



Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik – NAPOLI

Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
FOPS-Projekt Nr. 70.695/2002

– Abschlussbericht –

Verfasser(innen):

Max Bohnet, Dr. Michael Frehn, Prof. Dr. Christian Holz-Rau,
Ute Jansen, Dr. Herbert Kemming und Mechtild Stiewe
unter Mitarbeit von Andreas Iland, Sabrina Pflaum, Kerstin Suhl und Tim Völlmer

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

Zur Vereinfachung und zur besseren Lesbarkeit wurde, soweit nicht geschlechtsneutrale Formulierungen gewählt werden konnten, die männliche Schreibweise (z. B. Bewohner, Verkehrsteilnehmer) gewählt. Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alle Aussagen dieses Berichtes sowohl für Frauen als auch für Männer gelten.

INHALTSVERZEICHNIS

	Inhaltsverzeichnis	1
	Tabellenverzeichnis	3
	Abbildungsverzeichnis	3
1	Einleitung – Das Projekt NAPOLI.....	7
	1.1 Ziel des Projektes.....	7
	1.2 Aufbau des Berichtes	8
2	Methodik und Arbeitsschritte	9
	2.1 Politikanalyse und Prozessanalyse.....	9
	2.2 Stand der Forschung – Unterschiedliche Ansätze im Verkehrsbereich	13
	2.3 Untersuchungsansatz – Methodisches Vorgehen	15
3	Nachhaltigkeit, Mobilität, Verkehr und Siedlungsstruktur.....	21
	3.1 Nachhaltigkeit und Verkehr – Allgemeine Definition	21
	3.2 Konkretisierungen des Begriffs „Nachhaltiger Verkehr“ auf Bundesebene ..	22
	3.3 Raum, Verkehr und Nachhaltigkeit	23
	3.4 Ansätze einer nachhaltigen Verkehrspolitik	25
	3.5 Erfolge messen, Misserfolge rechtzeitig erkennen	27
	3.5.1 Indikatoren auf kommunaler und regionaler Ebene	27
	3.5.2 Anwendung von Indikatoren auf der kommunalen Ebene	28
	3.5.3 Indikatoren zur Wirkungskontrolle bei Einzelprojekten	28
	3.5.4 Indikatoren zur Prozessbewertung.....	29
	3.6 Ableitungen für die Projektauswahl und -bewertung	30
4	Die zwei Untersuchungsregionen und sechs Fallstudien	31
	4.1 Methodik zur Auswahl der Untersuchungsregionen und Fallbeispiele	31
	4.2 Auswahlkriterien und Auswahl der Projekte.....	32
	4.2.1 Auswahl der Fallstudien in der Region Leipzig	33
	4.2.2 Auswahl der Fallstudien in Münster und im Münsterland	34
	4.3 Region Leipzig	35
	4.3.1 Regionssteckbrief Leipzig	35
	4.3.2 Radverkehrsförderung Leipzig	43
	4.3.3 Autoarme Innenstadt Leipzig.....	55
	4.3.4 Autofreier Landschaftspark Cospudener See	63
	4.4 Münster und der Kreis Borken	71
	4.4.1 Regionssteckbrief Münsterland.....	71
	4.4.2 EuroSchnellBus.....	83

4.4.3	Mobilitätsberatungszentrale mobilé	93
4.4.4	Pendlernetzwerk NRW.....	105
5	Erfolgsbedingungen und Hemmnisse einer nachhaltigen Verkehrspolitik	118
5.1	Auf verschiedenen Wegen zum Erfolg	118
5.2	Akzeptanz und Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik	119
6	Empfehlungen an den Auftraggeber	127
	Literatur.....	129
	Anhang 1: Ausgewählte Indikatoren auf der kommunalen und regionalen Ebene	I
	Anhang 2: Übersichtstabelle zur Auswahl der Regionen.....	IV
	Anhang 3: Morphologische Kästen zu den Projekten	V
	Anhang 4: Untersuchungsraaster zur Analyse der Beispielprojekte.....	XI
	Anhang 5: Zusammenstellung von Untersuchungen zu Erfolgsfaktoren und Hemmnissen umweltorientierter Verkehrspolitik	XXIII
	Anhang 6: Workshop Leipzig	XXXIII
	Anhang 7: Workshop Münster.....	XXXIX
	Anhang 8: Expertenworkshop Dortmund	XLIV

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3-1: Prozessindikatoren Thüringen	30
Tabelle 4-1: Struktur des morphologischen Kastens	32
Tabelle 4-2: Strukturdaten Region Leipzig.....	38
Tabelle 4-3: Strukturdaten Kreis Borken.....	74
Tabelle 4-4: mobilé: Investitions- und Betriebskosten.....	98
Tabelle 4-5: Entwicklung der Zusammenarbeit bei der Umsetzung des Pendlernetzes NRW.....	109
Tabelle 5-1: Strukturierung der Fallstudien (eigene Zusammenstellung).....	119

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1: Das politologische Dreieck	10
Abbildung 2-2: Policy-Forschung.....	11
Abbildung 2-3: Der Gegenstandsbereich der interaktionsorientierten Policy-Forschung.....	12
Abbildung 2-4: Prozessphasen und zentrale Fragestellungen.....	17
Abbildung 4-1: Stadt Leipzig und Südraum Leipzig	35
Abbildung 4-2: Region Halle/Leipzig.....	36
Abbildung 4-3: Bevölkerungsveränderungen im Regierungsbezirk Westsachsen.....	37
Abbildung 4-4: Verbundgebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds.....	39
Abbildung 4-5: Modal Split in der Stadt Leipzig	40
Abbildung 4-6: Wegweisung	44
Abbildung 4-7: Fuß- und Radweg am Heinrich-Heine-Kanal	45
Abbildung 4-8: Leipziger Bügel in der Innenstadt	46
Abbildung 4-9: Radwegeführung an der Prager Straße.....	48
Abbildung 4-10: Ausgaben für den Radverkehr	48
Abbildung 4-11: Autoarme Innenstadt Leipzig	57
Abbildung 4-12: Straßenraum am "Drallewatsch" wird heute für Außengastronomie genutzt	58
Abbildung 4-13: Die Signale für Verknüpfung von Hauptbahnhof und Innenstadt stehen auf Grün	60
Abbildung 4-14: Cospudener See und Verkehrserschließung	64
Abbildung 4-15: Mit Buslinie 65 über die "Kelchsteinlinie" direkt zum Strand.....	65
Abbildung 4-16: Sammelparkplätze sind nur selten voll ausgelastet	67
Abbildung 4-17: Mobilitätsdienstleistungen am Cospudener See	69
Abbildung 4-18: Stadt Münster und Kreis Borken im Regierungsbezirk Münster	72
Abbildung 4-19: Stadt Münster: Modal Split 1994 – 2001.....	78
Abbildung 4-20: Kreis Borken: Modal Split 1992 – 2000.....	79
Abbildung 4-21: Stadt Münster: Einpendler und Auspendler im Jahr 2000.....	80

Abbildung 4-22: Pendlerströme im Kreis Borken	81
Abbildung 4-23: Linienweg EuroSchnellbus Münster – Winterswijk	85
Abbildung 4-24: Fahrerwechsel in Vreden	86
Abbildung 4-25: SchnellBus-Wettziehen zum zehnjährigen Bestehen der Linie S70, RVM 2004	88
Abbildung 4-26: Der EuroSchellBus mit Tempo 100-Zulassung auf der B 54	88
Abbildung 4-27: Endstation am Bahnhof in Winterswijk	90
Abbildung 4-28: mobile am Standort Berliner Platz 22	95
Abbildung 4-29: mobile -Werbung	99
Abbildung 4-30: Beratung bei mobile	102
Abbildung 4-31: Datenmaske für „Suche nach Fahrgemeinschaften“	107

1 Einleitung – Das Projekt NAPOLI

1.1 ZIEL DES PROJEKTES

Das Projekt „Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik – NAPOLI“ baut auf der empirischen Siedlungs- und Verkehrsforschung sowie auf den vielfältigen Erfahrungen der Forschungsprojekte zur Nachhaltigkeit auf und verknüpft diese mit den konkreten Umsetzungserfordernissen der regional und (inter-)kommunal organisierten Verkehrs- und Siedlungsplanung.

