

STÄRKUNG UND VERKNÜPFUNG DES UMWELTVERBUNDS

EINFÜHRUNG
UND ZIELE



Abbildung 1: Spezielle Car-Sharing-Parkplätze am Goethestern (eigene Aufnahme ZRK)

UM WAS
GEHT ES?

BESONDERE
HINWEISE

RECHTLICHE
GRUNDLAGEN

PRAXIS-
BEISPIELE

QUELLEN &
WEITERFÜHRENDE
LITERATUR



Ziele



Mobilitätsbarrieren abbauen und Verkehrswende ermöglichen



Steigerung der Lebensqualität



Verbesserung des Mikroklimas und der Luftqualität



Um was geht es?

Der Begriff „Umweltverbund“ bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel, also Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, sowie Carsharing und Mitfahrzentralen. Eine gute Vernetzung dieser Verkehrsarten untereinander steigert ihre Attraktivität und Annahme in der Bevölkerung. Insbesondere in peripher gelegenen Siedlungsbereichen mit vergleichsweise geringer ÖV-Erschließungsdichte kommt der **Verknüpfung einzelner Verkehrsarten** eine hohe Bedeutung zu. Diese kann bspw. durch die Herstellung sicherer Radabstellanlagen und Bereitstellung von Bike-/Car-Sharing-Angeboten **an Bus- und Bahnhaltstellen** realisiert werden. So können Nutzer:innen den Weg zur Haltestelle oder umgekehrt den Weg von der Haltestelle zu ihrem Ziel bequem zurücklegen.

Durch den Ausbau und die Verknüpfung der Angebote des Umweltverbunds kann sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum dem steigenden Bedarf nach einer flexiblen und dennoch umweltverträglichen Mobilität entsprochen werden. Somit dürfte es auch gelingen, neue Nutzer:innen zu gewinnen, welche zuvor vor allem auf den privaten PKW zurückgegriffen haben. **Aufgrund der höheren Effizienz** und des **geringeren Flächenbedarfs**, den die Verkehrsmittel **des Umweltverbunds** benötigen, könnten vor allem in zentralen Bereichen **Raum für neue Ideen entstehen**. Anstelle von PKW-Stell- und Parkplätzen wären u.a. attraktive Grün- und Aufenthaltsräume oder auch ein zusätzliches Wohnraumangebot durch maßvolle Nachverdichtung denkbar.

EINFÜHRUNG
UND ZIELE

UM WAS
GEHT ES?

BESONDERE
HINWEISE

RECHTLICHE
GRUNDLAGEN

PRAXIS-
BEISPIELE

QUELLEN &
WEITERFÜHRENDE
LITERATUR



Besondere Hinweise

Bei der Förderung des Umweltverbunds lohnt sich auch der Blick über die eigenen Gemeindegrenzen hinweg. Durch den Ausbau der Radinfrastruktur entlang bestehender Siedlungsstrukturen, etwa in Form von **Rad-schnellverbindungen**, wie sie auch im Gebiet des ZRK geplant sind, können **neue Anknüpfungspunkte des Umweltverbunds** geschaffen und damit auch dessen Attraktivität gestärkt werden. Ebenfalls kann die **Qualifizierung des ÖPNVs** (etwa durch Taktverkürzung) maßgeblich zur Förderung des Umweltverbunds beitragen. Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung kann u.a. eine **Nutzungsmischung** vor Ort helfen, **die Anzahl längerer Wege zu reduzieren** und damit den **Bedarf der PKW-Nutzung weiter zu senken**. Ebenfalls lässt sich bspw. die Ausstattung

mit Radabstellanlagen im öffentlichen Raum regeln. Ergänzend zu Festsetzungen in Bebauungsplänen kann der Umweltverbund im privaten Raum auch durch **kommunale Stellplatzsatzungen** gefördert werden. So könnten **Alternativen** zur „klassischen“ Herstellungspflicht von PKW-Stellplätzen angeboten (bspw. **Bike- oder Car-Sharing Flächen**), oder bei entsprechend guter ÖPNV-Anbindung die Anzahl zu schaffender PKW-Stellplätze reduziert werden.

§ Rechtliche Grundlagen

§ 9 Abs. 1 Nr. 1, 4, 5, 11, 21 und 22 BauGB (Inhalt des Bebauungsplans)

(1) Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden:

1. die Art und das Maß der baulichen Nutzung;
4. die Flächen für Nebenanlagen, die auf Grund anderer Vorschriften für die Nutzung von Grundstücken erforderlich sind, wie Spiel-, Freizeit- und Erholungsflächen sowie die Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten;
5. die Flächen für den Gemeinbedarf sowie für Sport- und Spielanlagen;
11. die Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen; die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden;
21. die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit, eines Erschließungsträgers oder eines beschränkten Personenkreises zu belastenden Flächen;
22. die Flächen für Gemeinschaftsanlagen für bestimmte räumliche Bereiche wie Kinderspielplätze, Freizeiteinrichtungen, Stellplätze und Garagen;

§ 52 Abs. 2 und 3 HBO (Garagen, Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder)

(2) ¹Die Gemeinden können insoweit durch Satzung regeln:

1. die Herstellungspflicht bei Errichtung der Anlagen, [...]
3. die Beschränkung der Herstellungspflicht auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebiets oder auf bestimmte Fälle
4. den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf insbesondere
 - a) durch besondere Maßnahmen verringert wird [...]

