Zielen,
- die Stellung des Umweltberichts im Verfahren,
- die Vermeidung von Mehrfachprüfungen im Nebeneinander verschiedener Plantypen und Hierarchiestufen,
- die Konsultationen von Behörden und Öffentlichkeit,

- die Berücksichtigung des Umweltberichts bei der Entscheidungsfindung (Vorbereitung des Abwägungsprozess) und
- Überwachungssysteme (Monitoring) der Umweltziele (Reaktionen auf Abweichungen).

Besonders hinsichtlich der inhaltlichen Anforderungen wird an den aktuellen Entwurf des Arbeitsausschusses Netzgestaltung der FGSV „Merkblatt zur Strategischen Umweltprüfung von Plänen und Programmen im Verkehrssektor“ (MSUP) angeknüpft. Die dort erarbeiteten fachplanerischen Vorgehensweisen sowie Planungshilfen zur Integration inhaltlicher Anforderungen der SUP (z.B. „Umweltziele“ als Anhang 1 des Merkblatts, „Gliederung des Umweltberichts für eine SUP im Verkehrssektor“ als Anhang 2 des Merkblatts oder „Leistungsbild zur Bearbeitung einer SUP im Verkehrssektor“ als Anhang 3 des Merkblatts) werden überprüft und ggf. ergänzt.

AP 4: Formulierung von Handlungsempfehlungen

Dieser Arbeitsschritt trägt die Ergebnisse der vorangegangenen Arbeitspakete zusammen und mündet in Handlungsempfehlungen, wie eine SUP in den Aufstellungsprozess eines VEP eingebunden werden kann.

2.2 Begriffsklärungen und rechtliche Einordnung

Nach der Richtlinie 2001/42/EG des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme vom 27. Juni 2001 sind eine Reihe von Fach- und Raumordnungsplanungen einer entsprechenden Prüfung zu unterziehen. In Deutschland ist die SUPRL auf Bundesebene durch die Änderung bzw. Neufassung von Baugesetzbuch (BauGB), Raumordnungsgesetz (ROG) und Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) umgesetzt.

Das UVPG, welches im Jahr 2005 durch das SUPG¹ novelliert wurde, führt die SUP für ausgewählte Pläne und Programme in das deutsche Rechtssystem der Fachplanung ein. Das BauGB, welches im Jahr 2004 durch das EAG-Bau² novelliert wurde, schreibt grundsätzlich für alle Bauleitpläne eine UP vor.

Kommunale VEPlanungen - darunter fallen alle Planungen, die sich mit der verkehrlichen Entwicklung auf kommunaler Ebene beschäftigen (z.B. der VEP, Nahverkehrspläne (für kreisfreie Städte), Radverkehrspläne usw.) - sind als Verkehrsplanungen der Fachplanung zuzuordnen. Gleichzeitig stehen sie jedoch im Kontext kommunaler Bauleitplanung, so dass sich aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen Umsetzung die Frage nach der begrifflichen und rechtlichen Einordnung einer (Strategischen) Umweltprüfung für kommunale Verkehrsentwicklungsplanungen stellt.

Eine rechtlich verankerte UP-Pflicht lässt sich für die kommunale Verkehrsentwicklungspla-

¹ Gesetz zur Einführung einer strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG. Mit diesem Gesetz wurden die Anforderungen der SUPRL in das UVPG eingeführt.

² Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien (Europarechtsanpassungsgesetz Bau). Mit diesem Gesetz wurden die Anforderungen der SUPRL im BauGB und im ROG umgesetzt. Seit dem 20.7.2004 ist demnach die Aufstellung, Ergänzung und Änderung von Bauleitplänen SUP-pflichtig.

nung aus den Vorschriften des BauGB nicht ableiten, da sich das BauGB ausschließlich auf die formelle Bauleitplanung bezieht.

Auch aufgrund des UVPG lässt sich für die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung keine SUP-Pflicht ableiten, da im UVPG nur bundesgesetzlich definierte Pläne und Programme geregelt sind. Entsprechend werden in der Liste SUP-pflichtiger Pläne und Programme in Anlage 3 zum UVPG ausschließlich Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene genannt.

Die SUPRL definiert in Art. 2 und Art. 3 detaillierte Bedingungen, die ein Plan oder Programm erfüllen muss, um obligatorisch unter den Anwendungsbereich der Richtlinie zu fallen (sog. Screening). Im Einzelnen müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

1. Plan oder Programm wird von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen oder von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet (Art. 2 Nr. a, 1. Anstrich SUPRL).
2. Plan oder Programm muss aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden (Art. 2 Nr. a, 2. Anstrich SUPRL).
3. Plan oder Programm fällt in die Bereiche Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung oder Bodennutzung (Art. 3 Abs. 2 Nr. a SUPRL).
4. Plan oder Programm setzt einen Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG aufgeführten Projekte (Art. 3 Abs. 2 Nr. a SUPRL).

Die Bedingungen 1 und 3 sind durch die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung erfüllt. Diese wird durch eine lokale Behörde ausgearbeitet und fällt in den Bereich Verkehr. Die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung erfüllt damit wesentliche Voraussetzungen für die Anwendung einer auf Pläne oder Programme bezogenen UP. Zur Bedingung 4 der Rahmensezung für die künftige Genehmigung ist anzuführen, dass die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung in aller Regel konzeptionelle Vorentscheidungen trifft, die einen inhaltlichen Rahmen für zukünftige Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur, die häufig UVP-pflichtig sind, setzen. Die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung besitzt auch eine hohe faktische Bedeutung für die inhaltliche Vorbereitung verkehrlicher Inhalte der Flächennutzungs- und der Bebauungsplanung. Die tatsächliche Berücksichtigung entsprechender rahmensetzender Vorentscheidungen aus der VEPlanung in der Bauleitplanung oder anderen Zulassungsverfahren ist jedoch gesetzlich nicht vorgeschrieben. Ob eine solche gesetzliche Berücksichtigungspflicht für die Erfüllung des für die UP-Pflicht notwendigen Merkmales der Rahmensezung erforderlich ist, ist aus dem Wortlaut der SUPRL und des UVPG nicht eindeutig ableitbar.

Bei der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung handelt es sich - mit Ausnahme des Nahverkehrsplans, dessen Aufstellung landesgesetzlich vorgeschrieben ist - bisher lediglich um ein informelles Planungsinstrument im Rahmen der kommunalen Entwicklungsplanung. Im Gegensatz zur Bauleitplanung gibt es für die Aufstellung kommunaler (Verkehrs-) Entwicklungspläne keine gesetzliche Verpflichtung. Vielmehr handelt es sich um eine freiwillige konzeptionelle bzw. strategische Planungsebene. Daher ist fraglich, ob die o.g. Bedingung 2 der SUPRL, nach der für eine SUP-Pflicht eine in Rechts- oder Verwaltungsvorschriften ver-

ankerte Aufstellungspflicht für den Plan oder das Programm bestehen muss, bei kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen gegeben ist. Allerdings erscheint es bei einer weiten Auslegung der Richtlinie durchaus denkbar, dass auch der VEP einer SUP unterliegt, weil es sich hierbei um ein etabliertes und hinreichend reguliertes Planwerk handelt (GATHER 2002, S. 29). Ebenfalls wird hierzu in der aktuellen juristischen Diskussion erörtert, ob eine bedingte SUP-Pflichtigkeit je nach Vorprüfung im Einzelfall (§14 b Abs. 2 Satz 1 UVPG) auch für z.B. einen Verkehrsentwicklungsplan gelten kann. Denn wird ein Aufstellungsbeschluss durch die Kommune ergangen, so ist sie dazu verpflichtet, diesen auszuarbeiten. Ein solcher Beschluss kann durchaus als Verwaltungsvorschrift im Sinne des Art. 2a SUPRL verstanden werden, so dass die Bedingungen für eine SUP-Pflicht nach 2 Abs. 4 und 5, § 3 Abs. 1a und § 14b UVPG als erfüllt gelten können (GASSNER 2006, S. 230ff).

Ein anderer Fall sind Nahverkehrspläne, deren Aufstellung rechtlich vorgeschrieben ist, bei denen jedoch unklar ist, ob sie für Projekte einen Rahmen setzen (Bedingung 4). Für Nahverkehrspläne wird die SUP-Pflicht in Zukunft möglicherweise landesrechtlich eindeutig geregelt.

Eine abschließende rechtliche Klärung der Frage der SUP-Pflicht ist nicht Gegenstand dieser Dissertationsschrift. Es bleibt festzustellen, dass eine solche Klärung bisher von offizieller Seite nicht erfolgt ist. Festzustellen ist gleichzeitig, dass aus fachlicher Sicht im Sinne der Zielsetzung der SUPRL eine wesentliche Regelungslücke hinsichtlich der Umweltprüfung innerhalb des hierarchischen Systems der bundesdeutschen Verkehrsplanung besteht. Während die Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene und auf Landesebene SUP-pflichtig und die projektbezogene Verkehrswegeplanung umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig (UVP-pflichtig) sind, ist für die strategische kommunale Verkehrsplanung die Umweltfolgenprüfung-Verschuldung offen. Damit wird die offensichtliche Zielsetzung der SUPRL, nämlich die UVP auf Projektebene gezielt um eine Umweltfolgenprüfung auf übergeordneter planerischer Ebene zu ergänzen, möglicherweise nicht erfüllt. Gerade die der Zulassung kommunaler Verkehrsprojekte unmittelbar vorgeschaltete Planungsebene der Verkehrsentwicklungsplanung trifft wichtige projektbezogene Vorentscheidungen, auf deren Prüfung die SUPRL gerade abzielt.

2.3 Warum Strategische Umweltprüfung in der Verkehrsentwicklungsplanung?

Unabhängig von der in Kapitel 2.2 diskutierten Frage, ob für die kommunale VEPlanung eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung besteht, ist eine solche Prüfung, die sich an dem Verfahren und an den Inhalten der gesetzlich verankerten Umweltprüfung orientiert, aus verschiedenen fachlichen Gründen sinnvoll.

Nach den Vorschriften der SUPRL handelt es sich bei der Umweltprüfung für Pläne und Programme um ein partizipatives entscheidungsvorbereitendes Verfahren zur Berücksichtigung von Umweltaspekten in bestimmten Plänen oder Programmen. Die Umweltprüfung dient ähnlich wie die projektbezogene UVP der frühzeitigen, systematischen und transparenten Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Umweltauswirkungen und ist im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen. Gemäß SUPRL umfasst eine Umweltprüfung für Pläne und Programme folgende wesentliche Verfahrensschritte:

1. Entscheidung darüber, ob eine Umweltprüfung durchzuführen ist (sog. Screening; Art. 3 i.V.m. Anhang II SUPRL),
2. Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen (sog. Scoping; Art. 5 Abs. 4 i.V.m. Art. 6 Abs. 3 SUPRL),
3. Erstellung des Umweltberichtes zum Planentwurf (Art. 5 i.V.m. Anhang I SUPRL),
4. Durchführung innerstaatlicher und ggf. grenzüberschreitender Konsultationen zur Information, zur Beteiligung und zur Stellungnahme (Art. 6 und Art. 7 SUPRL),
5. Berücksichtigung des Umweltberichtes und der Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung (Art. 8 SUPRL),
6. Bekanntgabe der Entscheidung (Art. 9 SUPRL) und
7. Überwachung von Umweltauswirkungen (sog. Monitoring; Art. 10 SUPRL).

Ganz allgemein ergibt sich der Nutzen einer Umweltprüfung für die Verkehrsentwicklungsplanung zunächst daraus, dass der Verkehr im kommunalen Bereich einer der wesentlichen Verursacher von Umweltauswirkungen ist (siehe z.B. SRU 2005). Dies hat mittlerweile zu der Erkenntnis geführt, dass Fragen der Umwelt- und Raumverträglichkeit, der Energie- und Ressourceneffizienz sowie der Nachhaltigkeit stärker als bisher in die Verkehrsplanung zu integrieren sind (siehe bspw. FGSV 2001). Darüber hinaus liegt der Nutzen einer UP in der Verkehrsplanung generell in (FGSV 2004, S. 4):

- a) der inhaltlichen Verbesserung von Verkehrsplanungsprozessen durch eine frühzeitige und umfassende Berücksichtigung von Umweltbelangen;
- b) der Berücksichtigung von Umwelteffekten, die in der Projektebene nicht oder nur unzureichend Beachtung finden können (z.B. Landschaftszerschneidung, flächenhafte kumulative Lärmbelastung, großräumig wirksame Emissionen von CO₂, Ozonproblematik);
- c) der Möglichkeit, vorhandene Leitbilder zur nachhaltigen Entwicklung im Verkehrssektor (Erreichung der gewünschten Mobilität unter möglichst geringem Ressourcenverbrauch) zu operationalisieren;
- d) der verbesserten Möglichkeit, angemessene Strategien zur Minderung steigender Umweltbelastungen im Verkehrssektor auch verkehrsträger- und projektübergreifend zu verfolgen;
- e) der Beschleunigung des gesamten Planungsprozesses sowie die erhöhte Akzeptanz der Ergebnisse durch die frühzeitige Beteiligung von Behörden und Öffentlichkeit und frühzeitige Berücksichtigung der Umwelteffekte.

Die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung bereitet in maßgeblicher Weise die verkehrsbezogenen Inhalte der Flächennutzungsplanung und nachfolgender Bebauungspläne vor. Bereits in der Verkehrsentwicklungsplanung werden u.a. Vorentscheidungen über bestimmte Verkehrsnetzausbauoptionen getroffen. Über die Umweltprüfung zum Regional-, Flächennutzungs- oder Bebauungsplan kommt es zur Verknüpfung mit der kommunalen Verkehrsplanung und zu der Notwendigkeit, auch in Bezug auf verkehrsplanerische Inhalte eine Umweltprüfung durchzuführen. Es macht daher Sinn, bereits bei der Aufstellung kommunaler VEPlanungen frühzeitig und ggf. auch freiwillig gesetzliche UP-Anforderungen zu berücksichtigen. Ein weiteres Argument für die Einbeziehung von Umweltbelangen bereits bei der VEPlanung liegt in der Umsetzung der planerischen Anforderungen, die sich aus den neuen

EU-Richtlinien zur Luftreinhaltung³ und zum Umgebungslärm⁴ ergeben. Diese Richtlinien stellen Anforderungen an Maßnahmen- bzw. Aktionspläne, die im Falle nicht hinnehmbarer hoher Belastungen durch Schadstoffkonzentrationen bzw. durch Lärm aufzustellen und durchzuführen sind. Hierbei spielt der Verkehr als bedeutendster Verursacher ebenfalls eine herausragende Rolle. Es ist somit sinnvoll, bereits bei der Vorauswahl bestimmter Verkehrsprojekte auf der Ebene der VEPlanung zu prüfen, inwieweit diese Maßnahmen den Zielen der genannten Richtlinien dienen. Die Einbeziehung der VEPlanung in den UP-Prozess der Gemeinden kann somit insgesamt einen Beitrag leisten, um die derzeit defizitäre Koordination zwischen Verkehrs-, Siedlungs- und Umweltplanung auf kommunaler Ebene (siehe SRU 2005, S. 382, 384) zu optimieren.

In diesem Sinne empfiehlt auch die EU-Kommission in ihrer thematischen Strategie für die städtische Umwelt (siehe KOM 2005, S. 718) die Aufstellung integrativer Pläne für einen nachhaltigen städtischen Verkehr, die auch Umweltaspekte wie etwa die Luftverschmutzung, den Lärm, die Treibhausgasemissionen, den Energieverbrauch oder die Flächennutzung behandeln.

Im Einzelnen können sich aus den dargestellten Zusammenhängen durch die Durchführung einer UP auf der Ebene der VEPlanung bspw. folgende konkrete Vorteile für die kommunale Planungsarbeit ergeben:

Inhaltliche Absicherung strategischer Planungsentscheidungen aus der VEPlanung

Spätestens die UP im Rahmen der Bauleitplanung, mit der die verkehrlichen Maßnahmen des VEP umgesetzt werden sollen, verlangt die Betrachtung möglicher Alternativplanungen. Wenn nun die Entscheidung über bestimmte Verkehrsprojekte im Rahmen des VEP ohne die Berücksichtigung von Umweltbelangen erfolgt, könnte die Situation eintreten, dass diese vorgelagerte Projektentscheidung nachträglich aus der Sicht von Umweltbelangen in Frage gestellt wird. Konkret stellt sich spätestens im Rahmen nachfolgender projektbezogener Zulassungsentscheidungen die Frage, ob auch unter Einbeziehung der Umweltbelange keine geeigneteren Alternativprojekte im Stadtgebiet zur Verfügung stehen. Eine solche nachträgliche Prüfung der bereits im VEP getroffenen Grundsatzentscheidung verursacht zusätzlichen Zeitaufwand und Verfahrensrisiken.

Inhaltliche Entlastung der UP im Aufstellungsverfahren zum Flächennutzungsplan

Die UP im Aufstellungsverfahren zum Flächennutzungsplan erfordert die Erstellung eines Umweltberichtes nach den Anforderungen der Anlage zum BauGB. Gegenstand des Umweltberichtes müssen alle im Rahmen des FNP vorgesehenen Maßnahmen sein. Dies be-

³ Ausgehend von der Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (sog. Luftqualitätsrahmenrichtlinie) wurden bisher drei sog. Tochterrichtlinien mit konkreten Luftqualitätsanforderungen erlassen:
1. Tochterrichtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickoxide, Partikel und Blei in der Luft;
2. Tochterrichtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft;
3. Tochterrichtlinie 2002/3/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 12. Februar 2002 über den Ozongehalt der Luft.
Diese Richtlinien sind mittlerweile insb. durch die 22. BImSchV sowie die 33. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt worden.

⁴ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (sog. Umgebungslärmrichtlinie). Diese Richtlinie ist in Deutschland nicht fristgerecht umgesetzt worden und gilt daher seit Juli 2004 unmittelbar.

trifft die wesentlichen raumrelevanten Nutzungstypen und reicht von der Neuausweisung von Wohn-, Gewerbegebieten oder Industriegebieten über Grünflächen, landwirtschaftlich oder als Wald genutzte Flächen bis hin zu Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge. Dem entsprechend sind im Rahmen einer UP für die Neuaufstellung eines Flächennutzungsplans zahlreiche zukünftige Eingriffe in die Umwelt hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen und möglichen Alternativen zu betrachten. Hier kann die Vorverlagerung entsprechender Untersuchungen – z.B. in sektorale Vorplanungen wie dem VEP – eine deutliche Entlastung für das Aufstellungsverfahren bedeuten. Der ggf. im Rahmen eines VEP erstellte Umweltbericht kann im Idealfall unmittelbar in den Umweltbericht des FNP übernommen werden.

Inhaltliche Entlastung der UP im Aufstellungsverfahren zu Bebauungsplänen mit verkehrsbezogenem Inhalt

Auch das Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplans ist UP-pflichtig. Daher kann die Durchführung einer vorgelagerten UP auf der Ebene der Verkehrsplanung auch die UP auf der B-Planebene entlasten, soweit es sich um einen B-Plan mit verkehrsbezogenen Inhalten handelt. Denkbar ist bspw. die Situation, dass im Rahmen eines Planfestsetzungsersetzenden B-Plans eine aus dem VEP stammende örtliche Straßenverbindung zugelassen werden soll. Dabei stellt sich u.a. die Frage nach möglichen Planungsalternativen. Sind derartige Alternativen bereits im VEP auch unter Umweltgesichtspunkten geprüft worden, wird das B-Planverfahren um eine aufwändige Alternativenprüfung, die einen größeren Raum einbezieht, entlastet.

Frühzeitige Berücksichtigung von Belangen der Luftreinhaltung in der Verkehrsplanung

Neben der SUPRL sind weitere EU-Anforderungen zur Umwelt für die Verkehrsplanung zu berücksichtigen und in die Überlegungen einzubeziehen. Gemäß Art. 8 der Luftqualitätsrahmenrichtlinie müssen die Mitgliedstaaten im Falle von Gebieten, in denen Grenzwerte bzw. Toleranzmargen überschritten werden, Pläne oder Programme ausarbeiten und durchführen, mit denen die Erreichung des Grenzwertes in der festgelegten Frist sichergestellt wird. In Deutschland sind dazu gebietsbezogene Luftreinhaltepläne bzw. – für die kurzfristige Festlegung von Maßnahmen – Aktionspläne nach § 47 BImSchG vorgesehen. In diesen Plänen sind die Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten. Die Erfahrungen der Immissionsschutzbehörden zeigen, dass insbesondere in Bezug auf PM₁₀ und NO_x die Gefahr lokaler Überschreitungen in Innenstadtbereichen besteht und der Straßenverkehr als Verursacher dabei eine besondere Rolle spielt. Um derartige lufthygienische Konfliktsituationen von vornherein zu vermeiden, ist es sinnvoll, bereits auf der Ebene des VEP lufthygienische Belange mit zu berücksichtigen und die Auswahl der Maßnahmen auch danach auszurichten, dass in der Zukunft Grenzwertüberschreitungen vermieden werden (RICHARD 2003).

Frühzeitige Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen in der Verkehrsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie der EU fordert von den Mitgliedstaaten die Erstellung sog. strategischer Lärmkarten und sog. Aktionspläne für Ballungsräume⁵ sowie sämtliche Hauptverkehrsstraßen⁶, Haupteisenbahnstrecken⁷ und Großflughäfen⁸. Strategische Lärmkarten im Sinne des Art. 7 in Verbindung mit Anhang IV der Umgebungslärmrichtlinie sind bis zum 30.06.2007⁹ bzw. bis zum 30.06.2012 aufzustellen und beinhalten im Wesentlichen Aussagen zur aktuellen, früheren oder vorhersehbaren Lärmsituation und der Anzahl der betroffenen Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser. Aktionspläne dienen der Definition von Maßnahmen zur Lärminderung und müssen spätestens bis zum 30.06.2008¹⁰ bzw. bis zum 30.06.2013 aufgestellt werden.

Vor dem Hintergrund dieser Verpflichtungen ist in Deutschland eine Überarbeitung der Vorschriften zur Lärminderungsplanung gemäß § 47a ff BImSchG erfolgt.¹¹ Auf die Gemeinden kommt ein entsprechender Planungsaufwand zu. Da der Verkehrssektor eine maßgebende Lärmquelle für störenden Umgebungslärm darstellt, spielt auch hierbei die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung eine zentrale Rolle, um vorhandene Schwerpunkte der Lärmbelastung zu beseitigen bzw. in Zukunft von vornherein zu vermeiden. Eine entsprechende Verknüpfung von Lärmbelastungsanalysen und –prognosen mit der Entwicklung verkehrlicher Lösungen in einem VEP ist daher auch aus der Sicht der Umgebungslärmrichtlinie sinnvoll (RICHARD 2003).

Koordination der verschiedenen Anforderungen an die Verkehrsplanung

Ein wesentliches Anliegen der Umweltprüfung ist die Optimierung der Entscheidungsfindung unter Einbeziehung aller entscheidungsrelevanten Umweltbelange. Wie dargestellt, können neben verkehrlichen Effekten auch Umweltbelange maßgeblich für die Frage sein, welches Verkehrskonzept und welche Einzelmaßnahme für die verkehrliche Gesamtentwicklung der Stadt die beste Lösung darstellt. Die Umweltprüfung im Sinne der SUPRL bietet dazu geeignete Strukturierungsansätze, um die verschiedenen umweltbezogenen Anforderungen in einem Planungsprozess zu bündeln, auf sachlicher Grundlage abzuwägen und somit die Planungsentscheidung unter Nachhaltigkeits Gesichtspunkten zu optimieren.

⁵ Räume mit städtischem Charakter und mehr als 100.000 Einwohnern.

⁶ Regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen (entspricht ca. 8.200 Kfz pro Tag).

⁷ Bahnlinien mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen (entspricht ca. 82 Zügen am Tag).

⁸ Verkehrsflughafen mit über 50.000 Flugbewegungen (Start oder Landung) pro Jahr (entspricht ca. 137 Bewegungen pro Tag).

⁹ Für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr, Bahnlinien mit mehr als 60.000 Zügen im Jahr und Großflughäfen.

¹⁰ Für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr, Bahnlinien mit mehr als 60.000 Zügen im Jahr und Großflughäfen.

¹¹ Siehe Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) vom 24. Juni 2005 (BGBl. I, S. 1794), mit dem v.a. das Bundesimmissionsschutzgesetz geändert wurde.

Akzeptanzsteigerung der Verkehrsplanung auf allen Planungsebenen

Neben der Strukturierung und schutzgutübergreifenden Zusammenführung aller wesentlichen Umweltbelange ist die Öffentlichkeitsbeteiligung ein wesentliches Element der Umweltprüfung. Davon kann auch die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung profitieren. Da im Rahmen des VEP die richtungweisenden Grundentscheidungen der verkehrlichen Entwicklung einer Kommune getroffen werden, ist der VEP Teil eines mehrstufigen Planungsprozesses. Die Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz der sich anschließenden Planungs- und Zulassungsverfahren sowie Realisierungsschritte ist nur dann optimal, wenn der Öffentlichkeit auch die vorgelagerten Entscheidungen transparent gemacht werden. Damit würde in optimaler Weise dem in der SUPRL und dem in der Aarhus-Konvention¹² verankerten Effektivitätsgebot der Öffentlichkeitsbeteiligung Rechnung getragen werden. Zusätzlich ist eine Steigerung der inhaltlichen Legitimation von Verkehrsprojekten gegenüber Dritten zu erwarten, wenn sie im Rahmen eines qualifizierten VEP entwickelt wurden. Die UP hilft somit letztlich, Widerstände zu überwinden und trägt zu einer rascheren Umsetzung einzelner Verkehrsprojekte in der Gemeinde bei.

¹² Aarhus-Konvention = UN/ECE-Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten. Die Anforderungen der Aarhus-Konvention sind auf europäischer Ebene in der SUPRL sowie in der Richtlinie 2003/35/EG vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten umgesetzt.

3 Rechtliche Grundlagen der Umweltprüfung

3.1 Allgemeine Grundsätze der Umweltprüfung

Definitionen für eine Umweltprüfung auf Plan- oder Programmebene sind zahlreich (siehe ARBTER 2004, S. 2ff). Letztlich handelt es sich bei der Umweltprüfung um ein entscheidungsvorbereitendes, umweltbezogenes Verfahren im Rahmen der Erstellung von Plänen oder Programmen, deren Vollzug möglicherweise Auswirkungen auf die Umwelt hat. Die Umweltprüfung beinhaltet ähnlich wie die projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Umweltauswirkungen und ist im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen. Damit verfolgt die Umweltprüfung das Ziel, die Umweltbelange

- frühzeitig,
- umfassend,
- transparent und
- systematisch

in den Planungs- und Entscheidungsprozess einzubringen und dazu beizutragen, dass die Inhalte des jeweiligen Plans bzw. Programms möglichst umweltverträglich bzw. nachhaltig ausgestaltet sind. Kennzeichnend für die Umweltprüfung sind darüber hinaus folgende Aspekte:

- vorsorgeorientierter Ansatz, der v.a. der frühzeitigen Vermeidung bzw. Minimierung von negativen Umweltauswirkungen dient,
- schutzgutübergreifender, alle wesentlichen Umweltaspekte integrierender Ansatz,
- konsequente Anwendung des Modells der rationalen Entscheidung mit einer konsequenten Trennung von Analyse- und Prognoseschritten, der Bewertungs- und der Entscheidungsebene,
- prozesshafter und partizipativer Charakter, der durch eine systematische Begleitung des Planungsprozesses und eine möglichst weitgehende Einbeziehung aller interessierten und betroffenen Kreise gekennzeichnet ist.

Die Umweltprüfung knüpft unmittelbar an die Idee der projektbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung an und vervollständigt das Konzept einer konsequenten Einbeziehung von Umweltschutzaspekten in den gestuften Prozess räumlicher Planungen. Insofern ist ein wesentliches Merkmal der Umweltprüfung die gezielte Ergänzung der Projekt-UVP auf den vorgelagerten Planungsebenen. Die Erfahrungen mit der Projekt-UVP haben gezeigt, dass zahlreiche Grundsatzentscheidungen zum Zeitpunkt des Projektzulassungsverfahrens bereits gefallen sind und damit im Rahmen der Projekt-UVP nicht mehr unter Umweltaspekten geprüft werden können. Zahlreiche Umwelteffekte resultieren jedoch besonders aus strategischen Grundsatzentscheidungen, die auf der Grundlage der Plan- und Programmebene zu treffen sind, z.B. zum generellen Bedarf einer Planung oder zur Auswahl einer bestimmten Technologie. Diese Fragestellungen können nur im Rahmen einer Umweltprüfung auf der planerischen Ebene bearbeitet werden, die die Projekt-UVP insofern inhaltlich gezielt ergänzt.

Abgesehen von der teilweisen Verwendung neuer Begrifflichkeiten beinhaltet die Umweltprüfung im Sinne der SUPRL weitgehend die gleichen Arbeitsschritte wie die Projekt-UVP.

Besonderheiten der Umweltprüfung liegen gegenüber der Projekt-UVP in der stärkeren Betonung des Alternativenvergleiches und der prozesshaften Begleitung des Planungsablaufes. Während auf der Projektzulassungsebene das Projekt in der Regel bereits weitgehend durchgeplant ist, steht auf der Plan- und Programmebene ausgehend von bestimmten Zielstellungen die aktive Suche nach geeigneten Lösungsmöglichkeiten im Vordergrund. Die Umweltprüfung auf Plan- oder Programmebene muss sich somit stärker in einen häufig iterativen Planungsprozess, der sich an vorher explizit zu definierenden Planungszielen ausrichtet, integrieren. Während die Projekt-UVP vor allem nach dem *Wie* der Projektrealisierung im Detail und teilweise – auf vorgelagerter Ebene - nach dem *Wo* der Projektrealisierung fragt, bezieht sich die Umweltprüfung auf Plan- oder Programmebene schwerpunktmäßig auf den Standort einzelner Maßnahmen. Dabei ist der Suchraum in der Regel großräumiger als bei der Projekt-UVP. Darüber hinaus können im Rahmen der Umweltprüfung Antworten auch auf folgende raum- oder verkehrsplanerische Fragen gefordert sein (siehe ARBTER 2004, S 25):

- Besteht ein spezifischer Bedarf?
- Welchem Zweck sollen die zu planenden Maßnahmen dienen?
- Welche Technologie soll gewählt werden?
- Welche Dimensionierung sollen die Maßnahmen haben?

3.2 Anforderungen der SUPRL

Die SUPRL enthält zur Umsetzung der oben genannten allgemeinen Zielsetzungen Vorschriften über

- die Auswahl derjenigen Pläne und Programme, die einer Umweltprüfung zu unterziehen sind,
- die notwendigen Verfahrens- und Beteiligungsschritte einer Umweltprüfung,
- die wesentlichen inhaltlichen Fragestellungen, die im Rahmen der Umweltprüfung zu bearbeiten sind,
- Dokumentations- und Begründungserfordernisse und
- das Verhältnis zwischen den Ergebnissen der Umweltprüfung und der Entscheidung über den jeweiligen Plan oder das Programm.

Die Vorschriften der SUPRL werden durch einen Umsetzungsleitfaden der EU-Kommission (EU-Kommission 2003) sowie durch Empfehlungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit für Vollzugshinweise der Länder zur unmittelbaren Anwendung der SUP-Richtlinie (BMU 2004) konkretisiert.

3.2.1 Verfahren

Nach den Vorschriften der SUPRL umfasst eine Umweltprüfung für Pläne und Programme die im Folgenden aufgelisteten wesentlichen Verfahrensschritte. Die Vorgaben der SUPRL für die Entscheidung über die Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung (Screening) sind ebenfalls bereits in Kap. 2.2 dargestellt. Im Folgenden werden daher nur noch die sich anschließenden Verfahrensschritte behandelt.

Scoping

Ähnlich wie bei der Projekt-UVP ist auch für die Umweltprüfung gemäß SUPRL ein Arbeitsschritt der Festlegung des Untersuchungsrahmens für den Umweltbericht vorgesehen. In Artikel 5 Absatz 4 SUPRL heißt es: „Die in Artikel 6 Absatz 3 genannten Behörden werden bei der Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen konsultiert.“ Für das Planverfahren mit Umweltprüfung ist damit die Durchführung eines formalen Verfahrensteils vorgesehen. Für die Festlegung des Untersuchungsrahmens zu Ablauf und Inhalten, der Methoden und des Aussageniveaus der Umweltprüfung, insbesondere zu den inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkten der Umweltuntersuchungen, hat sich der Begriff des „Scoping“ eingebürgert. Die Anforderungen der SUPRL bezüglich des Verfahrensschrittes des Scopings sind relativ wenig ausdifferenziert und ermöglichen somit weite Spielräume in der praktischen Umsetzung.

Umweltbericht

Für die Dokumentation der im Rahmen einer Umweltprüfung zu behandelnden Inhalte ist gemäß Art. 5 SUPRL ein Umweltbericht zu erstellen. Die Umweltprüfung bzw. der Umweltbericht fungieren als „ein wichtiges Werkzeug zur Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und vor der Annahme bestimmter Pläne [...], die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt [...] haben können“ (4. Erwägungsgrund). Der Umweltbericht ist im Verlauf der Umweltprüfung – optimalerweise prozessbegleitend – während der Ausarbeitung und vor der Annahme des Plans oder Programms und dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren zu erarbeiten (siehe Art. 4 Abs. 1 SUPRL) und stellt einen – zweckmäßigerweise gesonderten – Teil der Plandokumentation dar, der die in Artikel 5 sowie Anhang I aufgelisteten Informationen enthält (siehe Art. 2 Buchst. c SUPRL).

Die SUPRL weist explizit darauf hin, dass zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen bei Plänen oder Programmen, die Teil eines hierarchisch aufgebauten Planungs- und Zulassungsprozesses sind, die vorhandenen Absichtungsmöglichkeiten genutzt werden sollen (siehe Art. 4 Abs. 3 und Art. 5 Abs. 2, 3 sowie 9. Erwägungsgrund zur SUPRL).

Die Gewährleistung eines transparenten Planungs- und Entscheidungsprozesses erfordert es, die in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich betroffenen Behörden sowie die Öffentlichkeit während der Prüfung von Plänen und vor deren Annahme zu konsultieren. Dem entsprechend sind insbesondere der Umweltbericht und der Planentwurf den Behörden und der Öffentlichkeit im Rahmen des SUP-Verfahrens zugänglich zu machen (s.u.).

Im Zuge der Entscheidungsfindung sind der Umweltbericht und die Ergebnisse der Konsultationen schließlich zu berücksichtigen (Art. 8 SUPRL). Eine Einarbeitung der Ergebnisse der Beteiligung von Behörden und Öffentlichkeit in den Umweltbericht sieht die SUPRL nicht explizit vor. Eine solche Fortschreibung des Umweltberichtes ist jedoch zumindest in solchen Fällen notwendig, in denen sich aus den zusätzlichen Informationen durch Beteiligung von Behörden und Öffentlichkeit ergibt, dass der zu Beginn der Beteiligungen erstellte Umweltbericht dem fortgeschrittenen Erkenntnisstand inhaltlich widerspricht.

Innerstaatliche und grenzüberschreitende Konsultationen

Die Erwägungsgründe Nr. 15 und Nr. 16 zur SUPRL erläutern den Zweck der Vorgaben zur innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Konsultation. Demzufolge dient eine Konsultation der in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich betroffenen Behörden und der Öffentlichkeit zunächst der Schaffung transparenter Entscheidungen. Neben den anderen Behörden soll insbesondere die Öffentlichkeit stärker in den Entscheidungsprozess zu Plänen und Programmen eingebunden werden. In Art. 6 Abs. 4 gibt die SUPRL Auskunft, welche Öffentlichkeit zu beteiligen ist: Es handelt sich dabei um eine Definition, die einen sehr weitgehenden Öffentlichkeitsbegriff umfasst. Der Öffentlichkeit soll bereits auf den vorgezogenen Planungsebenen die Möglichkeit einer frühzeitigen und transparenten Information eingeräumt werden.

Weiterhin soll der Verfahrensschritt der Konsultation auch der Prüfung der Vollständigkeit und Zuverlässigkeit der bereitgestellten Informationen dienen. Dies erfolgt dadurch, dass den Behörden und der Öffentlichkeit mit der Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme auch gewisse Prüfmöglichkeiten zum Plan und zum Umweltbericht eingeräumt werden.

Die konkreten Vorschriften zum Verfahren der sog. Konsultationen ergeben sich aus Art. 5, 6 und 7 der SUPRL.

Berücksichtigung der Ergebnisse bei der Entscheidungsfindung

Bei der Entscheidungsfindung, d. h. bei der Ausarbeitung und vor der Annahme des Plans oder vor dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren (Art. 8 SUPRL), sind zu berücksichtigen:

- der Umweltbericht,
- die Stellungnahmen der betroffenen Behörden und der Öffentlichkeit sowie
- die Ergebnisse einer grenzüberschreitenden Konsultation.

Um diese Berücksichtigung zu gewährleisten, muss die Erstellung des Umweltberichts parallel zur Erarbeitung des Plans erfolgen. Der Zeitrahmen der Planausarbeitung muss zudem so angelegt sein, dass nicht nur die Konsultationen selbst, sondern auch deren Auswertungen frühzeitig genug vorliegen, um eine sachgerechte Berücksichtigung vorzunehmen.

Bekanntgabe der Entscheidung

Die SUPRL stellt in Art. 9 spezielle Anforderungen an die Bekanntgabe der Entscheidung und führt damit eine gemeinschaftsrechtliche Begründungspflicht für den angenommenen Plan ein (Spannowsky 2000, S. 205). Im Zusammenhang mit der notwendigen Bekanntgabe der Entscheidung gegenüber den beteiligten Behörden, der Öffentlichkeit sowie den ggf. konsultierten Mitglieds- bzw. Nachbarstaaten ist zusätzlich sicherzustellen, dass den genannten Beteiligten bestimmte klar vorgegebene Informationen zugänglich gemacht werden.

Überwachung von Umweltauswirkungen

Im Gegensatz zur UVP-RL sieht die SUPRL in Art. 10 eine Überwachung der erheblichen durch den Plan oder das Programm verursachten Umweltauswirkungen im Sinne eines planbezogenen Umweltmonitorings vor. Zum einen muss im Umweltbericht entsprechend Anhang I Buchstabe i der SUPRL eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Über-

wachung enthalten sein. Zum anderen sind in Art. 10 die Anforderungen an den formellen Schritt der Überwachung genannt: Die Mitgliedstaaten überwachen die erheblichen Auswirkungen einer Durchführung der Pläne auf die Umwelt. Frühzeitig sind unvorhergesehene negative Auswirkungen zu ermitteln, womit der Zweck verfolgt wird, die Mitgliedstaaten u. a. in die Lage zu versetzen, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Dabei können gemäß Art. 10 Abs. 2 SUPRL bestehende Umweltüberwachungsmechanismen (z.B. Immissionsmessnetz der Immissionsschutzbehörden der Länder) genutzt werden, soweit dies angebracht ist, um den Zweck des planbezogenen Monitorings zu erfüllen.

3.2.2 Inhalte

Die SUPRL ist wie die UVPRL von dem Grundsatz geprägt, dass gute und richtige Entscheidungen dann getroffen werden, wenn sie in einem geregelten Verfahren zustande gekommen sind. Daher beschränken sich die inhaltlichen Anforderungen der SUPRL vor allem auf bestimmte Dokumentations- und Begründungspflichten, wobei der sog. Umweltbericht das zentrale Dokument der Umweltprüfung bildet. Echte materiell-rechtliche Standards – etwa zur Bewertung der Umweltauswirkungen – enthält die SUPRL dagegen nicht. Sie müssen ähnlich wie bei der UVP auch im Rahmen der Umweltprüfung für Pläne und Programme aus anderen Quellen gewonnen werden.

Gemäß Art. 5 Abs. 1 SUPRL beinhaltet der Umweltbericht im Kern die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die sich durch die Durchführung des Plans oder Programms auf die Umwelt ergeben, sowie vernünftige Alternativen, welche die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen. Im Einzelnen sind dazu die in Anhang I aufgelisteten Teilaspekte abzarbeiten und im Umweltbericht zu dokumentieren.

Der dargestellte Katalog der im Umweltbericht darzulegenden Informationen des Anhang I SUPRL ist in der inhaltlichen Tiefe abzarbeiten, wie es vernünftigerweise entsprechend

- dem gegenwärtigen Wissensstand und der aktuelle Prüfmethode,
- Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans oder Programms,
- dessen Stellung im Entscheidungsprozess und
- dem Ausmaß, in dem bestimmte Aspekte zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen auf den unterschiedlichen Ebenen dieses Prozesses am besten geprüft werden können,

verlangt werden kann (Art. 5 Abs. 2 SUPRL). Damit wird dezidiert dem Absichtungsprinzip innerhalb eines mehrstufigen Planungs- und Zulassungsprozesses Rechnung getragen. Art. 5 Abs. 3 SUPRL bestimmt darüber hinaus, dass im Umweltbericht alle verfügbaren relevanten Informationen über die Umweltauswirkungen der Pläne und Programme herangezogen werden können, die auf anderen Ebenen des Entscheidungsprozesses oder aufgrund anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gesammelt wurden.

3.3 Anforderungen des UVPG

Das mittlerweile neu gefasste UVPG setzt die Anforderungen der SUPRL in das deutsche Rechtssystem der Fachplanung um.

3.3.1 Umsetzungskonzept und Anwendungsbereich

Die Umsetzungskonzeption des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit BMU ging bereits früh davon aus, dass die Vorschriften der SUPRL in das UVPG integriert werden und damit ein gemeinsames Gesetz für die projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung und die auf Pläne oder Programme bezogene Umweltprüfung (im UVPG „Strategische Umweltprüfung“ genannt) geschaffen wird. Der Verabschiedung des SUPG am 25.06.2005, welches als Artikelgesetz v. a. die Ergänzung des UVPG um die notwendigen Vorschriften zur Strategischen Umweltprüfung beinhaltet, ging allerdings ein langwieriger Abstimmungsprozess um Einzelfragen der Umsetzung im Gesetzgebungsverfahren voraus. Während die Bundesregierung eine EG-konforme und im Zweifel umfassende Umsetzung der Vorschriften der SUPRL anstrebte, vertrat der Bundesrat die Position einer Minimalumsetzung, die eine möglichst geringe Zahl von Plänen der SUP-Pflicht unterwirft. Im Ergebnis wurde die ursprünglich im Gesetzentwurf enthaltene Liste der SUP-pflichtigen Pläne und Programme jedoch nur punktuell eingeschränkt.

Primäres Ziel des SUPG ist es, die europarechtlichen Vorschriften zur Umweltprüfung von Plänen und Programmen in deutsches Recht umzusetzen. Darüber hinaus sollen mit dem Gesetz mehr Umweltschutz sowie Planungssicherheit für Unternehmen geschaffen und die Planungsverfahren effizienter ausgestaltet werden.

Das UVPG bildet das Stammgesetz für alle Umweltprüfungen in Deutschland. Es gibt damit die wesentlichen Regelungsmaßstäbe und das Anforderungsprofil für ergänzende Vorschriften des Fachrechts über die Umweltprüfung vor. Das UVPG ermöglicht jedoch in verschiedener Hinsicht weitergehende bzw. abweichende Regelungen insbesondere durch die Länder. So besteht für Pläne und Programme nach §14b Abs. 1 i.V.m. Anlage 3 eine obligatorische SUP-Pflicht auch ohne Erfüllung bestimmter Merkmale. Gemäß § 14d Abs. 2, § 14o und § 19a Abs. 1 Satz 2 UVPG regeln die Länder die Fragen der SUP-Pflicht und des SUP-Verfahrens insbesondere für Pläne und Programme aus dem Bereich der Rahmengesetzgebung (Wasserhaushalt, Raumordnung und Naturschutz). Dabei gilt nur für die Landschaftsplanung, dass die Verfahrensvorschriften des UVPG einzuhalten sind (siehe § 19a Abs. 2 UVPG). Weitere Länderregelungen sind für ausschließlich in der Gesetzgebungskompetenz der Länder liegende Pläne oder Programme (z.B. Landesstraßenbedarfspläne) notwendig. Solange entsprechende Länderregelungen nicht geschaffen werden, ist davon auszugehen, dass die SUPRL unmittelbare Wirkung auf diese Pläne und Programme entfaltet (siehe dazu die Empfehlungen des BMU 2004). § 17 UVPG stellt weiter klar, dass die Umweltprüfung für die Bauleitplanung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt wird.

Welche Pläne und Programme im Einzelnen SUP-pflichtig sind, ergibt sich aus den §§ 14b bis 14d. Für bestimmte Pläne und Programme, die in Anlage 3 abschließend aufgeführt sind, besteht eine obligatorische SUP-Pflicht, wenn bestimmte Merkmale (rahmensetzend für UVP-pflichtige Vorhaben, mehr als geringfügige Änderung, Bezug zu größerer Fläche) erfüllt sind. Darüber hinaus sind solche Pläne und Programme regelmäßig SUP-pflichtig, die einer

NATURA 2000-Verträglichkeitsprüfung nach § 35 BNatSchG unterliegen. Bei anderen Plänen und Programmen ist über die Notwendigkeit einer SUP anhand einer Vorprüfung im Einzelfall zu entscheiden.

Lange Zeit umstritten war die Frage, ob der Bundesverkehrswegeplan und der Ausbauplan für Bundesfernstraßen UP-pflichtig sind (RONELLENFITSCH 2002; HENDLER 2003). Letztlich hat das UVPG Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene einschließlich Bedarfspläne nach einem Verkehrswegeausbaugesetz des Bundes in die Liste der obligatorisch UP-pflichten Pläne und Programme in Anlage 3 Nr.1 UVPG aufgenommen (Fallgruppe 1.1).

3.3.2 Verfahren

Die Verfahrensvorschriften des UVPG lehnen sich eng an die Vorgaben der SUPRL an. Im Einzelnen regelt das UVPG folgende Verfahrensschritte:

- Festlegung des Untersuchungsrahmens (Scoping, § 14f),
- Umweltbericht (§ 14g),
- Beteiligung anderer Behörden und der Öffentlichkeit (§14h,i),
- Ggf. grenzüberschreitende Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung (§14j),
- Abschließende Bewertung und Berücksichtigung (§14k),
- Bekanntgabe der Entscheidung über die Annahme des Plans oder Programms (§14l),
- Überwachung (§14m).

Die Verfahrenselemente entsprechen im Grundsatz den Verfahrensschritten einer UVP, weisen jedoch entsprechend der Vorgaben der SUPRL zusätzlich eine besondere Begründungs- und Dokumentationspflicht der Entscheidungsfindung und eine Monitoringpflicht auf. Ein Unterschied zur UVP besteht auch darin, dass der Umweltbericht nicht nur die Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen – wie bei den § 6-Unterlagen im Rahmen der UVP - sondern auch die Bewertung der Umweltauswirkungen enthält. Dies ist sinnvoll, da eine inhaltliche Trennung von Beschreibung und Bewertung nicht immer einfach ist und auch im Rahmen der UVP Schwierigkeiten bereitet. Darüber hinaus besteht bei der Umweltprüfung von Plänen und Programmen in der Regel eine Identität von planaufstellender und über den Plan oder das Programm entscheidender Behörde. Somit stammen Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkung ohnehin in der Regel aus einer Hand.

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung sieht § 14i Abs. 3 UVPG vor, dass ein Erörterungstermin nur dann durchzuführen ist, wenn Rechtsvorschriften des Bundes dies für bestimmte Pläne oder Programme vorsehen. Dieser Verzicht auf die generelle Pflicht eines Erörterungstermins hat mit dem potenziell sehr großen Kreis interessierter Bevölkerungsgruppen bei Plänen und Programmen, die sich auf einen großen räumlichen Geltungsbereich beziehen, zu tun. Das UVPG unterscheidet auch bei der Strategischen Umweltprüfung zwischen der „Öffentlichkeit“ mit einem allgemeinen Informationsrecht durch öffentliche Auslegung – ggf. an mehreren Auslegungsorten – und der „betroffenen Öffentlichkeit“, der auch das Recht eingeräumt wird, sich zu dem Plan oder Programm zu äußern (siehe § 14i Abs. 3 UVPG i.V.m. § 2 Abs. 6 UVPG).

In § 19b UVPG sind besondere Verfahrensvorschriften für die bundesweite Verkehrswegeplanung festgelegt. Neben dem in § 19b Abs. 1 definierten Grundsatz, Doppelprüfungen bei der mehrstufigen Verkehrswegeplanung auf Bundesebene – Bundesverkehrswegeplan und

daran anknüpfende Bedarfspläne – zu vermeiden, definiert § 19b Abs. 2 UVPG besondere Anforderungen an die Alternativenprüfung, insbesondere im Hinblick auf alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger. Für weitergehende Sonderregelungen wird das BMVBW ermächtigt, Rechtsvorschriften zu erlassen (§ 19b Abs. 3 und 4 UVPG). Unter anderem ist vorgesehen, dass durch Rechtsverordnung bestimmte Ermittlungs- und Prüfpflichten der Strategischen Umweltprüfung für die bundesweite Verkehrswegeplanung auf die den einzelnen Projekten näher stehende Länderebene übertragen werden (§ 19b Abs. 4 UVPG).

3.4 Anforderungen des BauGB

Die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung bereitet die verkehrsbezogenen Inhalte der kommunalen Bauleitplanung vor. Die Anforderungen der SUPRL wurden für die Plantypen der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) und der Raumordnungsplanung mit dem EAG-Bau, einem Artikelgesetz, welches v.a. das BauGB und das ROG novelliert hat, bereits im Jahr 2004 in deutsches Recht umgesetzt. Daher stellen die konkreten gesetzlichen Anforderungen des BauGB eine weitere wesentliche Grundlage für die Frage dar, wie eine Umweltprüfung im Rahmen der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung ausgestaltet werden kann.

Da das bauleitplanerische Aufstellungsverfahren mit integrierter Umweltprüfung im BauGB im Detail geregelt ist und gegenüber fachplanerischen Verfahren besondere Charakteristika aufweist, wird es im Folgenden dargestellt.

3.4.1 Umsetzungskonzept

Das bestehende und einheitlich im BauGB geregelte bauleitplanerische Aufstellungs- und Änderungsverfahren bildete eine gute Ausgangsbasis, um die Anforderungen der SUPRL in die Bauleitplanung zu integrieren, da

- das Bauleitplanverfahren stets unter Einbeziehung betroffener Behörden und der Öffentlichkeit ablief,
- die Entscheidung über den Bauleitplan aufgrund der notwendigen planerischen Abwägung stets geeignet war, Umweltbelange umfassend zu berücksichtigen, und
- eine im BauGB gebündelte bundeseinheitliche Vollregelung des Bauplanungsrechts im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes möglich ist.

Das Umsetzungskonzept des BauGB zur Implementierung der Umweltprüfung ist durch folgende Grundsätze gekennzeichnet:

- Die Umweltprüfung im Rahmen der Bauleitplanung ist als einheitliches und regelmäßig anzuwendendes Umweltprüfverfahren konzipiert, welches die Anforderungen der Projekt-UVP gemäß UVP-RL und der Strategischen Umweltprüfung gemäß SUPRL gleichermaßen erfüllt.
- Die Aufstellung der Bauleitpläne, d.h. Flächennutzungspläne und Bebauungspläne, erfolgt grundsätzlich mit integrierter Umweltprüfung (Ausnahme: Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB). Ein aufwändiges Screening kann entfallen. Ausnahmen von der Umweltprüfungspflicht bestehen nur im Rahmen des engen Anwendungsbereiches des vereinfachten Bauleitplanverfahrens.

- Die Umweltprüfung wird vollständig in das Verfahren der Bauleitplanung integriert. Die planende Gemeinde ist zuständige Behörde auch für die Umweltprüfung. Die Behördenbeteiligung im Rahmen des Scoping wird an die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange angebunden.
- Der Umweltbericht, der die Inhalte der Umweltprüfung gebündelt beschreibt und bewertet, ist als Teil der Planbegründung auszugestalten. Er bekommt die Rolle des zentralen Dokumentes zur Zusammenstellung des umweltbezogenen Abwägungsmaterials.
- Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung werden in die Umweltprüfung integriert.
- Landschaftspläne und andere umweltrechtliche Fachpläne sollen mit ihren Bestandsaufnahmen und Bewertungen bei der Umweltprüfung berücksichtigt werden. Sie werden auf diese Weise in der planerischen Abwägung berücksichtigt.

3.4.2 Verfahren

Das Verfahren der Bauleitplanung wird durch das EAG Bau weitgehend beibehalten wie bisher und lediglich um die notwendigen Elemente der Umweltprüfung angereichert. Abb. 3-1 gibt einen Überblick über die typischen Arbeits- und Verfahrensschritte der Bauleitplanung und die integrierten Elemente der Umweltprüfung.

Das Aufstellungsverfahren der Bauleitplanung ist grundsätzlich zweistufig angelegt, d.h. es beinhaltet zwei Beteiligungsphasen. Die erste frühzeitige Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung hat einen Vorentwurf des Bauleitplans zum Gegenstand. Die sich daraus ergebenden Stellungnahmen und Anregungen werden berücksichtigt, um den Planentwurf zu erstellen, der schließlich Gegenstand der zweiten Beteiligungsphase wird. Dabei werden noch einmal die Behörden zu Stellungnahmen aufgefordert und der Planentwurf inklusive Begründung öffentlich ausgelegt (Offenlegungsverfahren). Berücksichtigt man eine den eigentlichen Beteiligungsschritten vorgelagerte Phase unverbindlicher Vorarbeiten sowie die Beschlussphase, so lässt sich das Aufstellungsverfahren der Bauleitplanung in insgesamt vier Hauptphasen aufteilen (JANNING 2004). Im Folgenden wird kurz auf die Grundzüge des bauleitplanerischen Aufstellungsverfahrens mit integrierter Umweltprüfung eingegangen. Dabei werden die genannten vier Hauptphasen des Aufstellungsverfahrens sowie zusätzlich der durch die SUPRL neu eingeführte Arbeitsschritt der Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen berücksichtigt. Die beschriebenen Verfahrensanforderungen berücksichtigen die Bebauungsplanung und die Flächennutzungsplanung gleichermaßen. Bestehen Unterschiede zwischen diesen Planotypen, wird explizit darauf hingewiesen.

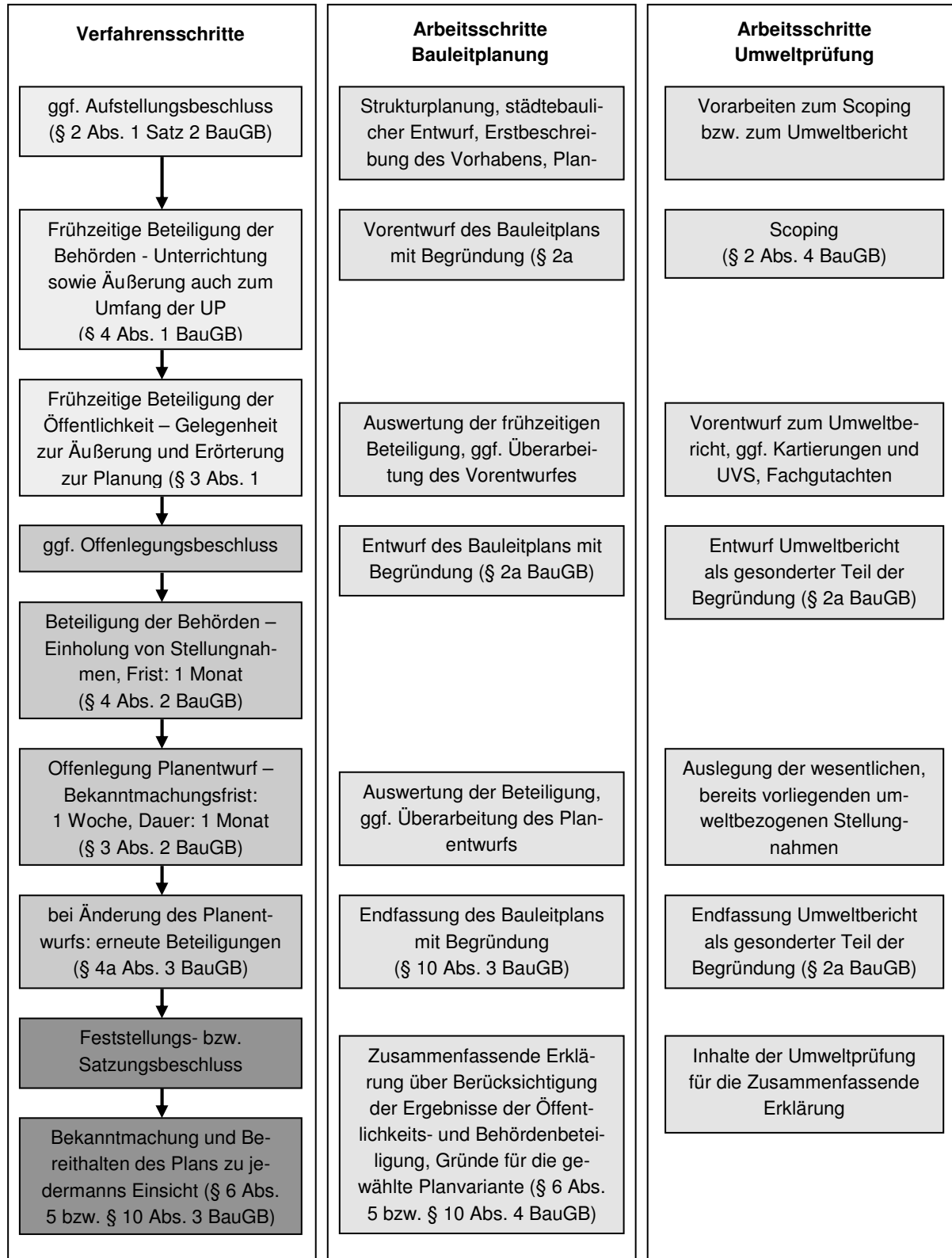


Abb. 3-1: Aufstellungsverfahren der Bauleitplanung mit integrierter Umweltprüfung,
Quelle: Gerlach et. al 2006: S. 35

Vorarbeiten

Durch die Novellierung des BauGB entfällt die bisher notwendige aufwändige Prüfung der UVP-Pflicht. Auch eine Prüfung der SUP-Pflicht, wie sie im UVPG angelegt ist, ist im BauGB nicht vorgesehen, da grundsätzlich alle Bauleitpläne UP-pflichtig sind. Eine Ausnahme bilden

lediglich solche Bauleitpläne, die in einem vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB zugelassen werden dürfen.¹³ Die in § 13 BauGB genannten Voraussetzungen für die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens sind sehr streng, so dass dieser Verfahrenstyp ohne UP nur für unwesentliche Änderungen oder Ergänzungen eines Bauleitplans gewählt werden kann, bei denen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, oder für die Aufstellung eines Bebauungsplans innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 34 BauGB), durch den der sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert. B-Pläne mit bedeutenden verkehrlichen Inhalten fallen in der Regel nicht darunter und sind daher immer UP-pflichtig.

Vorarbeiten zur Bauleitplanung umfassen die Erstellung von Strukturplanungen, städtebaulichen Entwürfen und ersten Plankonzepten. Daran anknüpfend können auch bereits erste Überlegungen zur Umweltprüfung, die sich auf das Scoping sowie die Erstellung des Umweltberichtes beziehen, angestellt werden. Gesetzlich vorgeschriebene Arbeitsschritte sind im Rahmen der Vorarbeitsphase nicht vorgesehen. Auch ein Aufstellungsbeschluss i.S.d. § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB, der üblicherweise am Beginn planerische Aktivitäten steht, ist gesetzlich nicht zwingend vorgeschrieben. Teilweise wird empfohlen, bereits vor dem eigentlichen, gesetzlich vorgeschriebenen Scopingschritt im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB einen Umweltberichtsentwurf und/oder notwendige Fachgutachten zu erstellen (siehe z.B. JANNING 2004, STADT FRIEDRICHSHAFEN o. J.). Dies kann der Verfahrensbeschleunigung dienen und entspricht dem Grundsatz einer Prozessbegleitenden SUP, die bereits in der frühen Planungsphase beginnt und von vornherein den Planungsprozess begleitet. Da jedoch erst im Scoping über die wesentlichen Inhalte des Umweltberichtes entschieden werden soll, kann es ebenso zweckmäßig sein, Arbeiten zum Umweltbericht erst nach dem Scoping zu beginnen.

Vorentwurf und frühzeitiges Beteiligungsverfahren

Gegenstand des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens ist der sog. Vorentwurf des Bauleitplans. In der Regel wird bereits in dieser Phase auch ein Entwurf der Planbegründung erstellt, damit die zu beteiligende Öffentlichkeit den Vorentwurf nachvollziehen und beurteilen kann.

Aufgrund der Scoping-Vorschriften der SUPRL wurde in § 4 Abs. 1 BauGB nunmehr auch eine frühzeitige Behördenbeteiligung in das bauleitplanerische Aufstellungsverfahren aufgenommen. Dazu sind die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, entsprechend § 3 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BauGB zu unterrichten und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 aufzufordern. Gemäß BauGB genügt ein schriftliches Scopingverfahren. Dies schließt jedoch nicht aus, zusätzlich einen Scoping-Termin durchzuführen, wenn die Komplexität der Planung einen solchen Termin im Einzelfall sinnvoll erscheinen lässt.

¹³ Der vom Bundeskabinett am 09.08.2006 beschlossene Entwurf eines Gesetzes zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte (BR-Drucksache 558/06), mit dem auch das BauGB novelliert werden soll, sieht in einem neuen § 13a BauGB für Bauleitpläne zur Innenentwicklung ein sog. beschleunigtes Verfahren ohne Umweltprüfung vor (siehe http://www.bmvbs.de/Anlage/original_970132/Regierungsentwurf-BR-Drs-558-06.pdf).

Im Einzelfall können bestimmte Fachgutachten oder spezielle Untersuchungen angeregt werden. Grundsätzlich gilt aber auch im Rahmen der bauleitplanerischen Umweltprüfung der Grundsatz, dass sich die Umweltprüfung auf das beschränken soll, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann. Darauf weist explizit § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB hin. Maßstab ist jeweils das bauleitplanerische Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB und die für eine sachgerechte Abwägung notwendige Informationsdichte. Dabei sind insbesondere die in § 1 Abs. 6 BauGB genannten Belange und Themenfelder zu berücksichtigen.

Es kann zweckmäßig sein, auch zur Frage der Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen bereits im Rahmen des Scopings Informationen von den Fachbehörden einzuholen (JANNING 2004).

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung sieht das BauGB in Übereinstimmung mit der SUPRL im Rahmen des Scopings nicht vor. Allerdings findet gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ohnehin eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Wie oben dargestellt, ist der Vorentwurf des Bauleitplans und zweckmäßigerweise ein Planbegründungsentwurf inklusive Entwurf zum Umweltbericht Gegenstand des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens. In diesem Beteiligungsverfahren hat die Öffentlichkeit auch die Möglichkeit, Stellungnahmen zu Umfang und Detaillierungsgrad der UP abzugeben.

Planentwurf und Offenlegungsverfahren

Das Offenlegungsverfahren als zweite Beteiligungsphase im bauleitplanerischen Planaufstellungsverfahren ist im Wesentlichen in § 3 Abs. 2 BauGB (Öffentlichkeitsbeteiligung) und § 4 Abs. 2 BauGB (Behördenbeteiligung) geregelt. Hinzu kommen Regelungen zur grenzüberschreitenden Beteiligung in § 4a Abs. 5 BauGB. Nach Auswertung der Äußerungen und Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, erstellt die Gemeinde den sog. Planentwurf einschließlich Begründung und Umweltbericht.

Wird der Planentwurf nach Auswertung der Bürger- und Behördenbeteiligung geändert oder ergänzt, ist er gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und es sind erneut Stellungnahmen der Behörden einzuholen. Wird nur der Umweltbericht geändert, bedeutet dies nicht automatisch die Notwendigkeit einer erneuten Beteiligung, wenn nicht auch eine Planänderung oder –ergänzung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB vorliegt.

Abwägungs- und Satzungsbeschluss

Nach Abschluss des Offenlegungsverfahrens und nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen, Anregungen und Bedenken wird die planerische Abwägung durchgeführt und der B-Plan bzw. der FNP einschließlich Begründung mit integriertem Umweltbericht in seiner endgültigen Fassung fertig gestellt. Die Ergebnisse der Umweltprüfung sind im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 4 Satz 4 BauGB). Die wesentlichen Gesichtspunkte und Entscheidungsgründe der Abwägung zwischen den Umwelt- und sonstigen Belangen sind aber nicht im Umweltbericht, sondern an anderer Stelle in der Begründung zum Bauleitplan zu dokumentieren. In diesem Zusammenhang ist in der Begründung zum Bauleitplan von der Gemeinde auch Stellung zu denjenigen Stellungnahmen der Öffent-

lichkeit zu nehmen, die im Ergebnis des Bauleitplans nicht berücksichtigt werden konnten (§ 3 Abs. 2, Satz 6 BauGB). Das Ergebnis der Abwägung, d.h. der endgültige Plan, wird abschließend per Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB im Falle eines B-Plans bzw. per Feststellungsbeschluss im Falle eines FNP von der Gemeinde beschlossen.

Ein FNP bedarf grundsätzlich der Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde (§ 6 Abs. 1 BauGB). Ein B-Plan ist nur dann von der höheren Verwaltungsbehörde zu genehmigen, wenn er nicht aus dem FNP abgeleitet ist (§ 10 Abs. 2 i.V.m. § 8 BauGB).

Im Rahmen der ortsüblichen Bekanntmachung des Bauleitplans, mit der die Wirksamkeit des Bauleitplans eintritt, ist eine sog. zusammenfassende Erklärung beizufügen, die gemäß § 6 Abs. 5 Satz 3 bzw. § 10 Abs. 4 BauGB Angaben enthalten soll über:

- die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im Bauleitplan berücksichtigt wurden und
- die Gründe, warum der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Die Begründung zum Bauleitplan enthält mit dem Umweltbericht und der Begründung zur planerischen Abwägung einschließlich der Würdigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung bereits alle inhaltlichen Elemente, die auch im Rahmen der zusammenfassenden Erklärung notwendig sind. Daher kann sich die zusammenfassende Erklärung auf eine kurze Übersicht der Ergebnisse beschränken. Sie kann gewissermaßen eine „Lotsenfunktion“ in Bezug auf die jeweils ausführlichen Kapitel der Planbegründung übernehmen (JANNING 2004).

Monitoring

Regelungen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, finden sich im BauGB in § 4c, § 4 Abs. 3 sowie in Nr. 3b der Anlage zum BauGB. Die Regelungen belassen den Gemeinden die auf EU-Ebene eröffnete weitgehende Gestaltungsfreiheit. Hierdurch wird nach dem Willen des Gesetzgebers eine möglichst vollzugsfreundliche und flexible, einzelfallbezogene Handhabung des Monitoring ermöglicht (EAG Bau – Mustererlass, S. 31).

Entsprechend der Vorgaben der SUPRL sind die Überwachungsmaßnahmen bereits im Umweltbericht gemäß Anlage zum BauGB zu beschreiben.

Gemäß § 4 Abs. 3 BauGB besitzen die Umweltbehörden im Rahmen der auf einen Bauleitplan bezogenen Überwachung weitgehende Mitwirkungspflichten. Die Umweltbehörden haben die Gemeinde nach Abschluss des Verfahrens zur Aufstellung des Bauleitplans zu unterrichten, sofern nach den ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung des Bauleitplans erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hat.

3.4.3 Inhalte

Das BauGB übernimmt neben den Verfahrensanforderungen auch die inhaltlichen Anforderungen der SUPRL, die insbesondere bezüglich der Dokumentation der wesentlichen Inhalte der Umweltprüfung an den Umweltbericht gestellt werden. Auch der in der SUPRL grob defi-

nierte Gegenstand der Überwachungsmaßnahmen wird im BauGB ähnlich wie im UVPG weitgehend inhaltsgleich übernommen. Darüber hinaus beinhaltet das BauGB einen Katalog von umweltbezogenen Abwägungsbelangen, die das Entscheidungsprogramm der Bauleitplanung und damit auch die Inhalte der Umweltprüfung strukturieren und inhaltlich definieren.

4 Stand von Wissenschaft und Praxis

4.1 Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung

Im folgenden Abschnitt soll ein kurzer Einblick über die aktuelle Planungspraxis bei der Aufstellung von kommunalen Verkehrsentwicklungsplanungen gegeben werden. Dazu wird einerseits Sekundärliteratur hinzugezogen und andererseits auf Ergebnisse der durchgeführten Befragung verwiesen (siehe Kapitel 5.2). Die Ergebnisse der Befragung sind als Tendenzaussagen zu werten, da zum einen die Grundgesamtheit von 12 Kommunen und einem Planungsverband keine repräsentative Bewertung zulässt und andererseits eine Vorauswahl getroffen wurde, so dass nur Kommunen befragt wurden, die aktuelle Verkehrsplanungen abgeschlossen oder in Bearbeitung haben.

4.1.1 Entwicklung der Verkehrsentwicklungsplanung

Mit der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung vollzog sich in den 1980er Jahren eine Neuorientierung in der Planungspraxis. Die Generalsverkehrspläne, gekennzeichnet durch eine angebotsorientierte Verkehrsgestaltung, die Infrastrukturen für ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen bereitstellten, wurden von Verkehrsentwicklungsplänen abgelöst. Diese brachten eine grundlegend andere Herangehensweise an die städtischen Verkehrsprobleme mit sich. Von diesem Zeitpunkt an sollten nicht mehr die Infrastrukturanprüche des Kfz-Verkehrs als Maßstab zugrunde gelegt werden, vielmehr wurde nun auf gewünschte zukünftige Verkehrszustände hingearbeitet. Das Ziel der Stadtverträglichkeit hielt Einzug in die kommunale Verkehrsplanung: Die Verkehrsmittel des Umweltverbands gleichberechtigt zu behandeln war ab diesem Zeitpunkt ein wichtiges Planungskriterium. „Weg von der festen Verkehrsprognose hin zur zielorientierten Beeinflussung und Gestaltung des Verkehrsgeschehens“, so lautete das Credo der Planung. Ebenso die intensive Beteiligung der Bürgerschaft, Interessensgruppen, Verbänden und Institutionen war wichtiger Bestandteil des Planungsprozess (siehe KORTE 2003, S. 18). In den 1990er Jahren wurde ein stärkerer Fokus auf stadt- und umfeldverträglichen Verkehr gelegt. Ein wesentlicher Punkt dabei ist *„die flächenhafte Verkehrsberuhigung, durch welche der störende Einfluss des motorisierten Verkehrs auf die Wohnbevölkerung gemildert und der Straße in Wohngebieten ein Teil ihrer Funktion als Aufenthaltsraum zurückgegeben werden soll. (...) In verkehrlicher Hinsicht herrscht inzwischen eine Rückbesinnung auf die „Stadt der kurzen Wege“ bzw. der kompakten Stadt mit gemischten Strukturen vor. Zielvorstellungen sind dabei die Verkehrsverlagerung auf umweltschonende Verkehrsmittel durch größere Beachtung der Gewährleistung einer Versorgung im Nahbereich und Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie eine möglichst umweltverträgliche Abwicklung des verbleibenden Autoverkehrs“* (GERLACH et al. 2004, S. 30f). Während in den 1980er Jahren die Verkehrsentwicklungspläne sehr stark finanziell gefördert wurden, nahm dies in den Folgejahren ab. Seitdem diese Fördermittel nicht mehr zur Verfügung stehen, sind umfassende VEP nur noch selten aufgestellt worden; Einzelplanungen traten in den Vordergrund der kommunalen Verkehrsplanung.

In einigen Städten wurden aufgrund der wenig zufrieden stellenden Ergebnissen neue Wege in der Verkehrsentwicklungsplanung eingeschlagen. Sogenannte „Masterpläne Verkehr/Mobilität“ wurden aufgestellt. Insbesondere größere Städte mit meist über 200.000 Einwohner haben sich des neuen Planungsinstruments bedient. Dabei geht es darum, ein vorausschauendes, gesamtstädtisches Verkehrskonzept zu entwickeln, das als Grundlage für

weitere Verkehrsentwicklungen und der Koordinierung von Stadtentwicklung dient. Der Bürgerbeteiligung kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu: Von Beginn an sollte das Verkehrskonzept mit allen Beteiligten und Betroffenen diskutiert werden, damit alle Interessen hinreichend berücksichtigt und die notwendigen Kompromisse gefunden werden können. Beispielsweise haben die Städte Hamm, Aachen, Hamburg und Dortmund solche Planwerke aufgestellt.

4.1.2 Definition und Aufgaben eines VEP

Da es sich beim VEP um ein freiwilliges kommunales Verkehrsplanungsinstrument handelt, sind Definition und Aufgabenbereich eines VEP nicht gesetzlich verankert. Dennoch gleichen sich die Ausrichtungen der in der vorliegenden Arbeit untersuchten Planwerke. Meist handelt es sich um ein Maßnahmenprogramm zur stadtverträglichen Abwicklung des täglichen Verkehrs, das die Aufgaben eines Rahmenplans für die Gestaltung von Verkehrssystemen und des Straßenraums übernimmt. Als übergeordneter Rahmenplan dient er als Basis für Detailplanungen. Er stellt ein Handlungskonzept für die kommunale Verwaltung im Verkehrssektor dar und bildet die Grundlage für politische Entscheidungen.

4.1.3 Aufstellungsverfahren VEP

„Verkehrsplanung setzt als gesellschaftlicher Prozess der Vorbereitung, Durchsetzung, Umsetzung und Wirkungskontrolle von Entscheidungen über Handlungen und Handlungskonzepte zur Beeinflussung des Verkehrs eine Prozessorganisation voraus, die eine kontinuierliche Beteiligung der Akteure und Betroffenen sicherstellt“ (FGSV 2001, S.3).

Das Vorgehen bei der Erstellung eines kommunalen Verkehrsentwicklungsplans beinhaltet eine Bestandsanalyse und Prognoserechnung, eine Zielfindung/Leitbildformulierung sowie die Erarbeitung von Lösungsstrategien. Diese Teilschritte münden in integrierten Verkehrskonzepten. Für die anschließende Umsetzungsphase sind die Festschreibung eines Zeitplanes, von Prioritäten und eine Kostenschätzung innerhalb des Planwerkes wichtig (siehe RETZKO 1995, S. 1026). Die Mehrzahl der Kommunen orientiert sich bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans am Leitfaden für Verkehrsplanungen der FGSV, Nr. 116. Doch auch eigene Verfahrensweisen kommen hier zum Tragen, wie sich in der Befragung herausstellte (siehe Kapitel 5.2).

Abb. 4-1 stellt den typischen Ablauf einer Verkehrsentwicklungsplanaufstellung dar. Angelehnt an den Leitfaden für Verkehrsplanungen der FGSV ist dieses Ablaufschema mit Informationen aus der Planungspraxis der untersuchten Kommunen angereichert worden.

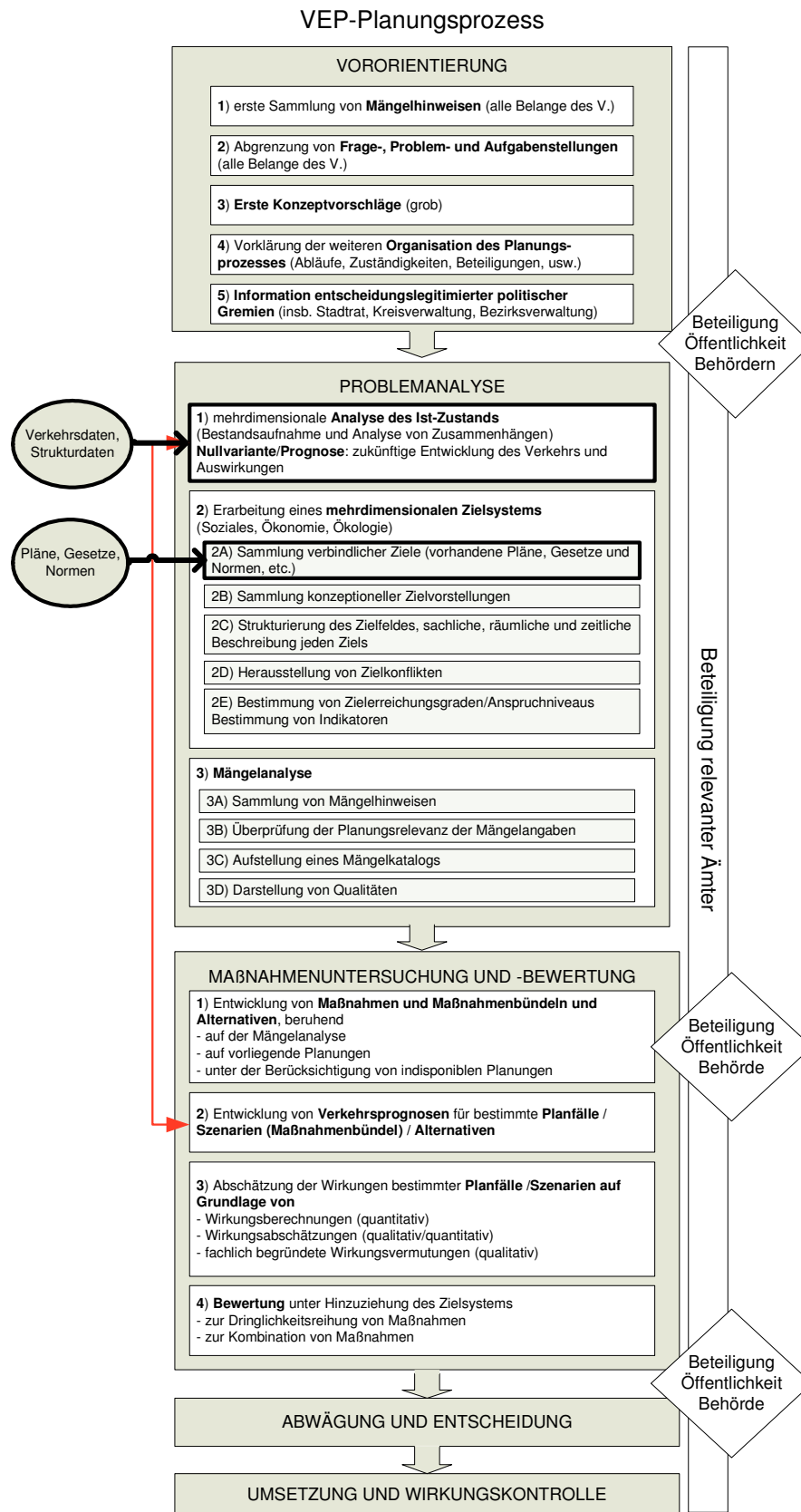


Abb. 4-1: Schematischer Ablauf einer Verkehrsentwicklungsplanaufstellung, eigene Darstellung

Ziele

Die Ziele der Verkehrsentwicklungspläne sollen nicht nur durch die Ansprüche der Verkehrsentwicklung, sondern vor allem durch die der Stadtentwicklung vorgegeben werden. Diese berücksichtigen im stärkeren Maße umwelt- und umfeldrelevante Auswirkungen des Verkehrs. Die häufigsten Zielaussagen im Rahmen kommunaler Verkehrsentwicklungsplanungen betreffen die städtebauliche Integration der Verkehrsinfrastruktur und eine stärkere Umweltverträglichkeit des MIV - quantifizierte Zielvorgaben fehlen jedoch fast immer. Zudem hat in der jüngeren Vergangenheit die Bedeutung der Finanzierbarkeit der Maßnahmen stark zugenommen. Zum einen bilden die Ziele den Maßstab zur Analyse des Zustands und zur Feststellung von Mängeln, umgekehrt lassen aber auch die Mängel erkennen, welche Ziele von welcher Bedeutung sind. Die Ziele sollten idealtypisch gemeinschaftlich in breiter Diskussion festgelegt werden (siehe KORTE 2003, S. 18f).

Beteiligungsprozess

Im Rahmen der Prozessorganisation ist die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, aber auch von Interessensgruppen, Fachorganisationen und Trägern öffentlicher Belange, von großer Bedeutung. Eine kontinuierliche Prozessbeteiligung durch Arbeits- und Projektgruppen als auch eine externe Prozessmoderation kann daher zweckmäßig sein (siehe FGSV 2001, S. 12). Im Rahmen einer Untersuchung zur Planungspraxis des VEP in Nordrhein-Westfalen¹⁴ wurde herausgestellt, dass die Information und Beteiligung von Bürgern bei der Planaufstellung nicht die Regel ist, weitergehende Aktionen wie z.B. Informationsveranstaltungen in den einzelnen Stadtbezirken oder eine gezielte Öffentlichkeits- und Pressearbeit vielmehr eine Ausnahme darstellen (siehe KORTE 2003, S. 26). Dies konnte in der hier durchgeführten Befragung nicht bestätigt werden. Ergebnis war in diesem Zusammenhang vielmehr, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung über das vorgeschriebene Standardverfahren hinaus im Planungsprozess eine zentrale Rolle einnimmt: Die beteiligten Akteure waren vor allem Angehörige der Umweltbehörden und Umweltverbände bzw. Bürgerinitiativen. Insbesondere mobilitätsbezogene Initiativen wie der Allgemeine Deutsche Automobilclub ADAC, Allgemeine Deutsche Fahrradclub ADFC, Verkehrsclub Deutschland VCD, aber auch die Industrie- und Handelskammern IHK und Handwerkskammern HWK sowie Behinderten- und Seniorenvertretungen waren beteiligt. Außer Frage steht, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung von zentraler Bedeutung für die Verkehrsplanung ist. Inwieweit sie in hoher Qualität bereits in der Planungspraxis etabliert ist, kann an dieser Stelle jedoch nicht abschließend beantwortet werden.

Typische Maßnahmen

Im Vergleich mehrerer VEP stellte sich heraus, dass bestimmte Maßnahmen in nahezu allen Planwerken enthalten sind, so dass von „typischen Maßnahmen“ in der Verkehrsentwicklungsplanung gesprochen werden kann. Zwar sind nicht stets alle Maßnahmen(-typen) in allen untersuchten Planwerken zu finden, jedoch findet sich meist eine umfangreiche Bandbreite von Maßnahmen in den Kommunen. Die folgende Tab. 4-1 gibt einen Überblick zu den Maßnahmentypen.

¹⁴ Ludwig Korte: 15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen, Diplomarbeit an der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Dortmund 2003

Strategische Umweltprüfung in der Verkehrsentwicklungsplanung
4. Stand von Wissenschaft und Praxis

<u>Schaffung von neuer Verkehrsinfrastruktur</u>	Bau neuer Schienenstrecken (einschl. Haltepunkten / Bahnhöfen)
	Bau neuer Straßenbahnstrecken
	Bau neuer Straßen im Außenbereich
	Bau von Radwegen / Radstationen
	Bau von Parkplätzen (z.B. Park and Ride)
	Bau von Güterverkehrszentren (GVZ)
	Bau von Fähranlegestellen / -terminals
<u>Umgestaltung von bestehender Verkehrsinfrastruktur</u>	Rückbau von Schienenwegen
	Umgestaltung von Straßen
<u>Straßenraumgestaltung</u> (Maßnahmen im bereits bebauten Bereich)	Verkehrsberuhigung
	Veränderung der Fahrstreifen
	Ausweisung von Radwegen / Fußwegen
	Bepflanzung / Gestaltung des Straßenraums
<u>Sanierung bestehender Verkehrsinfrastruktur</u>	Verbesserung Fahrbahndecke
<u>Verbesserung des ÖPNV im bestehenden Netz</u>	Anschaffung hochwertiger Busse / Bahnen (z.B. Schnellbusse, Niederflrbusse, schadstoff- und lärmarme Busse)
	Schaffung neuer Buslinien
	Verdichtung des Taktes
	Verbesserung der Haltestellen-Infrastruktur (z.B. Haltestellen-Wetterschutz)
	Verbesserung der Fahrgastinformationen (z.B. dynamische Fahrgastinformationssysteme)
	Einrichtung spezieller Bussonderfahrstreifen
	Einrichtung spezieller Signalanlagen für Busse (z.B. Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen)
<u>Verkehrslenkung und –beschränkung</u>	generelles Fahrverbot – bspw. im Citybereich - für bestimmte Fahrzeugklassen (z.B. ohne Partikelfilter)
	Sperrung einzelner Strecken für LKWs / bestimmte Fahrzeugklassen
	LKW-Vorrangnetz und Fahrbeschränkungen außerhalb dieses Netzes
<u>Verbesserung des Verkehrsflusses</u>	Geschwindigkeitsreduzierung, Tempo 30 – Zonen
	Änderung der Kennzeichnung von Fahrstreifen / Abbiegestreifen
	Optimierung von Signalphasen
	Schaffung neuer Signalanlagen
<u>Indirekte Maßnahmen zur Verkehrslenkung und –reduzierung</u>	Parkraumbewirtschaftung
	Zufahrtsbeschränkungen
<u>Änderung der städtischen Fahrzeugflotte</u>	Anschaffung umweltfreundlicher Busse
	Anschaffung moderner Schnellbusse

Einrichtung von Informations- und Leitsystemen	dynamische Beschilderung (z.B. an ÖPNV-Haltestellen, Parkleitsystem)
	Verkehrsleitzentrale
	Streckenbeeinflussanlagen
	statische Beschilderung (z.B. LKW-Führung bzw. -vorrangnetz, Parkleitsystem, Radwegnetz)
Sonstige Information der Öffentlichkeit (zu ÖPNV-Angebot, konkreten Neuerungen im Verkehrssystem, zu allgemein umweltfreundlichem Verhalten)	Schaffung von Internetportalen
	Informationsveranstaltungen
	Flyer
	Mobilitätszentrale

Tab. 4-1: Typische Maßnahmen eines Verkehrsentwicklungsplan

Alternativenprüfung

Im Rahmen der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans werden in den meisten Fällen alternative Handlungskonzepte entwickelt und anschließend abwägend miteinander verglichen. Allerdings würde die Planungspraxis sicher nicht den Anforderungen einer Strategischen Umweltprüfung genügen. Nähere Informationen zur Planungspraxis finden sich in Kapitel 5 im Rahmen der durchgeführten Befragung. Es bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass die Alternativenprüfung bereits in der aktuellen Planungspraxis einen wichtigen Arbeitsschritt darstellt. Ob diese jedoch in der gewünschten Qualität durchgeführt werden, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Im Rahmen der SUP-Richtlinie wird gefordert, dass auch die Umweltbehörden Alternativen einbringen können. Bislang werden diese Alternativen i. d. R. jedoch von Verkehrsplanern entwickelt.

Entscheidungsprozess und Rechtsverbindlichkeit

Die entwickelten Handlungskonzepte im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung werden abwägend beurteilt und anschließend durch entscheidungslegitimierte politische Gremien ausgewählt (siehe FGSV 2001, S. 11). Die fachlichen Entwicklungsplanungen im Bereich Verkehr haben keine direkte Rechtsverbindlichkeit. Sie haben lediglich Bindungswirkung für die Verwaltung und dienen als Planungsgrundlage und Entscheidungshilfe (siehe SÄCHSISCHE STAATSKANZLEI 1999, S. 498). Eine Bindungswirkung wie sie etwa Bauleitplänen zukommt, fehlt (siehe KOCH, HOFMANN und REESE 2001, S. 3). Auch hier finden sich weitere Informationen zur Planungspraxis in Kapitel 5.2.

Berücksichtigung der Umweltbelange

„Die Auswirkungen des Verkehrs unter Umweltgesichtspunkten sind weitestgehend bekannt und können mit den Stichworten „klimawirksame Gase (CO₂)“, „Luftschadstoffe“, „Flächenverbrauch“, „Lärm“, „Unfälle“ gefasst werden“ (Dalkmann 2004, S. 283).

