



Orientierung für die Erstellung von Verkehrsmanagementplänen in Städten und Landkreisen der Region Frankfurt RheinMain

Inhalt:

Verkehrsmanagementplan – warum?
Verkehrsmanagementplan – wie?
Verkehrsmanagementplan – was danach?

Stand: Januar 2007

Kontakt

ivm GmbH

Dipl.-Geogr. Nora Pullmann

Lyoner Str. 22, 60528 Frankfurt am Main

Tel.: (069) 66 07-59-35

Fax: (069) 66 07 59-835

n.pullmann@ivm-rheinmain.de



Inhaltsverzeichnis:

	Seite
1. Einleitung	1
2. Verkehrsmanagementplan – warum?	2
3. Verkehrsmanagementplan – wie?	4
3.1. Allgemeines zum Aufbau von Verkehrsmanagementplänen	4
3.2. Ziele und Maßnahmen im Verkehrsmanagement	6
3.3. Projektorganisation	10
4. Verkehrsmanagementplan – was danach?	13

1. Einleitung:

Einer der Aufgabenbereiche der ivm ist die Unterstützung ihrer Gesellschafter bei der Erarbeitung von Verkehrsmanagementplänen. Damit ist ausdrücklich nicht gemeint, dass die ivm selbstständig Verkehrsmanagementpläne erarbeitet und diese dann an Städte oder Landkreise übergibt. Die ivm hat vielmehr auch im Aufgabenbereich „Verkehrsmanagementpläne“ eine koordinierende, beratende und dienstleistende Rolle inne und sucht den unmittelbaren Kontakt zu ihren Gesellschaftern.

Für die Erstellung von Verkehrsmanagementplänen gibt es keine Verordnungen oder gesetzliche Vorgaben. Es ist jeder Stadt und jedem Landkreis selbst überlassen, ob ein Verkehrsmanagementplan erarbeitet werden soll. Fällt die Entscheidung zu Gunsten eines Verkehrsmanagementplanes, sind die Verantwortlichen frei zu entscheiden, welche Bestandteile der Plan haben soll, wie der Plan aufgebaut werden soll, usw. Diese Freiheiten, die jede Stadt und jeder Landkreis für die Erstellung eines optimal auf die jeweiligen Bedürfnisse angepassten Planes nutzen kann, sollten nicht zu Verunsicherungen führen, sodass die Bearbeitung von Verkehrsmanagementplänen nicht in Angriff genommen wird. Die ivm will mit dieser kurzen Orientierungshilfe zum einen Zweck und Ziel eines Verkehrsmanagementplanes zusammenfassen und zum anderen Ideen geben, was sinnvollerweise in einem Verkehrsmanagementplan behandelt werden kann.

Dazu greift die ivm zurück auf folgende Quellen:

- FGSV – Arbeitspapier „Verkehrsmanagement – Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen“, 2002
- „Festlegung der generellen Ziele und Anforderungen für Verkehrsmanagementpläne“ (ZIV, im Auftrag der ivm, 2004).
- Leitfaden für die Erstellung eines Verkehrsmanagementplanes für die Landeshauptstadt München (gevas humberg & partner im Auftrag der BMW-Group, 2005 -unveröffentlicht-) und Beschlussfassung der Landeshauptstadt München zur Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans (Kreisverwaltungsreferat München, 2006)
- Verkehrsmanagementplan der Stadt Offenbach am Main. (Die ivm ist Mitglied des Offenbacher Lenkungskreises.)

Die ivm bietet ihren Gesellschaftern an, aufbauend auf dieser „Orientierung für die Erstellung von Verkehrsmanagementplänen“ die Erarbeitung eines Verkehrsmanagementplanes zu unterstützen.

2. Verkehrsmanagementplan – warum?

Durch Verkehrsmanagementmaßnahmen kann die bestehende Infrastruktur, die aus ökologischen und ökonomischen Gründen in der Regel nicht nachfragegerecht ausgebaut werden kann, effizienter genutzt werden. Und: Verkehrsmanagement beeinflusst das Verkehrsgeschehen, wirkt auf das Verkehrsangebot und auf die -nachfrage ein und bedeutet die Umsetzung von verkehrsreduzierenden und räumlich, zeitlich oder modal verkehrsverlagernden Maßnahmen. Darüber hinaus definiert die Landeshauptstadt München „Mobilitätsmanagement“ wie folgt: „Durch systematische Information, Beratung und Motivation sollen Bürger, Gäste und Unternehmen in die Lage versetzt werden, ihre Mobilität mit weniger Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren... Fernziel ist die Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätskultur.“

Gleicht man verkehrliche Maßnahmen, die bereits heute in den Städten und Landkreisen durchgeführt werden, mit diesen Definitionen ab, wird man feststellen, dass bereits überall Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmaßnahmen ergriffen werden. (Anmerkung: Im Zuge dieser Orientierungshilfe wird nicht weiter zwischen Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen unterschieden.) Viele Maßnahmen sind inzwischen absolut unentbehrlich für die Abwicklung der Verkehrsmengen. So gesehen wird mit einem Verkehrsmanagementplan kein Neuland betreten. Bei der Betrachtung der geplanten oder bereits umgesetzten Maßnahmen wird man jedoch in der Regel feststellen müssen, dass es sich um Einzelmaßnahmen, die untereinander nur unzulänglich abgestimmt werden, handelt. Dies ist der Punkt, an dem der Verkehrsmanagementplan ansetzt.

