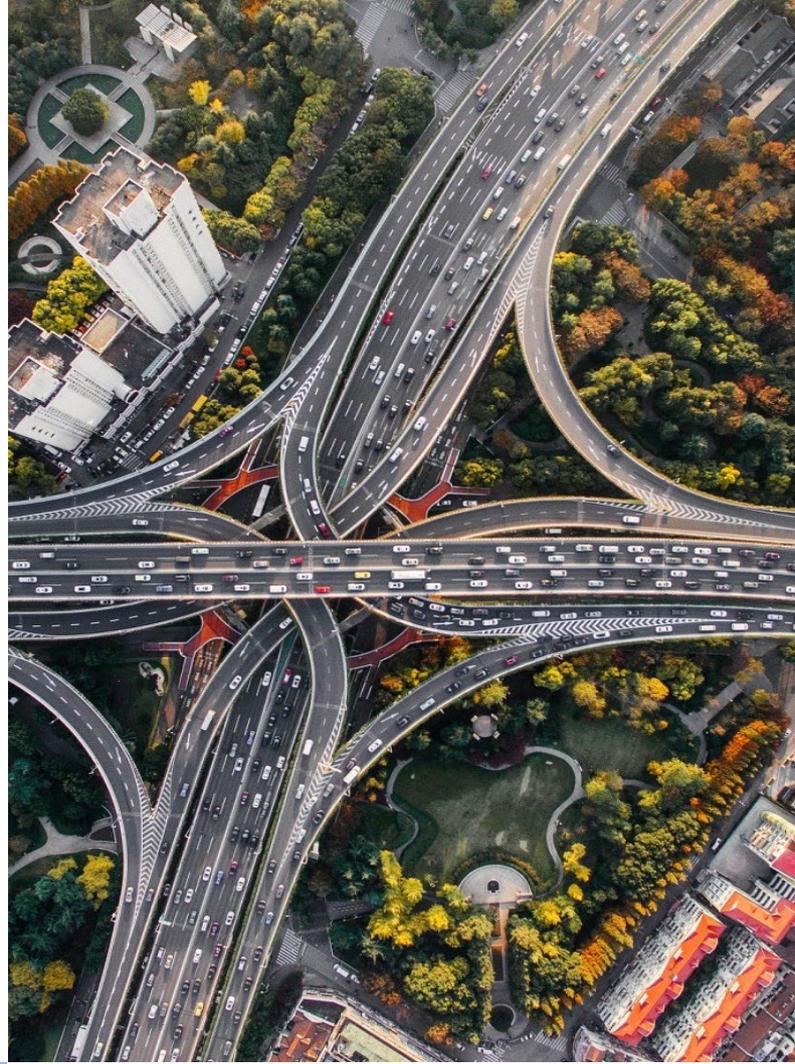


Der Untersuchungsansatz



Arbeitspapier Nr. 1
Christian Holz-Rau
Karsten Zimmermann



Wirksamkeit strategischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik – WIVER

Das Forschungsvorhaben wird durch das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert und kooperiert mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Bearbeitung:

Europäische Planungskulturen
Verkehrswesen & Verkehrsplanung

Fakultät Raumplanung
TU Dortmund

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau | christian.holz-rau@tu-dortmund.de

Verkehrswesen und Verkehrsplanung
Fakultät Raumplanung
TU Dortmund

Prof. Dr. Karsten Zimmermann | karsten.zimmermann@tu-dortmund.de

Europäische Planungskulturen
Fakultät Raumplanung
TU Dortmund

Dortmund, 2022

Titelbilder

Rechts oben: pixabay (<https://pixabay.com/id/photos/arsitektur-bangunan-mobil-kota-1837176/>)

Links unten: Uwe Grützner

Hinweis:

Zur Vereinfachung und zur besseren Lesbarkeit wurde, soweit nicht geschlechtsneutrale Formulierungen verwendet wurden, die männliche Schreibweise (z. B. Bürger, Mitarbeiter) gewählt. Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alle Aussagen dieses Berichtes für alle Geschlechter gelten.

Keywords

Mobilitätswende, Städtevergleich, Verkehrsplanung, Verkehrspolitik, Verkehrswende,

Abstract

Das Projekt WIVER untersucht die Erfolge und Misserfolge der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik anhand von neun Untersuchungsstädten und einer Gemeinde in Deutschland sowie von vier Städten aus dem europäischen Ausland. Der Beitrag formuliert die Untersuchungsfragen und gibt einen Überblick über den Untersuchungsansatz.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	2
2	Der Städtevergleich als Projektansatz	3
2.1	Untersuchungsstädte in Deutschland.....	3
2.2	Untersuchungsstädte im europäischen Ausland	6
3	Aufbau der Untersuchung.....	7
	Literatur	8