Seit Jahren liegt eine Vielzahl von Konzepten zur Lösung der wachsenden Verkehrs- und Umweltprobleme in Städten und Regionen vor. Weitgehend unbestritten ist dabei, dass erfolgreiche Schritte in Richtung eines nachhaltigen Verkehrs nur im Rahmen integrierter Ansätze (fachlich, räumlich, verfahrensmäßig) Erfolg versprechend sind. Doch trotz vielfältiger Bekenntnisse zur Nachhaltigkeit haben diese Konzepte bislang nur selten zu einem grundlegenden Wandel der verkehrspolitischen Strategien geführt; vielfach wurden sie aufgrund fehlenden politischen Willens gar nicht erst umgesetzt. Es besteht also eine hohe Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln (KUTTER 1994, BRATZEL 1999). Angesichts dieser Ausgangslage setzt das Projekt an der Tatsache an, dass trotz schwieriger Rahmenbedingungen in einigen Städten und Regionen erste Erfolge einer „nachhaltigeren“ Stadt- und Verkehrsentwicklung erreicht werden konnten. Damit rücken die politischen Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse dieser – mehr oder weniger – erfolgreichen Projekte in den Fokus. Hier setzt das Forschungsvorhaben an, indem es mittels einer Politik- und Prozessanalyse konkreter Fallbeispiele, geeignete Methoden, Verfahren und Instrumente sowie sinnvolle Kooperationsmodelle ermittelt.

Dabei baut das Forschungsprojekt auf bereits durchgeführten Untersuchungen auf, in denen versucht wurde, Erfolgsfaktoren von Modellprojekten oder ökologisch orientierten Verkehrsplanungskonzepten zu identifizieren. Ebenso werden Ergebnisse aktueller – zum Teil von den Auftragnehmern bearbeiteter – Forschungsprojekte berücksichtigt. Beispielhaft genannt werden kann hier das FOPS-Projekt FE 73.314/01: „Nachhaltige Regional-, Städtebau- und Verkehrsentwicklungsplanung (RAVE)“ (UNIVERSITÄT DORTMUND/PLANERSOCIETÄT 2004), in dem eine Fülle guter Beispiele gesammelt und analysiert worden ist.

Neu und weitertreibend gegenüber der vorhandenen Forschung ist insbesondere die Analyse von Fallstudien auf regionaler bzw. interkommunaler Ebene. Anhand von Prozess- und Politikanalysen werden Erfolgs- und Hemmfaktoren herausgearbeitet und analysiert. Es werden – mehr oder weniger – erfolgreiche Prozesse untersucht und mit Praxispartnern vor Ort in Workshops diskutiert. Ein Fokus liegt dabei auf den interkommunalen Prozessen als zentraler Voraussetzung erfolgreicher Ansätze oberhalb der Gemeindeebene, unter Berücksichtigung unterschiedlicher institutioneller Rahmenbedingungen u. a. auf der regionalen Ebene. Die Verfahren, Prozesse und Konzepte werden außerdem auf ihre Konsistenz mit dem Ziel der Nachhaltigkeit überprüft, dabei werden Zielkonflikte sowie Zielüberschneidungen herausgearbeitet. Der Erkenntnisgewinnungsprozess ist mehrstufig angelegt: Informationen werden zunächst über eine Literaturanalyse und die Auswertung von sechs Fallstudien in zwei Beispielregionen gewonnen. Dabei stehen die Analyse des Planungsprozesses und damit die Ermittlung von Erfolgsfaktoren, die eine erfolgreiche Umsetzung weitgehend nachhaltiger Verkehrsprojekte ermöglichen und die Identifikation von Problemen, Schwierigkeiten und Handlungsblockaden, die diese behindern, im Mittelpunkt. Die ermittelten Ergebnisse werden dann in Workshops in einen Dialog mit kommunalen und regionalen Praxispartnern sowie Experten aus der Wissenschaft eingebracht und

reflektiert. Damit wird sichergestellt, dass der planungspraktische Handlungsleitfaden den Kommunalvertretern sowie weiteren Akteuren tatsächlich nutzbare Hilfestellungen für eine „nachhaltigere“ Politik- und Prozessorganisation im Planungsalltag gibt.

1.2 AUFBAU DES BERICHTES

Der Bericht orientiert sich in seinem Aufbau weitgehend am chronologischen Vorgehen der Projektbearbeitung.

Einleitend wird in Kapitel 2 zunächst der theoretische Hintergrund erläutert und ein Einblick in die Politik- und Prozessanalyse gegeben. Im Anschluss daran wird der aktuelle Stand der Forschung dargestellt. Näher betrachtet werden sechs Untersuchungen, die Umsetzungsprozesse einer umweltorientierten Verkehrspolitik analysieren und Erfolgs- sowie Hemmfaktoren herausarbeiten. Der Untersuchungsansatz, der sich an der Politik- und Prozessanalyse orientiert und das konkrete methodische Vorgehen werden erläutert.

Das Kapitel 3 beschäftigt sich mit dem Begriff der Nachhaltigkeit und erläutern das Nachhaltigkeitsverständnis des Projektes. Darüber hinaus wird die Bedeutung von Indikatoren als Kontrollinstrument diskutiert.

Kapitel 4 stellt zunächst die Auswahl der Beispielregionen und Fallstudien ausführlich dar. Des Weiteren werden die ausgewählten Regionen Münster und Leipzig vorgestellt. Die sechs Fallstudien werden umfassend – auch im Hinblick auf die jeweils ermittelten Erfolgsfaktoren und Hemmnisse – dargestellt.

Die Ergebnisse der Politik- und Prozessanalyse werden in Kapitel 5 zusammenfassend dargestellt. Die verschiedenen Planungs- und Umsetzungsprozesse werden typisiert. In einer zusammenfassenden Darstellung werden die zentralen fördernden und hemmenden Faktoren bei der Umsetzung einer „nachhaltigeren“ Verkehrspolitik in Form von Thesen aufgezeigt. Eine ausführliche Darstellung der sich daraus ergebenden Handlungsempfehlungen für den Planungsalltag erfolgt im Handlungsleitfaden.

Abschließend werden in Kapitel 6 – den Forschungsergebnissen ableitbare – Empfehlungen an den Auftraggeber sowie weiterer Forschungsbedarf formuliert.