Das Ziel ist eine insgesamt verträgliche Verkehrsabwicklung im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur und in einem gesellschafts- und verkehrspolitischen Konsens. Ein Verkehrsmanagementplan schafft die Rahmenbedingungen für ein optimales Zusammenspiel aller Maßnahmen und Teilsysteme des Verkehrsmanagements. Somit stellt ein Verkehrsmanagementplan ein technisch, administrativ und organisatorisch integriertes Gesamtsystem dar. Er hilft bei der integrierten Nutzung aller Potentiale des Verkehrsmanagements im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr einschließlich des Fußgänger- und Radverkehrs.

Der Verkehrsmanagementplan eröffnet die Möglichkeit, bislang einzeln stehende Maßnahmen zu bündeln. Die Bedeutung der einzelnen Vorhaben steigt, weil sie jetzt Elemente eines umfassenden und in sich schlüssigen Gesamtplans sind. Meistens werden einzelne Verkehrsmanagementmaßnahmen nicht von politischen Gremien beschlossen. Der Verkehrsmanagementplan bietet eine gute Möglichkeit, Verkehrsmanagementmaßnahmen beschließen zu lassen und damit fester als bisher in der Politik zu verankern.

In der Regel formulieren Städte und Landkreise zum Beispiel im Zusammenhang mit Koalitionsvereinbarungen verkehrspolitische Ziele. Verkehrspolitische Ziele können durch aufeinander abgestimmte Verkehrsmanagementmaßnahmen oftmals schneller und kostengünstiger als durch Infrastrukturausbau erreicht werden. Infrastrukturaufwendungen können vermieden, verringert oder hinausgezögert werden. (Umgekehrt wird aber auch deutlich, wo Ausbaumaßnahmen gegebenenfalls unvermeidbar sind: Wo die Wirksamkeit möglicher Verkehrsmanagementmaßnahmen geprüft wurde und das Ergebnis nicht befriedigend war, sollte in einem nächsten Schritt die Wirksamkeit von Ausbaumaßnahmen geprüft werden.)

Verkehrs(-management-)maßnahmen sind oft nicht populär. Die Fachverwaltung hat die Aufgabe, das Erfordernis dieser Maßnahmen der Politik zu verdeutlichen und Politik und Verwal-

tung müssen dann gemeinsam die Öffentlichkeit von diesen Maßnahmen überzeugen. Beide Aufgaben lassen sich leichter bewältigen, wenn die Maßnahmen nicht zusammenhangslos nebeneinander oder gar nacheinander präsentiert werden, sondern wenn klar wird, dass sie aufeinander abgestimmte Bestandteile eines integrierten Konzeptes sind. Durchsetzbarkeit und Akzeptanz der (Einzel-) Maßnahme steigt in dem Maß, wie deutlich wird, dass sie Teil eines Ganzen ist und dass der Verkehrsmanagementplan wiederum den formulierten verkehrspolitischen Zielen dient.

Nach Umsetzung der EU - Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie und der dazugehörigen Tochterrichtlinien in nationales Recht (BImSchG, bzw. 22. BImSchV) kommt Verkehrsmanagementmaßnahmen eine abermals erhöhte Bedeutung zu. Gleiches gilt ab 2008 für den „Umgebungsärm“. Die gegebenenfalls zu erstellenden Aktionspläne beinhalten in der Regel vor allem Verkehrsmanagementmaßnahmen. Die für die Einhaltung der in den Richtlinien genannten Grenzwerte zuständigen Gebietskörperschaften sollten prüfen, ob über das Instrument der Verkehrsmanagementpläne dem eventuell drohenden Zwang zur Aufstellung eines Aktionsplanes frühzeitig entgegen gearbeitet werden kann.

Bei einer bloßen Betrachtung von Einzelmaßnahmen ist eine vorausschauende Investitionsplanung mit dem Ziel eines wirtschaftlichen und kalkulierbaren Mitteleinsatzes nur sehr schwer möglich. Erst der Verkehrsmanagementplan schafft dafür die Voraussetzung. Hinzu kommt, dass Verkehrsmanagementmaßnahmen bislang bei weitem nicht in dem Ausmaß von Bund und Ländern gefördert werden, wie dies bei Infrastrukturmaßnahmen der Fall ist. Die Erarbeitung von integrierten und in sich abgestimmten Verkehrsmanagementplänen kann helfen, dass hier ein generelles Umdenken eingeleitet wird.

Beim Verkehrsmanagementplan gibt es nicht nur eine Sachebene, sondern auch eine Prozessebene (siehe 3.3.: „Projektorganisation“). Die Erarbeitung eines Verkehrsmanagementplans trägt in jedem Fall dazu bei, dass die Kooperation und Kommunikation der beteiligten Stellen verbessert wird und dass damit Planungsabläufe effizienter werden. Sie bietet darüber hinaus eine gute Chance, dass Organisationsstrukturen und Arbeitsprozesse an die bestehenden und aktuellen Anforderungen des Verkehrsmanagements angepasst werden.

Fest verankerte Bestandteile eines Verkehrsmanagementplanes sind die Betrachtung der möglichen Wechselwirkungen zwischen den unterschiedlichen Maßnahmen und die Wirkungskontrolle der umgesetzten Maßnahmen. Beide Aspekte werden bislang im Tagesgeschäft in der Regel eher vernachlässigt. In diesem Sinn leisten Verkehrsmanagementpläne einen wichtigen Dienst im Rahmen der Qualitätssicherung und -kontrolle.