1 Einführung

Vor mehr als 30 Jahren erschien in Nordrhein-Westfalen der Runderlass „Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr“, in dem eine „enge Koordination von Städtebau und Verkehr auf der Grundlage integrierter örtlicher Planungen“ (MSWV 1988: 835) gefordert wurde. Dieser Runderlass formuliert die Prinzipien „eine[r] verbesserte[n] städtebauliche[n] Konzeption der kurzen Wege“ (Verkehrsvermeidung), der „städtebaulich bestgeeigneten Verteilung des notwendigen Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsarten“ (Verkehrsverlagerung) und der „umweltschonende[n] und sichere[n] Abwicklung des Kfz.-Verkehrs“ (verträgliche Abwicklung) (MSWV 1988: 835). Dabei gründet sich dieser Runderlass auf eine breite Diskussion, die seit den 1960er Jahren als Kritik am Leitbild der autogerechten Stadt geführt wurde (z. B. Nebelung 1961: 6 f.). In der Folge des Runderlasses finden sich diese Prinzipien in vielen strategischen Verkehrsplänen nordrhein-westfälischer Städte. Kürzere Wege, weniger Pkw- und Lkw-Verkehr, weniger Schadstoffe und Lärm, höhere Sicherheit durch andere Technik und Fahrweisen. Selbst der Begriff der Verkehrswende ist inzwischen fast 30 Jahre alt (Hesse 1993).

Deutliche Erfolge wurden in den letzten Jahrzehnten bei der Verkehrsabwicklung erzielt: Weniger Schadstoffe, weniger Verkehrstote und in Teilbereichen der Städte eine höhere Aufenthaltsqualität, allerdings bei steigendem Pkw- und Lkw-Verkehr, steigendem Energieverbrauch und auf unverträglich hohem Niveau stagnierende CO₂-Emissionen. Abweichend von dieser allgemeinen Entwicklung verweisen einzelne Städte auf die hohe Bedeutung des Radverkehrs, des Öffentlichen Verkehr (ÖV) oder der Multimodalität. Weitere aktuelle Stichpunkte sind in diesem Kontext alternative Antriebe, Peak-Car, Mobilität als Dienstleistung und Multimodalität – für die einen der Beginn der ersehnten Mobilitäts- und Verkehrswende, für die anderen eine übertriebene Hoffnung. Vor diesem Hintergrund stellt das Projekt WIVER folgende Fragen:

- Wie groß sind die Unterschiede in den Verkehrsstrukturen unterschiedlicher Städte?
- Wie wirksam sind dabei die Verkehrsplanung und die Verkehrspolitik?
- Sind die Ziele, Strategien, Instrumente und Verfahren angemessen?
- Welchen Beitrag können Städte und Gemeinden zu einer Mobilitäts- und Verkehrswende leisten?

Basierend auf diesen Fragestellungen untersuchen die Fachgebiete Verkehrswesen & Verkehrsplanung und Europäische Planungskulturen der TU Dortmund (Fakultät Raumplanung) die Praktiken der strategischen Verkehrsplanung in Städten und Gemeinden. Hierbei wird die kommunale Verkehrsentwicklung in den Kontext fachlicher Konzepte und politischer Prozesse gestellt. Geprüft werden folgende teils sich widersprechenden, teils sich ergänzenden Erklärungsmustern:

- Die Verkehrsplanung weiß längst, wie sich eine Verkehrswende auf kommunaler Ebene vollziehen lässt. Nur die Politik folgt dem Rat der Planung nicht.
- Die Wirkungsvermutungen der Verkehrsplanung sind viel zu optimistisch und nicht hinreichend wissenschaftlich fundiert.

- Die Empfehlungen der Verkehrsplanung sind politisch weder vermittelbar noch realisierbar.
- Die Empfehlungen der Verkehrsplanung scheitern aus anderen Gründen, z. B. aufgrund hemmender Verwaltungsstrukturen, fehlender Handlungsressourcen oder -kompetenzen.
- Im Kontext dieser Erklärungsmuster werden folgende Fragen gestellt:
- Lassen sich Veränderungen und Brüche in den rückblickend rekonstruierten Raum- und Verkehrsangeboten identifizieren, in denen sich eine veränderte Raum- und Verkehrsplanung und -politik ausdrücken?
- Welche Rolle spielen angebotsverbessernde und angebotseinschränkende Maßnahmen in der lokalen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik?
- Wurden die prognostizierten Wirkungen von Maßnahmen und Konzepten bei einer Umsetzung tatsächlich erreicht oder liegen ihnen systematische Fehleinschätzungen zur Wirksamkeit zu Grunde?