2 Methodik und Arbeitsschritte

Gegenstand der Politikanalyse ist die Untersuchung von Inhalten (Outputs), Folgen (Impacts/Outcomes) und Entstehungsbedingungen (Prozess) politischen Handelns. Das Kernstück der Analyse bildet die Rekonstruktion der Prozesse, die zu bestimmten politischen (exemplarisch ausgewählten) Entscheidungen geführt haben. Vor diesem Hintergrund erfolgt eine kurze Vorstellung des Ansatzes der Politikanalyse in Kapitel 2.1. Kapitel 2.2 stellt den Stand der Forschung dar und geht kurz auf bereits vorliegende Untersuchungen ein, in denen Erfolgsfaktoren von Modellprojekten oder ökologisch orientierten Verkehrsplanungskonzepten identifiziert wurden. Das analytische Konzept der Untersuchung wird in Kapitel 2.3 detailliert beschrieben.

2.1 POLITIKANALYSE UND PROZESSANALYSE

Die Politikanalyse ist geeignet, vollzogene politische Konflikt- und Entscheidungsfälle aus einer ex-post-Perspektive heraus in ihren Dimensionen kategorial zu erfassen, sie von den Folgen her zu beurteilen und unter normativen Gesichtspunkten zu bewerten. Die untersuchten politischen Prozesse können dabei als Beispiel für einen strukturellen Zusammenhang stehen, d. h. eine typische politische Konstellation repräsentieren und somit auf vergleichbare typische zukünftige Ereignisse übertragbar sein.

Die Politikanalyse hat sich in der politikwissenschaftlichen Forschung zur systematischen Analyse von Erfolgsbedingungen und Hemmnisfaktoren politischer Prozesse durchgesetzt und ist daher auch für unsere Untersuchung von zentraler Bedeutung. Sie ist an dem Ziel orientiert, bestimmte öffentliche Aufgaben und Probleme zu bewältigen und wird kurz als Policy-Analyse bezeichnet. In der Policy-Forschung geht es um die Erfassung von Inhalten, Bedingungen und Erfolgsaussichten öffentlichen Handelns, um damit dessen Realisierung wenigstens implizit zu fördern (vgl. VON PRITTWITZ 1994: 226f.).

Die typischen Schritte zur Analyse öffentlichen Handelns lassen sich nach VON PRITTWITZ (1994: 229) wie folgt darstellen:

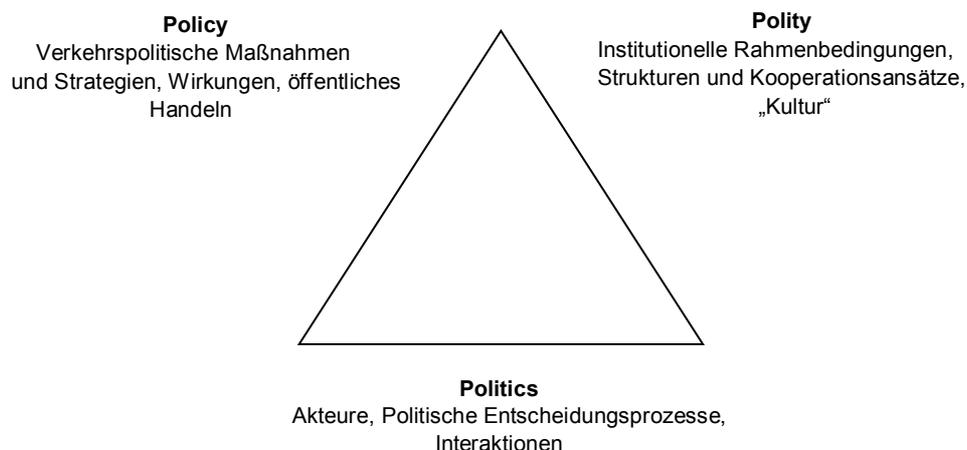
1. Situations-/Zielskizze: Skizzierung der sachlichen Ausgangssituation und der darauf bezogenen Handlungsziele
2. Optionsüberblick: Darstellung von Handlungsoptionen
3. Handlungsbilanz: Darstellung und Bewertung zustande gekommener und ausgebliebener Maßnahmen
4. Restriktionsanalyse: Analyse der Bedingungen, die wirkungsvolles Handeln erschweren bzw. erleichtern
5. Empfehlungen: Folgerungen aus der Analyse

Das politologische Dreieck

Die Politikanalyse trennt das sehr komplexe und eng miteinander verwobene politische Handeln in drei analytische Politikdimensionen, um das Verständnis wechselseitiger Zusammenhänge zu erleichtern und den Zugang zu bestimmten Politikvariablen, die die Ausgestaltung der (Verkehrs-)Politik bestimmen können, zu eröffnen.

Diese drei Dimensionen, die im anglo-amerikanischen Sprachgebrauch in ihrer Unterscheidung durchaus üblich sind, sind im Deutschen jedoch sprachlich nicht unmittelbar auseinander zu halten.

Abbildung 2-1: Das politologische Dreieck



Quelle: nach von PRITTWITZ 1994: 13

- **Policy** als inhaltliche Dimension des öffentlichen Handelns (z. B. im Politikfeld Verkehr) umfasst die Sachprobleme und die darauf bezogenen Inhalte politischer Entscheidungen. Akteure beschließen im Aushandlungsprozess aufgrund bestimmter Ziele konkrete Maßnahmen und Handlungsprogramme (Policy-Outputs). Der Grad der Zielerreichung lässt sich durch einen Vergleich zwischen den Policy-Outputs und den (tatsächlich) erreichten Wirkungen (Policy-Outcomes) ermitteln.
- **Politics** steht für den (in der Regel konflikthafter) Prozess des aktiven Politikgestaltens, in dem politische Akteure politische Ideen – im Rahmen bestimmter politischer Ordnungen – in konkrete Pläne, Forderungen, Entscheidungen und Vereinbarungen umsetzen. Unterschiedliche Interessen, Absichten und Forderungen fließen in Konflikt- und Konsensstrategien, Verhandlungen und Durchsetzungsprozesse ein.
- **Polity** als institutionelle Politikdimension bezieht sich auf die institutionellen Rahmenbedingungen öffentlichen Handelns und politischer Prozesse (vgl. von PRITTWITZ 1994: 11).

Trotz der analytischen Unterscheidung dieser Dimensionen müssen sie politikwissenschaftlich stets zusammen betrachtet werden, da in der politischen Realität Inhalte immer im Zusammenhang mit politischen Auseinandersetzungen stehen und innerhalb bestimmter institutioneller und normativer Rahmenbedingungen stattfinden. Dennoch erleichtert eine getrennte Betrachtung dieser drei Ebenen das Verständnis wechselseitiger Zusammenhänge und eröffnet den Zugang zu bestimmten Politikvariablen, die die Ausgestaltung der Verkehrspolitik bestimmen können (vgl. FLÄMIG ET AL. 2001: 21).

Die Untersuchungsdimensionen

Abgeleitet aus dem politologischen Dreieck „policy – politics – polity“ können im Rahmen der Politik- und Prozessanalyse folgende drei Untersuchungsdimensionen unterschieden werden:

- **Maßnahmenanalyse:** Neben der inhaltlichen Analyse der zentralen verkehrspolitischen Maßnahmen und Strategien der einzelnen Fallbeispiele werden auch ihre Wirkungen analysiert. Die Analyse der Wirkungen benötigt Kriterien, an denen der Erfolg bzw. Misserfolg der Maßnahmen gemessen und bewertet werden kann.
- **Analyse der institutionellen Rahmenbedingungen:** Hier werden die institutionellen Rahmenbedingungen analysiert, die sich aufgrund unterschiedlicher Kooperations-

und Partizipationsansätze verschiedenartiger interkommunaler Zusammenarbeit ergeben.