Verkehrsmanagementpläne und deren konsequente Umsetzung sind ein nach außen wirksames Zeichen für die Bereitschaft einer Stadt oder eines Landkreises, sich kreativ und ziel führend den verkehrlichen Anforderungen zu stellen. Die Qualität der Mobilität ist ein bedeutender Standortfaktor und wird es auch in absehbarer Zukunft bleiben. Flexible und innovative Regelungen für die bestehenden hochbelasteten Verkehrssysteme werden weiter stark an Bedeutung gewinnen.

3. Verkehrsmanagementplan – wie?

3.1. Allgemeines zum Aufbau von Verkehrsmanagementplänen:

Es ist hilfreich, sich bei der Darstellung des Verkehrsmanagementplans grundsätzlich an der Vorgehensweise anderer (Verkehrs-) Planungsprojekte anzulehnen. Folgende grobe inhaltliche Gliederung bietet sich an:

- Anlass zur Erarbeitung des Verkehrsmanagementplanes:
 - politische Beschlüsse
 - Mängelhinweise
 - neue gesetzliche Vorgaben, usw.
- Zweck und Ziel des Verkehrsmanagementplanes:
 - Integration in die gesamtstädtischen Ziele bzw. in ein verkehrliches Leitbild
 - Erläuterungen zur Form und Darstellungsweise des Verkehrsmanagementplanes
- Rahmenbedingungen, die Einfluss auf die Planung haben:
 - technische, organisatorische, finanzielle Rahmenbedingungen,
 - bestehende, beschlossene und verbindliche Planungen und Planwerke
 - Gesetze, Verordnungen, Satzungen, Richtlinien, usw.
- Bestandsaufnahme:
 - zur Verfügung stehende Daten- und Informationsquellen
 - allgemeine Situationsermittlung und technische Bestandsaufnahme
 - kritische Umweltsituation, Überschreitung von Grenzwerten
 - Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage, usw.
- Mängelfeststellung:
 - Darstellung der organisatorischen Problemfelder
 - Beschreibung der verkehrlichen Problemfelder
- Ziele:
 - Beschreibung des Soll-Zustandes
 - Entwicklung von Ober- und Unterzielen
- Handlungsfelder:
 - Überlagerung des Soll-Zustandes mit dem Ist-Zustand
 - Beschreibung des Verbesserungspotentials
 - Beschreibung der Handlungsfelder
- Handlungskonzepte und Maßnahmenentwicklung:
 - Zusammenstellung und Beschreibung denkbarer Verkehrsmanagementmaßnahmen
 - Überprüfung der Zielverträglichkeit der Maßnahmen
 - Einschätzung der Wirksamkeit der Maßnahmen
 - Überprüfung der Umsetzbarkeit der Maßnahmen
 - Konzeption und Spezifikation der Maßnahmen einschl. Bündelung der Maßnahmen
- abschließende Bewertung und Auswahl der Maßnahmen(-bündel) einschließlich der Darstellung der technischen und organisatorischen Anforderungen und des Ressourcenaufwandes
- Festlegungen zur späteren Bewertung der umgesetzten Maßnahme:
 - Entwicklung eines zielorientierten Qualitätssicherungskonzeptes
 - Bewertungskriterien
 - Messgrößen
- Kostenschätzung

- Dringlichkeitsreihung / Ermittlung von Prioritäten
- Zeit- und Finanzierungspläne zur Realisierung der ausgewählten Maßnahmen
- Ausblick mit Hinweisen und Anregungen für die Infrastrukturplanung und für übergeordnete Planungen
- Festlegungen zur Fortschreibung und Überarbeitung des Verkehrsmanagementplanes

Das Pflichtenheft als einfachste Form eines Verkehrsmanagementplanes kann in knapper Form Ist-Zustand, Mängel, Ziele, Maßnahmen und Bewertung darstellen. Vorteile ergeben sich durch den vergleichsweise eher geringen Aufwand. Nachteilig kann sich eine zu geringe Genauigkeit auswirken und eine unzureichende Darstellung des Verkehrsmanagements als Ergänzung oder Alternative zu infrastrukturellen Maßnahmen. Für die Aufstellung eines umfangreichen Planwerks mit Erläuterungstexten, Übersichts- und Detailplänen usw. spricht eine stärkere Hervorhebung der Bedeutung der Eigenständigkeit des Verkehrsmanagementplans. Eine ziel- und zeitgerechte Umsetzung der Maßnahmen wird in der Regel eher einer umfassenderen Plandarstellung bedürfen.

Selbstverständlich kann auch bei der Erarbeitung des Verkehrsmanagementplans ein stufenweises Vorgehen gewählt werden. Gegebenenfalls kann das Pflichtenheft als Einstieg gewählt werden, um später darauf aufbauend ein detailliertes Planwerk zu erarbeiten. So könnte auch in Gebietskörperschaften mit schwieriger Finanzlage oder zunächst eher abwartender Haltung gegenüber dem Nutzen von Verkehrsmanagementmaßnahmen die Erarbeitung eines Verkehrsmanagementplanes begonnen werden.

Soweit vorhanden, sollte bei der Erarbeitung der einzelnen Abschnitte des Verkehrsmanagementplanes auf bereits vorhandene Planungen und/oder Daten zurückgegriffen werden. Gleiches gilt im besonderen Maß für ortsspezifische Kenntnisse und Erfahrungen in den Ämtern und Institutionen. Neben der Integration der bestehenden Fachplanungen ist auch wichtig, dass sowohl die Schnittstellen als auch die Abgrenzungen zu den übergeordneten und benachbarten Planungsinstrumenten deutlich dargestellt werden.