2 Der Städtevergleich als Projektansatz

Im Zentrum der Untersuchung steht der Vergleich von Städten, zehn Städte aus Deutschland und vier Städte aus dem europäischen Ausland. Die Auswahl der Untersuchungsstädte erfolgte auf Basis eines Aufrufs über die Homepage Zukunft Mobilität, gute Beispiele der kommunalen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik zu benennen, sowie einer Abstimmung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW über ergänzende Referenzstädte. Die Beispiele sollten unterschiedliche Ansätze der kommunalen Verkehrsplanung repräsentieren und eine weite Spanne der Gemeindegröße abbilden.

2.1 Untersuchungsstädte in Deutschland

Die meisten der ausgewählten Städte gelten als gute Beispiele kommunaler Verkehrsplanung. Hinzu kommen Referenzkommunen aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW. Diese zeichnen sich durch verkehrspolitische Ambitionen aus, stehen aber im Vergleich zu den etablierten Beispielen eher am Anfang eines solchen Prozesses. Die Millionenstädte in Deutschland wurden vorweg ausgeschlossen. Ausgewählt wurden und der Beteiligung zugestimmt haben:

Dortmund (587.000 EW) liegt am östlichen Rand des Ruhrgebiets. Dortmund ist seit 2007 Mitglied der AGFS (AGFS e.V. 2020) sowie seit 2016 Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (Land NRW 2016). Bereits im Masterplan Mobilität 2004 wird das Ziel, den Radverkehr zu fördern, formuliert (Stadt Dortmund 2004). Die Zielrichtung wird im laufenden Planungsprozess beibehalten (Planersocietät, ef.RUHR GmbH 2018; Stadt Dortmund 2019). Im Fahrradklimatest befindet sich die Stadt Dortmund mit Ausnahme des Jahres 2012 in der schlecht bewerteten Hälfte der Städte über 500.000 EW (ADFC 2014, 2016, 2018). Dadurch das die angrenzende Stadt Lünen ebenfalls eine Untersuchungsstadt ist, bietet sich die Chance, regionale Verflechtungen und Kooperationen eingehender zu untersuchen (s.u.).

Bonn (325.000 EW) liegt am Rhein südlich von Köln. Die Stadt ist seit 1995 Mitglied der AGFS (AGFS e.V. 2020) und seit der Gründung, 2016, auch Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (Land NRW 2016). In der Stadt Bonn drohen aufgrund von hohen NO₂-Werten (starke

Belastungen aus der Rhein-Schifffahrt) Diesel-Fahrverbote (Verwaltungsgericht Köln 2018; Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen 2020). Als Modellstadt zur Luftreinhaltung bemüht sich die Stadt um die Förderung des Umweltverbundes durch neue Tarifangebote, Angebotsverbesserungen im ÖPNV und durch Projekte des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Franz 2018). Die Platzierungen der Stadt im Fahrradklimatest variieren über die Jahre. Im Jahr 2018 liegt Bonn auf dem Rang 18 von 25 Städten zwischen 200.000 und 500.000 EW. (ADFC 2014, 2016, 2018). Ergänzend wurde die angrenzende Gemeinde Alfter einbezogen (s.u.).

Münster (314.000 EW) ist das Oberzentrum des Münsterlandes war 1993 eines der Gründungsmitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS e.V. 2020). Die Stadt Münster wird deutschlandweit und international als *die* Fahrradstadt in Deutschland wahrgenommen (z. B. Difu 2012: 1). Das Fahrrad spielt seit Jahrzehnten eine besondere Rolle im städtischen Verkehr mit immer weiter steigendem Aufkommen (Güttler, Böhme, Oellers et al. 2009: 14). Gleichzeitig ist die Stadt Münster die größte deutsche Stadt ohne Straßenbahn. Im Fahrradklimatest lag Münster bis 2016 auf Rang 1, 2018 auf Rang 2 von 25 Städten zwischen 200.000 und 500.000 EW (ADFC 2014, 2016, 2018).

Karlsruhe (313.000 EW) liegt nahe der französischen Grenze in Baden-Württemberg. Die Stadt Karlsruhe war 1992 die erste deutsche Stadt, die Zweisystem-Stadtbahnwagen auf Eisenbahngleisen in die Region geführt hat (Karlsruher Modell) (Allgeier 2013: 497). Sie ist damit Ausgangspunkt einer weitreichenden regionalen ÖPNV-Entwicklung. Zusätzlich hat sich die Stadt seit 2005 intensiv der Radverkehrsförderung zugewandt. 2018 verdrängte Karlsruhe im Fahrradklimatest die Fahrradstadt Münster vom ersten Rang (von 25 Städten zwischen 200.000 und 500.000 EW) (ADFC 2018).