- **Prozessanalyse:** Auf der Verfahrensebene werden Entscheidungsabläufe, Akteurskonstellationen öffentlicher, privater und intermediärer Akteure, Partizipationsstrukturen, die Einbindung in Organisations-, Verwaltungs- und Verfahrensabläufe sowie die Implementation und Ressourcenverfügbarkeit nachgezeichnet, um daraus Erfolgs- und Hemmnisfaktoren zu identifizieren und zu generalisieren.

Die Prozessanalyse ist Kern der Politikanalyse und zielt vor allem auf die Ermittlung von Erfolgsbedingungen und Barrieren ab, die – auch im Forschungsprojekt NAPOLI – im Mittelpunkt des Interesses stehen. Dazu wurden die Entscheidungsabläufe, der Planungs- und Umsetzungsprozess, die zugrunde liegende Organisationsstruktur sowie die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen analysiert.

Akteurszentrierter Institutionalismus¹

Nach SCHARPF (2000: 17) geht der Ansatz des akteurszentrierten Institutionalismus, dessen Ausgangspunkt die Spieltheorie bildet, von der Annahme aus, „dass soziale Phänomene als das Produkt von Interaktionen zwischen intentional handelnden – individuellen, kollektiven oder korporativen – Akteuren (Ministerien, Ämter, politische Parteien, Gewerkschaften etc.) erklärt werden müssen.“ Diese Interaktionen werden durch den (institutionellen) Kontext, die Rahmenbedingungen, in denen sie stattfinden, strukturiert; die Ergebnisse werden durch ihn beeinflusst. Das Ergebnis ist das gemeinsame Produkt der einzelnen Entscheidungen der Akteure. Die Spieltheorie geht zunächst von vollkommen rationalen Akteuren aus, die egoistisch ihren eigenen Nutzen maximieren (vgl. SCHARPF 2000: 24).

Im Bereich der Policy-Forschung gibt es eine Reihe verschiedener Ansätze mit unterschiedlichen Betrachtungsschwerpunkten. Die folgende Abbildung gibt dazu einen kurzen Überblick.

Abbildung 2-2: Policy-Forschung

Definitionen in der Policy-Forschung

Problemorientierte Policy-Forschung beschäftigt sich mit

- Ursachen politischer Probleme,
 - möglichen politischen Lösungen,
 - wahrscheinlichen Auswirkungen auf die ursprünglichen Probleme und auf die weitere politische Umwelt.
-

Materielle Policy-Forschung untersucht

- das Verhältnis zwischen gesellschaftlichen Problemen,
 - zur Verfügung stehende Möglichkeiten der politischen Bearbeitung.
-

Interaktionsorientierte Policy-Forschung befasst sich mit

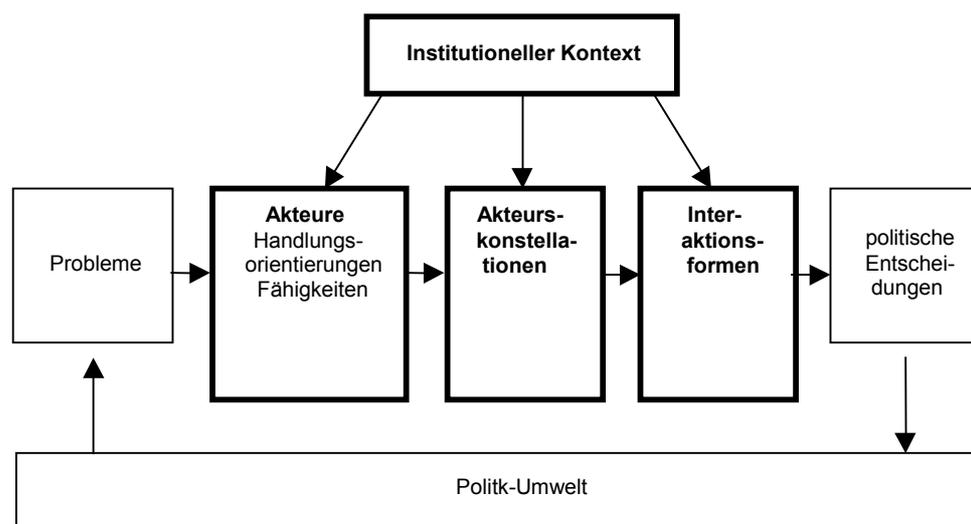
- Institutionen und Akteuren, in denen und durch die gesellschaftliche Probleme in politisches Handeln transformiert werden (Analyse des Problems und Identifizierung möglicher effektiver Lösungen).
-

Quelle: nach SCHARPF 2000: 33

¹ Der Ansatz „akteurszentrierter Institutionalismus“ geht zurück auf viele gemeinsame und getrennte Arbeiten seit den 1970er-Jahren von Renate Mayntz und Fritz W. Scharpf. 1995 wurde dieser Ansatz das erste Mal in einem gemeinsam verfassten Aufsatz erläutert und als „akteurszentrierter Institutionalismus“ bezeichnet (vgl. SCHARPF 2000: 17).

Die interaktionsorientierte Policy-Forschung konzentriert sich hauptsächlich auf die Erklärung vergangener politischer Entscheidungen. Es gilt, systematisch Wissen zu gewinnen mit dem Ziel, in der Praxis realisierbare Problemlösungen zu entwickeln oder Institutionen zu entwerfen, die im Allgemeinen die Formulierung und Implementation gemeinwohl-orientierter Politik begünstigen (vgl. ebd.: 17). Da Politik und politisches Handeln von menschlichen Akteuren bestimmt wird, deren Handeln sowohl von natürlichen Impulsen als auch von externen Beschränkungen (Rahmenbedingungen) beeinflusst wird, ist es demnach nicht ausreichend, nur die externen Bedingungen zu ermitteln, vielmehr muss zusätzlich die Umwelt der einzelnen Akteure berücksichtigt werden.

Abbildung 2-3: Der Gegenstandsbereich der interaktionsorientierten Policy-Forschung



Quelle: SCHARPF 2000: 85

Der akteurszentrierte Institutionalismus fasst die akteurszentrierte und die institutionen-zentrierte Herangehensweise in einem Ansatz zusammen (vgl. SCHARPF 2000: 73).

Um die am politischen Prozess beteiligten Akteure identifizieren zu können, muss zunächst die Menge der Interaktionen, die die zu erklärenden politischen Ergebnisse tatsächlich hervorgebracht haben, festgestellt werden. Eine zentrale Rolle spielen auch die Akteurskonstellationen, d. h. die Klärung der Frage, wie die an der politischen Interaktion beteiligten Akteure (Einzelakteure und Institutionen) hinsichtlich ihrer Strategieoptionen und ihrer Ergebnispräferenzen zueinander stehen.

Bereits durchgeführte Prozessanalysen machen deutlich, dass die Verallgemeinerung von förderlichen und hemmenden Faktoren der Kooperation dadurch begrenzt ist, dass jeder Prozess durch eine Vielzahl von Variablen, die ihn bestimmen, und seine spezifische Eigendynamik in gewissem Sinne ein „Unikat“ ist (vgl. BBR 2002b: 7).