—>

—>

(3) ¹Der Geldbetrag nach Abs. 2 Satz 1 Nr. 7 ist zu verwenden für

[...]

3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennah- oder Fahrradverkehrs.

§ 91 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 3 HBO (Örtliche Bauvorschriften)

(1) ¹Die Gemeinden können durch Satzung Vorschriften erlassen über

[...]

4. die Ausstattung, Gestaltung, Größe und Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie der Abstellplätze für Fahrräder

(3) ¹Örtliche Bauvorschriften nach Abs.1 sowie Festsetzungen nach § 52 Abs. 2 und Abs. 5 Satz 4 können auch durch Bebauungsplan oder, soweit das Baugesetzbuch dies vorsieht, durch andere Satzungen nach den Vorschriften des Baugesetzbuches erlassen werden.
²In diesem Fall sind die §§1 bis 4c, 8 bis 10a, 13 bis 13b, 30, 31, 33, 36, 214 und 215 des Baugesetzbuches auf die örtlichen Bauvorschriften entsprechend anzuwenden.

EINFÜHRUNG
UND ZIELE

UM WAS
GEHT ES?

BESONDERE
HINWEISE

RECHTLICHE
GRUNDLAGEN

PRAXIS-
BEISPIELE

QUELLEN &
WEITERFÜHRENDE
LITERATUR



Praxisbeispiele

Hanau – Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 40 „Willy-Brandt-Straße“ (Stand 2019)

Die Stadt Hanau befindet sich in Gesprächen mit einem Investor, welcher beabsichtigt, eine ca. 0,8 ha große Parkplatzfläche mit gemischt genutzten mehrgeschossigen Wohnhäusern zu bebauen. Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sollen die rund 234 entfallenden Parkplätze jedoch nur in Teilen ersetzt werden. Demzufolge wird mit der Bebauung eine Tiefgarage mit 110 Stellplätzen entstehen. Die Stadt Hanau rechtfertigt das Abweichen von der Stellplatzsatzung, welche eigentlich 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit und damit beim besagten Vorhaben 234 Stellplätze vorsieht, mit unterschiedlichen Aspekten. Einerseits sei durch den Investor ein umfassendes Mobilitätskonzept vorzulegen, mit welchem alternative Mobilitätsangebote (etwa Car-Sharing, Leih- und Lastenräder) bereitgestellt werden sollen. Andererseits sei am Standort aufgrund seiner innerstädtischen Lage, hervorragenden Anbindung an den ÖPNV und fußläufigen Nähe zu Versorgungsangeboten des täglichen Bedarfs ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 0,7 möglich. In Ergänzung bestehender Angebote soll in den Erdgeschossbereichen zusätzliches wohnverträgliches Gewerbe Raum finden. Auch die Integration einer KiTa ist geplant.



Abbildung 1: Ausschnitt des Vorentwurfs zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 40 „Willy-Brandt-Straße“ der Stadt Hanau (Stand: 15.06.2018)

Literatur zum Weiterlesen:

Hanauer Anzeiger (Hrsg.): Weniger Parkplätze: Hanau reduziert die Stellplatzordnung. Im Internet: <https://www.hanauer.de/hanau/weniger-parkplaetze-hanau-reduziert-stellplatzordnung-13550315.html>

Offenbach-Post (Hrsg.): 156 weitere Wohnungen in Hanau geplant – mit einem großen Plus für Eltern. Im Internet: <https://www.op-online.de/region/hanau/hanau-neue-wohnungen-hanau-geplant-groessem-plus-eltern-zr-13221254.html>

EINFÜHRUNG
UND ZIELE

UM WAS
GEHT ES?

BESONDERE
HINWEISE

RECHTLICHE
GRUNDLAGEN

PRAXIS-
BEISPIELE

QUELLEN &
WEITERFÜHRENDE
LITERATUR

Kreis Steinfurt: STmobil – Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds

Im ländlichen Raum stellt der Schulverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV. Um das öffentliche Verkehrsangebot trotz rückläufiger Schüler:innenzahlen in der Fläche aufrecht zu erhalten und für neue Nutzer:innen attraktiver zu gestalten, wurden vom Regionalverkehr Münsterland (RVM) im Modellkorridor Recke – Mettingen – Westerkappeln – Osnabrück unterschiedliche Ansätze erprobt. Im Wesentlichen waren drei Säulen von Bedeutung:

-Umsetzung eines Halbstunden- statt vorher Stundentakts für den Schnellbus S10 während der Hauptverkehrszeiten. Der Schnellbus S10 ist die Zubringerlinie nach Osnabrück und daher gerade für Pendler:innen von großer Bedeutung.

