

WIVER - Wirksamkeit der integrierten
Verkehrsentwicklungsplanung
(gefördert durch das Land NRW FöRi MM 25-18)

Ausgewählte Projektergebnisse
Teil 1: Mobilitäts- und Verkehrsanalysen

Karsten Zimmermann, Christian Holz-Rau

Isabelle Wachter, Laura Wächter, Martin Randelhoff,
Oliver Huber, Patricia Feiertag

- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse
- Quellen und Verweise

- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse

Mobilitäts- und Verkehrswende mehr als Klimaschutz

Überschätzter Klimaschutzbeitrag von Kommunen

Klimaschutz im Verkehr vorrangig eine Aufgabe des Bundes

Erreichbarkeit sichern und verbessern

Schutzinteressen im Verkehr und in anderen Bereiche

Verkehrsvermeidung

Verkehrsverlagerung

Verträglichere Abwicklung

- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse

Größenklasse (Einwohner)	Vorreiter	Referenzstädte/ Nachzügler
500.000	(Wien)	Dortmund
300.000 – 500.000	Münster, Karlsruhe (Zürich, Utrecht)	Bonn
100.000 – 300.000	Freiburg i.B., 	Leverkusen, Darmstadt
50.000 – 100.000	Bocholt (Houten)	Lünen
20.000 – 50.000		Alfter

- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse

Städtevergleich Verkehrsnachfrage

Deutliche Unterschiede in der privaten Motorisierung

Deutliche Unterschiede der Wegehäufigkeiten nach Verkehrsmitteln

Geringere Unterschiede in den Distanzen nach Verkehrsmitteln

Zunehmender Abstand zwischen Stadt und Umland

Zunehmender Abstand zwischen Guten Beispielen und Nachzüglern (Sonderfall Darmstadt)

- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse

Städtevergleich Verkehrssicherheit

Deutliche Unterschiede zwischen Städten

Besonders starke Unterschiede bei Unfällen im Radverkehr

Starke Unterschiede auch zwischen Städten ähnlicher Fahrradnutzung (Heidelberg geringe Unfallraten, Freiburg und Münster hohe Unfallraten)

Zunehmende Bedeutung der Radverkehrsunfälle

- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse

„Durch eine Steigerung des Radverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen wollen wir sicherstellen, dass Münster und die Stadtregion auch künftig für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gut erreichbar sein wird. [...]

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass eine hohe Quote des Radverkehrs Platz macht für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die bspw. mit dem Auto in die Stadt kommen müssen.“

Markus Lewe, Oberbürgermeister der Stadt Münster und Präsident des Deutschen Städtetages

Stadt Münster 2015: 7

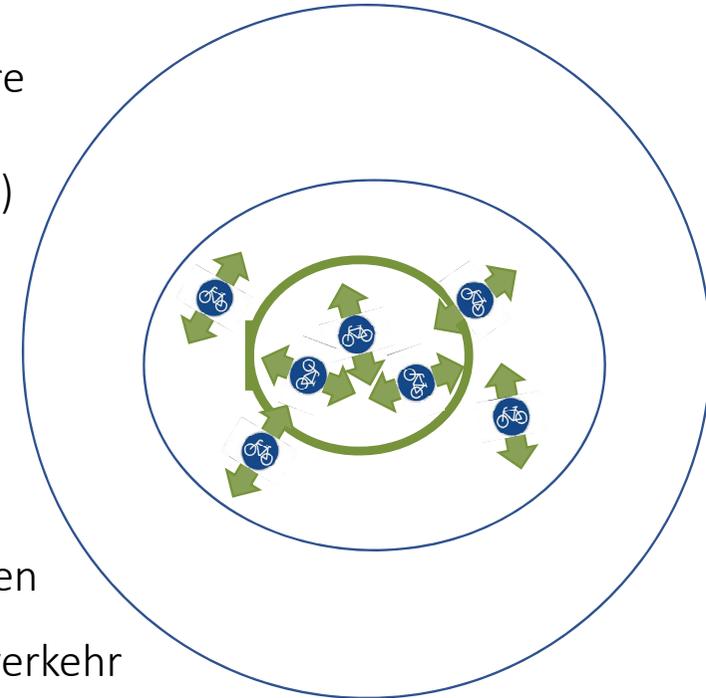
- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse

Mehr Radverkehr über kürzere und mittlere Entfernungen durch bessere Angebote (pull)