Das Konzept des akteurszentrierten Institutionalismus ist ein Analyseraster zur Untersuchung (abgeschlossener) politischer Prozesse, mit dessen Hilfe sich Variablen-Typen systematisieren lassen, die für die politische Prozesse entscheidend sind. Vier Hauptfelder von Variablen können dabei unterschieden werden (vgl. ebd.: 8):

- akteursbezogene Variablen (Art der Akteure, ihre Handlungsorientierung, ihre verfügbaren Handlungsressourcen, Einschätzungen der Handlungsmöglichkeiten ...)
- Variablen der Akteurskonstellation (Interaktionen zwischen den Akteuren, Organisation der Kooperation ...)
- Variablen der Institutionalisierung (Regel- und Normensystem, Einstellung Wert-haltungen ...)

- situationsbezogene Variablen (Anlass, Handlungsdruck von Außen ...)

Alle (konkreten) Projekte/Prozesse durchlaufen verschiedene Prozessphasen, in denen (unterschiedliche) Akteure agieren, in denen Kooperationsprozesse erleichtert oder erschwert werden können. FLÄMIG ET AL. (2001: 33ff.) teilen aus einer akteursorientierten Perspektive politische Prozesse in drei Phasen ein:

- Agenda Setting: In dieser Phase steht die Frage im Mittelpunkt, wie ein bestimmtes Problem auf die politische Agenda gelangt ist.
- Politikformulierung und Entscheidung: In dieser Phase wird das Problem definiert. Die angestrebten politischen Ziele werden festgelegt.
- Implementation: In dieser Phase werden die Konzepte und Maßnahmen umgesetzt; die Realisierung ist von bestimmten Akteuren und Handlungsbedingungen gekennzeichnet.

Diese Unterscheidung hat jedoch eher analytischen Charakter; in der Realität bestehen häufig erhebliche Überschneidungen zwischen den verschiedenen Phasen. Dennoch spielt die Betrachtung der verschiedenen (Projekt-)Phasen im Rahmen der Prozessanalyse eine bedeutende Rolle. Eine ausführliche Erläuterung der Bedeutung der verschiedenen Prozessphasen im Rahmen unserer Untersuchung erfolgt in Kapitel 3.3. Als eine eher schwierige Phase ist häufig die „Startphase“ anzusehen (das Thema muss formuliert werden, verschiedene Akteure an einen Tisch geholt werden, Gemeinsamkeiten sind zu identifizieren etc). Vor diesem Hintergrund werden ergänzend auch „prozessuale Variablen“, welche die Zeitachse und somit das Durchlaufen der verschiedenen Prozessphasen berücksichtigen, mit einbezogen.

2.2 STAND DER FORSCHUNG – UNTERSCHIEDLICHE ANSÄTZE IM VERKEHRSBEREICH

Im Mittelpunkt unseres Forschungsvorhabens stehen die prozessualen, partizipativen, kommunikativen, organisatorischen und institutionellen Aspekte der Entscheidungsfindung sowie der Umsetzung eines nachhaltige(re)n Stadt- und Verkehrskonzeptes auf regionaler Ebene und in Teilräumen. Wichtige Fragestellungen sind das „Warum?“ und das „Wie?“ der Umsetzung nachhaltiger (Verkehrs-)Projekte, um daraus übertragbare Erfolgsfaktoren bzw. Hemmnisse ableiten zu können. Dies geschieht in Anlehnung an die Politik- und Prozessanalyse. Diese politikwissenschaftliche Analysemethode hat sich bereits in verschiedenen Untersuchungen zur Bewertung ökologisch und sozial verträglicher Verkehrskonzepte bewährt. Dabei wurden, wie in der Policy-Forschung im Allgemeinen üblich, jeweils nur wenige Fälle untersucht (vgl. SCHARPF 2000: 52).

Näher betrachtet wurden sechs Untersuchungen (durchgeführt zum Teil aus politikwissenschaftlicher und zum Teil aus stadt- und verkehrsplanungswissenschaftlicher Sicht), die Umsetzungsprozesse einer umweltorientierten Verkehrspolitik analysieren und Erfolgsfaktoren und teilweise auch Hemmnisse herausarbeiten. Sie alle analysieren jedoch ausschließlich typische Erfolgsfälle („Best Practice“) oder zumindest relative Erfolgsfälle von umweltorientierten Verkehrskonzepten, die bereits seit geraumer Zeit abgeschlossen und umgesetzt sind. Dabei wird Erfolg in den meisten Untersuchungen dann als gegeben unterstellt, wenn ein Konzept „allgemein in der wissenschaftlichen Meinung als erfolgreich angesehen“ wird (REH 2001: 10). Misserfolgssfälle oder „im zweiten Anlauf“ erfolgreiche Fälle standen bislang nicht im Vordergrund der Betrachtungen; gerade derartige Beispiele ermöglichen aber die Einschätzung von Erfolgsbedingungen und Hemmnissen. Nur sehr vereinzelt wurden regionale bzw. interkommunale Projekte einbezogen. Eine zusammenfassende Darstellung der betrach-

teten Untersuchungen und insbesondere eine Übersicht der ermittelten Erfolgs- und Hemmnisfaktoren findet sich im Anhang dieses Berichtes.

REH (2001) untersucht in einer politikwissenschaftlichen Studie mittels des Ansatzes der Neuen Institutionenökonomik Erfolgsfaktoren sowie Restriktionen für Projekte der umweltorientierten Verkehrspolitik in Deutschland. Im Mittelpunkt der Auswertung steht die erklärende Interpretation der kommunalen Verkehrspolitik anhand verschiedener gelungener umweltorientierter Verkehrskonzepte in Troisdorf, Esslingen, Lübeck, Schopfheim, Freiburg, Lemgo, Templin, Dresden sowie der RegioBahn Kaarst-Düsseldorf-Mettmann und der Nordrhein-Westfalen-weiten Kampagne „umdenken – umsteigen, 100.000 Tage ohne Auto“. REH zeigt, dass es auf der Grundlage vorhandener verkehrspolitischer Instrumente beachtliche mobilisierbare Potentiale auf den einzelnen Politikebenen gibt.

Zur Analyse von Erfolgsbedingungen umweltorientierter Verkehrspolitik untersucht BRATZEL (1999) vier positive Beispielfälle oder „relative Erfolgsfälle“, wobei die Anwendung des zentralen Indikators „Grad der Autonutzung“ hierbei zur Auswahl von Amsterdam, Groningen, Zürich und Freiburg im Breisgau führte. Der erste Untersuchungsschritt behandelt die Entwicklung der verkehrspolitischen Handlungsprogramme und Maßnahmen (Policy-Output), im zweiten Schritt wird untersucht, inwieweit sich Erfolge auf umgesetzte Maßnahmen zurückführen lassen (Policy-Impact), und im folgenden dritten Analyseschritt untersucht BRATZEL die vorgelagerten politischen und sozialen Faktoren für die Ökologisierung der Verkehrspolitik. Er stützt sich dabei auf das „Drei-Phasen-Modell des grundlegenden Verkehrspolitikwandels“.

WILKE (1997) stellt die Ergebnisse eines im Rahmens des Forschungsverbundes „Ökologisch verträgliche Mobilität“ durchgeführten Experten-Workshops, der die Klärung des weiteren möglichen Forschungsbedarfs über die Rolle der professionellen Akteure in der Verkehrspolitik zum Ziel hatte, zusammen. Ausgangspunkt war die Analyse der Erfolgsbedingungen von vier positiven Beispielen kommunaler Verkehrspolitik in den Städten Aachen, Heidelberg, Lemgo und Lübeck. Bei dieser Untersuchung wurden die Maßnahmenkonzepte und Maßnahmen selbst (Policy-Output), vorgelagerte Aushandlungsprozesse (Politics) sowie nachgelagerte Maßnahmenwirkungen analysiert.