Verkehrsauswirkungen müssen demzufolge als einer der Hauptfaktoren für negative Umwelteffekte genannt werden. Bislang geht die generelle Tendenz der Verkehrsplanung auf der regionalen bzw. lokalen Ebene in Teilen des Bundesgebietes zwar hin zu integrativen planerischen Ansätzen, ein separater Umweltbeitrag wird dabei aber nicht erstellt. Ebenso bildet der Bereich der Umweltauswirkungen als solcher keinen Schwerpunkt. So werden beispielsweise Verkehrsentwicklungspläne oder Verkehrskonzepte verabschiedet, ohne dass eine detaillierte Überprüfung nach Umweltgesichtspunkten erfolgt (siehe ARBEITSAUSSCHUSS

NETZGESTALTUNG FGSV 2004, S. 29). Explizite Umweltbewertung ist bislang auf kommunaler Ebene nicht bekannt (siehe DALKMANN 2004, S. 291). Umweltbelange werden so häufig nicht in nachvollziehbarer Form im Rahmen der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung gewürdigt oder sie werden überhaupt nicht berücksichtigt (siehe KOCH, HOFMANN, REESE 2001, S. 3). In Kapitel 5.2 finden sich zu diesem Thema weitere Ergebnisse.

4.1.4 Weitere relevante Pläne

Nicht nur Verkehrsentwicklungspläne treffen Aussagen zu verkehrswirksamen Maßnahmen und Auswirkungen auf kommunaler Ebene. Viele weitere Planwerke beschäftigen sich zwangsläufig mit verkehrlichen Inhalten. An dieser Stelle soll ein kurzer Überblick gegeben und die Möglichkeit einer integrierten Betrachtungsweise im Sinne einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung auf kommunaler Ebene erläutert werden.

Lärminderungspläne

Der Deutsche Bundestag hat am 24.06.2005 das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm beschlossen (BGBl. I S. 1794). Das Gesetz beinhaltet im Wesentlichen Neuregelungen für das Bundesimmissionsschutzgesetz. Dabei wird das Instrument der strategischen Lärmkarten neu eingeführt und das bereits vorhandene Instrument der Lärminderungsplanung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie angepasst (neu: Lärmaktionsplanung). *„Dieses neue Instrument ist darauf ausgerichtet, dass zukünftig für alle Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen sowie in Ballungsräumen auch für sonstige Hauptlärmquellen Lärmkarten erstellt werden und die Bevölkerung über die Lärmbelastung informiert wird. Ferner bedeutet die Strategische Lärminderungsplanung auch, dass auf der Grundlage der Lärmkarten unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Lärm[aktions]pläne erstellt werden, um Umgebungslärm zu verhindern und zu vermindern und um in ruhigen Gebieten einer Zunahme des Lärms vorzubeugen“* (<http://www.bmu.de/laermschutz/umgebungslaerm/doc/6276.php>).

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsplanung“ des BMVBW konnte herausgearbeitet werden, dass der Verknüpfung von Verkehrsentwicklungsplanung und Lärminderungsplanung eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Dies begründet sich in der großen inhaltlichen Überschneidung zwischen den beiden Fachplanungen, da sich die meisten Maßnahmenvorschläge der Lärminderungsplanung auf den Verkehrssektor beziehen. Um die Vorteile der inhaltlichen Nähe zu nutzen, wird gefordert, die Lärminderungsplanung integriert mit der Verkehrsentwicklungsplanung zu erarbeiten. Vorteile können ein reduzierter Planungsaufwand, Synergieeffekte bei der Umsetzung und Wirkung der Maßnahme, Beseitigung von Widersprüchen, (die ansonsten durch widersprüchlichen oder konkurrierenden Maßnahmen bei parallelen Aufstellungsverfahren entstehen können,) reduzierte verwaltungsinterne Konkurrenzen und eine erhöhte Umsetzungswahrscheinlichkeit der Maßnahmen sein (vgl. PLANUNGSBÜRO RICHARD-RICHARD/LÄRMKONTOR GMBH/KONSALT GMBH 2005, S. 27/28).

Luftreinhaltepläne

„Die Europäische Union hat in den neunziger Jahren Luftreinhalt Richtlinien verabschiedet, die für Luftschadstoffe wie Feinstaub ab 1. Januar 2005 und für Stickoxide ab 1. Januar 2010 anspruchsvolle Grenzwerte europaweit vorschreiben. Diese Richtlinien wurden 2002 in deutsches Recht umgesetzt. Um den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, sich auf Maß-

nahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung einzustellen, wurde eine so genannte Toleranzmarge eingeführt. Bei Überschreitung dieser Marge mussten Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Die Toleranzmarge wurde jedes Jahr verringert und entfiel am 1. Januar 2005 (für Stickstoffdioxid entfällt sie am 1. Januar 2010). Die zuständigen Behörden in den Bundesländern sind seitdem aufgefordert, Aktionspläne mit konkreten Maßnahmen aufzustellen, um die Grenzwerte einzuhalten“

(<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/feinstaub/doc/35287.php>).

Für die Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen sind entsprechenden Landesbehörden zuständig. Die Aufgabe der Planaufstellung wird i.d.R. den Regierungspräsidien bzw. Bezirksregierungen übertragen. Bei der Erstellung von Luftreinhalteplänen sind alle potenziell betroffenen Behörden und Einrichtungen einzubeziehen, darunter auch die Straßenverkehrsbehörden (siehe FGSV 2006, S. 30). *„Um eine enge Zusammenarbeit mit der betroffenen Kommune und den Behörden sicherzustellen, empfiehlt sich die Einrichtung einer Projektgruppe, welche die Erstellung des Luftreinhalte- bzw. Aktionsplans begleitet. Sinn und Zweck der Luftqualitätsrahmenlinie ist es, die Luftverhältnisse insbesondere in europäischen Ballungsräumen flächendeckend zu verbessern. Die zuständigen Bezirksregierungen und die Städte sollten deshalb bei der Erstellung der Luftreinhaltepläne diesen Aspekt stets beachten. Eine rein auf bestimmte Straßenabschnitte oder straßenbezogene Betrachtungsweise ist deshalb nicht zielführend. Nur wenn es gelingt, für ein ganzes Stadtgebiet oder eine Region einen einheitlichen Luftreinhalteplan zu erstellen, ist auch mittelfristig von einer flächendeckenden Verbesserung der Luftverhältnisse auszugehen“* (FGSV 2006, S. 30).

Der Straßenverkehrsbehörde obliegt die Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen im Rahmen dieser Pläne. Die Entscheidung stützt sich dabei auf eine Datenanalyse der zuständigen Behörde für Immissionsschutz, i. d. R. das Umweltamt. Um Minderungspotenziale bestimmen zu können, sind Aussagen über den Immissionsanteil des Verkehrs bzw. einzelner Fahrzeuggruppen erforderlich. Weitere Verkehrsdaten liegen bei den Stadtplanungsämtern und bei der Verkehrsentwicklungsplanung vor, so z.B. Daten zur Verkehrsbelastung, zur Verkehrszusammensetzung sowie Angaben zu Straßenraumgeometrien. *„Sowohl die Prüfung als auch die Durchführung von Maßnahmen erfordern ein abgestimmtes Handeln der beteiligten Ämter. Wegen der besonderen Bedeutung von ggf. notwendig werdenden Eingriffen in den Straßenverkehr ist es sinnvoll, bereits frühzeitig Vertreter des Rechtsamtes sowie kommunale Entscheidungsträger in die Entscheidungsvorbereitung einzubeziehen. Organisatorisch lassen sich die Aufgaben in Form eines Arbeitskreises unter der Federführung des Umweltamtes oder der Straßenverkehrsbehörde erledigen“* (FGSV 2006, S. 30).

Viele Gründe sprechen dafür, die Lärm- und Luftreinhaltepläne gemeinsam oder zumindest aufeinander abgestimmt aufzustellen, da ein enger Zusammenhang zwischen Lärm- und Schadstoffbelastung besteht (siehe RICHARD und GETZLAFF 2004, S. 10). Zudem dienen Lärm- und Luftreinhaltepläne der gleichen Zielsetzung – der Erhaltung einer lebenswerten Umwelt und Gesundheitsvorsorge – und sollten demzufolge keine Konkurrenz zueinander darstellen. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass eine getrennte Plandurchführung dazu führen kann, dass die jeweiligen Festlegungen eine Einschränkung für die anderen Planmaßnahmen darstellen können. Zudem dienen eine Vielzahl der Maßnahmen beiden Zielsetzungen oder aber sind für die jeweilige andere Quelle neutral. Dies erleichtert einerseits den Rechtfertigungsbedarf für bestimmte Maßnahmen und ermöglicht eine Prioritätenset-

zung (siehe FGSV 2006, S. 34). So wurden im Rahmen des „Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit Nordrhein-Westfalen“ Maßnahmen ermittelt, die gleichermaßen Luftverschmutzung und Lärm bekämpfen (siehe MINISTERIUM FÜR UMWELT- UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ MUNLV NRW 2004, S. 130). Zudem besteht die Möglichkeit, die benötigten Daten und Unterlagen für beide Planungen zu nutzen; die integrierte, zeitlich parallele Aufstellung hat daher auch wirtschaftliche Vorteile (siehe FGSV 2006, S. 34).

Da der Verkehr in der Regel die wesentliche Lärm- und Emissionsquelle in einer Kommune ist, kann beispielsweise die Verkehrsmodellierung im Rahmen des VEP für Verkehrslärmrechnungen oder Luftverunreinigungsprognosen genutzt werden. (siehe HEINRICHS. 2002, S. 87ff). *„Sinnvoll ist eine gemeinsame Bearbeitung von verkehrlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zur Lärmreduzierung in einem integrierten Planungsprozess, um ggf. Synergien zu nutzen und gegenläufige Maßnahmen auszuschließen. Die bisherige Strategie der Verkehrsplanung, Verkehre auf wenigen Hauptstraßen zu bündeln und dadurch möglichst viele Wohngebiete vor Lärm und Verkehr zu entlasten, sollte beibehalten werden. Eine Rückverlagerung von Verkehren in die Fläche und damit verbunden eine Verteilung der Belastungen ist unter Umweltschutzgesichtspunkten kontraproduktiv“* (siehe FGSV 2006, S.34).

Dennoch ist in der derzeitigen Planungspraxis zu beobachten, dass nur in wenigen Fällen ein Zusammenhang zwischen diesen beiden Fachplanungen gesehen wird (siehe FGSV 2006, S. 31).

Nahverkehrsplan

Durch die Bahnstrukturreform mit der Privatisierung der Deutschen Bahn und der damit verbundenen Verlagerung der Rechtsvorschriften von europäischer auf nationale Ebene wurde der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) 1996 neu geordnet. Die Verantwortung für den ÖPNV liegt seitdem bei den Bundesländern. Einige Länder haben diese Zuständigkeit zum Teil kommunalen Aufgabenträgern oder aber Zweckverbänden übertragen.

Die regionale Verkehrsplanung für Bus und Bahn wird mit einem Nahverkehrsplan festgeschrieben, der fünf Jahre Gültigkeit hat. Nahverkehrspläne stellen die Situation im ÖPNV dar, analysieren das vorhandene Angebot und definieren Zielsetzungen zur Verbesserung des ÖPNV. Darüber hinaus werden auch konkrete Maßnahmen konzipiert (vgl. <http://www.zgb.de/barrierefrei/content/nahverkehr/nahverkehrsplan.shtml>).

Der Nahverkehrsplan soll für jeden Aufgabenträger im ÖPNV eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände sind in den meisten Bundesländern zur Aufstellung dieser Pläne verpflichtet. Der Nahverkehrsplan dient unter anderem der Darstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen und Verkehrsbedürfnisse für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich und ist in die kommunale Gesamtplanung einzubinden. Er hat eine zentrale Bedeutung für

- die ausreichende Verkehrsbedienung,
- die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung,
- die integrierte Nahverkehrsbedienung und
- abgestimmte Tarife und Fahrpläne

bei der Ausgestaltung des ÖPNV durch die Aufgabenträger, die Genehmigungsbehörden (Bezirksregierungen) und Verkehrsunternehmen. Bei der Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz haben die Genehmigungsbehörden die Inhalte der jeweiligen Nahverkehrspläne zu beachten (vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Nahverkehrsplan>).

Der Nahverkehrsplan enthält in der Regel keine Aussagen über andere Verkehrsmittel oder Raumnutzungen. Eine engere Abstimmung mit den lokalen Verkehrsverhältnissen, mit konkurrierenden Verkehrsmitteln sowie mit der Siedlungsentwicklung, unterbleibt. Hier kann eine enge Abstimmung mit einem VEP, der diese Aspekte berücksichtigt, Abhilfe schaffen (siehe KÖHLER 1997, S. 26 ff).

Im Rahmen der Befragung (siehe Kapitel 5.2) und der vertiefenden Betrachtung der vorliegenden Materialien war zu beobachten, dass Umweltbelange bislang selten explizit in Nahverkehrsplänen berücksichtigt werden.

Bauleitplanung

Bauleitpläne wie Flächennutzungspläne und Bebauungspläne sind pflichtmäßig von den Gemeinden aufzustellen. Die Bedeutung des VEP für diese Planungen ist sehr unterschiedlich einzuschätzen und hängt davon ab, ob beispielsweise VEP und FNP zur gleichen Zeit erstellt werden. Hier ist eine engere Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung wünschenswert, da Standort, Art und Dichte von Nutzungen in Bauleitplänen unmittelbare Folgen für das Verkehrsgeschehen haben (siehe KORTE 2003, S. 36). Daten der verkehrswirksamen Nutzungen im FNP fließen in den VEP ein, umgekehrt können Daten über Unverträglichkeiten und Kapazitätsengpässe im Verkehrssystem Hinweise für die Verteilung und Dichte von Nutzungen im FNP geben (siehe KORTE 2003, S. 46).

Die Befragung zeigt ein etwas anderes Bild vom Verhältnis der Bauleitplanung zum VEP: Während etwa ein Drittel der befragten Kommunen angaben, den VEP nicht direkt in die Bauleitplanung einzubinden, fließen hingegen in den anderen zwei Dritteln die Inhalte des VEP in den FNP ein. Bei einigen Kommunen werden Inhalte des FNP bei der Aufstellung des VEP berücksichtigt. Nur in einer Kommune wurden FNP und VEP parallel erarbeitet und aufeinander abgestimmt.

4.1.5 Verkehrsentwicklungsplanung zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Zwar haben mittlerweile viele Kommunen einen Verkehrsentwicklungsplan erstellt (in NRW sind es bis heute circa 40% (siehe FREHN und KORTE 2005, S. 82)); die Erwartungen und Hoffnungen sind jedoch sowohl hinsichtlich der geforderten Integrationsleistung als auch in Bezug auf Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen nur selten erfüllt worden. Die bereits angesprochene Untersuchung zur Planungspraxis von VEP in NRW konnte folgende Ergebnisse ableiten: Weniger als die Hälfte der Maßnahmen in den VEP konnte umgesetzt werden. Gerade bei den nicht-baulichen Maßnahmen wie der Beratung und Information sind Defizite zu verzeichnen. Oftmals waren diese in den Plänen gar nicht erst vorgesehen (siehe KORTE 2003, S. 38-40). Das zu beobachtende Vollzugsdefizit hat seinen Grund vor allem darin, dass den Verkehrskonzepten eine Bindungswirkung, wie sie etwa Bauleitplänen zukommt, fehlt (siehe SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN SRU 2005, S. 383). So ist teilweise von einer mangelnden Wirksamkeit der VEP zu sprechen. Ebenso liegen aufgrund fehlender Wirkungskontrollen nur wenige Informationen zu den Effekten der verschiedenen Maßnahmen vor (siehe KORTE 2003, S. 40-42).

Sektorale Planungen treten zunehmend an die Stelle eines integrierten VEP. Oftmals muss die langfristige und zielorientierte Ausrichtung dieser Planungen in Frage gestellt werden. Die integrierte und programmatische Qualität eines VEP erreichen diese Konzepte meist nicht (siehe PLANERSOCIETÄT 2003, S.1). Vor allem Finanzprobleme, aber auch wechselnde Prioritäten der kommunalen Verkehrspolitik und die mangelnde Akzeptanz der Bevölkerung erschweren die Realisierung der Maßnahmen (siehe KORTE 2003, S. 42f). Es ist festzuhalten, dass die Verkehrsentwicklungsplanung aufgrund dieser unbefriedigenden Erfahrungen seit Mitte der 1990er Jahre an Bedeutung verloren hat (siehe FREHN und KORTE 2005, S. 82). Die derzeitige Planungspraxis verlangt daher notwendigerweise nach einer verstärkten Integration der verschiedenen Fachplanungen.

In einigen Städten konnten jedoch auch positive Entwicklungen mit Verkehrsentwicklungsplänen angestoßen werden, so dass eine langfristig orientierte Strategieplanung im Verkehrsbereich auch weiterhin als sinnvoll einzustufen ist (siehe FREHN und KORTE 2005, S. 83). Es ist notwendig, aus Erfahrungen mit den ersten VEP zu lernen und daraus neue Anforderungen für eine zweite Generation von VEP zu formulieren. *„Verkehrsentwicklungsplanung ist als langfristiges, strategisches Instrument der Verkehrssystemgestaltung, der Verkehrsnachfragesteuerung und Einbeziehung verkehrsverwandter Einflussfelder für die Kommunen unentbehrlich. Die zweite Generation der Pläne muss sich vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen stärker damit auseinandersetzen, in einem möglichst breiten Handlungsspektrum Prioritäten festzulegen. Wesentlich wird eine Konzentration der finanziellen und personellen Ressourcen auf einzelne ausgewählte Handlungsfelder sein“* (FREHN und KORTE 2005, S. 86). Die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung muss in Zukunft stärker von Pragmatismus geprägt sein. Wirkungskontrollen und begleitendem Monitoring ist in diesem Zusammenhang besondere Relevanz zuzuschreiben. *„Gegenüber konzeptionell nicht eingebundenen Einzelprojekten bietet ein Verkehrsentwicklungsplan durch seine räumlichen, modalen und fachlichen Integrationsmöglichkeiten die Chance, Synergieeffekte zu erzeugen und den begrenzten kommunalen Handlungsspielraum im Verkehrsbereich maximal auszunutzen“* (FREHN und KORTE 2005, S. 86). Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung kann und muss somit auch in Zukunft eine wichtige Rolle in der integrierten Stadtentwicklungsplanung zugeschrieben werden.

„Führt man sich die gegenwärtigen Verkehrsentwicklungen vor Augen, so wird deutlich, dass die umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs stärker in den Vordergrund rücken muss. Hierbei ist es notwendig, vorsorgeorientierte Planungsinstrumente anzuwenden, welche die Umweltauswirkungen von Verkehrsplanungen im Vorfeld abschätzen, bewerten und bei der Entscheidung berücksichtigen. Indem die SUP relevante Informationen bereitstellt, die Prüfung von Alternativen verlangt und neue Akteure in Entscheidungsprozesse einbindet, ist sie ein zentrales Instrument einer integrativen Verkehrsplanung“ (BONGART, DALKMANN, SCHÄFER-SPARENBERG 2004, S.19). So ist die SUP nicht als eigenständiges Verfahren zu betrachten, sondern vielmehr als integrierter Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung.

4.2 Umweltprüfung bei Plänen im Verkehrssektor

4.2.1 Bisherige Entwicklungslinien und Ergebnisse für die SUP

Für die Verkehrsplanung ist das Planen in Alternativen, eine der Grundforderungen der SUP, kein Neuland. Ein Blick auf das Handeln der Verkehrsplanung zeigt, dass insbesondere methodisch-inhaltlich bereits ein großer Erfahrungsschatz vorhanden ist, der im Rahmen der Etablierung der (Strategischen) Umweltprüfung genutzt werden kann.

Ausgehend von der Umweltverträglichkeitsprüfung einzelner Vorhaben des Verkehrswegeinfrastrukturbaus gab es schon frühzeitig Forderungen aus der Umweltplanung, die Projekt-UVP über die Prüfung von räumlichen und technischen Variantenbetrachtungen zu erweitern. Begriffe wie „Netz-UVP“ oder „Konzept-UVP“ bzw. auch die UVP von Plänen und Programmen begleiten die UVP-Entwicklung bereits seit den 80er Jahren. In einzelnen Fällen wurden so auch Ansätze konzeptioneller Verkehrsentwicklungsplanungen fallweise beeinflusst. Diesbezüglich haben die Verabschiedung der SUPRL sowie die seit den 80er Jahren geführte Diskussion um die Strategische Umweltprüfung spürbare Impulse gesetzt.¹⁵

Zeitparallel hat der Übergang von der angebotsorientierten Generalverkehrsplanung hin zur eher zielorientierten Verkehrsentwicklungsplanung (siehe Kapitel 4.1) dazu geführt, auch Umweltbelange verstärkt in die Verkehrsplanung der verschiedenen Planungsebenen bis hin zu den Kommunen einzubeziehen und zu berücksichtigen. Schließlich ist der „Umweltverbund“, d.h. die Verlagerung der Mobilitätsaktivitäten weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu umwelt- und städtebaulich verträglicheren Verkehrsträgern, eine zentrale Zielgröße von Verkehrsentwicklungsplänen (FREHN & KORTE 2005). Derartige Entwicklungen sind vielfach auch durch Aktivitäten aus dem Kontext der Nachhaltigkeitsdebatte (Agenda 21) gestützt und fortentwickelt worden.

Im Zuge dieser Qualifizierungsprozesse sind auch inhaltliche sowie verfahrensbezogene Elemente und Vorgehensweisen in der konzeptionellen vorhabenübergreifenden Verkehrsplanung entwickelt worden, die zumindest teilweise den Anforderungen, die seitens der SUP formuliert werden, genügen können (z.B. partizipative Ansätze in der Öffentlichkeitsbeteiligung, festgelegte Ziele als Bewertungsmaßstäbe etc.). Ausdrücklich mit der Zielsetzung, unabhängig von der Klärung einer SUP-Pflicht für konkrete Verkehrspläne und in Orientierung auf die Ziele der SUP-RL der EU die Verkehrsplanung umweltseitig zu qualifizieren, arbeitet bereits seit einigen Jahren ein Arbeitskreis der FGSV an einem Merkblatt zur SUP in der Verkehrsplanung (MSUP) (FGSV 2004). Die dort ausgearbeiteten Vorschläge beziehen sich vor allem auf inhaltlich-methodische Komponenten der SUP und führen in vorausschauender Weise die Erkenntnisse und Einschätzungen aus der umweltorientierten Verkehrsplanung zusammen. Ein weiteres Feld, aus dem Erkenntnisse für die praktische Umsetzbarkeit von SUP-Anforderungen gewonnen werden können, sind Bedarfspläne für die Verkehrsinfrastruktur auf Bundes- und Landesebene (BVWP, Landesbedarfspläne aus BW, NW, BB). Eine Übersicht gibt Kapitel 4.2.2.

¹⁵ Die Diskussion um eine Umweltprüfung von Plänen und Programmen wurde bereits parallel mit der Einführung der Projekt-UVP geführt. Einen ersten internen Richtlinienvorschlag innerhalb der EU-Kommission zur Umweltprüfung von Plänen und Programmen gab es 1990 (siehe weitergehend Jacoby 2000, S. 123ff.).

4.2.2 Beispiele von Verkehrsplänen mit Relevanz für die SUP

Europa

Die Kommission hat in Zusammenarbeit mit der Europäischen Umweltagentur eine Pilotstudie (EU 1999) zu einer netzbezogenen SUP für das gesamte Transeuropäische Transportwegenetz (TETN) erstellt und sich an insgesamt fünf verschiedenen, auf großräumige (nationale) Korridore bezogenen Pilot-SUPen beteiligt. Es handelte sich um einen intermodalen Transportkorridor in Österreich (Donaukorridor), einen intermodalen Transportkorridor in Mittelengland (Trans-Pennine-Corridor), einen intermodalen Transportkorridor in Schweden (Gothenburg – Jönköping Transport-Corridor), einen großräumigen Bereich nördlich von Paris in Frankreich (Corridor Nord) sowie ein Vorhaben in Italien (Rimini – Venedig).

Aufgrund der politischen Bedeutung, die der Weiterentwicklung der Transeuropäischen Transportwegenetze (TETN) für die Entwicklung der Europäischen Union und des gemeinsamen Marktes auf europäische Ebene zugemessen wird, hat die Europäische Union in den letzten Jahren umfangreiche Aktivitäten hierauf bezogener Forschung und Anwendung unternommen. Das Thema einer Strategischen Umweltprüfung hat dabei eine bedeutende Rolle gespielt. So wurden im Rahmen des IV. Rahmenforschungsprogramms im Bereich der Generaldirektion Transport verschiedene Forschungsvorhaben zur Methodenentwicklung einer SUP durchgeführt. Es sind zwei Studien mit unterschiedlichen Schwerpunkten relevant, in denen Methoden für intermodale Beurteilung von Umweltbelastungen durch die TETN (COMMUTE-Project) bzw. schwerpunktmäßig raumbezogene Umwelteffekte (INTERNAT Project) bearbeitet wurden. Zudem wurde aufbauend auf bisherigen Erfahrungen und europaweite Studien zum Stand der SUP-Anwendung (EU-KOMMISSION 1994, 1995, 1996) im Jahre 1999 ein Handbuch zur SUP für transeuropäische Transportnetze erstellt (EU 1999).¹⁶ Eine Aktualisierung dieses Handbuchs erfolgte im Jahre 2005.¹⁷ In diesem Handbuch werden folgende Inhalte einer SUP im Verkehrssektor genannt:

- Verkehrsprognose als Grundvoraussetzung für die Abschätzung emissionsseitiger Wirkungen des Plans, inklusive Fragen des induzierten Verkehrs sowie sekundärer Umwelteffekte (besonders Siedlungsentwicklung im Zuge neuer Verkehrswege),
- Abschätzung globaler und regionaler Umweltwirkungen (dies betrifft schädliche Umwelteffekte des Verkehrssystems ohne klar abgrenzbaren räumlichen Bezug wie Klima- und Luftschadstoffe sowie der Energieverbrauch). Die Bewertung kann anhand von internationalen Abkommen bzw. nationalen Umweltqualitätszielen erfolgen,
- Abschätzung lokaler Umweltwirkungen (die Aggregation lokaler Effekte wie Flächenverbrauch, Zerschneidung oder Tangierung von bedeutsamen Arealen des Naturschutzes),
- Aufzeigen der Summenwirkung des gesamten Plans oder seiner Alternativen,
- Einbeziehen der Umweltwirkungen in den Entscheidungsprozess.

¹⁶ European Commission, DG Energy and Transport (1999): Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans

¹⁷ European Commission, DG TREN (2005): The SEA Manual – a sourcebook on Strategic Environmental Assessment of

Entsprechend des EU-Handbuchs soll hinsichtlich der Umweltwirkungen geprüft werden,

- in welchen Korridoren überhaupt Verkehrswege auszubauen sind (großräumige Verbindungsentscheidungen auf Korridorebene) und
- welche Verkehrsnetze in welchem Maße ausgebaut werden sollen (intermodale Grundsatzentscheidungen auf Netzebene).

Das Handbuch definiert somit wie auch das MSUP eine klare Zweiteilung des notwendigen Untersuchungsprogramms in eine projektbezogene und eine netzbezogene Analyse und Bewertung.

Hingewiesen wird ferner auf weitere Informationen der EU¹⁸, insbesondere die EU-Leitlinien zur SUP¹⁹ (siehe dazu auch Kap. 3.2).

Deutschland – Bundesverkehrswegeplan und Bedarfspläne

Auf nationaler Ebene konkretisiert der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als Investitionsrahmenplan den Bedarf an Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des Bundes. Er ist Grundlage für die Ausbaugesetze des Bundes, welche jeweils verkehrsträgerbezogen die jeweiligen Bedarfspläne verbindlich festlegen. Die Bundesverkehrswegeplanung vollzieht dabei einen Prozess, der sich ausgehend von der Untersuchung und Entscheidung über die Annahmen der zugrunde zu legenden Verkehrsentwicklung (Szenariophase) über mehrere Jahre erstreckt und in seinem Kern ein aufwändiges, die jeweils betroffenen Belange einschließendes Projektbewertungsverfahren darstellt, das mit einer Einordnung der Projektvorschläge in Dringlichkeitsstufen endet.²⁰ Das über die BVWP-Generationen bis hin zum BVWP 2003²¹ immer wieder modernisierte Bewertungsverfahren besteht aus einer Nutzen-Kosten-Analyse und ergänzenden Bewertungsbausteinen, die nicht monetäre bewertbare qualitative Bewertungsteile wie die Umweltrisikoeinschätzung (URE) umfasst.

Aus Umweltsicht steht vor allem die Umweltrisikoeinschätzung der Projekte im Fokus der Betrachtung. Sie wird bei Neubau und Erweiterung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen im geplanten Korridor angewandt, wenn aufgrund der Ergebnisse einer Voruntersuchung des Bundesamtes für Naturschutz mit einer naturschutzfachlichen Konflikthäufung zu rechnen ist. Die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft der gemeldeten Projekte erfolgt jeweils für das angenommene Projekt separat und unabhängig voneinander.

Die Bundesverkehrswegeplanung war Gegenstand verschiedener Untersuchungen (siehe v.a. KÖPPEL et al, IWW et al. 1999). Im Rahmen eines vom Umweltbundesamt beauftragten Forschungsvorhabens zu den Anforderungen der SUP-Richtlinie an Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrsentwicklungsplanung der Länder (siehe KÖPPEL et al. 2004, S. 81ff.)

Transport Infrastructure Plans and Programm

¹⁸ <http://europa.eu.int/comm/environment/eia/sea-support.htm>

¹⁹ http://europa.eu.int/comm/environment/eia/030923_sea_guidance_de.pdf

²⁰ Gesamtdarstellungen wurden vom BMVBW veröffentlicht: BMVBW 2005: Bundesverkehrswegeplan 2003 Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik; BMVBW 2002: Bundesverkehrswegeplan 2003 Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik

²¹ BMVBW 2003: Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland, Beschluss der Bundesregierung vom 02.07.2003

werden in einem Vergleich zwischen dem aktuellen Planungs- und Entscheidungsverlauf zum BVWP 2003 und nachfolgenden Bedarfsplänen einerseits und den EU-rechtlichen Anforderungen an eine SUP andererseits folgende Schlüsse gezogen, die z.T. auch für die SUP von Verkehrsplänen auf nachgeordneter Ebene Aussagekraft haben:

Vorschläge zur Umsetzung der SUP für einen zukünftigen Bundesverkehrsentwicklungsplan mit Übertragbarkeit auf andere strategische Verkehrspläne

Die ausgearbeiteten Vorschläge von KÖPPEL et al. (2004) heben die Notwendigkeit einer engen Verknüpfung einzelner SUP-Verfahrenselemente mit dem Fachplanungsprozess hervor (Prozessorientierung der SUP). Dabei wird u.a. Bezug genommen auf die Zielformulierung des Art. 1 der SUPRL, nach der die Umweltprüfung die Aufgabe hat, Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen einzubeziehen. Je komplexer ein fachplanerischer Prozess ist, umso mehr ist er gekennzeichnet durch Zwischenentscheidungen auf verschiedenen Stufen des gesamten Planungsprozesses, die in nicht unerheblichem Maße den weiteren Planungsverlauf prägen. Entsprechend muss das SUP-Verfahren individuell an den jeweiligen Prozess angepasst und dazu in die Lage versetzt werden, den Plan im Werden zu prüfen und qualifizierend mitzugestalten. Entsprechend wird ein Verfahrenskonzept entwickelt und beschrieben, das

- einen frühzeitigen Scoping-Termin vorsieht, der in Abhängigkeit von der Tragweite strategischer Planungsentscheidungen im Prozess ggf. ergänzt wird durch qualifizierte Folgetermine („prozessbegleitendes Scoping“),
- vorsieht, den Umweltbericht zum Planentwurf möglicherweise entsprechend der für die Umweltfolgen hohen Bedeutung von Entscheidungen im Prozess (hier zur Szenarioentscheidung und zur Dringlichkeitsreihung der Projekte) in mehreren Teilberichten zu erstellen,
- entsprechend auch den Konsultationsprozess auf wichtige Ergebnis- und Entscheidungsphasen ausrichtet und damit frühzeitig Transparenz und Beteiligungsmöglichkeiten im Sinne der Ziele der SUP zu ermöglichen.

Weitere fachliche Vorschläge betreffen u.a.:

- die Überwachung der Umweltauswirkungen: Der fachliche Vorschlag der Gutachter erweitert die ohnehin geforderten Berichts- und Planüberprüfungspflichten zum BVWP um Aussagen zu den entstehenden Auswirkungen des Plans auf die Umwelt. Dabei wird unterschieden zwischen den Umweltauswirkungen des Plans insgesamt und denjenigen, die projektbezogen in der Folge im nachfolgenden Planungsprozess ermittelt werden. Auch rückwirkend sollte es ermöglicht werden, auch aus Umweltgründen die Bedarfsaussagen des Plans neu zu überprüfen und ggf. anzupassen,

- die Bewältigung einer Öffentlichkeitsbeteiligung für Jedermann: Es werden Handlungsmöglichkeiten zur Bekanntmachung der Informationsmöglichkeiten zum Plan, zum Zugänglichmachen des Plans über das Internet, der Bewältigung von möglicherweise zahlreichen Stellungnahmen und deren Berücksichtigung sowie zur Entscheidungsbekanntgabe entwickelt (KÖPPEL et al. 2004, Anhang I),
- die Umsetzung der Anforderungen an den Umweltbericht einschließlich eines spezifischen Gliederungsvorschlages für einen Umweltbericht zum BVWP. Der Stand der für derartige Verkehrspläne geeigneten Umweltziele, Umweltindikatoren und Bewertungsmethoden, der verfügbaren Datengrundlagen etc. wird zusammenfassend dargestellt und gelistet.

Verkehrsplanungen der Länder

Aufgrund der föderalen Struktur der Bundesrepublik existiert unter der Bundesebene keine einheitliche Regelung zu Verkehrsplanungen auf Landesebene. So existiert das Instrument einer integrierten Gesamtverkehrsplanung nicht in allen Bundesländern. Verkehrsträgerspezifische Planungen wie eine Landesstraßenbedarfs- oder -ausbauplanung sind nicht überall gleichermaßen gesetzlich vorgeschrieben, institutionalisiert und mit einem entsprechenden Planwerk dokumentiert.

Ein ganzheitlicher und integrativer Ansatz der Verkehrsplanung erfolgt auf Landesebene vielfach durch die Einbindung in andere Fachplanungen, insbesondere die in ihrem Aufgabenverständnis bereits integrativ angelegte Raumordnung und Landesplanung (KÖPPEL et al. 2004). Das MSUP weist darauf hin, dass - entsprechend der Anforderungen einer strategischen Umweltprüfung - verkehrssystemspezifische Betrachtungen, wie es in der derzeitigen Planungspraxis beispielsweise bei Landesstraßenbedarfsplänen oder Nahverkehrsplänen üblich ist, zugunsten einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung weiter zu entwickeln sind. So sei auch auf Landes- und Kreisebene eine integrierte Gesamtverkehrsplanung empfehlenswert, wie es auf kommunaler Ebene (beispielsweise bei Verkehrsentwicklungsplänen) bereits teilweise üblich ist.

Viele Pläne und Programme enthalten weniger projektbezogene Aussagen, sondern vielmehr Absichtserklärungen zu verkehrsstrategischen Leitbildern und vorhabensbezogenen Investitionsabsichten. Eine Ausnahme bildet hier das Gesetz über die integrierte Gesamtverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen (siehe im Weiteren Beispiel 5).

Im Nachfolgenden sind größtenteils die Forschungsergebnisse der SUP-Studie (KÖPPEL et al. 2004) wiedergegeben. Es handelt sich um einen kurzen Überblick von Beispielen, deren planerische Ansätze Umweltbelange besonders berücksichtigen und bereits Elemente der SUP aufweisen. Dabei sind sowohl Ansätze in der Verfahrensweise als auch inhaltliche Aspekte – besonders die Entwicklung von Umweltzielen – thematisiert.

Beispiel 1: Landesverkehrsentwicklungsplan in Baden-Württemberg

Im Landesverkehrsentwicklungsplan Baden-Württemberg wurde ein methodisch fortschrittlicher fachplanerischer Ansatz beschrieben (IVT, IWW 1995), der einen weitgehend integrierten verkehrspolitischen Ansatz unter Einbeziehung von Umweltkriterien darstellt, allerdings keinen separaten Fachbeitrag Umwelt enthält.

Beispiel 2: Landesstraßenbedarfsplanung Brandenburg

Bereits im Vorfeld der konkreten Umsetzung der SUP-Richtlinie hatte das Land Brandenburg die Absicht, Elemente einer Strategischen Umweltprüfung in den Prozess der Neuauflage des Landesstraßenbedarfsplanes einzubeziehen. Zum Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg wird daher planungsbegleitend eine Strategische Umweltprüfung durchgeführt. Das im Wesentlichen in fünf Schritte untergliederte Verfahren orientiert sich an dem bisherigen Ablauf der Aufstellung des Landesbedarfsstraßenplanes und wurde um parallele Arbeitsschritte zur Strategischen Umweltprüfung ergänzt. Vereinfacht dargestellt handelt es sich um die Verfahrensschritte:

1. Festlegung des Untersuchungsrahmens,
2. Ermittlung der Bewertungsgrundlagen,
3. Entwicklung von Bedarfsszenarien,
4. Entwicklung von Netzalternativen,
5. Darstellung und Begründung der Ergebnisse.

Hervorzuheben sind die Schritte 3 und 4 mit der Entwicklung von Bedarfsszenarien bzw. Netzalternativen.

Die Ziele für die Entwicklung der Bedarfsszenarien wurden aus den Zielen der Verkehrsplanung und für die Umwelt abgeleitet. Für die Verkehrsentwicklung wurden vier Szenarien entwickelt, die hinsichtlich der Integration von Umweltzielen und Leitbildern überprüft und bewertet wurden. Dabei wurden die Umweltziele mit Hilfe entsprechender Kriterien operationalisiert. Die Bewertung der Szenarien führte zur Priorisierung des so genannten Brandenburgszenarios, da dieses eine auf die Nachhaltigkeit der Entwicklung des gesamten Lebensumfeldes der Menschen ausgerichtete Strategie verfolgt (vgl. Fortschreibung Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg, Umweltbericht Teil 1). Die aus dem Szenario resultierende Entwicklung von Netzalternativen dient der späteren Prüfung möglicher Linienalternativen für den Straßenbau.

Diese Herangehensweise trägt dem Anspruch der SUP-Richtlinie Rechnung, bereits auf der Ebene der Verkehrskonzeption Umweltziele als Grundlage einer vorsorgeorientierten und nachhaltigen Entwicklung in die Planung einzubeziehen. Zudem wird die Umsetzung der Umweltziele auch für konkrete Vorhaben vorbereitet.

Beispiel 3: Landesverkehrsplan Sachsen

Im Bundesland Sachsen wurde 1995 ein Landesverkehrsplan mit integriertem Ausbauplan „Staatsstraßen“ verabschiedet (SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 1996 und GATHER 2001, S. 140f). Nach Vorlage des Landesverkehrsplans wurde – allerdings eher als Erprobungsprojekt zu verstehen – eine ergänzende, weitergehende Beurteilungsmethode entwickelt und angewandt, um eine Abstimmung mit landesplanerischen Zielen und Belangen vorzubereiten. Im Zuge einer integrierten Projektbewertung waren auch Aspekte der Raum-, Sozial- und Umweltverträglichkeit zu betrachten, wobei jedoch keine „verrechnende“ Gesamtbewertung der Bauwürdigkeit der Projekte vorgenommen wurde. Im Rahmen von Auswirkungsanalysen wurden mit Hilfe von Checklisten die im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Schutzgüter sowie die „Wohnfunktion“ untersucht. Es erfolgte eine Ermittlung der Betroffenheiten und Konflikte. Im Einzelfall wurden detaillier-

tere Beschreibungen der Auswirkungen und insbesondere der Wirkintensitäten vorgenommen. Auch waren Schritte einer Beteiligung von Landes- und Regionalplanungsbehörden sowie von Landesstraßenbauverwaltungen eingeschlossen. Letztlich wurde das Vorgehen jedoch als zu aufwendig und zu kostenintensiv eingestuft und nur für einzelne Straßenbauprojekte angewendet.

Beispiel 4: Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen

Am weitesten entwickelt ist der UVP-Beitrag zum Landesstraßenbedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen, der in einem separaten inhaltlichen Fachbeitrag die lokalen Umwelteffekte aller vorgesehenen Einzelmaßnahmen ermittelt, bewertet und für die politische Entscheidung aufbereitet (STEIN 1997; STEIN et al. 2000).

Es wurden für insgesamt 286 Straßenprojekte die Umweltwirkungen auf die im UVPG genannten Schutzgüter im Raumordnungsmaßstab 1:50.000 kartographisch dargestellt und textlich beschrieben. Zudem wurden konkrete Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ermittelt und der günstigste Planungsraum für die weitere Planung identifiziert. Dieser wird als Grundlage für die Bewertung der Umweltwirkungen herangezogen. Die Umweltbelastung wurde entsprechend der Wertungsvorschriften einzeln nach Schutzgut mit einem vierstufigen System der Belastungsschwere bewertet. Die Ergebnisse wurden in der Gesamtwertung der Umweltwirkungen im Planungsfall berücksichtigt und – zusammen mit absehbaren Umweltentlastungen - gegenüber der Nullvariante kartographisch und textlich dargestellt. Diese Unterlagen bildeten die Abwägungsgrundlage in den entsprechenden Landschaftsverbänden und in der abschließenden Beschlussfassung im Parlament (GATHER 2002).

Beispiel 5: Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP-G) in Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen hat es bereits mit dem Gesamtverkehrsplan 1990 u. a. in Form einer Beurteilung von Maßnahmeszenarien unter Umweltaspekten einen inhaltlich und methodisch umfassenden, jedoch politisch nicht wirksam gewordenen Ansatz gegeben.

Nach dem Landesbedarfsplan hat das Land mit dem im Mai 2000 beschlossenen Gesetz zur integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP-G) einen weiteren Schritt gemacht und schreibt die Ausarbeitung eines „Integrierten Gesamtverkehrsplans Nordrhein-Westfalen“ (IGVP NRW) unter dem Leitbild „Nachhaltige Mobilität“ gesetzlich vor. Die IGVP NW bezieht die SUP nicht ausdrücklich ein, wird aber in der Vorgehensweise sehr verwandt umgesetzt.

Gemäß der gesetzlichen Zielvorgaben und Grundsätze sind in der integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen genannt:

- Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel,
- Abstimmung mit den Planungsbeteiligten,
- Integration der verschiedenen gesellschaftlichen Planungsbelange.

Das von einer Projektgruppe entwickelte Bewertungsverfahren baut auf einem eigens entwickelten Zielsystem auf, das entsprechend der gesetzlichen Vorgabe Umweltziele gleichberechtigt einschließt. Das Bewertungssystem und die Bewertungsmethodik enthalten z.B. Nutzen-Kosten-Analyse, Nutzwertanalyse, Stärken-Schwächenprofil und Indikatoren des Bewertungssystems (RÖHLING, WALTER 2004 und 2005). Zum Verfahren gehören neben der

Situationsanalyse die Entwicklung von zwei Globalszenarien sowie eines so genannten „NRW-Szenarios“, welches die Basis für die Prognosen bildet, Szenariobewertung, Verkehrsprognosen, Vorhabensbewertung und ein bis auf die regionale Ebene reichendes moderiertes Beteiligungsverfahren (<http://www.igvp.nrw.de>; vgl. aber auch STEIN et al. 2000 sowie MWTV NRW 1997).

Kommunale Verkehrsplanungen

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung konnten keine kommunalen Verkehrsentwicklungsplanungen ausfindig gemacht werden, die einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen wurden. Dies resultiert v. a. daraus, dass sich aus der SUPRL unmittelbar keine SUP-Pflicht für informelle Planungen ableiten lässt (siehe Kap. 2.1). Allerdings beinhalten vor allem aktuellere Verkehrsentwicklungspläne bereits verschiedene Elemente einer Umweltprüfung. Zu nennen ist vor allem die Berücksichtigung von Immissionsschutzbelangen im Rahmen der Problemanalyse sowie Ansätze der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Kapitel 5.2).

4.3 Umweltprüfung in der Bauleitplanung

Die Umweltprüfung in der Bauleitplanung ist rechtlich vergleichsweise stark vorstrukturiert und wurde im BauGB in das bestehende Aufstellungsverfahren für Bauleitpläne integriert (siehe Kapitel 3.4). Die Umweltprüfung wird in der Praxis erst angewendet, seitdem die neuen Vorschriften des BauGB dies zwingend vorschreiben, so dass die praktischen Erfahrungen mit diesen Instrument bisher relativ beschränkt sind (siehe Kap. 5.2.).

Nach Erlass des BauGB im Sommer 2004 wurden bereits verschiedene Arbeitshilfen für die Durchführung der Umweltprüfung und die Erstellung von Umweltberichten veröffentlicht:

- Muster-Einführungserlass zum Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien (FACHKOMMISSION STÄDTEBAU 2004).
- Umweltprüfung in der Bauleitplanung. Arbeitshilfe Städtebaurecht des Deutschen Instituts für Urbanistik (BUNZEL 2005).
- Umweltbericht in der Bauleitplanung. Arbeitshilfe zu den Auswirkungen des EAG Bau 2004 auf die Aufstellung von Bauleitplänen (SCHRÖDTER et al. 2004).
- Der sachgerechte Bebauungsplan. Handreichungen für die kommunale Planung (KUSCHNERUS 2004).
- Die neue Umweltprüfung in der Bauleitplanung – Ratgeber für Planer und Verwaltung (BUSSE et al. 2005).
- Der Umweltbericht in der Praxis. Leitfaden zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung (OBERSTE BAUBEHÖRDE IM BAYERISCHEN STAATSMINISTERIUM DES INNERN UND BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT, GESUNDHEIT UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2006).

Aufgrund der im BauGB im Detail definierten Vorgaben orientieren sich auch die genannten Arbeitshilfen eng an den Vorschriften des BauGB. Teilweise enthalten sie beispielhafte Umweltberichte. Aus diesen Vorschlägen wird deutlich, dass die Anwendung besonderer Methoden für die Umweltprüfung in der Bauleitplanung nicht erforderlich bzw. nicht Stand der Technik ist. Es überwiegen verbal-beschreibende Ansätze und überschlägige Einschätzun-

gen der Erheblichkeit einzelner Umweltauswirkungen. Dies entspricht der für die planerische Abwägung eines Bauleitplans üblichen Aufbereitung des Abwägungsmaterials. Soweit quantitative Methoden zum Einsatz kommen - z.B. im Rahmen der Eingriffsregelung, bei schalltechnischen Fragen, Luftschadstoffprognosen oder Verkehrsprognosen – werden in der Regel separate Fachgutachten erstellt, deren Ergebnisse anschließend in den Umweltbericht integriert werden. Die dazu fachspezifisch heranzuziehenden Methoden werden durch die Vorgaben der Umweltprüfung wenig beeinflusst. Spezifische Empfehlungen für die Verknüpfung der Verkehrsentwicklungsplanung mit der Bauleitplanung werden in den genannten Arbeitshilfen nicht gegeben.

Für die Umweltprüfung in der Flächennutzungsplanung gibt es bisher keine vergleichbaren Arbeitshilfen. Die Inhalte und die Methodik der Umweltprüfung auf dieser vorgelagerten Ebene der Bauleitplanung sind nur teilweise vergleichbar mit der Umweltprüfung im Rahmen der Bebauungsplanung. Dies liegt vor allem am unterschiedlichen Betrachtungsmaßstab und den damit verbundenen unterschiedlichen Inhalten von Flächennutzungsplan und Bebauungsplanungen. Die Darstellungen im Flächennutzungsplan beschränken sich auf die Grundzüge der vorhandenen und geplanten Bodennutzung und städtebaulichen Entwicklung und legen damit im Kern fest, welche Flächen der Gemeinde zukünftig bebaut werden dürfen und welche nicht.

Die inhaltliche Ausrichtung der Umweltprüfung auf der Ebene des FNP hat auch das Planungsziel eines FNP, nämlich die Art der Bodennutzung in den Grundzügen darzustellen, mit der auch eine vorausschauende Steuerung und Koordinierung von Umweltbelangen verbunden ist. Dabei steht die Prüfung der grundsätzlichen Eignung einzelner Bauflächen für die jeweilige Nutzungsart im Vordergrund.

Bezogen auf die Umweltprüfung existieren für die Flächennutzungsplanung bisher wenige Pilotprojekte (siehe z.B. IÖR 2004). Dies ist für die SUP auf der Ebene der Regionalplanung anders. Sie ist spätestens seit Verabschiedung der SUPRL Gegenstand von Wissenschaft und Forschung. Aus Modellvorhaben, Praxistests und Anwendungsbeispielen existieren bereits zahlreiche Erkenntnisse und Handlungsanweisungen über die Anforderungen an die Inhalte und das Verfahren einer raumplanerischen SUP:

- Forschungsprojekt des Umweltbundesamtes „Umsetzung der Plan/ Programm-UVP-Richtlinie der EG“, u.a. mit dem Praxistest der Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsplans beim Zweckverband Großraum Braunschweig, der Gesamtfortschreibung des Regionalplans für die Planungsregion Westpfalz (Rheinland-Pfalz) und der Anpassung des Regionalplans der Industrieregion Mittelfranken - Region 7 (Bayern) an das fortgeschriebene Landesentwicklungsprogramm,
- Fallbeispiel einer Strategische Umweltprüfung bei der Ausweisung regionalbedeutender Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen im Rahmen einer Dissertation (Geislingen im Landkreis Göppingen) (KREJA 2004),
- Forschungsvorhaben der Fachhochschule Erfurt in Zusammenarbeit mit der Regionalen Planungsstelle Nordthüringen,

- Mehrere praxisorientierte Forschungsvorhaben am Dresdener Institut für ökologische Raumentwicklung, insbesondere in sächsischen Planungsregionen, sowohl bezogen auf inhaltliche als auch verfahrensbezogene Anforderungen,
- Planspiel des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft (MURL NW) und der UVP-Gesellschaft e.V. zum Anwendungsbereich in der Gebietsentwicklungsplanung NRW (UVP-GESELLSCHAFT 1999),
- Positionspapiere und Hinweise der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) (MKRO 2004) und der Akademie für Raumforschung und Landesplanung ARL (AD-HOC-ARBEITSKREIS „PLAN-UVP“ der ARL 2003). Im Papier der MKRO werden über die o.g. Vorhaben freiwillige SUP-Durchführungen für Regionalpläne in Sachsen, Sachsen-Anhalt, Hessen und Mecklenburg-Vorpommern erwähnt.

Neuland wird auch in der Umweltprüfung nach BauGB mit dem Verfahrensschritt der Überwachung beschriftet. Während in der Literatur bereits verschiedene denkbare und mehr oder weniger auch für Gemeinden praktikable methodische Ansätze der Überwachung beschrieben werden (siehe v.a. BUNZEL et al. 2004, VON ZAHN 2005), fehlen praktische Erfahrungen nahezu vollständig. Dies liegt daran, dass die ersten Bauleitpläne, die mit Umweltprüfung aufgestellt wurden, erst noch realisiert werden müssen, bevor die Überwachung tatsächlich einsetzen kann. Eine aktuelle Zusammenstellung praktischer Erfahrungen enthält auch der Ergebnisbericht des Forschungsprojektes „Monitoring und Bauleitplanung“, welches vom Deutschen Institut für Urbanistik im Auftrag des BMVBS durchgeführt wurde (siehe BUNZEL und JEKEL 2006). Im Detail soll auf diese Thematik an dieser Stelle nicht eingegangen werden.

5 Befragung der Kommunen

Das folgende Kapitel erläutert, auf welche Weise die Befragung in den Planungsräumen durchgeführt und welche Informationen zu welchem Zweck erhoben werden. Daran anschließend wird ein Überblick über die Ergebnisse der Befragung gegeben und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Handlungsempfehlungen erarbeitet.

5.1 Ziele und methodische Vorgehensweise

Ziele

Mit der schriftlichen Befragung wird das Ziel verfolgt, die kommunale Datenbasis und Planungspraxis zu erheben, um im Weiteren Handlungsempfehlungen ableiten zu können. Zunächst soll ein Überblick über die Datenlage und -verfügbarkeit in den Kommunen gewonnen werden. Für die zu entwickelnden Handlungsempfehlungen zur SUP in der VEPlanung ist die verfügbare Datengrundlage entscheidend. Um im Ergebnis Verfahrensweisen vorzuschlagen, die für die Städte tatsächlich praktikabel sind, muss die Datenverfügbarkeit im Bereich Verkehr und Umwelt zu Grunde gelegt werden. Ein weiteres Ziel ist die Gewinnung von Informationen über mögliche Synergie- und Entlastungseffekte gegenüber pflichtmäßigen Umweltprüfungen bei Durchführung einer SUP für die VEPlanung. Dazu ist es notwendig, neben den Umwelt- und Verkehrsdaten auch den kommunalen Planungsstand insbesondere von Bauleitplänen bzw. umweltbezogenen Plänen und Planungen zu kennen. Der vollständige Fragebogen findet sich im Anhang, S. 4.

Auswahl der Kommunen

Bereits im Vorfeld der Antragstellung für das Forschungsvorhaben, auf dem die hier vorgelegte Dissertationschrift basiert, wurden Kommunen angesprochen, ob eine Teilnahme im Rahmen einer Befragung möglich ist. Eine Bereitschaft der Kommune, sich am Forschungsvorhaben zu beteiligen, war Voraussetzung für die Auswahl. Wichtiges Kriterium für die Auswahl der Städte war weiterhin, dass diese in den letzten fünf Jahren einen Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt haben bzw. derzeit eine Aufstellung planen. Ebenso wurde positiv gewertet, wenn auch eine Aufstellung des FNP ansteht. Zudem sollten Städte unterschiedlicher Ausgangslagen (Größe, Bundesland, Stadt-Umland-Situation, interkommunaler Zusammenschluss, etc.) untersucht werden, um die Empfehlungen entsprechend differenziert darstellen zu können. Folgende zwölf Kommunen und ein Zweckverband haben sich an der Befragung beteiligt:

Befragte Kommunen		
Kommune	Einwohner	Bundesland
Berlin	3,4 Mio.	Berlin
Braunschweig (Region)	1 Mio.	Niedersachsen
Braunschweig (Stadt)	240.000	Niedersachsen
Hemer	37.000	Nordrhein-Westfalen
Iserlohn	99.500	Nordrhein-Westfalen
Köln	1 Mio.	Nordrhein-Westfalen
Langenfeld	59.000	Nordrhein-Westfalen
Menden	59.000	Nordrhein-Westfalen
München	1,3 Mio.	Bayern
Oldenburg	160.000	Niedersachsen
Rostock	200.000	Mecklenburg-Vorpommern
Stuttgart	600.000	Baden-Württemberg
Taunusstein	30.000	Hessen

Tab. 5-1: An der Befragung beteiligte Kommunen

Einordnung der untersuchten Städte in siedlungsstrukturelle Kategorien

Zur differenzierteren Untersuchung der befragten Kommunen werden diese in drei Klassen eingeteilt, die sich an die Kriterien der siedlungsstrukturellen Gebietstypen aus dem Informationssystem INKAR – Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung²² anlehnen. Dazu werden zunächst alle betrachteten Kommunen in die siedlungsstrukturellen Gebietstypen eingeordnet (Tab. 5-2). Aus der Tabelle ist zu ersehen, dass vier der neun siedlungsstrukturellen Gebietstypkategorien mit den befragten Kommunen besetzt sind. Es handelt sich dabei um

- Kernstädte in Agglomerationsräumen,
- Kommunen in hoch verdichteten Kreisen in Agglomerationsräumen,
- Kommunen in verdichteten Kreisen in Agglomerationsräumen und
- Kernstädte in verstädterten Räumen.

Die Verteilung der befragten Kommunen in diesen Kategorien lässt sich damit begründen, dass vornehmlich in diesen siedlungsstrukturellen Gebieten Verkehrsentwicklungsplanungen erstellt werden. Sowohl die Stadtgröße als auch die Verortung in verstädterten bzw. Agglomerationsräumen mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen erklären dies.

²²Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) 2004: INKAR – Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung (CD-ROM), Bonn

Einordnung in Gebietstypen			
	Typ	Siedlungsstruktureller Gebietstyp	Städte
Agglomerationsraum	1	Kernstädte	Berlin Köln München Stuttgart
	2	hoch verdichtete Kreise	Menden Iserlohn Hemer Langenfeld
	3	verdichtete Kreise	Taunusstein
	4	ländliche Kreise	-
verstädterte Räume	5	Kernstädte	Braunschweig Oldenburg Rostock
	6	verdichtete Kreise	-
	7	ländliche Kreise	-
ländliche Räume	8	ländliche Kreise höhere Dichte	-
	9	ländliche Kreise geringerer Dichte	-

Tab. 5-2: Einordnung der befragten Kommunen in die siedlungsstrukturellen Gebietstypen²³

Die Einordnung der untersuchten Kommunen in die oben aufgeführten Kategorien ist sinnvoll für eine differenzierte Betrachtung hinsichtlich der Datenverfügbarkeit und der Planungspraxis: So werden als erste Kategorie Kernstädte in Agglomerationsräumen betrachtet, die sich voraussichtlich gerade in Bezug auf Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung - beides wichtige Handlungsfelder der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung - besonderen Erfordernissen stellen müssen. Als zweite Kategorie sind Kernstädte in verstädterten Räumen zu betrachten. Ähnlich wie die Kommunen der ersten Kategorie handelt es sich um größere Städte von überregionaler Bedeutung mit hohem Verkehrsaufkommen und entsprechendem Problempotenzial. Da in dem Gebietstyp des verdichteten Kreises nur eine Beispielstadt vertreten ist, wird dieser Gebietstyp mit dem der hoch verdichteten Kreise für die Ergebnisdarstellung zusammengefasst. Dies ist vertretbar, da die Merkmale in Bezug auf Verkehrsgeschehen und -probleme sowie auf Einwohnerzahlen ähnlich einzustufen sind.

Die folgende Untersuchung der Kommunen soll auf folgenden drei Kategorien aufbauen:

- **Typ 1:** Kernstädte in Agglomerationsräumen (4 Städte),
- **Typ 2:** Kernstädte in verstädterten Räumen (3 Städte) und
- **Typ 3:** Kommunen in hoch verdichteten und verdichteten Räumen in Agglomerationsräumen (5 Städte).

²³ Siedlungsstrukturelle Gebietstypen nach INKAR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2004

5.2 Befragungsergebnisse

5.2.1 Pläne und Planungsverfahren

Eine Übersicht über die vorhandenen Pläne und Planungsverfahren in den untersuchten Planungsräumen findet sich im Anhang, S. 46.

Verkehrspläne und -planungen

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Der VEP liegt in allen untersuchten Kommunen vor. Zwei VEP befinden sich derzeit in zwei Kommunen des Typs 1 in Bearbeitung. Drei Kommunen des Typs 3 haben einen gemeinsamen VEP aufgestellt. Dieses Ergebnis kann jedoch nicht als repräsentativ gewertet werden, da als Voraussetzung für die Teilnahme an der Befragung ein VEP vorhanden bzw. in Bearbeitung sein musste. Es kann demzufolge nicht abgeleitet werden, dass in einem Großteil der Kommunen (im Bundesgebiet) ein VEP vorliegt.

Verkehrsentwicklungsplan				
Rechtsverbindlichkeit			Aufstellungsprozess	
Typ 1	2 als Rahmenplan 2 als informelle Selbstverpflichtung		0 FGSV Leitfaden 4 eigene Verfahrensweisen	
Typ 2	1 als Rahmenplan 1 von Kommune zur Kenntnis genommen		2 FGSV Leitfaden 1 eigene Verfahrensweisen	
Typ 3	2 als Rahmenplan 1 von Kommune zur Kenntnis genommen 2 keine politische Bindung		3 FGSV Leitfaden 1 eigene Verfahrensweisen 1 keine Angaben	
Alternativenprüfung		verbal-argumentativ	systematisch-formalisiert	beide Methoden
Typ 1	4	3	3	2
Typ 2	2	2	1	1
Typ 3	3	2	2	1
Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt				
Typ 1	4			
Typ 2	3			
Typ 3	5			
Berücksichtigung von Umweltbelangen		bei Mängelanalyse	bei Maßnahmenbewertung	
Typ 1	4	4	4	
Typ 2	2	3	2	
Typ 3	2	2	1	

Tab. 5-3: Verkehrsentwicklungsplan

Die fachlichen Entwicklungsplanungen im Bereich Verkehr haben keine direkte Rechtsverbindlichkeit (siehe dazu auch Kap. 4.1). Ein ähnliches Bild ergab sich bei der Befragung. So gilt der Verkehrsentwicklungsplan in fünf Kommunen als Rahmenplan (jeweils zwei Kommunen des Typs 1 und 3 und eine Kommune des Typs 2), der vom Rat beschlossen wurde. In zwei Kommunen des Typs 1 ergibt sich für den informellen VEP eine Selbstverpflichtung innerhalb der Kommune, in zwei Kommunen wird der VEP vom Stadtrat lediglich zur Kenntnis genommen (jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3). In zwei Kommunen des Typs 3 erlangt der VEP keine direkte politische Bindung.

Die Mehrzahl der Kommunen orientiert sich bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans am Leitfaden für Verkehrsplanungen FGSV, Nr. 116 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Doch auch eigene Verfahrensweisen kommen hier zum Tragen, so geschehen in sechs Kommunen (vier Kommunen des Typs 1 und jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3).

Insgesamt neun Kommunen haben angegeben, dass verschiedene Akteure Alternativen in den Planungsprozess einbringen (vier Kommunen des Typs 1, zwei Kommunen des Typs 2 und drei Kommunen des Typs 3). Dabei waren vorrangig die Öffentlichkeit, Umweltbehörden und Bürgerinitiativen, aber auch Wirtschaftsverbände und sonstige Interessensgruppen beteiligt. Sieben Kommunen begründeten ihre Alternativenauswahl verbal (drei Kommunen des Typs 1 und jeweils zwei Kommunen des Typs 2 und 3). Sechs Kommunen nutzen dazu systematische bzw. formalisierte Prüfungsmethoden (drei Kommunen des Typs 1, eine Kommune des Typs 2 und zwei Kommunen des Typs 3). Die Verwendung beider Verfahren wurde von vier Kommunen angegeben (zwei Kommunen des Typs 1 und jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3). Einige Kommunen machten dazu keine Angaben.

Alle Kommunen haben eine Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Aufstellungsverfahrens durchgeführt. Informationsveranstaltungen und aktive Pressearbeit, aber auch die Nutzung des Internets sind wichtige Bestandteile. Die schriftliche Befragung als eine sehr aufwändige und intensive Methode wurde in vier Fällen angewendet (drei Kommunen des Typs 1 und eine Kommune des Typs 2).

Im Rahmen der Befragung berücksichtigen drei Kommunen des Typs 3 keine Umweltaspekte während der Alternativenprüfung, wohingegen acht Kommunen dieser Anforderung nachkommen (vier Kommunen des Typs 1 sowie jeweils zwei Kommunen des Typs 2 und 3). So wurden sowohl bei der Mängelanalyse als auch bei der Maßnahmenbewertung Umweltaspekte berücksichtigt. Dabei standen Aspekte wie (Verkehrs-)Lärm und Luftschadstoffe sowie die „globale Berücksichtigung“ im Vordergrund, aber auch Flächen- und Landschaftsverbrauch, Verkehrsvermeidung, Trennwirkung und Erschütterung wurden einbezogen.

Nahverkehrsplan NVP

Da ein NVP per Gesetz pflichtmäßig aufgestellt werden muss, liegt er in beinahe allen befragten Kommunen vor. Eine Kommune des Typs 3 hingegen gab an, über einen solchen Plan nicht zu verfügen. Es ist davon auszugehen, dass die Zuständigkeit in diesem Fall bei einer übergeordneten Behörde liegt und somit ein NVP für den Kreis vorliegt.

Alle Kommunen verfügen zudem über weiterführende verkehrsrelevante Konzepte und Programme. Radverkehrskonzepte mit verschiedenen Schwerpunktsetzungen finden sich in allen zwölf Kommunen. Weiterführende ÖPNV-Konzepte existieren in acht Kommunen. Dar-

über hinaus wurden Konzepte in den Bereichen Innenstadtverkehr, Parken, Güterverkehr, Sicherheit und überkommunale Straßenverkehrsnetze entwickelt. In den verschiedenen Stadtkategorien sind diese Konzepte gleichermaßen häufig vertreten. Eine Übersicht findet sich im Anhang, S. 8.

Weitere übergeordnete, integrierte Planungen mit verkehrsrelevanten Inhalten

In zehn Planungsräumen existieren übergeordnete, integrierte Planungen mit verkehrsrelevanten Inhalten. Diese reichen von Planungen in räumlichen Teilbereichen über thematische Planungen wie z.B. integrierte Stadtentwicklungskonzepte. Auch hier sind die Konzepte in allen drei Stadttypen gleichermaßen häufig vorhanden. Eine Übersicht findet sich im Anhang, S. 9.

Es zeigt sich, dass verkehrsrelevante Inhalte auch in übergeordneten Planungen von Bedeutung sind und diesem Umstand in mehreren Kommunen entsprechend Rechnung getragen wird. Ebenfalls kann festgestellt werden, dass vielfältige Planungen neben VEP und NVP koexistieren; ob diese bereits aufeinander abgestimmt sind, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

Umweltbezogene Pläne und Planungen

Umweltbezogene Planwerke sind in den befragten Planungsräumen eher selten vorhanden, wie im Folgenden näher beleuchtet wird.

Landschaftsplan

Lediglich der Landschaftsplan als wichtiger und gesetzlich verankerter umweltbezogener Plan liegt in acht Kommunen vor, in zwei Kommunen befindet er sich derzeit in Bearbeitung. Zwei Kommunen machten keine Angaben. Landschaftspläne liegen vornehmlich in Kommunen des Typs 1 und 2 vor, finden sich aber auch in Kommunen des Typs 3.

Landschaftsplan		
	liegt vor	in Bearbeitung
Typ 1	3	1
Typ 2	3	-
Typ 3	2	1

Tab. 5-4: Landschaftsplan

Lärminderungsplanung

Lärminderungspläne liegen in zwei Kommunen des Typs 2 für das gesamte Gebiet vor, in einer Kommune des Typs 1 wird er derzeit erarbeitet. Für Teilbereiche liegt er in drei Kommunen des Typs 1 vor. In den kleineren Kommunen des Typs 3 liegen keine derartigen Planungen vor, sodass davon auszugehen ist, dass Lärminderungsplanungen in diesen Räumen von geringer Relevanz sind. Ebenfalls finden sich auch dort nur sehr wenige lärmbezogene Daten, wie im Weiteren dargestellt wird.

Lärminderungsplan				
	gesamtes Stadtgebiet		Teilräume	
	Liegt vor	In Bearbeitung	liegt vor	in Bearbeitung
Typ 1	-	1	3	-
Typ 2	2	-	-	-
Typ 3	-	-	-	-

Tab. 5-5: Lärminderungsplan

Eine Strategische Lärmkarte findet sich nur in einer Kommune des Typs 1. Ein Aktionsplan „Umgebungslärm“ wird ebenfalls derzeit nur dort erarbeitet. Insgesamt ist zu erwarten, dass Lärminderungsplanungen damit vorrangig in Kernstädten erstellt werden. Dies entspricht auch den Verpflichtungen, die sich aus der Umgebungslärmrichtlinie ableiten, da hier nur auf Ballungsräume über 250.000 (Stufe I) bzw. 100.000 Einwohner (Stufe II) abgestellt wird.

Luftreinhalteplanung

Luftreinhaltepläne liegen in zwei Kommunen des Typs 1 vor, in jeweils einer Kommune des Typs 1 und 2 werden sie derzeit erarbeitet. Ein Aktionsplan zur Immissionsminderung liegt lediglich in einer Kommune des Typs 1 vor. In zwei weiteren Kommunen des Typs 1 und in einer Kommune des Typs 2 befindet er sich in Bearbeitung.

Auch hier zeigt sich, dass Luftreinhalteplanung insbesondere in Kernstädten von Relevanz ist; in den befragten Kommunen des Typs 3 existieren in diesem Bereich keine Daten (siehe dazu auch im Weiteren hinsichtlich der Datenverfügbarkeit).

Luftreinhalteplanung				
	Luftreinhalteplan		Aktionsplan Immissionsminderung	
	liegt vor	in Bearbeitung	liegt vor	in Bearbeitung
Typ1	2	1	1	2
Typ2	-	1	-	1
Typ 3	-	-	-	-

Tab. 5-6: Luftreinhalteplanung

Weitere Planungen

Weitere umweltrelevante Planungen existieren in sieben Kommunen. Es handelt sich dabei u.a. um naturschutzbezogene Programme mit verschiedenen Ausrichtungen wie Biotopverbund und Ausgleichsflächenkonzeptionen, aber auch um stadtökologische Fachbeiträge, Grünordnungspläne und Klimaschutzkonzepte. Umweltrelevante Planungen stellen bis auf den Landschaftsplan im Rahmen dieser Untersuchung eher die Ausnahme dar. Zwar zeigen sich einige Kommunen bereits sehr engagiert in diesem Sektor; der überwiegende Teil der Städte verfügt bislang aber über wenige Konzepte. Es ist festzustellen, dass tendenziell größere Städte (Typ 1 und 2) verstärkt im Umweltbereich Planungen erstellen, was sich damit begründen lässt, dass dort durch die hohe Konzentration von Bevölkerung, Wirtschaft und Verkehr meist höhere Umweltbelastungen erzeugt werden als in kleineren Ballungszentren. Insgesamt ist das Engagement in diesem Sektor jedoch steigend, da mehrere Kommunen derzeit mit der Erarbeitung verschiedener Planwerke beschäftigt sind. Dies ist sicherlich auf

den politischen Druck zurückzuführen, der die Problemfelder Lärm und Immissionen in der jüngsten Vergangenheit stärker in die Diskussion brachte. Eine Übersicht findet sich im Anhang, S. 11.

Aufstellungs-/ Änderungsverfahren FNP

Folgende Tab 5-7 zeigt, in welchen Städten Flächennutzungspläne mit welcher Aktualität vorliegen bzw. in welchen Planungsräumen diese Planungen derzeit erarbeitet werden. Es ist davon auszugehen, dass auch die Flächennutzungspläne älteren Datums im Rahmen von Flächennutzungsplanänderungen ständiger Überarbeitung unterliegen.

Vorliegende Flächennutzungspläne	
Stadt	FNP (Aktualität)
<u>Typ 1</u>	
Stadt A	1994/2005
Stadt B	keine Angaben; es existieren mehrere Rahmenplanungen für Teilbereiche
Stadt C	in Bearbeitung (1967)
Stadt D	2000
<u>Typ 2</u>	
Stadt E	1978
Stadt F	1996
Stadt G	in Bearbeitung
<u>Typ 3</u>	
Stadt H	in Bearbeitung
Stadt I	1980
Stadt J	1969
Stadt K	1981
Stadt L	1980, seitdem 47 Änderungen

Tab. 5-7: Flächennutzungspläne

Hinsichtlich der Umweltprüfung befinden sich die Gemeinden derzeit in einer Umbruchphase. Seit dem EAG Bau 2004 ist für alle Bauleitplanungen einschließlich der Flächennutzungsplanung als Regelverfahren eine sog. Umweltprüfung vorgesehen (siehe Kap. 4.3). Diese neue Umweltprüfung, die die Anforderungen der UVP-Richtlinie und der SUP-Richtlinie gleichermaßen erfüllt, ist somit noch relativ neu und es hat sich diesbezüglich noch nicht in jeder Gemeinde eine Routine herausgebildet. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Überleitungsvorschriften des § 244 BauGB vorsehen, dass Bauleitplanverfahren, die bis zum 20. Juli 2006 abgeschlossen werden, noch nicht unbedingt einer solchen Umweltprüfung zu unterziehen sind.

Drei Kommunen des Typs 1 und eine Kommune des Typs 2 haben bei der Neuaufstellung bzw. Überarbeitung des FNP bzw. für Teilbereiche des FNP eine Umweltprüfung durchgeführt. Zwei Kommunen des Typs 1 und eine Kommune des Typs 2 führten eine freiwillige UP durch, alle diese drei Kommunen haben dabei die UP nach neuem Baurecht durchgeführt.

Bislang hat noch keine der befragten Kommunen des Typs 3 eine Umweltprüfung in der Flächennutzungsplanung vorgenommen.

Aufstellungs- und Änderungsverfahren Flächennutzungsplan (FNP)					
Umweltprüfung	insgesamt UP durchgeführt		freiwillige UP durchgeführt	UP nach neuem Baurecht	
Typ 1	3		2	3	
Typ 2	1		1	1	
Typ 3	-		-	-	
Öffentlichkeitsbeteiligung	über das vorgeschriebene Standardverfahren hinaus				
Typ 1	3				
Typ 2	-				
Typ 3	1				
Scoping	durchgeführt		Wie?		
Typ 1	3		<i>Stadt A:</i> Verwaltungsinterne Vorabstimmung und Erörterungsgespräch vor der frühzeitigen Behördenbeteiligung <i>Stadt B:</i> Besprechungstermin mit zuständigen Behördenvertretern <i>Stadt C:</i> Vorabstimmung der Checklisten zur Umweltprüfung mit dem Amt für Umweltschutz		
Typ 2	1		<i>Stadt G:</i> Verwaltungsinterne Besprechung		
Typ 3	(+) (Scoping steht noch an)				
Entwicklung von Planalternativen	Ja	Systematisch bewertet	hinsichtlich Umwelteffekte bewertet	bei Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt	Gesichtspunkte
Typ 1	1	1	1	-	<i>Stadt A:</i> Anforderungen BauGB
Typ 2	-	-	-	.	
Typ 3	1	-	-	-	<i>Stadt L:</i> Städtebau Kostenmin. ökol. Belange

Tab. 5-8: Aufstellungs- und Änderungsverfahren FNP

Eine Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, die über das vorgeschriebene Standardverfahren hinausgeht, haben drei Kommunen des Typs 1 und eine Kommune des Typs 3 im Rahmen ihrer FNP-Aufstellung bzw. –Änderung durchgeführt. Sowohl schriftliche Befragungen, Infoveranstaltungen, Präsentationen und Beteiligungsmöglichkeiten im Internet als auch aktive Pressearbeit wurden dabei angewendet. Engagierte Öffentlichkeitsbeteiligungen sind vorrangig in Kommunen des Typs 1 durchgeführt worden.

Im Rahmen der Umweltprüfung wurde von drei Kommunen des Typs 1 und einer Kommune des Typs 2 ein Scoping durchgeführt. In einer der Kommunen des Typs 1 wurde dazu vor der frühzeitigen Behördenbeteiligung in der Verwaltung intern abgestimmt und Erörterungsgespräche geführt. Jeweils eine Kommune des Typs 1 und 2 führten das Scoping im Rahmen eines Besprechungstermins mit den zuständigen Behördenvertretern durch. In einer weiteren Kommune des Typs 1 wurden die Checklisten zur Umweltprüfung mit dem Amt für Umweltschutz vorab abgestimmt. Eine Kommune des Typs 3 gab an, dass ein Scoping noch anstehe.

Lediglich jeweils eine Kommune des Typs 1 und 3 entwickelten während des Aufstellungsverfahrens Planalternativen mit verkehrlichen Inhalten. Die Kommune des Typs 1 bewertet dabei die Alternativen systematisch, einschließlich relevanter Umweltaspekte. Sie zog zu diesem Zweck die Anforderungen gemäß dem BauGB heran, die Kommune des Typs 3 berücksichtigte dabei städtebauliche Gesichtspunkte, Kostenminimierung und ökologische Belange.

Größere Bebauungspläne

Acht Kommunen gaben an, größere und aktuelle Bebauungspläne mit verkehrlichen Auswirkungen über das Plangebiet hinaus vorliegen zu haben, bzw. derzeit zu bearbeiten. Insgesamt wurden 14 Planwerke genannt. Die folgende Tab. 5-9 gibt Aufschluss über die Verfahrensweisen bei der Aufstellung und Überarbeitung von B-Plänen.

Bei Bebauungsplanaufstellungs- und -änderungsverfahren führten acht Städte eine Umweltprüfung durch (jeweils zwei Kommunen des Typs 1 und 2 und vier Kommunen des Typs 3), fünf wendeten dabei die Umweltverträglichkeitsprüfung nach altem Baurecht an (eine Kommune des Typs 1 und jeweils zwei Kommunen des Typs 2 und 3), jeweils eine Kommune des Typs 1 und 3 führte eine freiwillige Umweltprüfung durch und vier Kommunen vollzogen eine Umweltprüfung nach neuem Baurecht (zwei Kommunen des Typs 1 und jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3).

Etwa die Hälfte der befragten Kommunen führten eine Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung bzw. Änderung der B-Pläne durch, die über das geforderte Maß hinausging. Dabei waren alle Typen gleichermaßen vertreten (eine Kommune des Typs 1, zwei Kommunen des Typs 2 und drei Kommunen des Typs 3).

Sieben der acht Kommunen, die eine Umweltprüfung durchführten, prüften dabei auch verkehrliche Planungsalternativen (jeweils zwei Kommunen des Typs 1 und 2 sowie drei Kommunen des Typs 3). Die Planungsalternativen wurden dabei von vier Kommunen systematisch (zwei Kommunen des Typs 2 und jeweils eine Kommune des Typs 1 und 3) und von vier Kommunen hinsichtlich der Umwelteffekte bewertet (zwei Kommunen des Typs 1 und jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3). Drei Kommunen legten die Planungsalternativen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung aus (zwei Kommunen des Typs 2 und eine Kommune des

Typs 3). Sechs Städte gaben dabei die Gesichtspunkte an (jeweils zwei Kommunen des Typs 1, 2 und 3), nach welchen die Planungsalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen wurden. Es ist insgesamt festzustellen, dass schon jetzt Kommunen aller drei Typen Umweltprüfungen durchgeführt haben und dabei sowohl das alte als auch das neue Baurecht Anwendung fand. Zudem wurden auch freiwillige Umweltprüfungen durchgeführt.

Aufstellungs- und Änderungsverfahren größerer Bebauungspläne mit Verkehrsrelevanz					
Umweltprüfung					
	insgesamt UP durchgeführt	UVP nach altem Baurecht	freiwillige UP durchgeführt	UP nach neuem Baurecht	
Typ 1	2	1	1	2	
Typ 2	2	2		1	
Typ 3	4	2	1	1	
Öffentlichkeitsbeteiligung über das vorgeschriebene Standardverfahren hinaus					
Typ 1	1				
Typ 2	2				
Typ 3	3				
Entwicklung von Planalternativen					
	Ja	systematisch bewertet	hins. Umwelteffekte bewertet	bei Öffentlichkeitsb. ausgelegt	Gesichtspunkte, nach denen die Alternativen entwickelt wurden
Typ 1	2	1	2	-	<i>Stadt B</i> i.R. der UP als Alternative gewertet und im UB genannt <i>Stadt D</i> städtb. Auswirkungen, Leistungsfähigkeit, Kosten, Bauablauf, Umweltaspekte (Eingriff)
Typ 2	2	2	1	2	<i>Stadt F</i> monetäre Aspekte <i>Stadt G</i> unters. verkehrl. Aspekte
Typ 3	3	1	1	1	<i>Stadt H</i> Lärm, Freiraumerhalt, Biotopschutz, Topographie, verkehrl. Nutzen, Kosten <i>Stadt K</i> kostengünstige Erschließung, Anbindung an vorh. Knotenpunkte d. äußeren Erschließung

Tab. 5-9: Aufstellungs- und Änderungsverfahren größerer Bebauungspläne mit Verkehrsrelevanz

Sonstige informelle, integrierte oder verkehrsbezogene Pläne/ Planungen

Fünf Kommunen haben angegeben, über aktuelle informelle, integrierte bzw. verkehrsbezogene Planungen zu verfügen. Es handelte sich dabei um drei Kommunen des Typs 1 und jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3. Sowohl Masterpläne als auch Strukturkonzepte und Rahmenpläne wurden in diesem Zusammenhang genannt. Eine Übersicht findet sich im Anhang, S. 22. Folgende Ergebnisse konnten im Zusammenhang der Aufstellungs- und Änderungsverfahren bei diesen Planungen gemacht werden:

Bei der Erstellung dieser Pläne führten jeweils eine Kommune des Typs 1 und 2 eine freiwillige Umweltverträglichkeitsprüfung durch.

Bei einem Plan in einer Kommune des Typs 1 wurde die Öffentlichkeit nicht beteiligt. In allen Städten wurde die Öffentlichkeit auf verschiedene Weise beteiligt. Besonders Informationsveranstaltungen (drei Fälle) und aktive Pressearbeit (drei Fälle) standen dabei im Vordergrund.

Drei Kommunen (jeweils eine Kommune des Typs 1, 2 und 3) geben an, bei Aufstellung dieser Pläne Planungsalternativen bei verkehrlichen Inhalten zu entwickeln und systematisch zu bewerten. Gesichtspunkte dabei waren vor allem umweltbezogene, verkehrliche und städtebauliche Aspekte.

Bei der Erstellung dieser Pläne berücksichtigt eine Kommune des Typs 1 Umweltaspekte sowohl bei der Mängelanalyse als auch bei der Maßnahmenbewertung; eine Kommune des Typs 2 hat dies im Rahmen der Maßnahmenbewertung vorgenommen. Insgesamt werden Umweltaspekte eher selten berücksichtigt.

Aufstellungs- und Änderungsverfahren sonstiger informeller, integrierter oder verkehrsbezogener Planungen und Pläne					
Umweltprüfung	freiwillige UVP durchgeführt				
Typ 1	-				
Typ 2	1				
Typ 3	1				
Öffentlichkeitsbeteiligung	Beteiligung durchgeführt				
Typ 1	3				
Typ 2	1				
Typ 3	1				
Entwicklung von Planalternativen	Ja	systematisch bewertet	hins. Umweltaffekte bewertet	bei Öffentlichkeitsbet. ausgel.	Gesichtspunkte, nach denen die Alternativen entwickelt wurden
Typ 1	1	1	-	-	<i>Stadt A</i> Verkehrsvermeidung, -entlastung durch ÖPNV-System, Optimierung der vorh. Infrastruktur
Typ 2	1	1	-	-	<i>Stadt G</i> 6 Varianten entwickelt und in UVS vergleichend bewertet: Vorzugvariante. Umwelt, verkehrliche und städtebauliche Aspekte gleichberechtigt eingegangen
Typ 3	1	1	-	-	<i>Stadt L</i> Aktualisierung der Alternativenbetrachtung aus dem VEP 1999
Berücksichtigung von Umweltaspekten	bei der Mängelanalyse		bei der Maßnahmenbewertung		
Typ 1	1		1		
Typ 2	-		1		
Typ 3	-		-		

Tab. 5-10: Aufstellungs- und Änderungsverfahren sonstiger informeller, integrierter oder verkehrsbezogener Planungen und Pläne

5.2.2 Umwelt- und verkehrsbezogene Daten

Im folgenden Abschnitt wird eine Übersicht gegeben, welche umwelt- und verkehrsrelevanten Daten in den Planungsräumen vorliegen.

Umweltziele und -indikatoren

Neun von zwölf Kommunen haben Umweltziele festgelegt (alle vier Städte des Typs 1 sowie zwei Kommunen des Typs 2 und drei Kommunen des Typs 3). Insbesondere Kommunen des Typs 1 haben Ziele festgelegt. In fünf Kommunen gelten die Umweltziele nur als Bestandteil von Plänen und Planungen, nicht aber als eigenständige Ziele (in jeweils einer Kommune des Typs 1 und 2 und in drei Kommunen des Typs 3). Drei Kommunen hingegen gaben an, keine definierten Umweltziele und/ oder Umweltindikatoren auf kommunaler Ebene zu besitzen (eine Kommune des Typs 2 und zwei Kommunen des Typs 3).

Umweltziele und Umweltindikatoren				
	vorhanden, welche?	nur als Bestandteil von Plänen/Planungen, aber keine separaten Umweltziele	nicht vorhanden	relevant für VEP
Typ 1	4 <i>Stadt A</i> Landschaftsprogr. Artenschutzprogr. FNP, Stadtentwicklungskonzept StEK 2020 <i>Stadt B</i> UVP-Handbuch <i>Stadt C</i> CO ₂ -Minderungskonzept, Arten- u. Biotopschutzprogramm <i>Stadt D</i> Luftqualitätsziele, Klimaschutzkonzept	1	-	1 <i>Stadt D</i> Luftqualität und Lärminderung
Typ 2	2 <i>Stadt F</i> keine Angaben <i>Stadt G</i> Umweltqualitätszielkonzept	1	1	2 <i>Stadt F</i> Szenarien zur Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen <i>Stadt G</i> Prüfbogen zur vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung bei IGVK 1998 in Zukunft: Umweltqualitätszielkonzept
Typ 3	3 <i>Städte I und J</i> keine Angaben <i>Stadt L</i> Leitbild der Stadt, Teil B Umwelt & Natur	3	2	

Tab. 5-11: Umweltziele und Umweltindikatoren

Die Umweltziele sind in drei Kommunen (eine Kommune des Typs 1 und zwei Kommunen des Typs 2) für den VEP relevant: Eine Kommune des Typs 2 hat Szenarien entwickelt, die vom Rat vorgegeben wurden. Darin sollen die verkehrsbedingten Belastungen (MIV-Verkehrsleistung) jeweils um 5, 10 oder 15% reduziert werden. In der anderen Kommune des Typs 2 wurde bei der Aufstellung des integrierten Gesamtverkehrsentwicklungsplans im Jahr 1998 ein Prüfbogen zur vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung angewendet. Bei der Fortschreibung dieses Plans soll das Umweltqualitätszielkonzept zugrunde gelegt werden. Die Kommune des Typs 1 hat Ziele zur Luftqualität und zur Lärminderung in die Verkehrsentwicklungsplanungen eingebracht.

Verbindlichkeit der Umweltziele				
	Verbindlich (Ratsbeschluss)	Von Verwaltung Zusammen- gestellt, nicht verbindlich	Umweltziele werden bei politischen Entscheidungen berücksichtigt	Umweltziele werden bei folgenden Planungen berücksichtigt:
Typ 1	2	3	1	<i>Stadt A</i> LaPla B-Pläne weitere Planungen im Bundesland <i>Stadt C</i> Struktur-, Landschaftspläne, -konzepte FNP B-Pläne
Typ 2	2	-	-	<i>Stadt G</i> FNP B-Pläne UVP-Verfahren Rahmenplanungen
Typ 3	1	-	1	-

Tab. 5-12: Verbindlichkeit der Umweltziele

In fünf Kommunen gelten diese Umweltziele verbindlich (zwei Kommunen des Typs 1, zwei Kommunen des Typs 2 und eine Kommune des Typs 3). In den drei Kommunen des Typs 1 wurden die Umweltziele nur verwaltungsintern zusammengestellt: Sie sind nicht verbindlich. Zwei Kommunen berücksichtigen diese Ziele bei politischen Entscheidungen (jeweils eine Kommune des Typs 1 und 3).