Freiburg im Breisgau (230.000 EW) ist eine kreisfreie Stadt in Baden-Württemberg am Westrand des Schwarzwalds, in direkter Nachbarschaft zu Frankreich. Die Stadt gilt seit Langem als gutes Beispiel einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsplanung und ihrer Integration in die Stadtentwicklung (Buehler, Pucher 2011: 5556). Die Stadt Freiburg i. B. wurde hierfür vielfach ausgezeichnet; so z.B. als „Paradebeispiel für nachhaltige Mobilität“ in Deutschland 2017 (Greenpeace-Städteranking), Deutschlands nachhaltigste Großstadt 2012 (Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis) oder als Fahrradfreundliche Stadt 2011 und 2017 (Land Baden-Württemberg) (urbanista 2017; Allianz Umweltstiftung 2017; Staatsministerium Baden-Württemberg 2019). Im Fahrradklimatest belegt Freiburg im Jahr 2012 den zweiten Platz und in den drei drauf folgenden Tests den dritten Rang der 25 Städte mit 200.000 bis 500.000 Einwohnern (ADFC 2012, 2014, 2016, 2018). Außerdem liegen für Freiburg i. B. weit zurückreichende Studien (z.B. Apel, Pharoah 1995, Bratzel 1999) vor, so dass sich dort der Untersuchungszeitraum teils bis in die 1980er Jahre ausdehnen lässt.

Leverkusen (164.000 EW) liegt zwischen Köln (im Süden) und Düsseldorf (im Norden). Wie Bonn ist Leverkusen Mitglied der AGFS (seit 1995) (AGFS e.V. 2020) und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (seit 2016) (Land NRW 2016). Die wachsende Stadt, die in den 1960er und 1970er Jahren zur autogerechten Stadt entwickelt wurde, hat nach eigener Einschätzung inzwischen die kapazitiven Grenzen der MIV-Infrastruktur erreicht und strebt mit dem in Aufstellung befindlichen Mobilitätskonzept 2030+ eine bedarfsgerechte, bezahlbare und

nachhaltige Infrastruktur- und Verkehrsentwicklung an (Planersocietät 2019). Die Ergebnisse des Fahrradklimatests für die Stadt Leverkusen variieren im Mittelfeld, im aktuellen ADFC-Fahradklimatest (2018) belegt Leverkusen Rang 21 von 41 Städten zwischen 100.000 und 200.000 EW (ADFC 2014, 2016, 2018).

Darmstadt (159.000 EW) liegt in Hessen, südlich von Frankfurt a. M., ist das südliche Oberzentrum der Metropolregion Rhein-Main (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020b) und bezeichnet sich als Wissenschaftsstadt. Die Verkehrssituation ist geprägt durch überregionalen Durchgangsverkehr (Odenwald – A5). Dies führte unter anderem zur Planung der Nordostumgehung. Ihre Realisierung wurde in Folge eines Bürgerentscheids verhindert, wenngleich dieser am Quorum scheiterte (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020a). Ebenfalls scheiterte ein Radentscheid aufgrund von Mängeln beim Kostendeckungsvorschlag im Jahr 2018. Aber auch dieser hatte Auswirkungen auf die Verkehrsplanung und führte zu zusätzlichen Investitionen im Radverkehr (4 Mio. € jährlich, mindestens vier Jahre lang) und zur Anstellung vier weiterer Radverkehrsplaner (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018; Radentscheid Darmstadt 2020).

Lünen (86.000 EW) liegt nördlich von Dortmund und ist die größte Stadt im Kreis Unna. Als Gründungsmitglied (1993) der AGFS war die Stadt Lünen zwischenzeitlich ausgeschieden, ist aber seit 2009 erneut Mitglied (Jürgen Heidenreich 2016; AGFS e.V. 2020). Ein Jahr später trat auch der Kreis Unna der AGFS bei (AGFS e.V. 2020). Im Jahr 2019 hat die Stadt die Kooperationsvereinbarung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW unterzeichnet (Pressestelle Stadt Lünen 2019). Schon in den 1990er Jahren hat die Stadt Lünen die damaligen Bedingungen für den Radverkehr verbessert (Winning, Streichert, Brög 1990; Kaulen 2012: 22). Viele der damals innovativen Maßnahmen entsprechen allerdings den aktuellen Ansprüchen nicht mehr. Dies spiegelt sich auch im Fahrradklimatest wider. 2018 belegte die Stadt Lünen einen mittleren Rang (45 von 106 Städten zwischen 50.000 und 100.000 EW) (ADFC 2018).

Bocholt (71.000 EW) liegt nördlich des Ruhrgebiets und ist die größte Stadt im Kreis Borken. Zwar wurde sie im Zuge der Befragung nicht von den Teilnehmenden als gutes Beispiel nachhaltiger Verkehrsplanung und -politik aufgeführt, allerdings besetzt die Stadt im ADFC-Fahradklimatest seit 2003 den 1. Platz in der Gruppe der Städte zwischen 50.000 und 100.000 EW (ADFC 2003, 2005, 2012, 2014, 2016, 2018). Sowohl die Stadt als auch der Kreis sind seit 2009 Mitglieder der AGFS (AGFS e.V. 2020). Seit dem Jahr 2019 ist Bocholt ebenfalls Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW (Stadt Bocholt 2019).