Weniger Pkw-Fahrer
Weniger Pkw-Mitfahrer
Weniger ÖPNV
Weniger Fußgänger

Mehr freie Parkplätze
Weniger Wartezeit an Knoten

Platz für zusätzlichen Autoverkehr über längere Strecken



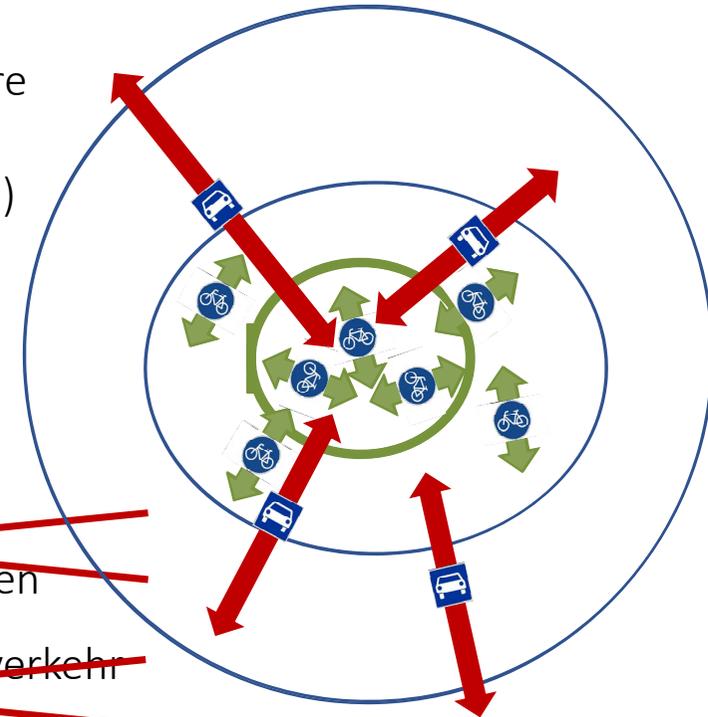
- Vorbemerkungen und Untersuchungsansatz
- Verkehrsnachfrage und Verkehrssicherheit
Ganz kurze Zusammenfassung der Ergebnisse
- Interpretation und Schlussfolgerungen
- Politikanalyse
Eine etwas längere Zusammenfassung der Ergebnisse

Mehr Radverkehr über kürzere und mittlere Entfernungen durch bessere Angebote (pull)

Weniger Pkw-Fahrer
Weniger Pkw-Mitfahrer
Weniger ÖPNV
Weniger Fußgänger

- ~~Mehr freie Parkplätze~~
- ~~Weniger Wartezeit an Knoten~~
- ~~Platz für zusätzlichen Autoverkehr über längere Strecken~~

Das Prinzip von Push&Pull –
Angebotseinschränkungen und Angebotsverbesserungen



WIVER - Wirksamkeit der integrierten
Verkehrsentwicklungsplanung
(gefördert durch das Land NRW FöRi MM 25-18)

Ausgewählte Projektergebnisse
Teil 2: Politikanalyse

Karsten Zimmermann, Christian Holz-Rau

Isabelle Wachter, Laura Wächter, Martin Randelhoff,
Oliver Huber, Patricia Feiertag

Politikanalyse: Vorgehen

- Dokumentenanalyse I (Pläne und Programme Zeitraum 10 – 12 Jahre)
 - Ausrichtung und Inhalte der Verkehrspolitik (Ziele)
- Interviews (Verwaltung, Zivilgesellschaft, z.T. Politik, Landkreise)
- Dokumentenanalyse II (Protokolle Ratssitzungen 2014 – 2021)
 - Entscheidungen
 - Umsetzung
 - Schwerpunkte (push- und pull, Radförderung, etc.)

Spezifischer Fokus auf:

- Parkraummanagement
- Fahrradförderung

Tabelle 1: Zahl der Vorgänge (gesamt, angenommen, abgelehnt, vertagt)

Kommune	Betrachtungszeitraum	Vorgänge / Entscheidungen insgesamt	Angenommene Anträge	Davon einstimmig	Prüfaufträge an die Verwaltung	Vertagt/ in Ausschuss oder an Bürgermeister verwiesen	Abgelehnt oder zurückgenommen	Übrige
Dortmund	2014 - 2021	115	82	7	2	15	7	2
Karlsruhe	2014 - 2021	149	47	13	2	39	12	49 a)
Münster	2014 - 2021	135	43	16	0	90 b)	2	
Bonn	2014 - 2021	133	93	26 c)	1	22	15	1
Freiburg i.B.	2014 - 2021	67 d)	57	17	5	0	3	2
Darmstadt	2014 - 2021	150	99	17	2	40 e)	9	
Leverkusen	2014 - 2021	101	46	8	3	18	30	4
Lünen	2014 - 2021	40	27	20	2	3	8	
Bocholt	2014 - 2021	51	23	16	2	17	4	5
Alfter	2014 - 2021	107	55	46	4	29	6	13 f)