Zwei Kommunen des Typs 1 und eine Kommune des Typs 2 berücksichtigen die Ziele bei verschiedenen Plänen und Planungen: Eine Kommune des Typs 1 berücksichtigt diese Ziele in Landschaftsplänen, Bebauungsplänen und anderen Planungen im zugehörigen Bundesland. Die andere Kommune des Typs 1 tut dies bei Strukturplanungen und -konzepten, Landschaftskonzepten und -plänen, beim FNP mit integrierter Landschaftsplanung sowie bei Bebauungs- mit Grünordnungsplänen. Die Kommune des Typs 2 berücksichtigt die aufgestellten Ziele bei der Bauleitplanung, beim UVP-Verfahren und bei Rahmenplanungen.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass ein einheitlicher Umgang mit Umweltzielen in den Kommunen bisher nicht zu beobachten ist. Nur ein kleiner Teil der Kommunen verfügt über systematische, schutzgutübergreifende und in der Verwaltung abgestimmte Umweltzielkonzepte und verwendet diese konsequent in anstehenden Planungen. Vorrangig Kommunen des Typs 1 tun dies. Auch die regelmäßige Fortschreibung der Ziele ist nur selten anzutreffen. Häufig leiden die Umweltzielkonzepte einzelner Kommunen an der fehlenden Verbindlichkeit und/ oder der unzureichenden Konkretisierung, woraus eine mangelnde praktische Bedeutung resultiert. Dies führt dazu, dass eine Fortschreibung derartiger Zielkonzepte vielfach nicht erfolgt und die Bedeutung damit noch weiter sinkt. Häufig ist daher die Praxis anzutreffen, dass umweltbezogene Zielsetzungen unkoordiniert für einzelne Umweltplanungen (z.B. Landschaftspläne, Stadtentwicklungskonzepte) jeweils neu aufgestellt werden. Für bestimmte sektorale Handlungsfelder, die in einer Kommune eine besondere Rolle spielen, ist dieses Vorgehen u. U. angemessen. So ist es möglich, dass einzelne Problembereiche das umweltpolitische Engagement in verschiedenen Kommunen durch die dortigen spe-

zifischen Rahmenbedingungen bestimmen. Insgesamt führt eine solche Praxis jedoch dazu, dass sektorübergreifende Zielkonflikte selten gelöst werden und die praktische Anwendung der einzelnen, in den Planwerken verstreut vorliegenden Zielsetzungen im Rahmen einer Umweltprüfung deutlich erschwert ist.

Ein gutes Beispiel für ein abgestimmtes kommunales Umweltqualitätszielkonzept liefert die Hansestadt Rostock. Aufbauend auf einer gutachterlichen Expertise zu relevanten Umweltzielen für die Stadt wurde ein kompaktes Umweltzielsystem mit quantifizierten Umweltstandards entwickelt. Dieses Zielsystem soll in Rostock verbindlich eingeführt werden und damit einen klaren Rahmen für die Umweltbewertung zumindest auf der Ebene der Flächennutzungsplanung liefern (siehe Kap. 6.4.3).

Umweltinformationssysteme

Sechs von zwölf Kommunen besitzen ein kommunales Umweltinformationssystem (drei Kommunen des Typs 1, zwei Kommunen des Typs 2 und eine Kommune des Typs 3). Diese Systeme finden sich vornehmlich in Kernstädten. Die Unterschiede in Aktualität, Aussagekraft und Umfang differieren jedoch stark: eine Kommune des Typs 1 verfügt über ein Informationssystem „Stadt und Umwelt“, der so genannte digitale Umweltatlas, der im Internet verfügbar ist. In einer Kommune des Typs 2 existiert ein umfassendes Geoinformationssystem zur Visualisierung, Analyse und Präsentation, das als IT-Verfahren für ordnungsbehördliche Aufgaben im Umwelt- und Naturschutz dient. Dieses ebenfalls „Umweltatlas“ genannte System ist im Internet abrufbar. Es beinhaltet umfangreiche Informationen zu den verschiedenen Umweltbereichen. Eine weitere Kommune des Typs 1 hält ebenfalls einen digitalen Umweltatlas bereit, der im Internet teilweise verfügbar ist. In der zweiten Kommune des Typs 2 ist ein Umweltinformationssystem auf Basis der GIS Software MapInfo 7.8 vorhanden, dessen Struktur derzeit überarbeitet wird. Es ist noch nicht im Internet abrufbar. In der dritten Kommune des Typs 1 existiert ebenfalls ein Umweltinformationssystem, welches behördenintern genutzt werden kann, der interessierten Bevölkerung im Internet jedoch nicht zur Verfügung steht. Nähere Informationen wurden nicht geliefert. Die Kommune des Typs 3 gibt an, über kein geschlossenes System zu verfügen.

Umweltinformationssysteme	
	kommunales Umweltinformationssystem
Typ 1	3
Typ 2	2
Typ 3	1

Tab. 5-13: Umweltinformationssysteme

Überwachung der Einhaltung von Umweltzielen und Umweltinformationssysteme

Um die Einhaltung von Umweltzielen zu kontrollieren, haben vier Kommunen (zwei Kommunen des Typs 1 und jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3) entsprechende Instrumente entwickelt. Eine der Kommunen des Typs 1 hat für das Jahr 2007 einen Evaluierungsbericht vorgesehen, der jährlich aufgelegt werden soll. Eine zweite Kommune des Typs 1 erstellt regelmäßig Umweltberichte. Die Kommune des Typs 2 plant jährlich den aktuellen Umweltzustand im Gemeindegebiet in Form einer statistischen Umweltberichterstattung darzustellen.

len. Dieser statische Umweltbericht sollte möglichst weitgehend die Aufgaben des Monitorings für den FNP übernehmen. In der Kommune des Typs 3 wird ein entsprechendes Kontrollinstrument derzeit in den politischen Gremien vorbereitet.

Die neuen Überwachungsanforderungen aus der Umweltprüfung sind damit jedoch noch nicht ohne weiteres umgesetzt. Hierfür existieren noch keine erprobten Konzepte. Die Kommunen mit bereits funktionierender Umweltberichterstattung müssen derzeit prüfen, inwieweit die bestehenden Konzepte auch die Anforderungen der Umweltprüfung mit abdecken und werden vermutlich ihre Überwachungssysteme entsprechend anpassen.

Monitoring	
	Kontrolle zur Einhaltung der Umweltziele
Typ 1	2
Typ 2	1
Typ 3	1

Tab. 5-14: Monitoring

Umweltbezogene Daten

Im folgenden Abschnitt wird dargestellt, welche umweltbezogenen Datengrundlagen in den befragten Planungsräumen vorliegen.

umweltbezogene Daten	für das gesamte Stadtgebiet vorhanden	für Teilbereiche vorhanden	nicht vorhanden
Luftbilder	Typ1: 4	Typ1: -	Typ1: -
	Typ2: 2	Typ2: 1	Typ2: 1
	Typ3: 4	Typ3: -	Typ3: 1
Schadstoffemissionskataster	Typ1: 2	Typ1: -	Typ1: 1
	Typ2: 1	Typ2: 1	Typ2: 1
	Typ3: -	Typ3: -	Typ3: 3
Schadstoffimmissionskataster	Typ1: 1	Typ1: -	Typ1: 1
	Typ2: -	Typ2: 1	Typ2: 1
	Typ3: -	Typ3: -	Typ3: 3
faunistische Erhebungen	Typ1: -	Typ1: 2	Typ1: -
	Typ2: 1	Typ2: 2	Typ2: -
	Typ3: 1	Typ3: 2	Typ3: 2
Stadtbiotopkartierung	Typ1: 3	Typ1: 1	Typ1: -
	Typ2: 3	Typ2: -	Typ2: -
	Typ3: 1	Typ3: -	Typ3: 3

umweltbezogene Daten	für das gesamte Stadtgebiet vorhanden	für Teilbereiche vorhanden	nicht vorhanden
Biotopverbundplanung	Typ1: 3	Typ1: 1	Typ1: -
	Typ2: 2	Typ2: -	Typ2: 1
	Typ3: 1	Typ3: -	Typ3: 2
Altlastenkataster	Typ1: 3	Typ1:	Typ1: -
	Typ2: 3	Typ2:	Typ2: -
	Typ3: 5	Typ3:	Typ3: -
Bodenkataster	Typ1: 2	Typ1: 1	Typ1: -
	Typ2: 1	Typ2: -	Typ2: 1
	Typ3: 2	Typ3: -	Typ3: 2
Versiegelungsgrade	Typ1: 2	Typ1: -	Typ1: 1
	Typ2: 1	Typ2: -	Typ2: 1
	Typ3: 2	Typ3: -	Typ3: 3
Gewässergüte	Typ1: 3	Typ1: -	Typ1: -
	Typ2: 1	Typ2: 1	Typ2: 1
	Typ3: 3	Typ3: 1	Typ3: 1
Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte	Typ1: 3	Typ1: -	Typ1: -
	Typ2: 2	Typ2: 1	Typ2: -
	Typ3: 1	Typ3: -	Typ3: 2
Klimafunktionskarte	Typ1: 2	Typ1: -	Typ1: 1
	Typ2: 2	Typ2: -	Typ2: -
	Typ3: 2	Typ3: -	Typ3: 3
Daten zur landschafts-ästhetischen Qualität und Erholungsqualität	Typ1: 3	Typ1: 1	Typ1: 1
	Typ2: 2	Typ2: -	Typ2: -
	Typ3: -	Typ3: -	Typ3: 4
Denkmalkataster	Typ1: 2	Typ1: 1	Typ1: -
	Typ2: 2	Typ2: 1	Typ2: -
	Typ3: 4	Typ3: -	Typ3: -

Tab. 5-15: Umweltbezogene Daten²⁴

Eine Übersicht zur Aktualität aller Datensätze findet sich im Anhang, S. 30-43.

²⁴ Da einzelne Kommunen teilweise keine Angaben zu bestimmten Datensätzen machten, beträgt in den Tabellen nicht immer die Summe aller Angaben zu einem Datensatz insgesamt 12. Die Differenz der tatsächlichen Summe zur Gesamtsumme 12 stellt im jeweiligen Fall die Anzahl der Kommunen an, die keine Angabe machten.

Luftbilder

In zehn Planungsräumen sind Luftbilder für das gesamte Stadtgebiet vorhanden. In einer Kommune des Typs 2 liegt ein Luftbild nur für Teilbereiche vor. In jeweils einer Kommune des Typs 2 und 3 existiert kein Luftbild. Die Daten sind in den meisten Fällen relativ aktuell (in sechs Kommunen 2001 und jünger).

Schadstoffemissionskataster

Schadstoffemissionskataster liegen in vier Planungsräumen vor (jeweils 2 Kommunen des Typs 1 und 2). In einer Kommune ist es nur für Teilbereiche vorhanden (Typ 2). In fünf Kommunen existieren keine Schadstoffemissionskataster. Die Zuständigkeiten liegen überwiegend beim Umweltamt und in einer Kommune beim Sachgebiet Tiefbau, das dem Planungsamt zugeordnet ist. Zur Aktualität haben vier Kommunen Angaben gemacht. Meist sind die Daten von 2000 oder jünger. Grundsätzlich werden Emissionsdaten für ausgewählte Luftschadstoffe auch auf Landesebene erhoben und ausgewertet, so dass für alle Kommunen zumindest eine grobe Einschätzung der Emissionsmengen und der größeren stationären Emissionsquellen (Industrieanlagen) möglich ist.

Schadstoffimmissionskataster

Kommunale Schadstoffimmissionskataster sind in zwei Planungsräumen vorhanden (Typ 1 und 2). Fünf Kommunen geben an, keine Schadstoffimmissionskataster bereit zu halten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Messung von Luftschadstoffimmissionen in aller Regel über länderweite Messnetze erfolgt. In Nordrhein-Westfalen ist bspw. das Landesumweltamt NRW für derartige Messungen zuständig. Die landesweiten Netze ermöglichen den Kommunen zumindest eine generelle Einschätzung der Luftqualität. Lokale Verhältnisse in einzelnen Stadtteilen oder gar Straßenzügen lassen sich daraus allerdings flächendeckend nicht ableiten.

Faunistische Erhebungen

Faunistische Erhebungen liegen in acht der zwölf Kommunen vor (zwei Kommunen des Typs 1 und jeweils drei Kommunen des Typs 2 und 3). Zwei Kommunen geben an, keine faunistischen Erhebungen durchzuführen. Insgesamt zeigt sich, dass die Kommunen eher selten über flächendeckende faunistische Daten verfügen. Entsprechend häufiger werden projektbezogene Datenerhebungen für lokale Teilbereiche – zum Beispiel im Rahmen einer Projekt-UVP – durchgeführt, die auf der strategischen Ebene jedoch nur eingeschränkt verwendbar sind. Weitere faunistische Daten können auch im Rahmen von landesweiten Arten- und Biotopschutzprogrammen vorliegen. In Zukunft wird die derzeit laufende sog. Grunddatenerhebung für die FFH- und Vogelschutzgebiete zumindest für solche Schutzgebiete weitere aktuelle Daten liefern. Die Zuständigkeiten variieren zwischen Planungsämtern und Umweltämtern. Meist werden die Daten bei laufenden Verfahren erhoben.

Stadtbiotopkartierung

Eine Stadtbiotopkartierung ist in acht Planungsräumen vorhanden: Viermal in Kommunen des Typs 1, dreimal in Kommunen des Typs 2 und einmal in einer Kommune des Typs 3. Die Zuständigkeiten variieren zwischen Landschaftsplanungs-, Umwelt- und/ oder Naturschutzbehörden. Oftmals sind die Kartierungen zehn Jahre und älter, jüngere Kartierungen stellen eher die Ausnahme dar.

Biotopverbundplanung

Eine Biotopverbundplanung existiert in sieben Planungsräumen (viermal in Kommunen des Typs 1, zweimal in Kommunen des Typs 2 und einmal in einer Kommune des Typs 3). Sechs Kommunen geben an, dass sie über eine Biotopverbundplanung für das gesamte Stadtgebiet verfügen. Die Zuständigkeiten variieren zwischen Planungs-, Naturschutz- und Umweltämtern. In fast allen Kommunen sind die Biotopverbundplanungen neueren Datums, nämlich 1999 und jünger oder sie sind gerade in der Bearbeitung bzw. die Bearbeitung ist in nächster Zeit geplant.

Altlastenkataster

Ein Altlastenkataster ist in elf Planungsräumen vorhanden. Alle elf Kommunen geben an, dass sie auf ein Altlastenkataster für das gesamte Stadtgebiet zurückgreifen können. Die Zuständigkeiten variieren häufig zwischen Planungs- und Umweltämtern. Die Daten sind meist relativ aktuell bzw. werden bei laufenden Verfahren erhoben.

Bodenkataster

Ein Bodenkataster ist in sechs Planungsräumen vorhanden (vornehmlich Kommunen des Typs 1 und 3). Die Zuständigkeiten variieren zwischen Umwelt- und Planungsämtern. In einer Kommune ist das Sachgebiet Tiefbau (Planungsamt) zuständig. Zumeist werden die Daten laufend oder während bestimmter Verfahren aktualisiert.

Versiegelungsgrade

Angaben zu Versiegelungsgraden für das gesamte Stadtgebiet sind in fünf Kommunen vorhanden (vornehmlich Kommunen des Typs 1 und 3). Die Zuständigkeiten variieren zwischen Umwelt- und Planungsämtern. In einer Kommune ist außer dem Planungsamt auch noch das Amt für Finanzen und Steuerungsmittel zuständig. Dies hängt vermutlich mit einem dort praktizierten Versiegelungsabgabenmodell zusammen. In einem anderen Planungsraum ist das Sachgebiet Tiefbau als Zuständigkeit angegeben. Zumeist stammen die Daten aus den 1990er Jahren.

Gewässergüte

Daten zur Gewässergüte haben neun Kommunen erhoben (gleichermaßen in allen kommunalen Typen). Die Zuständigkeiten variieren zwischen Umwelt- und Planungsämtern. In einer Kommune ist neben dem Umwelt- auch das Wasserwirtschaftsamt und in einer anderen Kommune das Sachgebiet Tiefbau zuständig. Meist sind die Daten nicht älter als 6 Jahre (1999).

Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte

Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte sind in sechs Planungsräumen vorhanden (vornehmlich in Kommunen des Typs 1 und 2). Die Zuständigkeiten variieren zwischen Umwelt- bzw. Planungsämtern und den Stadtwerken. Die Daten sind durchweg von 2000 oder jünger.

Klimafunktionskarte

Eine Klimafunktionskarte ist in sechs Planungsräumen für das gesamte Stadtgebiet vorhanden (gleichermaßen in allen drei Typen). Die Zuständigkeiten variieren zwischen Planungs- und Umweltämtern. In einer Kommune ist das Sachgebiet Tiefbau (Planungsamt) zuständig. Die Daten sind meist jünger als fünf Jahre.

Daten zur landschaftsästhetischen Qualität und Erholungsqualität

Daten zur landschaftsästhetischen Qualität und Erholungsqualität sind in fünf Kommunen vorhanden (in allen drei Typen gleichmäßig häufig). Die Zuständigkeiten variieren zwischen Umwelt- und Planungsämtern. Die meisten Daten stammen aus den 1990er Jahren.

Denkmalkataster

Ein Denkmalkataster ist in neun Kommunen vorhanden. Die Zuständigkeiten variieren zwischen Denkmal-, Planungs- und Umweltämtern. In einem Fall ist der Konservator und in einem anderen Fall das Sachgebiet Hochbau als Zuständigkeit angegeben. Zur Aktualität machen nur drei Kommunen eine Angabe. In diesen drei Fällen liegen aktuelle Daten aus den Jahren 2004/2005 vor.

Häufigkeit der Daten

Die folgende Tabelle gibt Aufschluss darüber, welche Daten in welcher Häufigkeit vorliegen:

oft vorhanden	bei rund der Hälfte vorhanden	eher selten vorhanden
Luftbilder (10)	faunistische Erhebungen (8)	Versiegelungsgrade (5)
Altlastenkataster (11)	Stadtbiotopkartierung (8)	Schadstoffemissionskataster (4)
Denkmalkataster (9)	Biotopverbundplanung (7)	Schadstoffimmissionskataster (2)
Gewässergüte (9)	Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte (6)	
	Klimafunktionskarte (6)	
	Bodenkataster (6)	
	Daten zur landschafts-ästhetischen Qualität und Erholungsqualität (5)	

Tab. 5-16: Häufigkeit umweltbezogener Daten

Die Datensätze Luftbilder, Altlastenkataster, Denkmalkataster sowie Gewässergüte sind sehr häufig in den untersuchten Kommunen vorhanden. Sie sind in allen Typen gleichermaßen zu finden.

Verkehrsbezogene Daten

Der folgende Abschnitt gibt Auskunft darüber, welche verkehrsbezogenen Daten in den befragten Kommunen vorliegen.

verkehrsbezogene Daten	für das gesamte Stadtgebiet vorhanden	für Teilbereiche vorhanden	nicht vorhanden
Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV	Typ 1: 4	Typ1: -	Typ 1: -
	Typ 2: 3	Typ2: -	Typ 2: -
	Typ 3: 5	Typ3: -	Typ 3: -
Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV	Typ 1: 4	Typ 1: -	Typ 1: -
	Typ 2: 1	Typ 2: -	Typ 2: 1;
	Typ 3: 2	Typ 3: 1	Typ 3: 2
Verkehrsleitzentrale mit ausgewählten aktuellen Verkehrsdaten	Typ 1: 3	Typ 1: 2	Typ 1: -
	Typ 2: -	Typ 2: 1	Typ 2: -
	Typ 3: -	Typ 3: -	Typ 3: 4
Dauerzählstellen an Querschnitten BAB, B, L, K, Gemeindestraßen	Typ 1: 3	Typ 1: -	Typ 1: -
	Typ 2: -	Typ 2: 2	Typ 2: -
	Typ 3: -	Typ 3: -	Typ 3: 5
Dauerzählstellen an Knotenpunkten mit Erfassung der Knotenpunktsströme	Typ 1: 1	Typ 1: -	Typ 1: -
	Typ 2: -	Typ 2: -	Typ 2: 1,
	Typ 3: -	Typ 3: 1	Typ 3: 4
Flächendeckende manuelle Verkehrserhebungen	Typ 1: 4	Typ 1: -	Typ 1: -
	Typ 2: 1	Typ 2: 1	Typ 2: 1
	Typ 3: 2	Typ 3: -	Typ 3: 2
Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten (z.B. Haushaltsbefragungen u.a. z.B. Modal-Split)	Typ 1: 2	Typ 1: 1	Typ 1: 1
	Typ 2: 2	Typ 2: 1	Typ 2: -
	Typ 3: -	Typ 3: 2	Typ 3: 1
kommunalspezifische Verkehrsprognosen	Typ 1: 3	Typ 1: 1	Typ 1: -
	Typ 2: 2	Typ 2: 2	Typ 2: -
	Typ 3: 3	Typ 3: -	Typ 3: 2
Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten	Typ 1: 4	Typ 1: -	Typ 1: -
	Typ 2: 3	Typ 2: -	Typ 2: -
	Typ 3: 4	Typ 3: 1	Typ 3: -
Verkehrsinformationssysteme (z.B. zur Straßenzustandserfassung, zul. Höchstgeschwindigkeiten etc.)	Typ 1: 2	Typ 1: -	Typ 1: -
	Typ 2: -	Typ 2: 1	Typ 2: 1
	Typ 3: -	Typ 3: -	Typ 3: 5

Tab. 5-17: Verkehrsbezogene Daten

Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV (Individualverkehr)

Verkehrsmodelle mit Verkehrsmatrizen IV sind in allen Kommunen für das gesamte Stadtgebiet vorhanden. Eine Differenzierung nach LKW/ PKW wird nur in zwei Fällen (Typ 1) vorgenommen. Die Zuständigkeiten variieren zwischen Tiefbau-, Planungs- oder dem Verkehrsamt. Die Daten sind in den meisten Fällen recht aktuell (in acht Kommunen Jahr 2000 und jünger), was möglicherweise mit der jeweiligen Erstellung des VEP zusammenhängt.

Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV (öffentlicher Verkehr)

Ein Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV ist in acht Kommunen vorhanden, vornehmlich in Kommunen des Typs 1, aber auch teilweise in Kommunen des Typs 2 und 3. Als zuständig für die Daten werden in zwei Fällen Verkehrsverbände angegeben, in einem Fall ein privates Büro, in fünf Fällen unterschiedliche städtische Ämter und in einem Fall die Kreisverwaltung. Meist sind die Daten nicht älter als 5 Jahre und werden meist laufend aktualisiert.

Verkehrsleitzentrale mit ausgewählten aktuellen Verkehrsdaten

Verkehrsleitzentralen sind für das gesamte Stadtgebiet nur in den drei größten Kommunen (Typ 1) vorhanden. Für Teilgebiete der Stadt verfügen darüber hinaus auch jeweils eine Kommune des Typs 1 und 2 über eine Verkehrsleitzentrale. Vier Kommunen des Typs 3 gaben an, dass keine Verkehrsleitzentrale vorhanden ist. Zuständig für Verkehrsleitzentralen sind erneut sehr unterschiedliche Organisationen. Die Angaben reichen von der Straßenverkehrsbehörde über einen Verkehrsverbund bis hin zum Amt für öffentliche Ordnung.

Dauerzählstellen an Querschnitten Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen

In fünf Kommunen sind Dauerzählstellen an Querschnitten vorhanden, sie finden sich vornehmlich in Kommunen des Typs 1 und 2. Die Zuständigkeiten sind in diesem Fall relativ einheitlich, nämlich je nach Straßenkategorie das Tiefbauamt bzw. eine für Verkehr zuständige Abteilung im Stadtplanungsamt, die zuständige Landesbehörde, bzw. der Bund. Angaben zur Aktualisierung werden nur in einem Fall gemacht, nämlich: „Die Daten werden unregelmäßig aktualisiert“. An dieser Stelle sei auf die Bundesverkehrszählung hingewiesen werden, die alle fünf Jahre stattfindet.

Dauerzählstellen an Knotenpunkten mit Erfassung der Knotenpunktströme

Jeweils eine Kommune des Typs 1 und 3 gibt an, über Dauerzählstellen an Knotenpunkten zu verfügen. Zuständig für die Daten sind die Planungsämter bzw. das Kreisverwaltungsreferat. Zur Aktualität der Daten wurden keine Angaben gemacht.

Flächendeckende manuelle Verkehrserhebungen

Acht Kommunen nehmen flächendeckende manuelle Verkehrserhebungen vor (vornehmlich Kommunen des Typs 1 und 2). Zuständig für die manuellen Verkehrserhebungen sind die Planungs- bzw. Tiefbauämter. Meist werden diese Verkehrserhebungen regelmäßig vorgenommen.

Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten

In sieben Kommunen sind Verkehrserhebungen vorhanden (vornehmlich Kommunen des Typs 1 und 2, aber auch 3). Zuständig sind die Planungs- bzw. Tiefbauämter. Eine Aktualisierung findet in drei Fällen nach Angabe der Städte stetig statt. In den übrigen Fällen werden die Daten alle 5 bis 15 Jahre aktualisiert.

Kommunalspezifische Verkehrsprognosen

Kommunalspezifische Verkehrsprognosen werden in zehn Kommunen durchgeführt (in allen Typen gleichermaßen). In unterschiedlicher Weise gelten die Prognosen für das gesamte Stadtgebiet bzw. für Einzelräume. Zuständig ist überwiegend das Planungsamt. In zwei Fällen wird genannt, dass Aktualisierungen alle 5 Jahre erfolgen. In einem Fall erfolgen diese nach Bedarf.

Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten

Ein Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten ist in allen 12 Kommunen vorhanden. Zuständig sind die Planungsämter. Die Verkehrsmodelle sind meist nicht älter als 10 Jahre und werden nach Bedarf aktualisiert.

Verkehrsinformationssysteme

Vorhanden sind Verkehrsinformationssysteme vornehmlich nur in Kommunen des Typs 1 und in einer Kommune des Typs 2. Zuständig sind die Planungsämter und in einem Fall das Amt für öffentliche Ordnung.

Häufigkeit der Daten

Die folgende Übersicht gibt darüber Auskunft, welche Verkehrsdaten in welcher Häufigkeit vorhanden sind:

oft vorhanden	bei rund der Hälfte vorhanden	eher selten vorhanden
Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV (12)	Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV (8)	Dauerzählstellen an Knotenpunkten mit Erfassung der Knotenpunktströme (2, 1 in Planung)
Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten (12)	Verkehrsleitzentrale mit ausgewählten aktuellen Verkehrsdaten (5, 1 nur VSA und Parkleitsystem, 2 im Aufbau/Planung)	Verkehrsinformationssysteme (3, 1 im Aufbau)
Kommunalspezifische Verkehrsprognosen (10)	Dauerzählstellen an Querschnitten BAB, B, L, K, Gemeindestraßen (5, 1 x Planung, 1 x Induktionsschleifen)	
	flächendeckende manuelle Verkehrserhebungen (8)	
	Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten (7, 1 Planung)	

Tab. 5-18: Häufigkeit der verkehrsbezogenen Daten

Häufig vorhandene Verkehrsdaten sind Verkehrsmodelle mit Matrizen, vorrangig für den Individualverkehr, aber auch für den öffentlichen Verkehr vorhanden (alle Typen), Verkehrsmodelle mit Strecken und Knoten sowie kommunalspezifische Verkehrsprognosen. Diese Daten liegen für alle Typen gleichermaßen vor.

Lärmbezogene Daten

Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick darüber, welche lärmbezogenen Daten in den befragten Kommunen vorliegen. Insgesamt ist festzustellen, dass Daten zu lärmbezogenen Informationen bislang nur in relativ geringem Umfang vorliegen. Das ist damit zu begründen, dass bislang keine besondere Notwendigkeit bestand, lärmbezogene Daten zu erheben. In Zusammenhang mit den (voraussichtlich) geforderten Lärminderungsplänen wird dies aber in Zukunft von größerer Bedeutung sein.

lärmbezogene Daten	für das gesamte Stadtgebiet vorhanden	für Teilbereiche vorhanden	Nicht vorhanden
Anzahl der Einwohner in Lärmimmissionsbereichen	Typ 1: 2	Typ 1: -	Typ 1: 1
	Typ 2: 1	Typ 2: 1	Typ 2: 2
	Typ 3: -	Typ 3: -	Typ 3: 5
Lärmkataster, differenziert für verschiedene Lärmquellen	Typ 1: 1	Typ 1: 1	Typ 1: 1
	Typ 2: 2	Typ 2: -	Typ 2: 1
	Typ 3: 1	Typ 3: 1	Typ 3: 3
verkehrsbedingte Lärmisophonen	Typ 1: 1	Typ 1: 2	Typ 1: 1
	Typ 2: 2	Typ 2: -	Typ 2: -
	Typ 3: -	Typ 3: 1	Typ 3: 3
Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen	Typ 1: 3	Typ 1: -	Typ 1: 1
	Typ 2: 2	Typ 2: -	Typ 2: -
	Typ 3: -	Typ 3: 1	Typ 3: 3

Tab. 5-19: Lärmbezogene Daten

Daten zu Anzahl der Einwohner in Lärmimmissionsbereichen (nach Klassen, differenziert nach Lärmquellen)

In drei der befragten Kommunen liegen diese Daten in der abgefragten Form vor: Zweimal in Kommunen des Typs 1 und zweimal in einer Kommune des Typs 2. Eine Kommune des Typs 1 ist derzeit damit beschäftigt, diese Daten zu erheben. Eine weitere Kommune des Typs 1 gibt an, diese Daten aus dem vorliegenden Lärmimmissionsplan generieren zu können. Zuständig sind in den überwiegenden Fällen die städtischen Umwelt- und Planungsämter. Es handelt sich um Daten, die nicht älter als 4 Jahre sind.

Lärmkataster, differenziert für verschiedene Lärmquellen

In sechs der befragten Kommunen liegen Lärmkataster vor (vorwiegend in Kommunen des Typs 1 und 2). Eine weitere Kommune des Typs 1 gibt an, diese Daten aus dem vorliegenden Lärmimmissionsplan generieren zu können. Zuständig sind in den meisten Kommunen die Umweltämter. Auch hier sind die Daten meist nicht älter als 4 Jahre.

Verkehrsbedingte Lärmisophonen

In sechs Kommunen liegen Daten zu verkehrsbedingten Lärmisophonen vor (vorwiegende Kommunen des Typs 1 und 2, aber auch Typ 3 ist vertreten). Zuständig sind die Stadtplanungs- und Umweltämter. Zur Aktualität wurden nur selten Angaben gemacht, sofern doch,

handelt es sich um relativ aktuelle Daten aus den vergangenen sieben Jahren.

Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen (Schiene/ Straße)

Sechs Kommunen verfügen über Daten zu Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen (vornehmlich Kommunen des Typs 1 und 2, aber auch Typ 3 ist vertreten). Zuständig sind die Bau- bzw. Stadtplanungs- und Umweltämter. Es handelt sich dabei in den meisten Fällen um Daten aus den letzten zehn Jahren, die teilweise in unmittelbarer Zukunft aktualisiert werden.

Weitere Angaben

Im Rahmen der Befragung stellte sich heraus, dass drei Kommunen (eine Kommune des Typs 1 und zwei Kommunen des Typs 2) Lärmimmissionspläne besitzen. Welchen konkreten Inhalts diese Pläne sind, wurde nicht untersucht. Eine Kommune des Typs 3 verfügt über Daten zur prognostizierten Lärmbelästigung eines größeren Straßenbauprojektes. Eine Kommune des Typs 1 besitzt Daten zu Flug- und Wasserverkehrslärm. Eine Kommune des Typs 2 verfügt über einen Geschwindigkeitsanalyseplan.

Häufigkeit der Daten

Die folgende Übersicht gibt darüber Auskunft, welche Daten wie häufig vorhanden sind.

oft vorhanden	bei rund der Hälfte vorhanden	eher selten vorhanden
-	verkehrsbedingte Lärmisophonen (6) Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen (6) Lärmkataster, differenziert für verschiedene Lärmquellen (6)	Anzahl der Einwohner in Lärmimmissionsbereichen (4)

Tab. 5-20: Häufigkeit der lärmbezogenen Daten

Folgende Daten liegen in rund 50% der Kommunen vor: verkehrsbedingte Lärmisophonen, Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen sowie Lärmkataster, differenziert für verschiedene Lärmquellen. Die Daten finden sich vornehmlich in Kommunen des Typs 1 und 2. Lärmbezogene Daten in Kommunen des Typs 3 stellen die Ausnahme dar.

Siedlungsstrukturelle Daten

Der folgende Abschnitt gibt Auskunft über die vorliegenden siedlungsstrukturellen Daten. Dabei geht es einerseits um Einwohnerzahlen und andererseits um Arbeitsplätze.

siedlungsstrukturelle Daten	für das gesamte Stadtgebiet vorhanden	für Teilbereiche vorhanden	nicht vorhanden
Einwohnerzahl /-dichte, räumlich differenziert	Typ 1: 4	Typ 1: -	Typ 1: -
	Typ 2: 2	Typ 2: -	Typ 2: 1
	Typ 3: 4	Typ 3: -	Typ 3: 1
Arbeitsplätze	Typ 1: 2	Typ 1: -	Typ 1: 1
	Typ 2: 1	Typ 2: -	Typ 2: 1
	Typ 3: 1	Typ 3: -	Typ 3: 4

Tab. 5-21: Siedlungsstrukturelle Daten

Einwohnerzahlen/ -dichte, räumlich differenziert

Lediglich zwei Kommunen (jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3) geben an, dass keine Datengrundlagen zur Einwohnerzahl bzw. -dichte vorliegen. In den sonstigen Kommunen liegen Daten für das gesamte (Stadt-) Gebiet vor. Die Zuständigkeit für diese Daten liegt in den meisten Fällen bei den statistischen Ämtern, aber auch Einwohnermelde- und Stadtbauamt verwalten diese Daten. Die Daten werden in den meisten Fällen mindestens einmal jährlich aktualisiert.

Arbeitsplätze

Daten zu Arbeitsplätzen finden sich in vier Kommunen (alle Typen). Auch für diese Daten sind vornehmlich die statistischen Ämter zuständig. Die Daten werden auch hier mindestens einmal jährlich aktualisiert.

Häufigkeit der Daten

Die folgende Übersicht gibt darüber Auskunft, welche Daten wie häufig vorhanden sind.

oft vorhanden	bei rund der Hälfte vorhanden	eher selten vorhanden
-Einwohnerzahlen/ -dichte, räumlich differenziert (10)	Arbeitsplätze (4)	-

Tab. 5-22: Häufigkeit der siedlungsstrukturellen Daten

Daten zur Einwohnerzahl- und dichte finden sich in den Kommunen nahezu überall.

	umweltbezogene Daten	verkehrsbezogene Daten	lärmbezogene Daten	Siedlungsstr. Daten
Typ 1	Luftbilder Schadstoffemissionskataster Schadstoffimmissionskataster faunistische Erhebungen Stadtbiotopkartierung Biotopverbundplanung Altlastenkataster Bodenkataster Versiegelungsgrade Gewässergüte Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte Klimafunktionskarte Daten zur landschaftsästhetischen Qualität und Erholungsqualität Denkmalkataster	Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV Verkehrsentrale mit ausgewählten aktuellen Verkehrsdaten Dauerzählstellen an Querschnitten BAB, B, L, G Dauerzählstellen an Knotenpunktströmen flächendeckende manuelle Verkehrserhebung Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten kommunalspezifische Verkehrsprognose Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten Verkehrsinformationssysteme	Anzahl der EW in Lärmimmissionsbereichen Lärmkataster verkehrsbedingte Lärmisophonen Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen	Einwohnerzahlen/-dichte, räumlich differenziert Arbeitsplätze
Typ 2	Schadstoffemissionskataster Schadstoffimmissionskataster	Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV Verkehrsentrale mit ausgewählten aktuellen Verkehrsdaten Dauerzählstellen an Querschnitten BAB, B, L, G Dauerzählstellen an Knotenpunktströmen flächendeckende manuelle Verkehrserhebung Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten kommunalspezifische Verkehrsprognose Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten Verkehrsinformationssysteme	Anzahl der EW in Lärmimmissionsbereichen Lärmkataster verkehrsbedingte Lärmisophonen Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen	Einwohnerzahlen/-dichte, räumlich differenziert Arbeitsplätze
Typ 3	Schadstoffemissionskataster Schadstoffimmissionskataster faunistische Erhebungen Stadtbiotopkartierung Biotopverbundplanung Altlastenkataster Bodenkataster Versiegelungsgrade Gewässergüte Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte Klimafunktionskarte Daten zur landschaftsästhetischen Qualität und Erholungsqualität Denkmalkataster	Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV Verkehrsentrale mit ausgewählten aktuellen Verkehrsdaten Dauerzählstellen an Querschnitten BAB, B, L, G Dauerzählstellen an Knotenpunktströmen flächendeckende manuelle Verkehrserhebung Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten kommunalspezifische Verkehrsprognose Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten Verkehrsinformationssysteme	Anzahl der EW in Lärmimmissionsbereichen Lärmkataster verkehrsbedingte Lärmisophonen Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen	Einwohnerzahlen/-dichte, räumlich differenziert Arbeitsplätze

Tab. 5-23: Übersicht Datenverfügbarkeit nach Typen

Datenverfügbarkeit in den befragten Kommunen nach Typen

In den Kommunen des Typs 1 ist die höchste Datenverfügbarkeit zu verzeichnen: 73 %²⁵ der abgefragten Datensätze liegen dort vor. In Kommunen des Typs 2 beträgt die Verfügbarkeitsquote der Daten 61%²⁶. In den Kommunen des Typs 3 hingegen nur knapp 40%²⁷.

Besonders häufig vorhandene Datensätze sind:

- Luftbilder,
- Altlastenkataster,
- Verkehrsmodelle mit Matrizen zum Individualverkehr,
- Verkehrsmodelle mit Knoten und Strecken,
- kommunalspezifische Verkehrsprognosen und
- Einwohnerzahlen.

Sie liegen in nahezu allen Kommunen vor. Sehr selten hingegen liegen folgende Daten vor:

- Schadstoffemissionskataster,
- Schadstoffimmissionskataster,
- Dauerzählstellen an Knotenpunktströmen,
- Verkehrsinformationssysteme,
- Anzahl der Einwohner in Lärmimmissionsbereichen und
- Arbeitsplätze.

Sofern diese Datensätze vorliegen, finden sie sich in den meisten Fällen in Kommunen des Typs 1 und 2.

Insgesamt ist zu beobachten, dass einzelnen Kommunen des Typs 1 und 2 überproportional viele Datensätze zur Verfügung stehen: So besitzt eine Kommune des Typs 2 86% der abgefragten Datensätzen – die höchste Anzahl in den hier untersuchten Kommunen. Doch auch drei Kommunen des Typs 1 verfügen über 77% der möglichen Datensätze. Die vierte Kommune des Typs 1 verfügt hingegen lediglich über 60% der Datensätze. Die beiden weiteren Kommunen des Typs 2 verfügen über 63 bzw. nur 33% der Datensätze. Bei den Kommunen des Typs 3 schwanken die Anteile der verfügbaren Datensätze zwischen 25 und 50 %. So ist abzuleiten, dass die Datenverfügbarkeit sowohl zwischen den verschiedenen Kommumentypen als auch innerhalb der Kommumentypen heterogen ist.

Datenverfügbarkeit Umweltdaten

Auch bei den Umweltdaten zeigt sich ein heterogenes Bild: Die höchste Datendichte mit 100% stellt auch diesmal die Kommune des Typs 2 dar. Zwei Kommunen des Typs 1 verfügen über 84% der Daten. Die weiteren Kommunen verfügen über Datensatzanteile zwischen 7 und 76%, wobei keine Regelmäßigkeiten festzustellen sind. Insgesamt liegt die Verfügbar-

²⁵ 73% = 88 von 120 möglichen Datensätzen

²⁶ 61% = 55 von 90 möglichen Datensätzen

²⁷ 38,6 % = 58 von 150 möglichen Datensätzen

keit der Umweltdaten bei 56%. Als Besonderheit fällt auf, dass sehr selten Daten zu Schadstoffemissionen und –immissionen vorliegen, was damit zu erklären ist, dass die Zuständigkeit teilweise auf Landesebene liegt und keine Konkretisierung der landesweiten Messnetze auf kommunaler Ebene vorgenommen wird.

Datenverfügbarkeit Verkehrsdaten

Das Bild bei den Verkehrsdaten stellt sich etwas regelmäßiger dar: Die höchste Datendichte mit 90% findet sich in drei Kommunen des Typs 1. Eine weitere Kommune des Typs 1 und eine Kommune des Typs 2 verfügen über 60 bzw. 70% der abgefragten Daten. Die restlichen Kommunen des Typs 2 und 3 verfügen meist über etwa 50% der Verkehrsdaten. Insgesamt liegt die Datenverfügbarkeit im Bereich Verkehr mit 70% über dem Anteil der Umweltdatenverfügbarkeit.

Datenverfügbarkeit lärmbezogener Daten

Ähnlich regelmäßig verhält es sich mit den lärmbezogenen Daten: 100% der Datenverfügbarkeit findet sich in einer Kommune des Typs 1, 75% der Daten in einer Kommune des Typs 2. Über 50% verfügen die restlichen Kommunen des Typs 1 und 2 und eine Kommune des Typs 3. Die Datenverfügbarkeit im Bereich Lärm liegt mit 48% deutlich unter den Anteilen in den Bereichen Verkehr und Umwelt.

Datenverfügbarkeit siedlungsstruktureller Daten

Im Bereich der siedlungsstrukturellen Daten zeigt sich ein heterogenes Bild: Typische Verfügbarkeiten hinsichtlich des Kommunaltyps lassen sich nicht ableiten. Es ist festzuhalten, dass insgesamt etwa 66% der siedlungsstrukturellen Daten vorliegen.

Eine detaillierte Tabelle zur Datenverfügbarkeit der einzelnen Kommunen findet sich im Anhang auf S. 51.

5.2.3 Erfahrungen mit der Umweltprüfung

Der Umfang der bisherigen Erfahrungen mit der Umweltprüfung ist sehr unterschiedlich. Generell zu berücksichtigen ist, dass es sich bei der Umweltprüfung um ein erst 2004 mit dem EAG eingeführtes Instrument handelt. Vorher gab es lediglich für einzelne Projekttypen auf B-Plan-Ebene die UVP sowie darüber hinaus die freiwillige kommunale Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Überleitungsvorschrift des § 244 BauGB ermöglicht es den Gemeinden, noch bis Mitte 2006 Bauleitplanverfahren ohne Umweltprüfung abzuschließen.

Die folgende Tab. 5-24 gibt eine Übersicht, welche Richtlinien und Arbeitshilfen für die Durchführung einer Umweltprüfung derzeit in den Kommunen angewendet wurden.

Verwendete Richtlinien und Arbeitshilfen für die Durchführung der Umweltprüfung bzw. die Erstellung des Umweltberichts			
	stadtinterne Verfahrensvorschrift oder sonstige Arbeitshilfen	Mustereinführungserlass zum EAG Bau der Fachkommission Städtebau	sonstige
Typ1	2	2	<i>Stadt B</i> eigene Ausarbeitungen, Umweltbericht <i>Stadt C</i> Regionalplan München, LEP Bayern
Typ2	2	2	<i>Stadt F</i> Umweltbericht BLP vhw, Empfehlungen Niedersächsischer Städtetag <i>Stadt G</i> UVP-Geschäftsanweisung, Methodenkonzept zur Abschätzung erheblicher Umweltauswirkungen in der BLP, Standardbegründung für B-Pläne, Standarduntersuchungsrahmen
Typ3	1	2	<i>Stadt H</i> Fachliteratur, fachliche Kommentare

Tab. 5-24: Verwendete Richtlinien und Arbeitshilfen für die Umweltprüfung

Als Orientierung für die Durchführung einer Umweltprüfung bzw. die Erstellung eines Umweltberichtes dienen verschiedenen Vorgaben. So nutzen insgesamt fünf Kommunen stadtinterne Verfahrensvorschriften oder sonstige Arbeitshilfen (jeweils zwei Kommunen des Typs 1 und 2 und eine Kommune des Typs 3). Sechs Kommunen ziehen zu diesem Zweck den Mustererlass des EAG Bau heran (jeweils zwei Kommunen aller Typen). Sonstige Vorgaben werden von sechs Städten herangezogen (jeweils zwei Kommunen des Typs 1 und 2 und eine Kommune des Typs 3). Da Umweltberichte häufig an externe Büros vergeben werden, fehlen Angaben dazu, welche Arbeitshilfen oder Leitfäden dort für die Bearbeitung der Umweltberichte verwendet werden. Insofern ist das dargestellte Ergebnis unvollständig.

Durchgeführte Umweltprüfungen			
Plan		UP abgeschlossen	UP laufend
FNP	Typ 1	1	1
	Typ 2	1	2
	Typ 3	1	3
B-Plan (mit verkehrsrelevantem Inhalt)	Typ 1	1	3
	Typ 2	1	-
	Typ 3	2	5

Tab. 5-25: Durchgeführte Umweltprüfungen

In den verschiedenen Städten wurden bereits mehrere Umweltprüfungen nach neuem BauGB-Recht durchgeführt bzw. befinden sich derzeit in der Durchführung. In drei Kommunen wurden Umweltprüfungen für den FNP durchgeführt (jeweils eine Kommune der Typen

1, 2 und 3), in sechs Kommunen läuft derzeit eine Umweltprüfung für den FNP (eine Kommune des Typs 1, zwei Kommunen des Typs 2 und drei Kommunen des Typs 3). Ebenfalls sind in vier Kommunen größere Bebauungspläne mit großer Verkehrsrelevanz einer Umweltprüfung unterzogen worden (jeweils eine Kommune des Typs 1 und 2 sowie zwei Kommunen des Typs 3). Acht Kommunen führen derzeit eine Umweltprüfung an größeren Bebauungsplänen mit Verkehrsrelevanz durch (drei Kommunen des Typs 2 und fünf Kommunen des Typs 3).

Berücksichtigung verkehrlicher Alternativen		
	UP durchgeführt bzw. derz. laufend	Vorgehen
Typ 1	2	<i>Stadt A</i> im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt <i>Stadt B</i> Alternativenprüfung, sobald Plan verkehrsrelevant ist
Typ 2	1	<i>Stadt G</i> Varianten der verkehrlichen Erschließung geprüft
Typ 3	2	<i>Stadt H</i> verkehrlicher Nutzen der verschiedenen Alternativen geprüft <i>Stadt L</i> Alternativenprüfung bei konkretem Plan

Tab. 5-26: Berücksichtigung verkehrlicher Alternativen

Bei den bisher durchgeführten und derzeit laufenden Umweltprüfungen wurden in fünf Kommunen auch verkehrliche Alternativen berücksichtigt (jeweils zwei Kommunen des Typs 1 und 3 sowie eine Kommune des Typs 2). Während die eine Kommune des Typs 1 die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführte Alternativenprüfung berücksichtigte, gab die weitere Kommune des Typs 1 an, dass die Alternativenprüfung zwingend vorgeschrieben sei, sobald ein Plan verkehrsrelevant wäre. Die Kommune des Typs 2 prüft Varianten der verkehrlichen Erschließung. Die eine Kommune des Typs 3 beschäftigte sich unter anderem mit dem verkehrlichen Nutzen der einzelnen Alternativen; die andere Kommune des Typs 3 gibt an, bei einem konkreten Projekt Alternativen geprüft zu haben.

Freiwillige Umweltprüfungen		
	durchgeführt	Planungen/ Projekte
Typ 1	2	<i>Stadt C</i> nach SUP werden UP zur Pflicht <i>Stadt D</i> Einzelfälle
Typ 2	1	<i>Stadt G</i> informelle Planungen
Typ 3	2	<i>Stadt L</i> Bodenbevorratung kleinerer Baugebiete für Eigenentwicklung <i>Stadt H</i> keine Angabe

Tab. 5-27: Freiwillige Umweltprüfungen

Ebenso wurden in fünf Kommunen auch freiwillige Umweltprüfungen durchgeführt (jeweils zwei Kommunen des Typs 1 und 3 sowie ein Kommune des Typs 2).

Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen			
	vorhanden	erste Überlegungen	Vorgehen
Typ 1	1	4	<i>Stadt D</i> derzeit intensiv mit der Aufstellung beschäftigt
Typ 2	-	1	<i>Stadt G</i> Überwachungskonzept mit ausgewählten Indikatoren, zusammengestellt aus verschiedenen Methoden der Datenerhebung, Überwachungsintervalle orientieren sich an regelmäßig stattfindender Datenaktualisierung wird in statistische Umweltberichterstattung integriert
Typ 3	-	1	-

Tab. 5-28: Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen gemäß § 4c BauGB hat bislang nur eine Kommune des Typs 2 konkrete Überlegungen für ein zukünftiges Überwachungskonzept formuliert. Die Stadt will in Zukunft die Umweltauswirkungen anhand von ausgewählten Indikatoren aus ihrem Umweltqualitätszielkonzept überwachen. Die Auswahl der Indikatoren wurde aus verschiedenen Methoden der Datenerhebung zusammengestellt und zwischen den Ämtern abgestimmt. Die Überwachungsintervalle orientieren sich dabei an der regelmäßig stattfindenden Datenaktualisierung und werden in die statistische Umweltberichterstattung integriert. Sechs weitere Kommunen haben erste Überlegungen angestellt, wie eine Überwachung in ihren Kommunen aussehen könnte (vier Kommunen des Typs 1 und jeweils eine Kommune des Typs 2 und 3). Eine Stadt des Typs 1 ist derzeit intensiv mit der Aufstellung beschäftigt.

5.2.4 Exkurs: Zweckverband Braunschweig

Der Zweckverband Braunschweig (ZVB) als überkommunales Planungsstruktur nimmt im Rahmen der Befragung eine Sonderstellung ein. Da eine direkte Vergleichbarkeit mit den Kommunen nicht gewährleistet ist, erfolgt an dieser Stelle eine kurze Übersicht, inwieweit der ZVB bereits mit einer Umweltprüfung in Berührung gekommen und wie die Datenverfügbarkeit einzuschätzen ist.

Folgende Pläne und Planungen liegen für das gesamte Gebiet des ZVB vor bzw. befinden sich derzeit in Bearbeitung:

- Nahverkehrsplan (2003),
- Regionales Radwegekonzept (2005),
- Regionales Straßenverkehrskonzept (2001),
- Regionales Raumordnungsprogramm RROP(1995),
- Stadt-Um-Land 2030, Teilbereich Verkehr (2004) sowie
- Freiraumentwicklungskonzept (2005).

Ein FNP und ein VEP werden vom ZVB nicht erarbeitet. Ebenso finden sich keine umweltrelevanten Planungen wie Lärminderung- und Luftreinhalteplanungen oder aber ein Landschaftsplan im ZVB. Auch Datensätze im Bereich Luft/ Lärm und zu weiteren Umweltthemen stehen nicht zur Verfügung. Dies lässt sich damit erklären, dass der ZVB für diese Planungen als übergeordnete Planungsebene nicht zuständig ist bzw. mit dem regionalen Raumordnungsprogramm eine übergeordnete strategische Planung bereithält. Für dieses Programm wurde eine freiwillige Umweltprüfung durchgeführt. Dabei orientiert sich der ZVB an den Ausführungen der Ministerkonferenz der Raumordnung bzw. den Anforderungen für die Inhalte eines Umweltberichts gemäß dem Raumordnungsgesetz. Zu einem etwaigen Monitoringkonzept wurden keine Angaben gemacht. Bisher wurden noch keine Erfahrungen mit der Umweltprüfung in der Bauleitplanung gemacht, da Pläne der Bauleitplanung nicht in den Zuständigkeitsbereich des ZVB fallen. Umweltziele existieren bislang nur als Bestandteile von Plänen und Planungen. Es stehen vereinzelt Datensätze im Bereich Verkehr (verschiedene Verkehrsmodelle und Verkehrserhebungen) und Umwelt (z.B. Luftbilder und Klimafunktionskarte) zur Verfügung.

6 Fallbeispiele

Ausgehend von der schriftlichen Befragung aller zwölf Kommunen und des Zweckverbandes Braunschweig werden drei Kommunen vertieft als Fallbeispiel betrachtet. Der detaillierte Blick auf die spezifische Situation in den ausgewählten Städten soll dazu beitragen, die Handlungsempfehlungen zur strategischen Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung praxisbezogen und den Anforderungen der Kommunen entsprechend auszurichten.

6.1 Auswahl der Fallbeispiele

Als Beispielkommunen ausgewählt werden die Städte München, Rostock und Taunusstein. Ausschlaggebend für die Auswahl sind folgende Kriterien:

- aktueller VEP liegt vor bzw. ist aktuell in Bearbeitung,
- jeweils eine kleine, mittlere und große Stadt (Typ 1, 2 und 3) und
- Vorliegen eines besonderen Interesses für das Thema.

Durch die Auswahl der genannten drei Städte werden sehr verschiedene Ausgangssituationen erfasst. Die drei Städte repräsentieren jeweils einen unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Gebietstyp des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung und stehen gleichzeitig für eine bestimmte Größenordnung. Während München als Kernstadt in einem Agglomerationsraum etwa 1,3 Mio. Einwohner besitzt, repräsentiert Rostock mit ca. 200.000 Einwohnern den Typus einer Kernstadt in einem Verdichtungsraum. Die Stadt Taunusstein ist mit ca. 30.000 Einwohnern deutlich kleiner und vertritt den Gebietstyp des verdichteten Kreises in einem Agglomerationsraum, nämlich dem Rhein-Main-Gebiet.

Mit der Stadtgröße und dem siedlungsstrukturellen Gebietstyp gehen typische verkehrliche und organisatorische Ausgangssituationen einher. Während die großen Städte München und Rostock über eine stark differenzierte und entsprechend organisierte Stadtverwaltung verfügen, liegt in Taunusstein die Verkehrs- und Umweltplanung in der Hand einiger weniger Bearbeiter. Aufgrund ihrer Lage in den neuen Ländern besitzt Rostock darüber hinaus eine Sonderstellung. Bedingt durch die Wende war und ist in Rostock seit Beginn der 90er Jahren eine besondere verkehrliche Entwicklungsdynamik zu verzeichnen, die mit zahlreichen neuen Verkehrsprojekten und städtebaulichen Entwicklungsvorhaben verbunden ist. Um diese hohe Entwicklungsdynamik zu bewältigen, hat die Stadt Rostock in den letzten Jahren auch im Bereich der strategischen Planung besondere Erfahrungen gesammelt.

Neben der siedlungsstrukturellen Ausgangssituation befinden sich die drei Städte auch in unterschiedlichen Bearbeitungsstadien der Verkehrsentwicklungsplanung. Während in Rostock und Taunusstein ein vergleichsweise aktueller Verkehrsentwicklungsplan vorliegt, befindet sich München zur Zeit der Untersuchung in der Aufstellungsphase für einen neuen VEP. Insgesamt sind in den drei ausgewählten Fallbeispielstädten somit sehr unterschiedliche Erfahrungshorizonte und verschiedene inhaltlich-methodische sowie organisatorische Rahmenbedingungen zu erwarten.

6.2 Methodische Vorgehensweise

Die vertiefte Betrachtung einzelner ausgewählter Beispielkommunen dient dazu, detaillierte Informationen über die derzeitige Praxis der Verkehrs-, Umwelt- und Stadtplanung in den einzelnen Kommunen und über die organisatorischen bzw. inhaltlich-fachlichen Rahmenbedingungen für eine zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung mit strategischer Umweltprüfung zu gewinnen. Anhand der jeweiligen Kommunen sollen beispielhafte, aber dennoch in Bezug auf einen bestimmten Stadttyp verallgemeinerungsfähige Erkenntnisse für die zu entwickelnden Handlungsempfehlungen zur strategischen Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung gewonnen werden. Dazu wird eine vertiefte Analyse bisheriger Planungsabläufe und Planungsgrundlagen sowie weitergehender planerischer Konzepte in der jeweiligen Stadt durchgeführt. Gleichzeitig wurde mit den Vertretern der Städte eine Diskussion über gezielte Weiterentwicklungsmöglichkeiten der vorhandenen Planungspraxis hin zu einer strategischen Umweltprüfung für zukünftig durchzuführende Verkehrsentwicklungsplanungen geführt.

Die vertiefte Analyse der drei Beispielkommunen konzentriert sich auf bestimmte Bausteine bzw. Themenfelder der strategischen Umweltprüfung bzw. der Verkehrsentwicklungsplanung:

- Aufstellung eines umweltbezogenen Zielsystems,
- an das Zielsystem anknüpfendes Monitoringsystem,
- Alternativenprüfung,
- Einbindung der Umweltprüfungsergebnisse in die Entscheidung im VEP/ Abwägungsprozess,
- Öffentlichkeitsbeteiligung,
- Behördenbeteiligung/ Koordination mit anderen Planwerken (insb. Flächennutzungsplan, Lärminderungsplan, Luftreinhalteplan, Landschaftsplan).

Zur gezielten Informationsgewinnung wird in zwei Schritten vorgegangen:

- Abfrage von ausgewählten, in der jeweiligen Kommune vorhandenen, schriftlichen Unterlagen,
- Führen von Interviews mit den relevanten Akteuren der Verkehrs-, Umwelt- und Bauleitplanung in den jeweiligen Kommunen.

a) Abfrage schriftlicher Unterlagen

Die schriftlichen Informationen wurden im Vorfeld der Interviews eingeholt und im Rahmen einer Dokumentenanalyse ausgewertet. Dadurch können die Interviews von vornherein auf die Ausgangssituation der jeweiligen Kommune bezogen werden. Der Schwerpunkt des Erkenntnisgewinns aus der Auswertung der schriftlichen Unterlagen liegt in der inhaltlichen Ausgangssituation. Die spezifischen planerischen Prozesse und Organisationsformen in der jeweiligen Kommune können jedoch nur teilweise aus den vorgelegten Plänen, Konzepten und Protokollen entnommen werden.

Im Einzelnen angefragt wurden folgende Unterlagen:

- Verkehrsentwicklungsplan,
- Nahverkehrsplan,
- Flächennutzungsplan,
- Landschaftsplan,
- Unterlagen zu den umweltbezogenen Zielsystemen, die in der Kommune aufgestellt bzw. verwendet werden,
- ggf. stadtinterne Verfahrensanweisungen/ Leitfäden/ Arbeitshilfen,
 - zur Umweltprüfung,
 - zur Öffentlichkeitsbeteiligung und
 - zur internen Behördenkoordination in planerischen Verfahren (z.B. Flächennutzungsplanung, Verkehrsentwicklungsplanung),
- ggf. Konzepte zum SUP-Monitoring
 - genereller Art oder
 - für den Flächennutzungsplan oder bestimmte verkehrsbezogene Bebauungspläne,
- ggf. schriftliche Unterlagen zu konkreten Verfahrensabläufen (bspw. Protokolle, Stellungnahmen beteiligter Stellen, Entscheidungsbegründungen)
 - der Verkehrsentwicklungsplanung oder
 - der Aufstellung umweltbezogener Zielsysteme.

b) Interviews vor Ort

Die Interviews vor Ort werden jeweils in einem Block an einem oder mehreren Tagen abgewickelt. Dazu werden in der Regel mehrere Termine pro Kommune mit verantwortlichen Vertretern der Verkehrs-, Umwelt-, Landschafts- und Bauleitplanung absolviert. Die Kommunen haben jeweils selbst bestimmt, wer geeigneter Ansprechpartner ist. Bei den Interviews stehen insbesondere Fragen zu spezifischen planerischen Prozessen und Organisationsformen in der jeweiligen Kommune im Vordergrund (Prozessanalyse).

Die Interviews erfolgen anhand eines strukturierten Gesprächsleitfadens (siehe Anhang, S. 52ff). Dieser Gesprächsleitfaden wird bei Bedarf auf die besonderen Anforderungen der jeweiligen Stadt angepasst.

6.3 Fallbeispiel München

6.3.1 Datengrundlage

Von der Stadt München wurden mehrere Pläne, Konzepte und Daten zur Verfügung gestellt, bzw. konnten dem Internetauftritt der Stadt als Download entnommen werden (Tab. 6-1).

Pläne und Programme	inhaltliche Konzepte / Vorgaben	Verfahrensbezogene Konzepte / Vorgaben
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentwicklungsplan – Entwurf (2005), Referat für Stadtplanung und Bauordnung • Vorentwurf VEP 2004, Referat für Stadtplanung und Bauordnung • Vorentwurf VEP 2000, Referat für Stadtplanung und Bauordnung • Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (2005), Referat für Stadtplanung und Bauordnung • Mittlerer Ring Südwest, Planung 2002, Referat für Stadtplanung und Bauordnung • Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Landschaftsplanes – Teilbereich VI Südost (2005), Referat für Stadtplanung und Bauordnung • Lärminderungsplanung – Bürgerbefragung im Gebiet rund um den Olympiapark • Luftreinhalteplan München (2004), Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz 	<ul style="list-style-type: none"> • Bericht zur Stadtentwicklung 2005 - PERSPEKTIVE MÜNCHEN Strategien, Leitlinien, Projekte • Leitlinie Ökologie – Perspektive München (2001), Referat für Stadtplanung und Bauordnung und Referat für Gesundheit und Umwelt • Leitlinie: Erhalt und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer – Stadtverträgliche Verkehrsbewältigung • Handlungs- und Maßnahmenkonzept im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (2004), Referat für Stadtplanung und Bauordnung • München-Pendler-Studie (2005), Landeshauptstadt München, CityPartner München e.V., Münchner Verkehrsbetriebe (MVV), Süddeutsche Zeitung • Freiflächengestaltungssatzung (1996), Referat für Stadtplanung und Bauordnung 	<ul style="list-style-type: none"> • Checkliste zur Umweltprüfung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Referat für Gesundheit und Umwelt • Werkstattbericht Monitoring in der Bauleitplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Tab. 6-1: Schriftliche Unterlagen der Stadt München

Ergänzend zu den schriftlichen Unterlagen wurden folgende Interviews mit den Vertretern der Stadt München sowie den Münchener Stadtwerken vor Ort durchgeführt:

- Gespräch mit der verbindlichen Bauleit- bzw. Landschaftsplanung
Thema: UVP und UP, Monitoring, Zielsysteme, umweltbezogene Beiträge zur Verkehrsplanung, Bürger- und Behördenbeteiligung
- Gespräch mit der vorbereitenden Bauleitplanung
Thema: FNP, Koordination der Planwerke FNP und VEP, Bürger- und Behördenbeteiligung, UP
- Gespräch mit der Verkehrsplanung
Thema: VEP, umweltbezogene Beiträge zur Verkehrsplanung, Bürger- und Behördenbeteiligung, Koordination der Planwerke, verkehrsbezogene Zielsysteme
- Gespräch mit Lärminderung- und Luftreinhalteplanung sowie Umweltberichterstattung/ UVP
Thema: Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung, Verknüpfung mit der VEP, UVP/UP, Monitoring, Bürger- und Behördenbeteiligung, Zielsysteme

- Gespräch mit dem Bürgerbüro „PlanTreff“
Thema: Bürgerbeteiligung
- Gespräch mit den Stadtwerken
Thema: Nahverkehrsplan und UP, Bürger- und Behördenbeteiligung, Verknüpfung mit anderen Planwerken

Grundlage für die Gespräche ist der Interviewleitfaden. Dieser wurde bereits auf die spezielle Ausgangslage in München spezifiziert.

6.3.2 Ausgangssituation

Die bayerische Landeshauptstadt München, als Kernstadt in einem Agglomerationsraum mit gut 1,2 Millionen Einwohnern, beschäftigt in der Stadtverwaltung inklusive Eigenbetriebe ca. 40.000 Personen. Dementsprechend ist die Verwaltungsstruktur sehr differenziert aufgebaut. Mit der räumlichen Verkehrs- und Umweltplanung sind im Wesentlichen folgende Abteilungen beschäftigt:

- Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 - Abteilung Stadtentwicklungsplanung
(zuständig für FNP und Verkehrsplanung, UP)
 - Abteilung Stadt- und Bebauungsplanung
(zuständig für verbindliche Bauleitplanung und Grünplanung, UP)
- Referat für Gesundheit und Umwelt
 - Abteilung Umweltschutz
(zuständig für Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung)

Entstehungsgeschichte des Verkehrsentwicklungsplans

Der Entwurf des VEP aus dem Jahr 2005 wurde von der Stadt in Zusammenarbeit mit zwei externen Planungsbüros und einem universitären Verkehrslehrstuhl erarbeitet. Am 15. März 2006 wurde der VEP als Leitprojekt der „Perspektive München“ durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München verabschiedet. Der VEP ist als integraler Bestandteil der Stadtentwicklungskonzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN entwickelt worden und stellt eine Vorstufe zur Bauleitplanung dar. Er baut auf vorhandenen Untersuchungen, Konzepten und Beschlüssen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln auf und ist ein Instrument zur mittel- bis langfristigen Steuerung der Verkehrsentwicklung. Er steht in enger Beziehung zu anderen gesamtstädtischen Planungen wie z.B. dem FNP. Seine Erarbeitung ist als Prozess zu verstehen, der in Abhängigkeit zu anderen Fachplanungen steht und die sich ändernden Rahmenbedingungen berücksichtigen muss. Er dient als informelle, vorbereitende Planungsebene, bei der aufgrund des gesamtstädtischen und verkehrsmittelübergreifenden Ansatzes nicht auf alle Probleme im Detail eingegangen werden kann.

Als Vorbereitung auf die zum Bearbeitungszeitpunkt aktuelle Fassung wurde in den Jahren 1999 und 2000 ein Vorentwurf unter dem Motto „Mobilität in München“ entwickelt. Dieser wurde unter Beteiligung von Bezirksausschüssen, Trägern öffentlicher Belange, Organisationen, Institutionen, Fachverbänden und von der Bürgerschaft/ Öffentlichkeit erarbeitet und nach Beratung in den Stadtrat eingebracht. Ziel des Vorentwurfs war es, die verfolgten ver-

kehrlichen Ziele zu klären und zu spezifizieren, Handlungsfelder zur zielorientierten Beeinflussung des Verkehrsgeschehens, der Verkehrsentwicklung und der Verkehrsauswirkungen zu prüfen und Einzelmaßnahmen der Handlungsfelder einer qualifizierenden Vorbeurteilung zu unterziehen (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (1), S. 7).

„In den Anhörungen der 25 Bezirksausschüsse in den vom Planungsreferat gemeinsam mit dem Verkehrsparlament der Süddeutschen Zeitung organisierten vier öffentlichen Foren „Mobilität für München“, in sechs öffentlichen Veranstaltungen für Teilbereiche des Stadtgebiets sind eine Vielzahl von mündlichen Anregungen eingebracht und aufgenommen worden. (...) Die Anregungen und Hinweise haben auch unmittelbar Eingang gefunden in die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeiteten Entwürfe für Szenarien zur Beeinflussung der Verkehrsentwicklung sowie deren schrittweise Fortschreibung“ (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (1), S. 7).

Auf Grundlage des Vorentwurfs sowie der Information und Beteiligung von Stadtrat, Bezirksausschüssen, Trägern öffentlicher Belange und Öffentlichkeit wurden die Untersuchungen zum VEP fortgesetzt. Dabei wurden folgende Schritte bearbeitet:

- Aufbau eines Verkehrsmodells, das die Ausgangssituation (Analyse Bezugsjahr 2000) beschreibt,
- Formulierung eines sog. Basisszenarios für das Jahr 2015 und dessen Untersuchung mit Hilfe des Verkehrsmodells,
- Entwicklung und Untersuchung der Auswirkungen von drei Testszenarien als Entscheidungsgrundlage zur grundlegenden Ausrichtung des VEP, aufbauend auf dem Basisszenario,
- Entwicklung eines VEP-Entwurfs auf Basis der vergleichenden Bewertung der Testszenarien,
- Präsentation des Entwurfs im Planungsausschuss (Mai 2005) und im Forum des Verkehrsparlament der Süddeutschen Zeitung (Juni 2005),
- Vorlage zur Entwurfsstellungnahme bei den Bezirksausschüssen, Trägern öffentlicher Belange sowie weiteren Institutionen und Interessensverbänden (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005: S. 8).

Die unterschiedlichen Testszenarien wurden entwickelt, um unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Annahmen, Bewertungen vornehmen zu können und daraus ableitend ein optimiertes Handlungskonzept für den VEP zu entwickeln. Die folgende Abbildung gibt einen kurzen Überblick über die drei Szenarien:

<p>MIV-orientiert Schwerpunkt auf Ausbau des Straßennetzes</p>	<p>ÖV-orientiert Schwerpunkt auf Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur</p>	<p>Bewusste Mobilität Maßnahmen gemäß Basis-szenario, Einsatz weicher Maßnahmen (Informations- und Beratungsangebote)</p>
---	---	--

Abb. 6-1: Testszenarien aus dem Münchner Verkehrsentwicklungsplanentwurf 2005; eigene Darstellung nach Landeshauptstadt München

Grundlage für die Ermittlung stellten folgende Parameter dar:

- Einwohnerzuwächse,
- Arbeitsplatzzuwächse,
- Umlandzuwächse und
- Zuzüge.

Im Rahmen der Beteiligung zum Entwurf konnte festgestellt werden, dass insgesamt das Verfahren von den Beteiligten begrüßt wurde. Besonders hervorgehoben wurde dabei

- die Unterstützung des Ziels der Mobilitätssicherung für alle Verkehrsteilnehmer und alle Verkehrsträger,
- die Zusammenarbeit mit der Region,
- die integrierte Sicht von infrastrukturellen, betrieblichen, organisatorischen und informativischen („weichen“) Maßnahmen sowie
- die Einbindung der verkehrsplanerischen Sicht in die Überlegungen und Anforderungen zur Stadt-, Standort- und Siedlungsentwicklung (vgl. Landeshauptstadt München 2005 (1); S. 10).

Inhalte des Entwurfs 2005

Der Entwurf aus dem Jahr 2005 ist in verschiedene Kapitel aufgeteilt: Zunächst werden die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung dargestellt und in den gesamtstädtischen Kontext eingebettet (siehe dazu auch 6.3.3). Der nächste Abschnitt stellt die Ausgangssituation bezogen auf das Analysejahr 2000 dar. Daran anschließend wird ein Basisszenario erarbeitet, das die aktuellen Rahmenbedingungen in die Zukunft fortschreibt. Zum Vergleich werden im folgenden Kapitel drei Testszenarien entwickelt, um eine Handlungsgrundlage für ein optimiertes Maßnahmenbündel zu gewinnen. Zu diesem Zweck werden die drei Szenarien untersucht und bewertet (siehe dazu auch 6.3.5). Darauf aufbauend wird das Handlungs- und Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans 2005 erstellt. Dies unterteilt sich in die verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsarten. Dort werden Umweltwirkungen und Beeinflussungsmöglichkeiten thematisiert. So bilden die im VEP eingeleiteten Handlungskonzepte und Maßnahmen wichtige Voraussetzungen zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Luftqualität und des Lärmschutzes sowie der Forderung des Gesundheits- und Klimaschutzes. Den Abschluss des Plans bildet ein zukunftsorientierter Teil: Die Perspektiven – Bausteine einer regionalen Mobilitätskultur. Darin werden unter anderem auch Monitoring und Controlling thematisiert (siehe dazu auch 6.3.4)

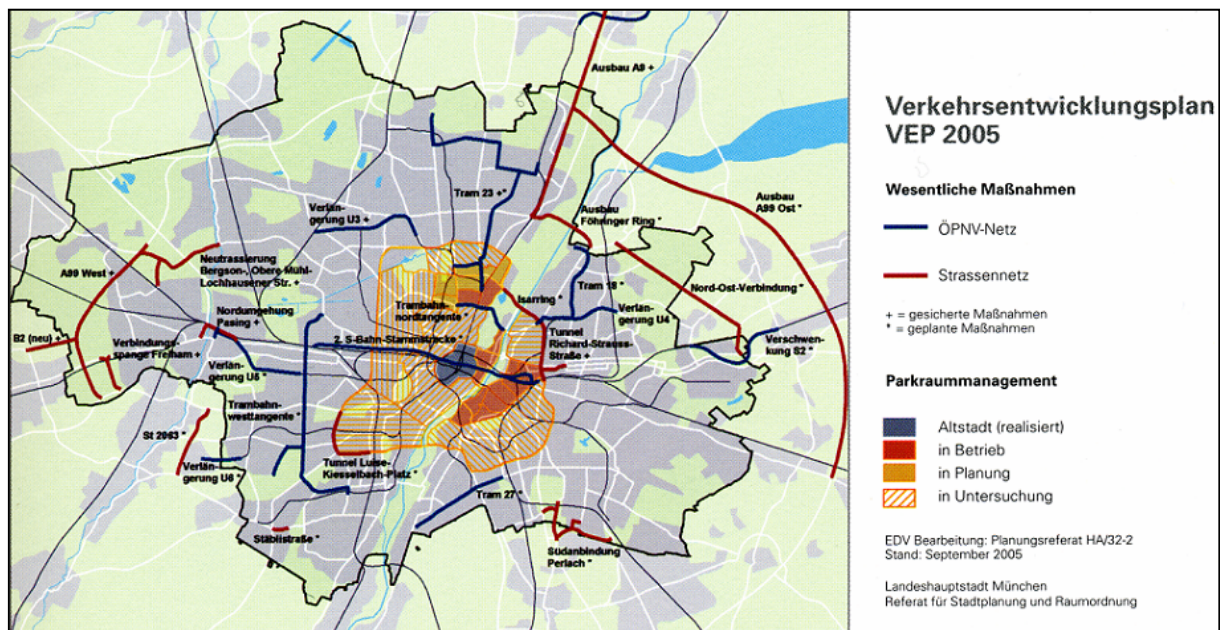


Abb. 6-2: Ausschnitt aus dem VEP-Entwurf München, Vorentwurf 2005

Problematik VEP

Ein Manko des VEP wird darin gesehen, dass bislang eine Abstimmung mit dem Umland fehlt. Aufgrund der starken Konkurrenz zwischen den Umlandgemeinden untereinander und auch mit der Landeshauptstadt selbst ist ein strategisch abgestimmtes regionales Flächenmanagement kaum möglich. Doch gerade der Verkehr ist ein Bereich von überkommunaler Bedeutung; allein in München pendeln tagtäglich etwa 400.000 Personen ein und aus.

Nahverkehrsplan

Um den ÖPNV zu sichern und zu verbessern, ist die Stadt München verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Somit ist die Stadt München sowohl Aufgabenträger als auch erstellende Instanz des NVP. Der NVP definiert Qualitätsstandards für den öffentlichen Nahverkehr.

Für die Landeshauptstadt München ist der NVP zu einem wichtigen Instrument für die Gestaltung des ÖPNV geworden. Die Stadt München erhebt daher den Anspruch, den Nahverkehrsplan über die pflichtmäßigen Teile hinausgehend auszugestalten. Der NVP bindet das städtische Verkehrsunternehmen Münchner Verkehrsgesellschaft mbH zwar nicht unmittelbar, er stellt jedoch einen Rahmen zur Gestaltung der Linienverkehre (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005(4), S. 3). Aus folgendem Zitat wird die Absicht der Stadt München, die mit dem Nahverkehrsplan verfolgt wird, deutlich:

„Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Liberalisierung des ÖPNV in Deutschland ist es für die Stadt München wichtig, über die bisherigen infrastrukturellen Aussagen des Nahverkehrsplanes hinaus auch über einen Rahmen zur Beurteilung des Leistungsangebots der Stadtwerke München GmbH / MVGmbH (U-Bahn, Tram und Bus) zu verfügen. Dazu galt es, den Nahverkehrsplan um entsprechende Angebots- und Bedienungsstandards zu ergänzen. Zielsetzung dabei war unter anderem die Herausarbeitung der speziellen Münchner Situation

auf Grundlage der "Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern". Hierzu wurde ein begleitendes Fachgutachten von der Firma Intraplan Consult GmbH (im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und der MVV GmbH) erstellt. Die Anregungen und Kritikpunkte des Bezirksausschusses und der in München tätigen Verbände wurden von der Verwaltung erörtert und bewertet. Mit Beschluss des Stadtrates vom Oktober 2003 wurde dem Entscheidungsvorschlag der Verwaltung zur definitiven Festlegung der Qualitätsstandards mit kleineren Änderungen gefolgt.

Damit definiert der Nahverkehrsplan zum einen Qualitätsstandards des "Netzes" wie die Bedienungshäufigkeiten auf Grundlage einer Gebietstypeneinteilung der Landeshauptstadt München, Haltestelleneinzugsbereiche, Fahrzeugauslastung. Zum anderen schreibt der Plan auch Standards zu den Fahrzeugen und das Personal, Haltestellen, Anschlusssicherung, Betriebs- und Servicequalität fest.“

(http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/vvp_neu/82498/0epnv.html#Nahverkehrsplan).

Die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG ist stark in den NVP-Aufstellungsprozess eingebunden. Meist wird bei Unstimmigkeiten zwischen MVG und der Landeshauptstadt solange diskutiert, bis ein Kompromiss gefunden wird. Die Beschlussvorlage, die dem Stadtrat vorgelegt wird, wird von der MVG mit vorbereitet. Letztlich ist dafür das Planungsreferat zuständig.

Aufgrund von Mängeln und Beschwerden aus der Bürgerschaft, die mittels der Bezirksausschüsse an die Münchner Verkehrsgesellschaft und an die Stadt herangetragen werden, sowie anhand von sonstigen Erkenntnissen (Beobachtungen, Engpässe etc.) werden entsprechende Problempunkte und geeignete Maßnahmen identifiziert. Die Maßnahmen werden anhand von Machbarkeitsstudien primär unter wirtschaftlichen Aspekten bewertet. Jedoch spielen gerade im innerstädtischen Bereich städtebauliche und umweltbezogene Aspekte eine übergeordnete Rolle, um überhaupt eine Akzeptanz für die Maßnahme zu erlangen. Bei einer Umplanung von Linien werden z.B. stets die betroffenen Bezirksausschüsse beteiligt, um Rückhalt und Akzeptanz in der Bevölkerung einzuholen.

Insgesamt ist in München zu beobachten, dass eine Angebotsverbesserung des ÖPNV aufgrund der bereits weitgehenden Optimierung nur noch mit sehr hohen finanziellen und infrastrukturellen Aufwendungen verbunden ist. Demzufolge ist eine Alternativenprüfung in nur sehr geringem Maße möglich, die Spielräume sind größtenteils ausgeschöpft. Die unterschiedlichen Varianten werden einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen, bevor sie in das Planfeststellungsverfahren gelangen.

Weitere Verkehrsplanungen

Parallel zur Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans wurden weitere teilräumliche bzw. sektorale Konzepte und Programme erarbeitet. Diese beziehen sich vor allem auf die Bereiche „Mittlerer Ring“, „Parken“, „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“, „Rad und Fußverkehr“. Im Folgenden wird auf ausgewählte Einzelplanungen kurz eingegangen.

Handlungskonzept „Mittlerer Ring“

Ausgehend von den Problemen, die durch die hohe Verkehrsbelastung des Mittleren Rings ausgelöst werden, soll das Programm die städtebauliche Qualität am Mittleren Ring verbessern. Es ergänzt die Realisierung von drei zusätzlichen Tunnelabschnitten aufgrund des

Bürgerentscheids von 1996. Folgende Aktivitäten und Maßnahmen wurden unter anderem ergriffen bzw. eingeleitet:

- Einberufen des sog. Ring-Konsiliums, eines interdisziplinären, mit externen Fachleuten, der Stadtbaurätin, der Baureferentin und dem Umweltreferenten besetzten Beratergremiums zur Begleitung der Aktivitäten am Mittleren Ring sowie einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe,
- Entwickeln eines Lärmschutzbaukastens an konkreten Projekten zur zeitnahen Verbesserung der Wohnqualität am Mittleren Ring,
- Zuschussprogramm „Wohnen am Ring“: Fördern von Lärmschutzmaßnahmen von Grundeigentümern und Bauherren als Sofortprogramm (bis 2010).

Die Maßnahmen zur städtebaulichen Integration des Mittleren Rings, der wichtigsten Verkehrsader Münchens, dienen sowohl dem Ziel, den notwendigen Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich Münchens gebündelt und stadtverträglich zu führen als auch die Situation in den Bereichen, die nicht von den neuen Tunneln des Mittleren Rings profitieren, zu verbessern (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (2), S.61).

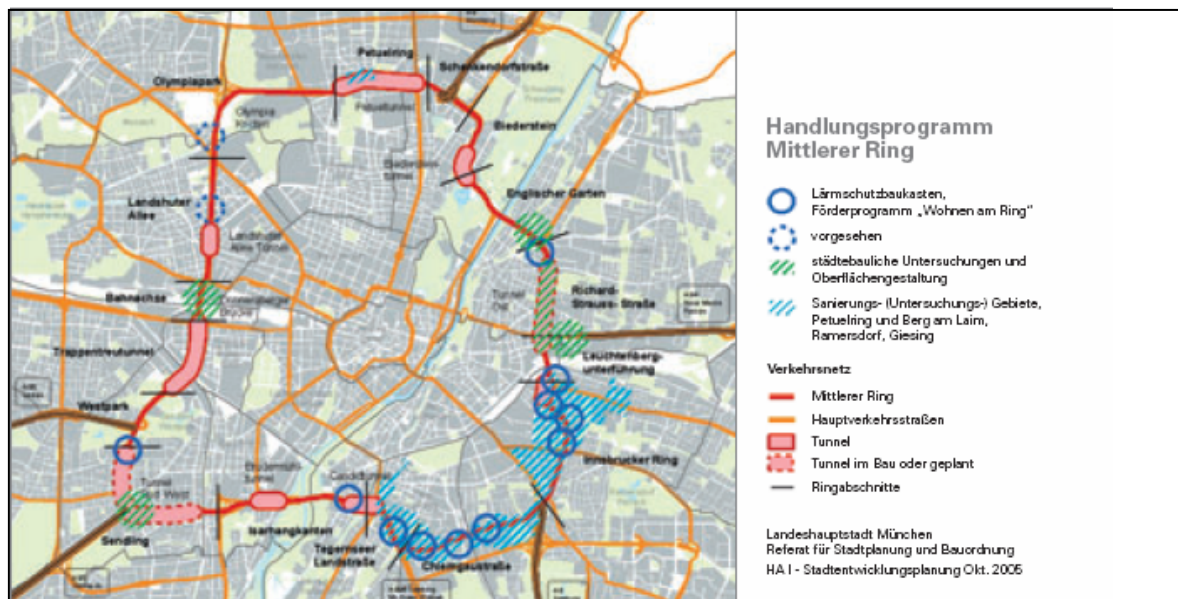


Abb. 6-3: Handlungskonzept Mittlerer Ring (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (2), S. 61)

Gesamtkonzept „Park+ Ride-“ und „Bike+ Ride Anlagen“

Die Stadt München hat den weiteren Ausbau der Park + Ride (P+R) und Bike + Ride (B+R) – Plätze im Stadtgebiet und im Umland geplant. Es stellt eine wesentliche Voraussetzung dar, damit möglichst viele Menschen besonders aus dem Umland vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umsteigen. In den kommenden Jahren soll die Anzahl der Park + Ride-Plätze in München von ca. 7.000 heute auf rund 9.500 erhöht werden. Die Zahl der Bike+Ride-Plätze soll von 21.300 auf 26.300 vergrößert werden (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (2), S. 61).

Bauleitplanung und Landschaftsplanung

Der geltende Flächennutzungsplan Münchens wurde 1965 auf der Grundlage des Stadtentwicklungsplanes von 1963 entsprechend den seinerzeitigen Planungszielen aufgestellt. Seit-her ist er in mehr als 600 Einzelflächen geändert bzw. großflächig in sechs Teilbereichen aktualisiert worden. Diese Änderungen waren notwendig, weil sich sowohl die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung, die Ziele der Bauleitplanung als auch die planungsrechtlichen Grundlagen und Vorschriften zum Teil wesentlich verändert haben.

Die Landschaftsplanung ist in Bayern gemäß Art. 3 Bayerisches Naturschutzgesetz (Bay-NatSchG) explizit integrierter Bestandteil des Flächennutzungsplanes und wird mit derselben Bindungswirkung erklärt. Der FNP ist online im Internet abrufbar (vgl. <http://www.zukunft-findet-stadt.de/fnp/index.htm>).

Der FNP ist in sechs Teilbereiche gegliedert, die seit dem Jahr 1985 nacheinander aktualisiert wurden. Dabei wurde ebenfalls der Landschaftsplan komplett aktualisiert, so dass jetzt ein aktueller FNP mit integrierter Landschaftsplanung vorliegt. Im Rahmen dessen wurde ebenfalls ein Landschaftsplan-Fachgutachten erstellt, das als Integrationsgrundlage dient. Bei einer nächsten Aktualisierung wird voraussichtlich der vollständige Gesamttraum betrachtet, ebenso werden voraussichtlich Fachpläne eingearbeitet.

Zukünftig soll keine Vorratsplanung mehr betrieben werden, vielmehr wird eine vorhabensbezogene Planung angestrebt, die stark mit potenziellen Nutzern und Beteiligten abgestimmt ist. Insgesamt hat der Münchner FNP nur noch geringe Handlungsspielräume für eine Angebotsplanung, da es keine Flächen mehr gibt bzw. bereits ganz konkrete Planungen von Interessierten und Investoren existieren, die bereits auf eine Fläche fokussieren. Eine besondere Schwierigkeit stellt auf FNP-Ebene zudem die Stadt-Umland-Situation dar: Durch unterschiedlich miteinander kollidierende Interessenslagen der angehörigen Umlandgemeinden konnte bislang keine abgestimmte und koordinierte Strategie zur Regionalentwicklung erarbeitet werden. Eine Umweltprüfung nach neuem Recht wurde bei der Aktualisierung des FNP noch nicht durchgeführt; jedoch konnten bereits einige freiwillige Umweltprüfungen bearbeitet werden, so dass bereits Erfahrungswerte vorliegen. Dennoch ist sowohl methodisch als auch verfahrenstechnisch nachzubessern. Es wurde angegeben, dass dazu der Leitfa-den zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung der obersten Baubehörde Bayern dienen kann²⁸.

Lärminderungsplanung

Das Referat für Gesundheit und Umwelt bzw. die zuständige Fachbehörde stellt Lärmminde-rungspläne für stark belastete Gebiete auf. Dabei werden zunächst vorhandene bzw. zu er-wartende schädliche Umwelteinwirkungen durch verschiedenartige Lärmquellen in Wohnge-bieten und anderen schutzwürdigen Gebieten flächenhaft erfasst und in Beurteilungspegel-plänen dargestellt. Die Flächen, in denen die Lärmpegel die zulässigen Grenz- oder Richt-werte überschreiten, werden in Konfliktpläne eingetragen. Aufbauend auf diesen Konfliktplä-nen wird ein Maßnahmenplan, der die möglichen Maßnahmen zur Lärminderung enthält,

²⁸ Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz o. J.: Der Umweltbericht in der Praxis: Leitfaden zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung, München

erstellt. (vgl. http://www.muenchen.de/Rathaus/rgu/vorsorge_schutz/laerm/laermminderung/97939/index.html). Die letzte Lärmuntersuchung des Hauptstraßennetzes der Landeshauptstadt München wurde vom Baureferat vorgenommen und stammt aus dem Jahr 1998. Zurzeit der Untersuchung findet dazu eine neue Untersuchung statt.