Auch wenn Verkehrsmanagementmaßnahmen in der Regel weniger kostenintensiv als Infrastrukturmaßnahmen sind, können auch die Maßnahmen eines Verkehrsmanagementplanes die gegebenen finanziellen Möglichkeiten einer Stadt oder eines Landkreises übersteigen. Nur wenn die finanziellen Rahmenbedingungen rechtzeitig berücksichtigt werden, kann zielgerichtet reagiert werden: Beispielsweise können Maßnahmen, die zwar eine große Wirkung aufweisen, aber den zur Verfügung stehenden Finanzrahmen übersteigen, zu Gunsten von Maßnahmen, die zwar einen geringeren Nutzen aufweisen, sich aber innerhalb des Rahmens bewegen, zurückgestellt werden. Gegebenenfalls können auch gleich zu Beginn Konzepte für eine schrittweise Umsetzung kostspieliger Maßnahmen erarbeitet werden.

Verkehrsmanagementmaßnahmen zeichnen sich durch Dynamik und Flexibilität aus. Diese Eigenschaft muss sich in einem angemessenen Fortschreibungszyklus des Verkehrsmanagementplanes wieder finden. Das oben genannte Pflichtenheft lädt zu kürzeren Anpassungsintervallen ein, dagegen ist die Überarbeitung eines umfangreichen Planwerks wesentlich aufwändiger und wird sicherlich nur in 4- bis 6-Jahres-Abständen erfolgen können. Denkbar ist auch eine Festlegung, dass eine dafür zuständige Dienststelle eine kontinuierliche Fortschreibung des Planes betreut. Bei der Verabredung des Überarbeitungsturnus spielt in jedem Fall auch die Wirkungskontrolle der (bereits umgesetzten) Maßnahmen eine Rolle. Ohne Ergebnisse aus der Wirkungskontrolle wird der Fortschreibung eines Verkehrsmanagementplanes die Zielgenauigkeit fehlen.

3.2. Ziele und Maßnahmen im Verkehrsmanagement:

Die Entscheidung über die zu verfolgenden Ziele und die Entwicklung der Maßnahmen sind zentrale Teile des Verkehrsmanagementplanes und sollen aus diesem Grund etwas genauer beleuchtet werden.

Mögliche Ober- und Unterziele sind:

- Erhöhung der Verkehrsqualität und allgemeine Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region
 - Verringerung der Behinderungen im MIV
 - kürzere Wartezeiten an den LSA
 - Verringerung des Parksuchverkehrs
 - Verringerung der durchschnittlichen Reisezeit
 - Verringerung der Beeinträchtigungen im ÖV
 - kürzere Wartezeiten an den Haltestellen
 - Reduktion von Verspätungen und Überfüllung im ÖV
 - Erhöhung des ÖV-Anteils, usw.
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmer und Kunden
 - Verringerung der volkswirtschaftlichen Kosten im MIV
 - Erhöhung des Besetzungsgrades im MIV
 - Reduzierung der Investitionskosten im MIV
 - Eingrenzung der Mobilitätskosten der Verkehrsteilnehmer
 - Senkung der betriebswirtschaftlichen Kosten im ÖV
 - Erhöhung des Auslastungsgrades im ÖV, usw.
- Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
 - Verringerung der Unfallhäufigkeit
 - Verringerung der Unfallschwere
 - Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus
 - Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten
 - Reduzierung des MIV in sensiblen Bereichen, usw.
- Verringerung der Umweltbeeinträchtigungen bzw. Reduktion verkehrsbedingter gesundheitlicher Belastungen und Einhaltung der rechtlich vorgegebenen Umweltstandards
 - Reduzierung des Energieverbrauchs
 - Verringerung der Lärmemissionen, Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte
 - Verringerung der Schadstoffemissionen, Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte
 - Reduzierung der versiegelten Verkehrsflächen
 - Verringerung der vom Verkehr verursachten Trennwirkungen
 - Verbesserung der Aufenthaltsfunktion, usw.

Die Unterziele sind weiter zu konkretisieren und individuell auf die lokale Problemsituation abgestimmt zu formulieren. Am Ende sollte eine klare Benennung der Ziele stehen, die mit Hilfe von Verkehrsmanagementmaßnahmen erreicht werden sollen. (An dieser Stelle sollte hinterfragt werden, ob sich die in der Mängelanalyse identifizierten Mängel mit Instrumenten des Verkehrsmanagements beheben lassen. Es wäre fatal, einen Verkehrsmanagementplan mit Problemen zu belasten, die mit Maßnahmen des Verkehrsmanagements nicht zu lösen sind. Gegebenenfalls sind hier noch einmal Korrekturen nötig.)

Der Zielformulierung folgt die Darstellung des Verbesserungspotentials. Auf diesen Schritt sollte viel Sorgfalt gelegt werden, denn der Gegenüberstellung von Ist- und Soll-Zustand folgt

die Festlegung der Handlungsfelder. Beides führt im nächsten Schritt zu den möglichen Verkehrsmanagementmaßnahmen und bildet darüber hinaus die Basis für die spätere Akzeptanz der Maßnahmen einschließlich der Beschlussfassung in den politischen Gremien.