GERTZ (1998) analysiert mittels einer Querschnittsanalyse Erfolgsbedingungen für die Umsetzung von Konzepten zur stadtverträglichen Mobilität, um daraus allgemeingültige Ansätze zur Optimierung der Umsetzung abzuleiten. Dabei beschränkt er sich nicht auf ein konkretes Planungskonzept, sondern betrachtet die Umsetzungsprozesse anhand der Verkehrsberuhigung und Energiewende. Zur Analyse der Grundzüge von Umsetzungsprozessen und – daraus folgend – der Steuerungsansätze in diesen Prozessen, zieht GERTZ allgemeine Erkenntnisse der Diffusionsforschung, der Politikwissenschaften, der Implementationsforschung, der Umweltpsychologie sowie der Wissenschaftsgeschichte und Kommunikation heran. Die gewonnenen Erkenntnisse überträgt er auf die Strategie der kurzen Wege und identifiziert damit Handlungsspielräume, die den Akteuren für verbesserte Umsetzungen zur Verfügung stehen.

ROGGE (1999) verfolgt die Zielsetzung, Faktoren zur verbesserten Umsetzung der Ziele einer umweltorientierten Verkehrspolitik auf kommunaler Ebene zu ermitteln. Dazu untersucht er städtische Lösungsansätze im Bereich des Personennahverkehrs in Besancon/Frankreich und Hamm/Deutschland, wobei es sich hierbei – so seine Argumentation – um repräsentative Beispiele für Städte handelt, in denen die Umsetzungssituation unbefriedigend ist, die gleichwohl aber über viele Verbesserungspotentiale verfügen. In den ersten Analyseschritten werden für die Untersuchungsstädte deren

Zielsetzungen und dazugehörigen Maßnahmen sowie die Umsetzung und der reale „Output“ hinsichtlich ihrer Wirkungen für eine ökologische Verkehrspolitik bewertet.

FLÄMIG ET AL. (2001) untersuchen Handlungskonzepte einer städtebaulich, ökologisch und sozial orientierten Verkehrsentwicklung auf unterschiedlichen Ebenen. Neben der systematischen Fallsammlung von Politikstrategien wurden Experteninterviews zur Bestimmung von konkreten Erfolgsbedingungen positiver Verkehrspolitik durchgeführt. Die vier Beispielorte Lünen, Karlsruhe, Berlin-Moabit und Köln wurden anhand eines Kriterienrasters ausgewählt, mittels Politikanalyse wurde eine vertiefte Analyse vorgenommen. Dabei wurden neben der Ebene der städtischen Verkehrspolitik und -planung ergänzend auch die regionale und betriebliche Ebene betrachtet.

Diese sechs untersuchten Fälle reichen – quer über die Untersuchungen betrachtet, aber teilweise auch innerhalb einzelner Studien – von der Analyse von Einzelmaßnahmen und Projekten (z. B. Fahrscheinfreier Stadtbusverkehr Templin, REH 2001) bis hin zu Leitbildentwicklungen (Verkehrspolitik in Freiburg, BRATZEL 1999).

Auch die Darstellung der Erfolgsfaktoren spiegelt diese Spannbreite an untersuchten Fällen bzw. Falltypen wider: Sie reichen von Aussagen des Typs „intensive kontinuierliche und professionelle Öffentlichkeitsarbeit“ (REH 2001: 47) oder „Einsatz finanzieller Anreize“ (REH 2001: 3) bis hin zur Betrachtung des „Drei-Phasen-Modells zur umweltorientierten Verkehrspolitik“ (BRATZEL 1999).

Gemeinsam ist allen Untersuchungen, dass immer mehrdimensionale, miteinander verwobene und zusammenhängende Erfolgsfaktoren – primär auf der kommunalen Ebene – identifiziert werden.

Darüber hinaus lassen sich auch Übereinstimmungen feststellen; so stimmen die Studien z. B. dahingehend überein, was die Rolle und die Einbeziehung von Akteuren angeht oder die Bedeutung eines schrittweisen Vorgehens mit klaren Zielen und messbaren Erfolgen betrifft. Aber auch Widersprüche innerhalb der Erfolgsfaktoren werden sichtbar. BRATZEL setzt beispielsweise in seinem Modell einen Wechsel der Akteurskonstellation und eine Legitimationskrise des (wirtschaft-)verkehrlichen Wachstumsmodells voraus, was von REH ausdrücklich in keinem seiner betrachteten Fälle bestätigt werden kann. In diesen Fällen waren im Gegenteil deutliche, über „minimum winning coalitions“ hinausgehende Mehrheiten (meist „große Koalitionen“) zu beobachten.

Unser Forschungsansatz baut auf diesen bereits vorliegenden Studien auf, indem die empirische Basis der bisherigen Untersuchungen vervollständigt wird, die Ergebnisse gegenüber gestellt und die Erkenntnisse um die in der Verkehrspolitik wichtige Entscheidungsebene der Region bzw. interkommunalen Kooperation, ergänzt werden.

2.3 UNTERSUCHUNGSANSATZ – METHODISCHES VORGEHEN

Ziel des Projektes ist es, Erfolgs- und Misserfolgsbedingungen nachhaltiger Verkehrspolitik (im weitesten Sinne) zu identifizieren, um daraus einen planungspraktischen Handlungsleitfaden – insbesondere für Kommunalvertreter – zu erarbeiten. Als Forschungsmethode haben wir die Politik- und Prozessanalyse (wenn auch nicht in ihrer reinen Form) gewählt. Diese Methode hat sich in der politikwissenschaftlichen Forschung zur Nachzeichnung von politischen Prozessen und zur Ermittlung von Erfolgsfaktoren und Barrieren politischen Handelns auch im Verkehrsbereich bewährt (vgl. Kapitel 2.2). Sie hat in der Fachwelt eine zunehmende Bedeutung erlangt, insbesondere weil die verbreitete Best-Practice-Forschung, die sich vor allem auf die Beschreibung und Auswertung guter fachlicher Maßnahmen sowie ihrer Übertragbarkeit richtet, (allein) nicht ausreichend den Erfolg oder das Scheitern von Politik bzw. Planung erklären kann.

Einbezogen in unseren Forschungsansatz haben wir auch Aspekte des akteurszentrierten Institutionalismus, der die Akteure/Akteurskonstellationen und ihre Interaktionsformen in den Mittelpunkt der Betrachtung rückt (vgl. Kapitel 2.1).

Kernstück der Analyse ist die Rekonstruktion der ausgewählten, näher zu untersuchenden Prozesse/Projekte aus den beiden Beispielregionen (deren Auswahl in Kapitel 4 ausführlich dargestellt wird), die zu bestimmten politischen (exemplarisch ausgewählten) Entscheidungen geführt haben. Dabei geht es hauptsächlich darum, „Erfolgsbedingungen“ und „Hemmnisse“ zu ermitteln. Unseres Erachtens kann es gerade aufschlussreich sein, Faktoren zu ermitteln, die Prozesse verzögern oder sie sogar zum Scheitern gebracht haben.

Zentraler Gegenstand der Untersuchung sind also – um mit den Begriffen der Politikfeldanalyse zu sprechen (vgl. Abbildung 2-1) die Politics, d. h. der konflikthafte (Umsetzungs-)Prozess.