Tabelle 3: Thematische Schwerpunkte der angenommenen Anträge

	Angenommene Anträge	Davon Radverkehr		Davon Fußverkehr		Davon ÖPNV		Davon Ruhender Verkehr (Pkw)	
		Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Dortmund	82	13	16%	3	4%	18	22%	6	7%
Karlsruhe	47	4	9%	1	2%	16	34%	4	9%
Münster	43	13	30%	4	9%	21	49%	1	2%
Bonn	93	26	28%	2	2%	35	38%	7	8%
Freiburg i.B.	57	13	23%	2	4%	13	23%	9	16%
Darmstadt	99	51	52%	14	14%	29	29%	13	13%
Leverkusen	46	13	28%	0	0%	14	30%	2	4%
Lünen	27	10	37%	3	11%	7	26%	0	4%
Bocholt	23	7	30%	1	4%	5	22%	0	0%
Alfter	55	9	16%	23	42%	11	20%	9	16%

Quelle: eigene Darstellung basierend der Auswertung der Ratsprotokolle

Organisatorische Maßnahmen

- Interfraktionelle Arbeitskreise „Mobilität“ (NRW – Kommunen)
- IQ – Leitprojekt „Mobilität“ (Karlsruhe)
 - Übergreifende Prioritätensetzung innerhalb der Verwaltung
- Mobilitätsamt (Darmstadt)
 - Bündelung aller relevanten Aufgaben im Bereich Verkehrsplanung und -politik (strategische Verkehrsplanung, Tiefbau, Nahverkehrsplanung, ÖPNV)

Schwerpunkte der angenommenen Anträge: push & pull

	Push gesamt (Anteil Push an Vorgängen insges.)	Angenommen (Anteil Push an angenommenen Vorgängen insges.)	Prüfauftrag	vertagt/ verwiesen	Abgelehnt oder zurückgenomm en	Kennntnisnahme
Dortmund	17 (15%)	9 (11%)	0	2	4	2
Karlsruhe	38 (26%)	19 (40%)	0	14	5	0
Münster	14 (10%)	3 (7%)	0	10	1	0
Bonn	25 (19%)	13 (14%)	0	8	4	0
Freiburg i.B.	17 (25%)	15 (26%)	2	0	0	0
Darmstadt	35 (23%)	23 (23%)	2	2	0	8
Leverkusen	13 (13%)	6 (13%)	0	2	5	0
Lünen	5 (13%)	4 (15%)	0	0	1	0
Bocholt	4 (8%)	2 (9%)	0	0	2	0
Alfter	17 (16%)	7 (13%)	0	10	0	0

/ PD-Perspektiven /

Analyse der kommunalen Förderlandschaft

2. Dezember 2021



Effektive Kommunalförderung?

- Abfrage der Förderdatenbank des Bundes ergab: von den circa 2.600 Förderprogrammen stehen etwa 900 für Kommunen zur Verfügung.
- *„**Fast 60 Prozent** der Fördernehmenden haben bereits auf eine Beantragung von **Fördermitteln verzichtet**, obwohl diese verfügbar gewesen wären. Die maßgeblich festgestellten **Hürden und Hemmnisse** waren: Mangelnde **Personalressourcen**, zu hohe oder fehlende **Eigenmittel**, ein zu hoher **Arbeitsaufwand** beim Antragsverfahren, **zu kurze Antragsfristen** und **zu kurze Programmlaufzeiten** sowie eine mangelnde **Flexibilität der Programme**, **uneinheitliche Antragswege** und ein hoher **Dokumentationsaufwand.**“ (Deutscher Städtetag/PD 2021, 3)*

Agglomerationsprogramme in der Schweiz*

- Förderprogramm für Raumplanung und Infrastrukturmaßnahmen (bzw. Verkehrs- und Siedlungsentwicklung) seit 2006
- Förderung: Radwege, Trams, Erschließung von neuen Siedlungsgebieten mit ÖPNV, multimodale Hubs, etc.
- 4 Wirksamkeitskriterien
 - Qualität des Verkehrssystems
 - Siedlungsentwicklung nach innen
 - Verkehrssicherheit
 - Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch verringern