Derzeit liegen Karten für Teilbereiche vor, die besonders durch Lärm belastet sind, insbesondere durch Verkehrs-, Freizeit- und Gewerbelärm. Diese Teilbereiche sind durch entsprechende Untersuchungen und Stimmen aus der Bevölkerung identifiziert worden. Ebenso wurden einige Karten im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ erarbeitet. Bislang sind ca. 12% der Fläche Münchens kartiert. Derzeit werden verstärkt Daten erhoben, u. a. Straßendaten (Belastungen, Breiten etc.) sowie Daten zu Einwohnerdichte und Geometrie der Flächen. Bis zum Sommer 2007 muss eine strategische Lärmkartierung für das Stadtgebiet München fertig gestellt sein. Dazu existieren für nahezu alle Straßen die DTV-Werte.²⁹ Zu diesem Zweck wurde ein Arbeitskreis beim Ministerium eingerichtet, der klären soll, wer für die Datenerhebung zuständig ist. Zur Debatte stehen einerseits das Land und andererseits die Stadt. Insgesamt ist diese Arbeit mit sehr hohen Kosten verbunden, jedoch bestehen gerade in der Stadt bereits wichtige Ortskenntnisse

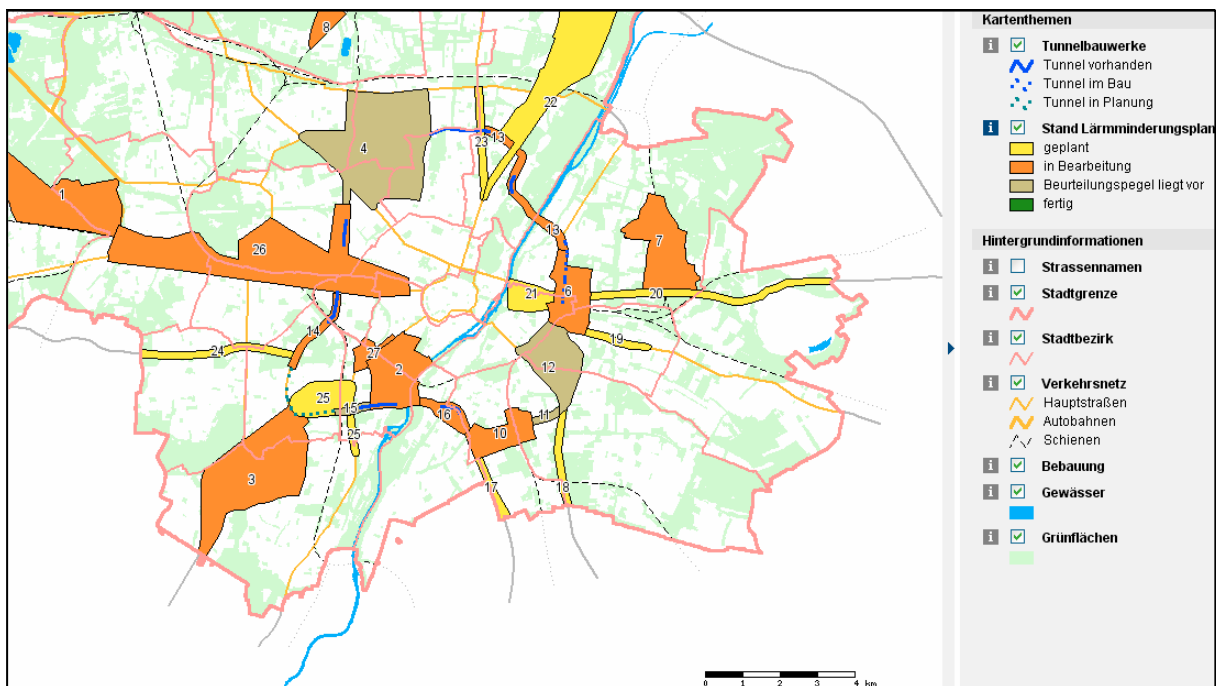


Abb. 6-4: Übersichtskarte Lärminderungsplanung München, Maßnahmen in Planung und Umsetzung (Quelle: http://www.muenchen.de/Rathaus/rgu/vorsorge_schutz/laerm/laermminderung/97939/index.html)

²⁹ DTV = Durchschnittlich täglicher Verkehr.

Die in Abb. 6-4 dargestellte Übersichtskarte soll als Grundlage für die zukünftige Anforderung zur Lärmkartierung in Ballungsräumen nach BImSchG dienen. Jedoch müssen die Daten neu berechnet werden, da sich die Berechnungsverfahren zwischen neuer Anforderung und bisheriger Praxis unterscheiden.

Luftreinhalteplanung

Der Münchner Luftreinhalteplan wurde von der Regierung von Oberbayern unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz und den betroffenen Fachstellen der Landeshauptstadt München erstellt:

„Er gliedert sich inhaltlich in Anlehnung an die Anlage 6 der 22. BImSchV in zwei große Abschnitte. Der erste Teil der Planstruktur (Kapitel 1 - 5) befasst sich mit der Beschreibung der Überschreitungssituation, der Analyse der Verschmutzung und der Ermittlung der Verursacheranteile. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Analyse wurden für den zweiten Teil der Planstruktur (Kapitel 6) konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation entwickelt, zusammengeführt und anschließend in geeigneter Form in den Luftreinhalteplan aufgenommen. Bei der Maßnahmenplanung war es die Aufgabe der städtischen Referate bzw. der beteiligten Fachstellen, aus ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich geeignete Maßnahmen zu entwickeln und vorzuschlagen. Nach Behandlung im Stadtrat wurden die vorgesehenen Maßnahmen durch die Regierung von Oberbayern in den Luftreinhalteplan aufgenommen. Die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen obliegt schließlich wieder den dafür zuständigen Behörden bzw. Fachstellen. Zu beachten ist dabei allerdings, dass Luftreinhaltepläne keine planungsrechtlichen Instrumente im eigentlichen Sinne sind, sondern verwaltungsinterne Projekte, die nur die beteiligten Verwaltungsbereiche binden und Außenwirkung nur durch behördliche Einzelmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender fachgesetzlicher Eingriffsregelungen haben. Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs können hierbei nur im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde festgesetzt werden. Der Luftreinhalteplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten“ (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT, GESUNDHEIT UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2004, S. 5).

Der Luftreinhalteplan (LRP) hält zwei verschiedene Maßnahmenbereiche zur Verbesserung der Luftqualität bereit. Es handelt sich dabei einerseits um anlagenbezogene und andererseits um verkehrsbezogene Maßnahmen. Die verkehrsbezogenen Maßnahmen untergliedern sich in folgende Sektoren:

- Verkehrsmanagement,
- Parkraummanagement,
- Förderung des ÖPNV,
- Fahrrad- und Fußgängerverkehr und
- sonstige Maßnahmen.

Der LRP wurde auf Initiative der bayerischen Landesregierung verhältnismäßig schnell erarbeitet; insgesamt wurde der Plan innerhalb eines Jahres aufgestellt. Dies wurde u.a. dadurch erreicht, dass eine Vielzahl der Maßnahmen aus anderen Fachplanungen übernommen werden konnten, die bereits festgesetzt waren. Für die Luftreinhalteplanung wurde ein innerstädt-

tischer Arbeitskreis eingerichtet, an dem alle thematisch involvierten Referate beteiligt sind. Die Federführung liegt beim Referat Gesundheit und Umwelt, das somit die Koordination übernimmt. Durch diesen Arbeitskreis wird eine enge Abstimmung mit dem VEP ermöglicht. Zudem gibt es einen Lenkungskreis auf übergeordneter Ebene; dort laufen die Diskussion und die Vorbereitung für den Luftreinhalteplan. Die letztendliche Entscheidung ist der Landesregierung vorbehalten

6.3.3 Umweltbezogenes Zielsystem

Gesamtstädtische Zielperspektive

Im Bericht zur Stadtentwicklung 2005, „PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Strategien, Leitlinien, Projekte“ heißt es dazu auf Seite 8:

„Die PERSPEKTIVE MÜNCHEN ist ein erstmals 1998 vom Stadtrat beschlossenes strategisches, handlungsorientiertes Stadtentwicklungskonzept. Mit ihren Leitlinien und Leitprojekten bietet sie seit Ende der 1990er Jahre einen langfristigen, flexiblen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Stadt. Die PERSPEKTIVE MÜNCHEN ist zugleich ein Angebot zur Kooperation an alle Akteure der Stadtentwicklung. Entsprechend ihrem integrierten und langfristigen Ansatz stellt die PERSPEKTIVE MÜNCHEN die Gesamtstadt und die Stadtregion in den Mittelpunkt ihrer Leitlinien und Strategien. Im Rahmen von Leitprojekten oder teilräumlichen bzw. sektoralen Konzepten und Handlungsprogrammen werden die Leitlinien konkretisiert und Aussagen zur Umsetzung getroffen. Die PERSPEKTIVE MÜNCHEN ist als eine „Stadtentwicklungsplanung im Prozess“ angelegt, um auf die sich immer rascher verändernden sozioökonomischen und demografischen Rahmenbedingungen vorbereitet zu sein.“

Bisher wurden folgende Leitlinien der Stadtentwicklung vom Stadtrat endgültig beschlossen oder als Entwurf zur öffentlichen Diskussion freigegeben (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (2), S. 26):

- Sicherung und Förderung von Beschäftigung und wirtschaftlicher Prosperität,
- Verbesserung der Kooperation in der Region – Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes,
- Sicherung von sozialem Frieden durch soziale Kommunalpolitik,
- Stärkung der Stadtteile durch Stadtteilentwicklung,
- Entwicklung zukunftsfähiger Siedlungsstrukturen durch qualifizierte Innenentwicklung – „kompakt, urban, grün“,
- Bewahrung der Münchener Stadtgestalt – Förderung neuer Architektur,
- Erhaltung und Verbesserung von Mobilität für alle – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung,
- Sicherung des inneren Friedens – durch kommunale Sicherheits-, Sozial-, Bildungs- und Kulturpolitik,
- Nutzen von Chancen der neuen Medien – Förderung einer verbesserten Grundversorgung, eines öffentlichen Zugangs, von Medienkompetenz und Medienwirtschaft,

- Entwicklung ökologischer Qualitäten – Sicherung natürlicher Ressourcen,
- Sicherung des Freizeitwertes von München – vielfältige Angebote für unterschiedliche Zielgruppen (Entwurf) und
- Stärkung der Kultur – durch Fördern von Innovativem im Diskurs mit dem kulturellen Erbe, Auseinandersetzen mit der Geschichte und der veränderten Stadtgesellschaft, Fördern von Kunst- und Kulturschaffenden im internationalen Kontext (Entwurf).

Die Leitlinien sind tendenziell globale Zielsetzungen, es handelt sich um generelle allgemeine Formulierungen. Zudem wirken begleitend dazu die gesetzlichen Vorgaben. Die einzelnen Leitlinien sind teilweise von verwaltungsinternen referatsübergreifenden Arbeitskreisen entwickelt worden (z.B. Leitlinie Ökologie).

Verknüpfung mit dem städtischen Zielsystem

„Ihren strategischen Charakter unterstreicht die PERSPEKTIVE MÜNCHEN durch ihre Verknüpfung mit dem städtischen Zielesystem und den Produktplänen der Referate. Das städtische Zielesystem wird umschlossen und begrenzt durch Gesetze, Rechtssätze, Normen, Programmsätze und Leitbilder. Die PERSPEKTIVE MÜNCHEN bildet mit ihren langfristigen Leitlinien einen wesentlichen Teil dieser Ebene. Die Leitlinien beschreiben dabei Richtung und Bandbreite bzw. einen Korridor gewünschter Entwicklungen. Die darunter liegenden Zielebenen orientieren sich an diesen langfristigen Leitlinien; das heißt, die einzelnen Referate entwickeln daraus ihre jährlichen Ziele – soweit thematisch einschlägige Leitlinien vorliegen. Selbstverständlich können die Referate auch zusätzliche eigene Ziele formulieren, soweit diese nicht im Widerspruch zur PERSPEKTIVE MÜNCHEN stehen. Eine Weiterentwicklung der Verknüpfung mit der mittelfristigen und kurzfristigen operativen Zielebene wird angestrebt“ (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (2); S. 10).

Zielsystem und Umweltbelange in der Verkehrsplanung

In München wurde festgesetzt, dass der Leitlinienbeschluss zur PERSPEKTIVE MÜNCHEN als Rahmen für die Ziele der Verkehrsentwicklung gilt. Dabei steht die räumliche Entwicklung der Stadt unter dem Leitprinzip „kompakt – urban – grün“ und hat damit unmittelbare verkehrliche Auswirkungen. Die Ziele für die Verkehrsentwicklung werden in der PERSPEKTIVE MÜNCHEN unter der Leitlinie „Erhaltung und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“ folgendermaßen konkretisiert:

„Für die aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen notwendige Gewährleistung einer stadtverträglichen Mobilität in München haben alle Maßnahmen zur Verkehrsminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität. Dieser Vorrang ist die Grundvoraussetzung für die geplante Siedlungsverdichtung, die nur bei entsprechender Kapazität und Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs stadtverträglich verwirklicht werden kann. Zur Profilierung des Wirtschaftsraumes München ist eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Wirtschaftsverkehr unabdingbar. Neben einer sinnvollen Ergänzung des Straßennetzes, der Errichtung von Güterverkehrs- und Güterverteilzentren sowie der Umsetzung eines kooperativen City-Logistik-Konzeptes ist auch hier der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs vor allem für eine Verkehrsverlagerung des nicht notwendigen Kfz- Verkehrs unerlässlich.“

Um die Belastungen aus dem Straßenverkehr so gering wie möglich zu halten, muss der notwendige Kfz-Verkehr stadtverträglich organisiert werden. Dazu gehören verkehrslenkende Maßnahmen für überörtliche und innerstädtische Verbindungen oder der verstärkte Telematik-Einsatz zur besseren Verkehrssteuerung ebenso, wie beispielsweise die Unterstützung von Car-Sharing-Projekten, Fahrgemeinschaften oder des Taxiverkehrs“ (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (1), S. 11).

Diese Ziele wurden sowohl aus dem Zusammenhang einer nachhaltigen Stadtentwicklung als auch ergänzend aus dem CO₂-Minderungsziel Münchens (Reduktion um 30% bis 2005 gegenüber 1990) abgeleitet. Sie korrespondieren mit den verkehrsplanerischen Zielen der Regionalplanung, die u.a. einen hohen Mobilitätsanteil von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und daher an die regionalen Entwicklungen angepassten Ausbau der Infrastruktur, insbesondere für den ÖPNV, fordern. Insgesamt bedeuten die Entwicklungsziele eine Sicherung bzw. Erreichung

- der Teilhabe und Teilnahme aller Bürgerinnen und Bürger,
- der wirtschaftlichen Austauschprozesse,
- der Erreichbarkeit der Stadt München und ihrer Stadtteile
- bei reduzierten Ressourcenbeanspruchungen und Verkehrsauswirkungen.

Beispiel für Zielableitung

		Beispiel Verkehrsplanung	Beispiel Wohnungsversorgung
produktübergreifend	PM-Leitlinie	Erhaltung und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung ...	Sicherung des sozialen Friedens durch soziale Kommunalpolitik; Die Sicherung der Wohnungsversorgung ... bleibt als vorrangige Aufgabe ... erhalten...
	PM-Leitprojekt	Verkehrsentwicklungsplan	Handlungsprogramm „Wohnen in München III“
produktbezogen	Stadtratsziele	Die Umsetzung des Leitprojektes der PERSPEKTIVE MÜNCHEN ist fortgeführt ... (Ziel Nr. 1.3; Ziele 2005)	Schaffung von Baurecht Gewerbeflächen und Wohnungsbauland sind kontinuierlich auszuweisen. (Ziel Nr. 2, Ziele 2005)
	Handlungsziele	Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen ist evaluiert; dem Stadtrat ist ein Ergebnisbericht, ..., vorgelegt (Ziel Nr. 1.3.1; Ziele 2005)	Es ist Baurecht für 3000 - 3500 WE, ca. 8 ha Gewerbe- u. Sondergebiete für gewerbliche Nutzungen geschaffen. (Ziel Nr. 2.1; Ziele 2005)

Abb. 6-5: Beispiel für eine Zielableitung im Rahmen der PERSPEKTIVE MÜNCHEN (S. 11)

Die PERSPEKTIVE München stellt die Grundlage für Zielsetzung des VEP dar. Dabei handelt es sich eher um Grundsatzziele, die noch nicht aufeinander detailliert abgestimmt sind; ebenso finden sich dort keine quantitativen Zielvorgaben. Ziele wurden im Vorentwurf definiert.

Diese umfassen folgende Vorgaben:

- CO₂-Minderungsziel:
1995-2005: minus 25 %
- Rückführung MIV-Anteil:
Verkehrsaufwand von 68% auf 50 %; Anzahl Wege: 40 % auf unter 35 %

Es hat sich aber bei der weiteren Bearbeitung herausgestellt, dass die Ziele nicht wirklich umsetzbar sind bzw. dass der Verkehr in München schon derart optimiert ist, dass mit der Verfolgung von Zielen keine nennenswerten Veränderungen zu erreichen sind. Somit ist die Formulierung von Zielen im Rahmen des VEP München nicht gewinnbringend gewesen, so dass man sich im weiteren Verlauf davon verabschiedet hat. Dennoch finden sich einige qualitative Zielvorgaben in der Leitlinie zur Mobilität in München. Ebenso sollen die Vorgaben des CO₂-Zielkonzeptes gelten.

Im Rahmen der VEP-Aufstellung in München stellte sich heraus, dass Ziele nicht nur von der Stadt selbst zu entwickeln sind. Ebenso müssen die angrenzenden Umlandgemeinden mit einbezogen werden, da im Falle von München die Wechselwirkungen zwischen Stadt und Umland derart eng miteinander verflochten sind, dass eine getrennte Betrachtung nur zu suboptimalen Ergebnissen führt. Zudem sind die Ziele nicht nur auf VEP-, sondern auch auf anderer Ebene zu formulieren (z.B. Siedlungsentwicklungsplanung). Somit wurde für München die Erkenntnis gewonnen, dass die Ziele überkommunal und fachübergreifend, d.h. im Sinne einer übergeordneten Raumordnung, entwickelt und abgewogen werden müssen.

Handhabbarkeit von Zielen

Grundsätzlich werden die Grenz- und Orientierungswerte aus den gesetzlichen Vorgaben herangezogen. Dort, wo Grenzwerte fehlen, werden eigene Schwellenwerte erarbeitet; so z.B. die Freiflächengestaltungssatzung, die zum Ziel hat, die bisherige Qualität der Freiflächen beizubehalten und auch zukünftig eine qualitativ hochwertige Begrünung der Baugrundstücke sicherzustellen.

Von Teilen der Münchner Stadtverwaltung werden konkrete kommunale Schwellenwerte als problematisch angesehen, da eine einzelfallbezogene Anwendung somit sehr schwierig wird. Aufgrund unterschiedlichster Situationen und Rahmenbedingungen, die in der Stadt anzutreffen sind, werden einheitliche Grenzwerte daher nicht als sinnvoll angesehen; vielmehr seien diese Situationsbedingt festzulegen. Insgesamt sind Ziele mit Bedacht zu wählen und in entsprechenden Einzelfällen zu belegen. An dieser Stelle ist insbesondere auch das Zusammenspiel der wirkenden Faktoren darzustellen. Laut Aussage der Stadtverwaltung hat sich verwaltungsintern mittlerweile eine informelle Selbstverpflichtung der Fachplanungen ergeben, auf die Zielvorstellungen der anderen Fachplanungen Rücksicht zu nehmen. Konkreten Maßgaben existieren dazu jedoch nicht.

6.3.4 Monitoringsystem

Im Rahmen der PERSPEKTIVE MÜNCHEN ist vorgesehen, eine Evaluierung durchzuführen. Dabei soll untersucht werden, welche Wirkungen die verschiedenen Leitlinien der Stadtentwicklung etwa auf einzelne Projekte oder Fachplanungen haben. *„Im Rahmen einer kontinuierlichen Evaluierung werden zukünftig Erfolgs- und Wirkungskontrollen durchgeführt, zum Beispiel durch regelmäßige Bürgerinnen- und Bürgerbefragungen oder indikatorenge-*

stützte Verfahren zur Raumb Beobachtung auf Stadtteilebene (Stadtteilmonitoring). Eine systematische Evaluierung der Leitlinien der Stadtentwicklung durch verschiedene qualitative und ergänzende quantitative Verfahren ist vor allem durch die systematische Beobachtung der Leitprojekte sowie der teilträumlichen und sektoralen Handlungsprogramme sinnvoll. Aufgrund der längerfristigen Wirkung der Leitlinien erfolgt die Evaluierung in einem mehrjährigen zeitlichen Abstand in Form eigener Evaluierungsberichte, künftig PERSPEKTIVE MÜNCHEN - Bilanz genannt.“ (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (2), S. 10). Der erste Bericht ist für 2007 vorgesehen.

Monitoring Verkehrsentwicklungsplan

Auch im Entwurf des VEP ist vorgesehen, ein Monitoring und Controlling durchzuführen. Zwei Aspekte sollen dabei betrachtet werden:

- Prüfung der Umsetzung von Maßnahmen (in der geeigneten Reihenfolge und unter Beachtung der Interdependenzen verschiedener Maßnahmen) und
- Beobachtung der tatsächlichen Verkehrsentwicklung

Dazu sollen stichprobenartig, aber dennoch kontinuierlich, Verkehrszählungen und -erhebungen durchgeführt werden, um Veränderungen identifizieren und beurteilen zu können. Es ist vorgesehen, das Monitoring mit der operativen Ebene des Verkehrsmanagements zu verknüpfen. So können die online automatisch anfallenden Informationen und damit das Verkehrsmanagement als Monitoring-Instrument genutzt werden (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (1), S. 56). Inwieweit auch Umweltaspekte im Monitoring mit berücksichtigt werden sollen, wird aus den vorliegenden Informationen bislang nicht ersichtlich.

Ein nächster Schritt beim VEP soll sein, eine Prioritätenreihung von Projekten nach Sinnhaftigkeit der Umsetzung vorzunehmen. Es geht dabei darum, möglichst diejenigen Projekte umzusetzen, die eine große Wirkung haben, wenig Kosten verursachen und positive Synergien auch an anderer Stelle hervorrufen. Kriterien können dabei unter anderem vorhandene Siedlungsstrukturen und übergeordnete Planungen sein. Diese Prioritätenreihung ist vor allem deswegen wichtig, da bislang keine systematische Möglichkeit besteht, die Maßnahmenumsetzung zu lenken. In diesem Rahmen soll auch mit den an der VEP-Aufstellung beteiligten Gutachtern Rücksprache gehalten werden. Dabei geht es um die Frage, wie ein Monitoring aussehen könnte. Fokussiert werden sollen einerseits der vorangegangene Planungsprozess und andererseits die Maßnahmenumsetzung sowie die davon ausgehenden Wirkungen. Da die im VEP angelegten Ziele nicht ausreichend langfristig ausgerichtet sind, um als Monitoringmaßstab dienen zu können, ist nun zu erarbeiten, welche Indikatoren für ein langfristiges Monitoring sinnvoll und aussagekräftig sind.

In naher Zukunft soll ein multimodales Nachfrage- und Reisezeitmodell entwickelt werden. Ziel ist es dabei, mit Hilfe des Modells eine multimodale Planungsplattform für die Planungsträger zur Beurteilung von siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Maßnahmen zu schaffen. Daran anknüpfend ist vorgesehen, für ein Teilgebiet der Region München mit Schwerpunkt des Stadt-Umland-Verkehrs, Szenarien zur zukünftigen Regional- und Verkehrsentwicklung zu erarbeiten. Eine wichtige Rolle spielt dabei der integrative Abstimmungsprozess mit allen Akteuren an einem runden Tisch. Die hier entwickelten Maßnahmen zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung, zur Verkehrsinfrastruktur sowie zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement werden mit Hilfe des multimodalen Nachfrage- und Reisezeitmodells modelliert. Dabei sollen

die Potenziale und Wirkungen von Verkehrsmanagementmaßnahmen analysiert und Hinweise für die Verkehrsentwicklungsplanung und Regionalplanung abgeleitet werden. Mit diesem Planungsinstrument wird angestrebt, ein wesentliches Element zur Verbesserung der vertikal integrierten Regional- und Verkehrsplanung zu schaffen und somit den Planungsprozess insgesamt zu optimieren. Damit ist anzustreben, Planungs-, Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse in der regionalen Verkehrsentwicklungsplanung signifikant zu vereinfachen bzw. zu beschleunigen. Fehlinvestitionen werden durch die an die abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung angepassten Investitionen vermieden, Nutzerkosten wie Stauzeiten und Umwege sowie Betreiber- und Umweltkosten durch einen effektiveren Einsatz der Verkehrssysteme eingespart. Unter Zuhilfenahme dieses Verkehrssimulationsmodells könnte ein Verkehrs-Monitoringinstrument auf regionaler Ebene entwickelt werden.

Monitoring Bauleitplanung

Bebauungsplanung

In München ist der Verfahrensablauf des Monitorings in der Bauleitplanung bereits umfassend organisiert. Im Rahmen dessen wurde als Zielsetzung festgelegt, die Verfahrensabläufe zur Überwachung möglichst effektiv, weitgehend standardisiert und konzentriert gemäß den gesetzlichen Vorgaben abzuwickeln. Dabei sollen die stadtinternen Informationssysteme vollständig genutzt und vorrangig auf Grundlage von Indikatoren gearbeitet werden. Der Standard zur Überwachung wird in einem internen Arbeitspapier festgelegt. Die Federführung liegt beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung, weitere Dienststellen sind nach Fachkompetenz und Zuständigkeit entsprechend beteiligt. Die Ergebnisse der im Umweltbericht vorgesehenen Überwachungsmaßnahmen werden am jeweiligen Stichtag (meist 5 Jahre nach Beschluss des Bauleitplans) von den jeweiligen zuständigen Behörden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgefragt. Die Auswertung der Überwachungsergebnisse erfolgt in einer fachlich übergreifenden Arbeitsgruppe insbesondere im Hinblick auf veranlasste Abhilfemaßnahmen. Das Ergebnis wird schließlich in einem Abschlußbericht festgehalten. Zudem ist vorgesehen, Informationssysteme und Maßnahmenkonzepte ggf. in zeitlicher Hinsicht aufeinander abzustimmen. Beschwerden aus der Öffentlichkeit kommt bei der Überwachung von Umweltauswirkungen auf den Menschen große Bedeutung zu. Insofern soll der dafür notwendige Informationsfluss in der Stadtverwaltung sichergestellt werden.

Es ist zudem vorgesehen, die Überwachungsergebnisse aller Bebauungspläne thematisch zu evaluieren. Der Stadtrat soll in einem mehrjährigen Turnus zusammenfassend über die Ergebnisse und Konsequenzen des Monitorings in der Bauleitplanung informiert werden. Dies soll zu einer Planungsoptimierung führen.

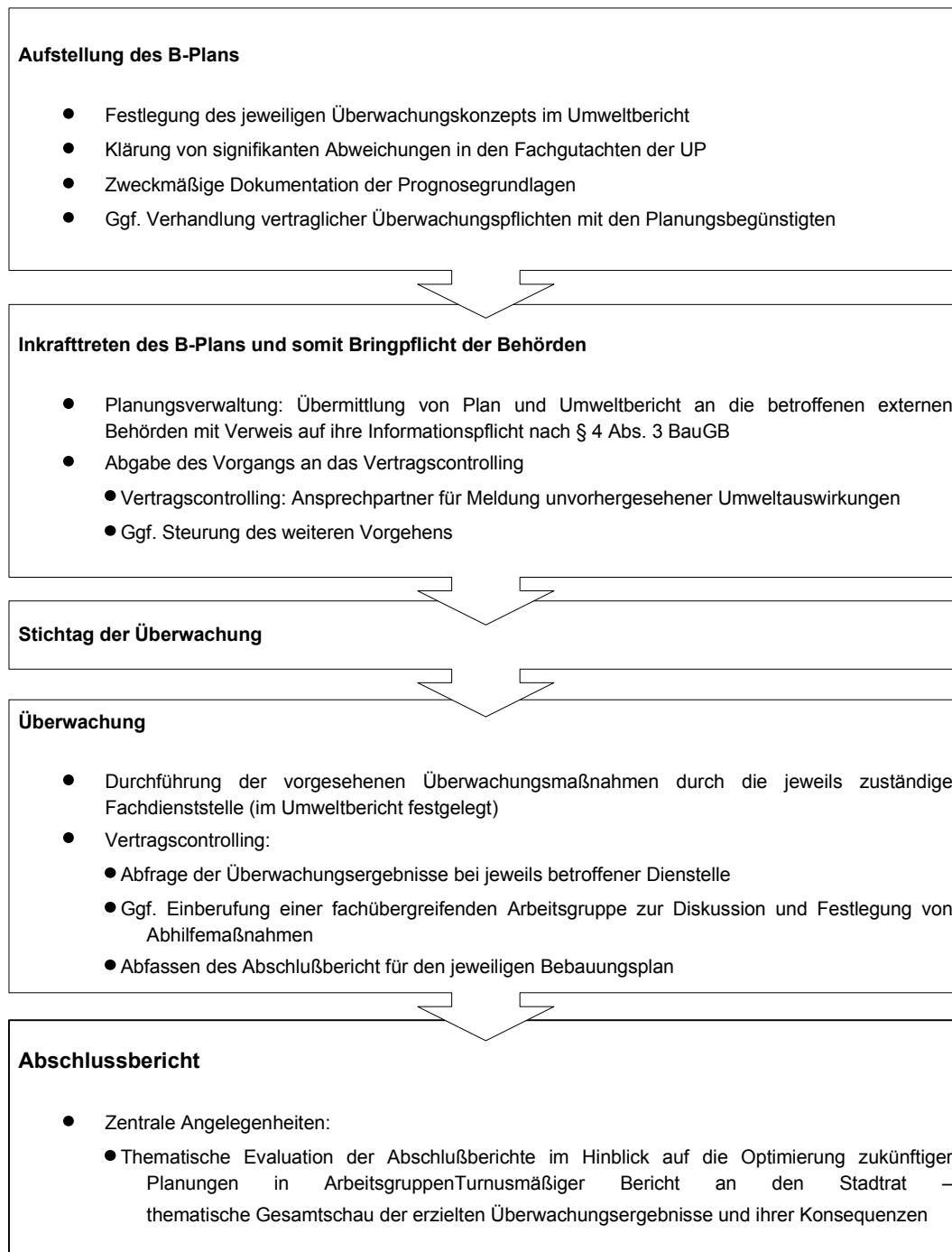


Abb. 6-6: Monitoring-Ablauf in der Bebauungsplanung in München; eigene Darstellung nach Landeshauptstadt München

Flächennutzungsplanung

Derzeit arbeitet ein Arbeitskreis zum Thema Monitoring in der Flächennutzungsplanung nach Anforderung des EAG-Bau. Darin sind sowohl das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als auch das Referat für Gesundheit und Umwelt vertreten. Vorgesehen ist, ein Monitoring des FNP alle 10-15 Jahre durchzuführen. Ansatzpunkte könnten beispielsweise Lärmminde- rung und Ausgleichsflächen sein. Zudem sollen auch Daten für diejenigen Flächen erhoben werden, die bislang noch nicht bebaut sind, zukünftig aber umstrukturiert werden sollen.

Auch eine Darstellung positiver Entwicklungen (z.B. durch Aufwertung und Entsiegelung) wird angestrebt. Der Fokus sollte darauf gelegt werden, was tatsächlich vorhanden ist und nicht, was umgesetzt wurde. Da das Monitoring insbesondere bei Änderungen relevant wird, ist zu überlegen, diese mit der konkreten Bebauungsplanung zu kombinieren und abzustimmen. Ein Monitoring ist zunächst noch keine Pflicht; eine Revision steht jedoch spätestens im Jahr 2010 mit der Übergangsfrist für alle Kommunen an, die noch keine Umweltprüfung für den FNP durchgeführt haben.

6.3.5 Alternativenprüfung

Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans München 2005 wurden drei Testszenarien entwickelt und bewertet (MIV-orientiert, ÖPNV-orientiert, bewusste Mobilität). Dabei wurden unterschiedliche Indikatoren zur Untersuchung herangezogen:

Einsatzbereich	Indikator	aufgeschlüsselt nach
Verkehrsangebot	Einsatzkilometer des ÖPNV Hauptstraßennetz (MIV)	
verkehrliche Wirkungen	Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr; Aufteilung zwischen MIV und ÖV	Fußverkehr Radverkehr Öffentlicher Personennahverkehr Motorisierter Individualverkehr
	Verkehrsaufwand ³⁰ aufgeschlüsselt nach Stadt München, Umland und gesamt	für MIV Fahrzeugkilometer für ÖPNV Personenkilometer
	Verkehrsaufwandbezogener Modal Split ³¹	

Tab. 6-2: Indikatoren zur Untersuchung der Testszenarien, eigene Darstellung nach VEP-Entwurf München

Aus diesen Untersuchungen wurden Schlussfolgerungen entwickelt. Mit den Erkenntnissen der Szenarienbetrachtung konnte ein Handlungskonzept für den Verkehrsentwicklungsplan formuliert und ebenso wie die Testszenarien wirkungsanalytisch untersucht werden. Dabei wurden auch Umweltbelange berücksichtigt. Die Ergebnisse stellten jedoch kein ausschlaggebendes Kriterium für die Entscheidung dar, da sie eine starke Ähnlichkeit aufwiesen und sich nur marginale Unterschiede zwischen den Szenarien in punkto Umwelterheblichkeit ergaben. Seitens der Münchener Verwaltung wurde der Indikator „tatsächliche Mobilitätskosten“, d.h. PKW-Anschaffungskosten, laufende Kosten und externe Kosten, als ein sinnvoller Indikator erachtet, der bislang jedoch noch keine Anwendung fand. Es ist zudem fraglich, ob dies zu operationalisieren wäre.

Bei der Erstellung des VEP wurden Strukturdaten fix als Berechnungsgrundlage zugrunde gelegt und darauf aufbauend Szenarien entwickelt. Sinnvoller aus heutiger Sicht ist es, eine

³⁰ Unter Verkehrsaufwand versteht man die Summe aus allen zurück gelegten Wegen mal deren jeweils zugehörigen Längen.

³¹ Der verkehrsaufwandbezogene Modal Split verdeutlicht die Verteilung des erbrachten Verkehrsaufwands auf die einzelnen Verkehrsmittel.

flexible Basis zugrunde zu legen, um die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen beeinflussenden Parameter besser darstellen zu können und somit „wenn,...dann-Aussagen“ zu ermöglichen. Von zentraler Bedeutung sind hierbei die Komponenten „Siedlungs-“, und „Infrastrukturentwicklung“, die sinnvollerweise gemeinsam aufzustellen und zu aktualisieren sind. Zudem sollten Szenarien nur noch im überkommunalen, regionalen Kontext unter Einbeziehung des Umlands von München entwickelt werden.

Bauleitplanung

Die Alternativenprüfung ist wichtig für die Bebauungsplanung, da dort Rückschlüsse auf die Abwägung für die nachgeordnete Ebene nachvollzogen werden können (Abschichtung). Es ist insgesamt zu beachten, dass bei aktuellen Anlässen abgeklärt werden muss, ob sich die Rahmenbedingungen und somit die Abwägungsgrundlagen verändert haben und eine Überarbeitung ansteht. Dies kann sich auch beispielsweise durch andere Planungen ergeben. Insgesamt stellt die Alternativenprüfung im Rahmen des FNP eine wichtigere Grundlage für die Bebauungsplanung dar; die VEP-Ebene ist meist weniger relevant.

Lärminderungsplanung

Im Rahmen der Lärminderungsplanung wurden häufig Alternativen entwickelt. Dazu wurde ein referatsübergreifender Arbeitskreis eingerichtet. Aspekte der Lärminderung, des Städtebaus und der Finanzierung stellten dabei wichtige Bewertungskriterien dar.

Luftreinhalteplanung

Eine Alternativenprüfung wurde höchstens auf Maßnahmenebene durchgeführt, da eine Prüfung meist schon in vorangegangenen Fachplanungen durchgeführt wurde. Es ist zudem festzustellen, dass realistische Alternativen häufig nicht vorhanden sind und somit eine Alternativenprüfung überflüssig machen.

Aus den Gesprächen mit den Zuständigen in den Bereichen Lärminderung- und Luftreinhalteplanung ist abzuleiten, dass Alternativen bereits auf übergeordneter Ebene, beispielsweise auf VEP-Ebene, geprüft werden sollten. In den einzelnen Fachplanungen sind dann die einzelnen Maßnahmen und Wirkungen näher auszudifferenzieren.

6.3.6 Verknüpfung Umweltprüfung und Abwägungsprozess

Im Rahmen der Aufstellung des VEP wurden Umweltbelange auf allen Ebenen berücksichtigt. Jedoch liegen dazu keine systematischen Dokumentationen vor. Die Zuständigkeit für Entschlussfassung liegt i.d.R. beim Planungsreferat, teilweise kann das Referat für Gesundheit und Umwelt dazu Stellungnahmen abgeben; Forderungen sind jedoch nicht erwünscht. In der öffentlichen Auslegung des Plans wird die Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt jedoch nicht veröffentlicht. Sie ist aber fester Bestandteil des Verfahrens.

6.3.7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Prägendes Merkmal der PERSPEKTIVE MÜNCHEN ist eine kontinuierliche, breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit. So soll das Interesse aller Bürgerinnen und Bürger und der engagierte Dialog über die Zukunft Münchens gefördert werden. Ausstellungen, Broschüren, Diskussions- und Vortragsveranstaltungen sind ebenso wie das Internet wichtige Medien für diesen Dialog. Zentrale Anlaufstelle bildet dabei der „PlanTreff“ – die Informationsstelle zur Stadtentwicklung. Diese ist gleichermaßen Informationsstelle und Forum für alle Fragen und

Themen der Stadtentwicklung. Um die PERSPEKTIVE MÜNCHEN transparenter und auch lesefreundlicher zu machen, wird die Berichterstattung künftig in einzelnen thematischen Reihen erfolgen (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005 (2), S. 10).

Der „PlanTreff“ ist im Jahr 1995 im Rahmen einer neuen Planungskultur entstanden, die geprägt ist vom Credo „weg von Plänen, hin zu Leitlinien und Leitbildern“, kurz: PERSPEKTIVE MÜNCHEN. Kernaufgabe des „PlanTreffs“ ist es, die PERSPEKTIVE MÜNCHEN nach außen hin darzustellen und Imagearbeit zu leisten. Beteiligungsverfahren im Rahmen der Fachplanungen verbleiben jedoch in der Zuständigkeit der jeweiligen Abteilungen.

In der Bauleitplanung wird die Beteiligung nach dem gesetzlich festgeschriebenen Standardverfahren durchgeführt. Zudem werden die Planentwürfe im Internet präsentiert. Im Rahmen der Erarbeitung des VEP ist eine intensive Bürgerbeteiligung betrieben worden, die vom Verkehrsforum der Süddeutschen Zeitung unterstützt wurde. Auch im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans ist gemäß der 22. BImSchV der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben worden, sich zu informieren und zu beteiligen. Bei den wenigen Anregungen wurde vornehmlich der Bereich Straßenverkehr angesprochen.

Verkehrsentwicklungsplanung

Im Jahr 2000 wurde auf Grundlage des damaligen Vorentwurfs zum VEP die Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Dazu wurden zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt sowie Broschüren und Faltblätter erstellt. Im Anschluss daran wurde das Ergebnis der Öffentlichkeitsphase ausgewertet und dem Stadtrat in Form einer Dokumentation vorgelegt. Dabei ist das Planungsreferat beauftragt worden, Szenarien zur weiteren verkehrlichen Entwicklung zu erarbeiten und diese von externen Gutachtern auf ihre Auswirkungen hin untersuchen zu lassen. Mit den Untersuchungen wurden verschiedene Gutachter beauftragt. Die Untersuchungen gliederten sich in die Arbeitsschritte Analyse 2000, Prognose 2015, Testszenarien sowie das Handlungs- und Maßnahmenkonzept. Die Bearbeitung erfolgte in den Jahren 2000 bis 2004 in Zusammenarbeit mit dem Planungsreferat. Über die Zwischenergebnisse wurde eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern des Stadtrats regelmäßig informiert. Bei einer Veranstaltung im März 2003 kam es zudem zu einer Vorstellung von Ergebnissen der Testszenarien und Schlussfolgerungen für das Handlungs- und Maßnahmenkonzept vor Trägern öffentlicher Belange, Initiativen und Verbänden. Danach wurden eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt und die Ergebnisse dieser Öffentlichkeitsphase ausgewertet bzw. in den Entwurf zum Handlungs- und Maßnahmenkonzept des VEP eingearbeitet. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch folgende Maßnahme: Um die Herleitung bzw. die Erarbeitung des VEP und den Entwurf zum Handlungs- und Maßnahmenkonzept allgemein verständlich darzustellen, wurden ein Faltblatt und eine Broschüre erstellt und für die Allgemeinheit im Internet zugänglich gemacht. Das Faltblatt wurde zudem im „PlanTreff“, in der Stadtinformation und in den Zweigstellen der Münchner Volkshochschulen ausgelegt, während die Broschüre an die Bezirksausschüsse, die an die Landeshauptstadt München angrenzenden Gemeinden und Städte, Initiativen und Verbände sowie die vom Verkehr tangierten Institutionen und Behörden versendet wurde, mit der Bitte um Stellungnahmen. Zudem kam es im Zeitraum von Juni 2004 bis März 2005 in sechs Veranstaltungen zu einer Information der verschiedenen Fachgremien und der Öffentlichkeit. Insgesamt ist der Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung, das methodische Vorgehen und das abgeleitete Handlungskonzept von allen Beteiligten positiv bewertet worden. Begleitend zu dem Aufstellungs-

prozess und den damit verbundenen öffentlichen Beteiligungsphasen wurde ein so genanntes „Verkehrsparlament“ der Süddeutschen Zeitung angestoßen. In verschiedenen Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen kam es zu fachlichen Diskussionen zum VEP, die von der interessierten Öffentlichkeit stark frequentiert wurden.

Bauleitplanung

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wird eine Bürgerbeteiligung meist erst bei fortgeschrittenem Planungsstand durchgeführt. Oftmals wird hier ein vorbehaltlicher Satzungsbeschluss erlassen, d.h. der Plan ist per Satzung beschlossen, sofern keine Stellungnahmen bei der Auslegung kommen. So kann eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens um ca. 3 Monate erzielt werden.

Bei Planungsprozessen zum FNP wird in der Regel das Standardverfahren nach BauGB zur Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dabei ist der Bereich Verkehr eines der wichtigsten und meist diskutierten Themen. Bei konkreten Projekten wird häufig ein erweitertes Verfahren durchgeführt. Dabei spielen Workshops, runde Tische, Wettbewerbe und Informationsveranstaltungen eine wichtige Rolle. Es ist dabei darauf zu achten, dass der Planungsprozess stets transparent bleibt und der Bürger darüber informiert ist, welche Bewandnis der jeweilige Planungsschritt hat. Insbesondere die Abfolge der Planungsschritte und deren Verbindlichkeit sollte für den Bürger klar sein.

Lärminderungsplanung

Insgesamt soll das Internet als Informationsplattform zur Lärminderungsplanung fungieren. Schon jetzt besteht die Möglichkeit, über E-Mail Kontakt mit der zuständigen Abteilung aufzunehmen und entsprechend Anregungen, Kritik und Stellungnahmen abzugeben. Die Resonanz ist sowohl bei den Zugriffen auf die Internetseite als auch bei E-Mailanfragen recht groß. Zur Planvorbereitung in einem Teilbereich ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer Postwurfsendung mit Antwortkarte durchgeführt worden. Ziel war es, die Ortskenntnis abzufragen und für die anstehende Maßnahmenplanerstellung zu nutzen. Diese Methode stieß mit fünf Prozent Rücklaufquote auf große Resonanz. Begleitend dazu wurden Interviews vor Ort geführt: In einem Teilbereich mit 30.000 Einwohnern wurde etwa 600 Einwohner befragt; statistisch konnte somit eine Repräsentativität gewährleistet werden. Insgesamt ist die Methode jedoch als sehr aufwendig und kostenintensiv eingeschätzt worden. Bei einer Bürgerbeteiligung zu einem anderen Teilgebiet war hingegen die Resonanz sehr gering. Dies lässt sich u. a. mit der Medienpräsenz eines Themas erklären: Ist das Thema durch entsprechende vorherige Information in verschiedenen Medien greifbar? Ähnlich wie in Rostock (siehe Kap. 6.4) ist bei einer Informationsveranstaltung über etwaige Lärminderungsmaßnahmen die Schwierigkeit aufgetreten, dass dadurch eine Erwartungshaltung in der Bevölkerung entstanden ist, welche die mögliche Umsetzung nicht befriedigen kann. So ist auch ein Spannungsverhältnis zwischen dem Referat für Stadtentwicklung und Bauordnung sowie dem Referat für Gesundheit und Umwelt als planende Ebene und dem Baureferat als Umsetzungsebene zu erkennen.

Luftreinhalteplanung

Ähnlich wie bei der Lärminderungsplanung besteht eine starke Abhängigkeit zwischen Medienpräsenz und Öffentlichkeitsbeteiligung. So war die Resonanz auf Beteiligungsangebote während des Aufstellungsprozesses sehr gering; während sich hingegen bei der intensiven

medialen und politischen Debatte um Feinstaub im April 2005 ein großes Interesse am Thema zeigte.

6.3.8 Behördenbeteiligung/ Koordination mit anderen Planwerken

In der Landeshauptstadt München finden sich verschiedene Arbeitskreise, die zu unterschiedlichen Themen arbeiten. Teilweise finden diese projektbezogen zusammen. Leitbilder für Fachplanungen werden unter Beteiligung tangierter Fachplanungen entwickelt.

Verkehrsentwicklungsplan

Zu Beginn des Aufstellungsverfahrens des VEP wurde ein Arbeitskreis eingerichtet, der sowohl die betroffenen Referate als auch die politischen Vertreter einbezog. Zudem wurden die verschiedenen betroffenen Ämter im Vorfeld der abschließenden Planungsentscheidung beteiligt.

Nahverkehrsplan

VEP und NVP werden parallel aufgestellt. Dabei ergeben sich aufgrund der inhaltlichen Nähe Abgrenzungsschwierigkeiten. Insgesamt sind die beiden Planwerke sehr eng miteinander koordiniert, indem die Maßnahmen sowohl in NVP als auch in VEP aufeinander abgestimmt wurden. So wurde die Münchner Verkehrsgesellschaft bei den Sitzungen der VEP-Projektgruppe stets mit eingeladen. Besonderheit des NVP ist der Fokus auf Qualitätsstandards (netzbezogene QS, Fahrzeuge, Personal, Haltestellengestaltung, Betriebs- und Servicequalität). Der NVP ist insgesamt kurzfristiger angelegt (5 Jahre).

Flächennutzungsplan

Die Inhalte des VEP fließen in den FNP ein. Gerade in den äußeren Bereichen ist der Verkehr von übergeordneter Bedeutung. Insbesondere Pendlerströme und Stadt-Umlandverknüpfungen stellen einen Schwerpunkt dar. Bisläng ist das Verfahren zu Koordination der Planwerke FNP und VEP noch nicht harmonisiert, d.h. teilweise läuft der FNP-Prozess vor, dann wieder nach. Inhaltlich sind die beiden Planwerke aber aufeinander abgestimmt.

Landschaftsplanung

Bei Aufstellung des VEP fertigen die zuständigen Personen der Landschaftsplanung Stellungnahmen an. Die Beteiligung hat dabei weniger Gutachtencharakter; vielmehr ist der Planungsprozess integriert organisiert und die Landschaftsplanung fungiert als gleichberechtigter Partner. Die zuständige Landschaftsplanungsbehörde hat Interesse bekundet, bei der Festsetzung der Rahmenbedingungen für den VEP mitzuarbeiten. Dies würde eine frühzeitigere Beteiligung mit sich bringen; u. a. wurde angestoßen, bei der Erstellung des Anforderungsprofils für die Ausschreibung der Gutachten mitzuwirken.

Lärminderungsplanung

Bisläng haben sich zwischen VEP und Lärminderungsplanung nur wenige Kontakte ergeben. Zwar werden die Daten jeweils bereitgestellt und einige Maßnahmen des VEP sind im Lärminderungsplan berücksichtigt, mittelfristig ist jedoch geplant, einen Arbeitskreis einzurichten, der sich sowohl mit der Lärminderungsplanung als auch mit der Luftreinhalteplanung und VEP beschäftigt. Daran teilnehmen sollen die Vertreter der Fachplanungen (planende Instanz), des Baureferats (ausführende Instanz) und der Kreisverwaltung (überwachende Instanz).

Luftreinhalteplanung

Für die Luftreinhalteplanung ist ein innerstädtischer Arbeitskreis eingerichtet worden. Darin sind alle Referate beteiligt, die mit Luftreinhalteplanung beschäftigt sind. Die Federführung liegt beim Referat für Gesundheit und Umwelt. Somit ist ebenfalls eine enge Abstimmung mit dem VEP ermöglicht worden. Zudem wurden Maßnahmen aus dem VEP in die Luftreinhalteplanung übernommen.

6.3.9 Erfahrung mit der Umweltprüfung

In München wurde schon vor der gesetzlichen Verpflichtung eine freiwillige Umweltprüfung durchgeführt; mit dem Instrument der SUP ist dies nun systematisiert worden. Das Referat für Gesundheit und Umwelt, Unterabteilung Umweltvorsorge, Bereich Umweltverträglichkeitsprüfung, ist bei der Umweltprüfung im Rahmen der Bauleitplanung zwar beteiligt, die Federführung liegt jedoch beim Planungsreferat. Vom Referat für Gesundheit und Umwelt werden Fachbeiträge und Stellungnahmen eingebracht. Die Unterabteilung Umweltvorsorge, Bereich Umweltverträglichkeitsprüfung, fungiert als Koordinierungsstelle zwischen den Referaten und ist zudem bei der Bürgerbeteiligung involviert. Eine Checkliste zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Stadtplanung zusammen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt, Abteilung Umweltvorsorge erarbeitet. Darin sind sowohl die gesetzlichen Grundlagen als auch städtische Beschlüsse aufgeführt. Die Checkliste soll dazu beitragen, eine vollständige Zusammenstellung der notwendigen Unterlagen zu veranlassen. Zudem stellt diese Checkliste die Scoping-Grundlage dar. Sie dient als Hilfestellung für die Vorbereitung, Vergabe und Durchführung der Umweltprüfung. Sie kann allerdings als Prüfraster nicht die individuelle Prüfung der Sachverhalte ersetzen. So sind die an der Umweltprüfung beteiligten Fachämter nicht von ihrer Verantwortung entbunden, bei den jeweiligen Projekten die Vollständigkeit der Kriterien und die Besonderheiten des konkreten Sachverhalts zu prüfen und bei der Durchführung der Umweltprüfung zu berücksichtigen. Der Aufbau der Checkliste folgt § 1 Abs. 7 BauGB und ist somit schutzgutbezogen. Mit beispielhaften Leitsätzen – abgeleitet aus dem Baugesetzbuch und einschlägigen Fachgesetzen – werden die wesentlichen Inhalte und gesetzlichen Zielvorstellungen für das jeweilige Schutzgut benannt. Sie dienen lediglich als Hinweis und haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Unter der Rubrik „Wirkungsbereiche“ sind die wesentlichen Prüfparameter aufgelistet, die z.B. beim internen Scopingtermin angesprochen werden sollten. Für die Festlegung der Prüfkriterien und -unterlagen ist u.a. festzustellen, inwieweit bei entsprechender Betroffenheit einzelner Wirkungsbereiche auf schon vorhandenen Unterlagen und Gutachten zurückgegriffen werden kann bzw. ob neue Gutachten in Auftrag gegeben werden müssen.

Scoping

Zum Scopingtermin liegen meist schon die Gebietsabgrenzung, ein Aufstellungsbeschluss und ein Entwurf der Planung vor. Zudem existiert häufig bereits ein Entwurf des Umweltberichtes. Die Unterabteilung Umweltvorsorge, Bereich Umweltverträglichkeitsprüfung des Referats für Gesundheit und Umwelt koordiniert zunächst, dass alle notwendigen Unterlagen und Stellungnahmen aus Referat für Gesundheit und Umwelt zum Scopingtermin vorliegen. Zudem nimmt sie als Vertreter des Referats für Gesundheit und Umwelt an den Scopingterminen teil. Je nach Projektbezug begleiten die Fachplanungen ebenfalls den Scopingtermin.

SUP

Nach Einschätzung des Referats für Gesundheit und Umwelt bietet es sich an, eine SUP für Lärminderungsplanung und Luftreinhalteplanung gemeinsam mit dem VEP durchzuführen, da dort größtenteils die gleichen Belange mit einfließen. Es bleibt jedoch die Frage offen, wie dies praktisch durchzuführen ist. Im Zusammenhang einer SUP für den Nahverkehrsplan wurde deutlich, dass dies eher für den regionalen als für den kommunalen Plan von Bedeutung ist. Dies hängt damit zusammen, dass der Münchner NVP sehr stark kleinteilig und projektbezogen ist und Umweltbelange eher untergeordnet behandelt werden. Es handelt sich oftmals eher um städtebauliche Belange, da viele Maßnahmen des NVP mit BLP verknüpft und somit UP-relevant sind.

6.3.10 Zusammenfassendes Fazit

München als eine der größten Städte in Deutschland verfügt über umfangreiche und vielfältige strategische Planungen, die im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes PERSPEKTIVE MÜNCHEN zusammengefasst werden. In dieses Konzept ist unter anderem der Verkehrsentwicklungsplan einzuordnen, der eine Vorstufe zur Bauleitplanung darstellt. In München ist zu beobachten, dass sehr großen Wert darauf gelegt wird, dass integrierte Planungen erstellt werden, die den gesamtstädtischen Kontext und die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Fachplanungen berücksichtigen.

Der Verkehrsentwicklungsplan zeichnet sich dadurch aus, dass er in engem Verhältnis zur Bauleitplanung und zu Luftreinhalte- bzw. Lärminderungsplanung erstellt wurde. Hingegen wurde ein Manko des VEP darin gesehen, dass bislang die Abstimmung der verkehrlichen Entwicklung im Großraum München mit den Umlandgemeinden noch keine zufrieden stellende Zusammenarbeit ermöglichte.

Während zu Beginn der VEP-Aufstellungsphase noch umfangreiche Zielsysteme erstellt wurden, stellte sich in der weiteren Planungsphase heraus, dass dies nicht zweckdienlich war. Demzufolge wurden die Ziele relativ stark in den Hintergrund gedrängt. Zudem wird in München die Meinung vertreten, dass die Ziele nicht auf VEP-Ebene zu formulieren seien, sondern vielmehr auf Ebene z.B. der Siedlungsentwicklungsplanung. Die geltenden Ziele sind sowohl überkommunal als auch fachübergreifend zu entwickeln und abzuwägen.

Auch bei spezifischen kommunalen Zielen hält sich die Landeshauptstadt zurück und beruft sich auf die allgemein geltenden rechtlichen Vorgaben. Nur dort, wo Grenzwerte fehlen, werden eigene Schwellenwerte erarbeitet. Darüber hinaus existieren verschiedene Leitlinien, die globale Zielrichtungen vorgeben, so z.B. die Leitlinie Ökologie. Sie sind zentrale Bausteine der PERSPEKTIVE MÜNCHEN.

In der PERSPEKTIVE MÜNCHEN wurde festgesetzt, dass eine Evaluierung durchzuführen ist, um die Wirkungen der verschiedenen Leitlinien und Leitprojekte, darunter der VEP, zu überprüfen. Der erste Bericht ist für 2007 vorgesehen. Auch im VEP ist demzufolge vorgesehen, ein Monitoring und Controlling vorzunehmen. Ein konkretes Konzept wurde bislang jedoch nicht entwickelt. In der Bauleitplanung wurde bereits auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ein umfassendes Monitoringkonzept erstellt. Dabei war Ziel, die Verfahrensabläufe zur Überwachung möglichst effektiv und weitgehend standardisiert abzuwickeln. Die stadtinternen Informationssysteme sollen zu diesem Zweck vollständig genutzt und vorrangig auf

Grundlage vorhandener Indikatoren gearbeitet werden. Die Überwachungsergebnisse werden in einer fachlich übergreifenden Arbeitsgruppe ausgewertet. Ein wichtiger Baustein des Monitoringkonzeptes sind die Beschwerden aus der Öffentlichkeit: Die Überwachung der Umweltauswirkungen auf den Menschen sind hier zentraler Anknüpfungspunkt.

Darüber hinaus stellt die Einbeziehung der Bevölkerung in die verschiedenen Planungsprozesse auf unterschiedlicher Ebene eine zentrale Rolle im Münchner Planungsverständnis dar. Dies zeigt sich unter anderem an der umfassenden Beteiligungsstrategie, die im Zusammenhang mit der Aufstellung des VEP durchgeführt wurde. Doch auch in anderen Fachplanungen wird eine engagierte und umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

In München finden sich verschiedene Arbeitskreise und ämterübergreifende Kooperationen, die zu unterschiedlichen Themen arbeiten. Aufgrund der vielen positiven Erfahrungen wird angestrebt, diese auch in Zukunft weiter auszubauen.

Zur Umweltprüfung konnten ebenfalls bereits einige Erfahrungen gesammelt werden. Bislang wurde häufig eine freiwillige Umweltprüfung durchgeführt, die nun durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Pflicht wird. Die Federführung liegt dabei beim Planungsamt, das Referat für Umwelt und Gesundheit bringt dazu Stellungnahmen und Fachbeiträge ein. Zudem wurde in Zusammenarbeit der Referate Stadtentwicklungsplanung, Gesundheit und Umwelt bereits eine Checkliste erarbeitet.

Insgesamt ist die Landeshauptstadt als ein „good-practice“ Beispiel einzuordnen, wenn es darum geht, die Rahmenbedingungen für eine mögliche SUP auf Ebene des VEP zu beurteilen. Zwar sind die Grundlagen für einige wichtige SUP-Bausteine noch weiterzuentwickeln und zu verfeinern, jedoch besteht beispielsweise für die Bürgerbeteiligung keine Notwendigkeit zur Verbesserung.

6.4 Fallbeispiel Rostock

6.4.1 Datengrundlage

Von der Stadt Rostock wurde eine Vielzahl von Plänen, Konzepten und internen Geschäftsanweisungen in schriftlicher Form zur Verfügung gestellt (siehe Tab. 6-3).

Pläne und Programme	inhaltliche Konzepte / Vorgaben	verfahrensbezogene Konzepte / Vorgaben
<ul style="list-style-type: none"> • Integriertes Gesamtverkehrskonzept für die Hansestadt Rostock (IGVK) (Gutachten erstellt von Hamburg-Consult Urbanus = Beschluss der Rostocker Bürgerschaft vom 16.12.1999) • Stadtverträglichkeitsuntersuchung für die Hansestadt Rostock im Rahmen des geplanten Ausbaus der Verbindungsstraße Steintor - Vögenteichplatz - Saarplatz (Gutachten der FGS Forschungs- und Planungsgruppe Stadt & Verkehr, April 1995) • regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg / Rostock, Beschlussfassung, Stand 15. Juli 2005 • LKW-Vorrangnetz Hansestadt Rostock, Abschlussbericht, Oktober 2000 (Gutachten der IVU Traffic Technologies AG) • Flächennutzungsplan, Karte und Erläuterungsbericht, geänderter 1. Entwurf 21. September 2005 • Städtebaulicher Rahmenplan Sanierungsgebiet Stadtzentrum, 1. Fortschreibung, August 1998; Informationsbroschüre zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Mai 1999; internes Abstimmungspapier zur 2. Fortschreibung mit Umweltprüfung, August/November 2005 • Landschaftsplan, Textteil 1996, Kartenteil, Stand 1994 • Bodenschutzkonzept der Hansestadt Rostock, 2000 • B-Plan Nr. 15.W.123 „Ehemaliger Marinestützpunkt Gehlsdorf“ mit Begründung (Stand 13.08.2003) • B-Plan Nr. 15.Wa.135 „Am Melkweg“ - Karten der Entlastungstreckenalternativen • Umweltverträglichkeitsstudie zum B-Plan Nr. 15.Wa.135 „Am Melkweg“ und Nr. 15.W.109 „Rostocker Straße“ (Gutachten der PRO UMWELT & Partner GbR, 19. Dezember 2001) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltqualitätszielkonzept der Hansestadt Rostock (Gutachten der ARGUMENT GmbH), Endfassung Juli 2005 und Beschluss vom 07.09.2005 • Umweltqualitätszielkonzept der Hansestadt Rostock - Arten und Biotopschutz (Gutachten der ARGUMENT GmbH, Januar 2005) • Konzept zum Monitoring von Umweltauswirkungen der Bauleitplanung der Hansestadt Rostock – Abschlussbericht (Gutachten der ARGUMENT GmbH, Januar 2004) • Vereinfachte ökologische Risikoeinschätzung zu geplanten Neu- und Ausbautrassen des Kfz-Verkehrs im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) der Hansestadt Rostock – internes Methodenpapier, Oktober 1997 und zwei Beispiel-Datenblätter • Beispielhafte Bewertungen einzelner Straßenabschnitte im Rahmen des Konzeptes zur Erhöhung der Verkehrsqualität (interne Entwürfe, Sachstand Januar 2006) • Materialien und interne Erläuterungen zum Stand der Lärmminierungsplanung – Sachstand 2005 • Auszug aus der Standardbegründung zum B-Plan der Hansestadt Rostock, Stand Juni 2005 • Standarduntersuchungsrahmen B-Plan – internes Arbeitspapier • Tabellarische Sachstandsübersichten zum Umweltinformationssystem (UIS) des Amtes für Umweltschutz – interner Sachstand 	<ul style="list-style-type: none"> • Organigramm zum Geschäftsverteilungsplan der Hansestadt Rostock, 06. April 2005 • Geschäftsanweisung zum Zusammenwirken der Ämter bei der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der Hansestadt Rostock, 10. Juli 2002 • Geschäftsanweisung zum Geodatenmanagement, 02. Dezember 2004 • Geschäftsanweisung über das Zusammenwirken von Landschaftsplanung und Bauleitplanung, 24. Juni 1998 • Geschäftsanweisung zur Umsetzung der 24. BImSchV sowie der Entschädigung verbleibender Lärmbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich, 14. September 2004 (Grundsätze und Zuständigkeiten für Schallschutzmaßnahmen) • Geschäftsanweisung zum Prüfverfahren kinderfreundliche Stadt, 27. Mai 1999/Januar 2006

Tab. 6-3: Schriftliche Unterlagen der Stadt Rostock

Ergänzend zu den schriftlich vorgelegten Unterlagen wurden mit Vertretern der Stadt Rostock vor Ort Interviews geführt. Diese insgesamt vier Gesprächsrunden wurden vorab vom Umweltamt organisiert:

1. Gespräch mit dem Amt für Umweltschutz,
Thema: UVP, umweltbezogene Beiträge zur Verkehrsplanung, Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung
2. Gespräch mit dem Amt für Stadtplanung, dem Tief- und Hafenbauamt und dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege (anwesend war auch eine Vertreterin des Amtes für Umweltschutz),
Thema: Verkehrsentwicklungsplanung, Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung
3. Gespräch mit dem Tief- und Hafenbauamt (anwesend war auch eine Vertreterin des Amtes für Umweltschutz),
Thema: Verkehrsbezogene Datengrundlagen
4. zweites Gespräch mit dem Umweltamt
Thema: Umweltbezogene Datengrundlagen

6.4.2 Ausgangssituation

Die Hansestadt Rostock besitzt als Kernstadt eines Verdichtungsraumes mit seinen ca. 200.000 Einwohnern eine Stadtverwaltung mit ca. 2.700 Mitarbeitern und einer entsprechend differenzierten Verwaltungsstruktur. Mit der Aufgabenstellung der räumlichen Verkehrs- und Umweltplanung sind im Wesentlichen folgende Ämter befasst:

- Senatsbereich „Bau- und Wohnungswesen“:
 - Amt für Stadtplanung (zuständig für Bauleitplanung)
 - Tief- und Hafenbauamt (zuständig für Verkehrsplanung)
- Senatsbereich „Umwelt, Soziales, Jugend und Gesundheit“:
 - Amt für Umweltschutz (zuständig für UVP, Lärminderungs-/ Luftreinhalteplanung)
 - Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege (zuständig für Landschaftsplanung).

Die Stadt hat im Jahr 1999 seinen aktuellen VEP als sog. „Integriertes Gesamtverkehrskonzept für die Hansestadt Rostock“ (IGVK) aufgestellt. Die damalige Zielsetzung des IGVK bestand insbesondere darin, den im Jahr 1993 nach der Wende vergleichsweise kurzfristig aufgestellten Generalverkehrsplan aufgrund neuer Planungen und Gutachten zu überprüfen. Die Überprüfung war bereits im Generalverkehrsplan 1993 vorgesehen. Sie war erforderlich, da die Verkehrsentwicklungen in Rostock sehr dynamisch verlaufen und das Verkehrsaufkommen stärker als ursprünglich angenommen gestiegen ist. Ein aktueller strategischer Verkehrsplan war auch notwendig, um für verschiedene Projekte öffentliche Fördermittel zu erhalten. Seit 1998 ist eine Stabilisierung der verkehrlichen Entwicklung zu verzeichnen, so dass das bestehende IGVK derzeit immer noch eine gesicherte Planungsgrundlage darstellt.

In Zukunft ist daher davon auszugehen, dass der Optimierung der verkehrlichen Situation im Bestand – insb. im Hinblick auf Stadtverträglichkeit, Lärm- und Schadstoffbelastungen – gegenüber dem Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur eine größere Bedeutung zukommen wird. Als notwendig wird auch angesehen, die Umlandgemeinden stärker in die strategische Verkehrsplanung einzubeziehen als bisher.

Das vorliegende IGVK wurde in Kooperation mit zwei externen Planungsbüros erstellt. Er besteht aus den folgenden vier Teilen und wurde im Rahmen des in Abbildung 6-7 dargestellten Planungsprozesses unter Beteiligung von Interessengruppen, Verkehrunternehmen und Vertretern der Verwaltung der Hansestadt und der Region Rostock erstellt:

- Teil A: Planungsgrundlagen
- Teil B: Szenarien
- Teil C: Verkehrliches Leitbild
- Teil D: Maßnahmen- und Handlungskonzept

Das IGVK berücksichtigt integrativ den Motorisierten Individualverkehr als auch den kompletten sog. Umweltverbund. Als Grundlage für das Maßnahmen- und Handlungskonzept wurden drei Entwicklungsszenarien im Sinne von Maßnahmenbündeln aufgestellt und bewertet. Ausgehend von zwei Grenzszenarien, dem Szenario „Trend“ und dem Szenario „Umwelt“, wurde ein Zielszenario entwickelt. Das Szenario „Trend“ umfasst sowohl Maßnahmen, die den MIV fördern, als auch Maßnahmen, die den Umweltverbund fördern. Im Szenario „Umwelt“ liegt ein deutliches Gewicht auf der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Das Zielszenario versucht, die besonderen Belange der wirtschaftlichen Entwicklung und die Weiterführung der verkehrspolitisch ökologischen Zielsetzung gleichzeitig zu berücksichtigen und stellt insofern einen Mittelweg dar. Für die drei Szenarien wurden im Ergebnis zusammenfassend Auswirkungen auf die Einwohnerentwicklung, das Verkehrsnetz (Netzbelastungen und Modal Split) und die „Stadtverträglichkeit“ (einschließlich einiger Umweltindikatoren) dargestellt. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept wurde schließlich aus dem Zielszenario und dem verkehrlichen Leitbild abgeleitet. Eine Überarbeitung des IGVK wird etwa für das Jahr 2010 angestrebt. Konkrete Planungen gibt es in diese Richtung bislang noch nicht.

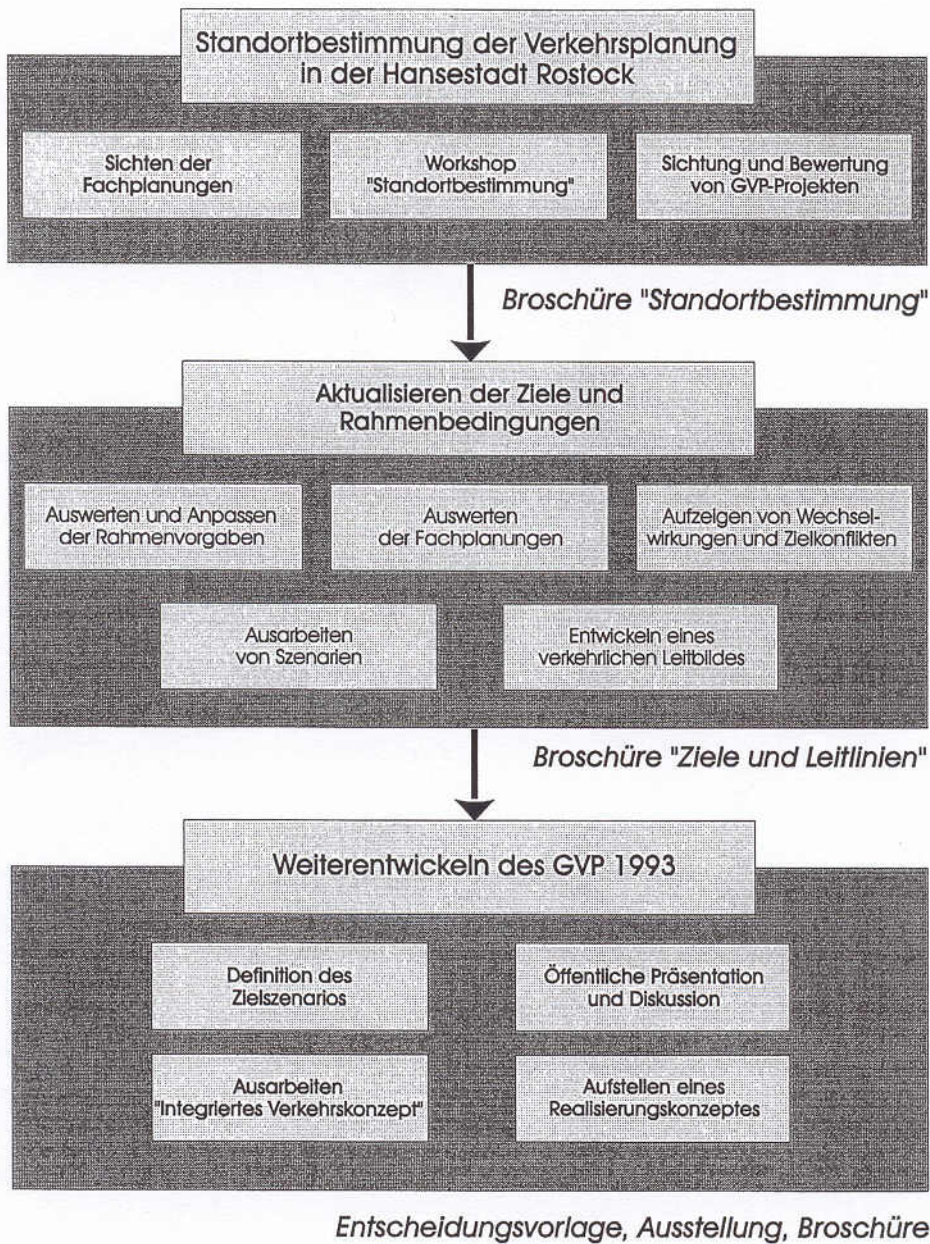


Abb. 6-7 Projekttablauf zum Integrierten Gesamtverkehrskonzept (aus IGVK, Teil A, S. 6)

Der obligatorische Nahverkehrsplan ist in Rostock als regionaler Plan ausgestaltet. Der Regionale Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/ Rostock liegt als Beschlussfassung mit Stand vom 15. Juli 2005 vor. Als weiteres strategisches Verkehrskonzept liegt in der Hansestadt Rostock ein LKW-Führungskonzept, das sog. LKW-Vorrangnetz, vor. Diese Konzeption stammt aus dem Jahr 2000 und baut dementsprechend auf den Vorgaben des IGVK auf. Das LKW-Führungskonzept hat die Zielsetzung, den nach damaliger Prognose weiter zunehmenden LKW-Verkehr in der Stadt gezielt auf möglichst unempfindliche Straßenzüge zu lenken und damit eine Entlastung der Bewohner bei gleichzeitig möglichst reibungsloser Abwicklung des Güterverkehrs zu erreichen. Wesentliche Elemente des LKW-Führungskonzeptes sind das LKW-Vorrangstraßennetz (siehe Abb. 6-8) und das Zielführungskonzept (siehe Abb. 6-9), anhand derer gezielt verkehrsorganisatorische (z.B. Be-

schilderung), straßenverkehrsrechtliche (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Durchfahrtsverbote) und infrastrukturelle Maßnahmen (z.B. Straßenneu- und -ausbau, Fahrbahnerneuerungen) abgeleitet wurden.

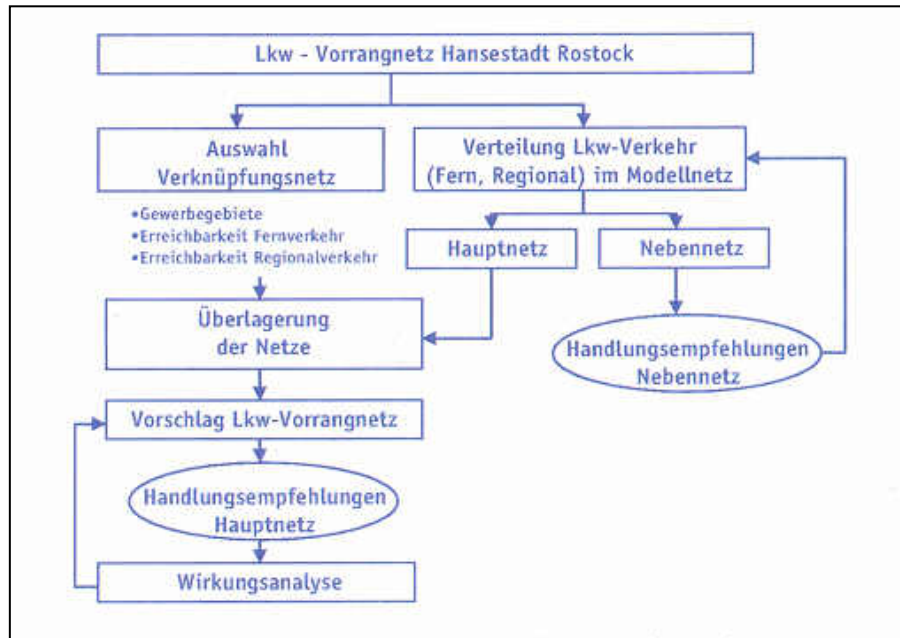


Abb. 6-8: Methodik der Ableitung des LKW-Vorrangnetzes (aus LKW-VORRANGNETZ 2000)

Ein aktueller Flächennutzungsplan befindet sich derzeit in Aufstellung; das Aufstellungsverfahren soll nach derzeitiger Planung der Stadt bis Mitte 2006 abgeschlossen sein, um noch nicht unter die formale Umweltprüfungspflicht des BauGB zu fallen. Die Umweltbelange wurden im Rahmen der Aufstellung des FNP dennoch seitens der Stadtverwaltung im Sinne einer Umweltprüfung untersucht und in den bisherigen Entscheidungsprozess eingebracht.

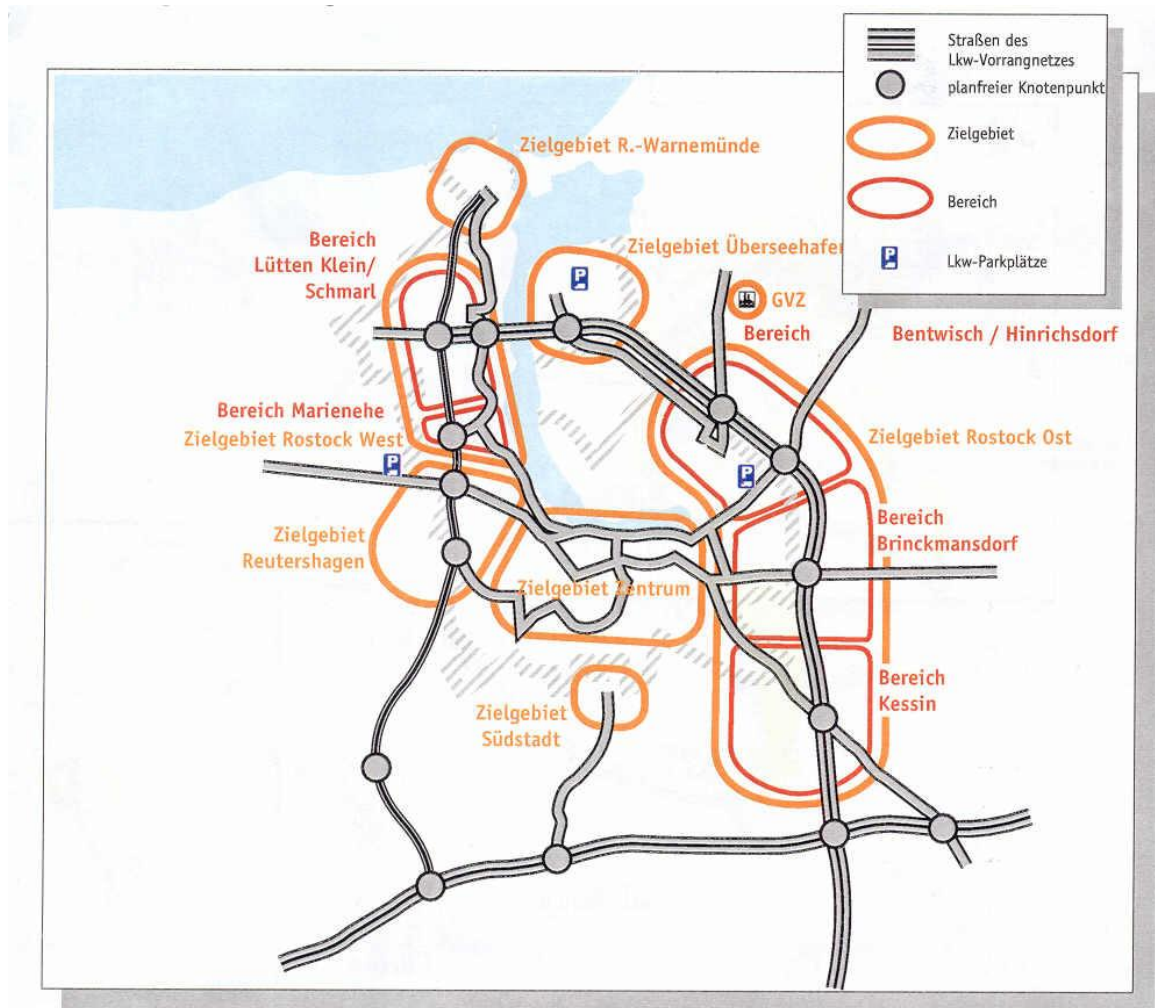


Abb. 6-9: Zielführungssystem – Gebietseinteilung im LKW-Vorrangnetz (aus LKW-VORRANGNETZ 2000)

In der Stadt Rostock liegt ein gesamtstädtisches Lärminderungsprogramm im Sinne eines generellen Leitfadens mit Prioritätensetzungen vor. Einzelne straßenbezogene Lärminderungsplanungen wurden bereits umgesetzt. 2004/ 2005 fand eine intensive Beschäftigung mit dem Thema Geschwindigkeiten statt. Ergebnis ist eine Art Geschwindigkeitsanalyseplan, der im AK „Lärminderungsplanung“ entstanden ist. Die Arbeit wird im AK „Verkehrsqualität“ weitergeführt. Im Rahmen des Ziels der Bürgerschaft, die Verkehrsqualität zu erhöhen, sollen kurzfristige, kostengünstige Maßnahmen zur Einhaltung vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten, eventuell auch Geschwindigkeitsreduzierungen, ergriffen werden. Ziel ist letztlich, dadurch auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Straßen zu verringern. Gleichzeitig laufen erste vorbereitende Arbeiten zur strategischen Lärmkartierung, um die entsprechenden Anforderungen aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. der §§ 47a ff. BImSchG fristgerecht bis zum 30. Juni 2007 (für bestimmte Hauptverkehrsachsen) zu erfüllen. Eine flächendeckende strategische Lärmkartierung steht für Rostock erst bis 30. Juni 2012 an, da es sich um einen Ballungsraum mit weniger als 250.000 Einwohnern handelt. Ein Luftreinhalteplan liegt noch nicht vor, muss aber demnächst aufgrund entsprechender Messergebnisse in der Stadt erstellt werden.

Ein Landschaftsplan liegt aus dem Jahr 1996 (Textteil) bzw. 1994 (Kartenteil) vor. Derzeit

laufen die Planungen für eine Fortschreibung. Ein Verfahren wurde noch nicht eröffnet.

6.4.3 Umweltbezogenes Zielsystem

Gesamtstädtisches Zielsystem

Rostock besitzt ein ausgearbeitetes sog. „Umweltqualitätszielkonzept für die Hansestadt Rostock“ (im Folgenden UQZK) mit Stand Juli 2005. Das UQZK ist Ergebnis des Arbeitskreises Ökologische Bauleitplanung, der seit 2002 an dem Konzept arbeitet und in dem das Amt für Umweltschutz mit den Ämtern 06 (Büro für nachhaltige Stadtentwicklung), 61 (Amt für Stadtplanung), 67 (Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege), 66 (Tiefbauamt) und 82 (Stadtforstamt) zusammenwirkt. Das UQZK wurde im September 2005 von der Bürgerschaft als Handlungsgrundlage für die Verwaltung beschlossen. Das UQZK soll der Stadt eine rechtssichere und umsetzungsorientierte Grundlage geben, um die Anforderungen unkonkreter Vorgaben verschiedener EU-Richtlinien, insb. der SUPRL, der Wasserrahmen- und der Luftreinhaltungsrichtlinien, zu erfüllen. Das Konzept soll insofern u.a. auch für die Erfüllung der Monitoringpflichten im Rahmen der bauleitplanerischen Umwelt- und der fachplanerischen Umweltverträglichkeitsprüfung genutzt werden. Gleichzeitig ist beschlossen worden, dass die Bürgerschaft jährlich über Vollzug und Praxis des UQZK informiert wird, erstmals im September 2006. Das UQZK dient daher auch einer zukünftig jährlich vorzunehmenden statistischen Umweltberichterstattung.

Innerhalb des UQZK werden für insgesamt zwölf umweltbezogene Handlungsfelder Leitlinien, Umweltqualitätsziele und – soweit möglich – quantifizierte Umweltstandards definiert (siehe Abb. 6-10 und Abb. 6-11). Als Ergebnis steht für jedes Handlungsfeld eine Auswahl von konkretisierten Zielen zur Verfügung, deren Erfüllung konkret gemessen werden kann. Dazu wurden die Ziele auch mit dem in Rostock vorhandenen Datenbestand, der derzeit vom Amt für Umweltschutz zu einem einheitlichen Umweltinformationssystem zusammengeführt wird, abgeglichen. Soweit sinnvoll wurden die Ziele auf einen konkreten Zeithorizont bezogen. Teilweise erfolgt eine zeitliche Staffelung für 2010, 2015 und 2020, z.B. in den Handlungsfeldern Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung. Die Ziele nehmen auf gesetzliche Zielvorgaben Bezug und definieren teilweise auch über gesetzliche Vorgaben hinausgehende Anspruchsniveaus. Bei der Luftreinhaltung werden bspw. für den Zeitkorridor bis 2010 die in den Luftqualitätsrichtlinien der EU festgelegten Grenzwerte übernommen und für den Zielkorridor bis 2020 darüber hinaus niedrigere Zielwerte festgelegt. Für die zielkonforme Neuversiegelung trifft das UQZK keine eigenständigen Festlegungen, sondern verweist auf die Flächenausweisung im aktuellen Flächennutzungsplan.

**Umweltqualitätszielkonzept der Hansestadt
Rostock**

Bürgerbeschluss Nr. 0329/05-A vom 06.04.2005

Zielsetzung:

Mit dem Umweltqualitätszielkonzept wurden die Hansestadt Rostock

- vorsorgeorientierte
 - zeitlich und
 - räumlich konkrete
- Entwicklungsabsichten für unterschiedliche
- Handlungsfelder

Vorgelegt. Sie definieren u. a. unbestimmt Rechtsbegriffe und dienen als Abwägungsgrundlage für die Bauleitplanung (Maßstab 1:10.000) sowie als Bewertungsgrundlage für UVP-Verfahren.

Zeitliche Konkretisierung:

Zur Beurteilung der Umweltsituation werden Umweltqualitätsstandards definiert. Sie markieren auf einer Wertskala einen Punkt, der erreicht oder nicht überschritten werden soll.

Arbeitsschritte:

Zusammenstellung vorhandener Daten zur Umweltsituation in der Hansestadt Rostock und Einbindung in ein Geographisches Informationssystem

Aufbau einer Metadatenbank der Umweltdaten als Grundlage für ein rechnergestütztes Umweltinformationssystem

Darstellung der aktuellen Umweltsituation zur Begründung von Umweltzielen
Zusammenstellung, Auswertung und Strukturierung der Zielaussagen
vorhandener Fachkonzepte (Landschaftsplan, Lärminderungsplan, Bodenschutzkonzept etc.)

Entwicklung von nachvollziehbaren Umweltqualitätszielen unter der Berücksichtigung von Rechtsvorschriften, fachwissenschaftlichen Erkenntnissen und Regelwerken

Abstimmung mit den Fachabteilungen und Ämtern
Dokumentation der Umweltqualitätsziele

Handlungsfelder und räumliche Konkretisierung:

Die Umweltqualitätsziele wurden für unterschiedliche Handlungsfelder erarbeitet.

Die räumliche Konkretisierung der Umweltqualitätsziele erfolgte für Teileinheiten der betroffenen Schutzgüter.

Bodenschutz – Bodeneinheiten
Biotop- und Artenschutz – Lebensraumtypen
Luftreinhaltung – Verursachergruppen
Lärmbekämpfung – Aufenthaltsbereiche der Bevölkerung
Stadtklima – Klimatope
Elektromagnetische Felder – Strahlungsquellen
Globales Klima/ Energie – Verursachergruppen
Gewässerschutz – Einzugsgebiete
Grundwasserschutz – hydrogeologische Einheiten
Hochwasserschutz – Überflutungsbereiche
Kommunale Wälder – Waldbehandlungsgruppen
Kreislaufwirtschaft – Stadtbereiche

**Abb. 6-10: Umweltqualitätszielkonzept der Hansestadt Rostock
(eigene Darstellung nach HANSESTADT ROSTOCK)**

Handlungsfelder des Umweltqualitätszielkonzepts der Hansestadt Rostock

Biotop- und Artenschutz

In den Lebensraumtypen der Hansestadt Rostock sollen mindestens 70% der ausgewiesenen Artengruppen vertreten sein.
Die gesetzlich geschützten Biotop sollen einen Mindestabstand zu intensiver Nutzung und zur Bebauung aufweisen.
Die Lebensräume des Biotopverbundsystems sollen nicht weiter als 200m voneinander entfernt sein.

Bodenschutz

Keine Bebauung besonders schutzwürdiger Böden (Niedermoor, organogene Gleye, Strandrohrgley, Podsol über Staugley) plus einem Puffer von 60m um Niedermoor
Neuversiegelung wird im F-Plan festgelegt
Vorsorgewerte für Böden nach Bodenschutz- und Altlastenverordnung

Luftreinhaltung

Zielwerte in Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt			
Zeithorizont	2010	2015	2020
Benzol	5	2,5	<1,3
Partikel PM10	40	20	<20
Stickstoffdioxid	40	20	<20
Stickoxide	30	15	<15

Lärmbekämpfung

Zielwerte für Gesamtlärm in dB(A) für den Tag/ die Nacht			
Nutzungsgebiet	2010	2015	2020
Misch-, Dorf-, Kerngebiete	65/55	65/55	60/50
Wohngebiete	65/55	60/50	55/45
Schutzwürdige Gebiete	65/55	55/45	50/40

Stadtklima

Vorhandensein von Freiflächen mit intensiver Frischluftproduktion
Bedeutung von Flächen für die Frischluftversorgung
Vorhandensein von wichtigen Frischluftbahnen
Geringe Klimatische Belastung der Flächen

Elektromagnetische Felder

1% der Grenzwerte der 26. BImSchV in Wohnungen
25m Abstand von Wohnungen zu niedrigfrequenten Strahlungsquellen
50m Abstand von Wohnungen zu hochfrequenten Strahlungsquellen

Globales Klima/ Energie

Senkung der Kohlendioxid-Emissionen gegenüber 1987 um 50% auf 3,8 Tonnen pro Einwohner und Jahr bis zum Jahr 2010

Gewässerschutz

Gewässergüteklasse II für alle Fließgewässer
Freihaltung von Gewässerschutzstreifen:
200m zur Ostseeküste
100m zur Warnow
7m zu Gräben und Bächen

Grundwasserschutz

Die Grundwasserneubildung muss größer sein als die Grundwasserentnahme
Die stoffliche Belastung soll langfristig die Werte der LAWA sowie der Trinkwasserversorgung erfüllen

Hochwasserschutz

Umsetzung der Hochwasserschutzkonzeption des Landes
B-Pläne bewältigen planerisch den Hochwasserschutz
Ökologisch empfindliche Niederungsgebiete werden freigehalten

Kreislaufwirtschaft

Abfälle pro Einwohner und Jahr in Kilogramm			
Abfallfraktion	2003	2007	2012
Abfälle zur Verwertung	310	328	341
Abfälle zur Beseitigung	238	232	236

Kommunaler Wald

Ziele der Forsteinrichtungsplanung werden durch eine Soll-Ist-Hiebsatzprüfung aller Bestände umgesetzt.
Die Standards des Forest Stewardship Council werden jährlich durch externe Zertifizierer geprüft.
Es werden bis zum Jahr 2008 ca. 500 ha zur Ausweisung von FFH-Gebieten bereitgestellt

Abb. 6-11: Übersicht über die Handlungsfelder des Umweltqualitätszielkonzeptes der Hansestadt Rostock (eigene Darstellung nach HANSESTADT ROSTOCK)

Im Rahmen der Erarbeitung des UQZK wurde zudem ein spezielles Zielkonzept für den Arten- und Biotopschutz erarbeitet. Dieses Zielkonzept definiert eine Liste von Lebensraumtypen und diesen zugeordneten Indikatorarten. Daraus abgeleitet wird im UQZK-Handlungsfeld Arten- und Biotopschutz folgendes Ziel definiert: In jedem Lebensraumtyp und in definierten Teilräumen der Stadt sollen mindestens 70 % der im Zielkonzept für den Arten- und Biotopschutz ausgewählten Artengruppen mit mindestens einer Art vertreten sein. Die Artengruppen sind unter Hinzuziehung des örtlichen Sachverständes als repräsentativ für das Stadtgebiet von Rostock festgelegt worden. Es fehlt allerdings noch eine Überprüfung, ob diese Arten tatsächlich in der Stadt Rostock in signifikanten Vorkommen anzutreffen sind.