Unter einem handlungsorientierten Ansatz werden die Prozesse in ihrem Verlauf vor allem aus der Sicht der jeweiligen Akteure analysiert. Dabei sind als Akteure diejenigen zu verstehen, die sich als Personen oder Institutionen im politisch administrativen System (bei Verkehrsunternehmen, in Parteien, in Verbänden und Organisationen etc.), aufgrund ihres Berufs oder aufgrund ihrer Funktion mit der Verkehrspolitik in der Region oder der Kommune beschäftigen und auf sie – im weitesten Sinne – Einfluss nehmen (vgl. WILKE 1997: 1).

Die Aktivitäten der Akteure im politischen Prozess gestalten sich sehr unterschiedlich; einige Akteure nehmen kontinuierlich und mit großem Engagement am Prozess teil, andere beteiligen sich nur sporadisch und mit geringem Engagement.

Von der ersten Wahrnehmung eines Problems bis zur Realisierung eines Projektes zur Lösung des Problems durchlaufen alle Projekte verschiedene Phasen. GERTZ (1998: 39) und FLÄMIG ET AL. (2001: 33ff) teilen den Ablauf von Umsetzungsprozessen vereinfacht in drei Phasen ein. Nach FLÄMIG ET AL. lassen sich folgende Phasen einteilen (vgl. auch Kapitel 3.1):

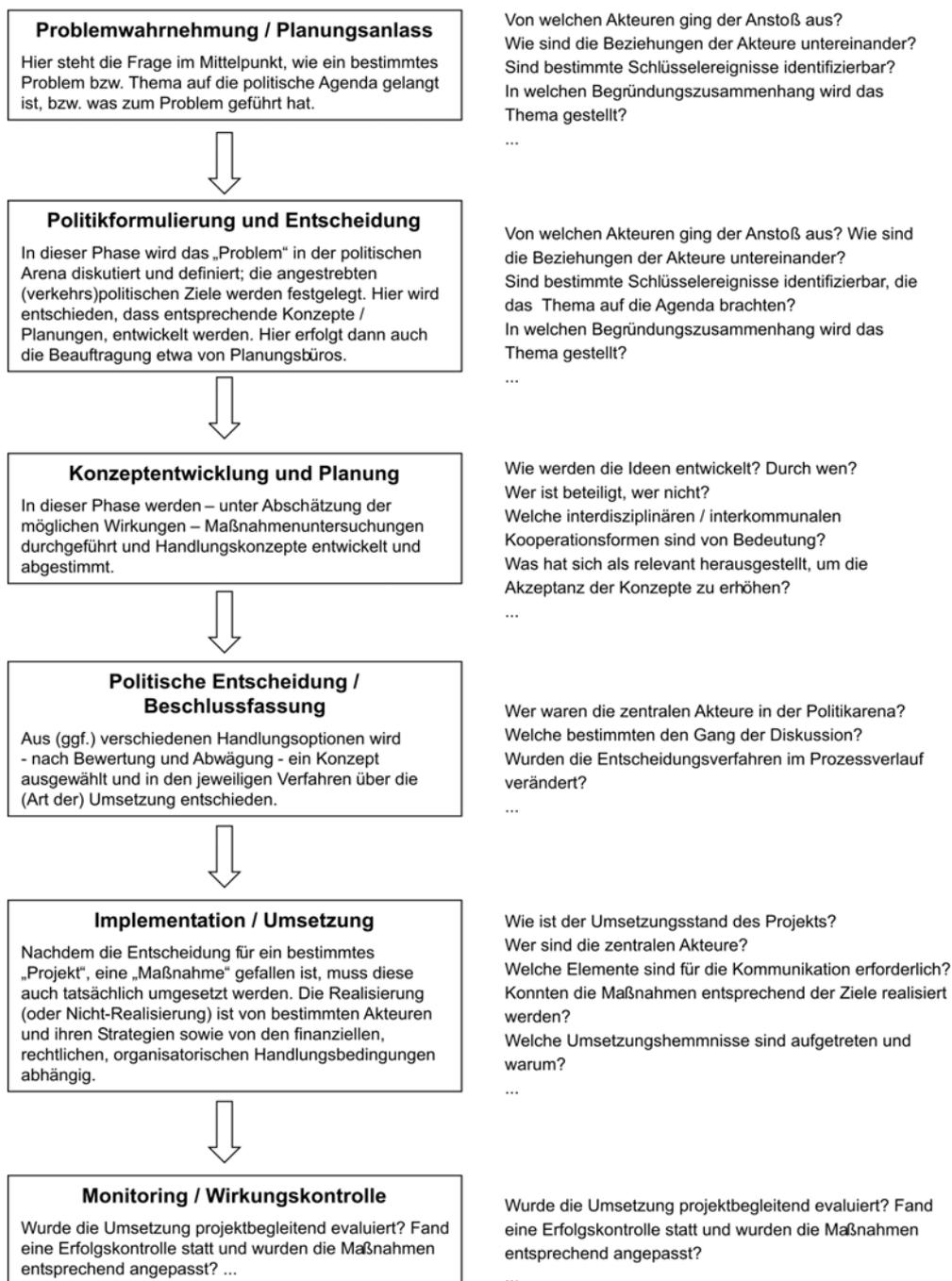
- Agenda Setting
- Politikformulierung und Entscheidung
- Implementation

GERTZ unterteilt den Ablauf von Untersuchungsprozessen vereinfacht folgendermaßen:

- Problemwahrnehmung
- Konzeptentwicklung
- Umsetzung

Aus einer akteursorientierten Perspektive halten wir eine detailliertere Phaseneinteilung für sinnvoll. Unserer Ansicht nach spielen im Hinblick auf die tatsächliche Realisierung eines Konzeptes auch die Phasen der politischen Entscheidung und Beschlussfassung eine zentrale Rolle. Abbildung 2-4: Prozessphasen und zentrale Fragestellungen, stellt die Phaseneinteilung und die jeweiligen zentralen Fragestellungen für unsere Untersuchung kurz dar.

Abbildung 2-4: Prozessphasen und zentrale Fragestellungen



Quelle: eigene Darstellung

Diese Unterscheidung der verschiedenen Phasen hat primär analytischen Charakter. In der Realität bestehen zumeist erhebliche Überschneidungen zwischen den einzelnen Phasen; oft werden auch einige Phasen mehrfach durchlaufen. Insbesondere die Phasen „Politikformulierung und Entscheidung“, „Konzeptentwicklung und Planung“ und „Beschlussfassung“ sind häufig eng miteinander verknüpft. Während ein „Problem“ in der politischen Arena diskutiert wird, werden gleichzeitig Maßnahmenuntersuchungen durchgeführt und erste Handlungskonzepte entwickelt. Auf der anderen Seite werden häufig auch Konzepte in den politischen Gremien diskutiert und bewertet, die dann modifiziert werden müssen, ehe sie politisch beschlossen werden.