Alfter (24.000 EW) grenzt im Osten an die Stadt Bonn und gehört zum Rhein-Sieg-Kreis, der seit 2017 Mitglied der AGFS ist (AGFS e.V. 2020). Die Gemeinde selbst ist im Jahr 2016 dem Zukunftsnetz Mobilität NRW beigetreten (Land NRW 2016). Im Fahrradklimatest hat sich die Platzierung der Gemeinde Alfter seit der ersten Teilnahme im Jahr 2014 leicht verbessert, so dass Alfter 2018 Rang 225 von 311 der Städte und Gemeinden zwischen 20.000 und 50.000 EW besetzte (ADFC 2014, 2016, 2018). Alfter verfügt als kreisangehörige Gemeinde über keine eigene Verkehrsplanung, hat aber mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW ein Mobilitätsmanagementkonzept entwickelt (Planersocietät 2018).

2.2 Untersuchungsstädte im europäischen Ausland

Die zehn näher untersuchten deutschen Kommunen werden durch vier Städte aus dem europäischen Ausland ergänzt, die als Vorreiter für eine nachhaltige Verkehrsplanung gelten. Mit ihnen verschaffen wir uns einen Überblick über Möglichkeiten und Herangehensweisen einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Auch im europäischen Ausland gibt es eine Vielzahl von Städten, deren Verkehrsplanung als vorbildlich gilt. Auf einen Aufruf auf der Homepage Zukunft Mobilität gingen Hinweise auf 49 Städte ein. Unter den Städten mit den häufigsten Nennungen wurden Städte mit speziellen Verwaltungsstrukturen wie London oder Paris sowie Sonderverkehrsarten und -angeboten aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Weitere Ausschlussgründe waren sprachliche Barrieren sowie eine mangelhafte Quellenlage und Datenverfügbarkeit. Folgende Städte wurden ausgewählt:

Wien (1.868.000 EW) ist die Bundeshauptstadt der Republik Österreich und liegt im Osten des Landes. Die Stadt verfolgt seit den 1970er Jahren eine ganzheitliche Verkehrspolitik und -strategie (Pirhofer, Stimmer 2007). Neben der konsequenten Förderung und dem Ausbau des ÖPNV sowie des Fußverkehrs werden auch Verknüpfungen mit der Stadtentwicklung gesucht und entwickelt (Pirhofer, Stimmer 2007). Ein wichtiges Element ist die Parkraumbewirtschaftung, die seit 1993 systematisch ausgeweitet mittlerweile nahezu das gesamte Stadtgebiet abdeckt (Knoflacher 2017).

Zürich (415.000 EW) ist die bevölkerungsreichste Stadt der Schweiz und Hauptort des Kantons Zürich (Bundesamt für Statistik 2019b). Die Stadt ist international für ihr sehr gutes öffentliches Verkehrsangebot und -netz sowie die Fußverkehrsförderung bekannt (Petersen, Schallaböck 1995; Haefeli 2008). Die Züricher Verkehrspolitik wird intensiv durch Referenden geprägt und unterliegt einer fortwährenden demokratischen Legitimation (Haefeli 2008). Ein Großteil der Wohngebiete ist verkehrsberuhigt. Verkehrsplanung und -politik umfassen konsequent push- und pull-Maßnahmen. Die Schwächen in der Radverkehrsinfrastruktur sollen in den kommenden Jahren konsequent beseitigt werden. Die notwendigen Investivmittel wurden dafür bereitgestellt (Stadtrat der Stadt Zürich 2018).

Utrecht (352.000 EW) ist die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und liegt in der Mitte der Niederlande. Die Stadt ist ein wichtiger Verkehrsknoten des niederländischen Autobahn- und Schienennetzes. Sie verfolgt seit den 1990er Jahren eine konsequente und umfassende Förderstrategie des Radverkehrs. Autogerechte Strukturen in Innenstadtnähe werden zurückgebaut und hochwertige öffentliche Räume entwickelt (Oldenziel, Emanuel, La Bruheze et al. 2016). Räumliche Veränderungen werden durch Preissignale, wie steigende Parkgebühren, unterstützt (Gemeente Utrecht 2020a). Neben der Radverkehrsförderung ist ein verstärkter Ausbau des öffentlichen Verkehrs, aber auch des Autobahnnetzes, zu beobachten (Schwandl 2007).