Der folgende stichpunktartige Umriss der Maßnahmen des Verkehrsmanagements soll noch einmal unterstreichen, dass Verkehrsmanagement oft Maßnahmen beinhaltet, die keinen großen und kostspieligen gerätetechnischen Aufwand erfordern und vor allem schon heute als Einzelmaßnahmen Teil der täglichen Arbeit in Städten und Landkreisen sind.

- Es gibt
 - statische / dynamische Maßnahmen,
 - flächen- / netzbezogene Maßnahmen,
 - strecken- / knotenpunkt- / querschnittsbezogene Maßnahmen,
 - periodisch eingesetzte / dauerhaft wirksame / generell wirkende Maßnahmen,
 - verkehrsreduzierende / verkehrsverlagernde / verkehrslenkende Maßnahmen.
- Die zu betrachtenden Verkehrsmanagementmaßnahmen umfassen alle Verkehrszwecke, Verkehrsarten und –mittel. Zu berücksichtigen sind MIV, ÖV, Fußgänger- und Radverkehr.
- Maßnahmen können gebündelt werden und als auf einander abgestimmte und sich gegenseitig verstärkende und ergänzende Maßnahmen, das heißt, als „Strategie“ zur Behebung eines klar definierten Problems eingesetzt werden.
- Es gibt
 - Maßnahmen zur grundsätzlichen Optimierung des Verkehrsgeschehens,
 - prophylaktische Maßnahmen und
 - Maßnahmen, die im Falle einer konkreten Störung oder eines bestimmten Problems ergriffen werden, wobei hier noch zwischen planbaren, vorhersehbaren und nicht-vorhersehbaren Situationen unterschieden werden kann.
- Maßnahmen des Verkehrsmanagements können
 - ordnungspolitischer
 - technisch-betrieblicher
 - organisatorischer
 - informatorischer oder
 - finanzpolitischer Art sein.
- Beispiele für ordnungspolitische Maßnahmen:
 - Fahrverbot, Zufahrtsbeschränkungen, Einrichtung von sogenannten Umweltzonen
 - Einrichtung von Tempo 30 - Zonen
 - Stellplatzeinschränkungen
 - Bewohnerparken, usw.
- Beispiele für technisch-betriebliche Maßnahmen:
 - Aufbau von Leitzentralen bzw. Kopplung von Leitzentralen in einem Datenverbund
 - verkehrsabhängige LSA-Steuerung, ggf. Zufahrtsdosierung
 - Umleitung von Verkehrsströmen
 - Wechselwegweiser
 - ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen
 - Steuerung ÖV-Betrieb, Störfallmanagement
 - Anschlusssicherung im ÖV
 - Parkleitsystem, usw.
- Beispiele für organisatorische Maßnahmen:
 - Parkraummanagement
 - Baustellenmanagement

- integrierter Taktfahrplan
 - Logistikkonzepte
 - Vermittlung von Fahrgemeinschaften, usw.
- und:
- räumliche und betriebliche Kooperation der Verkehrsträger
 - Umverteilung der Aufgabenfelder und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung
 - dauerhafte Einrichtung eines verkehrskoordinatorischen Arbeitskreises, usw.
- Beispiele für informatorische Maßnahmen:
 - Angebote Radverkehr (z.B. Fahrradabstellanlagen,...)
 - Angebote für P+R
 - dynamische Fahrplaninformation
 - Routing
 - Mobilitätskonzepte, Mobilitätsberatung
 - Stau- und Störungsinformation, Verkehrsfunk, Meldungsmanagement
 - Veranstaltungsinformation, usw.
 - Beispiele für finanzpolitische Maßnahmen:
 - Parkgebühren
 - Stellplatzablösung
 - Maut
 - Kombiticket, Jobticket, usw.

Bei der Betrachtung der möglichen Maßnahmen oder Maßnahmenbündel wird deutlich, dass Maßnahmen widersprüchlich und konkurrierend sein können. So kann z.B. die Einrichtung einer Busspur zur Verlängerung der MIV-Wartezeiten an einer LSA führen. Oder: Restriktionen sollen die Anzahl der Pkw-Fahrten verringern, gleichzeitig durchgeführte Systemoptimierungen bewirken aber eine Attraktivitätssteigerung für die Autonutzung. Die Zielverträglichkeit der Maßnahmen ist immer wieder in den unterschiedlichen Bearbeitungsschritten zu überprüfen. Unverträglichkeiten, eventuelle Widersprüche oder mögliche und unerwünschte Sekundärwirkungen sollten frühzeitig aufgedeckt werden, denn sie spielen bei der Abwägung und Auswahl der Maßnahmen eine wichtige Rolle.

Verkehrsmanagementmaßnahmen wirken als

- Zwang (z.B. LSA-Steuerung, Fahrverbote,...)
- Anreiz (z.B. tarifarisches Maßnahmen, Fahrradabstellanlagen,...)
- Vorschlag (z.B. Routing, Parkleitsystem,...) oder als
- Information (z.B. dynamische Fahrgastinformation, Verkehrsfunk,...).

Maßnahmen im MIV sind vorrangig von Regeln und konkreten Vorschlägen geprägt, Maßnahmen im ÖV wirken eher durch allgemeine Information und Anreize und zielen auf Qualitätsverbesserungen.