Die zwölf Handlungsfelder des UQZK sind bewusst nicht schutzgutbezogen ausgerichtet und bilden die Schutzgüter des UVPG nicht vollständig ab. Dieser Weg wurde beschritten, um Themen, die im Kontext einer stadtweiten Umweltberichterstattung nicht als vorrangig eingestuft wurden, wie etwa den Denkmalschutz oder das Landschaftsbild, nicht aufnehmen zu müssen. Auf eine Vollständigkeit in Bezug auf alle Schutzgüter des UVPG wurde bewusst verzichtet, so dass eine unmittelbare Anwendung im Rahmen des Monitorings für eine Strategische Umweltprüfung zumindest ohne ergänzende Begründung nicht möglich ist.

Für eine Anwendung des UQZK im Bereich der strategischen Verkehrsplanung gibt es noch keine konkreten Konzepte. In den Gesprächen mit der Stadtverwaltung kam zum Ausdruck, dass eine entsprechende Konkretisierung bzw. Modifizierung notwendig wird. Das UQZK soll allerdings eine Basis für alle weiteren Zielkonzeptionen und Monitoringaktivitäten, die sich auf die Bauleitplanung oder spezielle sektorale Planungen beziehen, darstellen. Im Rahmen der Verkehrsplanung wurde u. a. darauf hingewiesen, dass für die Bewertung des Bestandes nicht ohne weiteres Grenzwerte, die für Neu- oder Ausbaumaßnahmen einer Straße festgelegt sind, angewendet werden können. Als generelles Ziel wurde u. a. für den Bestand vorgeschlagen, zumindest keine Steigerung der Belastung zu bewirken. Die parallel laufenden Arbeiten im Arbeitskreis Verkehrsqualität zeigen, dass neben dem UQZK weitere Ansätze zur Umweltbewertung existieren, die langfristig aufeinander abgestimmt werden sollten. Hierfür soll das UQZK eine generelle Basis darstellen. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass sich die Ansätze des UQZK nicht auf alle speziellen und kleinräumigen Fragestellungen übertragen lassen.

Zielsystem und Umweltbelange in der Verkehrsplanung

Um die Grundzüge einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik abzustecken, wurde im Rahmen des IGVK ein differenziertes verkehrliches Leitbild ausgearbeitet. Die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock hatte beschlossen, den Leitbild-Entwurf zu veröffentlichen und das Ergebnis der öffentlichen Diskussion schließlich in das IGVK aufzunehmen. Das Leitbild basiert auf vier Säulen der Rostocker Verkehrspolitik (IGVK, Teil C, S. 4):

- Umweltverträglichkeit (Stadtverkehr muss flächensparend, leise und sauber sein)
- Sozialverträglichkeit (Stadtverkehr muss für alle zugänglich und bezahlbar sein)
- städtebauliche Verträglichkeit (Stadtverkehr muss sich in städtebauliche Strukturen integrieren)
- wirtschaftliche Verträglichkeit (Stadtverkehr muss die wirtschaftliche Entwicklung unterstützen und langfristig finanzierbar sein).

Das Leitbild wird mit elf Kernthesen konkretisiert. Dabei werden die originären Umweltthemen

- Umweltverbund,
- Verkehrsvermeidung sowie
- Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoff- und Lärmbelastung

angesprochen (IGVK, Teil C, S. 4/5). Eine weitergehende Operationalisierung und Überprüfung von Umweltzielen ist im IGVK nicht ersichtlich.

Umweltbezogene Auswirkungsprognosen wurden im IGVK in zweierlei Hinsicht durchgeführt. Zum einen zusammenfassend bezogen auf die drei Szenarien und zum anderen im Rahmen einer sog. vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung (siehe Tab. 6-5) für ausgewählte Neu- und Ausbauprojekte. Im IGVK dokumentiert ist der Vergleich der drei Szenarien und der Ist-Situation anhand weniger Summenindikatoren (IGVK, Teil B, S. 23ff.):

Gesamtlänge der Straßen mit Trennwirkungen	
Energieverbrauch an einem durchschnittlichen Werktag (Bus und Pkw)	
Tägliche Emissionen (Bus und Pkw) von	Stäuben, Schwefeldioxid (SO ₂), Stickstoffoxide (NO _x), Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid (CO),
Tägliche CO ₂ -Emissionen,	
Schallpegel L _{m, N} nach RLS 90 ³² entlang des Hauptverkehrsnetzes	

Tab. 6-4: Summenindikatoren zur Szenariobewertung IGVK

Über diese summarische, auf das jeweilige Gesamtszenario bezogene Betrachtung von Umweltwirkungen hinaus wurden im Zuge der Planung für 20 besonders relevante Neubauprojekte der Verkehrsinfrastruktur (siehe Abb. 6-12) vom Amt für Umweltschutz in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Prüfbögen einer vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung ausgefüllt.

Die vereinfachte ökologische Risikoanalyse besteht im Wesentlichen aus einer

- schutzgutbezogenen, verbal-argumentativen Einschätzung der zu erwartenden Konflikte,
- dreistufigen Bewertung der Konfliktintensität (geringes/ mittleres/ hohes ökologisches Risiko) und
- abschließenden Planungsempfehlung aus Sicht der Umwelt (siehe Tab. 6-5).

³² RLS = Richtlinie für Lärmschutz an Straßen.

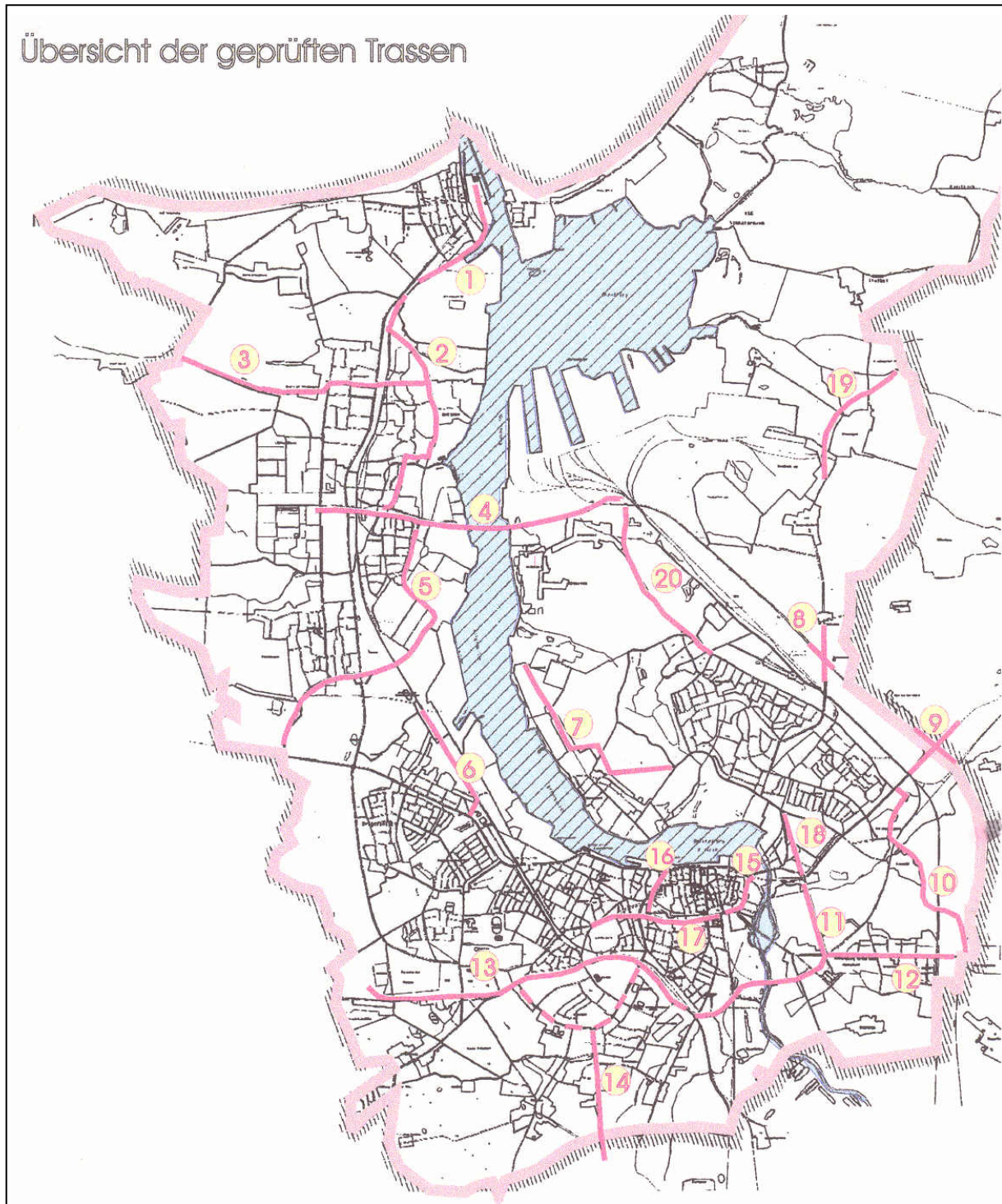


Abb. 6-12: Übersicht über die anhand der „vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung“ geprüften Trassen des IGVK

Die Methodik ist im Detail in einem verwaltungsinternen Papier dokumentiert. Sie basiert nicht auf einem einheitlichen Zielkonzept, sondern bewertet den Eingriff primär ausgehend von der Ist-Situation. Für die Einstufung der Lärmkonflikte wurde auf die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) und die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) Bezug genommen. Bei Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 wurde von einem mittleren, bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV

an bestimmten Immissionsorten von einem hohen Risiko ausgegangen.

Bei negativer Bewertung wurden im Regelfall Detailuntersuchungen – außerhalb des IGVK – nachgeschaltet. Auch ist es vorgekommen, dass parallel zur strategischen Planung im Rahmen des IGVK projektbezogene Planungen durchgeführt wurden, so dass die Untersuchungsergebnisse in den IGVK-Prozess einfließen konnten. Diese Gemengelage aus einer übergreifenden strategischen Planung und parallel laufenden Projektplanungen ist durchaus typisch und tritt häufig auf.

Die Empfehlungen der vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung des Amtes für Umweltschutz und des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege sind vom Tief- und Hafenbauamt als Träger des IGVK zur Kenntnis genommen worden. Auch bei aus Umweltsicht kritischen Projekten haben die Aussagen der ökologischen Risikoeinschätzung jedoch in der Regel nicht dazu geführt, dass auf einzelne Projekte verzichtet wurde oder sie wesentlich modifiziert wurden. Dies liegt u.a. daran, dass der IGVK ohnehin keine abschließenden Projektentscheidungen zu treffen hat und auch die genaue Lage der Linien der Verkehrsinfrastrukturprojekte erst auf einer späteren Planungsebene ermittelt wird. Die Ergebnisse der ökologischen Risikoeinschätzung sind daher insbesondere auch beim Screening für die später anstehende Projektplanungsphase eingeflossen und bildeten dort eine fachlich fundierte Grundlage.

Nach Aussage der beteiligten Ämter der Stadt Rostock hat sich die gewählte Vorgehensweise prinzipiell bewährt. Der Prüfbogen ist mittlerweile ein akzeptiertes Bewertungsinstrument. Er kann aus heutiger Sicht nach Einschätzung des Amtes für Umweltschutz in ähnlicher Form auch bei der Fortschreibung des IGVK angewendet werden. Dabei wäre jedoch eine Abstimmung mit dem mittlerweile vorliegenden UQZK der Hansestadt Rostock notwendig. Außerdem wird eine gleichzeitige Ausrichtung auf den aktuellen Schutzgüterkatalog des UVPG als sinnvoll angesehen. Grundsätzlich ist es aber noch offen, ob eine entsprechende Vorgehensweise für die Fortschreibung des IGVK gewählt wird. Gedacht wird auch an eine modifizierte Vorgehensweise, die sich noch stärker auf besonders betroffene Untersuchungsschwerpunkte konzentriert. Zu berücksichtigen ist dabei, dass in Rostock wie in anderen Städten die finanziellen Spielräume enger werden und das bisherige Vorgehen zumindest für die Ebene des IGVK nur eingeschränkte Resonanz gefunden hat.

Tab. 6-5: „Vereinfachte ökologische Risikoeinschätzung“ – Beispiel „Westtangente“

Bezeichnung des geplanten Vorhabens	Planungsstand			Zielkonzeption für das Plangebiet	Kurzbeschreibung der Situation der vorhandene Nutzung	Risikopotenzial							umweltfachliche/naturschutzfachliche Einschätzung	Untersuchungserfordernis/ Empfehlung für die weitere Planung		
	zur Darst. im F-Plan vorgesehen	im GVP bereits dargestellt	zur Festleg. im VEP vorgesehen			Boden	Grundwasser	Oberflächenwasser	Klima/Lufthygiene	Arten/Lebensgemeinschaften	Landschafts/Ortsbild	Wohn-/Wohnumfeldqualität			Kulturgüter	
Trasse 16 „Westtangente“ (Verbindung Schröderplatz-Warnowufer) Länge ca. 750 m Belegung ca. Szenario A: 2000 Kfz/d (?) Szenario B: 7000 Kfz/d Untersuchung von zwei Varianten: a) westlich Fischerbasion (Vorzugsvarianten) der Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanung b) östlich Fischerbasion	X	X	X	zur Festsing. im VEP vorgesehen	Vorsorgeum für die Entwicklung der Natur und Landschaft: Entwicklung der Grünverbindung zwischen Warnowufer auf Höhe Schröderplatz Querung einer für die Erholung bedeutenden Wegeverbindung, entlang des Grünzuges ebenfalls für die Erholung wichtige Wegeverbindung Trassenverlauf in einem Bereich mit herausragender Erholungsfunktion Erhaltung und Verbesserung der Vorgärten westlich der Fischerbasion RGS: städtebauliche Neuordnung östlich der Fischerbasion	vorhandene Wegebeziehung vom Schröderplatz bis Beim Grünen Tor führt durch Grünanlage mit Eiscafé im O Radiologische UNI-Klinik Var. a) im Einschnitt gelegener Garagenkomplex und Hausgärten Var. b) bestehende zweispurige Straße zur B 105; Parkplatz Fischerbasion: Überreste historischer Wallanlagen mit starker Geländedynamik und hohem Grünanteil	anthropogene Aufschüttungen über Geschiebemeigel; kann als Humuspararendzina mit hohen technologischen Anteilen (Glas, Keramik, Ziegel) angesprochen werden, stark lehmig Var. a): unversiegelt keine Vorbelastung bekannt hohes Risiko Var. a): aufgrund hoher Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung und Schadstoffeintrag mittl. Risiko Var. b): im Bereich Fischerbasion vorhandene Versiegelung	unbedeckter GW-Leiter unter organogenen Bildungen GW-Strömung in Richtung Warnow GW-Neubildungsrate 70 mm/a GW nicht geschützt gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen GW vorbelastet gegenüber Schadstoffeintrag und Flächenversiegelung mittl. Risiko: Schadstoffeintrag und Flächenversiegelung hoher Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung und Schadstoffeintrag	nicht vorhanden westlich der Fischerbasion vorronier Vorfluter Gewässergüte II (gering vorbelastet)	Stadtclimatop mäßiger Luftaustausch und Schadstoffanreicherung hohe Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen von Grünanlagen Fischluftbad gegenüber Fischerbasion- Wallanlagen mit hoher Bedeutung für die Durchlüftung der Innenstadt hohes Risiko: gegenüber Veränderungen der Grünanteile sowie Zerschneidung/Verlärnung und Belastung der Frischluftbahn mittl. Risiko: gegenüber Schadstoffeintrag und Flächenversiegelung	im Trassenverlauf Gehölzstrukturen von Büschen bis zu Altbäumen (ca. 75), v. a. westlich der Wallanlagen ausgeprägter Bestand; östlich Zierrasen Vorkommen geschützter Arten, v. a. im Klinikbereich (Fledermäuse); insgesamt hohe Lebensraumbedeutung für Vögel und Kleinstäuger als Nahrungs- und Rückzugsraum mittl. Risiko: gegenüber Veränderungen der Grünanteile sowie Zerschneidung/Verlärnung und Belastung der Frischluftbahn Var. a): gegenüber Verlärmung und Verschneidung bzw. Verlust von Erholungsräumen (Pegell ca. 65 dB(A), Schadensmissionen im 10m-Bereich der Trasse mit inanspruchnahmen geringes Risiko: gegenüber Verlärmung und Verschneidung bzw. Verlust von Erholungsräumen (Pegell ca. 65 dB(A), Schadensmissionen im 10m-Bereich der Trasse mit inanspruchnahmen mittl. Risiko: gegenüber Verlärmung und Verschneidung bzw. Verlust von Erholungsräumen (Pegell ca. 65 dB(A), Schadensmissionen im 10m-Bereich der Trasse mit inanspruchnahmen Var. b)	stark prägende Gehölzbestände und Grünstrukturen; nach O durch Hochhaus, Parkplatz und Straßenvorbelastung mittl. Risiko: bei beiden Varianten gegenüber Überformung eines talartigen Grünraumes sowie erlebniswirksamer Grünstrukturen hohes Risiko: gegenüber Verlärmung und Verschneidung bzw. Verlust von Erholungsräumen (Pegell ca. 65 dB(A), Schadensmissionen im 10m-Bereich der Trasse mit inanspruchnahmen mittl. Risiko: gegenüber Verlärmung und Verschneidung bzw. Verlust von Erholungsräumen (Pegell ca. 65 dB(A), Schadensmissionen im 10m-Bereich der Trasse mit inanspruchnahmen Var. b)	Wohn-/Wohnumfeldqualität Wohnen an angrenzender Haagestraße (Wohnnutzung und Hausgärten) hohe Wohnumfeldfunktion aufgrund der Grünanlage, Grünverbindung und Wegebeziehung mit besonderer Erholungsfunktion hohe Empfindlichkeit im Klinikbereich gegenüber Lärm hohes Risiko: gegenüber Verlärmung und Verschneidung bzw. Verlust von Erholungsräumen (Pegell ca. 65 dB(A), Schadensmissionen im 10m-Bereich der Trasse mit inanspruchnahmen mittl. Risiko: gegenüber Verlärmung und Verschneidung bzw. Verlust von Erholungsräumen (Pegell ca. 65 dB(A), Schadensmissionen im 10m-Bereich der Trasse mit inanspruchnahmen Var. b)	Kulturgüter	gesamter Bereich der Fischerbasion als Flächendenkmal geschützt mit sehr hohem Bestandswert hohes Risiko: gegenüber Überformung historischer Topographie	Ablehnung des geplanten Ausbaus, mindestens jedoch: UVS mit detailliertem Variantenvergleich, auch zu technischen Lösungen (z.B. Tunnel) Planung muss auch auf östlichen Bereich der Fischerbasion erweitert werden (hier kann vorhandene Trasse genutzt werden) maximal zweispuriger Ausbau Begrünung des Straßentraumes

Auf Initiative der Bürgerschaft aus dem Januar 2005 wurde ein Arbeitskreis Verkehrsqualität mit dem Auftrag eingerichtet, ein Konzept zur Erhöhung der Verkehrsqualität zu erstellen. Dazu wird zunächst für die derzeit relevanten Straßenabschnitte, für welche Maßnahmen angedacht sind, eine Bestandsaufnahme vorgenommen. Diese bewertet jeweils die Verkehrsqualität und soll dazu dienen, Prioritäten für zukünftige Maßnahmen zu definieren. Die zugrunde gelegte Kriterienliste beinhaltet unter dem Begriff der „Umfeldverträglichkeit“ auch Umweltaspekte, nämlich die Kriterien Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen (siehe Tab. 6-6). Explizite Zielstellungen und -niveaus, aus denen sich die Bewertung ableitet, wurden bisher dazu nicht entwickelt. Die Bewertung einzelner Straßenabschnitte wird vierstufig vorgenommen. Das Kriterium Verkehrssicherheit wird gegenüber den anderen Kriterien dreifach gewichtet und im Ergebnis erfolgt eine nutzwertanalytische Verknüpfung zu einem Gesamtwert der Verkehrsqualität (0-100 % Kriterienerfüllung) für den jeweiligen Abschnitt.

Auch bei der Erstellung des LKW-Vorrangnetzes der Hansestadt Rostock wurden Umweltbelange berücksichtigt, um eine der beiden zentralen Zielsetzungen des Konzeptes, nämlich die Verminderung der Belastungen der Einwohner der Hansestadt durch den LKW-Verkehr in sensiblen Stadtbereichen, zu erreichen. Dazu wurden für den Analyse-Istfall, den Prognose-Nullfall und das LKW-Vorrangnetz (mit und ohne Tempo 30 nachts),

- Lärmimmissionsberechnungen nach Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS 90 und
- Luftschadstoffimmissionsberechnungen für Ruß und Benzol

durchgeführt sowie insbesondere für eine Auswahl sensibler Straßenabschnitte ausgewertet. Dabei wurde primär eine vergleichende Bewertung der unterschiedlichen Planfälle mit der Ist-Situation und dem Prognose-Nullfall vorgenommen. Auf einen Abgleich mit vorhandenen Grenz- oder Zielwerten wurde verzichtet.

Bewertungskriterien	Kategorie:	Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen	Anliegerstraßen (AS)
Verkehrssicherheit		---	---	---
keine Unfallhäufungen		1	1	1
Einhaltung der zul. Geschwindigkeit		1	1	1
Angemessene Straßenraumgestaltung		0,5	1	1
ausreichende Sichtverhältnisse		1	1	0,5
Verkehrsablauf		---	---	---
ausreichende Leistungsfähigkeit		1	1	0
Gleichmäßiger Verkehrsfluss		1	1	0,5
Geringe Wartezeiten für Kfz		1	1	0
Geringe Wartezeiten für Fußg. und Radf.		0,5	1	1
minimale Wartezeiten für ÖPNV		0,5/1 *	1/2 **	0,5
Umfeldverträglichkeit		---	---	---
Geringe Betroffenheit durch Lärm		0,5	1	1
Geringe Betroffenheit durch Abgase		1	1	1
Geringe Betroffenheit durch Erschütterungen		0,5	1	1
Straßenraumgestaltung		---	---	---
Geringe Trennwirkung		0,5	1	1
Charakter entspricht dem Gebiet		1	1	1
Angemessene funktionelle Gestaltung		1	1	1
Baulicher Zustand		---	---	---
geringer Instandsetzungsbedarf		1	1	0,5
keine baulichen funktionellen Mängel		1	1	0,5
keine Mängel an verkehrstechn. Einrichtungen		1	1	1

*) Quer-/ Längsverkehr

**) Regelfall/ Hauptachse des ÖPNV

Tab. 6-6: Bewertungskriterien und Gewichtungsfaktoren des Arbeitskreis Verkehrsqualität der Hansestadt Rostock (Arbeitsstand 01/2006)

6.4.4 Monitoringsystem

Gesamtstädtische Umweltberichterstattung

Die gemäß Bürgerschaftsbeschluss vorgesehene jährliche Umweltberichterstattung für die gesamte Stadt greift direkt auf das UQZK zurück und bezieht sich daher auf dieselben zwölf Handlungsfelder. Ein entsprechender Bericht wird erstmalig im September 2006 vorgelegt und soll danach jährlich aktualisiert werden. Der Bericht ist nicht zu ausführlich anzufertigen, sondern soll eine möglichst automatisierte Fortschreibung ermöglichen und auch im Internet zugänglich gemacht werden. Für die Umweltberichterstattung sollen weitgehend die zentral verwalteten Geodaten der Stadt und das in Aufbau befindliche Umweltinformationssystem

des Amtes für Umweltschutz genutzt werden. Aufgrund der auch in Rostock vorhandenen finanziellen Zwänge soll die Umweltberichterstattung möglichst keine zusätzlichen Kosten hervorrufen.

Neben dieser neu konzipierten medienübergreifenden Umweltberichterstattung, die in einem ämterübergreifenden Arbeitskreis entwickelt wurde, gibt es derzeit noch keine abschließende Konzeption zur Integration sämtlicher Monitoringaktivitäten, die als Pflichtaufgabe in verschiedensten Bereichen, u.a. in Rahmen der Lärminderungsplanung oder der bauleitplanerischen Umweltprüfung anstehen. Letztlich verantwortlich für den statistischen Umweltbericht ist das Amt für Umweltschutz. Für konkrete planbezogene Monitoringmaßnahmen sind dagegen die jeweils planenden Ämter verantwortlich. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Umweltamt, um die Monitoringmaßnahmen möglichst direkt aus dem UQZK abzuleiten. Nicht ausgeschlossen ist allerdings, dass zusätzliche, planspezifische Monitoringsmaßnahmen vorgesehen werden. Vom Amt für Umweltschutz wird angestrebt, dass zu einem späteren Termin eine Harmonisierung von Monitoringaktivitäten erfolgt, wenn entsprechende Aktivitäten zur Umsetzung anstehen. Bislang haben die meisten der Fachplanungen noch keine konkreten Überlegungen zu Monitoringkonzepten angestellt.

Verkehrsentwicklungsplanung

Bei der Aufstellung des IGVK 1999 wurde der alte Generalverkehrsplan von 1993 nicht systematisch ausgewertet und in Bezug auf seine Schlussfolgerungen im Sinne eines Monitorings überprüft. Ein verkehrsbezogenes Monitoring findet aber anhand von (überwiegend manuellen) Verkehrszählungen sowie anhand der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“, dem so genannten SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) der Technischen Universität Dresden statt. Die Verkehrszählungen beziehen sich auf ca. 200 manuellen Knotenzählstellen (jährliche Zählung von etwa 50 Zählstellen, so dass ein vierjähriger Rhythmus entsteht). Darüber hinaus werden ca. 20 automatische Induktions-Dauerzählstellen betrieben, jedoch nur zeitweise und selektiv bei konkretem Bedarf aktiviert.

Derzeit wird ein Sachstandsbericht zum Zustand ausgewählter Straßenabschnitte vom Arbeitskreis Verkehrsqualität erstellt. In diesem Rahmen werden die durchgeführten Maßnahmen nach bestimmten Kriterien bewertet (s.o. unter Zielsystem). Diese aktuelle Analyse der Verkehrsqualität bestimmter Straßenzüge mit besonderem Problempotenzial stellt ebenfalls eine Art Monitoring der Umsetzung und der Auswirkungen des IGVK dar. Das bisher erarbeitete Kriteriengerüst könnte weiterentwickelt werden und auch als Bewertungsgerüst im Rahmen der Fortschreibung des IGVK Anwendung finden. Eine Abstimmung der methodischen Vorgehensweise findet über E-Mail mit den anderen fachlich betroffenen Ämtern statt, so dass dem Amt für Umweltschutz auch ermöglicht wird, aus der Perspektive des UQZK fachliche Hinweise zu geben.

Für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Außenbereich können nach Auffassung des Amtes für Umweltschutz auch die Ergebnisse der Prüfbögen der vereinfachten ökologischen Risikoanalyse (s.o.), die bereits bei Aufstellung des IGVK angewendet wurden, zur Ableitung von Monitoringmaßnahmen Verwendung finden. Darüber hinaus soll eine summerische Betrachtung von Umweltauswirkungen infolge des Planvollzugs anhand ausgewählter Indikatoren, z.B. der versiegelten Flächen, erarbeitet werden. Hierzu gibt es aber noch keine abschlie-

Bende Konzeption. Angestrebt wird allerdings, ein solches systematisches Monitoring primär im Zuge der Neuaufstellung des strategischen Verkehrsplans und damit als Teil der dann anstehenden Problemanalyse mit Überprüfung der ursprünglichen Planaussagen des vorlaufenden Plans durchzuführen.

Bauleitplanung

Die Hansestadt Rostock besitzt ein „Konzept zum Monitoring von Umweltauswirkungen in der Bauleitplanung der Hansestadt Rostock“ (Stand Januar 2004), welches von einem privaten Planungsbüro erarbeitet worden ist. Das Konzept bezieht sich gezielt auf die Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung) und soll als Grundlage dienen, den Verpflichtungen des § 4c BauGB nachzukommen, d.h. Überwachungsmaßnahmen im Rahmen der bauleitplanerischen Umweltprüfung zu konzipieren und durchzuführen.

Das Konzept ist teilweise zeitlich parallel und sinnvollerweise vom gleichen Planungsbüro erarbeitet worden wie das UQZK. Beide Konzepte beziehen sich daher aufeinander bzw. sind inhaltlich kompatibel. Während sich das UQZK bewusst auf typische Handlungsfelder der umweltbezogenen nachhaltigen Entwicklung bezieht, ist das Monitoringkonzept für die Bauleitplanung auf die Umweltschutzgüter des UVPG bzw. des BauGB ausgerichtet. Die Themen „Globales Klima“, „Elektromagnetische Wellen“ und „Kreislaufwirtschaft“ sind dabei für die Ebene der Flächennutzungsplanung bewusst ausgeklammert worden, da sich diesbezügliche Auswirkungen aus den Darstellungen im FNP nicht konkret ableiten lassen (siehe ARGUMENT GmbH 2004, S. 23).

Das Monitoringkonzept basiert auf einer gezielten Auswahl von schutzgutbezogenen Indikatoren, die anhand einer Analyse bestehender Indikatorensysteme in anderen Städten und der spezifischen Datenlage und Anforderungen der Stadt Rostock zusammengestellt wurden (siehe Tab. 6-7). Die Auswahl der Indikatoren, die getrennt für die FNP- und B-Planebene definiert wurden, wurde mit dem Amt für Umweltschutz und dem Amt für Stadtgrün abgestimmt. Neben dem reinen Indikator wurde auch der Bezug zu einem geeigneten Umweltqualitätsziel entsprechend dem UQZK der Stadt Rostock sowie zur notwendigen Datengrundlage und den Erhebungsmethoden hergestellt. Zudem kam es zu einer Benennung des jeweils zuständigen Amtes. Insgesamt wurde der Ansatz verfolgt, keine zusätzlichen Erhebungen vorzusehen, sondern auf bestehende Aktivitäten und Monitoringpflichten zurückzugreifen.

Die Stadt Rostock orientiert ihren Monitoringansatz gemäß § 4c BauGB primär an dem Merkmal der Erheblichkeit der prognostizierten Umweltauswirkungen. Es werden all diejenigen Umweltauswirkungen als relevant für die Überwachung im Rahmen der bauleitplanerischen Umweltprüfung angesehen, die als „erheblich“ eingestuft werden. Eine „erhebliche“ Umweltauswirkung besteht dann, „wenn eine langfristige nachhaltige Veränderung des Umweltzustandes eines Schutzgutes zu erwarten ist. Dies ist insbesondere bei Verschlechterungen dann gegeben, wenn die Umweltstandards des jeweiligen Schutzgutes überschritten werden.“ (ARGUMENT GmbH 2004, S. 19).

Schutzgutbereich	Indikatoren für die Flächennutzungsplanung	Indikatoren für die Bauleitplanung
Mensch – Lärm	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Einwohner pro Lärmklasse nach den Standards des UQZK 	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Einwohner pro Lärmklasse nach den Standards des UQZK
Pflanzen / Tiere	<ul style="list-style-type: none"> Bewertungszahl des Biotopverbundes (Erfüllungsgrad bzgl. „idealem Biotop-Verbundsystem“ für die Stadt Rostock) 	<ul style="list-style-type: none"> Flächenanteil der Biotope mit Vorkommen der Zielarten
Boden – Überplanung/ Versiegelung	<ul style="list-style-type: none"> Neuversiegelung insgesamt, Neuversiegelung empfindlicher Böden 	<ul style="list-style-type: none"> Neuversiegelung insgesamt Neuversiegelung empfindlicher Böden
Boden – Stoffeintrag	<ul style="list-style-type: none"> Standards gemäß UQZK 	<ul style="list-style-type: none"> Standards gemäß UQZK
Oberflächengewässer – Überbauung/ Versiegelung	<ul style="list-style-type: none"> Meter überplanter Gewässer 	<ul style="list-style-type: none"> Meter überplanter Gewässer Meter überplanter renaturierter Gewässer
Oberflächengewässer - Stoffeintrag	<ul style="list-style-type: none"> Standards gemäß UQZK 	<ul style="list-style-type: none"> Standards gemäß UQZK
Grundwasser	<ul style="list-style-type: none"> Anteil versiegelte Fläche 	<ul style="list-style-type: none"> Anteil versiegelte Fläche
Hochwasserschutz	<ul style="list-style-type: none"> Anteil überbauter Fläche in den Niederungsgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> Anteil überbauter Fläche in den Niederungsgebieten
Luft	<ul style="list-style-type: none"> Konzentration von NOX, Benzol und PM 10 	<ul style="list-style-type: none"> Konzentration von NOX, Benzol und PM 10
Klima	<ul style="list-style-type: none"> (Neu-)Versiegelung Anteil überplanter Klimatope Anzahl beeinträchtigter Luftleitbahnen 	<ul style="list-style-type: none"> (Neu-)Versiegelung Anteil überplanter Klimatope Anzahl beeinträchtigter Luftleitbahnen
Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> Flächenanteil betroffener Vorsorgegebiete Flächenanteil betroffener Vorrangräume 	<ul style="list-style-type: none"> Anteil erheblich betroffener Gebiete Flächenanteil gering betroffener Gebiete
Kultur- und Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl beeinträchtigter Kulturgüter 	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl erheblich beeinträchtigter Kulturgüter Anzahl gering beeinträchtigter Kulturgüter

Tab. 6-7: Übersicht über die Indikatoren des Monitoringkonzeptes für die Bauleitplanung (nach ARGUMENT GmbH 2004)

Als Arbeitshilfe zur Ermittlung relevanter, d.h. erheblicher Umweltauswirkungen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung enthält das Monitoringkonzept eine Matrix mit einer Erstein-schätzung erheblicher Umweltauswirkungen, die von den typischen Flächennutzungskatego-rien des FNP ausgehen können (siehe Abb. 6-13). Die Erstein-schätzung legt dabei eine „worst case“-Annahme zugrunde, d.h. im Einzelfall ist zu prüfen, ob die konkrete Planung tatsächlich entsprechende erhebliche Auswirkungen verursacht. Eine weitergehende Ein-grenzung derjenigen Umweltauswirkungen, die im Sinne des § 4c BauGB „unvorhergese-hen“ sind, d.h. deren Prognose mit einer besonderen Prognoseunsicherheit belegt ist, erfolgt nicht.

Schutzgut		Mensch: Lärm		Tiere und Pflanzen			Boden		Oberflächengewässer		Grundwasser		Hochwasser		Luft		Klima		Landschaftsbild		Kultur – und Sachgüter	
		Verkehrslärm	Gewerbelärm	Überplanung	Vernetzung	Räumliche Nähe	Versiegelung	Stoffliche Belastung	Überbauung	Stoffliche Belastung	Versiegelung	Stoffliche Belastung	Gesundheit	Stoffaustag	Luftschadstoffe	Versiegelung, Barriere	Visuelle Auswirkungen	Überplanung	Wirkungsbereich			
Wohnbauflächen	Reihen-/Einzelhäuser	-		+	○	○	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	+	○			
	Mehrfamilienhäuser	-		+	○	○	○	-	-	-	○	-	○	-	-	○	○	+	+			
Gemischte Bauflächen	Mischgebiete	○		-	+	+	○	-	-	-	○	-	○	-	-	○	+	+	+			
	Kerngebiete	+	○	-	+	+	+	-	-	-	+	-	○	-	○	+	+	+	+			
Gewerbliche Bauflächen	Gewerbegeb.	+	+	+	+	+	+	+	○	○	+	○	○	+	○	+	+	+	+			
	Industriegeb.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○	○	+	+	+	+	+	+			
Gemeinbedarfsflächen		○		○	○	○	+	-	-	-	+	-	○	-	-	○	○	+	+			
Sonderbauflächen	Hafen	+	+	+	+	+	+	+	+	○	+	-	○	+	+	+	+	+	+			
	Wissenschaft	○	-	+	+	+	○	-	-	-	○	-	○	-	-	○	○	+	+			
	Windkraft	-	+	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	○			
	Yachthafen	○	○	+	○	+	+	+	-	+	-	-	○	○	-	-	○	+	+			
Verkehrsflächen		+		+	+	+	+	○	+	○	○	○	-	-	+	+	○	+	+			
Grünflächen (überwiegend positive Auswirkungen)	Hoher			+	+	+	-	-	-			-	-	-	+	+	○	○	○			
	Mittlerer			+	+	+	-	-	-			○	-	-	+	+	○	○	○			
	Niedriger Vegetationsbestand			+	+	+	-	-	-			-	-	-	+	+	-	-	-			

+ erhebliche ○ mittlere – geringe Auswirkungen,
freigelassene Felder : im Zusammenhang mit der Planung nicht relevant

Abb. 6-13: Matrix zur Bestimmung erheblicher Umweltauswirkungen auf der Ebene des FNP (aus ARGUMENT GmbH 2004, S. 22)

Das vorgestellte Monitoringkonzept stellt den fachlichen Vorschlag des Amtes für Umweltschutz dar. Eigenständige Überlegungen des Amtes für Stadtplanung zum Monitoring waren nicht erforderlich, da das Monitoringkonzept gemeinsam mit den Ämtern im Arbeitskreis Ökologische Bauleitplanung entwickelt wurde. Ein Beschluss zur Anwendung des beschriebenen Konzeptes auf den neu aufgestellten FNP steht noch aus. Entscheidend dürfte hier sein, ob der FNP noch nach altem BauGB oder nach neuem BauGB rechtskräftig wird.

Lärminderungsplanung / Luftreinhalteplanung

Ein Monitoring in Bezug auf die Lärminderungsplanung erfolgt im Rahmen der Aktualisierung des Schallimmissionsplanes, welche aufgrund des großen organisatorischen wie finan-

ziellen Aufwandes jedoch nur in größeren zeitlichen Abständen (1994, 1998, danach nur für Teilbereiche) vorgenommen wird. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie wird eine flächendeckende Lärmkartierung spätestens bis zum Jahr 2012 für die Hansestadt Rostock zu erstellen sein und dann im 5-Jahre-Rhythmus aktualisiert werden. Das Monitoringkonzept muss an den sich weiterentwickelnden Wissensstand angepasst werden. Im Bezug auf den VEP und den LP sind die Überlegungen dazu noch nicht abgeschlossen.

Begleitend zur Umsetzung einzelner Lärminderungsmaßnahmen wurden bislang sowohl Verkehrslärberechnungen als auch –messungen vorgenommen (Vorher/ Nachher-Untersuchungen). Lärmmessungen werden vom Vertreter des Amtes für Umweltschutz allerdings kritisch gesehen, da Probleme mit der Repräsentativität auftreten, vergleichbare Messungen zu aufwändig wären und alle bestehenden Richtlinien von einer Lärmberechnung zu planerischen Zwecken ausgehen. Als fachlich wünschenswert werden Haushaltsbefragungen zum subjektiven Lärmempfinden eingestuft. Dies sei aber auch problembehaftet, da davon auszugehen ist, dass sich Anwohner schnell an eine verbesserte Situation gewöhnen und in der Folge zunehmend anspruchsvoller werden. Man würde also bei mehrjährigen Befragungen vermutlich keine vergleichbaren Ergebnisse erzielen.

In Bezug auf Luftschadstoffe existieren insgesamt drei Messstellen, von denen eine jedoch nur zeitlich befristet an einer Hauptverkehrsstraße eingerichtet wurde. Daneben existiert eine flächendeckende Untersuchung zur Luftqualität im Stadtgebiet, die 1994 vom Land Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt wurde und eine Rasterauflösung von 1km x 1km aufweist.

Als Grundlage für eine Ersteinschätzung und weitergehende Analysen der Lärm- und Schadstoffbelastungen lassen sich darüber hinaus auch die regelmäßigen Verkehrszählungen verwenden.

Landschaftsplanung

Ein eigenes Monitoringkonzept für die Landschaftsplanung existiert nicht. Das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege hat sich allerdings an dem UQZK und dem Monitoringkonzept für die Bauleitplanung des Amtes für Umweltschutz beteiligt. In diesem Kontext gibt es einen kontinuierlichen Diskussionsprozess insbesondere über die Zielkonzeption bzw. die Indikatoren zum Handlungsfeld Arten- und Biotopschutz. Das Amt für Stadtgrün sieht teilweise grundsätzliche Probleme in der Definition einfacher Indikatoren für die Artenvielfalt, da aufgrund der hohen Variabilität ihres Vorkommens (Abhängigkeiten teilweise unbekannt, starke natürliche Populationsschwankungen) jährlich erhobene Daten schwer zu interpretieren seien.

6.4.5 Alternativenprüfung

Im IGVK wurden drei Alternativszenarios berücksichtigt (starke Entwicklung des MIV; Umweltszenario, Zielszenario als vermittelndes Szenario, siehe Kap. 0). Eine formalisierte und im IGVK dokumentierte Alternativenprüfung einzelner Projekte oder Maßnahmen wurde durch das Umweltamt nicht durchgeführt und bewusst der konkreten Projektebene überlassen. Allerdings wurden im Aufstellungsprozess verwaltungsintern diverse Alternativendiskussionen über einzelne Projekte geführt, um jeweils geeignete technische und räumliche Lö-

sungen im Plan darstellen zu können (z.B. bei der Warnowquerung). Bei diesen Alternativendiskussionen wurden nach Aussage des Tief- und Hafenbauamtes auch andere Ämter, z.B. das Amt für Umweltschutz beteiligt. Insbesondere im Hinblick auf die Dokumentation dieser Alternativendiskussionen besteht hier aus der Sicht der Anforderungen der strategischen Umweltprüfung Verbesserungspotenzial.

6.4.6 Verknüpfung Umweltprüfung und Abwägungsprozess

Bei der Aufstellung des IGVK wurden die verschiedenen Ämter, d.h. auch das Amt für Umweltschutz, im Vorfeld der abschließenden Planungsentscheidung beteiligt (siehe Kap. 6.4.8). Die abschließende Beschlussempfehlung, d.h. der „abgewogene“ Plan mit seinem Maßnahmenkonzept wurde aber ausschließlich vom für den IGVK zuständigen Amt, d.h. vom Tief- und Hafenbauamt, erstellt. Die Bürgerschaft hat auf dieser Grundlage den Beschluss gefasst. Die Beschlussvorlage mit einer ausführlichen Begründung der Entscheidung liegt nicht vor. Auch der IGVK enthält kein Abwägungsprotokoll, wie man es aus der Bauleitplanung kennt. Hier besteht aus der Sicht der Strategischen Umweltprüfung Optimierungspotenzial.

6.4.7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplanung

Während des Aufstellungsprozesses des IGVK wurde auch die Öffentlichkeit über den Planungsstand informiert. Dazu wurden verschiedene Broschüren mit Zwischenergebnissen erstellt (1. Standortbestimmung Verkehrssituation, 2. Verkehrliches Leitbild, 3. Kurzfassung des IGVK). Nach Abschluss des Planungsprozesses kam es darüber hinaus zu einer Ausstellung mit 12 Stelltafeln im Sinne einer Ergebnispräsentation. Die organisierte Öffentlichkeit (z.B. Umweltgruppen, TÖBs) wurde zusätzlich in verschiedenen Erörterungsterminen in den Diskussionsprozess einbezogen.

Die Erfahrungen mit der Art dieser durchgeführten Bürgerbeteiligung waren gut. Der Typus der informierenden Beteiligung wird von den Verkehrsplanern der Stadt Rostock auch aus heutiger Sicht als ausreichend angesehen. Eine allgemeine Bürgerbeteiligung wird nicht angestrebt. Allerdings werden heutzutage grundsätzlich die sog. Ortsbeiräte, d.h. die politischen Gremien in den einzelnen Stadtteilen, die entsprechend der Parteienstruktur der Bürgerschaft besetzt sind, einbezogen. Diese Ortsbeiräte sind eine Art Sprachrohr der Bürger. Die Beteiligung erfolgt im Regelfall in öffentlichen Sitzungen der Ortsbeiräte, so dass auch interessierte Bürger die Möglichkeit der Teilnahme haben.

Eine weitergehende Beteiligung aller Bürger wird als nicht besonders zielführend eingestuft, da die Motivation zur Beteiligung schwindet, je abstrakter die Planung ist. Diese Erfahrung teilten alle an den Interviews beteiligten Ämter. Veranstaltungen zu projektbezogenen Verkehrsplanungen waren bisher in der Regel gut besucht, da potenziell ein persönliches Interesse an konkreten Projektplanungen besteht.

Grundsätzlich bestand Konsens zwischen den interviewten Vertretern der Hansestadt Rostock, dass eine zu offensive und frühzeitige Behördenbeteiligung nicht zielführend ist. Das Amt für Umweltschutz kann sich andererseits aber durchaus auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen eines Scoping-Prozesses vorstellen. Dafür wäre beim Scoping aber auch

schon ein erster Planentwurf notwendig. Auch aus der Sicht der Bauleitplanung wurde angemerkt, dass für jede Form der Öffentlichkeitsbeteiligung ein erstes planerisches Konzept notwendig ist. Dieses sollte auch bereits mit den betroffenen Fachplanungsstellen zumindest vorabgestimmt sein, damit für die Öffentlichkeit eine geeignete Diskussionsbasis vorliegt.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Problemanalyse in der Verkehrsentwicklungsplanung wird von den Verkehrsplanern selbst nicht als notwendig eingestuft. Da Beschwerdeanrufe über verkehrliche Missstände kontinuierlich beim Tief- und Hafenbauamt einlaufen und dabei kaum Überraschendes auftritt, herrscht die Überzeugung, dass das Tief- und Hafenbauamt ohnehin über die wesentlichen verkehrlichen Problembereiche der Stadt informiert ist. Viele Bürger machen sich auch über die sog. Ortsbeiräte bemerkbar, so dass zusätzliche Veranstaltungen im Rahmen einer Problemanalyse nicht notwendig sind. Auch das Umweltamt ist der Auffassung, dass im Rahmen einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung nur die organisierte Öffentlichkeit (Ortsbeiräte, ausgewählte Interessenvertreter, z.B. Umweltgruppen, Verkehrsvereine) und nicht Jedermann beteiligt werden muss. Gleichzeitig wird vom Amt für Umweltschutz jedoch eine möglichst frühzeitige Beteiligung von Verbänden für den Verkehrsplanungsprozess als sehr hilfreich angesehen. Bei der Szenarienbetrachtung besteht seitens des Umweltamtes bspw. der Wunsch, Institutionen wie den BUND oder ADFC stärker als bisher in die strategische Verkehrsplanung einzubinden

Grundsätzlich offen ist das Amt für Umweltschutz auch für Formen einer Beteiligung über das Internet. Erfahrungen mit weitergehenden Beteiligungsformen, z.B. Ideenwerkstätten, existieren bisher nicht. Das Amt für Umweltschutz ist aber grundsätzlich offen für derart weitgehende Beteiligungsformen, sieht jedoch auf der Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung keine zwingende Notwendigkeit dafür.

Bauleitplanung

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Hansestadt Rostock das Standardverfahren gemäß BauGB durchgeführt. Dies gilt auch für das aktuelle FNP-Verfahren. Im Vorfeld der vorgezogenen Bürgerbeteiligung gab es eine Auftaktveranstaltung, welche die Bürger über das Verfahren und die Planung informiert hat. Zuvor wurde bereits mit den Fachämtern die Richtung abgestimmt. Grundsätzlich wird auch eine aktive Pressearbeit betrieben. Die Erfahrungen mit der bestehenden Vorgehensweise sind gut und der Ablauf ist eingespielt.

Lärminderungsplanung / Luftreinhalteplanung

Bei den straßenzugbezogenen Maßnahmenprogrammen der Lärminderungsplanung erfolgt bisher eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Schlechte Erfahrungen wurden dabei in einem Fall mit einer frühzeitigen offenen Alternativendiskussion gemacht. Die Öffentlichkeit hat im Anschluss an die Erörterung alternativer Lärmschutzmaßnahmenkonzepte die Umsetzung aller der als entweder/ oder-Alternativen vorgestellten Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Von diesem hohen Anspruchsniveau konnte die Bevölkerung im Nachhinein nur schwierig wieder herunter gebracht werden. Diese Erfahrung bremst in Rostock Ansätze einer allzu offenen und frühzeitigen Diskussion mit der betroffenen Bevölkerung. Bezüglich der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen einer SUP in der Lärminderungsplanung gibt es noch keine konkreten Erfahrungen oder Konzepte.

6.4.8 Behördenbeteiligung / Koordination mit anderen Planwerken

Das Rückgrat der Behördenbeteiligung und ämterübergreifenden Koordination im Rahmen der Umweltplanung bilden bei der Hansestadt Rostock verschiedene Arbeitskreise. Hierzu zählen insbesondere der:

- Arbeitskreis Ökologische Bauleitplanung,
- Arbeitskreis Lärminderungsplanung und
- Arbeitskreis Verkehrsqualität.

Insbesondere der Arbeitskreis Ökologische Bauleitplanung ist geeignet, sich mit spezifischen Fragen der Umweltprüfung zu befassen. Er existiert seit etwa 10 Jahren und wurde vom Amt für Umweltschutz initiiert. Der Arbeitskreis tagt etwa 4-6mal pro Jahr und ist auf Amtsleiter-ebene angesiedelt. Beteiligt sind neben dem Amt für Umweltschutz, die Ämter 06 (Büro für nachhaltige Stadtentwicklung), 61 (Amt für Stadtplanung), 67 (Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege), 66 (Tiefbauamt) und 82 (Stadtforstamt). Er dient insbesondere dem projektübergreifenden Informationsaustausch und der Abstimmung konzeptioneller Arbeiten.

Für die Lärminderungsplanung gibt es den Arbeitskreis Lärminderung. Er beinhaltet alle fachlich berührten Ämter, wird extern moderiert und tagt etwa 4mal im Jahr. Voraussichtlich wird demnächst auch die Aufgabe Luftreinhalteplanung in diesen Arbeitskreis integriert. Im Januar 2005 wurde darüber hinaus ein Arbeitskreis Verkehrsqualität unter Federführung des Amtes 66 (Tiefbauamt) eingerichtet. Dieser Arbeitskreis hat den Auftrag aus der Bürgerschaft erhalten, eine Sachstandsanalyse der Verkehrsqualität und eine Bewertung geplanter verkehrlicher Maßnahmen vorzunehmen, um damit der Verwaltung und den Bürgern transparente Information zur Verkehrssituation zu liefern. Mit diesen Arbeiten dient der Arbeitskreis gleichzeitig indirekt dazu, die Fortschreibung des IGVK vorzubereiten. Im Arbeitskreis vertreten ist auch das Umweltamt.

Verkehrsentwicklungsplanung

Die Verkehrsentwicklungsplanung liegt in der Hansestadt Rostock in der Zuständigkeit des Tief- und Hafenbauamt. Das Amt hatte für die Aufstellung des IGVK zwei externe Planungsbüros eingebunden. Die Beteiligung anderer Behörden und sonstiger Interessengruppen im Rahmen des Aufstellungsprozesses des IGVK erfolgte anhand von sechs thematischen Workshops mit folgenden Themen (siehe IGVK, S. 9):

- Standortbestimmung Verkehrssituation,
- Wirtschaftsverkehr,
- Stadt- und Regionalplanung,
- ÖPNV,
- Szenarien der Stadt- und Verkehrsentwicklung und
- Maßnahmen- und Handlungskonzept.

Eine erstmalige Beteiligung erfolgte bereits im Zuge der Problemanalyse. Die Beteiligung in den Workshops umfasste Fachämter (v.a. Planung, Umwelt, Wirtschaftsförderung, Gesundheit), die Umlandgemeinden, Verbände und sonstige Träger öffentlicher Belange, z.B. Verkehrsverbund. Die Fachämterbeteiligung und die Beteiligung der oben beschriebenen ausgewählten Öffentlichkeit erfolgte anhand getrennter, aber zeitlich weitgehend parallel liegen-

der Termine. Das Vorgehen wurde von den Verkehrsplanern als insgesamt relativ aufwändig, aber praktikabel eingestuft. Die gemachten Erfahrungen wurden positiv bewertet. Das Umweltamt hingegen wünscht sich für die Zukunft eine frühzeitigere und engere Beteiligung an den Entscheidungsprozessen der Verkehrsentwicklungsplanung. Dazu sollte in Zukunft auch der Scoping-Prozess zählen, der nach Auffassung des Amtes für Umweltschutz nach der Problemanalyse durchzuführen wäre.

Bislang wurde im Rahmen der Planumsetzung noch nicht grundsätzlich von der Konzeption des IGVK abgewichen. Dies wird als Zeichen dafür gewertet, dass das IGVK in der Stadtverwaltung auf breiter Basis akzeptiert wird und damit die behördeninterne Abstimmung zu guten Ergebnissen geführt hat. Als Mangel wird die bisher eher unzureichende Abstimmung der Verkehrsplanung der Hansestadt Rostock mit der Verkehrsplanung der Umlandgemeinden eingestuft. Dies gilt es in der Zukunft besser zu koordinieren.

Bauleitplanung und Umwelt(verträglichkeits)prüfung

Fachlich zuständige Stelle für die Umweltprüfungen in der Bauleitplanung ist das Amt für Umweltschutz. Dieses Amt prüft ggf. die UVP-Pflicht eines Vorhabens, erstellt den Untersuchungsrahmen, erarbeitet die fachlich notwendigen Unterlagen für Planungen der Stadt Rostock und erstellt Stellungnahmen der Stadt im Falle einer Beteiligung an Planungen Dritter.

Die ämterübergreifende Kooperation bei der Umwelt(verträglichkeits)prüfung ist in einer speziellen Geschäftsweisung geregelt. Danach existiert eine sog. UVP-Fachgruppe bei konkreteren Projekten, in der die gleichen Ämter vertreten sind wie im Arbeitskreis Ökologische Bauleitplanung. Die UVP-Fachstelle lädt bei Bedarf zu Abstimmungsterminen ein und zieht, wenn erforderlich, weitere Ämter zu relevanten Themen und Aufgaben hinzu.

Das Scoping wird in der Regel anhand schriftlicher Beteiligung durchgeführt. Eigenständige Scopingtermine werden durchgeführt, wenn es sich um eine umfangreiche, komplexe Planung handelt. Als Unterlage für das Scoping bereitet das Amt für Umweltschutz eine standardisierte tabellarische Übersicht vor, für die im Amt eine Standardvorlage existiert. Diese Vorlage besteht aus einer fünfspaltigen Tabelle, in der den verschiedenen Inhalten des Umweltberichtes gemäß § 2a BauGB Spalten zu vorhandenen Unterlagen, zu weitergehendem Untersuchungsbedarf, zur Art der Ermittlung (z.B. in Form eines bestimmten Fachgutachtens) und zum zuständigen Ansprechpartner bzw. Amt zugeordnet sind. Das Umweltamt selbst als federführendes Amt für die Umweltprüfung wird bei einzelnen Plan-Verfahren im Rahmen der normalen Behördenbeteiligung eingebunden und kann in diesem Rahmen Stellungnahmen zum Planentwurf abgeben. Darüber hinaus findet bei Bedarf ein weiterer projektbezogener Informationsaustausch zwischen den planenden Behörden und dem Amt für Umweltschutz statt. Dieser Austausch erfolgt bspw. bei Planänderungen oder bei speziellen Fragen zur Umweltprüfung.

Für den FNP, dessen Aufstellungsverfahren derzeit kurz vor dem Abschluss steht, wurden parallel zur Aufstellung vom Umweltamt in enger Abstimmung mit dem Planungsamt die für die Umweltprüfung notwendigen fachlichen Untersuchungsschritte durchgeführt. Damit ist die Stadt Rostock darauf vorbereitet, dass ggf. eine Umweltprüfung notwendig wird, wenn das Aufstellungsverfahren nicht zum anvisierten Termin, d.h. gemäß § 244 Abs. 1 BauGB bis zum 20 Juli 2006 abgeschlossen wird. Ein vollständiger Umweltbericht existiert aber für den FNP-Entwurf noch nicht.

Zeitlich liegt die FNP-Aufstellung (2006) genau zwischen der Aufstellung des IGVK (1999) und der nächsten Fortschreibung (ca. 2010). Dieses Vorgehen der zeitlich versetzten Planung wird bei der Stadt Rostock als praktikabel angesehen, da damit eine gegenseitige Kontrolle der Planungen möglich ist. Zudem lässt sich trotz des zeitlichen Versatzes von etwa fünf Jahren, die eine Planung auf die andere beziehen. Die Tatsache, dass aktuelle Entwicklungen gesondert berücksichtigt werden müssen, steht dem nicht grundsätzlich entgegen. Dies zeigt der aktuelle FNP-Entwurf, dessen verkehrliche Inhalte weitgehend aus dem IGVK stammen. Weitreichende Änderungen mussten nicht vorgenommen werden. Allerdings haben sich die Bevölkerungsprognosen stark verändert, da damals noch keine landesweiten Prognosen vorlagen. Eine parallele Planung von FNP und VEP würde nach Einschätzung der Planer sowohl die Verwaltung als auch die Bürger tendenziell eher überfordern und hätte nur geringe Vorteile. Speziell bei parallelen Bürgerbeteiligungen wäre zu erwarten, dass die Bürger die beiden Planwerke nicht auseinander halten können und eine effektive Beteiligung damit verkompliziert würde.

Im FNP wurden bewusst nur die notwendigen verkehrlichen Inhalte übernommen. Die Darstellungen beruhen grundsätzlich auf dem IGVK (FNP, S. 100), wobei zu berücksichtigen ist, dass der IGVK noch keine genaue Lage von Verkehrsstrassen festlegt. Bei einigen neu geplanten Verkehrsstrassen lagen zum Zeitpunkt der FNP allerdings schon konkrete projektbezogene Untersuchungen (z.B. UVS, verbindliche Bauleitplanung, Planfeststellungsunterlagen) vor, so dass eine Trassenführung bereits bekannt war. Ansonsten bietet das Instrument der vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung (siehe Kap. 6.4.3) und die vorhandenen guten Datengrundlagen (u.a. auch Landschaftsplan) geeignete Grundlagen, um für den FNP eine geeignete Linienführung einer neu geplanten Verkehrsstrasse zu ermitteln.

Lärminderungsplanung / Luftreinhalteplanung

Zuständiges Amt für die Lärminderungsplanung ist das Amt für Umweltschutz. Voraussichtlich wird demnächst auch die Aufgabe der Luftreinhalteplanung auf die Stadt Rostock zukommen. Diese Aufgabe wird dann auch in den Arbeitskreis Lärminderungsplanung integriert werden, so dass die Voraussetzungen für eine koordinierte Bearbeitung mit der Lärminderungsplanung geschaffen wären. In diesem Zusammenhang wird auch begrüßt, dass im Land Mecklenburg-Vorpommern die Luftreinhalteplanung demnächst kommunale Aufgabe werden soll.

Während des IGVK wurde parallel das Lärmierungsprogramm erarbeitet. Über den Arbeitskreis Lärminderung ist das für die Verkehrsplanung zuständige Tief- und Hafenbauamt grundsätzlich auch in die Aktivitäten der Lärmierungsplanung eingebunden. Konkrete Überlegungen zur Verknüpfung von Verfahrensschritten der strategischen Verkehrsplanung und Lärmierungs-/ Luftreinhalteplanung gibt es bislang nicht. Dass im Falle der Fortschreibung des IGVK eine Koordinierung mit der Lärmierungs- und Luftreinhalteplanung stattfinden sollte, ist den Akteuren allerdings bewusst.

Die Zeitschiene der Lärmierungsplanung und der Luftreinhalteplanung wird in Zukunft eng an den Anforderungen der EU-Vorschriften ausgerichtet, so dass voraussichtlich keine zeitgleiche Bearbeitung mit der Fortschreibung des IGVK erfolgen wird. Grundsätzlich wird von Seiten des Amtes für Umweltschutz aber angestrebt, gemeinsame Öffentlichkeitsbeteiligungen bei Lärmierungsplanung oder Luftreinhalteplanung und anderen Planungen mit

SUP-Pflicht durchzuführen. Ob das tatsächlich gelingt, ist jedoch noch offen. Für die sich derzeit in der Vorbereitung befindende 2. Fortschreibung zum städtebaulichen Rahmenplan des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ ist geplant, die städtebauliche Planung, eine Umweltprüfung sowie die Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung eng abgestimmt gemeinsam durchzuführen. Dazu soll im Innenstadtbereich auch eine Lärmkartierung für alle Straßen erfolgen, womit über die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie hinausgegangen wird.

Die Datenerhebung und -haltung für Verkehrs- und Schalldaten soll in Zukunft kontinuierlich entsprechend den Anforderungen der EU-Vorschriften (v.a. Umgebungslärmrichtlinie) erfolgen. Das Umweltamt ist diesbezüglich derzeit damit beschäftigt, ein Umweltdateninformationssystem aufzubauen.

Landschaftsplanung

Der Landschaftsplan stellt in Mecklenburg-Vorpommern einen Fachplan dar, der selbst keine Verbindlichkeit besitzt, wenn die Inhalte nicht in den Flächennutzungsplan übernommen werden (sog. Modell der Sekundärintegration). Die Landschaftsplanung ist daher auf eine enge Kooperation mit der Bauleitplanung angewiesen. Über das Zusammenwirken von Landschafts- und Bauleitplanung existiert auch eine spezielle Geschäftsanweisung.

Zur Durchführung einer SUP für die Landschaftsplanung gibt es noch keine konkreten Vorstellungen. An eine gemeinsame Verfahrensdurchführung mit dem FNP-Verfahren ist nicht gedacht, da sich der FNP bereits im formellen Aufstellungsverfahren befindet und die Fortschreibung des Landschaftsplans gerade erst vorbereitet wird. Unabhängig davon gibt es insgesamt eine gute Zusammenarbeit mit der für den FNP zuständigen Stelle, so dass die inhaltliche Abstimmung zwischen den Planwerken gewährleistet ist.

Die Ergebnisse der Landschaftsplanung sind auch in die vereinfachte ökologische Risikoeinschätzung zu bestimmten Neu- und Ausbautrassen des IGVK eingeflossen (siehe Kap. 6.4.3). In den Landschaftsplan selbst hat man einzelne Straßentrassen des IGVK übernommen (z.B. die sog. Südtangente). Dies gab von Seiten der Naturschutzverbände großen Widerstand im Rahmen der Beteiligung, da die Naturschutzverbände den Standpunkt vertreten, dass die Fachplanung des Naturschutzes nicht bereits gesamtplanerische Zielsetzungen enthalten soll.

6.4.9 Zusammenfassung

Die Stadt Rostock verfügt entsprechend ihrer Größe über eine Vielfalt strategischer Planungen und planerischer Konzepte – neben dem IGVK existiert bspw. ein LKW-Führungskonzept, ein Umweltqualitätszielkonzept sowie ein Monitoringkonzept für die Bauleitplanung. Auch existiert eine Reihe von internen Geschäftsanweisungen zur Organisation und Standardisierung von Planungs- und Abstimmungsprozessen, etwa zum Zusammenwirken der Ämter bei der UVP oder bei der Landschafts- und Bauleitplanung. Hinzu kommt eine in Bezug auf die Umweltprüfung vergleichsweise aufgeschlossene Umweltverwaltung, die bisher ihre konzeptionellen Ideen auch im politischen Raum durchsetzen konnte.

Inhaltlich besonders interessant ist das Rostocker Umweltqualitätszielkonzept und das damit in Verbindung stehende Monitoringkonzept für die Bauleitplanung. Mit diesen beiden aktuellen Konzeptionen verfolgt das Rostocker Amt für Umweltschutz konsequent den Ansatz, die

Umweltprüfung sowie die damit in Verbindung stehenden Überwachungspflichten anhand eines vereinheitlichten Indikatorensatzes und einem darauf abgestimmten Umweltzielsystem abzuarbeiten. Diese Strategie bietet den Vorteil einer standardisierten und damit vergleichbaren, nachvollziehbaren Bewertung im gesamten Bereich der Umweltplanung. Alle Planungen können sich umweltseitig an einem einheitlichen Zielkonzept ausrichten und sind damit in ihren Aussagen untereinander kompatibel. Ein Nachteil ist der teilweise unzureichende Einzelfallbezug, der jedoch durch eine fallweise Ergänzung des Indikatorensatzes hergestellt werden kann.

Bisher nicht vorhanden ist in der Stadt Rostock ein vergleichbares und gezielt auf verkehrliche Umweltauswirkungen ausgerichtete Indikatoren- und Zielsystem. Hierzu existieren allerdings Vorarbeiten über den Arbeitskreis Verkehrsqualität und die im IGVK betrachteten umweltbezogenen Summenindikatoren. Dabei spielen typischerweise Lärm- und Luftschadstoffemissionen die wesentliche Rolle. Auswirkungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft werden dem gegenüber von der strategischen Verkehrsplanung weniger berücksichtigt. Diese Lücke wird allerdings durch die vom Amt für Umweltschutz und dem Amt für Grün entwickelte sog. vereinfachte ökologische Risikoanalyse geschlossen. Dabei stellt sich allerdings die Frage, in welchem Umfang konkrete Flächenbetroffenheiten bereits auf der Ebene der strategischen Verkehrsplanung betrachtet werden müssen. Da der Rostocker Verkehrsentwicklungsplan, das IGVK, keine exakten Linienführungen von Neubauprojekten darstellt, sind nur grobe Aussagen zur Inanspruchnahme von Natur und Landschaft möglich. So wurde im Rahmen der Szenariobewertung des IGVK lediglich eine summarische Gesamtbeurteilung der zugrunde gelegten neuen Trassen und Verkehrsmengen vorgenommen (siehe 6.4.3). Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die inhaltlichen Konzeptionen der Stadt Rostock für die Umweltfolgenabschätzung eine gute Grundlage für eine Strategische Umweltprüfung in zukünftigen Verkehrsentwicklungsplanungen bilden. Insofern lässt sich Rostock als „good practice“-Beispiel bezeichnen.

Verfahrensbezogen lassen sich die positiven Erfahrungen von kontinuierlichen ämterübergreifenden Arbeitskreisen auch für die Strategische Umweltprüfung herausstellen. Derartige projektübergreifende Arbeitskreise dienen dem wichtigen Informationsaustausch zwischen den einzelnen Fachgebieten und können im Fall einer Verkehrsentwicklungsplanung durch einen projektbezogenen Arbeitskreis ergänzt werden.

Die Erfahrungen mit der Öffentlichkeitsbeteiligung aus der Stadt Rostock legen nahe, dass auf der strategischen Ebene Augenmaß angebracht ist. Beteiligungsverfahren im Rahmen strategischer Planungen werden offensichtlich weniger gut angenommen als Beteiligungsverfahren auf der Projektebene, auf der die persönlichen Betroffenheiten unmittelbar erkennbar werden. Auch stellt sich die Frage, ob eine Beteiligung im Rahmen der Orientierungs- und Problemanalysephase eines Verkehrsentwicklungsplanungsprozesses zielführend ist. Dies ist nach Einschätzung des für die Verkehrsplanung zuständigen Tief- und Hafengebäudes zumindest dann nicht notwendig, wenn die Verwaltung bereits über einen guten Informationsstand hinsichtlich der verkehrlichen Problemlagen verfügt. Positive Erfahrungen wurden dem gegenüber mit einer gut organisierten Beteiligung von Interessensgruppen (z.B. Umweltverbände, ADFC usw.) und Trägern öffentlicher Belange gemacht. Auch die frühzeitige Einbeziehung sog. Ortsbeiräte, d.h. der politischen Gremien in den einzelnen Stadtteilen, erscheint als sinnvoller Weg, um interessierten Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich in den

Planungsprozess einzubringen. Die Ortsbeiräte werden im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen informiert, so dass Jedermann die Gelegenheit erhält, aktiv teilzunehmen. Die Voraussetzung dafür ist allerdings eine aktive und möglichst anschauliche Bürgerinformation, z.B. über die Zeitung oder Postwurfsendungen.

Bemerkenswert ist die Einschätzung der planenden Verwaltung der Stadt zur Verknüpfung von Verkehrsentwicklungs- und Flächennutzungsplanung. Obwohl in der Theorie eine parallele Aufstellung als der sinnvollste Weg erscheint, gab es die übereinstimmende Überzeugung, dass die bestehende Praxis in der Hansestadt Rostock, d.h. eine zeitlich sich abwechselnde Fortschreibung bzw. Neuaufstellung von VEP und FNP vorzunehmen, die sinnvollere Variante darstellt. Entscheidende Argumente sind die sich gegenseitig kontrollierenden Planungen und die Vermeidung der Gefahr der Überforderung von planender Verwaltung und Öffentlichkeit bei paralleler Aufstellung. Ein zeitlicher Abstand von jeweils etwa 5 Jahren führt nach den Erfahrungen in Rostock offensichtlich noch nicht dazu, dass Planinhalte derart veralten, dass sie nicht weitgehend in den jeweils nachfolgenden Plan übernommen werden können.

6.5 Fallbeispiel Taunusstein

6.5.1 Datengrundlage

Von der Stadt Taunusstein wurden die in Tab. 6-8 aufgelisteten Unterlagen zur Dokumentenanalyse im Vorfeld der Vor-Ort-Befragung zur Verfügung gestellt. Neben den aufgelisteten Unterlagen wurde zusätzlich das Leitbild der Stadt mit mehreren Teilleitbildern, die im Rahmen des Stadtmarketing-Prozesses erstellt wurden, zur Verfügung gestellt.

Pläne und Programme	Projekte	Daten
<ul style="list-style-type: none"> • Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan einschl. Nachtrag (Dorsch Consult 07/1999) • Regionaler Nahverkehrsplan 2004-2009 des Rhein-Main-Verkehrsverbundes • Flächennutzungsplan 1980 - Karte • Flächennutzungsplan - Begründung • Landschaftsplan • Radverkehrsbericht August 2000 • Broschüre "Unterwegs in Taunusstein und Umgebung - Rad - Ski - Pferd" • Karte Aartalradweg ("Herstellungsradweg zwischen Bad Schwalbach und Aarbergen / Michelbach) • Leitbild zur städtebaulichen Sanierung Wehen 	<ul style="list-style-type: none"> • Nordwesttangente - UVS • Nordwesttangente – Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffuntersuchung • Umgehungsstraße Bleidenstadt (große Nord-Umfahrung) - Studie zur Verkehrsplanung und zur Umweltverträglichkeit 1995 • Umgehungsstraße Bleidenstadt (große Nord-Umfahrung) - Landschaftsplanerische Untersuchung 1989 	<ul style="list-style-type: none"> • diverse topographische Karten • Monographie „Taunusstein - Landschaft und Natur“ • diverse Daten zur UVS - Nordwesttangente

Tab. 6-8. schriftliche Unterlagen aus Taunusstein

Aufbauend auf der Analyse dieser Unterlagen sowie der schriftlichen Befragung, an der die Stadt Taunusstein teilgenommen hat (siehe Kapitel 5), wurden mit Vertretern der Stadt sowie mit dem für die VEP-Erstellung beauftragten Verkehrsplaner vertiefende Interviews durchgeführt. Für das Gespräch wurde ein speziell auf die Ausgangslage in Taunusstein ausgerich-

teter Fragebogen zu Grunde gelegt, der sich aus dem allgemeinen Interview-Leitfaden ableitet.

Eine große Gesprächsrunde wurde zunächst im Rathaus Taunusstein durchgeführt mit:

- der Leitung des Amtes für Stadtentwicklung,
- zwei Vertretern des Sachgebietes Tiefbau (Verkehrsplanung und technischer Umwelt- und Gewässerschutz) und
- einer Vertreterin des Sachgebietes Umwelt/ Grünordnung (Umwelt- und Landschaftsplanung).

Die einzelnen Sachthemen wurden in großer Runde besprochen, was insbesondere deshalb vorteilhaft war, weil die Mitarbeiter der Stadtverwaltung unterschiedlich lange in ihrem jeweiligen Amt beschäftigt sind und beispielsweise die Erstellung des letzten VEP einige Zeit zurück liegt, so dass sich die Mitarbeiter in unterschiedlicher Weise daran erinnern konnten. Im Anschluss an diese große Runde wurde kurz darauf jeweils ein telefonisches Gespräch mit einem Vertreter des Sachgebietes Bauleitplanung sowie mit dem zuständigen Verkehrsplanner des mit der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans beauftragten Ingenieurbüros geführt.

6.5.2 Ausgangssituation

Die Stadt Taunusstein liegt im südlichen Mittelbereich des Rheingau-Taunuskreises im Bundesland Hessen. Die Einwohnerzahl beläuft sich auf 28.800, die Einwohnerdichte beträgt 430 EW/ qkm.

Verkehrsentwicklungsplan

Der letzte VEP wurde von einem Büro erarbeitet und im Jahr 1999 durch die Stadtverordnetenversammlung als Rahmenplan beschlossen. Grund für die damalige Aufstellung war insbesondere die Überlastung der zentral durch Taunusstein verlaufenden Hauptverkehrsachse in west-östlicher Richtung. Die einzelnen Projekte waren teilweise schon vor Erstellung bekannt; durch den VEP wurden sie in ein Konzept gebracht. Der VEP beschränkt sich auf straßenbauliche Maßnahmen und enthält eine Art Investitionsprogramm. Die Maßnahmevorschläge wurden in Sofortmaßnahmen, kurz- mittel- und langfristige Maßnahmen eingeteilt. Einige der Maßnahmen sind nur in Kombination sinnvoll, zum Teil stellen sie auch mögliche Varianten für eine verkehrliche Lösung dar. Der Umsetzungsstand der einzelnen baulichen Maßnahmen gestaltet sich folgendermaßen: Eine Vollzugskontrolle des VEP findet im engeren Sinn nicht statt. Im Rahmen des Haushaltsplans werden Fortschritte dokumentiert. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Nord-West-Tangente wurde eine Zusammenstellung des Umsetzungsstands des VEP skizziert. Ebenso lässt sich feststellen, dass der VEP immer noch Aktualität hat, einige Maßnahmen sind noch in Warteposition bzw. werden umgesetzt. Gezeigt werden kann auch, dass – wenn sich entsprechende Rahmenbedingungen ändern – Maßnahmen aus dem VEP auch wieder verworfen werden können.

Der ÖPNV fließt im VEP ausschließlich bei der Verkehrsprognose mit ein. Diese Verkehrsprognose wurde unter Berücksichtigung einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durchgeführt. Gleichzeitig wurde eine Alternativprognose unter Berücksichtigung der Reaktivierung der sog. Aartalbahn, einer stillgelegten Eisenbahntrasse auf dem Stadtgebiet, vorgenommen. Dafür stand ein Gutachten zur Fahrgastprognose zur Verfügung. Das Projekt Aartal-140

bahn, das von der Stadt Taunusstein unterstützt wurde, ist im Nachhinein allerdings auf Landesebene gestoppt worden. Konkrete Maßnahmenvorschläge zum ÖPNV wurden ansonsten dem parallel aufgestellten Nahverkehrsplan für den Rheingau-Taunus-Kreis überlassen.

Maßnahmen aus dem VEP	Umsetzungsstand (V= verworfen, IP= in Planung, U= umgesetzt, W= in Warteposition)	
Sofortmaßnahmen:		
Umbau Hahner Dreieck	U	als Kreisverkehr, statt als T-Mündung
Kurzfristige Maßnahmen:		
Verbindung: Postweg – Obergrund	V	machte aufgrund der Lokalisierung des Rathauses keinen Sinn mehr
Aarmühlweg – L 3032	V	Entlastungseffekte nicht hoch genug
Verbindung Dresdner Straße – Platter Str.	W	
Verbindung Hofwiesenstraße	IP	B-Plan-Verfahren
Umbau des Knotens Aarstraße – Weiher Strasse in Wehen zum kleinen Kreisverkehrsplatz	IP	Vorbereitung der Planung
mittelfristige Maßnahmen		
Nord-West-Tangente Hahn	IP	
mittel- bis langfristige Maßnahmen		
Nordumgehung Bleidenstadt	W	
Nordumgehung Wehen	W	

Tab. 6-9: Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem VEP Taunusstein

Überlegungen für einen neuen VEP stehen noch nicht an. Ein VEP ist teilweise Voraussetzung für die Bewilligung von Fördergeldern, was generell auch eine Motivation zur Erstellung eines neuen VEP darstellt. Derzeit wird die Notwendigkeit einer Neubearbeitung aber nicht gesehen. Die derzeit geplanten und aus heutiger Sicht absehbaren Projekte lassen sich noch immer aus dem vorliegenden VEP ableiten, wobei projektbezogen aber jeweils eine Aktualisierung der Verkehrsprognose notwendig ist.

Weitere Pläne

Der Flächennutzungsplan stammt aus dem Jahr 1980 und soll 2007 fortgeschrieben werden. Bisher waren die abgeschlossenen und im Verfahren befindlichen FNP -Änderungen noch nicht umweltprüfungspflichtig. Der derzeitige FNP enthält Verkehrsstrassen, die als nicht mehr aktuell eingestuft werden können. Ein aktueller Landschaftsplan liegt aus dem Jahr 2002 vor.

Entsprechend der Stadtgröße liegen folgende Pläne/Planungen in der Stadt nicht vor:

- Lärminderungsplan,
- strategische Lärmkarte,
- Aktionspläne gegen Lärm,
- Luftreinhalteplanungen und
- Aktionspläne zur Luftreinhaltung.

6.5.3 Umweltbezogenes Zielsystem

In Taunusstein liegen drei verschiedene Leitbilder vor, die jeweils auch umweltbezogene Inhalte aufweisen. Diese drei Leitbilder bildeten sich aus unterschiedlichen Motivationen heraus und sind nicht systematisch aufeinander abgestimmt.

Das Gesamtleitbild der Stadt Taunusstein wurde von der Arbeitsgruppe Stadtmarketing Wirtschaftsförderung relativ eigenständig entwickelt. In Abb. 6- sind verkehrsrelevante Ziele hieraus dargestellt. Ein Kritikpunkt an diesem Leitbild besteht in der geringen Verankerung des Leitbildes in der Verwaltung. Es wurde nicht ausreichend in der Verwaltung kommuniziert, eine Anwendung in der täglichen Arbeit ist somit kaum vorhanden.

<p>Teilleitbild „Natur und Umwelt“ (kaum verkehrsrelevante Ziele)</p> <ul style="list-style-type: none">• sanfte Naturraumschließung, insbesondere des Aartals als Naherholungsgebiet bzw. „grüne Stadtmitte“ für Bürger und Besucher• Natur- und umweltbewusstes Verhalten stärken bzw. Kommunikation in diesem Bereich weiter ausbauen• Eigeninitiativen der Bürger zur Pflege von Natur und Grünanlagen anregen und fördern• Fördern von Ressourcen schonenden Bauen/ Wohnen• Erhalt und Pflege bzw. naturnahe Entwicklung des Landschaftsbildes, insb. bei Streuobstwiesen und Gewässern• Bewirtschaftung/ Pflege des Waldes in allen Bereichen aufrechterhalten• Müllentsorgungskonzept insbesondere zur Minimierung illegaler Abfallablagerungen verbessern <p>Teilleitbild „Kultur und Freizeit“ (nur das verkehrsrelevante Ziel)</p> <ul style="list-style-type: none">• verkehrliche Anbindung und Ausschilderung von Rundwanderwegen <p>Teilleitbild „Stadtentwicklung, Verkehr“</p> <ul style="list-style-type: none">• Entlastung von den Negativwirkungen des Durchgangsverkehrs, insbesondere in Bleidenstadt, Hahn, Wehen und Neuhof• Ausbau und Pflege eines sicheren und leistungsfähigen Straßennetzes auch in Bezug auf eine regionale Anbindung• Ausbau und Pflege des Fuß- und Radwegenetzes innerhalb und zwischen der/ den einzelnen Stadtteile/n• Erhaltung und Optimierung des attraktiven innerstädtischen ÖPNV-Systems• Verbesserung der regionalen, u.a. schienegebundenen Anbindung an das Rhein-Maingebiet• Neuausweisung von verkehrsgünstig gelegenen Gewerbeflächen• Neuausweisung von Wohnbaugebieten stärker an der lokalen Arbeitsplatzentwicklung ausrichten• Bewahrung des dörflichen Charakters (baulich und sozial) in den Randstadteilen• Erhöhung der Identifikation und des Engagements der Bürger mit/ für dem/n öffentlichen Raum• Verbesserung des Flächenmanagements u.a. durch das Schließen von Baulücken• Schaffung eines lebendigen grünen Stadtzentrums (Stadtpark)• Fortsetzung der Entwicklung lebendiger Ortskerne in allen Stadtteilen, auch unter Berücksichtigung belastender Verkehrsstrukturen
--

Abb. 6-14: Auszüge aus dem Gesamtleitbild der Stadt Taunusstein

Weitere Leitbilder wurden im Rahmen des Agenda-Prozesses sowie im Rahmen der Verwaltungsreform erstellt. Auch wenn die Leitbilder teilweise von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurden, haben sie insgesamt kaum praktische Relevanz. Ein wesentlicher Grund für die fehlende Praxisrelevanz der Leitbilder wird im geringen Konkretisierungsgrad und den vorhandenen implizierten Zielkonflikten gesehen. Konkretere Umweltziele sind ex-

plizit nur im Landschaftsplan enthalten. Diese beziehen sich auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild. Eine konkrete Anwendung im Rahmen strategischer Verkehrsplanungen ist bisher nicht erfolgt. Eine wesentliche Rolle sollten die im Landschaftsplan formulierten Zielsetzungen allerdings für die geplante Neuaufstellung des FNP spielen.

Faktisch wurden bei der Aufstellung des VEP keine Umweltziele berücksichtigt. Ebenso wurden auch keine umweltbezogenen Auswirkungen systematisch betrachtet und dokumentiert. Entscheidender Indikator für den Vergleich einzelner Szenarien und Projektvorschläge ist die jeweils prognostizierte verkehrliche Entlastung bzw. Belastung. Landschaftsplanerische Belange sind ebenfalls nicht systematisch in die Maßnahmenbeurteilung eingeflossen. Allerdings konnte auf einige vorlaufende Studien zu den Umweltauswirkungen einzelner auch im VEP betrachteter Projekte zurückgegriffen werden, falls die Auswirkungen einzelner Projekte auf der Ebene des VEP bereits im Detail bekannt waren. Die grobe Trassenführung anderer Projekte wurde anhand von Ortsbegehungen festgelegt. Das den VEP aufstellende Ingenieurbüro hat im Planungsprozess im Einzelfall darauf hingewiesen, dass bei bestimmten Trassierungen mit gravierenden Umweltauswirkungen zu rechnen ist.

An die Ergebnisse der VEPlanung anknüpfend erfolgt eine systematische Berücksichtigung von Umweltbelangen entsprechend der gesetzlichen Anforderungen erst bei der jeweiligen konkreten Projektplanung. Ein Beispiel ist etwa die Planung zur Nordwesttangente Taunusstein (Hahn), für die im Vorfeld des B-Plan-Verfahrens eine formelle Umweltverträglichkeitsstudie, faunistische Untersuchungen, Lärm- und Schadstoffuntersuchungen sowie eine FFH-Verträglichkeitsstudie erstellt wurden. In diesen Gutachten ist für die einzelnen Schutzgüter eine Vielzahl von Umweltzielen insb. aus den einschlägigen Umweltfachgesetzen, dem BauGB sowie dem Regional- und dem Landschaftsrahmenplan aufgeführt. Die konkrete Bewertung des geplanten Eingriffs erfolgt allerdings häufig schlicht nach dem Grundsatz, dass jede deutliche Verschlechterung des Status quo eine erhebliche Umweltauswirkung darstellt. Dies gibt beispielsweise die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung explizit als Bewertungsmaßstab vor.

6.5.4 Monitoringsystem

Zum Thema Umweltmonitoring im Rahmen der bauleitplanerischen Umweltprüfung bestehen in Taunusstein noch keine Erfahrungen. Gegenwärtig finden Überlegungen hierzu statt, ein ausgearbeitetes Konzept existiert allerdings noch nicht. Grundsätzlich stellt sich dabei auch für die Stadtverwaltung Taunusstein in erster Linie die Kostenfrage. Die Stadt Taunusstein strebt an, eine möglichst kostengünstige Lösung zu finden, um die rechtlichen Pflichten zu erfüllen.

Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen existiert ein Maßnahmenkataster, um u.a. von der Ökokonto-Regelung im Sinne der Hessischen Kompensationsverordnung vom 01.09.2006 Gebrauch machen zu können. Dieses Maßnahmenkataster lässt sich für eine Umsetzungskontrolle naturschutzrechtlicher Maßnahmen nutzen, die von der Naturschutzbehörde in Zusammenarbeit mit der Stadt Taunusstein durchgeführt wird.

Projektbezogen erfolgen bei Bedarf, beispielsweise im Zusammenhang mit der Planung der sog. Nordwesttangente Taunusstein, neue Verkehrszählungen, die einen Beitrag für eine

Überprüfung der im VEP prognostizierten Verkehrsmengen liefern können. Gegenwärtig wird ein Straßenkataster aufgebaut, welches Informationen zum baulichen Straßenzustand nach definierten Schadensklassen enthalten soll (Länge, Breite, Ausbauzustand). Dieses Straßenzustandskataster dient primär als Grundlage für ein Handlungsprogramm zur Straßensanierung. Ein Einsatz im Rahmen umweltbezogener Fragestellungen ist bisher nicht angedacht.

6.5.5 Alternativenprüfung

Im VEP erfolgen für verschiedene Projektvarianten netzbezogene Verkehrsprognosen. Dabei werden in erster Linie Ent- und Belastungen des jeweiligen Straßenbauprojektes auf vorhandene Straßenzüge berechnet. Daraus resultierend erfolgt ein Belastungsvergleich von ausgewählten Querschnitten bei den verschiedenen Prognosefällen.

Aus den Veränderungen der Verkehrsmengen lassen sich indirekt auch Rückschlüsse auf damit im Zusammenhang stehende Umwelteffekte (z.B. Lärm und Schadstoffe) ziehen. Ein Alternativenvergleich unter expliziter Berücksichtigung von Umweltindikatoren erfolgt jedoch nicht.

Parallel zur damaligen VEP-Erstellung wurde von der Agenda-Gruppe „Stadtentwicklung“ als Alternative die sog. „große Lösung“ (weiträumige, durchgängige Umgehungsstraße für mehrere Ortsteile nördlich von Taunusstein) eingebracht. Dieser Vorschlag wurde geprüft. Festgestellt wurde, dass der Entlastungseffekt von einer solchen Umgehungsstraße nicht besonders hoch wäre, weil sie nur den Verkehr umfasst, der Taunusstein vollständig durchfährt, und nicht Teilverkehre innerhalb Taunussteins.