Houten (49.911 EW) ist eine Planstadt der 1980er Jahre in den Niederlanden, die südöstlich an Utrecht anschließt (Maas 2012; Cammen, Klerk 2012), sodass auch die regionale Verkehrspolitik bzw. -planung im Rahmen des Projektes untersucht werden kann. Houten ist in ihrer Grundstruktur fahrrad- und fußgängerfreundlich angelegt (Magdelyns 2018). Während Fußgänger und Radfahrer direkte, geradlinige Verbindungen zwischen den

einzelnen Stadtquartieren sowie in und aus dem Zentrum nutzen können, kann der Kfz-Verkehr Ziele außerhalb des jeweiligen Quartiers nur über eine Ringstraße erreichen. Dieser zusätzliche zeitliche und räumliche Widerstand soll insbesondere die Nutzung des Pkw innerhalb des Gemeindegebiets unattraktiver machen (Reijndorp, van Amsterdam 2012). Das Zentrum ist ebenso wie die einzelnen Wohngebiete verkehrsberuhigt. Die Stadt wurde 2008 und 2018 als *Fietsstad* (Fahrradstadt) ausgezeichnet (Fietsersbond 2008, 2018; van Kleef, te Lintelo, Wagenbuur 2018).

3 Aufbau der Untersuchung

Das transdisziplinäre Forschungsdesign verknüpft ingenieurwissenschaftliche und politikwissenschaftliche Perspektiven mit den Erfahrungen der Praxis. Dies spiegelt sich auch in den fünf Arbeitspaketen (AP) des Projekts wider (siehe Abbildung 1).

Das erste Arbeitspaket bildet den Grundstein für die weitere Arbeit. Neben der Auswahl der Untersuchungsstädte für die drei Städtekategorien, werden Indikatoren für die Bewertung entwickelt. Diese umfassen Indikatoren der Verkehrsnachfrage (z.B. Tagesdistanzen pro Person nach Verkehrsmitteln auf Basis der MiD 2017, Ein- und Auspendlerraten im Berufsverkehr), der Belastung durch Verkehr (z.B. Anzahl der Verkehrstoten pro Jahr und 100.000 Einwohner) und des Verkehrsangebots (z.B. Lücken in der Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen je km Netzlänge).

Abbildung 1: Arbeitspakete des Forschungsprojektes WIVER



Quelle: eigene Darstellung

Die Arbeitspakete zwei und drei bilden den überwiegend ingenieurwissenschaftlichen Projektteil - die Entwicklung des Verkehrsangebotes (AP 2) und der Verkehrsnachfrage (AP 3) anhand des Indikatoren-Satzes. Der Untersuchung liegen unter anderem Daten aus Verkehrsbefragungen (z.B. MiD 2017, ADFC-Fahrradklima-Test), Zähl- und Unfalldaten

zugrunde. Diese Daten werden durch eigene Erhebungen (z.B. Analyse von Luftbildern, Reisezeiten, Vor-Ort-Erhebungen) ergänzt. Diese Arbeitspakete analysieren Stand und Entwicklungen sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede im Verkehrssektor in und zwischen den Städten.

Das vierte Arbeitspaket legt den Fokus auf die politikwissenschaftliche Betrachtung. Mittels einer Sequenzanalyse werden die verkehrspolitischen Prozesse der deutschen Beispielstädte in den letzten zehn bis fünfzehn Jahre untersucht und in einzelne Bausteine aufgebrochen. Besondere oder wichtig erscheinende Bausteine werden detaillierter betrachtet. Die internationalen Beispielstädte werden aufgrund der unterschiedlichen (kommunal-) politischen Rahmenbedingungen hier nur am Rande betrachtet. Basierend auf den Analyseergebnissen können Gemeinsamkeiten und Unterschiede von verkehrspolitischen Prozessen vor allem der nationalen Beispielstädte identifiziert werden.

Im letzten Arbeitspaket werden die beiden (ingenieur- und politikwissenschaftlichen) Perspektiven miteinander verknüpft sowie gemeinsam mit der Praxis reflektiert. Mit Hilfe einer Implementationsstudie werden Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für eine nachhaltige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik identifiziert. Dabei werden auch die obengenannten Erklärungsmuster zur Vereinbarkeit von Verkehrsplanung und Verkehrspolitik berücksichtigt.

Das Projekt soll einen Beitrag zu einer evidenzbasierten Verkehrsplanung und –politik leisten. Mit dem kritischen Blick zurück gilt es, zwischen erfolgreicheren und weniger erfolgreichen Strategien und Konzepten der Verkehrsplanung und –politik auf kommunaler Ebene zu unterscheiden, den Blick für die Möglichkeiten, aber auch auf die Grenzen kommunaler Verkehrsplanung und –politik zu schärfen. Die abschließenden Empfehlungen für erfolgsversprechende Konzepte und Prozesse einer nachhaltigen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik betrachten die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit von Maßnahmen und Konzepten, die Verwaltungsabläufe sowie die Einbindung von zivilgesellschaftlichen Akteuren und Kommunikationsstrategien.

Das vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen geförderte und mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW kooperierende Projekt startete im März 2019 und hat eine Laufzeit von drei Jahren.

Literatur

ADFC (2003): Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2003 (30.03.2020).

ADFC (2005): ADFC-Fahrradklimatest 2005 (30.03.2020).