Die möglicherweise in Frage kommenden Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit (auch im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen!) zu untersuchen. Es gibt jedoch darüber hinaus eine ganze Reihe weiterer Kriterien. Die insgesamt wichtigsten Prüfkriterien sind:

- Wirksamkeit der Maßnahme zu Behebung eines identifizierten Problems
- rechtliche Zulässigkeit der Maßnahme
- technische Umsetzbarkeit der Maßnahme
- organisatorische Umsetzbarkeit der Maßnahme
- erforderliche Abstimmungsverfahren
- Umsetzungszeitraum und Wirkungseintritt (kurz-, mittel- oder langfristig)
- Aufwand und Kosten / Finanzierbarkeit der Maßnahme
- Flexibilität der Maßnahme / Anpassungsfähigkeit und Nachhaltigkeit

Im engen Zusammenhang mit der Umsetzbarkeit der Maßnahme steht die Verantwortlichkeit. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt entweder bei

- den Gebietskörperschaften (z.B. Verkehrsführung, LSA-Steuerung,...),
- den ÖV-Betreibern (z.B. dynamische Fahrgastinformation, Anschlusssicherung,...),
- den Diensteanbietern bzw. der Herstellerindustrie (z.B. Routing, Verkehrsinformation,...) oder
- den Nutzern bzw. Verkehrsteilnehmern (z.B. Fahrgemeinschaften, Routing,...).

Daraus wird deutlich, dass sorgfältig geprüft werden muss, welche Institutionen, Organisationen, Firmen usw. bei der Erstellung des Verkehrsmanagementplanes einbezogen werden müssen. (siehe Abschnitt 3.3. „Projektorganisation“)

Nach den Überlegungen zu einer möglichen Gruppierung und Bündelung der Maßnahmen folgt die abschließende Auswahl. Für die Durchsetzung einer Maßnahme bzw. einer Maßnahmengruppe ist es sinnvoll, auch diese Schritte zu dokumentieren. Dann ist auch später jederzeit begründbar, warum es nicht mehr der Beliebigkeit unterliegt, einzelne Maßnahmen eines zusammengefassten Maßnahmenbündels tatsächlich zu realisieren oder deren Realisierung – aus welchen Gründen auch immer – auszusetzen.

Nach der Auswahl der Maßnahmen empfiehlt es sich, für jede Maßnahme Bewertungskriterien und/oder eine Messgröße für die Überprüfung der Wirksamkeit der (umgesetzten) Maßnahme festzulegen. In jedem Fall ist der Grad der im Verkehrsmanagementplan angestrebten Verbindlichkeit vorab zu definieren und es sind die Indikatoren zur Beschreibung der

- Qualität des Verkehrsablaufs,
- Verkehrssicherheit,
- verbesserten Sozial- und Aufenthaltsfunktion,
- Umweltwirkungen und der
- Kosten

festzulegen. Es soll nicht verschwiegen werden, dass sich die Diskussion möglicher Bewertungsverfahren noch in den Anfängen bewegt. Auf gesicherte Verfahren kann nur in Einzelfällen zurückgegriffen werden. Welche Kriterien bzw. Messgrößen hier sinnvoll sind, wird eng angelehnt an die örtliche Situation und an den ausgewählten Maßnahmenbündeln entschieden werden müssen. Der Verkehrsmanagementplan bietet aber in jedem Fall eine gute Möglichkeit, ein Qualitätsmanagement zu verankern. Diese Wirkungskontrolle dient zum einem der Bewertung der Umsetzungsqualität und dem Stellenwert der Maßnahme im Gesamtzusammenhang des Verkehrsmanagementplanes. Darüber hinaus bietet sie aber auch die Chance, noch einmal korrigierend in die Teile des Verkehrsmanagementplanes einzugreifen, die im Rahmen einer stufenweisen Umsetzung der Maßnahmen bislang noch nicht realisiert wurden. Gerade wenn man den Verkehrsmanagementplan in diesem Sinn als Ganzes betrachtet, ist die Bedeutung der Wirkungskontrolle nicht zu unterschätzen.

3.3. Projektorganisation:

Zu Beginn des Planungsprozesses sollten einige Festlegungen zur Projektorganisation getroffen werden:

- Auflistung der am Projekt beteiligten Ämter, Institutionen, Dienststellen, Organisationen usw.
- Aufbau einer Koordinierungsstelle und Beschreibung der Aufgaben der Koordinierungsstelle
- Einberufung der Lenkungs- und Arbeitskreise
- Umfang des Berichtswesen

Diese Festlegungen können im Protokoll einer „kick-off-Sitzung“ dokumentiert werden. Alternativ dazu kann es sich besonders für die Planung und Vorbereitung von größeren und komplexen Verkehrsmanagementplänen empfehlen, ein kurz gefasstes Projekthandbuch zu entwerfen. Das Protokoll bzw. das Regelwerk wird allen Partnern zur Verfügung gestellt und gilt dann für die Zeitdauer des Projektes als verabredete Grundlage.

Verkehrsmanagementmaßnahmen sind in der Regel zuständigkeitsübergreifend. Am Beginn der Projektarbeit muss die Festlegung der zu beteiligenden Partner stehen. Das sinnvolle Bestreben, den Kreis der Beteiligten möglichst überschaubar zu halten, darf keinesfalls dazu führen, dass einzelne Personen unberücksichtigt bleiben. Es ist eine grundsätzliche Entscheidung der Stadt oder des Landkreises, welche Aspekte der Verkehrsmanagementplan umfassen soll. Die Bandbreite reicht von einer Beschränkung auf einen Technik/Telematik-konzentrierten Ansatz über die Einbindung von Wirtschaftsverbänden bis hin zur Beteiligung von sozialen Institutionen. Ob und wie tief ein interdisziplinärer Ansatz greifen soll, ist möglichst frühzeitig am Projektstart zu entscheiden, denn daran richtet sich der Umfang der einzuladenden Ämter, Institutionen, Dienststellen usw. aus. Es empfiehlt sich, die Überlegungen zum Kreis der Beteiligten transparent zu gestalten und den Partnern die Möglichkeit zu geben, Wünsche zur Hinzuziehung weiterer Beteiligter frühzeitig zu äußern.