Im Rahmen der vorbereitenden Planungen zur Nordwesttangente Taunusstein konnten im Rahmen der auf Projektebene notwendigen Alternativenprüfung auch die alternativen Lösungskonzepte des VEP berücksichtigt werden. Im Rahmen der Begründung für das Vorhaben wurden die im Hinblick auf das angestrebte Verkehrsentslastungsziel in Frage kommenden großräumigen Alternativlösungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 1999 übernommen. Eine Aktualisierung der Verkehrsprognosen ergab ein aktuelles Bild und bestätigte die Entscheidung für die Nordwesttangente. Daran anknüpfend konnten die Untersuchungen im Rahmen der neu zu erstellenden Umweltverträglichkeitsstudie auf kleinräumige Trassenalternativen innerhalb eines begrenzten Untersuchungsraumes beschränkt werden. Umweltseitig wurden zusätzlich die Entlastungseffekte im betroffenen lokalen Straßennetz ermittelt. Neben der Reduktion der DTV-Stärke wurden die Summe der gefahrenen Straßenkilometer auf einem definierten Straßenabschnitt sowie die Lärmimmissionen als Indikatoren verwendet.

6.5.6 Verknüpfung Umweltprüfung und Abwägungsprozess

Der konkrete Entscheidungs- und Abwägungsprozess zum VEP ist im Planwerk selbst nicht dokumentiert. Die einzelnen Neubaumaßnahmen, die vom Fachplaner in Abstimmung mit dem Sachgebiet Tiefbau vorgeschlagen worden sind, wurden im Stadtentwicklungs- und Sozialausschuss eingehend diskutiert. Anschließend wurde der VEP in der Stadtverordnetenversammlung mit relativ großer Mehrheit angenommen. Eine Ausarbeitung allgemeiner verkehrlicher Leitlinien wurde dabei allerdings nicht mit beschlossen.

6.5.7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Parallel zum damaligen VEP-Aufstellungsverfahren war ein Agenda-Prozess im Sinne der lokalen Agenda 21 im Gange, d.h. es wurden verschiedene kommunalen Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Bürgern der Stadt gebildet, um über die nachhaltige Entwicklung der Stadt Taunusstein zu diskutieren und diesbezügliche Vorschläge zu erarbeiten. In der Agenda-Gruppe „Stadtentwicklung“ bildete sich eine Themengruppe „Verkehr“ heraus. Diese brachte sich in die damalige VEP-Erstellung insb. durch Betonung der „großen Lösung“ (weiträumige, durchgängige Ortsumgehung nördlich von Taunusstein) ein. In diesem Zusammenhang wurden auch die Erkenntnisse und Vorschläge des VEP öffentlich präsentiert. Diese Veranstaltungen konnten insgesamt jedoch nur geringes öffentliches Interesse wecken. An einer öffentlichen Veranstaltung nahmen nur knapp 30 Personen teil. Dabei stellte die ohnehin organisierte Themengruppe Verkehr aus der Agendagruppe Stadtentwicklung die meisten Teilnehmer.

Spezielle Erfahrungen mit freiwilliger Öffentlichkeitsbeteiligung konnten in Taunusstein auf Projektebene gesammelt werden. Bei der Nordwesttangente Taunusstein, einem kommunalpolitisch brisanten Projekt, erfolgte Öffentlichkeitsbeteiligung in folgender Weise:

- Informationsveranstaltungen,
- Präsentation von Planunterlagen im Internet,
- aktive Pressearbeit und
- vorgezogene Bürgerbeteiligung (Mitwissen und Mitreden) mit zwei Bürgerhearings.

Die Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung wurden extern moderiert und vorbereitet sowie mit Postwurfsendungen in der Stadt auf breiter Basis bekannt gemacht. Das Konzept sah vor, dass in einem ersten Hearing zunächst Informationen über das Projekt vermittelt wurden und Fragen gestellt werden konnten. Zum Abschluss des Abends wurden insgesamt ca. 25 Gruppen gebildet, die beim zweiten Hearing, das einen Monat später stattfand, Gelegenheit zur mündlichen Stellungnahme bekommen sollten. Die schriftlich auf Karteikarten formulierten Fragen wurden im Anschluss von der Stadt und den Gutachtern schriftlich beantwortet und veröffentlicht. Das zweite Hearing war für die vorbereiteten Stellungnahmen der Einwendergruppen reserviert. Die Stadt Taunusstein und das Gutachterteam waren in diesem Fall Empfänger der Meinungsäußerungen. Die Bildung von Gruppen war notwendig, um eine gleichberechtigte und zeitlich angemessene Meinungsäußerung zu gewährleisten. Jeder Gruppe wurde eine definierte Redezeit eingeräumt. Die Beteiligung an diesem Prozess der vorgezogenen Bürgerbeteiligung war sehr gut. Das erste Bürgerhearing wurde von mehr als 250 Beteiligten besucht. Auch dieses Beispiel zeigt, dass insbesondere konkrete Projektplanungen die Bürger mobilisieren.

6.5.8 Behördenbeteiligung/ Koordination mit anderen Planwerken

Der VEP wurde im Zuge des Erarbeitungsprozesses, d.h. auch in Zwischenergebnissen, mehrfach in Ausschüssen und der Stadtverordnetenversammlung vorgestellt. Das Maßnahmenpaket wurde zusätzlich dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen Wiesbaden zur Abstimmung vorgelegt. Innerhalb des Amtes für Stadtentwicklung gab es ebenfalls mehrfache Abstimmungstermine. Eine Abstimmung erfolgte insbesondere mit der Bauleitplanung. Die zuständigen Personen der Umweltplanung bzw. des Naturschutzes wurden ebenfalls in be-

hördeninternen Gesprächen beteiligt. Eine fest installierte Projektarbeitsgruppe gab es nicht. Die Abstimmungsgespräche wurden bei Bedarf und mit unterschiedlichen Teilnehmern organisiert.

Bei den anderen Planwerken gibt es die allgemein üblichen Beteiligungsformen innerhalb der Verwaltung. Arbeitsgruppen sind nicht fest installiert. Dies liegt u.a. an der Struktur der Stadtverwaltung, welche die für Verkehr, Naturschutz, Umwelt und Bauleitplanung zuständigen Sachgebiete in einem Amt für Stadtentwicklung vereinigt. Für die verschiedenen Sachgebiete sind eine oder wenige Personen zuständig, so dass jederzeit ein fachlicher Austausch auf kurzem Wege stattfinden kann. Hierzu ist jeweils die Initiative und Bereitschaft der zuständigen Personen erforderlich. Hilfreich ist aber in jedem Fall eine von oben, d.h. von der Amtsleitung organisierte Gesprächskultur.

Der Aufstellungsprozess der Landschaftsplanung wurde von einem vorher eingerichteten Arbeitskreis mit relevanten Trägern öffentlicher Belange und Fachbehörden, v.a. der Oberen und der Unteren Naturschutzbehörde, begleitet. Gleiches gilt für die Planungen zur Nordwesttangente. Die Arbeitskreise tagen mehrmals im Verlauf der planerischen Arbeiten und werden über wesentliche Zwischenergebnisse informiert. Im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses der Landschaftsplanung wurde zusätzlich ein Abstimmungstermin mit den örtlichen Landwirten durchgeführt. Nicht geklärte Nutzungs- oder Zielkonflikte wurden in einer Art Dissensprotokoll sowie teilweise in der Konfliktkarte des Landschaftsplans festgehalten.

Bei der Bebauungsplanung erfolgt regelmäßig im Vorfeld des eigentlichen Aufstellungsverfahrens mit seiner zweistufigen Beteiligung bereits eine erste Abstimmungsphase mit den maßgeblichen Fachbehörden. Diese Abstimmungsphase dient zur Vorabklärung der grundsätzlichen Eignung der Fläche und der Grundentscheidung darüber, ob Flächen angekauft werden sollen und ein Aufstellungsbeschluss erfolgen soll. In diesem Zusammenhang werden auch erste Umweltfragen, z.B. ob ein Schutzgebiet betroffen ist, abgeklärt.

Die frühzeitige Behördenbeteiligung im Sinne des § 4 Abs. 1 BauGB schließt sich an den Aufstellungsbeschluss an. Je nach Fallgestaltung wird dabei in der Stadt Taunusstein eine schriftliche Beteiligung oder ein separater Beteiligungstermin durchgeführt. Es hat sich die Praxis eingebürgert, dass dazu bereits neben dem Planentwurf ein Umweltbericht und die sonstige Planbegründung soweit möglich erstellt wird. Noch zu untersuchende Punkte werden gekennzeichnet und es wird im Umweltberichtsentswurf darauf hingewiesen, welche Untersuchungen oder Fachgutachten noch zu erstellen sind. Diese Vorgehensweise besitzt den Vorteil, das kein separates Scoping-Papier erstellt werden muss, die Behörden vollständig den aktuellen Kenntnisstand der Stadt erfahren und direkt erkennbar wird, welche Fragestellungen noch ungeklärt sind.

Eine gezielte inhaltliche oder verfahrensbezogene Verknüpfung der Flächennutzungsplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung oder der Landschaftsplanung ist bisher keine gängige Praxis in Taunusstein. Aufgrund des Alters des FNP (1980) bildet der FNP keine geeignete Planungsgrundlage für aktuell anstehende konzeptionelle Planungen mehr. Allerdings wird als Grundlage für die Verkehrsprognosen, die u.a. zum VEP durchgeführt wurden, vom Fachplaner jeweils der aktuelle Stand der zu erwartenden baulichen Entwicklung in Taunusstein zugrunde gelegt. Zukünftig geplante Baugebiete fließen also in die Bedarfsprognosen ein. Inwiefern Aspekte der Landschaftsplanung in den VEP-Planungsprozess eingeflossen

sind, ist aus den Unterlagen nicht erkennbar. Der für dieses Jahr geplante Beginn des Neuaufstellungsprozesses des FNP kann aber hinsichtlich straßenbezogener Inhalte noch teilweise auf den VEP zurückgreifen. In letzter Konsequenz ist allerdings eine erneute aktuelle Bedarfsprognose anzustellen, aus der möglicherweise neue Verkehrsprojekte oder zumindest eine neue Prioritätenliste abgeleitet werden muss.

Der Landschaftsplan bildet aufgrund seiner Aktualität eine gute Grundlage, um die landschaftsplanerischen Inhalte für die Neuaufstellung des FNP zu liefern. Er kann auch im Falle neuer Verkehrsprojekte geeignete räumliche Informationen über die Schutzgüter von Natur und Landschaft bereitstellen.

6.5.9 Zusammenfassung

In der knapp 30.000 Einwohner zählenden Stadt Taunusstein spielen strategische planerische Konzeptionen und informelle Planungen eine vergleichsweise geringe Rolle. Die Situation ist aber typisch für eine Gemeinde dieser Größenordnung: Der FNP ist überholt. Der VEP beschränkt sich auf den Straßenverkehr. Lärminderungs- und Luftreinhaltungsplanungen liegen nicht vor. Die Umweltprüfung für die Bauleitplanung wird durch externe Planungsbüros bearbeitet, ohne dass die Gemeinde spezifische Vorgaben macht. Aufgrund begrenzter Ressourcen in einer solchen Gemeinde darf eine Strategische Umweltprüfung für die Verkehrsentwicklungsplanung inhaltlich nicht zu anspruchsvoll ausgestaltet sein. Bereits die Einbeziehung weniger, aber gezielt ausgewählter Umweltindikatoren, die Alternativenentscheidungen im Rahmen der VEP auf eine solidere Grundlage stellen, würden den Zweck einer SUP auf der strategischen Ebene der kommunalen Verkehrsplanung erfüllen. Auch könnte die SUP dazu beitragen, dass die eingriffsbezogenen Planungen (insb. VEP, FNP) und die Umweltplanung (z.B. Landschaftsplan) enger und damit effizienter aufeinander abgestimmt wird. Die SUP bietet dazu aufgrund ihres schutzgutübergreifenden Ansatzes und der konsequenten Behördenbeteiligung verschiedene Ansatzpunkte.

Die Stadt Taunusstein bietet ein interessantes Beispiel für das gegenseitige Wechselspiel zwischen Verkehrsentwicklungsplanung und projektbezogener Verkehrsplanung in Gestalt der Nordwesttangente Taunusstein (Hahn). Hier zeigt sich der praktische Nutzen einer großräumigen Alternativenprüfung bereits auf der Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung, die es ermöglicht, gerade bei umstrittenen Projekten, den zusätzlichen Planungsaufwand auf der Projektebene auf eine kleinräumige Betrachtung zu begrenzen. Werden auf der VEP-Ebene auch bereits angemessene Umweltbelange einbezogen, ist die Alternativenentscheidung auf dieser Ebene noch belastbarer und genügt in der Regel auch einem Abwägungsprozess auf der Projektzulassungsebene.

Die Gespräche mit den Vertretern der Stadt Taunusstein bestätigen im übrigen die bereits in Rostock geäußerte Erfahrung, dass das öffentliche Interesse an einer strategischen Verkehrsentwicklungsplanung deutlich geringer ausgeprägt ist wie bei einer konkreten Projektplanung.

7 SUP –Anforderungen an eine kommunale Verkehrsentwicklungsplanung

Im folgenden Kapitel werden die SUP-Anforderungen dargestellt, die an eine kommunale Verkehrsentwicklungsplanung zu stellen sind. Diese Zusammenstellung bildet eine wichtige Voraussetzung dafür, im darauffolgenden Kapitel entsprechende Handlungsempfehlungen zur SUP-Integration in den VEP-Planungsprozess ableiten zu können.

7.1 Vom Zielkonzept zur Verabschiedung des Plans

Die SUP-Richtlinie fordert formale Verfahrenselemente und inhaltliche Qualitäten. Beides zusammen macht die besondere Qualität aus: Der Idee der SUP liegt in mehr Systematisierung und Kommunikation und damit in mehr Transparenz im Verfahren. Daraus folgt mehr Nachvollziehbarkeit und Kommunizierbarkeit der Methoden und im Ergebnis mehr Umweltvorsorge auf der strategischen Seite von Planung (siehe Kap. 3).

Die UVP von Projekten wird auf vorgelagerter Ebene um die Umweltprüfung von Gesamtverkehrsplänen mit verkehrsträgerübergreifendem Anspruch erweitert; damit werden auch grundsätzlichere alternative Lösungsmöglichkeiten für die Umweltprüfung zugänglich. Die Umweltprüfung umfasst dann alle Ebenen der Planung und Entscheidungsfindung: Netzebene, Korridorebene, Projektebene. Unter inhaltlichen Gesichtspunkten geht es insbesondere darum, dass eine Verbindung von den Zielen – die ganz am Anfang des Prozesses stehen – über das Planergebnis bis zum Monitoring als Erfolgskontrolle – am Ende des Prozesses – sachangemessen und nachvollziehbar hergestellt werden kann. Ein die inhaltlichen Anforderungen der SUP berücksichtigendes Planverfahren muss gegenüber den bisher üblichen Verfahren erweitert und inhaltlich aufgewertet werden. Ein möglicher Ablauf findet sich in Abb. 7-1.

Die Umsetzung eines solch langwierigen und z.T. iterativ angelegten Verfahrensablaufes, ergänzt um die für die SUP charakteristischen Verfahrenselemente, ist sehr anspruchsvoll. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, in der Entscheidungsfindung transparent und nachvollziehbar zu bleiben. Sie erfolgt teilweise in höchst anspruchsvollen integrativen Planungsverfahren und –prozessen (Beispiele: Integrierte Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen oder das bisher nicht angewendete Verfahrenskonzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte (IWW u.a. 1998)).

Strategische Umweltprüfung in der Verkehrsentwicklungsplanung
7. SUP-Anforderungen

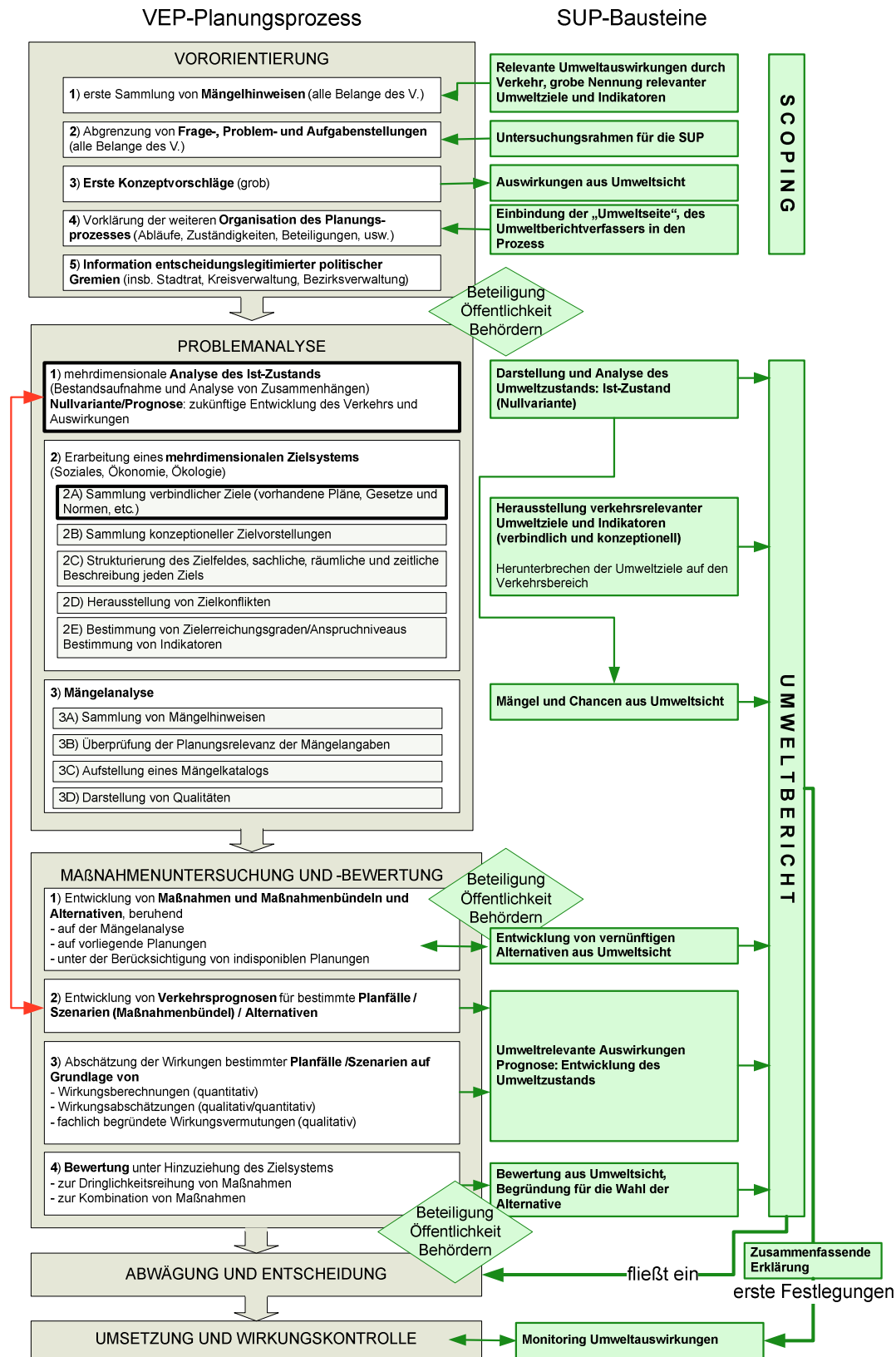


Abb. 7-1: Vorgehensweise bei der Aufstellung eines Planes oder Programms im Verkehrssektor inkl. SUP, eigene Darstellung auf Grundlage der MSUP

Die diesbezüglichen Überlegungen in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurden zusammengeführt in einem Ablaufplan, der die Vorgehensweise einer strategischen Umweltprüfung in der Verkehrsplanung allgemein darstellt. Die bereits gewonnenen Erkenntnisse wurden ebenfalls in diesen Ablaufplan mit eingebracht und führten somit zu einem detaillierteren Verfahrensvorschlag (siehe Abb. 7-1). Im Vergleich zur bisherigen klassische Verkehrsplanung geht es darum, die Prozesse an nachfolgend genannte Anforderungen anzupassen (siehe auch FGSV 2004):

- Formale Verfahrenselemente der SUP müssen in den Verkehrsplanungsprozess integriert werden, insbesondere: Scoping, Umweltbericht, Konsultationen, Berücksichtigung bei der Entscheidung, Unterrichtung über die Entscheidung, Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen.
- Die zielorientierte SUP ist Teil des Planungsprozesses und kein Prüfinstrument im strengen Sinne, das am Ende der Planung von außen hinzutritt. Sie ist prozesshaft und kommunikationsorientiert ein Teil der Fachplanung. Die Aufstellung des prozessbegleitenden Umweltberichts erfolgt in mehreren eng mit der Planaufstellung verzahnten Schritten und dient der Prozess- und Ergebnisdokumentation.
- Das Scoping legt nicht nur den Untersuchungsrahmen fest, sondern regelt möglichst auch die iterative Prozessgestaltung zur qualifizierten Berücksichtigung der Ergebnisse.
- Das Planverfahren integriert internationale, gemeinschaftsrechtliche und nationale Umweltziele und berücksichtigt sie im Entscheidungsprozess: Zu Beginn sind messbare Umweltziele mit Gewicht für die Entscheidungsfindung festzulegen.
- Die Umweltwirkungen des Plans, nicht einzelner Projekte, sind angemessen zu ermitteln sowie entscheidungsrelevant darzustellen und zu bewerten. Dazu wird man allerdings notwendigerweise auch eine für die jeweilige Entscheidungsfindung angemessene Projektbewertung durchführen müssen.
- Die Betrachtung von Lösungsalternativen ist gefordert, d.h. ggf. auch einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz zu entwickeln, Interdependenzen zwischen den Verkehrsträgern, den Verkehrssystemen und den jeweiligen Vorhaben bzw. Maßnahmen zu erkennen und zu berücksichtigen.
- Die Instrumente der Verkehrsplanung wie verkehrsträgerübergreifende Verkehrsmodelle, zielorientierte Netzkonzepte (im Sinne von Alternativen), Schwachstellenanalyse auch bei den Umweltzielen sind zu qualifizieren. Die Analyse und Prognose von Mängeln geht über verkehrliche Mängel hinaus und integriert die Umweltkonflikte (Lärm, Luftbelastungen, Zerschneidungen) auch in großräumigen wie globalen Bezugssystemen.
- Maßnahmen und Problemlösungen zielen ausdrücklich auch auf die Verbesserung der Umweltsituation, so dass eine Qualifizierung des Projektmeldevorgangs erreicht wird.

- Erforderlich sind leistungsfähige und der entsprechenden Planungsebene angemessene Informations-, Kommunikations- und Konsultationsstrukturen. Das spezifische SUP-Methodeninstrumentarium umfasst daher auch die Beteiligungsformen, die Informationsprozesse und die Abstimmungsregularien iterativer, intensiv rückwirkender, arbeitsteiliger Planungsprozesse.
- Mehr Transparenz und Nachvollziehbarkeit auch bei der letztendlich politischen Entscheidungsfindung ist anzustreben.

7.2 Inhaltliche Schwerpunkte der SUP-orientierten Verkehrsplanung

Die inhaltlich-methodischen Anforderungen an eine SUP ergeben sich aus den mit dem Umweltbericht zu liefernden Informationen. Erwartet die EU z.B. vom Umweltbericht Aussagen zu geprüften Alternativen, dann hat der Planungsprozess die Entwicklung von planzielangemessenen Lösungsalternativen und die vergleichende Beurteilung der relevanten Umweltauswirkungen zu leisten.

Aufbauend auf einem Handbuch zur Strategischen Umweltprüfung von Verkehrsplänen der Europäischen Kommission geht vor allem das Merkblatt zur Strategischen Umweltprüfung von Plänen und Programmen im Verkehrssektor der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Detail auf die Inhalte einer SUP in der Verkehrsplanung ein.

In Orientierung an die Vorgehensweise des MSUP werden im Folgenden die wesentlichen Arbeitsschritte eines SUP-orientierten Verkehrsentwicklungsplans zusammengefasst und Hinweise gegeben auf den Stand der diesbezüglichen Materialien. Bei den Ausführungen wird dabei unterschieden in eine Betrachtung der Projektebene und der Netzebene. Folgende Arbeitsschritte finden Berücksichtigung:

- Entwicklung eines Zielsystems,
- Zustands- und Mängelanalyse,
- Alternativenprüfung und Festlegen der Projekte,
- Wirkungsanalyse Projektebene,
- Wirkungsanalyse Netzebene,
- Festlegungen zur Überwachung.

7.2.1 Entwicklung eines Zielsystems mit Umweltzielen

Im Umweltbericht sind die wichtigsten Ziele des Plans oder Programms sowie die Ziele des Umweltschutzes (Umweltziele) zu nennen. Zudem muss die Art, wie die Umweltziele bei der Ausarbeitung berücksichtigt wurden, dargestellt werden (§ 14g des SUPG). Die Ziele ergeben sich aus:

- Rechtsvorschriften,
- nationalen oder internationalen Vereinbarungen und
- weiteren Zielvorgaben, z.B. Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung.

Im Merkblatt des FSGV werden die wichtigsten Umweltziele sowie die zugehörigen Indikatoren und Standards für die Verkehrsplanung zusammengestellt. Es handelt sich bei den aufgeführten Umweltzielen nicht ausschließlich um gesetzlich vorgeschriebene Zielsetzungen, deren Einhaltung einklagbar wäre, sondern auch um Vorsorgestandards. Die Umweltziele

werden nach ihrer Verbindlichkeit in drei Ränge eingeordnet:

- Rang I: Rechtlich verbindlich – wie Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften;
- Rang II: politische Beschlüsse;
- Rang III: behördliche oder wissenschaftliche Empfehlung.

Um die Auswirkungen des Verkehrsplans auf alle Schutzgüter bewerten zu können, wird die Aufstellung eines vollständigen Katalogs von Umweltzielen empfohlen.

Für die Bewertung, ob die Umweltziele erreicht werden, ist eine Operationalisierung anhand von Indikatoren und Standards erforderlich. Im Anhang des MSUP werden die Wirkfaktoren tabellarisch nach den einzelnen Schutzgütern aufgeführt, die Ziele definiert und auf die Standards bezogen. Die Zusammenstellung der umweltplanerischen Leistungen für eine SUP im Verkehrssektor im Anhang ist als offene Liste wesentlicher Inhalte gedacht, die je nach betrachtetem Verkehrsplan angepasst und konkretisiert werden muss. Hierbei können sich je nach Vorbelastung des Untersuchungsraums strengere oder weniger strenge Umweltziele ergeben. Zudem müssen die Ziele dem Prognosehorizont angepasst werden.

7.2.2 Analyse des Umweltzustands als Teil der Zustands- und Mängelanalyse

Nach der Aufstellung der Umweltziele ist die Analyse des Umweltzustands die Ausgangsbasis für eine anschließende Mängelanalyse. Dabei soll eine Bestandsaufnahme so vorgenommen werden, dass die bestehende Situation im Hinblick auf die Umweltziele bewertet werden kann. Das MSUP empfiehlt, die umweltbezogene Bewertung auf den verkehrlichen Prognosehorizont zu beziehen, der einen Prognose-Nullfall unter Einbeziehung der voraussichtlich zu erwartenden Entwicklungen umfasst. Hierfür bietet sich eine Szenariotechnik an, die für alle betrachteten Zielbereiche angewendet wird. Dadurch können auch die Umwelteffekte für den Prognosezeitraum abgeleitet werden.

Bei der Bearbeitung eines Umweltberichtes ist es sinnvoll, dass sich der Planungsmaßstab grundsätzlich an der verkehrlichen Betrachtungsebene sowie an den Umweltdaten orientiert. Die Umweltdaten müssen sich abstrahieren lassen, ohne ihre Aussagekraft und Planungsrelevanz im gewählten Maßstab zu verlieren. Auf der großräumigen Betrachtungsebene könnte ein Maßstab von 1:100.000, auf der überregional/regional Betrachtungsebene von 1:50.000 und auf der kommunalen/kleinräumigen Ebene von 1:25.000 gewählt werden. Bei der Datenerfassung kann auf vorhandene flächendeckende Daten zurückgegriffen werden.

Die Analyse der Umweltbelastungen ist so auszurichten, dass die Auswirkungen von Handlungskonzepten des Planes oder Programms hinreichend erfasst werden können. Eine verkehrsträgerübergreifende Perspektive der verkehrlichen Untersuchungen ist hierbei notwendig.

„Ziel sollte daher eine Analyse des Umweltzustandes unter Berücksichtigung der Auswirkungen aller einzubeziehenden Verkehrsträger sein, in der der aktuelle Ausbauzustand und die aktuellen Nutzungen der gesamten Verkehrsinfrastruktur sowie deren Auswirkungen sowohl auf die bebauten als auch auf die unbebauten Bereiche des jeweiligen Untersuchungsgebietes ermittelt und bewertet werden. Maßstab für die Beurteilung der städtebaulichen Belastungssituation sind die Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsfunktionen innerhalb bebauter Bereiche, basierend auf den hierfür heranzuziehenden Umweltzielen“ (FGSV 2004, S.16).

Bereits bei der Phase der Problemanalyse ist eine enge Verzahnung zwischen der Erstellung des Umweltberichts und der Fachplanung erforderlich. So muss der verkehrsbezogene (Teil)Plan bereits die erforderlichen Eingangsdaten zur Ermittlung der Umweltauswirkungen liefern. Im MSUP werden genannt:

- die Merkmale der Verkehrswege (z.B. Ausbauzustand),
- Nutzungsfunktionen (z.B. Transport-/Verbindungsfunktion, Erschließungsfunktion, Anliegerfunktion),
- Nutzungssensibilität (z.B. Bebauung, Freiflächen),
- Netzbelastungen (z.B. Quelle-Ziel-Matrix, Querschnittsbelastungen),
- Verkehrsabwicklung (z.B. Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Auslastung).

7.2.3 Alternativenprüfung und Festlegen der Projekte

Bei jedem Plan bzw. Programm muss festgelegt werden, welche Alternativen untersucht werden sollen und wie man zu den zu untersuchenden Alternativen kommt. Die grundsätzliche Vorgehensweise sollte frühzeitig – nach Möglichkeit bereits im Scoping - festgelegt und abgestimmt werden. Im Umweltbericht ist „eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen“ abzugeben (§ 14g UVPG).

Im Verkehrssektor können folgende Typen von Alternativen unterschieden werden:

- **Systemalternativen**
Die Systemalternativen umfassen in einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung Verkehrsnetze etc. sowie möglicherweise auch weitere Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsgeschehens (z.B. Taktverdichtung) und haben für die SUP eine hohe Bedeutung.
- **Standortalternativen (räumliche Varianten von Projekten)**
Die Prüfung von Standortalternativen ist Gegenstand der UVP und hat für die SUP eine geringere Bedeutung. Streckenführungen werden im groben Maßstab betrachtet und können bzw. müssen unter Umweltgesichtspunkten noch optimiert werden.
- **Technische Alternativen (, z.B. Tunnel- oder Brückenbau)**
Technischen Möglichkeiten der Optimierung (technische Alternativen) haben in der SUP eine geringere Bedeutung und umfassen insbesondere kostenintensive Vermeidungsmöglichkeiten wie Tunnel oder Brücken.

- Nullvariante

Die Nullvariante stellt keine echte Alternative dar, ist aber im Rahmen der SUP als Vergleichsfall erforderlich, um positive Umweltwirkungen der Projekte bewerten zu können.

Das Besondere an der SUP ist zum einen, dass sie die Frage nach grundsätzlicheren Alternativen bzw. Systemalternativen stellt und in das Untersuchungsprogramm der Umweltprüfung aufnimmt. Zum anderen werden alternative Netzvorstellungen untersucht. Die bisherigen Projektalternativen werden erweitert und zu alternativen Vorhabenkombinationen entwickelt.

Die eigentliche strategische Dimension der SUP beginnt, wenn die Projekte mit Hilfe der Alternativenprüfung optimiert wurden und das Vorschlagsnetz steht. Es wird geprüft, inwieweit der Plan oder das Programm in Gänze mit den jeweiligen Umweltzielen, z.B. mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, übereinstimmt. Bei Defiziten könnte in einem letzten Prüfschritt untersucht werden, ob sich weitere Alternativ-Lösungen für den Gesamt-Plan anbieten oder ob die bisherigen Prämissen des zugrunde gelegten Szenarios geändert werden müssen.

Die SUP befasst sich mit Plänen, die für künftige UVP-pflichtige Projekte den Rahmen setzen. Um von vornherein Umweltbelastungen zu vermeiden, stellt sich im Rahmen der SUP die Frage, wie und von wem diese Projekte bestimmt werden. Deshalb wird im MSUP empfohlen, bereits parallel zur Entwicklung von verkehrsbezogenen Handlungskonzepten (im Rahmen von Fachplänen) umweltorientierte Handlungskonzepte zu erstellen und gemeinsam abzustimmen. So kann der Umweltbericht auf Basis der abgestimmten Umweltziele Beiträge zur Gestaltung des künftigen Verkehrsnetzes liefern. Von den Bearbeitern des Umweltberichts sollten deshalb Projektvorschläge bzw. Maßnahmenkombinationen (Handlungskonzepte) eingebracht werden können. Diese Vorschläge sollten so gewählt sein, dass sie den fachplanerischen Zielsetzungen entsprechen und gleichzeitig dazu beitragen, die zu Beginn des Aufstellungsprozesses des Verkehrsplanes zusammengestellten Umweltziele zu erreichen.

7.2.4 Wirkungsanalyse auf der Projektebene

Bei der Wirkungsanalyse auf Projektebene werden im Rahmen der SUP zunächst die positiven und negativen Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt dargestellt und anhand des vereinbarten Zielsystems bewertet.

Das MSUP empfiehlt, die Bewertungsergebnisse für die Belastungs- und für die Entlastungsseite in einem weiteren Bewertungsschritt über alle Schutzgüter zu aggregieren. Hiermit würde man je ein gebündeltes Ergebnis für die positiven und negativen Umweltauswirkungen des betreffenden Projekts erhalten. Dies kann die Nachvollziehbarkeit der späteren Abwägung mit den anderen Belangen verbessern. Aussagen zu vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen – wie in § 14g UVPG verlangt – sind auf der strategischen Ebene nur in generalisierter Form möglich. Werden bei einzelnen Projekten wichtige Umweltziele verfehlt, besteht an dieser Stelle die Möglichkeit, erneut über Alternativen nachzudenken.

Die Wirkungsanalyse auf Projektebene endet nach dem MSUP im Umweltbericht mit der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der zu beurteilenden Projekte. Im Ein-

zelfall empfiehlt das MSUP, auch Empfehlungen zur Dringlichkeitsreihung der Projekte aus Umweltsicht zu formulieren. Die Ergebnisse müssten so aufbereitet sein, dass sie sich mit den anderen Belangen zusammenführen lassen und die Gesamtabwägung nachvollziehbar wird. Zur Vereinfachung könnten dabei bestimmte Typen von Projekten zusammengefasst werden.

7.2.5 Wirkungsanalyse auf der Netzebene

Nach der Gesamtabwägung der Projekte (s.o.) wird das Vorschlagsnetz konzipiert. Anschließend können in der Wirkungsanalyse auf Netzebene die positiven und negativen Auswirkungen des Vorschlagsnetzes auf die Umwelt ermittelt und beschrieben werden. Gegenstand der SUP sind dabei vor allem diejenigen Umweltauswirkungen, die in der UVP nicht betrachtet werden können. Genannt werden:

- direkter und indirekter Verbrauch natürlicher und sich nicht regenerierender Ressourcen, insbesondere in Bezug auf den Boden und den Verbrauch von Bau- und Energierohstoffen,
- großräumig wirksame und klimarelevante Schadstoffe und Gase,
- flächenhaft wirksame Lärmwirkungen auf Siedlungs- und Erholungsräume,
- Beeinträchtigung und Verkammerung von Räumen für die landschaftsbezogene Erholung, von kulturlandschaftlich wichtigen Bereichen sowie von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen,
- Zerschneidung ökologischer Netzwerke (Pan-European Ecological Network, Kohärentes europäisches ökologisches Netzwerk NATURA 2000, Ausbreitungs- und Wanderkorridore für Tierarten mit großen Raumansprüchen, Biotopverbundsysteme),
- raumwirksame Beeinträchtigungen von Gebieten zum Schutz der Umweltmedien.

Ähnlich wie bei der Wirkungsanalyse auf Projektebene könnten als letzter Schritt evtl. neue Alternativen oder die Änderung des Szenarios ins Auge gefasst werden, wenn in der anschließenden Bewertung der Ergebnisse anhand der abgestimmten Umweltziele gravierende Defizite festgestellt werden.

7.2.6 Festlegungen zur Überwachung (Monitoring)

Die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des Plans oder des Programms ergeben, sind nach § 14m UVPG zu überwachen (siehe Kapitel 3.3). Die Überwachung kann die Annahmen des Plans oder des Programms, die prognostizierten Wirkungen und die vorgesehenen Maßnahmen beinhalten. Bezogen auf Pläne im Verkehrssektor kann diese Regelung drei Aufgaben beinhalten (FGSV 2004):

- Die Überwachung der Entwicklung des Verkehrsnetzes, spätestens im Zuge der nächsten Fortschreibung des Verkehrsplans. In diesem Zusammenhang wäre auch eine Kontrolle der Annahmen des dem Plan zugrunde gelegten Szenarios sinnvoll.
- Die Überwachung der Projekte im Zuge deren nachfolgender Planungsstufen. Die prognostizierten Umweltauswirkungen und diesbezüglich vorgeschlagenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen müssen bei der Planung berücksichtigt und gegebenenfalls konkretisiert werden. Soweit unvorhergesehene Umweltauswirkungen erkennbar werden, ist eine Modifikation der Planung zu erwägen.

Dies sollte im Regelfall eines gestuften Vorgehens bei der Verkehrsinfrastrukturplanung gewährleistet sein.

- Die Überwachung der Projekte nach deren Verwirklichung: Nachkontrolle der prognostizierten Auswirkungen sowie einer Erfolgskontrolle für die Wirksamkeit von Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen. Dies sollte gerade auch positive Umwelteffekte von Verkehrsprojekten, z.B. von Ortsumgehungsstraßen, einschließen.

8 Handlungsempfehlungen und Zusammenfassung

8.1 Schlussfolgerungen aus den Arbeitsergebnissen

Die Strategische Umweltprüfung stellt neue Anforderungen auch an Pläne und Programme im Verkehrssektor. Gerade auf kommunaler Ebene ist der Verkehr einer der größten Verursacher von negativen Umwelteffekten. Zwar kann eine eindeutige SUP-Pflicht für den kommunalen Verkehrsentwicklungsplan nicht abgeleitet werden (siehe Kap. 2.2), jedoch sprechen verschiedene Gründe dafür, dennoch auch auf kommunaler Ebene Verkehrsplanungen einer SUP zu unterziehen (siehe Kap. 2.3):

- Einbeziehung von Umwelteffekten, die in der Projektebene nicht oder nur unzureichend Beachtung finden können (z.B. Landschaftszerschneidung, flächenhafte kumulative Lärmbelastung, Emissionen von CO₂);
- Frühzeitige Berücksichtigung der Belange der EU-Luftqualitätsrichtlinien und der EU-Umgebungslärmrichtlinie in der Verkehrsplanung;
- Synergie- und Lerneffekte für andere kommunale Umweltprüfungen (z.B. in der Bauleitplanung, der Nahverkehrsplanung, der Lärmaktionsplanung);
- Inhaltliche Absicherung und Entlastung von nachfolgenden Planungs- und Zulassungsentscheidungen u.a. im Rahmen der Bauleitplanung (z.B. hinsichtlich Alternativenprüfungen);
- Bündelung der unterschiedlichen Akteure und der verschiedenen umweltbezogenen Anforderungen in der Verkehrsplanung in einem Planungsprozess;
- Akzeptanzsteigerung der Verkehrsplanung auf allen Planungsebenen durch frühzeitige Beteiligung und transparente Planung.

Ziel dieser Forschungsarbeit ist es, Handlungsempfehlungen für Kommunen zu entwickeln, auf welche Weise die SUP sinnvoll in kommunale Verkehrsentwicklungsplanungen eingebettet werden kann. Dazu wurden verschiedene Analyseschritte durchgeführt und in der vorliegenden Arbeit dokumentiert. Im Folgenden werden diese Ergebnisse knapp zusammengefasst und Schlussfolgerungen daraus gezogen, die die Grundlage für die Handlungsempfehlungen für Kapitel 8.2 bilden.

8.1.1 Rechtliche Grundlagen

Als rechtliche Ausgangsbasis wurden die wesentlichen rechtlichen Grundlagen der Strategischen Umweltprüfung aus SUP-Richtlinie, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und Baugesetzbuch (BauGB) zusammengestellt (Kap. 3). Der kommunale Verkehrsentwicklungsplan ist als Verkehrsplanung einerseits der Fachplanung zuzuordnen, andererseits steht er als kommunale Entwicklungsplanung im Kontext der vorbereitenden Bauleitplanung. Daher ist es sinnvoll, bei der Durchführung einer SUP für den kommunalen Verkehrsplan die Anforderungen, die das UVPG an die Strategische Umweltprüfung stellt, und die Anforderungen, die das BauGB an die Umweltprüfung in der Bauleitplanung stellt, gemeinsam in den Blick zu nehmen. Entsprechend berücksichtigt die Arbeit neben dem UVPG auch die Anforderungen des BauGB. Obwohl keine eindeutige Rechtspflicht für die Durchführung einer SUP für den VEP abgeleitet werden kann, wird es insbesondere zur Entlastung der SUP für anderen kommunale Pläne (Flächennutzungsplan, Landschaftsplan) als

sinnvoll erachtet, die SUP-Empfehlungen an den rechtlichen Grundlagen auszurichten.

8.1.2 Stand von Wissenschaft und Praxis

In Kapitel 4 wird der Stand von Wissenschaft und Praxis der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung und der Strategischen Umweltprüfung dargestellt. Im Bereich der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung zeigte sich ein sehr ähnliches Bild wie bei der durchgeführten Befragung (siehe Kap. 5.2) und der Fallbeispieluntersuchung (siehe Kap. 6.3 bis 6.5). Um keine unnötigen Wiederholungen an dieser Stelle zu produzieren, sei hier auf diese Ergebnisse verwiesen (siehe Kap. 8.1.3).

Es wird deutlich, dass im Verkehrssektor Erfahrungen mit und methodische Anleitungen für die SUP vor allem auf der Ebene großräumiger Verkehrsinfrastrukturpläne (z.B. Landesverkehrswegepläne, Bundesverkehrswegeplan) bestehen (siehe Kap. 4.2). Die dabei gewonnenen Erkenntnisse lassen sich allerdings teilweise auch auf die kommunale Ebene übertragen.

Die praktischen Erfahrungen mit der SUP in der Bauleitplanung sind aufgrund der erst vor kurzem eingeführten Pflicht noch relativ gering. Es wurden bereits einige Arbeitshilfen für die B-Plan-Ebene entwickelt, die sich bislang sehr eng an die Vorschriften des BauGB halten. Für die Umweltprüfung auf FNP-Ebene gibt es bisher keine vergleichbaren Arbeitshilfen. Die Inhalte und die Methodik der Umweltprüfung auf dieser vorgelagerten Ebene der Bauleitplanung sind nur teilweise vergleichbar mit der Umweltprüfung im Rahmen der Bebauungsplanung. Dies liegt vor allem an dem unterschiedlichen Betrachtungsmaßstab und den damit verbundenen unterschiedlichen Inhalten von Flächennutzungsplan und Bebauungsplänen. Neuland wird auch in der Umweltprüfung nach BauGB mit dem Verfahrensschritt der Überwachung beschränkt. Während in der Literatur bereits verschiedene denkbare und mehr oder weniger auch für Gemeinden praktikable methodische Ansätze der Überwachung beschrieben werden (siehe v.a. BUNZEL et al. 2004, VON ZAHN 2005), fehlen praktische Erfahrungen nahezu vollständig.

8.1.3 Praxisuntersuchung

In Kapitel 5 und 6 werden die Ergebnisse der Untersuchungen in einzelnen Beispielkommunen dokumentiert.

Befragung

Aus der Befragung von 13 Planungsräumen (siehe Kap. 5) konnten folgende wesentliche Erkenntnisse gewonnen werden:

Verkehrsentwicklungsplanung

Insgesamt herrscht eine heterogene Situation bezüglich der Rechtsverbindlichkeit von Verkehrsentwicklungsplänen. In der Regel verfügt ein VEP nicht über eine weitreichende Verbindlichkeit, er stellt vielmehr eine Leitlinienplanung als Orientierung für weitere Fachplanungen dar. VEP werden vornehmlich nach den Empfehlungen der FGSV aufgestellt, in einigen Kommunen wurden aber auch eigene Verfahrensvorschläge zum Aufstellungsprozess erarbeitet. In den meisten Kommunen haben verschiedene Akteure Beiträge zu Planalternativen eingebracht. Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Aufstellungsprozess stellt schon jetzt einen

wichtigen Baustein dar. Auch Umweltbelange werden bereits bei der Aufstellung eines VEP berücksichtigt; ob diese Berücksichtigung aber schon den Anforderungen einer SUP genügt, bleibt fraglich. Eine Berücksichtigung von Umweltbelangen findet vornehmlich in Kommunen des Typs 1 statt.

Neben dem VEP und dem NVP sind weitere verkehrsrelevante Planungen in allen Kommunen vorhanden. Es handelt sich dabei meist um Konzepte zum Radverkehr oder zum ÖPNV. Ebenso finden sich in allen Kommunen übergeordnete Planungen, die sich mit verkehrlichen Fragestellungen auseinandersetzen. Inwieweit all diese Planungen bereits aufeinander abgestimmt sind, wurde im Rahmen der Befragung nicht thematisiert.

Umweltbezogene Planung

Der Landschaftsplan liegt in zwei Drittel der untersuchten Kommunen vor. Weitere umweltbezogene Planwerke finden sich nur vereinzelt, wobei es sich dabei meist um sektorbezogene Pläne handelt. Meist liegen diese Pläne in Kommunen des Typs 1 und 2 vor. Es finden sich vereinzelt Planungen zur Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung; auch hier vornehmlich in Kommunen des Typs 1 und 2.

Bauleitplanung

Im Rahmen der Bauleitplanung sind bereits einige Erfahrungen mit der Umweltprüfung, auch mit freiwilligen Verfahren, gemacht worden. So führten etwa die Hälfte der Kommunen sowohl Umweltprüfungen für Flächennutzungspläne als auch für größere Bebauungspläne mit Verkehrsrelevanz durch. Vornehmlich Kommunen des Typs 1 und 2 haben dies vollzogen. Dabei wurden hauptsächlich in Kommunen des Typs 1 Beteiligungsverfahren über das vorgeschriebene Standardverfahren durchgeführt, ebenso wurde in diesen Kommunen bereits Erfahrungen zum Scoping gemacht. Planalternativen im Rahmen der Umweltprüfung wurden eher selten entwickelt.

Umweltziele und Umweltinformationssysteme

Umweltqualitätsziele finden sich in 50 Prozent der befragten Kommunen vornehmlich des Typs 1. Sie bestehen teilweise als eigenständige Konzepte, teilweise sind sie Bestandteile von Planungen. Knapp die Hälfte der Kommunen haben die Umweltziele verbindlich verabschiedet. In einem Viertel der befragten Kommunen sind die erarbeiteten Umweltziele für den VEP relevant. Insgesamt gibt es keinen einheitlichen Umgang mit Umweltzielen. Nur wenige Kommunen haben systematische und schutzgutübergreifende bzw. in der Verwaltung abgestimmte Konzepte verabschiedet. Zudem werden die Ziele nur selten fortgeschrieben. Etwa der Hälfte der befragten Kommunen, vorrangig in Kommunen des Typs 1 und 2, stehen Umweltinformationssysteme zur Verfügung. Diese unterscheiden sich jedoch stark in Aktualität, Umfang und Aussagekraft.

Monitoring

Etwa die Hälfte der Kommunen hat bereits ein Monitoringsystem entwickelt bzw. ist derzeit mit der Aufstellung beschäftigt; vornehmlich Kommunen des Typs 1. Die Anforderungen des UVPG sind damit jedoch noch nicht erfüllt, so dass die Kommunen derzeit verstärkt mit Ergänzungs- und Anpassungsmaßnahmen beschäftigt sind. Nur eine Kommune des Typs 2 hat schon ein konkretes Konzept erarbeitet, welches sich auf das dortige Umweltqualitätszielkonzept stützt.

Datenverfügbarkeit

Im Zusammenhang mit der Datenverfügbarkeit zeigte sich, dass sich die meisten Datensätze in Kommunen des Typs 1 finden; eingeschränkt auch in Typ 2-Kommunen. Weit verbreitete Umweltdatensätze sind Denkmal- und Altlastenkataster sowie Luftbilder. Häufige Verkehrsdaten sind Verkehrsmodelle, Verkehrsprognosen und -erhebungen. Lärmbezogene Daten finden sich nur in knapp der Hälfte der befragten Kommunen. Daten zu Einwohnerzahlen und –dichte finden sich fast überall.

Erfahrung mit der Umweltprüfung

Die bisherigen Erfahrungen mit der Umweltprüfung sind unterschiedlich einzuschätzen. Verschiedene Quellen werden als Verfahrenshilfe herangezogen: Sowohl stadtinterne Verfahrensvorschriften als auch allgemeingültige Anweisungen werden genutzt. Anwendungsbereiche waren wie bereits erwähnt FNP und größere Bebauungspläne.

Einordnung in Stadttypen

Ordnet man die Ergebnisse der Befragung in die entwickelten Stadttypen ein, so ergibt sich folgendes Bild: Es kristallisieren sich zwei Kategorien heraus: einerseits die Zusammenfassung der Typen 1 und 2, die sich mit dem Begriff „Kernstädte“ umschreiben lassen. Dort sind viele Datensätze in den für eine SUP relevanten Bereichen verfügbar. Ebenso ist auch hier festzustellen, dass in diesen Städten alle Umwelteffekte relevant sind. Demzufolge ist gerade in diesen Städten eine umfangreiche SUP empfehlenswert und durchführbar.

In Kommunen des Typs 3, also kleineren Kommunen, sind insgesamt in der Regel weniger Daten verfügbar und gemäß der städtischen Struktur nur ausgewählte Umwelteffekte relevant (z.B. stehen hier Schadstoffemissionen eher selten im Vordergrund). In diesen Kommunen ist eine SUP für Teilbereiche sinnvoll und durchführbar.

Fallbeispiele

Vertiefte Erkenntnisse brachte v.a. die detaillierte Betrachtung der Planungspraxis der Verkehrsentwicklungs-, Bauleit- und Umweltplanung der drei Fallbeispiele München, Rostock und Taunusstein (Kap. 6).

Verkehrsentwicklungsplanung

Es finden sich in allen Städten ähnliche Entscheidungsstrukturen bei der VEPlanung: Nach abschließender Ämterbeteiligung erstellt das für die Verkehrsplanung zuständige Amt eine Beschlussvorlage. Diese wird in den politischen Gremien und Ausschüssen diskutiert und beschlossen. Die Umweltämter sind an der abschließenden Entscheidung bislang nur wenig beteiligt. Eine Art „Abwägungsprotokoll“ ist nicht Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplans. Insbesondere Entscheidungen über Einzelmaßnahmen sind bisher wenig transparent.

Umweltbezogenes Zielsystem

In allen Städten existieren teilweise sehr differenzierte Leitbilder und Zielsysteme der Stadtentwicklung. In solchen Zielsystemen spielt meist auch die Umweltdimension eine gewichtige Rolle. Auch die VEPlanung definiert in der Regel eigenständige Zielsysteme, die in unterschiedlichem Ausmaß Umweltziele beinhalten. Allerdings besteht eine gewisse Diskrepanz zwischen den dokumentierten Zielsystemen auf der einen und dem konkreten Maßnahmenauswahlprozess im Verkehrsentwicklungsplan auf der anderen Seite. Es wird häufig nicht deutlich, in welchem Ausmaß bestimmte Maßnahmen oder Maßnahmenbündel die gesetzten

Ziele erreichen und dies in den Entscheidungsprozess einfließt. Auch ist die Auswahl der betrachteten Ziele bzw. Indikatoren nicht konsequent aus einem vollständigen Schutzgutkatalog abgeleitet. Eine methodisch anspruchsvolle SUP sieht dem gegenüber explizit Aussagen über die geltenden Ziele des Umweltschutzes und Bewertung der Auswirkungen der Planung anhand dieser Umweltschutzziele vor. Da die methodischen Vorgaben für eine Verkehrsentwicklungsplanung (siehe Leitfaden für Verkehrsplanungen der Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“ der FGSV) ebenfalls eine zielorientierte Problemanalyse und Maßnahmenentwicklung vorsieht, lassen sich Umweltziele gut in den typischen Planungsprozess der Verkehrsentwicklungsplanung integrieren. Dabei ist aber darauf zu achten, dass die Umweltproblematik kein unsachgerechtes Übergewicht bekommt. Hierbei spielen auch Zielkonkurrenzen und -konflikte eine besondere Rolle. Häufig tritt bspw. der Fall auf, dass sich originär verkehrliche Qualitätsanforderungen und Umweltqualitätsziele inhaltlich teilweise deutlich überlagern (Bsp. Anforderungen an einen reibungslosen Verkehrsablauf und Ziele der Lärminderung und Luftreinhaltung). Zielkonflikte entstehen bspw. zwischen Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Biotopschutzes (Bsp. Alleebäume als gefährliche Kollisionshindernisse). Notwendig ist daher ein abgestimmtes Zielsystem, welches Umweltziele und andere Zielsetzungen der Verkehrsplanung integriert und zueinander in Beziehung setzt.

Die Fallbeispiele zeigen, dass die praktische Relevanz von Zielsystemen abhängig ist von der Anzahl und dem Konkretisierungsgrad der Ziele. Je allgemeiner bestimmte Zielsetzungen formuliert sind und je höher die Zahl derartiger Zielsetzungen ist, umso weniger handhabbar und beliebiger ist die konkrete Anwendung dieser Ziele. Daher sollte sich der VEP auf eine überschaubare Anzahl von Umweltzielen bzw. -indikatoren beschränken.

Da in einem VEP unterschiedliche Fragestellungen und Betrachtungsebenen zusammenkommen, müssen auch die Umweltziele bzw. -indikatoren auf die verschiedenen Fragestellungen und Betrachtungsebenen bezogen werden. Insbesondere sind die Umweltziele einerseits auf die Netz- und andererseits auf die Projektebene abzustimmen. Die bisherige Praxis der VEPlanung stellt in der Regel ausschließlich die Auswirkungen ganzer Maßnahmenbündel (z.B. CO₂-Emissionen) dar. Damit wird jedoch die Frage, ob bestimmte Einzelmaßnahmen eine umweltverträgliche Lösung für ein bestimmtes Verkehrsproblem darstellen, ausgeblendet. Obwohl das UVPG eine solche Einzelmaßnahmenbetrachtung nicht explizit fordert, kann das Thema nicht gänzlich aus der Umweltbetrachtung ausgeblendet werden, da im VEP auch im Hinblick auf einzelne verkehrliche Maßnahmen Grundsatzentscheidungen zu treffen sind.

Alternativenprüfung

Eine Alternativenprüfung findet im VEP regelmäßig auf der Ebene abstrakter Szenarien statt. Dabei werden vorher ausgewählte Maßnahmenbündel gegenübergestellt, ohne dass eindeutig klar wird, ob es nicht weitere sinnvolle Maßnahmenkombinationen gibt. Die Alternativediskussion und -entscheidung auf der Maßnahmenebene ist in der Regel nicht dokumentiert. Damit verbunden ist das Problem, dass die Umweltämter zwar innerhalb des Planungsprozesses beteiligt werden, bei der abschließenden Entscheidung über das Maßnahmenbündel des VEP jedoch in der Regel außen vor bleiben. Zu beobachten ist auch eine Diskrepanz zwischen den häufig allgemein formulierten Zielsystemen und den für die Alternativenprüfung letztlich herangezogenen Kriterien.

Inwieweit eine systematische Alternativenprüfung auch in Bezug auf einzelne im VEP diskutierte Maßnahmen die Projektebene entlasten kann, wird uneinheitlich bewertet. In Rostock und Taunusstein hat man aber durchaus Erfahrungen dahingehend gesammelt, dass eine systematische Alternativenbetrachtung bereits auf der Ebene des VEP eine Entlastung für die Projektzulassungsebene mit ihren Umweltprüfungsanforderungen bringen kann.

Welche umweltbezogenen Kriterien bzw. Indikatoren besonders geeignet für die Alternativenprüfung auf der Ebene des VEP sind, konnte nicht eindeutig anhand der Fallbeispiele ermittelt werden. In München wurde bspw. festgestellt, dass die klassischen emissionsbezogenen Indikatoren (z.B. CO₂) beim Vergleich verschiedener Szenarien aufgrund des hoch entwickelten bestehenden Verkehrsnetzes kaum Unterschiede zeigen und damit nicht entscheidungsrelevant sind. Daher wird in München über neue Indikatoren wie etwa die Mobilitätskosten nachgedacht. Ein weiterer Erfahrungswert aus München identifiziert die Siedlungsentwicklung und die Entwicklung der Umlandgemeinden als wichtige Faktoren für eine umweltseitige Auswirkungsprognose.

Beteiligung

Beteiligungsprozesse spielen in der Verkehrsentwicklungsplanung häufig eine große Rolle und es wird teilweise viel Aufwand betrieben, um Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit einzubinden. Allerdings ist festzustellen, dass es sich meistens um Veranstaltungen mit überwiegender Informationsfunktion handelt. Eine echte Mitwirkung Dritter an planerischen Entscheidungen wird oft nicht angestrebt. Dennoch ist davon auszugehen, dass die klassischen Beteiligungsprozesse bei der VEP bereits weitgehend die durch das SUP-Recht formulierten Anforderungen an eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllen.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung hat bei allen betrachteten Verkehrsentwicklungsplanungen stattgefunden. Diese hatte in der Regel einen informativen Charakter, d.h. die planerischen Vorstellungen der Gemeinden und der Fachplaner wurden in Broschüren, auf Veranstaltungen, im Internet oder in Form von Posterpräsentationen der Öffentlichkeit vorgestellt.

Offene und sehr frühzeitige Formen der Bürgerbeteiligung (z.B. Planungswerkstätten, runde Tische, Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Scopings) werden von den Verkehrsplanern aber eher kritisch gesehen. Zum einen zeigen die Erfahrungen, dass das öffentliche Interesse an der übergeordneten abstrakten Planungsebene eher gering ist. Zum anderen wurden bspw. in der Stadt Rostock schlechte Erfahrungen mit einer allzu frühzeitigen und offenen Alternativendiskussion gemacht, da letztlich nicht erfüllbare Erwartungshaltungen geweckt wurden.

Gute Erfahrungen wurden in den größeren Städten Rostock und München dem gegenüber mit der Beteiligung politischer Stadtteilgremien gemacht. Im Zuge dieser Beteiligungsform sind auch interessierte Bürger eingeladen teilzunehmen. Dies setzt allerdings eine aktive und möglichst anschauliche Bürgerinformation im Vorfeld der Veranstaltungen voraus. Dennoch ist davon auszugehen, dass man nicht alle Bevölkerungskreise, sondern ausschließlich die politisch und fachlich interessierten Bürger erreicht.

Gute Erfahrungen wurden im Rahmen der Lärminderungsplanung mit postalisch zugestellten Antwortpostkarten gesammelt. Die Rücklaufquote war sehr gut, sie hängt allerdings maßgeblich mit der Problemintensität und dem Problembewusstsein im konkreten Fall zu-

sammen. Internetauftritte werden zunehmend an Bedeutung gewinnen, lassen sich jedoch erfolgreich nicht ohne begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Betreuung (z.B. Feedback in einem Internetforum) durchführen. Wie bei den anderen Beteiligungsformen gilt auch beim Internetauftritt für einen übergeordneten und damit notwendigerweise vergleichsweise abstrakten VEP, dass eine möglichst anschauliche und allgemein verständliche Darstellung notwendige Voraussetzung einer effektiven Bürgerbeteiligung ist.

Generell lassen sich aus den Erfahrungen der betrachteten Kommunen als wesentliche Erfolgsfaktoren einer erfolgreichen Bürgerbeteiligung eine ergebnisoffene und damit glaubwürdige Diskussion, externe Moderation, verständliche Sprache und das Aufzeigen konkreter Betroffenheiten benennen.

Behördenbeteiligung/ Koordination mit anderen Planwerken

Eine prozessbegleitende und in der Regel angemessene Behördenbeteiligung ist bereits gängige Praxis im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung. In diese vorhandene Praxis lässt sich die Strategische Umweltprüfung ohne weiteres integrieren. Gute Erfahrungen wurden vor allem mit ämterübergreifenden Arbeitskreisen als

- ständige Einrichtung (z.B. Arbeitskreis ökologische Bauleitplanung oder Arbeitskreis Lärminderung- / Luftreinhalteplanung oder Arbeitskreis Verkehrsplanung und Stadtentwicklung) oder
- als projektbegleitender Arbeitskreis

gesammelt. Mängel bestehen aber bisher in Bezug auf eine regionale Abstimmung mit Umlandgemeinden. Ein Scoping wurde bisher in der Regel für einen VEP nicht durchgeführt und muss daher im Zuge der Einführung einer SUP ergänzt werden. Dabei kann auf Erfahrungen, die die Kommunen im Zuge der Bauleitplanung und der UVP bereits gewonnen haben, zurückgegriffen werden.

In Bezug auf die Koordination zwischen der Verkehrsentwicklungsplanung und der Aufstellung anderer Planwerke mit inhaltlichen Schnittstellen zur Verkehrsentwicklungsplanung existiert bisher keine einheitliche Praxis. Eine parallele und damit vollständig integrierte Planung findet bisher in den Fallbeispielgemeinden nicht statt.

Zur Integration von FNP und VEP existieren unterschiedliche Auffassungen. In Rostock wurden bisher gute Erfahrungen mit einer zeitlich versetzten Aufstellung von FNP und VEP gesammelt, da dabei eine gegenseitige Kontrolle der Planwerke möglich ist. Umgekehrt wird bei einer zeitlichen Parallelität der Planungen die Gefahr der Überforderung von Verwaltung und Bürger gesehen. Dem gegenüber wird in München von Seiten der Verkehrsplaner das Modell einer parallelen Erarbeitung/ Fortschreibung von VEP und FNP favorisiert, da nur bei einem solchen Vorgehen die Wechselwirkungen zwischen Verkehrsentwicklung und Siedlungsentwicklung planerisch optimal bewältigt werden kann. In der Praxis findet eine solche parallele Erstellung in München bislang nicht statt.

Auch die Lärminderungs-, Luftreinhalte- und Landschaftsplanung wurden bisher zeitlich weitgehend unabhängig von der Verkehrsentwicklungsplanung durchgeführt. Da bei allen Planwerken sowohl organisatorische als auch inhaltliche Zwangspunkte bestehen, die nur schwierig komplett integriert werden können, wird auch in Zukunft das Leitbild der integrierten Planung schwierig umzusetzen sein. Daher erscheint die Empfehlung angemessen, dass

die verschiedenen strategischen Planwerke einer Gemeinde zumindest im Rahmen gemeinsamer Ämterübergreifender Arbeitskreise inhaltlich eng abgestimmt werden müssen. Eine darüber hinausgehende zeitlich parallele und damit gemeinsame Durchführung von Verfahrensschritten wird auch in Zukunft die Ausnahme bleiben.

Verknüpfung Umweltprüfung und Abwägungsprozess

In allen Städten bestehen derzeit ähnliche Entscheidungsstrukturen bei der Verkehrsentwicklungsplanung:

- nach abschließender Ämterbeteiligung erstellt das für Verkehrsplanung zuständige Amt eine Beschlussvorlage,
- die Beschlussvorlage wird in den politischen Gremien (Ausschüsse, Stadtparlament) diskutiert und beschlossen.

Die Umweltämter werden zwar innerhalb des Planungsprozesses beteiligt, bei der abschließenden Entscheidung über das Maßnahmenbündel des Verkehrsentwicklungsplans werden sie aber bisher nur wenig beteiligt.

Für Außenstehende ist es bisher schwierig, die vielen Einzelentscheidungen innerhalb des Planungsprozesses, die sich bspw. auf die Auswahl von einzelnen verkehrlichen Maßnahmen bezieht, nachzuvollziehen.

Eine Art Abwägungsprotokoll ist in der Regel nicht Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplans. Hier können die Vorschriften der SUP über die zusammenfassende Erklärung (siehe § 14I UVPG) genutzt werden, um den Entscheidungsprozess transparenter zu dokumentieren.

Monitoring

In allen betrachteten Städten bestehen Ansätze, um den Stand der Umsetzung des VEP zu überwachen. Dies ist schon deshalb notwendig, um die jährliche Haushaltsplanung und Haushaltsmittelverteilung zielgerichtet vornehmen zu können. Daher werden in München und Rostock beispielsweise derzeit spezielle Methoden entwickelt, um für den im VEP entwickelten Maßnahmenkatalog eine nachträgliche Prioritätenreihung zu entwickeln. Hierbei fließen auch Umweltbelange mit ein.

Dem gegenüber existiert ein auf verkehrliche Maßnahmen und ihre Umwelteffekte bezogenes Wirkungsmonitoring, so wie es die Strategische Umweltprüfung vorsieht, bisher in keiner Stadt. Hier ist methodisches Neuland zu betreten. Allerdings lassen sich teilweise bereits vorhandene Ansätze für das Umweltmonitoring, welche für die Umweltprüfung in der Bauleitplanung entwickelt wurden, nutzen. Insbesondere die Stadt Rostock ist hier hervorzuheben, die ein indikatorgestütztes gemeindeweites Umweltberichterstattungssystem einrichten will. Ein solches Indikatorensystem ließe sich gezielt auch für das Monitoring von Umweltauswirkungen verkehrlicher Maßnahmen einsetzen und gezielt um verkehrliche Umweltindikatoren erweitern.

Aufgrund der langen Laufzeit von Verkehrsentwicklungsplanungen (10 bis 15 Jahre) erscheint ein „Monitoring durch Planfortschreibung“ alleine nicht ausreichend zu sein, um zeitnah auf Problemverschiebungen reagieren zu können. Die Praxis zeigt, dass die in einem VEP konzipierten Maßnahmen sukzessive über den gesamten Planungshorizont umgesetzt werden. Um diesen Umsetzungsprozess effektiv durch aktuelle Umweltinformationen beglei-

ten und überprüfen zu können, erscheint ein kontinuierliches Monitoringprogramm sachgerechter zu sein als ein Monitoring, welches erst bei einer kompletten Neuaufstellung eines VEP einsetzt.

8.1.4 SUP-Anforderungen an eine kommunale Verkehrsentwicklungsplanung

In Kapitel 7 werden die SUP-Anforderungen dargestellt, die sinnvollerweise an eine kommunale Verkehrsentwicklungsplanung gestellt werden sollten. Dabei wird insbesondere auf das Merkblatt zur Strategischen Umweltprüfung von Plänen und Programmen im Verkehrssektor der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Bezug genommen. Die wesentlichen Arbeitsschritte zur Aufstellung eines SUP-orientierten VEP werden aufgezeigt. Es handelt sich dabei um die Arbeitsschritte zur Entwicklung eines Zielsystems mit Umweltzielen, zur Analyse des Umweltzustands und der Mängel, zur Alternativenprüfung und Festlegung der relevanten Projekte, aber auch zu Wirkungsanalysen sowohl auf Projekt- als auch auf Netzebene und zuletzt zur Festlegung eines Monitorings. Es wird gezeigt, wie die SUP-Bausteine in den Verkehrsentwicklungsplanungsprozess eingebettet werden können und worauf dabei insbesondere zu achten ist.

8.2 Handlungsempfehlungen

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit konnte eine Vielzahl offener Fragen beantwortet werden, wie die SUP in eine VEPlanung integriert werden kann. Aus den vorliegenden Ergebnissen werden nun Handlungsempfehlungen entwickelt, die aufzeigen, welche Aspekte bei einer solchen Integration berücksichtigt werden sollten. Diese Handlungsempfehlungen richten sich an Verkehrs-, Umwelt- und Stadtentwicklungsplaner in Kommunen oder Planungsbüros, die an der Fortschreibung oder Neuaufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans beteiligt sind.

Es handelt sich dabei nach Auffassung der Autorin um die wichtigsten und zentralen Handlungsempfehlungen. An dieser Stelle sei auf den Leitfaden verwiesen, der im Rahmen des erwähnten Forschungsvorhabens FE 73.0327 erstellt wurde. Er ist praxisorientiert aufbereitet und umfasst eine detaillierte Beschreibung und Kommentierung zum Verfahrensablauf sowie zu methodischen und inhaltlichen Bausteinen zur SUP-Integration in die kommunale VEPlanung. Dieser wird in einem knappen Exkurs in Anschluss an dieses Kapitel vorgestellt.

8.2.1 Die SUP in den Verkehrsplanungsprozess integrieren

Ziel der SUP ist, den VEPlanungsprozess dahingehend zu qualifizieren, dass die Umweltbelange in der Entscheidung mit einem angemessenen Gewicht berücksichtigt werden können. Es handelt sich um ein integriertes, unselbständiges Verfahren, d.h. die SUP knüpft an den einzelnen Planungsphasen des VEPlanungsprozess an. Die Bausteine der SUP sollten zu diesem Zweck in die einzelnen VEPlanungsschritte integriert werden und sollten die für einzelne Planungsschritte notwendigen Umweltinformationen liefern (siehe Kap. 2.3). Abbildung 8-1 gibt einen Überblick über eine mögliche Verknüpfung des VEPlanungsprozesses mit den SUP-Bausteinen.

Eine derartige Darstellung des Arbeitsprozesses entspricht zwangsläufig einem idealtypischen Ablauf. Tatsächlich finden im Planungsalltag häufig Rückkopplungen, Parallelabläufe

und auch Verschiebungen im Planungsprozess statt. Hinzu kommt, dass gerade ein VEP-Planungsprozess durch ein hohes Maß an Flexibilität und Instabilität gekennzeichnet ist, da keine allgemeingültigen oder rechtsverbindlichen Vorschriften existieren. Abweichungen im Einzelfall sind also möglich. Gleichzeitig kann die rechtlich vorstrukturierte SUP dazu beitragen, dem VEP-Prozess eine stabilere und effizientere Prozessstruktur zu geben (siehe Kap. 2.3).

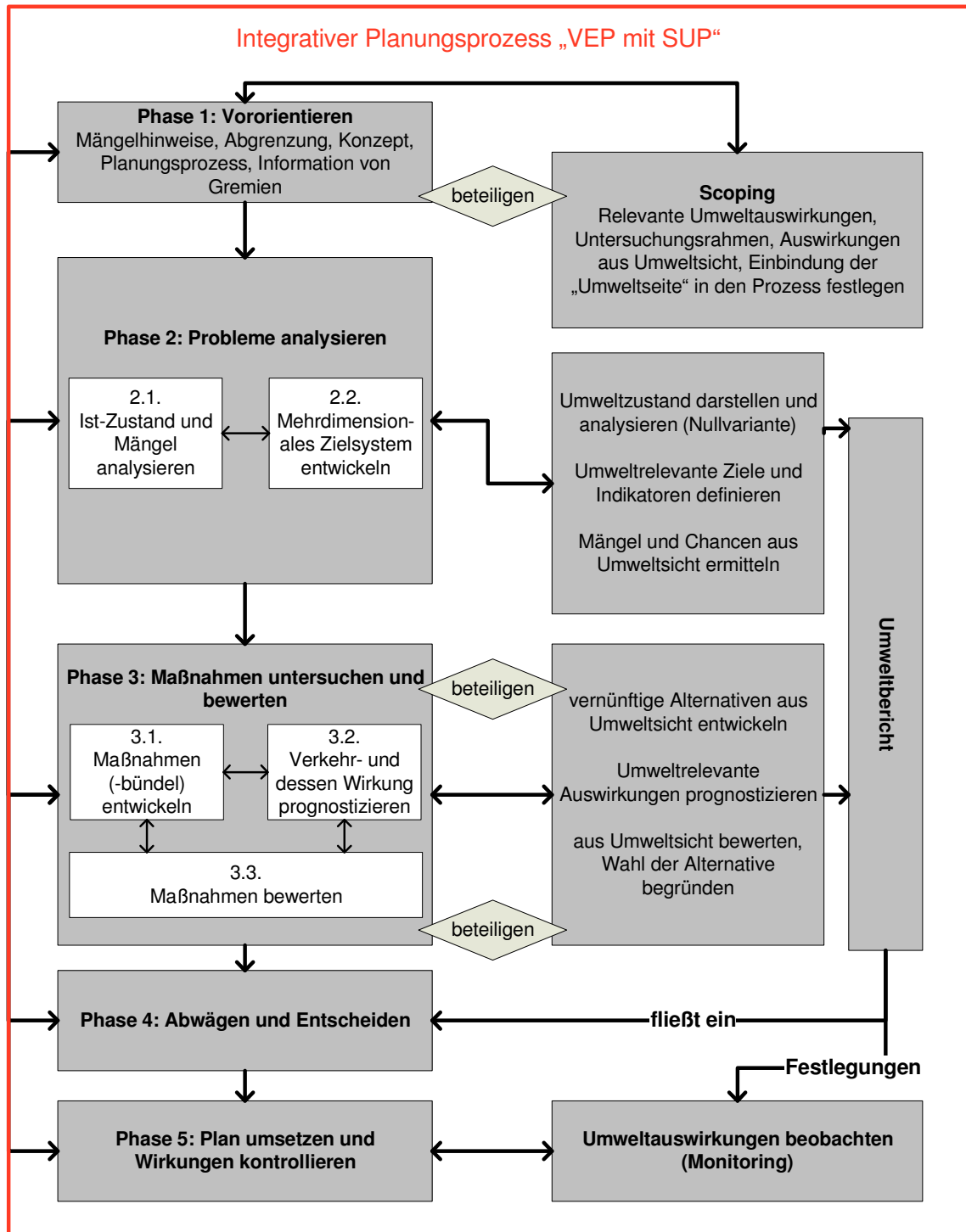


Abb. 8-1: Übersicht über den Planungsablauf

8.2.2 Den Umweltbericht prozessorientiert erarbeiten

Der Umweltbericht ist das zentrale inhaltliche Dokument der SUP. Dort werden sukzessive alle inhaltlichen Aspekte der SUP als Grundlage für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und als Grundlage für die planerische Entscheidung gebündelt zusammengestellt und

abschließend dokumentiert (siehe Kap. 3.2/ Umweltbericht). Der Umweltbericht sollte im Rahmen eines VEP-Aufstellungsprozesses mit integrierter SUP prozessbegleitend angefertigt werden. So kann gewährleistet werden, schrittweise Einfluss auf die relevanten Entscheidungen im Planungsprozess zu nehmen. Das bedeutet also, dass der Umweltbericht frühzeitig begonnen werden sollte und erst am Ende des Planungsprozesses endgültig fertig gestellt wird.

8.2.3 Ziele und Indikatoren durchlässig gestalten

Um den umfassenden Prüfansatz der SUP im konkreten Planungsprozess operabel zu machen, sollten zu Beginn der Planung geeignete Ziele und Indikatoren definiert werden (siehe Kap. 7.1, 8.1.3/ umweltbezogenes Zielsystem). Diese bieten dann im gesamten Planungsprozess eine inhaltliche Orientierung. Das zusammenzustellende Zielsystem sollte durchgängig und, wenn nötig, hierarchisch aufgebaut sein. Ziele sind dabei klar von Indikatoren abzugrenzen. Gleichzeitig sind Ziele auf Indikatoren herunterzubrechen bzw. durch Indikatoren messbar zu machen.

Da die methodischen Vorgaben für eine VEPlanung ebenfalls eine zielorientierte Problemanalyse und Maßnahmenentwicklung vorsehen, lassen sich Umweltziele gut in den typischen Planungsprozess der VEPlanung integrieren. Dabei ist aber darauf zu achten, dass die Umweltproblematik kein unsachgerechtes Übergewicht bekommt. Notwendig ist ein abgestimmtes Zielsystem, welches Umweltziele und andere Zielsetzungen der Verkehrsplanung integriert und zueinander in Beziehung setzt. Die Ziele und Indikatoren sollten möglichst bereits schon im Scoping definiert werden und dann in allen Phasen des Planungsprozesses zugrunde gelegt werden, in denen eine aktuelle oder zukünftige Umweltqualität zu ermitteln ist, nämlich bei:

- Analyse des Ist-Zustands,
- Prognosenufall,
- Prognose der Umweltauswirkungen für einzelne Planfälle,
- Bewertung der Umweltauswirkungen und
- Überwachung der Umweltauswirkungen (Monitoring).

Die Datenlage in der jeweiligen Kommune ist ausschlaggebend für die Ziel- und Indikatorenauswahl, denn für eine SUP sollte nach Möglichkeit ausschließlich auf vorhandene Daten zurückgegriffen werden. Demzufolge sollte bereits im Scoping abgeklärt werden, welche Umweltdaten verfügbar sind und ob ggf. zusätzliche Erhebungen durchzuführen sind.

8.2.4 Dritte im Planungsprozess beteiligen

Die SUPRL sieht einmalige Informations- und Stellungnahmerechte im Vorfeld der abschließenden Entscheidung für die Behörden vor (siehe Kap. 3.2.1). Behörden, deren Aufgabenbereich betroffen ist, sind zusätzlich im Rahmen des Scopings zu konsultieren.

Für einen VEP ist es häufig bereits gängige Praxis und daher auch grundsätzlich zu empfehlen, über diese rechtlichen Grundanforderungen hinauszugehen, etwa durch frühzeitige Beteiligung (wie es in der Bauleitplanung üblich ist) oder durch Ausrichtung von Informations- bzw. Erörterungsterminen (siehe Kap. 5.2, 6.3.7, 6.4.7 sowie 6.5.7). Die SUP-Belange soll-

ten im Sinne einer unselbständigen integrierten SUP in die Beteiligungsschritte der VEPlanung integriert werden. Eine zusätzliche Beteiligung, um ausschließlich Umweltbelange zu erörtern, ist nicht erforderlich.

Welche Beteiligungsformen gewählt werden, kann im Einzelfall anhand der gängigen Praxis der jeweiligen Kommune und anhand der jeweiligen speziellen Problemlage des VEP entschieden werden. Grundsätzlich können dabei informative, konsultative und kooperative Beteiligungsformen gewählt werden.

Auf der Ebene der abstrakten strategischen Planungsebene eines VEP zeigt die Erfahrung, dass die breite Öffentlichkeit häufig nur geringes Interesse an dem Planungsprozess zeigt. Daher kommt der aktiven Mobilisierung der betroffenen Bevölkerung, bspw. durch die Tageszeitung, Postwurfsendungen oder Postkartenaktionen, besondere Bedeutung zu (siehe Kap. 8.1.3/ Beteiligung).

Bedeutend für den Erfolg und die Akzeptanz der Planung und der SUP ist auch die möglichst frühzeitige und regelmäßige Beteiligung der politischen Gremien und Entscheidungsträger. Die Öffentlichkeitsbeteiligung kann zweckmäßigerweise verbunden werden mit der Information und Konsultation politischer Stadtteilgremien (z.B. Ortsbeiräte, Bezirksausschüsse). Zu empfehlen ist für die Verkehrsentwicklungsplanung mit integrierter SUP, über die genannte Grundanforderung hinauszugehen, d.h. neben den „echten“ Behörden auch die Träger öffentlicher Belange (TÖB) einzubeziehen und im Planungsablauf ggf. eine mehrfache Beteiligung vorzusehen.

Um innerhalb der Stadtverwaltung alle relevanten Fachämter effektiv am Planungsprozess zu beteiligen, wurden in den meisten Gemeinden gute Erfahrungen mit projektbezogenen Arbeitskreisen gesammelt (siehe Kap. 8.1.3/ Behördenbeteiligung). Eine solche, regelmäßig bzw. bei Bedarf tagende Institution bietet sich auch für die Aufstellung eines VEP an. Ein solcher Arbeitskreis dient auch dazu, die Identifikation der relevanten Verwaltungseinheiten mit dem Projekt VEP zu erhöhen. Als Mitglied einer solchen Projektarbeitsgruppe sollte die Gemeinde auch einen für die SUP zuständigen Bearbeiter bzw. Koordinator benennen, so dass im Arbeitskreis auch die SUP-Fachfragen während des gesamten Planungsprozesses erörtert werden können.

Eine zweite Ebene der Behördenbeteiligung umfasst die externen Träger öffentlicher Belange und ggf. übergeordnete Fachbehörden auf Kreis-, Regierungspräsidiums- oder Landesebene. Zu berücksichtigen sind zweckmäßigerweise auch diejenigen Behörden, die mit der späteren Umsetzung der Maßnahmen beauftragt werden (z.B. Straßenbaulastträger, Polizei).

Grundsätzlich sinnvoll ist eine möglichst frühzeitige und kooperative Beteiligung, um Akzeptanz zu schaffen und bspw. bereits frühzeitig einen vollständigen Überblick über alle relevanten Daten und anderweitigen Planungen für das Plangebiet zu bekommen (sog. Scoping). Für die VEPlanung mit integrierter SUP wird eine mehrfache Beteiligung empfohlen, um Akzeptanz und Transparenz der Planung zu steigern und Informationen frühzeitig zu gewinnen. Folgende Beteiligungszeitpunkte werden vorgeschlagen (siehe dazu auch Abb. 8-1):

- **In der Vororientierungsphase:**
Die Behörden, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich durch den VEP betroffen sein kann, sind im Rahmen des Scopings zu beteiligen. Darüber hinaus kann es sinnvoll sein, auch aus der Bevölkerung und von den TÖB erste Anhaltspunkte zu Mängeln, Bedürfnissen und Chancen zu erhalten. Hierfür muss sinnvollerweise ein erstes Plankonzept vorgelegt werden.
- **Bei der Maßnahmen- und Alternativenentwicklung:**
Auch bei der Entwicklung von Maßnahmen und Alternativen bietet es sich an, die Ideen, Anregungen und Bedenken aus der Öffentlichkeit mit in den Planungsprozess einzubeziehen. In Abhängigkeit von der jeweiligen örtlichen Situation ist zu klären, ob eine intensive Mitarbeit der Öffentlichkeit bei der Maßnahmen- und Alternativenentwicklung erwünscht ist oder ob eher angestrebt wird, die bereits erarbeiteten Maßnahmen und Alternativen mit der Bevölkerung abzustimmen.
- **Vor Abwägung und Entscheidung über den Plan:**
Sobald jeweils ein vollständiger Entwurf für den VEP und für den Umweltbericht erarbeitet worden ist, sind die Behörden und die Öffentlichkeit zu konsultieren. Dabei besteht letztmalig Gelegenheit, Bedenken und Anmerkungen zum Plan und zum Bericht zu formulieren. Diese Phase der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung entspricht den Vorgaben des SUP-Rechts und sollte daher entsprechend ausgestaltet sein.

8.2.5 Wirkungen kontrollieren und überwachen

Ein auf verkehrliche Maßnahmen und ihre Umwelteffekte bezogenes Wirkungsmonitoring, so wie es die SUP vorsieht, ist bislang noch nicht Planungspraxis. Sinnvoll in diesem Zusammenhang ist es, auf vorhandene Ansätze für Umweltmonitoring z.B. im Rahmen der Umweltprüfung in der Bauleitplanung zurückzugreifen (siehe Kap. 8.1.3/ Monitoring). In vielen Fällen müssen voraussichtlich keine neuen Überwachungsmaßnahmen erarbeitet werden, sondern es kann entsprechend § 14m Abs. 5 UVPG auf bestehende Monitoringaktivitäten verwiesen werden, die sich aus anderen fachgesetzlichen Verpflichtungen ergeben und entsprechend von den zuständigen Fachbehörden ohnehin durchgeführt werden. Welche Umweltdaten in diesem Zusammenhang erhoben werden und für eine Überwachung zur Verfügung stehen, sollte mit den jeweils zuständigen Behörden besprochen werden. Da die Laufzeit von VEPlanungen in der Regel mindestens 10 bis 15 Jahre beträgt, erscheint ein kontinuierliches Monitoringprogramm sachdienlicher zu sein als ein Monitoring, das erst bei der nächsten VEP-Aufstellung durchgeführt wird.

8.2.6 Mit anderen Planungen verknüpfen

Der kommunale VEP ist als ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung zu sehen und steht somit in enger Verknüpfung mit den verschiedenen Fachplanungen der Stadtentwicklungsplanung. Zudem steht der VEP in enger Beziehung mit diversen Planungen auf mehreren Planungsebenen (siehe Abb. 8-2). Zu nennen sind einerseits Pläne auf überkommunaler Ebene und andererseits Pläne auf kommunaler bzw. Projektebene. Da sowohl die integrierten Pläne als auch die Fachpläne wichtige Aussagen zur verkehrlichen Entwicklung aus unterschiedlichen Perspektiven beinhalten, ist die inhaltliche Verknüpfung und Bezugnahme der Planungen aufeinander sinnvoll und wünschenswert (siehe Kap. 8.1.3/ Koordination mit anderen Planwerken).

Die übergeordneten Pläne, wie beispielsweise der Landesverkehrsplan und der Landesentwicklungsplan, machen in der Regel Vorgaben, die im VEP zu berücksichtigen sind. Die Pläne auf der kommunalen Planungsebene stehen in der Planungshierarchie nebeneinander und besitzen daher wechselseitige Beziehungen zueinander. Dabei ist die zeitliche Abfolge der Aufstellungsprozesse ausschlaggebend. Zeitlich vorangestellte Pläne führen in der Regel automatisch zu inhaltlichen Vorgaben für zeitlich nachgeschaltete Pläne. Ein vorgeschalteter FNP macht beispielsweise dem nachgeschalteten VEP Vorgaben im Hinblick auf zukünftige Siedlungsentwicklungen mit ihrem entsprechenden Bedarf an Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsqualität. Umgekehrt würde ein zeitlich vorlaufender VEP bezüglich der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur Festlegungen für eine spätere Flächennutzungsplanung treffen. Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten ist es für eine integrierte Stadtentwicklungsplanung von Vorteil, eine zeitlich möglichst parallele Aufstellung der zentralen Planwerke der Stadtentwicklung (also FNP und VEP) anzustreben. Die zeitlich parallele Aufstellung gewährleistet eine optimale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

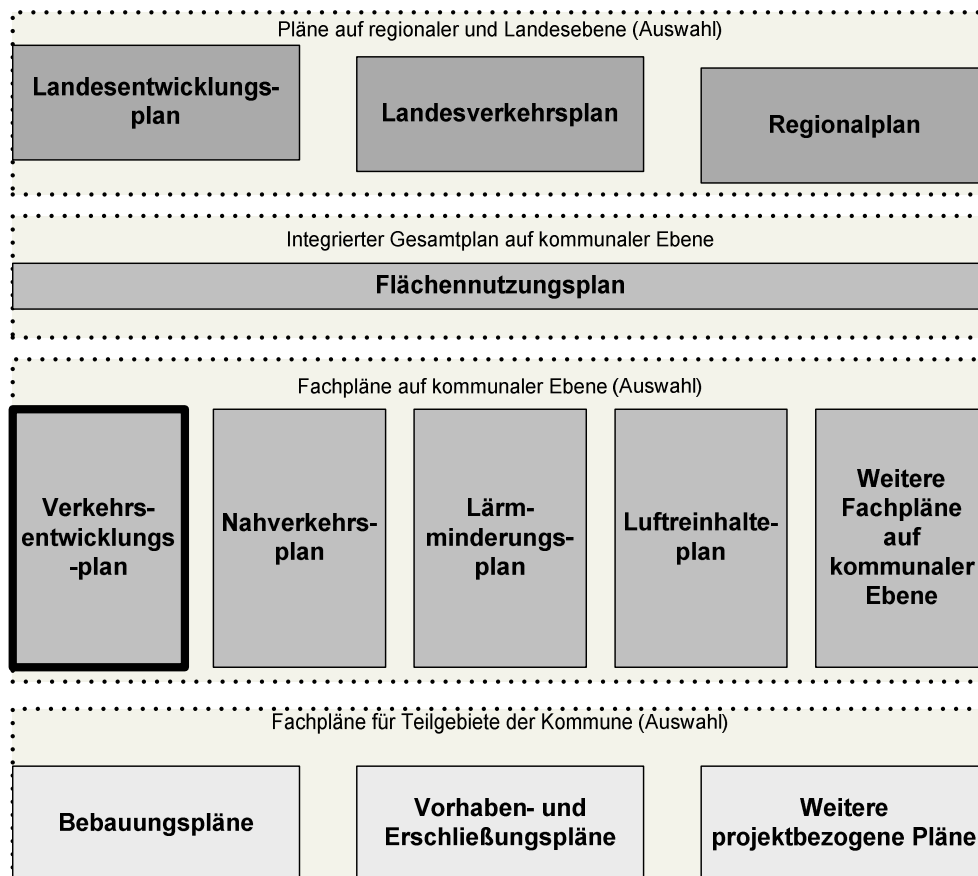


Abb. 8-2: Der VEP im Zusammenspiel im vertikalen und horizontalen Planungsgeflecht

8.2.7 Relevanz der SUP in unterschiedlichen städtischen Typen

Für größere Städte (ab ca. 100.000 EW) ist eine umfangreiche SUP im Rahmen eines VEPlanungsprozesses empfehlenswert und machbar, da die voraussichtlich benötigten Daten meist vorliegen und insbesondere in diesen siedlungsstrukturellen Bereichen in der Re-

gel mit allen Umwelteffekten zu rechnen ist, die eine Überprüfung des VEP notwendig erscheinen lassen.