-Einführung eines Flatrate-Ticket, dessen Geltungsbereich auf die Nachbarkommunen im Radius von ca. 25 km erweitert wurde. Im Rahmen eines Abonnements kann eine Partner:innenkarte für den halben Preis erworben werden. Abokund:innen können außerdem über drei Monate lang ein Pedelec kostenlos nutzen, womit flexiblere und komfortable Wegeketten im Umweltverbund ermöglicht und „Letzte-Meile-Alternativen“ zum MIV geboten werden.

-An der Mobilitätsstation Mettingen (Touristeninformation) laufen die Angebote des Umweltverbunds zusammen. Hier können Fahrräder, darunter auch Pedelecs ausgeliehen und Informationen über das Mobilitätsangebot eingeholt werden. Im Zuge des Projekts wurden außerdem an Haltestellen zusätzliche Radabstellanlagen installiert. An ausgewählten Orten, insbesondere an solchen, die mehrere Mobilitätsangebote kombinieren (Bus, Bahn, Taxi, Fahrrad und künftig ggfs. noch Carsharing), wurden abschließbare Fahrradboxen und weitere Ausgabestellen für Pedelecs eingerichtet.



Abbildung 1: 50 Pedelecs und ein Schnellbus - Bausteine des Projekts STmobil (Regionalverkehr Münsterland)

Das Projekt wurde durch eine Anschubfinanzierung des Landes NRW und dem Kreis Steinfurt unterstützt. Mittlerweile wurde es in den Regelbetrieb übernommen und wird seitdem von den Gemeinden getragen. Im Zuge des Projektes stiegen die Fahrgastzahlen der Schnellbuslinie im ersten Jahr um 20%. Dabei konnten auch Menschen für den ÖPNV gewonnen werden, die diesen zuvor laut eigener Aussage nur selten oder gar nicht genutzt hatten. Wie sich herausstellte, war das Pedelec ein häufig angegebener Grund, um nun regelmäßiger den Bus zu nutzen.

Literatur zum Weiterlesen:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.): Mobilitätsstation – Rad+BUS mobilSTation Mettingen. Im Internet: <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-radbus-mobilstation-mettingen>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): STmobil – Lösungen für die gesamte Wegeketten im ländlichen Raum. Im Internet: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/stmobil-loesungen-fuer-die-gesamte-wegekette-im>

EINFÜHRUNG
UND ZIELE

UM WAS
GEHT ES?

BESONDERE
HINWEISE

RECHTLICHE
GRUNDLAGEN

PRAXIS-
BEISPIELE

QUELLEN &
WEITERFÜHRENDE
LITERATUR



Abbildungen, Quellen und weiterführende Literatur

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.): Mobilitätsstationen. Im Internet: <https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.): Mobilitätsstation – Rad+BUS mobilSTation Mettingen. Im Internet: <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-radbuss-mobilstation-mettingen>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): STmobil – Lösungen für die gesamte Wegekette im ländlichen Raum. Im Internet: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/stmobil-loesungen-fuer-die-gesamte-wegekette-im>

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Kommunale Stellplatzsatzungen. Im Internet: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/stadt-und-dorfentwicklung/kommunale-stellplatzsatzung>

Hanauer Anzeiger (Hrsg.): Weniger Parkplätze: Hanau reduziert die Stellplatzordnung. Im Internet: <https://www.hanauer.de/hanau/weniger-parkplaetze-hanau-reduziert-stellplatzordnung-13550315.html>

Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen. 2013. Im Internet: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/282cddda67e9cc32e2ea2ea8940d02ae/2014_handbuch_carsharing_nrw__5f92f3f2752d7.pdf

Offenbach-Post (Hrsg.): 156 weitere Wohnungen in Hanau geplant – mit einem großen Plus für Eltern. Im Internet: <https://www.op-online.de/region/hanau/hanau-neue-wohnungen-hanau-geplant-groessem-plus-eltern-zr-13221254.html>

Regionalverkehr Münsterland (Hrsg.): Mobilstation NRW. Im Internet: https://www.rvm-online.de/fileadmin/startseite_rvm/rvm/projekte/stmobil/a18-0879_flyer_mobilstation_mettingen_8-seitig_internet.pdf

Umweltbundesamt (Hrsg.): Die Stadt für Morgen: Die Vision. Im Internet: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/die-stadt-fuer-morgen-die-vision>

EINFÜHRUNG
UND ZIELEUM WAS
GEHT ES?BESONDERE
HINWEISERECHTLICHE
GRUNDLAGENPRAXIS-
BEISPIELEQUELLEN &
WEITERFÜHRENDE
LITERATUR

Redaktion: Geschäftsstelle des ZRK
Ständeplatz 17, 34117 Kassel

Stand: März 2022