ADFC (2012): ADFC-Fahrradklima-Test 2012. Ergebnistabelle. http://www.adfc-dachau.de/wp-content/uploads/2016/05/ADFC-Fahrradklima-Test_2012_Ergebnistabelle_Gesamt.pdf (28.02.2020).

ADFC (2014): ADFC-Fahrradklima-Test 2014. Ergebnistabelle. <https://www.fahrradklima-test.de/weitere-ergebnisse-2014> (28.02.2020).

ADFC (2016): ADFC-Fahrradklimatest. Ergebnistabelle 2016. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Fahrradklimatest/Download/2016/ADFC-FKT_2016_Ergebnistabelle_Stadtgroessenklassen.pdf (02.03.2020).

ADFC (2018): ADFC-Fahrradklimatest. Ergebnistabelle 2018. <https://www.fahrradklima-test.de/karte> (02.03.2020).

AGFS e.V. (2020): Unsere Mitglieder. <https://www.agfs-nrw.de/agfs-partner/unsere-mitglieder> (28.02.2020).

Allgeier, J. (2013): Die Entstehung des Karlsruher Stadtbahnsystems 1957 bis 2004. Dissertation, KIT.

- Allianz Umweltstiftung (2017): Deutscher Nachhaltigkeitspreis für Städte und Gemeinden. Die Preisträger 2012 bis 2016. Ein Wettbewerb der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreise e.V. in Kooperation mit der Allianz Umweltstiftung. Berlin.
- Apel, D.; Pharoah, T. (1995): Transport concepts in European cities. Aldershot. = Avebury studies in green research.
- Bratzel, S. (1999): Erfolgsbedingungen umweltorientierter Verkehrspolitik in Städten. Analysen zum Policy - Wandel in den "relativen Erfolgsfällen" Amsterdam, Groningen, Zürich und Freiburg (i. Brg.). Basel. = Stadtforschung aktuell, 78.
- Buehler, R.; Pucher, J. (2011): Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital. In: International Journal of Sustainable Transportation 5, 1, 43–70. doi: 10.1080/15568311003650531.
- Bundesamt für Statistik (2019): Ständige Wohnbevölkerung nach Alter, Kanton, Bezirk und Gemeinde, 2010-2018. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung/bevoelkerung.assetdetail.9635941.html> (09.01.2020).
- Cammen, H. van der; Klerk, L. de (2012): The selfmade land. Culture and evolution of urban and regional planning in the Netherlands. Houten.
- Difu (2012): Fahrradnutzung im Städtevergleich. Berlin. = Forschung Radverkehr - Analyse.
- Fietsersbond (2008): Gemeente Houten Fietsstad 2008. <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/gemeente-houten-fietsstad-2008/> (09.01.2020).
- Fietsersbond (2018): Houten verkozen tot Fietsstad 2018. <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/houten-verkozen-fietsstad-2018/> (09.01.2020).
- Franz, R. (2018): So will Bonn Modellstadt für saubere Luft werden. In: General-Anzeiger, Nr. 2018 vom 28.09.2018.
- Gemeente Utrecht (2020a): Parkeerkosten. Tarieven straatparkeren 2020. <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/kosten/> (09.01.2020).
- Güttler, M.; Böhme, S.; Oellers, F.W.; Kutschera, U. (2009): Fahrradhauptstadt Münster. Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen.
- Haefeli, U. (2008): Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950 – 1990. Stuttgart.
- Heidenreich, Jürgen (2016): 25 Jahre ADFC in Lünen. In: FahrRad ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna, 23–27 van Kleef, J.; te Lintelo, M.; Wagenbuur, M. (2018): Juryrapport Fietsstad 2018. Het belang van data.
- Hesse, Marcus (1993): Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region. Marburg.
- Knoflacher, H. (2017): Verkehr ist kein Schicksal. Der öffentliche Verkehr in Wien. Wien.
- Land NRW (2016): Zukunftsnetz Mobilität NRW. Bezahlbare, sichere und effiziente Mobilität: 57 Kommunen machen beim "Zukunftsnetz Mobilität NRW" des Landes mit. <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/bezahlbare-sichere-und-effiziente-mobilitaet-57-kommunen-machen-beim-zukunftsnetz> (28.02.2020).
- Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (2020): Luftreinhalteplan Bonn: Beteiligte schließen Vergleich.
- Petersen, R.; Schallaböck, K.O. (1995): Mobilität für morgen. Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Basel, s.l.
- Planersocietät; ef.RUHR GmbH (2018): Green City Plan. Nachhaltige Mobilität für die Stadt. Dortmund.
- Maas, T. (2012): 35 iconen van ruimtelijke ordening in Nederland. Den Hague.
- Magdelyns, F. (2018): De ontwerper van Houten. <https://houtensnieuws.nl/lokaal/de-ontwerper-van-houten-493722> (09.01.2020).
- MSWV – Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (1988): Runderlass des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr. In: Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen 41 (41), 835-837.
- Nebelung, H. (1961): Das Für und Wider einer unterirdischen Schnellbahnverbindung im Ruhrgebiet. Wissenschaftlicher Verein für Verkehrswesen e. V. in Essen. Bezirksvereinigung Rhein-Ruhr der DVWG. Vortrag in der Sitzung am 23. März 1961, Heft 70. Essen.
- Pressestelle Stadt Lünen (2019): Stadt Lünen wird Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. https://www.luenen.de/aktuelles/detailansicht/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=600&tx_news_pi1%5Bcontrol