Für kleine Kommunen unter ca. 100.000 EW ist eine SUP für Teilbereiche zu empfehlen. Dies sollte sich daran orientieren, welche Umwelteffekte relevant sind. Welche dies sind, kann pauschal nicht abgeschätzt werden, da stets eine einzelfallbezogene Ausrichtung der SUP auf den jeweiligen Plan entwickelt werden muss (siehe Kapitel 8.1.3/ Einordnung in Stadttypen).

8.3 Zusammenfassung

8.3.1 Ausgangslage

Die Strategische Umweltprüfung stellt neue Anforderungen an Pläne und Programme auch im Verkehrssektor. Gerade auf kommunaler Ebene ist der Verkehr einer der größten Verursacher von negativen Umwelteffekten. Zwar kann keine eindeutige SUP-Pflicht für den kommunalen Verkehrsentwicklungsplan abgeleitet werden, jedoch sprechen viele Faktoren dafür, auch hier eine solche Prüfung vorzunehmen. Denn spätestens bei der Umweltprüfung von Bauleitplanungen sind verkehrliche Aspekte Bestandteil einer SUP. Durch die sinnvolle Integration von Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung können Vorteile ausgeschöpft und die einzelnen Planungsschritte zweckmäßig aufeinander abgestimmt werden. Des Weiteren können Synergieeffekte im Zusammenhang mit weiteren kommunalen bzw. regionalen Planungen zum Tragen kommen, wie z.B. die Luftreinhaltepläne oder Lärmschutzplanungen. Die SUP kann an dieser Stelle nicht zuletzt einen wichtigen Beitrag leisten, Fragen der Umwelt- und Raumverträglichkeit, der Energie- und Ressourceneffizienz und der Nachhaltigkeit stärker als bisher in die Verkehrsplanung einzubinden. Durch eine sinnvolle Verzahnung der Planungen bzw. der Umweltprüfungen sind darüber hinaus Effizienzgewinne zu erwarten.

Die vorliegende Dissertationsschrift basiert auf Teilergebnissen des Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (F+E-Vorhabens) 73.0327 „Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) unter Betreuung des Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) von der Autorin maßgeblich mitbearbeitet wurde. Das Vorhaben wurde vom Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal, in Zusammenarbeit mit der Bosch & Partner GmbH bearbeitet.

8.3.2 Zielsetzung

Ziel der Dissertationsschrift ist es, Handlungsempfehlungen zu formulieren, wie die SUP in den Planungsprozess des VEP eingebettet werden kann. Dazu ist es notwendig, die Anforderungen, die die SUP an die Verkehrsentwicklungsplanung (VEPlanung) stellt, zu formulieren und den derzeitigen Stand der kommunalen VEPlanung darzustellen.

8.3.3 Arbeitsschritte

Die Arbeit beinhaltet eine ausführliche Literaturrecherche. Es werden sowohl die Anforde-

rungen der SUP aufgearbeitet als auch die aktuelle Verkehrsplanungspraxis auf kommunaler Ebene dargestellt. Zudem wird der Stand der SUP in der Verkehrsplanung auf den verschiedenen Ebenen aufgearbeitet. Zum anderen liegt der Schwerpunkt der Arbeit auf der Befragung in insgesamt dreizehn kommunalen Planungsräumen. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere die bisherigen Erfahrungen mit Umweltprüfungen sowie die vorherrschende Datenlage in den Kommunen herausgestellt werden. Zudem wurden drei dieser Planungsräume als Fallbeispielstädte für vertiefende Studien ausgewählt. Zum Abschluss der Arbeit werden Handlungsempfehlungen formuliert, wie man die SUP in der VEPlanungsprozess integrieren kann.

8.3.4 Zentrale Ergebnisse

Die SUP in den Verkehrsplanungsprozess integrieren

Die SUP ist unselbständiger Teil eines behördlichen Verfahrens zur Aufstellung oder Änderung von Plänen (siehe § 2 Abs. 4 (2) Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung UVPG). Daraus folgt, dass die SUP nicht um ihrer selbst willen durchgeführt werden soll, sondern der Qualifikation des Plans bzw. VEP dient. Um diesem Anspruch zu genügen, sind die einzelnen Verfahrensschritte der SUP in den VEPlanungsprozess zu integrieren. So kann gewährleistet werden, dass in den einzelnen Planungsschritten die notwendigen Informationen aus Umweltsicht mithilfe der SUP-Bausteine Berücksichtigung finden. Folgende Abbildung gibt dazu einen Einblick:

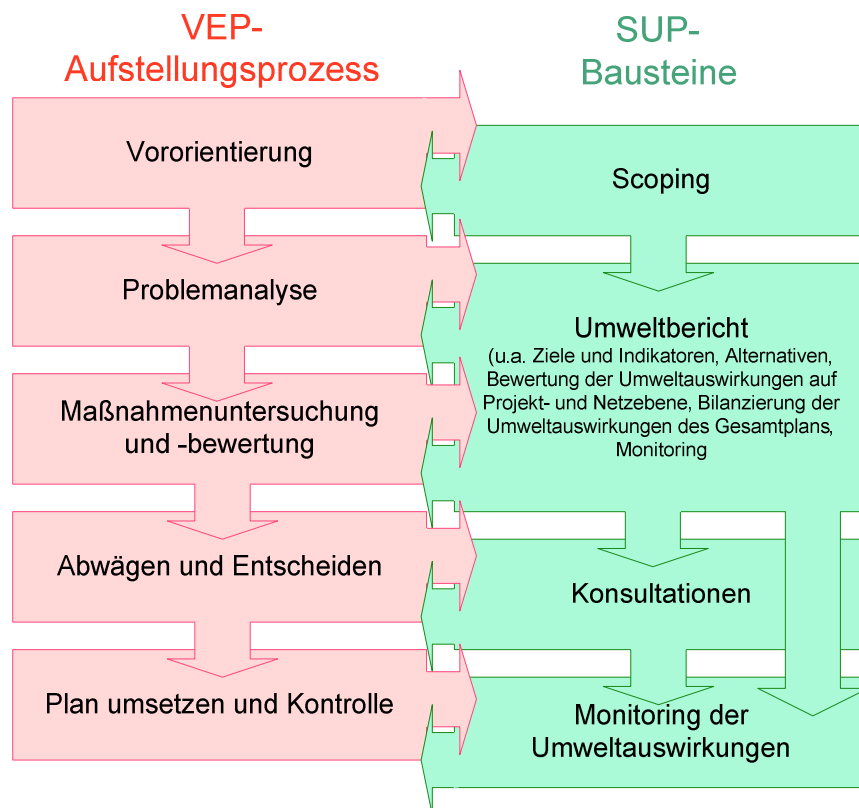


Abb. 8-3: Verknüpfung des VEP-Prozess mit einer SUP

Den Umweltbericht prozessorientiert erarbeiten

Der Umweltbericht stellt das zentrale Dokument der SUP dar, in dem alle einzelnen SUP-Schritte dokumentiert werden. Er dient als Basis für die Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden, sowie fungiert er als Grundlage für die abschließende Entscheidung über den Plan. Der Umweltbericht sollte frühzeitig begonnen werden und erst dann fertig gestellt werden, wenn auch der Planungsprozess zum Ende kommt. So werden die verschiedenen inhaltlichen Aspekte sukzessive zusammengestellt. Durch diese Prozesshaftigkeit kann gewährleistet werden, dass die SUP schrittweise auf den eigentlichen Planungsprozess Einfluss nimmt und entsprechend die Entscheidungsfindung aus Umweltsicht begleitet.

Ziele und Indikatoren durchlässig gestalten

Laut § 14g Abs. 2 UVPG sind im Umweltbericht die wichtigsten Ziele des Plans sowie des Umweltschutzes zu nennen. Für die weitere Bewertung, inwiefern der Plan diese Ziele erreicht, ist es notwendig, die Ziele mithilfe von Indikatoren zu operationalisieren.

Es ist festzustellen, dass nur wenige Kommunen über systematische und schutzgutübergreifende Umweltzielsysteme verfügen, die auch in der Verwaltung und mit der Politik abgestimmt sind. Zwar sind häufig sehr differenzierte Leitbilder in den Kommunen vorhanden, jedoch leiden die Planungen meist unter der Diskrepanz zwischen den angelegten Zielsystemen und der anschließenden Bewertung. Es ist zudem festzustellen, dass die praktische Relevanz der Zielsysteme stark davon abhängt, wie viele Ziele vorhanden sind und wie konkret diese Ziele differenziert sind. Als gutes Beispiel ist an dieser Stelle die Hansestadt Rostock zu nennen, die ein Umweltqualitätszielkonzept politisch beschlossen hat. Darin sind Umweltziele sehr konkret dargestellt und entsprechend mit quantifizierbaren Umweltstandards untermauert. Es handelt sich dabei um ein gutes Hilfsmittel für die praktische Planungsarbeit.

Es ist zu empfehlen, geeignete Ziele und Indikatoren festzulegen, d.h. eine Beschränkung auf eine überschaubare Anzahl von Zielen und Indikatoren ist sinnvoll. Zudem ist darauf zu achten, dass die Umweltziele kein unsachgemäßes Übergewicht bekommen. Daran schließt sich die Forderung an, dass ein abgestimmtes Zielsystem zu entwickeln ist, welches die verschiedenen Anforderungen, die an den VEP gestellt werden, sinnvoll zueinander in Beziehung setzt. Letztendlich werden für die Auswahl der Ziele und Indikatoren die Datenverfügbarkeit und auch die Ausgangslage in der jeweiligen Kommune ausschlaggebend sein, denn für die SUP sollte möglichst auf vorhandene Daten zurückgegriffen werden.

Dritte im Planungsprozess beteiligen

Die Paragraphen 14 h bis j des UVPG legen fest, dass einmalige Informations- und Stellungnahmerechte im Vorfeld der abschließenden Entscheidung für Behörden und die Öffentlichkeit vorzusehen sind.

Die Planungspraxis zeigt, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung bereits schon jetzt gängige Praxis im VEP ist. Jedoch ist auch festzustellen, dass es sich dabei mehr um Informationsveranstaltungen handelt; eine wirkliche Mitwirkung der Öffentlichkeit wird meist gar nicht angestrebt. Im Zusammenhang mit der Behördenbeteiligung ist ebenfalls festzustellen, dass die prozessbegleitende Behördenbeteiligung vielerorts durchgeführt wird. Gute Erfahrungen werden dabei mit ämterübergreifenden Arbeitsgruppen gemacht. Konstellationen wie ständi-

ge Arbeitsgruppen kommen dabei in Frage, z.B. zum Thema Nachhaltige Mobilität in der Stadt, aber auch projektbezogene Arbeitsgruppen, z.B. im Rahmen des Aufstellungsprozesses zum VEP. Als Mangel ist allerdings festzustellen, dass bislang die Abstimmung über Gemeindegrenzen hinaus mit dem Umland bisher nicht vorgenommen wird.

Demzufolge ist zu empfehlen, dass Dritte im Planungsprozess zu beteiligen sind. Dabei sollte aber über die Anforderung der SUP hinausgegangen werden, da diese nur einmalige Konsultationen vorsieht. Sinnvoller erscheint, bereits frühzeitig, regelmäßig und auch kooperativ zu beteiligen, und zwar die Öffentlichkeit, die Behörden, Träger öffentlicher Belange sowie die Entscheidungsträger. Sinnvolle Zeitpunkte für die Beteiligung sind beispielsweise im Rahmen der Vororientierung, im Rahmen der Maßnahmenentwicklung und vor der Entscheidung über den Plan. Dadurch gewinnt der Planungsprozess an Akzeptanz und kann insgesamt beschleunigt werden. Es ist empfehlenswert, auch weiterhin ämterübergreifende Arbeitsgruppen für die behördeninterne Abstimmung einzurichten und auch über die Gemeindegrenzen hinaus eine Beteiligung anzustreben. Die Beteiligung im Rahmen der SUP sollte unbedingt in die Beteiligungsphasen des VEP eingebunden werden.

Wirkungen kontrollieren und überwachen

Das UVPG sieht in §14m vor, dass die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des Plans ergeben, zu überwachen sind. Laut § 14g sind die Festlegung zur Überwachung im Umweltbericht zu dokumentieren.

Die Planungspraxis zeigt, dass es bislang noch keine Planungspraxis gibt, wie im Verkehrssektor Umweltauswirkungen überwacht werden. Es finden sich erste Ansätze für ein Monitoring in einzelnen Städten, diese beziehen sich aber in der Regel auf die Bauleitplanung.

Daraus ergibt sich die Handlungsempfehlung, dass die Wirkungen des VEP zu kontrollieren und zu überwachen sind. Dabei sollte auf vorhandene Ansätze zurückgegriffen werden, die es bereits in der Bauleitplanung gibt. Ausschlaggebend für das Monitoring sollten die Ausgangslage in der Kommune und die Datenverfügbarkeit sein, denn die SUP sollte auf Vorhandenes zurückgreifen. Insgesamt ist zu empfehlen, ein kontinuierliches Monitoring gegenüber einem Monitoring vorzuziehen, das erst bei der nächsten Überarbeitung des Plans vorgenommen wird. So kann gewährleistet werden, dass unerwünschte Effekte frühzeitig erkannt werden und entsprechend gegengesteuert wird. Deswegen sollte sich das Monitoring zum einen auf die Umsetzung der Maßnahmen beziehen, aber auch die Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen berücksichtigen.

Mit anderen Planungen verknüpfen

Absatz 9 der Europäischen Richtlinie zur Durchführung der SUP fordert, dass dem Abschichtungsprinzip Rechnung zu tragen ist. So soll einer Mehrfachprüfung entgegen gewirkt werden und folgende Planungen entlastet werden. Zudem eröffnet § 14 n UVPG die Möglichkeit, dass die SUP mit anderen Prüfungen zur Ermittlung oder Bewertung von Umweltauswirkungen verbunden werden kann.

Der VEP stellt einen zentralen Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung dar. Es ergeben sich somit vielfältige und enge Verknüpfungen mit verschiedenen Fachplanungen. In der Planungspraxis ist festzustellen, dass es bislang noch kein einheitliches Vorgehen gibt, in welcher zeitlichen Abfolge die Pläne erstellt werden und inwiefern sie aufeinander Einfluss

nehmen. Beispielsweise ist im Rahmen der Lärminderungsplanung und in der Luftreinhalteplanung, für die der Verkehr als zentraler Verursacher zu identifizieren ist, festzustellen, dass bislang bei Neuaufstellungen wenig Rücksicht auf Inhalte vorhandener VEP genommen wird, obwohl sich hierbei sehr viele deckungsgleiche Inhalte ergeben.

Daraus ergibt sich die Handlungsempfehlung, dass der VEP mit anderen Planungen zu verknüpfen ist. Es ist sinnvoll, dass die verschiedenen Planungen aufeinander Bezug nehmen, da sie jeweils auf verschiedenen Perspektiven Aussagen zu verkehrlichen Entwicklungen treffen. Um diese gegenseitige Einflussnahme idealtypische zu koordinieren, ist eine parallele Aufstellung der Pläne anzustreben. In diesem Zusammenhang kann dem Anspruch der Absichtung sehr gut genügt und Mehrfachprüfungen weitgehend ausgeschlossen werden.

Relevanz der SUP in unterschiedlichen städtischen Typen

Für größere Städte (ab ca. 100.000 EW) ist eine umfangreiche SUP im Rahmen eines VEPlanungsprozesses empfehlenswert und machbar, da die voraussichtlich benötigten Daten meist vorliegen und insbesondere in diesen siedlungsstrukturellen Bereichen in der Regel mit allen Umwelteffekten zu rechnen ist, die eine Überprüfung des VEP notwendig erscheinen lassen.

Für kleine Kommunen unter ca. 100.000 EW ist eine SUP für Teilbereiche zu empfehlen. Dies sollte sich daran orientieren, welche Umwelteffekte relevant sind. Welche dies sind, kann pauschal nicht abgeschätzt werden, da stets eine einzelfallbezogene Ausrichtung der SUP auf den jeweiligen Plan entwickelt werden muss.

8.3.5 Fazit

Die vorliegende Arbeit zeigt, dass die Integration der SUP in den VEP viele Vorteile mit sich bringt. Die einzelnen Verfahrensschritte lassen sich dabei relativ einfach in den VEP-Planungsprozess einbinden. Einige Verfahrensschritte der SUP sind bereits jetzt schon Gegenstand des VEP, so z.B. die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, teilweise bestehen auch schon erste Ansätze für die Integration von Umweltzielen in die Planung und häufig werden bereits Alternativenprüfungen durchgeführt, die es jedoch inhaltlich aufzuwerten gilt. Andere SUP-Bausteine müssen erst noch eingebunden werden, beispielsweise die transparente und nachvollziehbare Bewertung der Planung aus Umweltsicht sowie das Umweltmonitoring. Die in der Arbeit entwickelten Handlungsempfehlungen können dabei einen Beitrag leisten, die SUP sinnvoll in den VEP einzubinden.

Exkurs Handlungsleitfaden

Der im Rahmen des Forschungsvorhabens FE 73.0327 in einem separaten Dokument vorgelegte Leitfaden „Leitfaden – Strategische Umweltprüfung (SUP) in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“ nimmt die im vorherigen Kapitel erarbeiteten Handlungsempfehlungen auf und vertieft diese mit praxisorientierten Hinweisen.

Adressaten sind Verkehrs-, Umwelt- und Stadtentwicklungsplaner in Kommunen oder Planungsbüros, die an der Fortschreibung oder Neuaufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans beteiligt sind. Der Leitfaden wurde im Rahmen eines Expertenworkshops umfassend diskutiert und entsprechend fortgeschrieben.

Der Leitfaden stellt zunächst die zentralen Grundsätze einer SUP in der kommunalen VEPlanung dar und fokussiert dabei insbesondere auf die Themen:

- Umweltauswirkungen als Gegenstand der SUP,
- die SUP als integrierter Schritt im VEPlanungsprozess,
- der prozessorientierte Umweltbericht,
- Durchgängigkeit von Zielen und Indikatoren,
- beteiligte Dritte im Planungsprozess und
- Verknüpfung mit anderen Planungen.

Anschließend werden schrittweise die einzelnen Arbeitsphasen eines idealtypischen VEP-Aufstellungsprozesses unter Berücksichtigung der zu integrierenden SUP-Bausteine detailliert dargestellt:

- Phase 1: Vororientieren und Scoping
- Phase 2.1: Analyse von Ist-Zustand und Mängel
- Phase 2.2: Erarbeiten eines mehrdimensionales Zielsystem
- Phase 3.1: Entwickeln von Maßnahmen(bündeln)
- Phase 3.2: Prognose von Verkehr und dessen Auswirkungen
- Phase 3.3: Bewerten der entwickelten Maßnahmen
- Phase 4: Abwägen und Entscheiden
- Phase 5: Umsetzen des Plan und Kontrolle der Wirkungen

Zudem wird eine Vielzahl, von Arbeitshilfen in Form von erläuternden Hinweise zu den empfohlenen Arbeitsschritten, Checklisten und aufbereitet Best-Practice-Beispiele an die Hand gegeben. Er greift dabei auf die Erfahrungen in den Fallbeispiel-Gemeinden zurück und gibt ausgehend von den rechtlichen Grundlagen Empfehlungen für eine fachlich fundierte SUP im Rahmen der Aufstellung eines VEP.

Da kommunale VEP im Einzelfall sehr unterschiedliche Inhalte aufweisen können und auch der Aufstellungsprozess von Kommune zu Kommune sehr unterschiedlich abläuft, bestehen für den Konkretisierungsgrad des Leitfadens entsprechende Grenzen. Der Leitfaden enthält daher keine fertigen „Kochrezepte“ oder Methoden für die SUP im Einzelfall, sondern gibt im Wesentlichen Empfehlungen dazu, welche Bausteine einer SUP an welcher Stelle im Planungsprozess zu bearbeiten sind und auf welche inhaltlichen und verfahrensbezogenen Aspekte dabei besonders zu achten ist.

Literaturverzeichnis

- ad-hoc-Arbeitskreis „Plan-UVP“ der ARL (2003): Zweites und abschließendes Positionspapier zur Umweltprüfung von Raumordnungsplänen. In: Eberle, D.; Jacoby, Ch. (2003): Umweltprüfung für Regionalpläne, ARL Arbeitsmaterial Bd. 300, Hannover.
- Arbeitsausschuss Netzgestaltung des Arbeitskreises „Umweltorientierte Verkehrsnetzgestaltung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2004): Entwurf - Merkblatt zur Strategischen Umweltprüfung von Plänen und Programmen im Verkehrssektor, Stand: September 2004 (MSUP), Köln.
- Arbter, K. (2004) Strategische Umweltprüfung für die Planungspraxis der Zukunft. Wien – Graz 2004.
- Arbter, K. (2004): STEP & Strategische Umweltprüfung (SUP). Thesenpapier; Fachworkshop im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes 05 (Wien). PARTIZIPATION 20.02.2004.
- Bayrisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (2004): Luftreinhalteplan für die Stadt München.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2004): Empfehlungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 2. August 2004 für Vollzugshinweise der Länder zur unmittelbaren Anwendung der SUP-Richtlinie.
- Bongart, D.; Dalkmann, H.; Schäfer-Sparenberg, C. (2004): Chancen für eine umweltverträgliche Mobilität – was kann die Strategische Umweltprüfung leisten? In: Verkehrszeichen 4/2004.
- Bunzel, A. (2005): Umweltprüfung in der Bauleitplanung. = Arbeitshilfe Städtebaurecht des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu).
- Bunzel, A. und G. Jekel (2006): Monitoring und Bauleitplanung. BBR-Online-Publikation 5/2006. Endbericht des gleichnamigen Forschungsvorhabens im Auftrag des BMVBS.
- Bunzel, A., F. Frölich und S. Tomerius (2004): Monitoring und Bauleitplanung – neue Herausforderungen für Kommunen bei der Überwachung von Umweltauswirkungen. Dokumentation der Fachtagung vom 30. September und 1. Oktober 2003 in Berlin. Hrsg. vom Deutschen Institut für Urbanistik. Berlin.
- Dalkmann, H. (2004): Die Umsetzung der SUP-Richtlinie – ein Beitrag zur nachhaltigen Mobilität? In: Reiter, Surburg (Hg.) UVP und SUP in der Planungspraxis, UVP Spezial Band 19
- EU-Kommission (2003): Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (deutsche Übersetzung).

- European Commission, DG TREN (2005): The SEA Manual – a sourcebook on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans and Programmes.
- European Commission, DG Energy and Transport (1999): Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans.
- FGSV 2006: Entwurf FGSV-Hinweise: Anwendung der veränderten EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis Teil 1: Luftreinhalteplanung.
- FGSV (2001): Leitfaden für Verkehrsplanungen. Köln
- Frehn, M. ; Korte, L. (2005): Renaissance der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung? In: RaumPlanung 119. April 2005.
- Gassner; E. (2006): Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – Kommentar, Heidelberg
- Gather, M. (2002): Die Strategische Umweltprüfung von Verkehrsplänen - Anwendungsbereich, Methoden und Perspektiven der neuen EU-Richtlinie. In: Internationales Verkehrswesen (54) 1+2/2002.
- Gerlach, J.; Kraetzschmer, D.; Stien, W.; Vieten, M. (2002): Umweltziele im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung. In: Straßenverkehrstechnik 10/2002.
- Gerlach, J. et. al. (2004): Integration von Maßnahmen in übergeordnete Handlungskonzepte, Forschungsbericht.
- Gerlach et. al. (2006): Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung (FE Nr. 73.0327)
- Heinrichs, E. (2002): Lärmbekämpfung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung, in: Straßenverkehrstechnik 2/2002.
- Hendler, R. (2003a): Zur Umweltprüfungspflichtigkeit des Bundesverkehrswegeplans. In: UVP-report 17 (2)/2003. Seite 57-59.
- Hendler, R. (2003b): Der Geltungsbereich der EG-Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung. In: Natur und Recht 1/2003, 2-11.
- Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (IGS) (2003): Interkommunaler Verkehrsentwicklungsplan Hemer – Menden – Iserlohn, Verkehrskonzept, Kaarst.
- IWW, ifeu, Kessel & Partner, PÖU, PTV (1999): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte als Beitrag zur Bundesverkehrswegeplanung. = Berichte des Umweltbundesamtes, Band 04/99. Berlin.
- Janning, H. (2004): Die Umweltprüfung im Bauleitplanverfahren. Unterlagen zum vhw-Seminar „Die Umweltprüfung in der Bauleitplanung – die neue Rechtslage nach dem EAG-Bau“ am 13.10.2004 in Münster.
- Koch, H.-J., Hoffmann, E.; Reese, M. (2001): Lokal Handeln. Nachhaltige Mobilitätsentwicklung als kommunale Aufgabe. Berlin: Erich Schmidt. Umweltbundesamt, Berichte 05/01.

- Köhler, U. (1997): Der Verkehrsplanungsprozess im Wandel der Zeit, in: Straßenverkehrstechnik 11/1997.
- Köppel, J.; Günnewig, D.; Gassner, E. (2004): Anforderungen der SUP-Richtlinie an Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrsentwicklungsplanung der Länder. Forschungsbericht 202 96 185, UBA-FB 000593; bearbeitet durch Technische Universität Berlin/ Planungsgruppe Ökologie + Umwelt GmbH und Dr. jur. Erich Gassner. = UBA-Texte 13/04. Hrsg. Umweltbundesamt. Berlin.
- Korte, L. (2003): 15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen – Rückblick und Ausblick. Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund.
- Kreja, R. (2004): Die strategische Umweltprüfung bei der Ausweisung regionalbedeutsamer Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen auf der Ebene der Regionalplanung anhand des Fallbeispiels Geislingen-Türkheim (Landkreis Göppingen). Dissertation Universität Tübingen. Online im Internet: <http://w210.ub.uni-tuebingen.de/dbt/volltexte/2004/1473/>.
- Landeshauptstadt München (2005 (1)): Verkehrsentwicklungsplan 2005 – Entwurf September 2005, München.
- Landeshauptstadt München (2005 (2)): Bericht zur Stadtentwicklung 2005, „PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Strategien, Leitlinien, Projekte, München.
- Landeshauptstadt München 2005 (3): Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung - Erläuterungsbericht zum digitalen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München, München.
- Landeshauptstadt München 2005 (4): Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München, Infrastruktur und Qualität im Öffentlichen Personennahverkehr, München.
- Ministerium für Umwelt- und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz MUNLV NRW (2004): Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit Nordrhein-Westfalen, Vorbeugender Gesundheitsschutz durch Mobilisierung der Minderungspotenziale bei Straßenverkehrslärm und Luftschadstoffen.
- MKRO – Ministerkonferenz für Raumordnung (2004): Umweltprüfung von Raumordnungsplänen (Plan-UP). Erste Hinweise zur Umsetzung der RL 2001/42/EG (www.am.mvregierung.de/raumordnung/doku/AG_Plan_UVP_030401.pdf).
- Muster-Einführungserlass zum Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien (Europarechtsanpassungsgesetz Bau – EAG Bau) - beschlossen durch die Fachkommission Städtebau am 1. Juli 2004 Kenntnisnahme durch den Ausschuss für Bauwesen und Städtebau am 21./22. Oktober.
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (2006): Der Umweltbericht in der Praxis. Leitfaden zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung.

- Planersocietät (2003): Projektskizzen: 15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in Nordrhein Westfalen.
- Reztko, H. G. (1996): Verkehrsplanung, in ARL (Hg.) Handwörterbuch für Raumordnung.
- Richard, J. (2003): Neue Anforderungen an die Verkehrsplanungspraxis durch veränderte EU-Umweltgesetzgebung. = FGSV-Arbeitspapier 61/2003.
- Richard, J.; Getzlaff, K. (2004): Neue Anforderungen an die Verkehrsplanungspraxis durch veränderte EU-Umweltgesetzgebung, in : Straßenverkehrstechnik 1/2004.
- Planungsbüro Richter-Richard, Lärmkontor, Konsalt GmbH: Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung – 4. Zwischenbericht (2005), Aachen, Hamburg.
- Röhling, W.; Walther, C. (2004): Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW. Bewertungssystem und –methodik. Bearbeitet von Projektgruppe IGVP NRW. Juni 2004.
- Röhling, W.; Walther, C. (2005): Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW. Bewertungssystem und –methodik. Bearbeitet von Projektgruppe IGVP NRW. März 2005.
- Ronellenfitsch, M. (2002): Auswirkungen der RL 2001/42/EG auf die Bundesverkehrswegeplanung, die Ausbauplanung und die Raumordnung. Gutachtliche Stellungnahme im Auftrag des BMVBW, November 2002.
- Sächsische Staatskanzlei (1999): fachlicher Entwicklungsplan Verkehr, in: Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Band 17.
- Schrödter, W., Habermann-Nieße, K. und Lehberg, F. (2004): Umweltbericht in der Bauleitplanung. Arbeitshilfe zu den Auswirkungen des EAG Bau 2004 auf die Aufstellung von Bauleitplänen.
- Spannowsky, W. (2000): Recht- und Verfahrensfragen einer „Plan-UVP“ im deutschen Raumplanungssystem. Umwelt- und Planungsrecht, 14 (2000) 6.
- SRU – Sachverständigenrat für Umweltfragen (1996): Umweltgutachten 1996: Zur Umsetzung einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung. Stuttgart, Mainz.
- SRU – Sachverständigenrat für Umweltfragen (2005): Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr. Sondergutachten. Berlin Juni 2005.
- Stadt Friedrichshafen (o. J.): Vorbereitender Umweltbericht in der Bauleitplanung mit Beispielen. CD Rom, Selbstverlag.
- Stein, W. (2003): Strategische Umweltprüfung in der Verkehrsplanung in Deutschland – Methodische Ansätze. In: Internationales Verkehrswesen (55) 9/2003.
- Stein, W. (2006): Methodische Ansätze zur SUP in der Verkehrsplanung in Deutschland. In: P.-C. Storm und T. Bunge (Hrsg.): Handbuch der UVP (HdUVP), Nr. 5200.
- Surburg, U. (2002): Die neue EU-Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung und deren Auswirkung auf die Verkehrsplanung. In: Straßenverkehrstechnik 10/2002.
- UVP-Gesellschaft e.V. (1999): Strategische Umweltprüfung. Planspiel zum Anwendungsbe- reich in der Gebietsentwicklungsplanung NRW. UVP-spezial 15. Dortmund.

UVP-Gesellschaft e.V. (2004): SUP, SUVP, Plan-UVP, Plan-UP, UP? Begriffswirrwarr schadet der Sache! UVP-report, Heft 5/2004.

von Zahn, K. (2005): Monitoring in der Bauleitplanung und bei FNP-Änderungsverfahren - Ergebnisse eines Fachgesprächs. UVP-report 19 (1).

Internetquellen

<http://www.bmu.de/laermschutz/umgebungs-laerm/doc/6276.php>

<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/feinstaub/doc/35287.php>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Nahverkehrsplan>

<http://www.zgb.de/barrierefrei/content/nahverkehr/nahverkehrsplan.shtml>

<http://www.zukunft-findet-stadt.de/fnp/index.htm>

http://www.muenchen.de/Rathaus/rgu/vorsorge_schutz/laerm/laermminderung/97939/index.html

http://www.muenchen.de/Rathaus/rgu/vorsorge_schutz/laerm/strasse/102586/index.html

Kurzfassung und Executive Summary

Kurzfassung

Die Strategische Umweltprüfung stellt neue Anforderungen an Pläne und Programme auch im Verkehrssektor. Gerade auf kommunaler Ebene ist der Verkehr einer der größten Verursacher von negativen Umwelteffekten. Zwar kann keine eindeutige SUP-Pflicht für den kommunalen Verkehrsentwicklungsplan abgeleitet werden, jedoch sprechen viele Faktoren dafür, auch hier eine solche Prüfung vorzunehmen. Denn spätestens bei der Umweltprüfung von Bauleitplanungen sind verkehrliche Aspekte Bestandteil einer SUP. Durch die sinnvolle Integration von Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung können Synergien ausgeschöpft und die einzelnen Planungsschritte zweckmäßig aufeinander abgestimmt werden. Des Weiteren können Synergieeffekte im Zusammenhang mit weiteren kommunalen bzw. regionalen Planungen zum Tragen kommen, wie z.B. die Luftreinhaltepläne oder Lärmschutzplanungen. Die SUP kann an dieser Stelle nicht zuletzt einen wichtigen Beitrag leisten, Fragen der Umwelt- und Raumverträglichkeit, der Energie- und Ressourceneffizienz und der Nachhaltigkeit stärker als bisher in die Verkehrsplanung einzubinden. Durch eine sinnvolle Verzahnung der Planungen bzw. der Umweltprüfungen sind darüber hinaus Effizienzgewinne zu erwarten.

Ziel der Dissertationsschrift ist es, Handlungsempfehlungen zu formulieren, wie die SUP in den Planungsprozess des VEP eingebettet werden kann. Dazu ist es notwendig, die Anforderungen, die die SUP an die Verkehrsentwicklungsplanung stellt, zu formulieren und den derzeitigen Stand der kommunalen VEPlanung darzustellen.

Die vorliegende Dissertationsschrift basiert auf Teilergebnissen des Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (F+E-Vorhabens) 73.0327 „Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) unter Betreuung des Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) von der Autorin maßgeblich mitbearbeitet wurde. Das Vorhaben wurde in Zusammenarbeit mit der Bosch & Partner GmbH bearbeitet.

Die Arbeit beinhaltet eine ausführliche Literaturrecherche. Es werden sowohl die Anforderungen der SUP aufgearbeitet als auch die aktuelle Verkehrsplanungspraxis auf kommunaler Ebene dargestellt. Zudem wird der Stand der SUP in der Verkehrsplanung auf den verschiedenen Ebenen aufgearbeitet. Zum anderen liegt der Schwerpunkt der Arbeit auf der Befragung in insgesamt dreizehn kommunalen Planungsräumen. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere die bisherigen Erfahrungen mit Umweltprüfungen sowie die vorherrschende Datenlage in den Kommunen herausgestellt werden. Zudem wurden drei dieser Planungsräume als Fallbeispielstädte für vertiefende Studien ausgewählt. Zum Abschluss der Arbeit werden Handlungsempfehlungen formuliert, wie man die SUP in der VEPlanungsprozess integrieren kann.

Executive Summary

Strategic Environmental Assessment for local transport plans

The strategic environmental assessment (SEA) makes new demands for plans and programs also in the transport sector. Particularly on local level transport is one of the biggest causers of negative environmental effects. But there exists no SEA obligation for local transport plans, however many factors suggest to make such an examination in this sector. At the latest in the urban land use planning transport effects are a component for the SEA. Synergies can be exhausted and the individual planning steps are appropriately co-ordinated by the meaningful integration of transport and urban development planning. Additional synergies can be gained in connection with further local and/or regional planning like e.g. the clean air planning or noise reduction planning.

The aim of the doctoral thesis is to draft recommendations how to integrate the SEA into local transport planning process. For that purpose it is necessary to deduce the requirements demanded by the SEA and to demonstrate the current state of the local transport planning.

The doctoral thesis is based on partial results of the research project FE 73.0237 "Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung" in behalf of the German Ministry of Transport (Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung) and mentored by the Federal Office of civil engineering (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung). The author of this thesis was instrumental in acquiring those results.

The thesis contains a detailed literature research. The SEA's requirements are also described as well as the current state of the local transport planning. The state of the SEA on the different planning levels in the German transport sector is presented. Another part is a survey of 13 municipalities concerning their previous practice of the local transport and environmental planning as well as their experience with the SEA on local level and the analyse of local data. Furthermore three municipalities are chosen for more detailed case studies. Finally recommendations are developed how to integrate the SEA into the local transport planning process.

Anhang

Inhalt:	Seite
Anschreiben zur Befragung.....	2
Gesamtauswertung Fragebogen.....	4
Übersicht der vorliegenden Pläne und Planungen in den untersuchten Planungsräumen.....	46
Übersicht der Datenverfügbarkeit in den einzelnen Planungsräumen.....	51
Interviewleitfaden für die Fallbeispieluntersuchung.....	52



DATUM

UNSER ZEICHEN

TELEFON (0202) 439-4088

TELEFAX (0202) 439-4088

E-Mail info@svpt.de

Forschungsprogramm Stadtverkehr

F+E-Vorhaben: Strategische Umweltprüfung (SUP) in der kommunalen Verkehrsentwicklung, Projekt-Nr. 73.0327/2004

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Bereitschaft, in unserem vom BMVBW geförderten Forschungsprojekt „Strategische Umweltprüfung (SUP) in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“ als Beispielkommune mitzuwirken.

In diesem Zusammenhang möchte ich Sie nun kontaktieren und Sie bitten, beiliegenden Fragebogen auszufüllen.

Mit der Befragung werden zwei Zielsetzungen verfolgt:

1. Erhebung der kommunalen Datenbasis und Planungspraxis für die Ableitung von Handlungsempfehlungen

Es soll ein Überblick über die Datenlage und -verfügbarkeit in den Kommunen gewonnen werden. Für die zu entwickelnden Handlungsempfehlungen zur (Strategischen) Umweltprüfung in der Verkehrsentwicklungsplanung ist die verfügbare Datengrundlage entscheidend. Um im Ergebnis Verfahrensweisen vorzuschlagen, die für die Städte tatsächlich praktikabel sind, muss die Datenverfügbarkeit im Bereich Verkehr und Umwelt zu Grunde gelegt werden. Um Synergieeffekte und mögliche Entlastungseffekte für Umweltprüfungen, die pflichtgemäß durchzuführen sind, überprüfen zu können, ist es darüber hinaus relevant, neben den Umwelt- und Verkehrsdaten auch den kommunalen Planungsstand insbes. von Bauleitplänen und umweltbezogenen Plänen / Planungen zu kennen.

2. Auswahl von Fallstudien

Auf Basis der Erhebung von „Grunddaten“ (in dieser Befragung) sollen geeignete Fallbeispiele herausgesucht werden, die einer vertiefenden Betrachtung unterzogen werden. Eine solche Fallbeispielbetrachtung wird natürlich nur mit Ihrem (erneuten) Einverständnis durchgeführt.

Sie können den Fragebogen entweder als Papierversion ausfüllen und per Post an uns zurücksenden (PDF-Dokument), oder direkt im Word-Dokument ausfüllen und per Mail an uns zurücksenden.

Es wird wahrscheinlich nötig sein, mehrere Ämter/Abteilungen innerhalb ihrer Stadtverwaltung zu beteiligen. Trotzdem möchte ich Sie bitten, den Fragebogen spätestens bis zum 31. Mai 2005 an uns zurückzusenden.

Gerne möchte ich Ihnen anbieten, dass ein Mitarbeiter meines Lehrstuhls oder von „Bosch und Partner GmbH“ (unser Partner im Forschungsprojekt) in einem persönlichen Gespräch den Fragebogen mit Ihnen gemeinsam ausfüllt. Ggf. kann dies für Sie eine Arbeitserleichterung bedeuten. Wichtig ist, dass auch die persönlichen Gespräche bis Ende Mai stattfinden können.

Bitte geben Sie mir eine kurze Rückmeldung, wenn Sie daran interessiert sind!

Bei Fragen können Sie sich gerne an mich wenden!

Mit freundlichen Grüßen und vielen Dank für Ihre Bemühungen!

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach



BMVBW-Forschungsvorhaben „Strategische Umweltprüfung (SUP) in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“

Befragung der Beispielmunicipien

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Vera Conrad
Bergische Universität Wuppertal
LuFG Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik
Pauluskirchstrasse 7, 42285 Wuppertal
Tel: 0202- 439-4089

Dr. Stefan Balla
Bosch & Partner GmbH
Schaeferstr. 18, 44623 Herne
Tel.: 02323 - 9 46 29 13

Hintergrund und Ziel der Befragung

Die Befragung ist ein wichtiger Arbeitsschritt im Forschungsvorhaben „Strategische Umweltprüfung (SUP) in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung“, in dem Ihre Kommune als Beispielstadt mitwirkt.

Mit der Befragung werden zwei Zielsetzungen verfolgt:

1. Erhebung der kommunalen Datenbasis und Planungspraxis für die Ableitung von Handlungsempfehlungen

Es soll ein Überblick über die Datenlage und -verfügbarkeit in den Kommunen gewonnen werden. Für die zu entwickelnden Handlungsempfehlungen zur (Strategischen) Umweltprüfung in der Verkehrsentwicklungsplanung ist die verfügbare Datengrundlage entscheidend. Um im Ergebnis Verfahrensweisen vorzuschlagen, die für die Städte tatsächlich

praktikabel sind, muss die Datenverfügbarkeit im Bereich Verkehr und Umwelt zu Grunde gelegt werden. Um Synergieeffekte und mögliche Entlastungseffekte für Umweltprüfungen, die pflichtgemäß durchzuführen sind, überprüfen zu können, ist es darüber hinaus relevant, neben den Umwelt- und Verkehrsdaten auch den kommunalen Planungsstand insbes. von Bauleitplänen und umweltbezogenen Plänen / Planungen zu kennen.

2. Auswahl von Fallstudien

Auf Grundlage der Erhebung von „Grunddaten“ sollen geeignete Fallbeispiele herausgesucht werden, die einer vertiefenden Betrachtung unterzogen werden. Eine solche Fallbeispielbetrachtung wird natürlich nur mit Ihrem (erneuten) Einverständnis durchgeführt.

Struktur des Fragebogens

Der Fragebogen ist wie folgt gegliedert:

A) Fragen zu den personellen Ressourcen

B) Pläne und Planungsverfahren

C) Umwelt- und verkehrsbezogene Ziele / Daten

D) Erfahrungen mit der Umweltprüfung

A) Fragen zu den personellen Ressourcen

A1 Wie viele Mitarbeiter arbeiten in Ihrer Stadtverwaltung (mit Eigenbetrieben)? Bitte geben Sie eine ungefähre Größenordnung an.

B	k.A.	Me	600
Br	8.500	M	40.000
ZVB	24	O	2.200
H	400	R	2.700
I	1.200	S	13.000
K	17.000	T	300
L	615		

A2 Wie viele Mitarbeiter beschäftigen sich davon mit der generellen Verkehrsplanung (ohne Detail- und Ausführungsplanung)?

B	k.A.	Me	1
Br	7	M	35-40
ZVB	1	O	6
H	1	R	7
I	4	S	5
K	10	T	2
L	3		

A3 Wie viele Mitarbeiter beschäftigen sich mit der Bauleitplanung (inkl. Umweltprüfung)?

B	15	Me	7
Br	ca. 23 ¹	M	ca. 23 ²
ZVB	3	O	12
H	4	R	25
I	9	S	90
K	80	T	3,5
L	11		

¹ in der Abt. Verwaltung ca. 15, in der Abt. Umweltschutz ca. 8 (diese mit unterschiedlichen Anteilen ihrer Arbeitszeit)

² Grünplanung, 3 Referat Gesundheit und Umwelt

A4 Wie viele Mitarbeiter beschäftigen sich heute mit der Umweltprüfung?

B	k.A.	Me	3
Br	ca. 23 ³	M	ca. 23 ⁴
ZVB	3	O	17
H	3	R	2
I	4	S	4
K	7	T	2
L	2		

A5 Welches Budget (ohne Personalkosten) steht Ihnen für Aufgaben der räumlichen Planung (Bauleitplanung, generelle Verkehrsplanung ohne Ausführungsplanung, Umweltprüfung) pro Jahr zur Verfügung? Bitte geben Sie (wenn möglich) eine Größenordnung für die Jahre 2002, 2003 und 2004 an (z.B. entsprechend Haushaltsplan).

Jahr	Ausgaben	
2002	B	k.A.
	ZVB	k.A.
	B	ca. 564.000 (Rechnung)
	H	k.A.
	I	k.A.
	K	100.000
	L	schwierig zu sagen, Budget schwankt sehr stark
	Me	k.A.
	M	1.292.000
	O	954.000
	R	620.000
S	200.000	
T	100.000	

³ in der Abt. Verwaltung ca. 15, in der Abt. Umweltschutz ca. 8 (diese mit unterschiedlichen Anteilen ihrer Arbeitszeit)

⁴ Grünplanung, 3 Referat Gesundheit und Umwelt

2003	B	k.A.
	ZVB	k.A.
	B	ca. 184.000 (Haushaltsansatz)
	H	k.A.
	I	k.A.
	K	90.000
	L	schwierig zu sagen, Budget schwankt sehr stark
	Me	k.A.
	M	1.326.000
	O	866.000
	R	590.000
2004	S	200.000
	T	100.000
	B	k.A.
	ZVB	k.A.
	B	ca. 209.000 (Haushaltsansatz)
	H	44.000
	I	k.A.
	K	94.500
	L	schwierig zu sagen, Budget schwankt sehr stark
	Me	k.A.
	M	1.331.000
O	781.000	
R	400.000	
S	200.000	
T	100.000	

A6

Gibt es fachliche Bereiche (z.B. externe Gutachten), bei denen Sie häufiger externe Stellen beauftragen müssen, da diese Bereiche durch das eigene Personal nicht abgedeckt werden können?

- Verkehrsentwicklungsplanung
9 (Br, H, I, L, Me, M, O, R, T)
- Bauleitplanung
7 (B, Br, H, M, R, S, T)
- Umweltberichte
7 (B, Br, ZVB, L, M, S, T)
- spezielle umweltbezogene Fachgutachten oder UVS
12 (B, Br, ZVB, H, I, K, L, M, O, R, S, T)
- Lärmgutachten
12 (B, Br, H, I, K, L, Me, M, O, R, S, T)
- Luftgutachten
9 (B, Br, ZVB, H, K, L, M, S, T)
- sonstige informelle Planungen
5 (B, ZVB, O, R, T)
- Sonstige:
6

Br	Naturschutzfachliche Gutachten
K	Verkehrssimulation, verkehrstechnische Entwürfe, Verkehrsuntersuchungen
M	Verkehrsgutachten zu Einzelprojekten, bzw. teileräumliche Planungen, Umweltgutachten in der BLP
R	Altlastenuntersuchung; Verkehrserhebung, Verkehrsberechnungen; spezielle Planungsaufgaben; fachspezifische Aufgaben (z.B. NWP, Bahngutachten); Grünordnungspläne (GOP), faunistische, floristische Gutachten; Vermessung
S	Verkehrsgutachten
T	ökologische Grundlagenhebungen

B) Pläne und Planungsverfahren

B1 Welche formellen und / oder informellen Pläne und Programme liegen in Ihrer Kommune / in Ihrem Planungsraum vor (entweder von Ihnen oder von einer übergeordneten Behörde erstellt) und wann wurden diese verabschiedet? Welches Amt ist hierfür zuständig? Bitte beschränken Sie die Nennung informeller Pläne auf solche, die aktuell genutzt werden. ⁵

	liegt nicht vor	für gesamtes Gemeindegebiet		für räumliche Teilbereiche		Zuständiges Amt / Abteilung																				
		in Bearbeitung	liegt vor	in Bearbeitung	liegt vor																					
		Jahr		Jahr																						
Verkehrsbezogene Planungen																										
a)																										
Verkehrsentwicklungsplan	1 ZVB	2 M, S	10 B, Br, H, I, K, L, Me, O, R, T	1 S	1 S	B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Verkehr Br Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Fachbereich Straßenbau und Verkehrswesen H Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr I Stadtplanungsamt, Abt. 3 K Amt für Stadtentwicklung und Statistik L Referat 5, Tiefbau und Verkehr M Planungsreferat Abt. I/3 O 41/411 R 66/Tiefbau S Amt für Stadtplanung und -erneuerung, Abt. Verkehrsplanung T SGT (Sachgebiet Tiefbau)																				
			<table border="1"> <tr><td>B</td><td>2003</td></tr> <tr><td>Br</td><td>2001</td></tr> <tr><td>H</td><td>2003</td></tr> <tr><td>I</td><td>2004</td></tr> <tr><td>K</td><td>1992</td></tr> <tr><td>L</td><td>1992</td></tr> <tr><td>Me</td><td>2004</td></tr> <tr><td>O</td><td>2000</td></tr> <tr><td>R</td><td>1998</td></tr> <tr><td>T</td><td>1999</td></tr> </table>	B	2003	Br	2001	H	2003	I	2004	K	1992	L	1992	Me	2004	O	2000	R	1998	T	1999			
B	2003																									
Br	2001																									
H	2003																									
I	2004																									
K	1992																									
L	1992																									
Me	2004																									
O	2000																									
R	1998																									
T	1999																									
b)																										
Nahverkehrsplan	-	3 B, Me, R	10 B, Br, ZVB, H, I, K, L, M, O, S	-	1 R	B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Verkehr Br ZGB (für Nahverkehrspläne ist nicht die Stadt, sondern der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) zuständig ZVB Nahverkehr H Märkischer Kreis I Märkischer Kreis K Amt für Stadtentwicklung und Statistik Me Märkischer Kreis M Planungsreferat Abt. I/3 O 41/411 R 66/Tiefbau S Verkehrsbetriebe/Verkehrsverbund																				
			<table border="1"> <tr><td>B</td><td>2001</td></tr> <tr><td>Br</td><td>2003</td></tr> <tr><td>ZVB</td><td>2003</td></tr> <tr><td>H</td><td>1998</td></tr> <tr><td>K</td><td>2004</td></tr> <tr><td>L</td><td>2004</td></tr> <tr><td>M</td><td>2003</td></tr> <tr><td>O</td><td>2003</td></tr> <tr><td>R</td><td>2005</td></tr> <tr><td>S</td><td>2001</td></tr> </table>	B	2001	Br	2003	ZVB	2003	H	1998	K	2004	L	2004	M	2003	O	2003	R	2005	S	2001			
B	2001																									
Br	2003																									
ZVB	2003																									
H	1998																									
K	2004																									
L	2004																									
M	2003																									
O	2003																									
R	2005																									
S	2001																									

⁵ Details zu den Plänen werden noch im Folgenden abgefragt, Fragen B2-B5

	liegt nicht vor	für gesamtes Gemeindegebiet		für räumliche Teilbereiche		Zuständiges Amt / Abteilung	
		in Bearbeitung	liegt vor	in Bearbeitung	liegt vor		
		Jahr		Jahr			
c)	Sonstige verkehrbezogene Planungen (z.B. Radwegekonzept) – bitte nennen:	B	Radverkehrsstrategie/ Fahrradrottenkonzept; Verkehrssicherheitsprogramm; ÖPNV-Beschleunigungsprogramm				
		Br	Radverkehrskonzept; Tempo 30-Konzept; Prioritätenkonzept Stadtbahnplanung; Paktraumbewirtschaftungskonzept				
		ZVB	Regionales Radwegekonzept; Regionales Straßenverkehrskonzept				
		H	Landesweites Radwegenetz, Machbarkeitsstudie Stadtbahn, "Busnetz 2000"				
		I	Radverkehrskonzept; Verkehrsraumkonzept Innenstadt				
		K	Radwegenetzplan, Bike&Ride Plan, Güterverkehrskonzept, LKW-Führungskonzept, Parkraumkonzept Gesamtstadt				
		L	Reitwegekonzept, Radwegekonzept (in Bearb.), AGENDA 21				
		Me	Tmepo-30-Zone-Konzept; Verkehrskonzept Innenstadt				
		M	VEP-Radverkehr				
		O	Fahrradabstellanlagenkonzept, ÖPNV neues Liniennetz, Haltestellenprogramm ÖPNV				
		R	Ökologisches Verkehrskonzept Warmünde; LKW-Führungskonzept; Radverkehrskonzept				
		S	Radentwicklungskonzept				
		T	Radwegeplan				
Integrierte/übergeordnete Planungen							
d)	Flächennutzungsplan	-	3	H, M, R	9 B, Br, I, L, Me, M, O, S, T		
e)	Sonstige integrierte Planungen mit verkehrsrelevanten Inhalten (z.B. Städtebauliches Entwicklungskonzept) - bitte nennen:	B	Planwerk Innenstadt; Planwerk West; Planwerk Süd-Ost; Masterplan Buch; Bezirksentwicklungsplanungen			B	
		Br	Räumliches Strukturkonzept 2020			Br	
		ZVB	Regionales Raumordnungsprogramm; Freiraumentwicklungskonzept; Stadt-Um-Land 2030, Teilbereich Verkehr			H	
		H	1) Innenstadterwicklungskonzept, Konversion Kasernengelände und Standortübungsplatz, 2) GEP			H	
		I	Stadterwicklungskonzept			I	
		K	Interkommunale Raumanalyse Süd linksrheinisch, Interkommunale Raumanalyse Süd rechtsrheinisch, Interkommunale Raumanalyse Nord rechtsrheinisch, Interkommunale Raumanalyse ca. 10 Rahmenpläne			K	
		O	Stadtteilentwicklungsplan "Tweelbäke", Grüner Wegestern Oldenburg			O	
		R	Rahmenplan Sanierungsgebiet Stadtzentrum; Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)			R	
		S	Stadtentwicklungskonzept, Neckarkonzept, Strukturkonzept Folder			S	
		T	Leitbild zur städtebaulichen Sanierung im Stadtteil Wehen			T	

	liegt nicht vor	für gesamtes Gemeindegebiet		für räumliche Teilbereiche		Zuständiges Amt / Abteilung																			
		liegt vor	Jahr	in Bearbeitung	liegt vor		Jahr																		
Umweltbezogene Planungen																									
f)	Lärminderungsplan(-ung)	4 Br, H, ZVB, H, I	1 K	2 O, R	<table border="1"> <tr><td>O</td><td>1989</td></tr> <tr><td>R</td><td>1998</td></tr> </table>	O	1989	R	1998	2 B, S	3 B, M, S	-	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes; Bezirke</td></tr> <tr><td>Br</td><td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz</td></tr> <tr><td>K</td><td>Umwelt- und Verbraucherschutzamt</td></tr> <tr><td>M</td><td>Ref. f. Gesundheit .u. Umwelt (RGU) UW 23</td></tr> <tr><td>R</td><td>73/Umwelt</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Umweltschutz</td></tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes; Bezirke	Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt	M	Ref. f. Gesundheit .u. Umwelt (RGU) UW 23	R	73/Umwelt	S	Amt für Umweltschutz
O	1989																								
R	1998																								
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes; Bezirke																								
Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz																								
K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt																								
M	Ref. f. Gesundheit .u. Umwelt (RGU) UW 23																								
R	73/Umwelt																								
S	Amt für Umweltschutz																								
g)	Strategische Lärmkarte (nach RL 2002/49/EG)	11 B, Br, ZVB, H, I, K, L, M, O, R, T	-	1 S	-	-	-	-	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Umweltschutz</td></tr> </table>	Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	S	Amt für Umweltschutz												
Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz																								
S	Amt für Umweltschutz																								
h)	Aktionspläne (nach RL 2002/49/EG)	10 B, Br, ZVB, H, I, K, M, O, R, T	1 S	-	-	-	-	-	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz</td></tr> <tr><td>S</td><td>Regierungspräsidium Stuttgart</td></tr> </table>	Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	S	Regierungspräsidium Stuttgart												
Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz																								
S	Regierungspräsidium Stuttgart																								
i)	Luftreinhalteplan(-ung)	8 ZVB, He, I, K, L, O, R, T	2 Br, S	2 B, M	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>2005</td></tr> <tr><td>M</td><td>2004</td></tr> </table>	B	2005	M	2004	-	-	-	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Land Niedersachsen</td></tr> <tr><td>M</td><td>RGU UW 12</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Umweltschutz</td></tr> </table>	Br	Land Niedersachsen	M	RGU UW 12	S	Amt für Umweltschutz						
B	2005																								
M	2004																								
Br	Land Niedersachsen																								
M	RGU UW 12																								
S	Amt für Umweltschutz																								
j)	Aktionsplan (nach § 47 BImSchG)	6 ZVB, H, K, L, R, T	3 Br, M, S	1 B	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>2005</td></tr> </table>	B	2005	-	-	-	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Land Niedersachsen</td></tr> <tr><td>S</td><td>Regierungspräsidium Stuttgart</td></tr> </table>	Br	Land Niedersachsen	S	Regierungspräsidium Stuttgart										
B	2005																								
Br	Land Niedersachsen																								
S	Regierungspräsidium Stuttgart																								

	liegt nicht vor	für gesamtes Gemeindegebiet		für räumliche Teilbereiche		Zuständiges Amt / Abteilung																				
		liegt vor	Jahr	liegt vor	Jahr																					
k)	Landschaftsplan	1 ZVB	2 H, S	8 B, Br, I, K, M, O, R, T	1 B	1 B	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>1994</td> </tr> <tr> <td>Br</td> <td>1999</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>1997</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>1991</td> </tr> <tr> <td></td> <td>/2004</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>1986</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>1996</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>1994</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>2002</td> </tr> </table>	B	1994	Br	1999	I	1997	K	1991		/2004	L	1986	O	1996	R	1994	T	2002	
B	1994																									
Br	1999																									
I	1997																									
K	1991																									
	/2004																									
L	1986																									
O	1996																									
R	1994																									
T	2002																									
I)	Sonstige umweltrelevante Planungen (z.B. Biotopverbundplanung) – bitte nennen:	B H K L M R S	LaPro Naturhaushalt/ Umweltschutz, Landschaftsbild, Erholung, Erholung + Freiraumnutzung; LaPro Gesamstädtische Ausgleichskonzeption Biotopverbund und Natura 2000; LaPro Stadtfökologischer Fachbeitrag Rheinauenkonzept, Grün- und Freiflächenplan, Schwerpunkträume-Ausgleichsflächen Grünordnungsplan für das komplette Stadtgebiet aus dem Jahr 2005 Arten- und Biotopschutzprogramm; Ausgleichsflächenkonzept, Grünordnungspläne (zu B-Plan), Landschaftskonzept Münchner Norden, Teilräuml. Konzepte Bodenschutzkonzept KlimaAtlas Nachbarschaftsverband, Klimaschutzkonzept, Biotopverbunduntersuchung	1 B	1 B	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen; Bezirke</td> </tr> <tr> <td>Br</td> <td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Umweltschutz (Landschaftsplan bzw. Landschaftsrahmenplan)</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>Märkischer Kreis</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>Stadtplanungsamt, Abt. 5</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Amt für Landschaftspflege und Grünflächen</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>Obere Landschaftsbehörde beim Kreis</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Planungsref. Abt. II/5</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>67/Stadtrün</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Grünordnung</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Sachgebiet Umwelt und Grünordnung</td> </tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen; Bezirke	Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Umweltschutz (Landschaftsplan bzw. Landschaftsrahmenplan)	H	Märkischer Kreis	I	Stadtplanungsamt, Abt. 5	K	Amt für Landschaftspflege und Grünflächen	L	Obere Landschaftsbehörde beim Kreis	M	Planungsref. Abt. II/5	R	67/Stadtrün	S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Grünordnung	T	Sachgebiet Umwelt und Grünordnung
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen; Bezirke																									
Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Umweltschutz (Landschaftsplan bzw. Landschaftsrahmenplan)																									
H	Märkischer Kreis																									
I	Stadtplanungsamt, Abt. 5																									
K	Amt für Landschaftspflege und Grünflächen																									
L	Obere Landschaftsbehörde beim Kreis																									
M	Planungsref. Abt. II/5																									
R	67/Stadtrün																									
S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Grünordnung																									
T	Sachgebiet Umwelt und Grünordnung																									

Auf den folgenden Seiten 5 – 15 werden zu einigen Plänen noch weitere Details abgefragt, in folgender Reihenfolge:

Formelle Pläne:

- B2) Verkehrsentwicklungsplan (falls vorhanden)
- B3) Flächennutzungsplan oder Teilflächennutzungsplan
- B4) Größere Bebauungspläne mit verkehrsrelevanten Inhalten bzw. relevanten Auswirkungen auf den Verkehr (falls vorhanden)

Informelle Pläne / Planungen:

- B5) Sonstige informelle integrierte oder verkehrsbezogene Pläne / Planungen (falls vorhanden)
 - z.B. Raumentwicklungsplan, städtebauliches Konzept, Radwegenetz
- Hier sind Planungen zu nennen, die im Zusammenhang mit der (Strategischen) Umweltprüfung interessant sind. Hier können Sie die Fragen für bis zu vier Plänen / Planungen beantworten.*

B2 Fragen zum Verkehrsentwicklungsplan:⁶**B2.1 Nach welchen Verfahrensschritten wurde / wird bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans vorgegangen?** Leitfaden für Verkehrsplanungen der FGSV

5 (Br, H, L, R, T)

 Förderrichtlinien des ... (ggf. einfügen)

0

 Sonstiges: 7

B	Eigener Verfahrensvorschlag
K	Situationsanalyse (Mängel), Definition von Zielvorstellungen/Szenarien, Handlungskonzept f. einzelne Verkehrsarten
M	Eigene Konzeption
R	Abstimmung mit Kommunalpolitik und -verwaltung
S	Lenkungskreis mit Gemeinderat- Gemeinderatsbeschluss, Öffentliche Diskussion, Gemeinderatsbeschluss
T	konkrete Problemstellung in der Stadt

B2.2 In welcher Form wurde / wird die Öffentlichkeit beteiligt? Keine Öffentlichkeitsbeteiligung

0

 Schriftliche Befragung

4 (H, I, K, O)

 Informationsveranstaltungen

8 (B, Br, L, M, O, R, S, T)

 Runder Tisch

4 (B, Br, O, S)

 Interaktive Beteiligung über das Internet

0

 Präsentation von Planentwürfen im Internet

2 (Br, L)

 Einfache Information über das Internet

6 (B, Br, H, I, M, O)

 aktive Pressearbeit

7 (Br, H, L, O, R, S, T)

 Sonstiges: 9

B	Erarbeitung des Entwurfs erfolgte unter Beteiligung verschiedener Akteure am Runden Tisch/ Mitwirkung eines wissenschaftlichen Beirats/ externe Moderation
H	3 Werkstätten mit Interessensvertretern und Politik
K	Beratung in der Politik
L	Ausschusssitzungen, Presse, Lokale Agenda
Me	Werkstattgespräche mit Interessenvertretern (Umweltverbände, ADAC, ADFC etc.)
M	Faltblätter, Broschüren, Plakate
R	Orbiteräte, Ausschüsse, Bürgerschaft
T	Einbindung der Agenda-Gruppe

B2.3 Welche Akteure brachten / bringen Plan-/Maßnahmalternativen ein? Keiner; die Möglichkeit bestand nicht

1 (H)

 Keiner nutzte die Möglichkeit

1 (H)

 Öffentlichkeit

7 (B, Br, L, M, O, R, S)

 Umweltbehörden

4 (B, M, R, S)

 Umweltverbände / Bürgerinitiativen

9 (B, Br, I, L, Me, M, O, R, S)

 Weitere Akteure (z.B. bestimmte Interessengruppen wie etwa ein örtlicher Verkehrsverein): 11*Bitte nennen!*

⁶ Es wäre für uns sehr hilfreich, wenn Sie uns – soweit vorhanden – Ihren Verkehrsentwicklungsplan / -Entwurf zur Verfügung stellen könnten.

B	Im Rahmen des Runden Tisches wurden verschiedene Alternativen diskutiert und bewertet
Br	z.B. Wirtschaftsverbände
H	Partielle Änderung nach Bürgerprotesten
K	Verwaltungsinterne Abstimmungen
L	Lobbyisten (starke Vereinstruktur in Langenfeld), z.B. Behinderte, ADFC
Me	Wirtschaftsinitiative Nordkreis (WIN); ADFC; VCD
M	Verbände (IHK, HWK, ADAC etc.); Kommunale und staatl. Institutionen (Autobahndirektion, MVV etc.)
R	IHK, Gewerbevereine; ADAC, ADFC; Seniorenbeirat, Behindertenbeirat
S	Gemeinderat
T	Agendagruppe

B2.4 In welcher Weise wurden / werden diese Alternativen untersucht?

Gar nicht

1 (H)

verbale Begründung

7 (B, Br, Me, M, R, S, T)

systematische bzw. formalisierte Alternativenprüfung

6 (B, Br, I, K, S, T)

B2.5 In welcher Weise wurden / werden bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans Umweltaspekte berücksichtigt?

Gar nicht

3 (H, I, T)

Bei der Mängelanalyse

Es wurden folgende Umweltaspekte berücksichtigt: 8

Bitte nennen!

B	Verkehrslärm, Luftschadstoffe (Nox, PM10), Klimagas
Br	Lärmimmissionen, Trennwirkungen, Schadstoffbelastungen, Unfallrisiken, Erschütterungen
K	sehr global bei der Mängelanalyse
L	Lärm, Abgase - allerdings werden Sicherheitsaspekte als wichtiger angesehen
Me	eher globale Berücksichtigung (negative Auswirkungen Kfz-Verkehr)
M	CO2, Lärm
O	Verkehrsemissionen, Flächenverbrauch pro Straßenbau (Abgas, Lärm, Unfall)
R	Lärm; Landschaft/Naturräume; Trennwirkung; Umweltverbund; Verkehrsvermeidung
S	Lärm und Schadstoffe

Bei der Maßnahmenbewertung

Es wurden folgende Umweltaspekte berücksichtigt: 8

Bitte nennen!

B	Verkehrslärm, Luftschadstoffe (Nox, PM10), Klimagas
Br	Lärmimmissionen, Trennwirkungen, Schadstoffbelastungen
K	nicht speziell
Me	eher globale Berücksichtigung (negative Auswirkungen Kfz-Verkehr)
M	Straßenräumliche Verträglichkeit; Luftreinhaltung (s. Anlage VEP Entwurf 2004)
O	Verkehrsemissionen, Flächenverbrauch pro Straßenbau (Abgas, Lärm, Unfall)
S	Lärm und Schadstoffe

B2.6 Welche Verbindlichkeit hat bzw. soll der Verkehrsentwicklungsplan bekommen?

Bitte nennen!

B	Informeller Plan (Selbstverpflichtung der Verwaltung), Senatsbeschluss für ausgewählte Maßnahmen und Aktivitäten
Br	Der Stadtrat hat den Plan zur Kenntnis genommen.
H	Ist als verkehrlicher Rahmenplan durch den Rat beschlossen
I	Bislang keine inhaltliche politische Beratung
K	verwaltungsintern bindend
L	Rat nimmt den VEP zur Kenntnis
Me	keine direkte Verbindlichkeit; Politik entscheidet über Einzelmaßnahmen
M	Stadtratsbeschluss als Leitlinie f. Städt. Verwaltung
R	Rahmenplan (Beschluss Bürgerschaft)
S	vergleichbar rahmenplan, Formulierung von Leitbildern
T	Rahmenplan durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung

B2.7 Wie wurde / wird der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) in die Bauleitplanung eingebunden?

- keine direkte Einbindung
4 (B, Me, O, T)
- parallele Erarbeitung und Abstimmung
1 (M)
- Inhalte VEP fließen in FNP ein
7 (Br, H, K, I, M, R, S)
- Inhalte FNP werden bei der VEP berücksichtigt
3 (L, M, S)

B3 Fragen zum Flächennutzungsplan bzw. größeren Teil-Flächennutzungsplänen:

Bitte nur beantworten, wenn ein aktueller FNP vorliegt bzw. derzeit erarbeitet wird bzw. die Überarbeitung eines Teilbereichs aktuell durchgeführt wird bzw. wurde.

Ggf. (einen) Teilflächennutzungsplan nennen

H	FNP: Verfahrensstand ist die Grundlagenermittlung
Me	19. FNP-Änderung im Stadtteil Lendringen im Bereich des ehem. Eisenwerkes Rödinghausen
M	z.B. im Zusammenhang Allianz-Arena, FNP-Teilbereich Südost
O	Der FNP ist von 1996. Neuausstellung 2010 beabsichtigt
R	erster Entwurf des FNP vom März 2004
T	FNP stammt aus 1980 und soll in 2007 fortgeschrieben werden

B3.1 Wurden / Werden besondere Verfahrensschritte durchgeführt?

- Umweltprüfung
4 (B, M, R, S) freiwillige UVP
3 (M, R, S) Umweltprüfung nach neuem Baurecht
4 (B, H, O, R) Öffentlichkeits-/Behördenbeteiligungen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Standardverfahren hinausgehen, z.B.
4 (B, M, S, T) Schriftliche Befragung
2 (R, S) Informationsveranstaltungen
5 (B, H, O, R, S) Runder Tisch
1 (B) Interaktive Beteiligung über das Internet
2 (B, O) Präsentation von Planentwürfen im Internet
3 (B, M, R)

- Einfache Information über das Internet
5 (B, H, Me, O, R) aktive Pressearbeit
2 (H, T) Sonstiges: 1
Bitte nennen!

parallele Erarbeitung LP

B3.2 Falls ein sog. Scoping für eine Umweltprüfung durchgeführt wurde / wird: In welcher Weise ist dies erfolgt?

Beschreibung:

B	Verwaltungsinterne Vorabstimmung und Erörterungsgespräch vor der frühzeitigen Behördenbeteiligung
H	steht noch an
M	Besprechungstermin mit zuständigen Behördenvertretern
R	verwaltungsinterne Besprechung (Gegenstand: raumbezogene Ermittlung, Beschreibung, Bewertung erheblicher Umweltauswirkungen; Inhalte und Umfang des Umweltberichtes)
S	Vorabstimmung der Checklisten zur Umweltprüfung mit dem Amt für Umweltschutz
T	bisher gesetzlich noch nicht erforderlich, für die im abgeschlossenen und im Verfahren befindlichen F-Planänderungen

B3.3 Wurden / Werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt?

- Nein
5 (K, L, M, R, S) Ja
2 (B, T)

B3.4 Falls ja, diese Planalternativen wurden:

- systematisch bewertet
1 (B)
 auch hinsichtlich der Umwelteffekte bewertet
1 (B)
 bei der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt
0

B3.5 Falls ja, Nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden die Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?*Beschreibung:*

B	gem. Anforderungen BauGB
R	Bemerkung: verkehrliche Planalternativen wurden im Rahmen des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) entwickelt und untersucht; Inhalt IGVK wurde 1:1 in den FNP übernommen
T	städtebauliche Gesichtspunkte, Kostenminimierung, ökologische Belange

B4 Fragen zu größeren Bebauungsplänen mit Inhalten, die verkehrliche Auswirkungen auch über das Plangebiet hinaus haben:

*Bitte nur beantworten, wenn ein oder mehrere für die Themenstellung des Vorhabens aus Ihrer Sicht besonders relevante aktuelle Pläne vorliegen bzw. derzeit erarbeitet werden. Bitte wählen Sie maximal 2 Bebauungspläne aus, für die Sie die Fragen beantworten.
Bitte füllen Sie für jeden entsprechenden Plan ein extra Blatt (B4.1. – B4.2, S. 9-10) aus.*

Geben Sie bitte zunächst an, für welche Pläne / Planungen Sie die folgenden Fragen beantworten wollen:

	Bebauungsplan	Zuständiges Amt	Ansprechpartner (ggf.)																																		
B4.1	<table border="1"> <tr><td>H</td><td>49 I a "Westtangente-Nord"</td></tr> <tr><td>K</td><td>Alte Escher Straße in Köln-Ossendorf (B-Plan regelt die Verkehrserschließung von zwei angrenzenden Bebauungsplänen, so dass eine Verkehrssimulation für einen größeren Bereich vorliegt)</td></tr> <tr><td>L</td><td>RE-44: Gewerbe- und Sondergebiet Galkhausen</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Bebauungsplan Nr. 152 "Ehemaliges Eisenwerk"</td></tr> <tr><td>O</td><td>W-750 Eversten-West</td></tr> <tr><td>R</td><td>15.WA.109/ 15.WA.135 "An der Rostocker Straße"/"Melkweg"</td></tr> <tr><td>S</td><td>Rosensteintunnel</td></tr> </table>	H	49 I a "Westtangente-Nord"	K	Alte Escher Straße in Köln-Ossendorf (B-Plan regelt die Verkehrserschließung von zwei angrenzenden Bebauungsplänen, so dass eine Verkehrssimulation für einen größeren Bereich vorliegt)	L	RE-44: Gewerbe- und Sondergebiet Galkhausen	Me	Bebauungsplan Nr. 152 "Ehemaliges Eisenwerk"	O	W-750 Eversten-West	R	15.WA.109/ 15.WA.135 "An der Rostocker Straße"/"Melkweg"	S	Rosensteintunnel	<table border="1"> <tr><td>H</td><td>Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. städtebauliche Planung</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Abt. Planung und Bauordnung</td></tr> <tr><td>O</td><td>Amt für Stadtplanung und Bauordnung</td></tr> <tr><td>R</td><td>61/ Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td></tr> </table>	H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. städtebauliche Planung	Me	Abt. Planung und Bauordnung	O	Amt für Stadtplanung und Bauordnung	R	61/ Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	<table border="1"> <tr><td>H</td><td>Herr S.</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Frau S.</td></tr> <tr><td>O</td><td>Herr P.</td></tr> <tr><td>R</td><td>Herr H.</td></tr> <tr><td>S</td><td>Herr O.r</td></tr> </table>	H	Herr S.	Me	Frau S.	O	Herr P.	R	Herr H.	S	Herr O.r
H	49 I a "Westtangente-Nord"																																				
K	Alte Escher Straße in Köln-Ossendorf (B-Plan regelt die Verkehrserschließung von zwei angrenzenden Bebauungsplänen, so dass eine Verkehrssimulation für einen größeren Bereich vorliegt)																																				
L	RE-44: Gewerbe- und Sondergebiet Galkhausen																																				
Me	Bebauungsplan Nr. 152 "Ehemaliges Eisenwerk"																																				
O	W-750 Eversten-West																																				
R	15.WA.109/ 15.WA.135 "An der Rostocker Straße"/"Melkweg"																																				
S	Rosensteintunnel																																				
H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. städtebauliche Planung																																				
Me	Abt. Planung und Bauordnung																																				
O	Amt für Stadtplanung und Bauordnung																																				
R	61/ Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																				
S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																				
H	Herr S.																																				
Me	Frau S.																																				
O	Herr P.																																				
R	Herr H.																																				
S	Herr O.r																																				
B4.2	<table border="1"> <tr><td>H</td><td>Detaillinfos unter: www.hemer.de/bauen/planungen</td></tr> <tr><td>I</td><td>B-Plan Nr. 300 Kalthof- Westlich der Thiele Kettenwerke</td></tr> <tr><td>L</td><td>kleines Gewerbegebiet mit interner Erschließungsstraße</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Umnutzung einer industriellen Brachfläche für Freizeit- und Gewerbenutzung sowie Wohn- und Gewerbenutzung in angrenzenden Bereichen</td></tr> <tr><td>O</td><td>Anderung Nr. 1 N-403 I</td></tr> <tr><td>R</td><td>B-Pläne "Melkweg" und "An der Rostocker Straße" werden zusammen (parallel) bearbeitet. Aus Kumulation beider Pläne ergab sich die UVP-Pflicht nach altem Baurecht (siehe auch beiliegende Blätter).</td></tr> <tr><td>S</td><td>Pragsatteltunnel</td></tr> </table>	H	Detaillinfos unter: www.hemer.de/bauen/planungen	I	B-Plan Nr. 300 Kalthof- Westlich der Thiele Kettenwerke	L	kleines Gewerbegebiet mit interner Erschließungsstraße	Me	Umnutzung einer industriellen Brachfläche für Freizeit- und Gewerbenutzung sowie Wohn- und Gewerbenutzung in angrenzenden Bereichen	O	Anderung Nr. 1 N-403 I	R	B-Pläne "Melkweg" und "An der Rostocker Straße" werden zusammen (parallel) bearbeitet. Aus Kumulation beider Pläne ergab sich die UVP-Pflicht nach altem Baurecht (siehe auch beiliegende Blätter).	S	Pragsatteltunnel	<table border="1"> <tr><td>O</td><td>Amt für Stadtplanung und Bauordnung</td></tr> <tr><td>R</td><td>61/ Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td></tr> </table>	O	Amt für Stadtplanung und Bauordnung	R	61/ Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	<table border="1"> <tr><td>O</td><td>Herr G. n</td></tr> <tr><td>R</td><td>Herr H.</td></tr> <tr><td>S</td><td>Herr O.r</td></tr> </table>	O	Herr G. n	R	Herr H.	S	Herr O.r								
H	Detaillinfos unter: www.hemer.de/bauen/planungen																																				
I	B-Plan Nr. 300 Kalthof- Westlich der Thiele Kettenwerke																																				
L	kleines Gewerbegebiet mit interner Erschließungsstraße																																				
Me	Umnutzung einer industriellen Brachfläche für Freizeit- und Gewerbenutzung sowie Wohn- und Gewerbenutzung in angrenzenden Bereichen																																				
O	Anderung Nr. 1 N-403 I																																				
R	B-Pläne "Melkweg" und "An der Rostocker Straße" werden zusammen (parallel) bearbeitet. Aus Kumulation beider Pläne ergab sich die UVP-Pflicht nach altem Baurecht (siehe auch beiliegende Blätter).																																				
S	Pragsatteltunnel																																				
O	Amt für Stadtplanung und Bauordnung																																				
R	61/ Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																				
S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																				
O	Herr G. n																																				
R	Herr H.																																				
S	Herr O.r																																				
B4.3	<table border="1"> <tr><td>O</td><td>5 B-Pläne N800 A-E Stadtteil Alexanderhaus</td></tr> </table>	O	5 B-Pläne N800 A-E Stadtteil Alexanderhaus	<table border="1"> <tr><td>O</td><td>Amt für Stadtplanung und Bauordnung</td></tr> </table>	O	Amt für Stadtplanung und Bauordnung	<table border="1"> <tr><td>O</td><td>Frau B.</td></tr> </table>	O	Frau B.																												
O	5 B-Pläne N800 A-E Stadtteil Alexanderhaus																																				
O	Amt für Stadtplanung und Bauordnung																																				
O	Frau B.																																				

Fragen zu größeren Bebauungsplänen mit Inhalten, die verkehrliche Auswirkungen auch über das Plangebiet hinaus haben:

B.4.1 Bezeichnung und kurze Beschreibung des Bebauungsplans: *(Bitte legen Sie ggf. auch eine ausführlichere Beschreibung des B-Plans bei)*

H	Detailinfos unter: www.hemer.de/bauen/planungen
I	B-Plan Nr. 300 Kalthof- Westlich der Thiele Kettenwerke
L	kleines Gewerbegebiet mit interner Erschließungsstraße
Me	Umnutzung einer industriellen Brachfläche für Freizeit- und Gewerbenutzung sowie Wohn- und Gewerbenutzung in angrenzenden Bereichen
M	Vorschlag: Umfahrung Pasing (dort gab es auch eine UVS)
O	W-750 (Evesten-West, 52 Ha Wohnbaufläche, ca. 620 Wohneinheiten, Erschließung über bestehende L 828 (DTV 8800-15500) zusätzliche Verkehre aus dem geplanten Stadtteil problemlos
R	B-Pläne "Melkweg" und "An der Rostocker Straße" werden zusammen (parallel) bearbeitet. Aus Kumulation beider Pläne ergab sich die UVP-Pflicht nach altem Baurecht (siehe auch beiliegende Blätter).
S	Rosensteintunnel

B4.1.1 **Wurden / Werden besondere Verfahrensschritte durchgeführt?**

- Umweltprüfung:
6 (H, L, Me, O, R, S)
- UVP nach altem Baurecht
3 (L, Me, R)
- freiwillige UVP
1 (H)
- Umweltprüfung nach neuem Baurecht
3 (I, K, S)
- Öffentlichkeits-/Behördenbeteiligungen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Standardverfahren hinausgehen, z.B.
4 (H, I, O, S)

- Schriftliche Befragung
0
- Informationsveranstaltungen
5 (H, I, O, R, S)
- Runder Tisch
1 (O)
- Interaktive Beteiligung über das Internet
0
- Präsentation von Planetwürfen im Internet
2 (H, I)
- Einfache Information über das Internet
1 (Me)
- aktive Pressearbeit
4 (H, Me, R, S)
- Sonstiges: 2
Bitte nennen!

H	Modell 1:500, verlängerte öffentliche Auslegung
O	Eigentümergespräch (einzeln)

B4.1.2 **Wurden / Werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt?**

- Nein
1 (L)
- Ja
7 (H, I, K, Me, O, R, S)

B4.1.3 **Falls ja, diese Planalternativen wurden / werden:**

- systematisch bewertet
3 (H, R, S)
- auch hinsichtlich der Umwelteffekte bewertet
4 (H, K, R, S)
- bei der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt
1 (H)

B4.1.4 Falls ja, nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden die Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?

Beschreibung:

H	Lärmbelastung, Freiraumreicht, Biotopschutz, Topographie, verkehrlicher Nutzen, Kosten
K	im Rahmen der UP als Alternative bewertet und im UB genannt.
Me	kostengünstige Erschließung; Anbindung an vorhandene Knotenpunkte der äußeren Erschließung; Eigentumsverhältnisse
R	Trassierung und Anbindung der Umgehungsstraße, die beide Plangebiete verbindet und (in einigen Varianten) erschließt. Insgesamt wurden 7 Varianten unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten verglichen.
S	Städtebauliche Auswirkung, Leistungsfähigkeit, Kosten, Bauablauf, Umweltaspekte (Eingriff)

Fragen zu größeren Bebauungsplänen mit Inhalten, die verkehrliche Auswirkungen auch über das Plangebiet hinaus haben:

B.4.2 Bezeichnung und kurze Beschreibung des Bebauungsplans:
(Bitte legen Sie ggf. auch eine ausführlichere Beschreibung des B-Plans bei)

O	Änderung Nr. 1 N-403 I
R	"Ehemaliges Marinegelände Gehlsdorf"
S	Pragsatteltunnel

B4.2.1 Wurden / Werden besondere Verfahrensschritte durchgeführt?

- Umweltprüfung: 3 (K, R, S)
 - UVP nach altem Baurecht 2 (O, S)
 - freiwillige UVP 1 (K)
 - Umweltprüfung nach neuem Baurecht 2 (K, R)
- Öffentlichkeits-/Behördenbeteiligungen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Standardverfahren hinausgehen, z.B. 1 (S)
 - Schriftliche Befragung 0
 - Informationsveranstaltungen 2 (R, S)
 - Runder Tisch 0
 - Interaktive Beteiligung über das Internet 0
 - Präsentation von Planentwürfen im Internet 0

- Einfache Information über das Internet 0
- aktive Pressearbeit 2 (R, S)
- Sonstiges: 0
Bitte nennen!

B4.2.2 Wurden / Werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt?

- Nein 0
- Ja 3 (O, R, S)

B4.2.3 Falls ja, diese Planalternativen wurden / werden:

- systematisch bewertet 3 (O, R, S)
- auch hinsichtlich der Umwelteffekte bewertet 2 (R, S)
- bei der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt 2 (O, R)

B4.2.4 Falls ja, nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden die Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?

Beschreibung:

O	monetäre verkehrliche Aspekte
R	Untersuchung der verkehrlichen Erschließung in zwei Varianten (Durchführung/ Umfahrung des Wohngebietes) unter besonderer Berücksichtigung der Lärmimmissionen; Vergleich der Knoten- und Kreisverkehre
S	Eingriff in kritische Bereiche (FFH-Fläche), Leistungsfähigkeit, Anschluss an Bestand, Berücksichtigung schienengebundener ÖPNV

Fragen zu größeren Bebauungsplänen mit Inhalten, die verkehrliche Auswirkungen auch über das Plangebiet hinaus haben:

B.4.3 *Bezeichnung und kurze Beschreibung des Bebauungsplans: (Bitte legen Sie ggf. auch eine ausführlichere Beschreibung des B-Plans bei)*

<input type="checkbox"/> 5 B-Pläne N800 A-E Stadtteil Alexanderhaus ca. 30 ha zusammenhängendes verdichtetes Wohngebiet (verschiedene Wohnhaustypen) mit bis zu 500 neue Wohnungen für etwas 1250 Einwohner in Verbindung mit Misch- und Gewerbegebiete. Infrastrukturelle Einbindung in die gewachsenen Strukturen der umliegenden Stadtteile durch Haupterschließungsstrasse und unabhängiges feinmaschiges Verkehrsnetz von Fuß- und Radwegen über einen städtebaulichen Vertrag.
--

B4.3.1 **Wurden / Werden besondere Verfahrensschritte durchgeführt?**

- Umweltprüfung:
0
- UVP nach altem Baurecht
1 (0)
- freiwillige UVP
0
- Umweltprüfung nach neuem Baurecht
0

Öffentlichkeits-/Behördenbeteiligungen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Standardverfahren hinausgehen, z.B.

- Schriftliche Befragung
0
- Informationsveranstaltungen
0
- Runder Tisch
0
- Interaktive Beteiligung über das Internet

- Präsentation von Planentwürfen im Internet
0
- Einfache Information über das Internet
0
- aktive Pressearbeit
0
- Sonstiges:
Bitte nennen! 0

B4.3.2 **Wurden / Werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt?**

- Nein
0
- Ja
1 (0)

B4.3.3 **Falls ja, diese Planalternativen wurden / werden:**

- systematisch bewertet
1 (0)
- auch hinsichtlich der Umwelteffekte bewertet
0
- bei der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt
0

B4.3.4 **Falls ja, nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden die Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?**

Beschreibung:

<input type="checkbox"/> wirtschaftliche verkehrliche und gestalterische Belange werden verglichen.

B5 Fragen zu sonstigen informellen integrierten oder verkehrsbezogenen Planungen, die aus verkehrlicher Sicht relevant sind:

Bitte nur beantworten, wenn ein oder mehrere für die Themenstellung des Vorhabens aus Ihrer Sicht besonders relevante aktuelle Pläne / Planungen vorliegen bzw. derzeit erarbeitet werden. Bitte füllen Sie für jeden entsprechenden Plan ein extra Blatt (B5.1. – B5.4, S. 12-15) aus.

Geben Sie bitte zunächst an, für welche Pläne / Planungen Sie die folgenden Fragen beantworten wollen:

	Plan / Planung	Zuständiges Amt	Ansprechpartner
B5.1	B Masterplan	B Senatsverwaltung für Stadtentw., Abt. FNP und Stadtplanerische Konzepte R Sanierungsträger Rostocker Gesellschaft (RGS) S Amt für Stadtplanung und -erneuerung T Sachgebiet Tiefbau	R Herr D./ RGS
	R Verbindungsstraße Schröderplatz - Warnowufer/ B105		S Herr O.
	S Verkehrsentwicklungsplan		
	T Nordwesttangente Hahn		
B5.2	R Kombiniertes Lärm- und Luftschadstoffkataster + Aktionsplan für die Innenstadt	R 73/ Amt für Umweltschutz S Amt für Stadtplanung und -erneuerung	S Herr O.
	S Strukturkonzept Neckar		
	T Herr Praiser		
B5.3	R Städtebaulicher Rahmenplan "Stadtzentrum Rostock"	R 61/ Amt für Stadtplanung / RGS S Amt für Stadtplanung und -erneuerung	R RGS S Herr O.
	S Strukturkonzept Filder		
B5.4	S Stadtentwicklungskonzept	S Amt für Stadtplanung und -erneuerung	S Herr O.