Ebenfalls zu Beginn der gemeinsamen Arbeit muss geklärt werden, wer die koordinierenden Aufgaben des Projektes übernimmt. Einige Stichpunkte zum Arbeitsumfang einer Koordinierungsstelle:

- fortlaufende und umfassende Geschäftsführung der Koordinierungsstelle
- bisherige Tätigkeiten und Planungsergebnisse zusammenführen
- Aufdecken von entgegenlaufenden Aktivitäten und Widersprüchen
- neue, bislang nicht erkannte oder aufgegriffene Arbeitsfelder identifizieren
- Nachfrage nach Aktualisierung der Planungen
- Ausrichtung der Planungen an die verabredeten Ziele bzw. an das Leitbild der Stadt bzw. des Landkreises
- rechtzeitig alle am Projekt Beteiligten einbinden
- Beachtung von Zuständigkeiten bzw. ggf. die verbindliche Regelung von Zuständigkeiten
- Förderung der Teamarbeit und der Gesprächsbereitschaft untereinander und Herbeiführung eines ganzheitlichen Planungsverständnisses
- Moderation und Interessensausgleich im Rahmen einer neutralen Moderation
- Dokumentation des Projektes in Form von Niederschriften und zusammenfassenden Berichten (s.u.)

Koordinierung sollte nicht bedeuten:

- Übernahme der (inhaltlichen) Bearbeitung und der Verantwortung

- Änderung der bisherigen Zuständigkeiten
- Übernahme der Planungs- und Umsetzungskosten

Die Koordinierungsstelle kann eine am Planungsprozess beteiligte Fachdienststelle sein, dazu kann eine bislang nicht beteiligte Dienststelle herangezogen werden oder man bedient sich externer Unterstützung. Die ivm GmbH ist bereit, für ihre Gesellschafter diese Unterstützungsarbeit zu leisten.

Je nachdem, wie interdisziplinär der Verkehrsmanagementplan aufgestellt werden soll, könnte sich zum Beispiel die Einberufung folgender Arbeitskreise anbieten:

- Datenmanagement (neue Technologien zur Datenerfassung, Fusion von Daten, Austausch von kompatiblen Daten, Kopplung von Leitzentralen in einem Datenverbund, usw.)
- Verkehrssteuerung (verkehrsabhängige Steuerung im Netz und an Knotenpunkten, anwenderfreundliche Steuerungsverfahren, softwaregestützte Strategiemanager, usw.)
- Verkehrsinformation
- ÖV (einschl. Taxiverkehr)
- Umwelt – Lärm – Luft / Maßnahmen zur Erfüllung der neuen EU-Richtlinien bzw. der nationalen Gesetzgebung
- Radverkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Innenstadt / Altstadt / Einkaufsviertel / Erlebnisviertel
- ruhender Verkehr
- Mobilitätsmanagement
- Infrastruktur
- Qualitätsbewertung / Qualitätssicherung
- Optimierung der Verwaltungsstruktur (effiziente Zuordnung der Aufgabenbereiche, dauerhafte Installation von Abstimmungskreisen, usw.)

Die Entscheidung, welche Arbeitskreise eingerichtet werden sollen, richtet sich vor allem nach der bestehenden Problemsituation. Das bedeutet, dass eine zumindest erste Analyse der „Mängel“ bereits erfolgt sein sollte. Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, welche Arbeitskreise bereits bestehen. Eingeübte Arbeitseinheiten sollen nicht aufgelöst werden, sondern an richtiger Stelle in den Bearbeitungsprozess integriert werden.

Lenkungskreise können drei verschiedene Funktionen wahrnehmen:

- Der Lenkungskreis gibt unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielsetzungen die Leitlinien des Verkehrsmanagementplanes vor und legt Zuständigkeiten fest.
- Entscheidungsträger kommen in regelmäßigen Abständen zusammen und entscheiden über die Ergebnisse, die in den Arbeitskreisen vorbereitet wurden.
- In einem Lenkungskreis sind die Institutionen vertreten, die Querschnittsaufgaben zu erfüllen haben und die in regelmäßigen Abständen zusammenfassend informiert werden sollten. Umgekehrt verfügen die Teilnehmer des Lenkungskreises über vielfältige Informationen, die in das Projekt eingespeist werden sollten.

Ob ein Lenkungskreis gebildet wird und welche Aufgaben dieser Lenkungskreis übernimmt, ist individuell für jedes Projekt zu entscheiden. Aber auch hier gilt, dass die Aufgabe und die Funktion des Lenkungskreises allen Projektbeteiligten bekannt sein sollten.

Darüber hinaus ist ganz besonders bei knappen oder schwierigen Mehrheitsverhältnissen die Einberufung eines interfraktionellen Arbeitskreises oder Beirates zu prüfen. Damit wird von Anfang an eine enge Verzahnung zwischen Politikebene und Verkehrsmanagementplan

sichergestellt und es kann frühzeitig die politische Beschlussfassung zum Verkehrsmanagementplan vorbereitet werden.