*<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav.html> (15.03.2024)

Agglomerationsprogramme in der Schweiz

- **Interkommunale Kooperation ist Pflicht** (Trägerschaften), der Bund schlägt 37 Abgrenzungen vor, von denen begründet abgewichen werden darf
- Die Finanzierung ist über einen nationalen Fonds gesichert (Mineralölsteuer)
- 4 Wirksamkeitskriterien, klares transparentes Schema mit Leitfragen
- Anteilige Finanzierung des Bundes - je höher die Wirksamkeit, desto höher der Bundesanteil (35% - 50%)
- Kompetitiv: mehr Bedarf als schlussendlich vergeben (1,3 Milliarden Franken Zuschuss gegenüber der Nachfrage von 6 Milliarden, 2019)
- Kontinuität (4 Jahre, Weiterführung ist möglich)

Quellen und Verweise

Quellen des Vortrags

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2023): Programm Agglomerationsverkehr. Wirkungskontrolle. Bern.
<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav.html>
- Deutscher Städtetag / PD (2021): Analyse der kommunalen Förderlandschaft. Berlin.
<https://www.pd-g.de/pd-perspektiven-reihe/foerdermittelanalyse>
- Stadt Münster (2015): Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025. Dokumentation. https://www.stadt-muenster.de/fileadmin//user_upload/stadt-muenster/61_verkehrsplanung/pdf/buergersymposium_radverkehr-muenster2025_1.pdf
- WIVER Endbericht:
<http://hdl.handle.net/2003/41991>
- WIVER Analyse der kommunalen Ratsentscheidungen:
<http://hdl.handle.net/2003/41046>

Quellen und Verweise

Alle Arbeitspapiere des Projektes finden Sie im eldorado der TU Dortmund:

<https://eldorado.tu-dortmund.de/handle/2003/40896>

Publikationen in Zeitschriften und Sammelbänden mit Ergebnissen des Projektes:

Wachter, Isabelle; Holz-Rau, Christian; Heinen; Eva (2024) What can urban transport policy achieve? How transport-policy-invariant characteristics relate to city-level car ownership and car use, *Cities* 147, 2024, 104769.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275123005814?via%3Dihub>

Feiertag, Patricia; Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim; Wachter, Isabelle; Zimmermann, Karsten (2023): Von Vorreitern und Nachzüglern. Was bedeutet gute kommunale Verkehrspolitik? In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, Heft „Lokale Verkehrswende“, 51-52/2023, 25-31.

<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/lokale-verkehrswende-2023/>

Wachter, Isabelle; Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (2023) Mehr Radverkehr, mehr Sicherheit? Safety in Numbers in deutschen Städten. In: *Straßenverkehrstechnik* 66 (12), 827–838

Quellen und Verweise

Holz-Rau, Christian; Wachter, Isabelle; Feiertag, Patricia; Randelhoff, Martin; Scheiner, Joachim; Wächter, Laura; Zimmermann, Karsten: MOBILITÄTSWENDE – WIDER DEN LÄHMENDEN OPTIMISMUS. In: *Nachrichten der ARL*
https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/nachrichten/2022-1/04_holz-rau_wachter_feiertag_etal.pdf

Holz-Rau, Christian; Heyer, Rabea; Schultewolter, Mirjam; Aertker, Johannes; Wachter, Isabelle; Klinger, Thomas (2022): Eine Verkehrstypologie deutscher Großstädte. In: *Raumforschung und Raumordnung* Jg. 80 Heft 2, 137-152.
<https://rur.oekom.de/index.php/rur/article/view/95>

Holz-Rau, Christian; Zimmermann, Karsten; Follmer, Robert (2018): Der Modal Split als Verwirrspiel. In: *Straßenverkehrstechnik* Jg. 62 Heft 8, 54-63

Wachter, Isabelle; Holz-Rau, Christian (2022): Verkehrsverhalten im Städtevergleich. In: *Straßenverkehrstechnik* Jg. 66 Heft 05

Zimmermann, Karsten (2022): Entwicklungsmuster lokaler Verkehrspolitik. Die Perspektive des Policy Design. In: Detlef Sack, Holger Straßheim und Karsten Zimmermann (Hrsg.) *Renaissance der Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS-Verlag