- er%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=0acb2b4e14dbc24593acab2c736c2a82 (02.03.2020).
- Oldenziel, R.; Emanuel, M.; La Bruheze, A. de; Veraart, F. (2016): Cycling cities. The European experience; hundred years of policy and practice. Eindhoven.
- Pirhofer, G.; Stimmer, K. (2007): Pläne für Wien - Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung 1945 bis 2005. Wien.
- Planersocietät (2019): Das Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+. <https://www.mobil-lev.de/mobilitaetskonzept-2030/anlass-und-inhalte/> (22.10.2019).
- Radentscheid Darmstadt (2020): FAQ. Was ist bisher passiert? <https://radentscheid-darmstadt.de/faq/> (26.02.2020).
- Reijndorp, A.; van Amsterdam, H. (2012): Nieuwe steden in de Randstad. Verstedelijking en suburbaniteit. Den Haag.
- Schwandl, R. (2007): Metros in Holland. Amsterdam, Utrecht, Den Haag & Rotterdam; U-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen in den Niederlanden; Underground, Light Rail & Tram Networks in the Netherlands. = U-Bahnen in Europa.
- Staatsministerium Baden-Württemberg (2019): Weitere "Fahrradfreundliche Kommunen" ausgezeichnet. <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/weitere-fahrradfreundliche-kommunen-ausgezeichnet/> (02.03.2020).
- Stadt Bocholt (2019): Bocholt ist jetzt Mitglied im "Zukunftsnetz Mobilität NRW". Mitgliedsurkunde in Düsseldorf verliehen. https://www.bocholt.de/rathaus/nachrichten/artikel/bocholt-ist-jetzt-mitglied-im-zukunftsnetz-mobilitaet-nrw/?type=98&cHash=7cbe50c7167aec2c368814a3d7f517da&print=1&no_cache=1 (03.03.2020).
- Stadt Dortmund (2004): Masterplan Mobilität. Dortmund 2004. = Dortmunder Berichte.
- Stadt Dortmund (2019): Masterplan Mobilität 2030+. Aufbau des Masterplans Mobilität.
- Stadtrat der Stadt Zürich (2018): Tiefbauamt, Rahmenkredit Velo, Bericht über das «Bauprogramm Velo» für die Jahre 2018 – 2020 zu den kommunalen Veloinfrastrukturen. https://www.gemeinderat-zuerich.ch/Geschaefte/detailansicht-geschaeft/Dokument/8b92989e-e83e-4b6f-81b9-01e8edfa4cef/2014_0087.pdf (09.01.2020).
- urbanista (2017): Städteranking zur nachhaltigen Mobilität. Hamburg.
- Verwaltungsgericht Köln (2018): Bonn: Streckenbezogene Fahrverbote ab April 2019.
- Winning, H.-H.; Streichert, E.; Brög, W. (1990): Verkehrsentwicklungsplanung Lünen. Kurzfassung des Teils Planung. Bochum.
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2018): Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Radentscheid. Magistratsvorlage vom: 19.06.2018. file:///C:/Users/smiswach/Downloads/2018-06-27_Mag_Top236_Beschluss_oeff.pdf (26.02.2020).
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020a): Nordostumgehung (NOU). <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/nordostumgehung-nou> 26.02.2020).
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020b): Stadtporträt. Von der Residenz zur Wissenschafts- und Kulturstadt. <https://www.darmstadt.de/standort/stadtportraet> (26.02.2020)

Forschungsprojekt „Wirksamkeit strategischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik“



Verkehrswesen & Verkehrsplanung



Europäische Planungskulturen

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau

christian.holz-rau@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-2270

Prof. Dr. Joachim Scheiner

joachim.scheiner@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-4822

Prof. Dr. Karsten Zimmermann

karsten.zimmermann@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-2426

Isabelle Wachter, M. Sc.

isabelle.wachter@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-4150

Oliver Huber, M. Sc.

oliver.huber@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-6932

Dr. Patricia Feiertag

patricia.feiertag@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-2401

Martin Randelhoff, M. Sc.

martin.randelhoff@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-2298

Laura Wächter, M. Sc.

laura.waechter@tu-dortmund.de
Tel. 0231-755-2478