Ziel des Berichtswesens ist vor allem die Sicherstellung eines umfassenden und einheitlichen Informationsstandes von allen Beteiligten und deren Institutionen. Darüber hinaus wird die Verbindlichkeit von Absprachen und Beschlüssen erhöht. Außerdem kann durch das Berichtswesen die Rückkopplung von Arbeitsergebnissen zu anderen Beteiligten und Betroffenen unterstützt werden. Jede Besprechung zum Verkehrsmanagementplan sollte in einer Niederschrift festgehalten werden. Protokolle sind das einzige Mittel, Besprechungen und deren Ergebnisse auch noch Wochen nach der Besprechung für die Teilnehmer und für Dritte verfügbar zu machen. Ob diese Niederschriften in Textform oder tabellarisch gestaltet werden, ist nicht von grundsätzlicher Bedeutung. Wichtig ist, dass sie so verfasst werden, dass die Besprechungsergebnisse auch von Dritten, die bei dem Termin nicht anwesend waren, (z.B. politische Entscheidungsträger) nachvollzogen werden können. Ein Sitzungsprotokoll sollte innerhalb einer Woche nach dem Termin den Projektbeteiligten zur Verfügung gestellt werden.

Außerdem sollte in einem festgelegten Turnus ein zusammenfassender Bericht erstellt werden, der den (politischen) Entscheidungsträgern und allen Projektbeteiligten zugeleitet wird. Dieser Bericht sollte den Bearbeitungsstand des Verkehrsmanagementplanes widerspiegeln, das heißt, hier sollten auch mögliche Risiken und eventuell drohende Verzögerungen offen benannt werden.

4. Verkehrsmanagementplan – was danach?

Der Aufstellung des Planes sollte die Beschlussfassung in den politischen Gremien folgen. Dem Beschluss wiederum sollten sich schnellstmöglich die ersten Schritte zur Umsetzung anschließen. Es ist wichtig, dass der Verkehrsmanagementplan schnell das Stadium der Absichtserklärungen verlässt und die Maßnahmen öffentlichkeitswirksam umgesetzt werden.

Im vorangegangenen Kapitel wurde darauf hingewiesen, dass der zur Verfügung stehende finanzielle Rahmen bereits bei der Ausarbeitung der Maßnahmen berücksichtigt werden sollte. Das bedeutet umgekehrt, dass nach einem positiven Beschluss zum vorgelegten Verkehrsmanagementplan die erforderlichen Mittel zur Realisierung der Maßnahmen bereitgestellt werden sollten.

Für die schrittweise Umsetzung der im Verkehrsmanagementplan zusammengeführten Maßnahmen gibt es zwei mögliche Vorgehensweisen:

- räumliche Schwerpunktsetzung: Für eine bestimmte räumliche Einheit (Stadtteil, eine Kommune innerhalb des Landkreises, usw.) werden alle Maßnahmen umgesetzt.
- inhaltliche Schwerpunktsetzung: Bestimmte Verkehrsmanagementmaßnahmen werden im gesamten räumlichen Geltungsbereich des Verkehrsmanagementplanes umgesetzt.

In beiden Fällen sollte eine sorgfältige Evaluierung der Maßnahmen erfolgen und keinesfalls der Gesamtrahmen und mögliche Verfälschungen der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen außer Acht gelassen werden.

Es sollte in einer Vorher-Nachher-Untersuchung erfasst und dokumentiert werden, in welcher Weise die (umgesetzte) Maßnahme das Verkehrsgeschehen tatsächlich beeinflusst hat. Auf die Vorteile und die Notwendigkeit der Maßnahmenevaluierung wurde bereits im Abschnitt 3.2. „Ziele und Maßnahmen im Verkehrsmanagement“ hingewiesen. Sollte die erwartete Wirkung nicht oder nur unvollständig eintreten, können folgende Schritte unternommen werden:

- Überprüfung, ob die Maßnahme tatsächlich wie geplant umgesetzt wurde, bzw. ob Korrekturen erforderlich sind, die dann zur gewünschten Wirkung führen.
- Überprüfung der Wirkungszusammenhänge, das heißt, es ist zu prüfen, ob erst eine andere Maßnahme aus dem Verkehrsmanagementplan verwirklicht werden muss, damit die bereits umgesetzte Maßnahme zur vollen Wirkung kommt.
- Den unerwartet geringen Wirkungsgrad der umgesetzten Maßnahme zur Kenntnis nehmen und noch nicht realisierte Maßnahmen des Verkehrsmanagementplanes auf ihre Abhängigkeiten zu dieser nicht-erfolgreichen Maßnahme überprüfen.

Wie alle anderen Pläne hat auch der Verkehrsmanagementplan eine begrenzte Lebensdauer. Auch darauf wurde bereits hingewiesen. Wichtig ist, dass die einmal festgelegten Überarbeitungszyklen auch tatsächlich eingehalten werden. Ein Plan, der nicht fortgeschrieben wird, verliert seine Akzeptanz und die darin enthaltenen Verkehrsmanagementmaßnahmen werden nicht (mehr) umgesetzt.

In jedem Fall gilt, dass der Verkehrsmanagementplan kein abgeschlossenes Planwerk sein wird, sondern als Prozess zu verstehen ist, der immer wieder Weiterentwicklungen und Anpassungen an neue verkehrliche, gesellschaftspolitische, rechtliche und technische Gegebenheiten ermöglicht und erfordert.