Fragen zu sonstigen informellen integrierten oder verkehrsbezogenen Planungen, die aus verkehrlicher Sicht relevant sind

B5.1 *Bezeichnung und kurze Beschreibung des Plans/Programms/Konzeptes:*

B	Masterplan Buch, Konzept und Strategieplan zur Entwicklung eines Ortsteiles mit internationalen Wissenschafts- und Gesundheitseinrichtung, Nachnutzung historischer Klinikstandorte, Einbindung des Landschaftsraumes (Gesundheit/Forschung/Erholung)
K	Querspange Köln Zündorf (Text im Bogen)
R	Verbindungsstraße Schröderplatz - B105 (städtebauliche, verkehrliche Studie; UVS, einschließlich Zusammenführung der Teilstudien)
S	Verkehrsentwicklungskonzept
T	Nordwesttangente Hahn

B5.1.1 **In welcher Form wurde / wird die Öffentlichkeit beteiligt?**

- Keine Öffentlichkeitsbeteiligung
0
- Schriftliche Befragung
0
- Informationsveranstaltungen
3 (R, S, T)
- Runder Tisch
2 (B, S)
- Interaktive Beteiligung über das Internet
0
- Präsentation von Planentwürfen im Internet
1 (T)
- Einfache Information über das Internet
1 (T)
- aktive Pressearbeit
3 (R, S, T)
- Sonstiges: 4

Bitte nennen!

B	Regionalmanagement, Netzwerk mit den örtlichen Akteuren
K	bisher Offenlage FLNP-Änderung
R	Ortbeirat, Sanierungsbeirat; politische Gremien
T	vorgezogene Bürgerbeteiligung (Mitwissen und Mitreden) mit zwei Hearings

B5.1.2 **Wurden / werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt und systematisch bewertet?**

- Nein
1 (S)
- Ja
3 (B, R, T)

B5.1.3 **Wenn ja, nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden diese Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?**

Beschreibung

B	Verkehrsvermeidung, Verkehrsentlastung durch ÖPNV-System, Optimierung der vorhandenen Infrastruktur
R	Die in der verkehrlichen Studie entwickelten sechs Varianten wurden in der UVS vergleichend bewertet und eine Vorzugsvariante ermittelt. Umweltfachliche, verkehrliche und städtebauliche Vorzugsvarianten gingen gleichberechtigt in die Abwägung ein.
T	Aktualisierung der Alternativenbetrachtung aus dem VEP 1999

- B5.1.4 In welcher Weise wurden / werden bei der Erstellung des Plans/Programms/Konzeptes Umweltaspekte berücksichtigt?**
- Gar nicht
0
- Durchführung einer freiwilligen UVP
2 (R, T)
- Berücksichtigung bei der Mängelanalyse
1 (S)
- Berücksichtigung bei der Maßnahmenbewertung
1 (S)
- Es wurden folgende Umweltaspekte berücksichtigt:
Bitte nennen!

R	Auswirkung auf die Schutzgüter nach UVPG
T	FFH-Verträglichkeitsprüfung

Fragen zu sonstigen informellen integrierten oder verkehrsbezogenen Planungen, die aus verkehrlicher Sicht relevant sind

B5.2 *Bezeichnung und kurze Beschreibung des Plans/Programms/Konzeptes*

S | Strukturkonzept Neckar

B5.2.1 **In welcher Form wurde / wird die Öffentlichkeit beteiligt?**

Keine Öffentlichkeitsbeteiligung
0

Schriftliche Befragung
0

Informationsveranstaltungen
2 (R, S)

Runder Tisch
0

Interaktive Beteiligung über das Internet
0

Präsentation von Planentwürfen im Internet
0

Einfache Information über das Internet
1 (R)

aktive Pressearbeit
1 (R)

Sonstiges: 1

Bitte nennen!

R | Vorgaben der EU-RL sind zu beachten

B5.2.2 **Wurden / werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt und systematisch bewertet?**

Nein

1 (S)

Ja

1 (R)

B5.2.3 **Wenn ja, nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden diese Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?**

Beschreibung

R	Es ist beabsichtigt, im Rahmen der mit Sicherheit zu erstellenden Aktions- und Luftreinhaltepläne versch. Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung in Hinblick auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation zu untersuchen
---	--

B5.2.4 **In welcher Weise wurden / werden bei der Erstellung des Plans/Programms/Konzeptes Umweltaspekte berücksichtigt?**

Gar nicht

1 (S)

Durchführung einer freiwilligen UVP

0

Berücksichtigung bei der Mängelanalyse

0

Berücksichtigung bei der Maßnahmenbewertung

1 (R)

Es wurden folgende Umweltaspekte berücksichtigt:

Bitte nennen!

Fragen zu sonstigen informellen integrierten oder verkehrsbezogenen Planungen, die aus verkehrlicher Sicht relevant sind

B5.3 *Bezeichnung und kurze Beschreibung des Plans/Programms/Konzeptes*

R	Städtebaulicher Rahmenplan "Stadtzentrum Rostock", 1. Fortschreibung 1998
S	Strukturkonzept Filder

B5.3.1 **In welcher Form wurde / wird die Öffentlichkeit beteiligt?**

Keine Öffentlichkeitsbeteiligung

1 (S)

Schriftliche Befragung

0

Informationsveranstaltungen

1 (R)

Runder Tisch

0

Interaktive Beteiligung über das Internet

0

Präsentation von Planentwürfen im Internet

0

Einfache Information über das Internet

0

aktive Pressearbeit

1 (R)

Sonstiges: 1

Bitte nennen!

R	Ortbeirat, Sanierungsbeirat, Ausschüsse, Bürgerschaft
---	---

B5.3.2 **Wurden / werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt und systematisch bewertet?**

Nein

1 (S)

Ja

1 (R)

B5.3.3 **Wenn ja, nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden diese Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?**

Beschreibung

R	Im Rahmen der Stadtverträglichkeitsuntersuchung: umweltfachliche, verkehrliche, stadtgestalterische, soziale Aspekte im Hinblick auf definierte Verträglichkeiten; Schwerpunkte bei Variantenbeurteilung: Lindenpark, denkmalgeschützte Ensembles, historische Wallanlagen; Querschnittsgestaltung
---	--

B5.3.4 **In welcher Weise wurden / werden bei der Erstellung des Plans/Programms/Konzeptes Umweltaspekte berücksichtigt?**

Gar nicht

1 (S)

Durchführung einer freiwilligen UVP

1 (R)

Berücksichtigung bei der Mängelanalyse

0

Berücksichtigung bei der Maßnahmenbewertung

0

R	Themenfeld Umwelt und Gesundheit: Lärmbelastung, Stickoxid-
E	Immission, Ökologie (Schutzgüter)

es wurden folgende Umweltaspekte berücksichtigt:

Bitte nennen!

Fragen zu sonstigen informellen integrierten oder verkehrsbezogenen Planungen, die aus verkehrlicher Sicht relevant sind

B5.4 *Bezeichnung und kurze Beschreibung des Plans/Programms/Konzeptes*

S	Stadtentwicklungskonzept
---	--------------------------

B5.4.1 **In welcher Form wurde / wird die Öffentlichkeit beteiligt?**

Keine Öffentlichkeitsbeteiligung
0

Schriftliche Befragung
0

Informationsveranstaltungen
1 (S)

Runder Tisch
1 (S)

Interaktive Beteiligung über das Internet
1 (S)

Präsentation von Planentwürfen im Internet
0

Einfache Information über das Internet
0

aktive Pressearbeit
1 (S)

Sonstiges: 0

Bitte nennen!

B5.4.2 **Wurden / werden bei der Aufstellung in Bezug auf die verkehrlichen Inhalte Planalternativen entwickelt und systematisch bewertet?**

Nein

1 (S)

Ja

0

B5.4.3 **Wenn ja, nach welchen Gesichtspunkten wurden / werden diese Planalternativen entwickelt bzw. untereinander verglichen?**
Beschreibung

B5.4.4 **In welcher Weise wurden / werden bei der Erstellung des Plans/Programms/Konzeptes Umweltaspekte berücksichtigt?**

Gar nicht
0

Durchführung einer freiwilligen UVP
0

Berücksichtigung bei der Mängelanalyse
1 (S)

Berücksichtigung bei der Maßnahmenbewertung
1 (S)

Es wurden folgende Umweltaspekte berücksichtigt:
Bitte nennen!

S	Umweltaspekte sind integrierte Bestandteile des Stadtentwicklungskonzepts
---	---

C) Umwelt- und verkehrsbezogene Ziele / Daten**C1 Besitzt die Stadt auf kommunaler Ebene definierte Umweltziele (Umweltqualitätsziele, Handlungsziele, quantifizierte Umweltstandards) und / oder Umweltindikatoren?⁷**

- Nein
3 (Br, H, Me)
- Nur als Bestandteil von Pläne/Planungen, z.B. Landschaftspläne, aber keine separaten Umweltziele
6 (B, ZVB, I, L, O, T)

Ja: 5

Titel, Beschreibung:

B	Landschaftsprogramm/ Artenschutzprogramm, Flächennutzungsplan, StEK 2020
K	UVP-Handbuch
M	Co2-Minderungskonzept, Arten- und Biotopschutzprogramm
R	Umweltqualitätszielkonzept der Hansestadt Rostock (2005); 12 Handlungsfelder (Umwelt- und Naturschutz, Definition konkreter Messgrößen in 3 Zeitebenen)
S	Luftqualitätsziele, Klimaschutzkonzept
T	Leitbild der Stadt Taunusstein, Teilleitbild Umwelt und Natur

C2 Wenn ja, welche Verbindlichkeit haben diese?

- Diese Umweltziele sind verbindlich (Ratsbeschluss)
5 (B, O, R, S, T)
- Diese Umweltziele wurden von der Verwaltung zusammengestellt und sind nicht verbindlich
3 (B, K, M)
- Diese Umweltziele werden bei politischen Entscheidungen berücksichtigt
2 (I, M)

⁷ Es wäre für uns sehr hilfreich, wenn Sie uns – soweit vorhanden – Ihren Umweltzielkatalog bzw. Indikatorenkatalog zur Verfügung stellen könnten. Sie können uns auch einen Ansprechpartner oder eine Internetadresse nennen, wo der Umweltziel bzw. Indikatorenkatalog zu beschaffen ist.

- Diese Umweltziele werden bei folgenden Plänen / Planungen berücksichtigt: 3

Bitte nennen!

B	Landschaftspläne, Bebauungspläne, andere Planungen im Land Berlin
M	Strukturplanungen und -konzepte, Landschaftskonzepte und -pläne, FNP mit integrierter Landschaftsplan, B-Pläne mit Grünordnungsplänen
R	Bauleitplanung, UVP-Verfahren, Rahmenplanung; Hinweis: Ratsbeschluss (s.o.) soll noch vor der Sommerpause herbei geführt werden. Beschluss in Form des Arbeitsauftrages liegt vor.

C3 Wenn ja, wie wird die Einhaltung der Umweltziele kontrolliert?

Bitte beschreiben!

I	Vorbereitung in den politischen Gremien, Z.B. bei der Bauleitplanung
K	gar nicht
M	Evaluierungsbericht für 2007 vorgesehen, jährlicher Bericht
R	Umweltbericht und Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen (geplant); angekoppelt an eine statistische Umweltberichterstattung
S	regelmäßige Umweltberichte
T	wird nicht kontrolliert

C4 Auf welche Umweltziele greifen Sie bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans zurück?

Bitte beschreiben!

H	keine Umweltfragenstellungen behandelt
K	bei der Aufstellung war das noch nicht Thema
O	auf den vom Rat vorgegebenen Szenarien einer Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen um 5, 10 oder 15 % (gemessen an der MIV-Verkehrsleistung)
R	integrierter Gesamtverkehrsentwicklungsplan (IGVK) 1998: Anwendung des Prüfbogens zu vereinfachten ökologischen Risikoeinschätzung sowie Ergebnisse der Fachplanungen; bei der Fortschreibung des IGVK soll das Umweltqualitätszielkonzept zu Grunde gelegt werden.
S	Luftqualität und Lärminderung
T	VEP wird derzeit nicht aktualisiert

C5 Besitzt die Stadt ein kommunales Umweltinformationssystem?⁸

Bitte beschreiben!

B	Informationssystem Stadt und Umwelt, Digitaler Umweltatlas Berlin http://www.senstadt.verwalt-berlin.de/umwelt/umweltatlas
Br	Aufbau seit 1989; IT-Verfahren für ordnungsbehördliche Aufgaben im Umwelt- und Naturschutz. Umfassendes Geoinformationssystem zur Visualisierung, Analyse und Präsentation.
H	nein, nicht als geschlossenes System
K	.Ja
M	digitaler Umweltatlas im Internet, Info zur Flächennutzung, Lärm, Luftschadstoffe, Stadtklima, Biotopschutz, Energie, Abfall, Boden, Wasser
R	UIS ist vorhanden; GIS Software MapInfo 7.8; Überarbeitung der Struktur erfolgt derzeit

⁸ Es wäre für uns sehr hilfreich, wenn Sie uns – soweit vorhanden – eine Übersicht über die Inhalte Ihres Umweltinformationssystems zur Verfügung stellen könnten.

C6 Welche umweltbezogenen Daten⁹ sind in Ihrer Kommune vorhanden? Welches Amt ist für die Bereitstellung und Pflege der Daten zuständig? Wann wurden die Daten erhoben und finden regelmäßige Aktualisierungen statt?

	Bemerkungen / ggf. Ansprechpartner	Nicht vorhanden	für Teilbereiche vorhanden		für das gesamte Stadtgebiet vorhanden		Zuständiges Amt / Abteilung	Stand / Intervall der Aktualisierung		
			Analog	Digital	Analog	Digital				
Luftbilder (bitte Art, Maßstab angeben)	B Digitale Orthofotos CIR-Falschfarben 1:5000 schwarz/weiß Fotos 1:10000	2 O, L	-	1 R	5 B, H, I, T, M	8 B, Br, ZVB, K, Me, M, R, S	B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Geoinformation, Vermessung und Wertermittlung	B 5 Jahre, z.T. 2 Jahre 2001; 3-4 Jahre		
	I Fr. J.						Br Fachbereich Stadtplanung um Umweltschutz, Abt. Geoinformation Regionalplanung	ZVB 2002		
	M Alle Maßstäbe vorhanden, Herr L. (233-28150)						H Planungs- und Bauordnungsamt	K 2003	Me 2001/?	M 2003/2006
	R Bodenauflösung 16cm (HRSC)						I Stadtplanungsamt, Abt. 5	R 2002, mit Akt. 2004, 2005; 5 Jahre	S alle 2-3 Jahre	T 1992 nach Bedarf
Schadstoffemissionskatakaster	B Emissionskatakaster Industrie, Hausbrand, Gewerbe, Verkehr, sonstige Quellen	6 ZVB, H, K, Me, O, T	-	1 R	1 B	3 B, Br, M	B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes	B 2002 Industrie 3 J., sonst nach Bedarf		
	R Gewerbekatakaster						Br Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Br 2000		
	S Zuständigkeit Land						I Staatliches Umweltamt Hagen	M veraltet		
	T Dr. S.						Me Abt. Umwelt	R 2003		
							R Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie, M V; 73/ Umwelt Sachgebiet Tiefbau	T		

⁹ Zum Thema Lärm siehe C8).

<p>Schadstoffimmissionskataster</p>	<table border="1"> <tr><td>R</td><td>zwei Messstellen</td></tr> <tr><td>S</td><td>Zuständigkeit Land</td></tr> <tr><td>T</td><td>Dr. S.</td></tr> </table>	R	zwei Messstellen	S	Zuständigkeit Land	T	Dr. S.	<p>6 ZVB, H, K, Me, O, T</p>	<p>-</p>	<p>1 R</p>	<p>-</p>	<p>1 M</p>	<p>B Senatsverw. für Stadtenw., Abt. Integrat. Umweltsch. und Abt. Grundsatz- und Plan. angelegenheiten des Immissionssch. I Staatliches Umweltamt Hagen R Landesamt für Umw. Natur und Geologie, M-V T Sachgebiet Tiefbau</p>	<table border="1"> <tr><td>M</td><td>veraltet</td></tr> <tr><td>R</td><td>2005 laufend</td></tr> </table>	M	veraltet	R	2005 laufend										
R	zwei Messstellen																											
S	Zuständigkeit Land																											
T	Dr. S.																											
M	veraltet																											
R	2005 laufend																											
<p>Faunistische Erhebungen</p>	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>für einzelne Artengruppen flächendeckend, sonst Teilbereiche bzw. punktuell</td></tr> <tr><td>M</td><td>Artenschutzkartierung Herr B.</td></tr> <tr><td>R</td><td>Artendatenbank</td></tr> <tr><td>T</td><td>L-Plan Dr. S.</td></tr> </table>	B	für einzelne Artengruppen flächendeckend, sonst Teilbereiche bzw. punktuell	M	Artenschutzkartierung Herr B.	R	Artendatenbank	T	L-Plan Dr. S.	<p>3 ZVB, I, L</p>	<p>6 H, K, Me, O, R, S</p>	<p>1 R</p>	<p>1 T</p>	<p>2 Br; T</p>	<p>B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen + Bezirke Br Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz H Umweltamt; Planungs- u. Bauordnungsamt K Umwelt- und Verbraucherschutzamt Me Abt. Umwelt M Ref. Gesundheit & Umwelt (RGU) O Amt für Stadgrün und Umwelt R 67/Stadgrün S Amt für Umweltschutz T Sachgebiet Umwelt und Gesundheit</p>	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>1998/99</td></tr> <tr><td>K</td><td>nur für einzelne Planungen</td></tr> <tr><td>Me</td><td>bei laufenden Verfahren</td></tr> <tr><td>M</td><td>iB</td></tr> <tr><td>R</td><td>2005 laufend</td></tr> <tr><td>T</td><td>2002</td></tr> </table>	Br	1998/99	K	nur für einzelne Planungen	Me	bei laufenden Verfahren	M	iB	R	2005 laufend	T	2002
B	für einzelne Artengruppen flächendeckend, sonst Teilbereiche bzw. punktuell																											
M	Artenschutzkartierung Herr B.																											
R	Artendatenbank																											
T	L-Plan Dr. S.																											
Br	1998/99																											
K	nur für einzelne Planungen																											
Me	bei laufenden Verfahren																											
M	iB																											
R	2005 laufend																											
T	2002																											
<p>Stadtbiotopkartierung</p>	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>LaPro 1994; neue Biotoptypenkartierung wird 2006 abgeschlossen</td></tr> <tr><td>M</td><td>Frau S.</td></tr> <tr><td>T</td><td>Dr. S</td></tr> </table>	B	LaPro 1994; neue Biotoptypenkartierung wird 2006 abgeschlossen	M	Frau S.	T	Dr. S	<p>4 ZVB, L, Me, T</p>	<p>-</p>	<p>1 K</p>	<p>4 H; M; O, S</p>	<p>4 B; Br; M; R</p>	<p>B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen Br Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz H Umweltamt; Planungs- und Bauordnungsamt I ggf. Stadtbauamt K Umwelt- und Verbraucherschutzamt Me Abt. Umwelt M Planungs- Untere Naturschutzbehörde R 67/ Stadgrün S Amt für Umweltschutz T Sachgebiet Umwelt und Gesundheit</p>	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>1993</td></tr> <tr><td>K</td><td>1995/ laufend</td></tr> <tr><td>M</td><td>2000; alle 15 Jahre</td></tr> <tr><td>R</td><td>1994</td></tr> </table>	Br	1993	K	1995/ laufend	M	2000; alle 15 Jahre	R	1994						
B	LaPro 1994; neue Biotoptypenkartierung wird 2006 abgeschlossen																											
M	Frau S.																											
T	Dr. S																											
Br	1993																											
K	1995/ laufend																											
M	2000; alle 15 Jahre																											
R	1994																											

<p>Biotopverbundplanung</p>	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>LaPro 1994, Biotopverbundplanung wird z.Z. grundlegend überarbeitet</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Arten- und Biotopschutzprogramm Herr B.</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>drei Hauptverbundsysteme</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>L-Plan Dr. S.</td> </tr> </table>	B	LaPro 1994, Biotopverbundplanung wird z.Z. grundlegend überarbeitet	M	Arten- und Biotopschutzprogramm Herr B.	R	drei Hauptverbundsysteme	T	L-Plan Dr. S.	<p>4 ZVB; L; Me; O</p>	<p>1 K</p>	<p>2 H; S</p>	<p>4 B; Br; M; R</p>	<p>B</p> <table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz; Fachbereich Stadtgrün</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Umweltamt; Planungs- und Bauordnungsamt</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>Umwelt- und Verbraucherschutzamt; Stadtplanungsamt</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Abt. Umwelt</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>RGU</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Amt für Stadtgrün un Umwelt 67/Stadgrün</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>Amt für Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Sachgebiet Umwelt und Gesundheit</td> </tr> </table>	Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen	H	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz; Fachbereich Stadtgrün	K	Umweltamt; Planungs- und Bauordnungsamt	Me	Umwelt- und Verbraucherschutzamt; Stadtplanungsamt	M	Abt. Umwelt	O	RGU	R	Amt für Stadtgrün un Umwelt 67/Stadgrün	S	Amt für Umweltschutz	T	Sachgebiet Umwelt und Gesundheit	<table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>1999</td> </tr> <tr> <td>ZVB</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>geplant d.60</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>im Rhamen IRA</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>iB</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>geplant für 2006/2007</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>2005</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>2002</td> </tr> </table>	Br	1999	ZVB	0	I	geplant d.60	K	im Rhamen IRA	M	iB	O	geplant für 2006/2007	R	2005	T	2002
B	LaPro 1994, Biotopverbundplanung wird z.Z. grundlegend überarbeitet																																																
M	Arten- und Biotopschutzprogramm Herr B.																																																
R	drei Hauptverbundsysteme																																																
T	L-Plan Dr. S.																																																
Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen																																																
H	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz; Fachbereich Stadtgrün																																																
K	Umweltamt; Planungs- und Bauordnungsamt																																																
Me	Umwelt- und Verbraucherschutzamt; Stadtplanungsamt																																																
M	Abt. Umwelt																																																
O	RGU																																																
R	Amt für Stadtgrün un Umwelt 67/Stadgrün																																																
S	Amt für Umweltschutz																																																
T	Sachgebiet Umwelt und Gesundheit																																																
Br	1999																																																
ZVB	0																																																
I	geplant d.60																																																
K	im Rhamen IRA																																																
M	iB																																																
O	geplant für 2006/2007																																																
R	2005																																																
T	2002																																																
<p>Altlastenkataster</p>	<table border="1"> <tr> <td>I</td> <td>Herr R, Herr J.</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>Altlastenkataster</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>FD 432, Team B</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Dr. S.</td> </tr> </table>	I	Herr R, Herr J.	L	Altlastenkataster	O	FD 432, Team B	T	Dr. S.	<p>3 ZVB; L</p>	<p>-</p>	<p>6 He; I; K; Me; O; T</p>	<p>7 Br; I; K; L; M; R; S</p>	<p>B</p> <table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilungen Informationssystem Stadt und Umwelt und Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Bodenschutzes; Boden-, Altlasten- und Grundwassersanierung</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>Märkischer Kreis</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Stadtplanungsamt, Abt. 60</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>Umwelt- und Verbraucherschutzamt</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Abt. Umwelt</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>RGU</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Amt für Stadtgrün u. Umwelt, FD 432 8Fachdienst Naturschutz u. technischer Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>73/Umwelt</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Amt für Umweltschutz Sachgebiet Tiefbau</td> </tr> </table>	Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilungen Informationssystem Stadt und Umwelt und Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Bodenschutzes; Boden-, Altlasten- und Grundwassersanierung	H	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz	I	Märkischer Kreis	K	Stadtplanungsamt, Abt. 60	Me	Umwelt- und Verbraucherschutzamt	M	Abt. Umwelt	O	RGU	R	Amt für Stadtgrün u. Umwelt, FD 432 8Fachdienst Naturschutz u. technischer Umweltschutz	S	73/Umwelt	T	Amt für Umweltschutz Sachgebiet Tiefbau	<table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>aktuell</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>laufend</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>bei laufenden Verfahren</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>aktuell</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>2005 laufend</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>1994</td> </tr> </table>	Br	aktuell	K	laufend	Me	bei laufenden Verfahren	M	aktuell	R	2005 laufend	T	1994		
I	Herr R, Herr J.																																																
L	Altlastenkataster																																																
O	FD 432, Team B																																																
T	Dr. S.																																																
Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilungen Informationssystem Stadt und Umwelt und Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Bodenschutzes; Boden-, Altlasten- und Grundwassersanierung																																																
H	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz																																																
I	Märkischer Kreis																																																
K	Stadtplanungsamt, Abt. 60																																																
Me	Umwelt- und Verbraucherschutzamt																																																
M	Abt. Umwelt																																																
O	RGU																																																
R	Amt für Stadtgrün u. Umwelt, FD 432 8Fachdienst Naturschutz u. technischer Umweltschutz																																																
S	73/Umwelt																																																
T	Amt für Umweltschutz Sachgebiet Tiefbau																																																
Br	aktuell																																																
K	laufend																																																
Me	bei laufenden Verfahren																																																
M	aktuell																																																
R	2005 laufend																																																
T	1994																																																

<p>Bodenkataster</p>	<table border="1"> <tr> <td>I</td> <td>Fr. J. (ohne Innenbereich)</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Bodentypen, -arten, MMK, RBS, Moorkartierung</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Dr. S.</td> </tr> </table>	I	Fr. J. (ohne Innenbereich)	R	Bodentypen, -arten, MMK, RBS, Moorkartierung	T	Dr. S.	<p>4 ZVB; H; O; T</p>	<p>-</p>	<p>1 M</p>	<p>2 I; Me</p>	<p>5 I; K; Me; R; S</p>	<p>B</p> <p>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilungen Informationssystem Stadt und Umwelt und Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Bodenschutzes; Boden-, Altlasten- und Grundwasseranierung</p> <p>Br Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz</p> <p>K Umwelt- und Verbraucherschutzamt</p> <p>Me Abt. Umwelt</p> <p>R 73/Umwelt</p> <p>S Amt für Umweltschutz</p> <p>T Sachgebiet Tiefbau</p>	<table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>1982</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>bei laufenden Verfahren</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>iB</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>2005</td> </tr> <tr> <td></td> <td>laufend</td> </tr> </table>	Br	1982	Me	bei laufenden Verfahren	M	iB	R	2005		laufend
I	Fr. J. (ohne Innenbereich)																							
R	Bodentypen, -arten, MMK, RBS, Moorkartierung																							
T	Dr. S.																							
Br	1982																							
Me	bei laufenden Verfahren																							
M	iB																							
R	2005																							
	laufend																							
<p>Versiegelungsgrade</p>	<table border="1"> <tr> <td>I</td> <td>ggf. Herr F.</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>können planbezogen digital ermittelt werden</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Flächenbilanzierung</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Dr. S.</td> </tr> </table>	I	ggf. Herr F.	K	können planbezogen digital ermittelt werden	R	Flächenbilanzierung	T	Dr. S.	<p>6 ZVB; I; K; L; Me; O</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>3 H; S; T</p>	<p>2 M; R</p>	<p>B</p> <p>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Informationssystem für Stadt und Umwelt</p> <p>Br Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz</p> <p>H Amt für Finanzen und Steuerungsmittel; Planungs- und Bauordnungsamt</p> <p>Me Abt. Umwelt</p> <p>R 73/ Umwelt</p> <p>S Amt für Umweltschutz</p> <p>T Sachgebiet Tiefbau</p>	<table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>1993</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>1999</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>2003</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>1994</td> </tr> </table>	Br	1993	M	1999	R	2003	T	1994
I	ggf. Herr F.																							
K	können planbezogen digital ermittelt werden																							
R	Flächenbilanzierung																							
T	Dr. S.																							
Br	1993																							
M	1999																							
R	2003																							
T	1994																							

Gewässergüte	<table border="1"> <tr> <td>T</td> <td>L-Plan Dr. S.</td> </tr> </table>	T	L-Plan Dr. S.	3 ZVB; L; O	I	1 R	6 H; K; Me; M; S; T	3 Br; K; Me	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Integrativer Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>Br</td> <td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz; Fachbereich Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>Staatliches Umweltamt Hagen</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>Regionalverwaltung Hagen</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Umwelt- und Verbraucherschutzamt</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>Abt. Umwelt</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>RGU/Wasserwirtschaftsamt München</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Staatliches Amt für Umwelt und Natur Rostock; 73/Umwelt Amt für Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td></td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Sachgebiet Tiefbau</td> </tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Integrativer Umweltschutz	Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz; Fachbereich Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft	H	Staatliches Umweltamt Hagen	I	Regionalverwaltung Hagen	K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt	Me	Abt. Umwelt	M	RGU/Wasserwirtschaftsamt München	R	Staatliches Amt für Umwelt und Natur Rostock; 73/Umwelt Amt für Umweltschutz	S		T	Sachgebiet Tiefbau	<table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>1999</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>aktuell</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>2000; für Warnow laufend</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>1999/2002 (L-Plan)</td> </tr> </table>	Br	1999	M	aktuell	R	2000; für Warnow laufend	T	1999/2002 (L-Plan)				
T	L-Plan Dr. S.																																									
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Integrativer Umweltschutz																																									
Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz; Fachbereich Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft																																									
H	Staatliches Umweltamt Hagen																																									
I	Regionalverwaltung Hagen																																									
K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt																																									
Me	Abt. Umwelt																																									
M	RGU/Wasserwirtschaftsamt München																																									
R	Staatliches Amt für Umwelt und Natur Rostock; 73/Umwelt Amt für Umweltschutz																																									
S																																										
T	Sachgebiet Tiefbau																																									
Br	1999																																									
M	aktuell																																									
R	2000; für Warnow laufend																																									
T	1999/2002 (L-Plan)																																									
Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte	<table border="1"> <tr> <td>L</td> <td>Informationen haben die Stadtwerke</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>FD 432, Team B, nur punktuell</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>veraltete analoge Kartengrundlage (HK 50), für Aufbau GW-Kataster</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>L-Plan Dr. S.</td> </tr> </table>	L	Informationen haben die Stadtwerke	O	FD 432, Team B, nur punktuell	R	veraltete analoge Kartengrundlage (HK 50), für Aufbau GW-Kataster	T	L-Plan Dr. S.	3 ZVB; H; Me	-	1 R	4 K; R; S; T	2 Br; M	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Integrativer Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>Br</td> <td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>Stadtwerke Iserlohn</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Umwelt- und Verbraucherschutzamt</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>Stadtwerke</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>Abt. Umwelt</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>FD 432 Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Staatliches Amt für Umwelt und Natur Rostock; 73/Umwelt Amt für Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td></td> </tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Integrativer Umweltschutz	Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz	I	Stadtwerke Iserlohn	K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt	L	Stadtwerke	Me	Abt. Umwelt	O	FD 432 Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz	R	Staatliches Amt für Umwelt und Natur Rostock; 73/Umwelt Amt für Umweltschutz	S		<table border="1"> <tr> <td>Br</td> <td>2004</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>aktuell</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>2000 laufend</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>2002</td> </tr> </table>	Br	2004	M	aktuell	R	2000 laufend	T	2002
L	Informationen haben die Stadtwerke																																									
O	FD 432, Team B, nur punktuell																																									
R	veraltete analoge Kartengrundlage (HK 50), für Aufbau GW-Kataster																																									
T	L-Plan Dr. S.																																									
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Integrativer Umweltschutz																																									
Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz																																									
I	Stadtwerke Iserlohn																																									
K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt																																									
L	Stadtwerke																																									
Me	Abt. Umwelt																																									
O	FD 432 Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz																																									
R	Staatliches Amt für Umwelt und Natur Rostock; 73/Umwelt Amt für Umweltschutz																																									
S																																										
Br	2004																																									
M	aktuell																																									
R	2000 laufend																																									
T	2002																																									

<p>Klimafunktionskarte</p>	<table border="1"> <tr><td>I</td><td>Herr R.</td></tr> <tr><td>L</td><td>Wird vom LUA bereitgestellt</td></tr> <tr><td>R</td><td>empirische Ableitung von Klimatopen</td></tr> <tr><td>S</td><td>KlimaAtlas</td></tr> <tr><td>T</td><td>L-Plan</td></tr> </table>	I	Herr R.	L	Wird vom LUA bereitgestellt	R	empirische Ableitung von Klimatopen	S	KlimaAtlas	T	L-Plan	<p>4 L; Me; M; T</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>3 H; I; K</p>	<p>6 Br; ZVB; I; K; R; S</p>	<p>B</p> <table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Informationssystem für Stadt und Umwelt</td></tr> <tr><td>ZVB</td><td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz</td></tr> <tr><td>H</td><td>Regionalplanung Umweltamt; Planungs- und Bauordnungsamt</td></tr> <tr><td>I</td><td>Stadtplanungsamt, Abt. 5</td></tr> <tr><td>K</td><td>Umwelt- und Verbraucherschutzamt</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Abt. Umwelt</td></tr> <tr><td>R</td><td>73/Umwelt</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Umweltschutz</td></tr> <tr><td>T</td><td>Sachgebiet Tiefbau</td></tr> </table>	Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Informationssystem für Stadt und Umwelt	ZVB	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz	H	Regionalplanung Umweltamt; Planungs- und Bauordnungsamt	I	Stadtplanungsamt, Abt. 5	K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt	Me	Abt. Umwelt	R	73/Umwelt	S	Amt für Umweltschutz	T	Sachgebiet Tiefbau	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>1992</td></tr> <tr><td>ZVB</td><td>2004</td></tr> <tr><td>K</td><td>1997</td></tr> <tr><td>R</td><td>2003, 10 Jahre</td></tr> <tr><td>T</td><td>2002</td></tr> </table>	Br	1992	ZVB	2004	K	1997	R	2003, 10 Jahre	T	2002
I	Herr R.																																													
L	Wird vom LUA bereitgestellt																																													
R	empirische Ableitung von Klimatopen																																													
S	KlimaAtlas																																													
T	L-Plan																																													
Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Informationssystem für Stadt und Umwelt																																													
ZVB	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz																																													
H	Regionalplanung Umweltamt; Planungs- und Bauordnungsamt																																													
I	Stadtplanungsamt, Abt. 5																																													
K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt																																													
Me	Abt. Umwelt																																													
R	73/Umwelt																																													
S	Amt für Umweltschutz																																													
T	Sachgebiet Tiefbau																																													
Br	1992																																													
ZVB	2004																																													
K	1997																																													
R	2003, 10 Jahre																																													
T	2002																																													
<p>Daten zur landschaftsästhetischen Qualität und Erholungsqualität</p>	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>LaPro 1994</td></tr> <tr><td>R</td><td>im Landschaftsplan; Fortschreibung läuft</td></tr> <tr><td>T</td><td>L-Plan</td></tr> </table>	B	LaPro 1994	R	im Landschaftsplan; Fortschreibung läuft	T	L-Plan	<p>5 H; I; L; Me; M</p>	<p>1 M</p>	<p>4 ZVB; M; R; S</p>	<p>2 B; Br</p>	<p>B</p> <table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen</td></tr> <tr><td>ZVB</td><td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Regionalplanung</td></tr> <tr><td>M</td><td>Abt. Umwelt</td></tr> <tr><td>R</td><td>Planungs. Abt. II/5</td></tr> <tr><td>S</td><td>67/Stadgrün</td></tr> <tr><td></td><td>Amt für Umweltschutz</td></tr> </table>	Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen	ZVB	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz	Me	Regionalplanung	M	Abt. Umwelt	R	Planungs. Abt. II/5	S	67/Stadgrün		Amt für Umweltschutz	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>1992</td></tr> <tr><td>ZVB</td><td>1997</td></tr> <tr><td>M</td><td>1995; Aktual. In Vorbereitung</td></tr> <tr><td>R</td><td>1994</td></tr> <tr><td>T</td><td>2002</td></tr> </table>	Br	1992	ZVB	1997	M	1995; Aktual. In Vorbereitung	R	1994	T	2002									
B	LaPro 1994																																													
R	im Landschaftsplan; Fortschreibung läuft																																													
T	L-Plan																																													
Br	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen																																													
ZVB	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz																																													
Me	Regionalplanung																																													
M	Abt. Umwelt																																													
R	Planungs. Abt. II/5																																													
S	67/Stadgrün																																													
	Amt für Umweltschutz																																													
Br	1992																																													
ZVB	1997																																													
M	1995; Aktual. In Vorbereitung																																													
R	1994																																													
T	2002																																													
<p>Denkmalkataster</p>	<table border="1"> <tr><td>I</td><td>Frau R.</td></tr> <tr><td>R</td><td>Denkmalliste, Karten archäologisch bedeutsamer Fundorte</td></tr> <tr><td>T</td><td>Herr H.</td></tr> </table>	I	Frau R.	R	Denkmalliste, Karten archäologisch bedeutsamer Fundorte	T	Herr H.	<p>1 ZVB</p>	<p>2 M; R</p>	<p>6 Br; I; L; Me; R; T</p>	<p>3 K; Me; S</p>	<p>B</p> <table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Landesdenkmalamt</td></tr> <tr><td>H</td><td>Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Baurecht</td></tr> <tr><td>I</td><td>Planungs- und Bauordnungsamt</td></tr> <tr><td>K</td><td>Stadtplanungsamt, Abt. 1</td></tr> <tr><td>L</td><td>Konservator</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Amt für Denkmalpflege</td></tr> <tr><td>R</td><td>Abt. Umwelt</td></tr> <tr><td>S</td><td>41/ Denkmalpflege</td></tr> <tr><td>T</td><td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td></tr> <tr><td></td><td>SG Hochbau</td></tr> </table>	Br	Landesdenkmalamt	H	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Baurecht	I	Planungs- und Bauordnungsamt	K	Stadtplanungsamt, Abt. 1	L	Konservator	Me	Amt für Denkmalpflege	R	Abt. Umwelt	S	41/ Denkmalpflege	T	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung		SG Hochbau	<table border="1"> <tr><td>K</td><td>2004</td></tr> <tr><td>L</td><td>2004</td></tr> <tr><td>R</td><td>2005 laufend</td></tr> </table>	K	2004	L	2004	R	2005 laufend							
I	Frau R.																																													
R	Denkmalliste, Karten archäologisch bedeutsamer Fundorte																																													
T	Herr H.																																													
Br	Landesdenkmalamt																																													
H	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Baurecht																																													
I	Planungs- und Bauordnungsamt																																													
K	Stadtplanungsamt, Abt. 1																																													
L	Konservator																																													
Me	Amt für Denkmalpflege																																													
R	Abt. Umwelt																																													
S	41/ Denkmalpflege																																													
T	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																													
	SG Hochbau																																													
K	2004																																													
L	2004																																													
R	2005 laufend																																													
<p>Sonstiges:</p>	<table border="1"> <tr><td>L</td><td>Altlastenkataster, Streuobstwiesenkartierung (ca. 10 Jahre alt)</td></tr> <tr><td>T</td><td>Infracolorluftbild (Dr. S.)</td></tr> </table>	L	Altlastenkataster, Streuobstwiesenkartierung (ca. 10 Jahre alt)	T	Infracolorluftbild (Dr. S.)																																									
L	Altlastenkataster, Streuobstwiesenkartierung (ca. 10 Jahre alt)																																													
T	Infracolorluftbild (Dr. S.)																																													

C7 Welche verkehrsbezogenen Daten sind in Ihrer Kommune vorhanden? Welches Amt ist dafür zuständig? Seit wann werden diese Daten erhoben und finden regelmäßige Aktualisierungen statt?

	Bemerkungen / ggf. Ansprechpartner	nicht vorhanden	für Teilbereiche vorhanden		für das gesamte Stadtgebiet vorhanden		zuständiges Amt / Abteilung	Erhebungszeitraum / Intervall der Aktualisierung															
			Analog	digital	Analog	Digital																	
Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV (differenziert nach PKW und LKW, bitte unter „Bemerkung“ angeben)	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>nur Kfz</td></tr> <tr><td>H</td><td>Herr B.</td></tr> <tr><td>I</td><td>erstellt im Rahmen VEP durch IGS</td></tr> <tr><td>K</td><td>Differenzierung PKW/LKW ja</td></tr> <tr><td>L</td><td>in Bearbeitung</td></tr> <tr><td>R</td><td>Herr T.</td></tr> <tr><td>S</td><td>Pkw/LKW</td></tr> <tr><td>T</td><td>Herr P.</td></tr> </table>	B	nur Kfz	H	Herr B.	I	erstellt im Rahmen VEP durch IGS	K	Differenzierung PKW/LKW ja	L	in Bearbeitung	R	Herr T.	S	Pkw/LKW	T	Herr P.			3 ZVB; K; T	12 B; Br; H; I; K; L; Me; M; O; R; S; T	B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Br WVI = von der Stadt beauftragtes Ingenieurbüro Verkehr ZVB Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr H Stadtplanungsamt, Abt. 1 I Stadtplanungsamt, Abt. 1 K Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung L 530 Tiefbau Me Planung und Bauordnung M Planungsref. Abt. I/3 O 40/411 R 66/Tief- u. Hafengebäudeamt S Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung T Sachgebiet Tiefbau	B laufend Br 1993, unregelmäßig ZVB 1995 H 2001 I 2001 L 2005 Me 2001 M 2000/ 5 J. O 1998 R 2004/2007 S 2005 T 1998/2004
	B	nur Kfz																					
H	Herr B.																						
I	erstellt im Rahmen VEP durch IGS																						
K	Differenzierung PKW/LKW ja																						
L	in Bearbeitung																						
R	Herr T.																						
S	Pkw/LKW																						
T	Herr P.																						
Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV	<table border="1"> <tr><td>H</td><td>Herr B.</td></tr> <tr><td>R</td><td>Frau W./ Herr T.</td></tr> <tr><td>T</td><td>Herr P., Herr F.</td></tr> </table>	H	Herr B.	R	Frau W./ Herr T.	T	Herr P., Herr F.	4 ZVB; Me; O; I	1 T	7 B; Br; H; K; L; S; M	B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Br WVI H Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr K Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung L Kreis Meitmann M Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) R 66/Tief- u. Hafengebäudeamt S Verkehrsbetrieb/Verkehrsverbund T Sachgebiet Tiefbau, Einwohnermeldeamt	B laufend Br 1993, unregelmäßig H 2001 L 1999/2004 R 2004/2007 T Berücksichtigung Aartalbahnen											
H	Herr B.																						
R	Frau W./ Herr T.																						
T	Herr P., Herr F.																						
Verkehrsleitzentrale mit ausgewählten aktuellen	<table border="1"> <tr><td>Br</td><td>Aufbau angesteht im Aufbau</td></tr> <tr><td>I</td><td></td></tr> <tr><td>O</td><td>Verkehrszentrale</td></tr> </table>	Br	Aufbau angesteht im Aufbau	I		O	Verkehrszentrale	5 ZVB;	3 K; R;	3 B; K;	B Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VMZ I 66/1	B laufend											
Br	Aufbau angesteht im Aufbau																						
I																							
O	Verkehrszentrale																						

Bemerkungen / ggf. Ansprechpartner	nicht vorhanden	für Teilbereiche vorhanden		für das gesamte Stadtgebiet vorhanden		zuständiges Amt / Abteilung	Erhebungszeitraum / Intervall der Aktualisierung																												
		Analog	digital	Analog	Digital																														
Verkehrsdaten	<table border="1"> <tr><td></td><td>vorhanden mit zentraler Überwachung des VSA und des Parkleitsystems</td></tr> <tr><td>R</td><td>Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)/ RBL</td></tr> <tr><td>S</td><td>ab 2006</td></tr> </table>		vorhanden mit zentraler Überwachung des VSA und des Parkleitsystems	R	Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)/ RBL	S	ab 2006	H; L; Me; T	S		M	<table border="1"> <tr><td>K</td><td>Amt für Straßen und Verkehrstechnik</td></tr> <tr><td>M</td><td>Kreisverwaltungsref. (Straßenverkehrsbehörde)</td></tr> <tr><td>O</td><td>41/414</td></tr> <tr><td>R</td><td>RSAG</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für öffentliche Ordnung</td></tr> </table>	K	Amt für Straßen und Verkehrstechnik	M	Kreisverwaltungsref. (Straßenverkehrsbehörde)	O	41/414	R	RSAG	S	Amt für öffentliche Ordnung													
	vorhanden mit zentraler Überwachung des VSA und des Parkleitsystems																																		
R	Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)/ RBL																																		
S	ab 2006																																		
K	Amt für Straßen und Verkehrstechnik																																		
M	Kreisverwaltungsref. (Straßenverkehrsbehörde)																																		
O	41/414																																		
R	RSAG																																		
S	Amt für öffentliche Ordnung																																		
Dauerzählstellen an Querschnitten BAB, B, L, K, Gemeindestraßen (bitte unter „Bemerkung“ spezifizieren)	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>BAB, flächendeckend auf ausgewählten sonstigen Hauptverkehrsstraßen</td></tr> <tr><td>K</td><td>BAB aus dem Internet, 14 eigene Zählstellen</td></tr> <tr><td>M</td><td>BAB;B;L (St), KrStr, Gemeindestr.</td></tr> <tr><td>O</td><td>In Planung (Zählplatten) für Einfallsstraßen</td></tr> <tr><td>R</td><td>4 Querschnitte (Gemeindestraßen, Bundesstraßen)</td></tr> <tr><td>S</td><td>Induktionsschleifen</td></tr> </table>	B	BAB, flächendeckend auf ausgewählten sonstigen Hauptverkehrsstraßen	K	BAB aus dem Internet, 14 eigene Zählstellen	M	BAB;B;L (St), KrStr, Gemeindestr.	O	In Planung (Zählplatten) für Einfallsstraßen	R	4 Querschnitte (Gemeindestraßen, Bundesstraßen)	S	Induktionsschleifen	6 ZVB; H; I; L; Me; T		2 K; M	3 B; K; M	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VMZ</td></tr> <tr><td>Br</td><td>Fachbereich Straßenbau und Verkehrswesen</td></tr> <tr><td>K</td><td>Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung</td></tr> <tr><td>M</td><td>Oberste Baubehörde im Bayr. Staatsministerium des Inneren, Kreisverwaltungsreferat</td></tr> <tr><td>O</td><td>41/411</td></tr> <tr><td>R</td><td>66/Tief- und Hafentbau</td></tr> <tr><td>S</td><td>Bund, Tiefbauamt</td></tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VMZ	Br	Fachbereich Straßenbau und Verkehrswesen	K	Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung	M	Oberste Baubehörde im Bayr. Staatsministerium des Inneren, Kreisverwaltungsreferat	O	41/411	R	66/Tief- und Hafentbau	S	Bund, Tiefbauamt	<table border="1"> <tr><td>R</td><td>unregelmäßig</td></tr> </table>	R	unregelmäßig
B	BAB, flächendeckend auf ausgewählten sonstigen Hauptverkehrsstraßen																																		
K	BAB aus dem Internet, 14 eigene Zählstellen																																		
M	BAB;B;L (St), KrStr, Gemeindestr.																																		
O	In Planung (Zählplatten) für Einfallsstraßen																																		
R	4 Querschnitte (Gemeindestraßen, Bundesstraßen)																																		
S	Induktionsschleifen																																		
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VMZ																																		
Br	Fachbereich Straßenbau und Verkehrswesen																																		
K	Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung																																		
M	Oberste Baubehörde im Bayr. Staatsministerium des Inneren, Kreisverwaltungsreferat																																		
O	41/411																																		
R	66/Tief- und Hafentbau																																		
S	Bund, Tiefbauamt																																		
R	unregelmäßig																																		
Dauerzählstellen an Knotenpunkten mit Erfassung der Knotenpunktströme (Bitte unter „Bemerkung“ die Anzahl angeben)	<table border="1"> <tr><td>Me</td><td>Daten, die von den LSA erhoben werden, werden nicht genutzt (keine Zuverlässigkeit)</td></tr> <tr><td>O</td><td>in Planung (Zählplatten) für besonders belastete Knoten</td></tr> </table>	Me	Daten, die von den LSA erhoben werden, werden nicht genutzt (keine Zuverlässigkeit)	O	in Planung (Zählplatten) für besonders belastete Knoten	8 ZVB; H; I; K; L; R; S; T			1 M	<table border="1"> <tr><td>Me</td><td>Planung und Bauordnung</td></tr> <tr><td>M</td><td>Kreisverwaltungsreferat KVR</td></tr> <tr><td>O</td><td>41/411</td></tr> </table>	Me	Planung und Bauordnung	M	Kreisverwaltungsreferat KVR	O	41/411																			
Me	Daten, die von den LSA erhoben werden, werden nicht genutzt (keine Zuverlässigkeit)																																		
O	in Planung (Zählplatten) für besonders belastete Knoten																																		
Me	Planung und Bauordnung																																		
M	Kreisverwaltungsreferat KVR																																		
O	41/411																																		

<p>Flächendeckende manuelle Verkehrserhebungen</p>	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>ergänzend zu den Dauerzählstellen im Straßenverkehr und im ÖPNV</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>in Bearbeitung</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Knotenzählungen; Herr T.</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Herr P.</td> </tr> </table>	B	ergänzend zu den Dauerzählstellen im Straßenverkehr und im ÖPNV	L	in Bearbeitung	R	Knotenzählungen; Herr T.	T	Herr P.	<p>4 O; Me; I; ZVB</p>	<p>1 Br</p>	<p>1 Br</p>	<p>5 H; K; R; S; T</p>	<p>4 B; K; M; R</p>	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB</td> </tr> <tr> <td>Br</td> <td>Fachbereich Straßenbau und Verkehrswesen</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Stadtplanungsamt; Amt für Straßen und Verkehrstechnik</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>Tiefbau</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Planungsref. Abt. I/3</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>66/Tief- und Hafenausbau</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung/Tiefbauamt</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Sachgebiet Tiefbau</td> </tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB	Br	Fachbereich Straßenbau und Verkehrswesen	H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr	K	Stadtplanungsamt; Amt für Straßen und Verkehrstechnik	L	Tiefbau	M	Planungsref. Abt. I/3	R	66/Tief- und Hafenausbau	S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung/Tiefbauamt	T	Sachgebiet Tiefbau	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>5 Jahre unterschiedlich</td> </tr> <tr> <td>Br</td> <td>im Rahmen Analyse VEP 2001</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>5 Jahre</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>3-4 Jahre</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Knotenpunkte</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>permanenter Bedarf</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>1998-2004</td> </tr> </table>	B	5 Jahre unterschiedlich	Br	im Rahmen Analyse VEP 2001	H	5 Jahre	M	3-4 Jahre	R	Knotenpunkte	S	permanenter Bedarf	T	1998-2004								
B	ergänzend zu den Dauerzählstellen im Straßenverkehr und im ÖPNV																																																							
L	in Bearbeitung																																																							
R	Knotenzählungen; Herr T.																																																							
T	Herr P.																																																							
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB																																																							
Br	Fachbereich Straßenbau und Verkehrswesen																																																							
H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr																																																							
K	Stadtplanungsamt; Amt für Straßen und Verkehrstechnik																																																							
L	Tiefbau																																																							
M	Planungsref. Abt. I/3																																																							
R	66/Tief- und Hafenausbau																																																							
S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung/Tiefbauamt																																																							
T	Sachgebiet Tiefbau																																																							
B	5 Jahre unterschiedlich																																																							
Br	im Rahmen Analyse VEP 2001																																																							
H	5 Jahre																																																							
M	3-4 Jahre																																																							
R	Knotenpunkte																																																							
S	permanenter Bedarf																																																							
T	1998-2004																																																							
<p>Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten (z.B. Haushaltsbefragungen u.a. zur Erfassung des Modal-Split)(bitte unter „Bemerkung“ spezifizieren)</p>	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>regelmäßige Zählungen, Haushaltbefragung derzeit nur geplant</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>Verkehrszählungen mit automatischen Zählgerät</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>wird für's Stadtgebiet hochgerechnet</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>in Bearbeitung</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>sporadische Erhebungen mit automatischen Zählplatten</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Mobilität in Deutschland bzw. München</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>zu aktuellen Anlässen, regelmäßige Erhebung aller Hauptverkehrsstraßen</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>Srv</td> </tr> </table>	B	regelmäßige Zählungen, Haushaltbefragung derzeit nur geplant	I	Verkehrszählungen mit automatischen Zählgerät	K	wird für's Stadtgebiet hochgerechnet	L	in Bearbeitung	Me	sporadische Erhebungen mit automatischen Zählplatten	M	Mobilität in Deutschland bzw. München	O	zu aktuellen Anlässen, regelmäßige Erhebung aller Hauptverkehrsstraßen	R	Srv	<p>2 S; T</p>	<p>3 K; Me; O</p>	<p>5 ZVB; I; K; Me; O</p>	<p>3 M; O; R</p>	<p>3 B; M; O</p>	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB</td> </tr> <tr> <td>ZVB</td> <td>Verkehr</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Amt für Stadtentwicklung und Statistik</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>Planung und Bauordnung</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>Planungsreferat Abt. I/3</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>41/411</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>66/Tief- und Hafenausbau</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td> </tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB	ZVB	Verkehr	H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr	K	Amt für Stadtentwicklung und Statistik	Me	Planung und Bauordnung	M	Planungsreferat Abt. I/3	O	41/411	R	66/Tief- und Hafenausbau	S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>dauernd</td> </tr> <tr> <td>ZVB</td> <td>1995</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>im Rahmen Analyse zum VEP 2001</td> </tr> <tr> <td>Me</td> <td>laufend</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>2002; 10-15 Jahre</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>ständig</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>5 Jahre</td> </tr> </table>	B	dauernd	ZVB	1995	H	im Rahmen Analyse zum VEP 2001	Me	laufend	M	2002; 10-15 Jahre	O	ständig	R	5 Jahre
B	regelmäßige Zählungen, Haushaltbefragung derzeit nur geplant																																																							
I	Verkehrszählungen mit automatischen Zählgerät																																																							
K	wird für's Stadtgebiet hochgerechnet																																																							
L	in Bearbeitung																																																							
Me	sporadische Erhebungen mit automatischen Zählplatten																																																							
M	Mobilität in Deutschland bzw. München																																																							
O	zu aktuellen Anlässen, regelmäßige Erhebung aller Hauptverkehrsstraßen																																																							
R	Srv																																																							
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB																																																							
ZVB	Verkehr																																																							
H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr																																																							
K	Amt für Stadtentwicklung und Statistik																																																							
Me	Planung und Bauordnung																																																							
M	Planungsreferat Abt. I/3																																																							
O	41/411																																																							
R	66/Tief- und Hafenausbau																																																							
S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																																							
B	dauernd																																																							
ZVB	1995																																																							
H	im Rahmen Analyse zum VEP 2001																																																							
Me	laufend																																																							
M	2002; 10-15 Jahre																																																							
O	ständig																																																							
R	5 Jahre																																																							

Kommunalspezifische Verkehrsprognosen (bitte Planungshorizont unter „Bemerkung“ angeben)	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>2015</td></tr> <tr><td>Br</td><td>2010/2015</td></tr> <tr><td>H</td><td>2015</td></tr> <tr><td>K</td><td>jeder B-Plan</td></tr> <tr><td>L</td><td>2020</td></tr> <tr><td>Me</td><td>aus VEP</td></tr> <tr><td>M</td><td>2015</td></tr> <tr><td>O</td><td>zu aktuellen Planungen und Anlässen</td></tr> <tr><td>R</td><td>Herr T.; Herr P.</td></tr> <tr><td>S</td><td>2010/2015</td></tr> <tr><td>T</td><td>Herr P., Zieljahr 2015</td></tr> </table>	B	2015	Br	2010/2015	H	2015	K	jeder B-Plan	L	2020	Me	aus VEP	M	2015	O	zu aktuellen Planungen und Anlässen	R	Herr T.; Herr P.	S	2010/2015	T	Herr P., Zieljahr 2015	3 ZVB; I; L	1 O	2 R; K	3 O; T; M	5 S; Me; H; B; Br	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung</td></tr> <tr><td>Br</td><td>WVI</td></tr> <tr><td>H</td><td>Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr</td></tr> <tr><td>K</td><td>Stadtplanungsamt</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Planung und Bauordnung</td></tr> <tr><td>M</td><td>Planungsref. Abt. I/3</td></tr> <tr><td>O</td><td>41/411</td></tr> <tr><td>R</td><td>66/Tief- und Hafenausbau</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td></tr> <tr><td>T</td><td>Sachgebiet Tiefbau</td></tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Br	WVI	H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr	K	Stadtplanungsamt	Me	Planung und Bauordnung	M	Planungsref. Abt. I/3	O	41/411	R	66/Tief- und Hafenausbau	S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	T	Sachgebiet Tiefbau	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>5 Jahre im Rahmen Analyse VEP 2001</td></tr> <tr><td>H</td><td>5 Jahre nach Bedarf, z.B. für Teilbereiche</td></tr> <tr><td>M</td><td></td></tr> <tr><td>R</td><td></td></tr> </table>	B	5 Jahre im Rahmen Analyse VEP 2001	H	5 Jahre nach Bedarf, z.B. für Teilbereiche	M		R	
	B	2015																																																								
Br	2010/2015																																																									
H	2015																																																									
K	jeder B-Plan																																																									
L	2020																																																									
Me	aus VEP																																																									
M	2015																																																									
O	zu aktuellen Planungen und Anlässen																																																									
R	Herr T.; Herr P.																																																									
S	2010/2015																																																									
T	Herr P., Zieljahr 2015																																																									
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung																																																									
Br	WVI																																																									
H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr																																																									
K	Stadtplanungsamt																																																									
Me	Planung und Bauordnung																																																									
M	Planungsref. Abt. I/3																																																									
O	41/411																																																									
R	66/Tief- und Hafenausbau																																																									
S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																																									
T	Sachgebiet Tiefbau																																																									
B	5 Jahre im Rahmen Analyse VEP 2001																																																									
H	5 Jahre nach Bedarf, z.B. für Teilbereiche																																																									
M																																																										
R																																																										
Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>VISUM IV/ ÖV</td></tr> <tr><td>I</td><td>VEP</td></tr> <tr><td>L</td><td>in Bearbeitung</td></tr> <tr><td>R</td><td>Herr T.</td></tr> <tr><td>T</td><td>Herr P.</td></tr> </table>	B	VISUM IV/ ÖV	I	VEP	L	in Bearbeitung	R	Herr T.	T	Herr P.	-	1 L	1 L	1 K	12 B; Br; ZVB; H; I; K; Me; M; O; R; S; T	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung</td></tr> <tr><td>Br</td><td>WVI</td></tr> <tr><td>ZVB</td><td>Verkehr</td></tr> <tr><td>H</td><td>Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr</td></tr> <tr><td>K</td><td>Stadtplanungsamt</td></tr> <tr><td>Me</td><td>Planung und Bauordnung</td></tr> <tr><td>M</td><td>Planungsref. Abt. I/3</td></tr> <tr><td>O</td><td>41/411</td></tr> <tr><td>R</td><td>66/Tief- und Hafenausbau</td></tr> <tr><td>S</td><td>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung</td></tr> <tr><td>T</td><td>Sachgebiet Tiefbau</td></tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Br	WVI	ZVB	Verkehr	H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr	K	Stadtplanungsamt	Me	Planung und Bauordnung	M	Planungsref. Abt. I/3	O	41/411	R	66/Tief- und Hafenausbau	S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	T	Sachgebiet Tiefbau	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>dauernd</td></tr> <tr><td>Br</td><td>1999, unregelmäßig</td></tr> <tr><td>ZVB</td><td>1995</td></tr> <tr><td>H</td><td>im Rahmen Analyse VEP 2001</td></tr> <tr><td>Me</td><td>2001 Aktualisierung bei Bedarf</td></tr> <tr><td>M</td><td>5 Jahre</td></tr> <tr><td>O</td><td>1998</td></tr> <tr><td>R</td><td>2004</td></tr> </table>	B	dauernd	Br	1999, unregelmäßig	ZVB	1995	H	im Rahmen Analyse VEP 2001	Me	2001 Aktualisierung bei Bedarf	M	5 Jahre	O	1998	R	2004		
B	VISUM IV/ ÖV																																																									
I	VEP																																																									
L	in Bearbeitung																																																									
R	Herr T.																																																									
T	Herr P.																																																									
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung																																																									
Br	WVI																																																									
ZVB	Verkehr																																																									
H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. Verkehr																																																									
K	Stadtplanungsamt																																																									
Me	Planung und Bauordnung																																																									
M	Planungsref. Abt. I/3																																																									
O	41/411																																																									
R	66/Tief- und Hafenausbau																																																									
S	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung																																																									
T	Sachgebiet Tiefbau																																																									
B	dauernd																																																									
Br	1999, unregelmäßig																																																									
ZVB	1995																																																									
H	im Rahmen Analyse VEP 2001																																																									
Me	2001 Aktualisierung bei Bedarf																																																									
M	5 Jahre																																																									
O	1998																																																									
R	2004																																																									

<p>Verkehrsinformationssysteme (z.B. zur Straßenzustandserfassung, Radien, Steigungen, zul. Höchstgeschwindigkeiten etc.) (bitte unter „Bemerkung“ spezifizieren)</p>	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>Verkehrsmanagement- zentrale/ Verkehrsregelungs- zentrale</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Zustand. Schäden; Flächen. Geh- Radwegs, Gleise, etc. Gefahrgutstreckennetz</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>Straßendatenbank für teile des Straßensystems vorhanden bzw. im Aufbau begriffen, für Verkehrssignaltechnik vollständig vorhanden. in Arbeit</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td></td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Straßenkataster im Aufbau, Herr K., Herr E.</td> </tr> </table>	B	Verkehrsmanagement- zentrale/ Verkehrsregelungs- zentrale	K	Zustand. Schäden; Flächen. Geh- Radwegs, Gleise, etc. Gefahrgutstreckennetz	O	Straßendatenbank für teile des Straßensystems vorhanden bzw. im Aufbau begriffen, für Verkehrssignaltechnik vollständig vorhanden. in Arbeit	S		T	Straßenkataster im Aufbau, Herr K., Herr E.	<p>7 ZVB; H; I; L; Me; R; T</p>	<p>1 O</p>	<p>1 O</p>	<p>1 K</p>	<p>2 B; K</p>	<table border="1"> <tr> <td>B</td> <td>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB, VMZ</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>Amt für Straßen und Verkehrstechnik</td> </tr> <tr> <td>O</td> <td>41/413/414</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>Amt für öffentliche Ordnung</td> </tr> <tr> <td>T</td> <td>Sachgebiet Tiefbau</td> </tr> </table>	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB, VMZ	K	Amt für Straßen und Verkehrstechnik	O	41/413/414	S	Amt für öffentliche Ordnung	T	Sachgebiet Tiefbau	
B	Verkehrsmanagement- zentrale/ Verkehrsregelungs- zentrale																											
K	Zustand. Schäden; Flächen. Geh- Radwegs, Gleise, etc. Gefahrgutstreckennetz																											
O	Straßendatenbank für teile des Straßensystems vorhanden bzw. im Aufbau begriffen, für Verkehrssignaltechnik vollständig vorhanden. in Arbeit																											
S																												
T	Straßenkataster im Aufbau, Herr K., Herr E.																											
B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VLB, VMZ																											
K	Amt für Straßen und Verkehrstechnik																											
O	41/413/414																											
S	Amt für öffentliche Ordnung																											
T	Sachgebiet Tiefbau																											
<p>Sonstiges</p>	<p>-</p>																											

C8 Welche Lärmbezogene Daten sind in Ihrer Kommune vorhanden? Welches Amt ist für die Bereitstellung und Pflege der Daten zuständig? Seit wann werden diese Daten erhoben und finden regelmäßige Aktualisierungen statt?

	Bemerkungen / ggf. Ansprechpartner	Nicht vorhanden	für Teilbereiche vorhanden		für das gesamte Stadtgebiet vorhanden		Zuständiges Amt / Abteilung	Erhebungszeitraum / Intervall der Aktualisierung?
			Analog	Digital	Analog	Digital		
Anzahl der Einwohner in Lärmimmissionsbereichen (nach Klassen, z.B. 60-65 dB(A), über 65 dB(A), differenziert für verschiedene Lärmquellen) (bitte unter „Bemerkung“ spezifizieren)	B für Schienen- und Straßenlärm (HVS-Netz) Herr D.	9 Br; ZVB; H; I; K; L; Me; R; T	1	-	2 B; S		B	B
	Br Daten werden im Rahmen der EU-Umgebungsärmkartierung ermittelt						Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes	
	K könnte erstellt werden aus Einwohnerdaten und Schallimmissionsplan						Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	
	L grobe Abschätzung Verkehrsmengen						Umwelt- und Verbraucherschutzamt; Amt für Stadtentwicklung und Statistik	
	O Einwohnerzahlen (Betroffene im Bereich der Autobahnabschnitte nicht differenziert nach Regelklassen)						RGU/Bauf. LH München	
	R lediglich Abschätzung der von Verkehrslärmpegeln > 65 dB(A) betroffenen Einwohner liegt vor						Amt für Stadtgrün und Umwelt FD 432 A	
	S in Bearbeitung, teilweise fertiggestellt						Immissionsschutz (I)	
Lärmkataster, differenziert für verschiedene Lärmquellen	Br Daten werden im Rahmen der EU-Umgebungsärmkartierung ermittelt	6 Br; ZVB; H; I; K; Me	2 K; T	-	3 L; R; S		Br	Br
	K aus schallimmissionsplan						Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	
	O Schallimmissionspläne, Straße, Schiene, Gewerbe						Amt für Stadtentwicklung und Statistik	
	R Schallimmissionsplan von 1994/1998 mit laufenden Ergänzungen, insb. Gewerbelärm						Amt für Denkmalpflege 73/Umwelt/Abt.I	
	T Dr. S.						Amt für Umweltschutz Sachgebiet Tiefbau	

Verkehrsbedingte Lärmisophononen	Br	Daten werden im Rahmen der EU-Umgebungsärmkartierung ermittelt	5 ZVB; I; K; Me; T	2 H; K;	1 M	1 Br	2 R; S	Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	B	nach nationaler Umsetzung ca. 2007
	K	aus Schallimmissionsplan						H	Planungs- und Bauordnungsamt, Abt. städtebauliche Planung	ZVB	
	L	Schienenverkehr						K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt	S	1994-1998-2006
Lärmemissionen von Hauptverkehrswegen (Schiene/Straße)	B	Straße (HVS-Netz) Herr D.	5 ZVB; I; K; L; Me	1 T	-	1 Br	4 B; M; R; S	B	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes	B	1998, 5-6 J.
	Br	Daten werden im Rahmen der EU-Umgebungsärmkartierung ermittelt						Br	Stadtentwicklung, Abt. Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes	Br	nach nationaler Umsetzung ca. 2007
	K	aus Schallimmissionsplan						Br	Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	R	1994-1998-2006
	T	gemäß Auszug Generalverkehrsplan Herr H.						K	Umwelt- und Verbraucherschutzamt	T	1979-1995
								M	Bauref.		
				R	73/Umwelt/Abt. I						
				S	Amt für Umweltschutz						
				T	Sachgebiet Tiefbau und Hochbau						
Sonstiges:	H	prognostizierte Lärmbelastung durch Westtangente									
	K	Fluglärm, Wasserverkehrslärm									
	R	Geschwindigkeitsanalyseplan für HVS-Netz									

C9 Welche weiteren siedlungsstrukturellen Daten sind in Ihrer Kommune vorhanden? Welches Amt ist für die Bereitstellung und Pflege der Daten zuständig? Seit wann werden diese Daten erhoben und finden regelmäßige Aktualisierungen statt?

	Bemerkungen / ggf. Ansprechpartner	Nicht vorhanden	für Teilbereiche vorhanden		für das gesamte Stadtgebiet vorhanden		Zuständiges Amt / Abteilung	Erhebungszeitraum / Intervall der Aktualisierung?	
			Analog	Digital	Analog	Digital			
Einwohnerzahlen / -dichte, räumlich differenziert (bitte bei Bemerkungen spezifizieren)	B	2 H; O	-	-	5 ZVB; Me; L; S; T	7 B; Br; I; K; Me; M; R	B	B	
	Br						Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Br	laufend
	L						Zellstruktur wird neu definiert	ZVB	ZVB
	R						Ortsteilbezogen auf Blockebene	I	M
	T						Einwohnerstruktur Stand 31.12.2003	K	O
Arbeitsplätze	B	6 H; I; L; O; S; T	-	2 ZVB; Me	3 B; K; R	B	B		
	Br					Beschäftigte am Arbeitsplatz Die Stadt kann von der Bundesagentur für Arbeit Daten über Beschäftigte am Wohnort erhalten, nicht aber am Arbeitsort	ZVB	ZVB	
	R					über amtl. Statistik; Daten können bei Bedarf auf das komm. GIS-System (MAPinfo) gelegt werden	K	R	
							R		

D) Erfahrungen mit der Umweltprüfung

D1 An welchen Vorgaben orientieren Sie sich bei der Durchführung der Umweltprüfung bzw. für die Inhalte des Umweltberichtes gemäß § 2 Abs. 4 BauGB?

- Stadtinterne Verfahrensvorschriften oder sonst. Arbeitshilfen¹⁰ 5 (Br, I, M, R, S)
 Mustereinführungserlass zum EAG Bau der Fachkommission Städtebau 6 (B, Br, Me, R, S, T)
 Sonstige: 6

Bitte nennen!

ZVB	RG0, MKRO
H	Fachliteratur und Kommentare
K	eigene Ausarbeitungen, Mustergliederung UB
M	Regionalplan München/ LEP Bayern
O	Umweltbericht in der Bauleitplanung vhw, Nds. Städtetag
R	UVP-Geschäftsanweisung; Methodenkonzept zur Abschätzung erheblicher Umweltauswirkungen; Konzept zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen in der Bauleitplanung; Standardbegründung für Bebauungspläne; Standarduntersuchungsrahmen

D2 Wie viele Umweltprüfungen nach dem neuen BauGB wurden bei Ihnen in der Stadt bereits durchgeführt bzw. laufen bei Ihnen derzeit?¹¹

Plan	UP abgeschlossen	UP laufend
FNP	3 Br, Me, S	6 B, Br, I, Me, R, T
B-Plan (mit verkehrsrelevantem Inhalten)	4 He, K, Me, R	8 He, I, K, L, Me, M, S, T

¹⁰ Es wäre für uns sehr hilfreich, wenn Sie uns – soweit vorhanden – interne Verfahrensvorschriften oder Arbeitsanleitungen für die kommunale Umweltprüfung zur Verfügung stellen könnten.

¹¹ Es wäre für uns sehr hilfreich, wenn Sie uns – soweit vorhanden – Beispiele Ihrer Umweltberichte zur Verfügung stellen könnten.

D3 Wurden / werden bei bisherigen abgeschlossenen oder laufenden Umweltprüfungen verkehrliche Planalternativen berücksichtigt? Wenn ja, bitte beschreiben:

B	Berücksichtigung der im Rahmen der UVS erfolgten Alternativenprüfung
H	s. Antworten zu B4.1
K	ja, wenn der Plan verkehrsrelevant ist, sind Alternativen zwingend
R	Varianten der verkehrlichen Erschließung, tlw. Varianten im Hauptstraßennetz
T	Nordwesttangente Hahn an Bosch und Partner

D4 Führen Sie derzeit oder zukünftige über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus auch freiwillige (Strategische) Umweltprüfungen durch? Wenn ja, bei welchen Vorhaben / Plänen? *Bitte nennen!*

ZVB	RROP
H	zur Zeit keine
K	Nein
M	nach Einführung der SUP ist alles Pflichtaufgabe
R	ja, für informelle Planungen, z.B. Hafentwicklungsplan und Rahmenpläne
S	in Einzelfällen
T	Bodenbevorratung kleiner Baugebiete für Eigenentwicklung

D5 Zur Überwachung gemäß § 4c BauGB haben Sie in Ihrer Kommune bereits:

- Konzepte aufgestellt
 2 (R, S)
 erste Erfahrungen gesammelt
 0
 erste Überlegungen angestellt
 5 (B, Br, K, Me, M)

Bitte beschreiben Sie diese!

H	haben wir nicht
K	s. Anlage
R	Überwachung anhand von Indikatoren; Auswahlkatalog "Überwachung" aus verschiedenen Methoden der Datenerhebung zusammengestellt und zwischen den Ämtern abgestimmt; Überwachungsintervalle im Rahmen der ohnehin stattfindenden Datenaktualisierung; Integration in die statistische Umweltberichterstattung; Verantwortlichkeit liegt bei 73/Umweltamt
S	in Arbeit beim Amt für Umweltschutz

Übersicht zu den vorliegenden Plänen und Planungen in den untersuchten Planungsräume

	Verkehrsbezogene Planungen			Integrierte/Übergeordnete Planungen		Umweltbezogene Planungen						
	VEP	NVP	Sonstige	FNP	Sonstige	Lärm-mind.-plan	Strat. Lärmk.	Aktions-pläne (EG RL)	Luftrein-halteplan	Aktions-plan (§47)	LP	Sonstige
STADT	lv 2003	iB/lv 2001	Sonstige	lv 1994/2005								
Berlin			Radverkehrsstrate-gie/-routenkonzept lv 2004 Verkehrssicherheits-programm iB ÖPNV-Beschleunigungspr-ogramm lv 2002	lv 1994/2005	Planwerke Innenstadt(1999)/ West (2000)/ Süd-Ost (2000) Masterplan Buch 2003 Bezirksentwicklungs-planungen lv/ iB	Für Teilbereich e iB/ lv	-	-	lv 2005	lv 2005	lv 1994	LaPro iB/ lv 1994/2004
Braun-schweig ZVB	-	lv 2003	Regionales Radwegekonzept lv 2005 Regionales Straßenver-kehrskonzept lv 2001	k.A.	Regionales Raumordnungsprogramm lv 1995 Freiraumentwicklungskonzept iB Stadt-Um-Land 2010, Teilbereich Verkehr iB/lv 2004	-	-	-	-	-	-	-

		Verkehrsbezogene Planungen			Integrierte/Übergeordnete Planungen		Umweltbezogene Planungen						
STADT	VEP	NVP	Sonstige	FNP	Sonstige	Lärm-mind.-plan	Strat. Lärmk.	Aktions-pläne (EG RL)	Luftrein-halteplan	Aktions-plan (§47)	LP	Sonstige	
Braun schweig Stadt	lv 2001	lv 2003	Radverkehrs-konzept 1994 Tempo 30-Konzept 1992 Prioritätenkonzept Stadtbahnplanung 1992 P+R-Konzept 1992 Parkraumbewirtschaftungskonzept 1997	lv 1978	Räumliches Strukturkonzept 2020	-	-	-	iB	iB	lv 1999	Landschaftsplan bzw. Landschaftsrahmenplan	
	lv 2003	lv 1998 (Märk. Kreis)	Landesweites Radwegennetz lv 2001 Machbarkeitsstudie Stadtbahn lv 1999 Busnetz 2000 iB	iB	Innenstadt-entwicklungskonzept iB Konversion Kasernengelände u. Standortübungsplatz iB GEP lv 2000	-	-	-	-	-	iB	Stadtökologischer Fachbeitrag f. Teilräume iB	
Iserlohn	lv 2004	Lv (Märk. Kreis)	Radverkehrskonzept lv 1994 Verkehrsrahmenkonzept Innenstadt lv 2001	Lv 1980	Stadtentwicklungskonzept iB	-	-	k.A.	-	k.A.	lv 1997	-	

		Verkehrsbezogene Planungen				Integrierte/Übergeordnete Planungen				Umweltbezogene Planungen					
STADT	VEP	NVP	Sonstige	FNP	Sonstige	Lärm-mind.-plan	Strat. Lärmk.	Aktions-pläne (EG RL)	Luftrein-halteplan	Aktions-plan (§47)	LP	Sonstige			
Köln	iv 1992	iv 2004	Radwegeneiz plan ib/iv 1987/2005 Bike&Ride ib/iv 1994/2005 Güterverkehrs-konzept iv 1996 LKW-Führungskon-zept iv 1996 Parkraumkon-zept Gesamt-stadt f. Teil-räume iv (90er)	k.A.	Interkommunale Raumanalysen: Süd linksrheinisch iv 2003 Süd rechtsrheinisch iv ib Nord rechtsrheinisch iv 2005 Insg. ca 10 Rahmenpläne iv 1976-2002	ib	-	-	-	-	iv 1991/ 2004	Rheinauenkonzept iv 1997 Grün- und Freiflächenplan iv 1995 Schwerpunkträme- ausgleichsflächen iv 1996			
	ib/iv 1992	iv 2004	Reitwegekonzept iv Radwegekonzept ib	iv 1969	k.A.	-	-	-	-	-	iv 1986	Grünordnungsplan ib			
Menden	iv 2004	ib (Märk. Kreis)	Tempo 30Zonen-Konzept ib Verkehrskonzept Innenstadt ib	iv 1981	-	-	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-			

		Verkehrsbezogene Planungen				Integrierte/Übergeordnete Planungen				Umweltbezogene Planungen					
STADT	VEP	NVP	Sonstige	FNP	Sonstige	Lärm-mind.-plan	Strat. Lärmk.	Aktions-pläne (EG RL)	Luftrein-halteplan	Aktions-plan (§47)	LP	Sonstige			
München	iB	iv 2003	Sonstige Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr iv 2002	iB/iv 1967	-	In Teilbereichen iv	-	-	iv 2004	iB	iv	Arten-&Biotopschutzprogramm iv Ausgleichsflächenkonzept iB/iv f. Teilbereiche 2001 Grünordnungspläne f. Teilbereiche iB/iv Landschaftskonzept Münchner Norden f. Teilbereiche iB Teiräumliche Konzept iB			
	iv 2000	iv 2003	Fahrradabstellkonzept 2003 ÖPNV-Liniennetz 2001 Haltestellenprogramm ÖPNV 2004	iv 1996	Stadtteilentwicklungsplan Twellbäke iv 1998 Grüner Wegestern Oldenburg iv	iv 1989	-	-	-	k.A.	iv 1996	Landschaftsrahmenplan iv 1994			
Oldenburg	iv 2000	iv 2003	Fahrradabstellkonzept 2003 ÖPNV-Liniennetz 2001 Haltestellenprogramm ÖPNV 2004	iv 1996	Stadtteilentwicklungsplan Twellbäke iv 1998 Grüner Wegestern Oldenburg iv	iv 1989	-	-	-	k.A.	iv 1996	Landschaftsrahmenplan iv 1994			
	iv 1998	iB 2005 iv f. Teilräume 1997	Ökologisches Verkehrskonzept Warnemünde iB/iv 1994 LKW-Führungskonzept iv 2000 Radverkehrskonzept iv 1995	iB	Rahmenplan Sanierungsgebiet Stadtzentrum iv 1998 Integriertes Stadtentwicklungskonzept iv 2004	iv 1998	-	-	-	-	iv 1994	Bodenschutzkonzept iv 2000			
Rostock	iv 1998	iB 2005 iv f. Teilräume 1997	Ökologisches Verkehrskonzept Warnemünde iB/iv 1994 LKW-Führungskonzept iv 2000 Radverkehrskonzept iv 1995	iB	Rahmenplan Sanierungsgebiet Stadtzentrum iv 1998 Integriertes Stadtentwicklungskonzept iv 2004	iv 1998	-	-	-	-	iv 1994	Bodenschutzkonzept iv 2000			

STADT	Verkehrsbezogene Planungen			Integrierte/Übergeordnete Planungen			Umweltbezogene Planungen						
	VEP	NVP	Sonstige	FNP	Sonstige	Lärm-mind.-plan	Strat. Lärmk.	Aktions-pläne (EG RL)	Luftrein-halteplan	Aktions-plan (§47)	LP	Sonstige	
Stuttgart	iB	Iv 2001	Radentwick-lungskonzept iB bzw. Iv in Teilbereichen	Iv 2000	Stadtentwicklungskonzept iB 2005 Neckarkonzept Iv 2004 Strukturkonzept Filder iB 2005	In Teilräumen iB/Iv	Iv	iB	iB	iB	iB	Klima-atlas Nachbarschaftsverband Klimaschutzkonzept Biotopverbundunter-suchung	
Taunusstein	Iv 1999	-	Radwegeplan 2000	Iv 1980 Seitdem 47 Änderungen	Leitbild zur städtebaulichen Sanierung Stadteil Wehen	-	-	-	-	-	Iv 2002	-	

Übersicht der Datenverfügbarkeit in den einzelnen Planungsräumen

Planungsräume	Umweltbezogene Daten												Verkehrsbezogene Daten										Lärmbezogene Daten					Siedlungsstr. Daten			
	Luftbilder	Schadstoffemissionskataster	Schadstoffmissionskataster	Faunistische Erhebungen	Stadtbiotop-kartierung	Biotopverbund-planung	Altlastenkataster	Bodenkataster	Versiegelungsgrade	Gewässergüte	Informationen zu Grundwasservorkommen und -güte	Klimafunktionskarte	Daten zur landschaftsästhetischen Qualität und Erholungsqualität	Denkmalkataster	Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen IV	Verkehrsmodell mit Verkehrsmatrizen ÖV	Verkehrszentrale mit ausgewählten aktuellen Verkehrsdaten	Dauerzählstellen an Querschnitten BAB, B, L, K, Gemeindestraßen	Dauerzählstellen an Knotenpunkten mit Erfassung der Knotenpunktströme	Flächendeckende manuelle Verkehrserhebungen	Verkehrserhebungen an Einzelanlagen oder in Teilgebieten	kommunalspezifische Verkehrsprognosen	Verkehrsmodell mit Strecken und Knoten	Verkehrsinformationssysteme (z.B. zur Straßenzustandserfassung	Anzahl der Einwohner in Lärmmissionsbereichen	Lärmkataster, differenziert für verschiedene Lärmquellen	Verkehrsbedingte Lärmsophonen	Lärmmissionen von Hauptverkehrsstraßen	Einwohnerzahlen/-dichte, räumlich differenziert	Arbeitsplätze	
B	IV	-	-	-	IV	-	-	-	-	-	-	IV	-	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
Br	IV	-	-	IV	IV	IV	-	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
Z	IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
H	IV	-	-	IV	IV	IV	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
I	IV	-	-	-	-	IV	IV	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
K	IV	-	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
L	-	-	-	-	-	IV/-	-	-	-	-	-	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
M	IV	-	-	IV	-	IV	IV	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
M	IV	IV	IV	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
O	-	-	-	IV	IV	IV	IV	-	-	-	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
R	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
S	IV	-	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV
T	IV	-	-	IV	-	IV	-	IV	IV	IV	IV	-	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV

Legende

Berlin **B**
 Braunschweig **Br**
 Zweckverband Braunschweig **ZVB**
 Hemer **H**
 Iserlohn **I**

Köln **K**
 Langenfeld **L**
 Minden **Me**
 München **M**
 Oldenburg **O**

Rostock **R**
 Stuttgart **S**
 Taunusstein **T**
 Lv liegt vor
 - liegt nicht vor

Interviewleitfaden für die Fallbeispieluntersuchung

	Ansprechpartner (Amt)				
	Umwelt	Verkehr	Bauleitpl.	Lärm/Luft	Stadtgrün
1. Verkehrsentwicklungsplanung					
Aus welchem Grund wurde der VEP aufgestellt? Aus welchem Grund wird vsl. Zukünftig ein VEP aufgestellt bzw. fortgeschrieben		X			
Wer ist zuständig? Welche Ämter / Behörden wurden in welcher Form beteiligt? (Trennung Projektgruppe / externe Behörden?) Wie wird die Politik beteiligt?		x			
Wie wurde die Öffentlichkeit beteiligt? Wie waren die Erfahrungen?		x			
Wurden verkehrsrelevanten Umweltziele im VEP verwendet?		x			
Auf welchen Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung werden welche Umweltbelange bisher berücksichtigt? Wo liegen diesbezügliche Defizite?		x			
In welcher Form wurden Alternativen berücksichtigt?		x			
Wie läuft der konkrete Entscheidungsprozess über bestimmte verkehrliche Maßnahmen bisher in der Verkehrsentwicklungsplanung ab?		x			
Gibt es bereits konkrete verkehrliche Monitoring-Aktivitäten, die bspw. auch verkehrsbezogene Umweltauswirkungen abdecken?	x	x			
Wie würde man den Ablauf einer SUP für eine zukünftige Fortschreibung / Neuaufstellung organisieren? (anhand Schaubild Iris)		x			
2. Umweltplanung / Umweltverträglichkeitsprüfung					
2.1 Umweltziele					
Existieren Konzepte / Überlegungen für ein Umweltqualitätszielkonzept?	x				
Welche Behörden, Ämter werden bei der Entscheidung über die Umweltziele beteiligt?	x				
In welcher Art werden die Umweltziele bisher verwendet? Welche praktische Verbindlichkeit kommt den Zielen zu?	x				
2.2 Monitoring					
Liegen bereits Überlegungen / Konzepte zu einem Monitoringsystem vor?	x				
In welcher Form greift das Konzept auf Umweltziele zurück?	x				
Gibt es bereits konkrete Monitoring-Aktivitäten, die bspw. auch verkehrsbezogene Umweltauswirkungen abdecken?	x				
Welcher Monitoringaufwand ist politisch durchsetzbar?	x				
Gibt es Ansätze einer Koordinierung gemeinsamer Monitoringmaßnahmen?	x				
Welche Behörden, Ämter werden bei der Entscheidung über die Monitoringmaßnahmen beteiligt?	x				
Wer ist für die Durchführung einzelner Monitoringmaßnahmen zuständig?	x				
2.3 Umweltprüfung					
Wie ist die Durchführung der Umweltprüfung in der Stadt organisiert (Behördenabstimmung, Scoping, besondere Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung)?	x				
Kann die Verwaltung aus fachlicher Sicht strategische Planungen/Konzepte vorschlagen und wird sie von der Politik gehört? Sind der Politik die Auswirkungen der neuen EU-Gesetzgebung bekannt und beeinflusst diese Kenntnis bereits den Entscheidungsprozess? Wie verbindlich sind strategische Entscheidungen?	x				

	Ansprechpartner (Amt)				
	Umwelt	Verkehr	Bauleitpl.	Lärm/Luft	Stadtgrün
3. Koordination mit anderen Planwerken					
3.1 Flächennutzungsplanung					
Wie ist der derzeitige Planungsstand zum FNP?			x		
Wer ist für die Flächennutzungsplanung zuständig? Welche Ämter / Behörden werden bisher in welcher Form im Planungsprozess beteiligt?			x		
Welche Besonderheiten gibt es im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bauleitplanung? Welche Erfahrungen wurden gesammelt?			x		
Wie wird die Umweltprüfung in der FNP durchgeführt?			x		
Gibt es auf den FNP bezogene Monitoringskonzepte bzw. –maßnahmen?			x		
Welches Verhältnis besteht zwischen Flächennutzungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung (zeitliche Abfolge, Bedarfsprognose als Grundlage für VEP, Übernahme Aussagen VEP in FNP, räumliche Lage von Trassen aus dem VEP?)?		x	x		
3.2 Bebauungsplanung / projektbezogene Planungen					
Welche Rolle spielen Bebauungspläne, projektbezogene Planungen für die Verkehrsentwicklungsplanung?		x	x		
Gibt es bereits auf einzelne B-Pläne bezogene Monitoringskonzepte bzw. –maßnahmen?			x		
3.3 Lärminderungsplanung / Luftreinhalteplanung					
Wie ist der derzeitige Planungsstand zur Lärminderungsplanung / Luftreinhalteplanung?				x	
Wer ist zuständig? Wie ist der behördliche Abstimmungsprozess organisiert?				x	
Wie wird die SUP durchgeführt?				x	
Gibt es bereits auf die Lärminderungsplanung/Luftreinhalteplanung bezogene Monitoringskonzepte bzw. –maßnahmen?				x	
Welches Verhältnis besteht zwischen Lärminderungsplanung/Luftreinhalteplanung und Verkehrsentwicklungsplanung (gemeinsame Datenerhebung und –nutzung, Abstimmung von Maßnahmenkatalogen)?		x		x	
3.4 Landschaftsplanung					
Wie ist der derzeitige Planungsstand zum LP?					x
Wer ist zuständig? Wie ist der behördliche Abstimmungsprozess organisiert?					x
Wie wird die SUP durchgeführt?					x
Gibt es bereits auf die Landschaftsplanung bezogene Monitoringskonzepte bzw. –maßnahmen?					x
Welche Rolle spielt die Landschaftsplanung für die Verkehrsentwicklungsplanung und umgekehrt (zeitliche Abfolge, Daten, Ziele)?		x			x