Die Prozessanalyse

Zur Analyse der Fallbeispiele und zur Ermittlung der Erfolgsfaktoren wurde ein Untersuchungsraaster entwickelt. Das vollständige Analyseraster findet sich im Anhang des Berichtes. Im Mittelpunkt steht dabei die Prozessebene (Politics); im zeitlichen Phasenverlauf werden darüber hinaus auch immer die beiden anderen Politikebenen Policy (Maßnahmen und Strategien) und Polity (Rahmenbedingungen) mitbetrachtet, da in der „politischen Realität“ die politischen Auseinandersetzungen der Akteure immer in einem engen Zusammenhang mit den Inhalten und innerhalb bestimmter institutioneller und normativer Rahmenbedingungen stattfinden. Für die unterschiedlichen Phasen, die ein Projekt im zeitlichen Ablauf durchläuft, sind die jeweiligen Akteure (und Betroffenen) und Akteurskonstellationen zu ermitteln sowie die Rahmenbedingungen (ökonomische Rahmenbedingungen, soziokulturelle Faktoren, institutionelle Rahmenbedingungen, bauliche Rahmenbedingungen, Strukturen und Kooperationsansätze, überregionale Faktoren ...) zu berücksichtigen. Für jede Phase wurden eine Vielzahl an Fragen formuliert, die es im Verlauf des Forschungsvorhabens zu beantworten galt.

Durch die Entwicklung des Untersuchungsraasters wurde sichergestellt, dass alle Beispielprojekte (so unterschiedlich sie auch sind) in der gleichen Art und Weise analysiert werden; damit trägt es auch zur einheitlichen Ermittlung der Erfolgs- und Hemmnisfaktoren bei.

Die Durchführung der Prozessanalyse orientiert sich an folgenden methodischen Instrumenten:

- **systematische Inhaltsanalyse von Dokumenten:** Projektbeschreibung, Presseartikel, Sitzungsprotokolle, Ratsbeschlüsse, Schriftwechsel, Verträge ...
- **Interviews:** mit verschiedenen Akteuren (aus Verwaltung, Verkehrsbetrieben, Verbänden, Interessengruppen, Parteien ...) der jeweiligen untersuchten Projekte

Die systematische Inhaltsanalyse der verschiedenen Dokumente diente dazu, in einem ersten Schritt die politischen Prozesse in ihren Strukturen zu rekonstruieren und damit auch die jeweiligen (relevanten) Akteure zu ermitteln. Die Dokumentenanalyse war Voraussetzung für die strukturierten Leitfadeninterviews, die als weiteres methodisches Element eingesetzt werden.

Akteursinterviews

Im Rahmen des Forschungsvorhabens wurden zur „Eruierung des so genannten Kontextwissens“ (MEUSER/NAGEL 1991: 445) Akteure aus der Praxis befragt, die seinerzeit an den jeweiligen Prozessen beteiligt waren oder noch daran beteiligt sind.

Bei der Auswahl der Interviewpartner wurde darauf geachtet, dass Akteure aus den verschiedenen gesellschaftlichen und politischen Bereichen sowie unterschiedliche Akteurspositionen berücksichtigt wurden. Dabei sind die Akteure in ihrer jeweiligen Rolle als Funktionsträger innerhalb des institutionellen und organisatorischen Kontextes von Interesse. Auf der einen Seite waren dies die so genannten Schlüsselpersonen, die die Interaktionen und Entscheidungen maßgeblich beeinflussen; auf der anderen Seite waren aber auch Akteure auf der mittleren oder unteren organisatorischen Ebene gefragt, da sie über umfassendes und detailliertes Wissen der internen Strukturen verfügen.

Zu jeder Fallstudie wurden zwischen drei und sechs Akteure interviewt. Die Interviewpartner waren vorwiegend Akteure aus dem Bereich der Verwaltung (Amt für Verkehrsplanung, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt) und der Verkehrsbetriebe; es wurden aber auch Interviews mit Vertretern der IHK, privaten Planungsbüros, Parteienvertretern und Interessengruppen geführt.

Die Experteninterviews wurden vor Ort anhand eines Leitfadens, welcher sich am Analyseraster orientierte, geführt und ergänzten damit die Ergebnisse auch um bislang unberücksichtigte Aspekte. Durch den Leitfaden wurde garantiert, dass alle Themenfelder abgehandelt werden und somit grundsätzlich eine Vergleichbarkeit der Interviews gegeben ist. Gleichzeitig wurde durch die Orientierung am Leitfaden ausgeschlossen, dass Themenfelder zu stark behandelt wurden, die mit dem eigentlichen Sachverhalt gar nichts zu tun haben. Der Leitfaden enthält zum einen Schlüsselfragen, die in jedem Fall gestellt werden, zum anderen enthält er Fragen, die je nach Verlauf des Interviews gestellt werden (Eventualfragen) (vgl. SCHNELL/HILL/ESSER 1993: 391).

Die Interviews dienten der Ergänzung der Informationen der Dokumentenanalyse, der Überprüfung und Ergänzung der Thesen, die basierend auf der Literaturrecherche und der Dokumentenanalyse aufgestellt wurden und sollten Hinweise auf die eigenen Einschätzungen der beteiligten Akteure geben.

Die aufgezeichneten Interviews wurden in Orientierung an der inhaltlichen Relevanz in unterschiedlicher Ausführlichkeit transkribiert. Die Grundlage bildete auch hier wieder das Analyseraster. Anschließend wurden die Interviews hinsichtlich der verschiedenen Ebenen der Politikanalyse ausgewertet.

Workshops

Die Analyseergebnisse sowie die durch uns ermittelten Erfolgsfaktoren und Hemmnisse wurden mit den Akteuren vor Ort – auch vor dem Erfahrungshintergrund der anderen Fallbeispiele – diskutiert. Im Verlauf der Prozessanalyse hat sich gezeigt, dass die ortsspezifischen Rahmenbedingungen einen entscheidenden Einfluss auf den Prozessverlauf haben. Um dies auf allen Betrachtungsebenen zu berücksichtigen, wurden die Workshops in den beiden Untersuchungsregionen separat durchgeführt. Die Programme und die Teilnehmerlisten finden sich im Anhang des Berichts. An den Workshops nahmen verschiedene Akteure der jeweiligen Region teil; es wurde sichergestellt, dass Beteiligte aller untersuchten Fallbeispiele vertreten waren. So konnten die Untersuchungsergebnisse durch die Workshops abgesichert werden; darüber hinaus konnten die Kenntnisse durch die projektübergreifende Betrachtung erweitert werden. Die Ergebnisse der beiden Workshops in Münster und Leipzig gingen in die generalisierende Auswertung der Fallstudien ein.

Im Rahmen eines weiteren Workshops zum Abschluss des Forschungsprojektes wurden gemeinsam mit Vertretern der Untersuchungsregionen, Experten aus anderen Regionen und Experten aus der Wissenschaft die Ergebnisse der Auswertung der Fallstudien diskutiert. Im Vordergrund stand dabei die Diskussion typischer Strukturen und Verfahren nachhaltiger und nicht-nachhaltiger Konzepte und Prozesse sowie die Überprüfung der abgeleiteten und verallgemeinerten Projektergebnisse und ihre Überführung in Handlungsempfehlungen.

Handlungsleitfaden

Aufbauend auf der vertieften Analyse, dem Austausch mit anderen Partnern des Forschungsverbundes (vgl. Forschungsprojekte „Untersuchung hemmender und fördernder Rahmenbedingungen bei der Umsetzung innovativer Mobilitätsmaßnahmen in die Verkehrspraxis“; „Evaluation verkehrspolitischer Maßnahmen und Konzepte“) und den im Rahmen der Workshops diskutierten Möglichkeiten, erfolgte abschließend die Erarbeitung des planungspraktischen Handlungsleitfadens. In diesem Handlungsleitfaden – Zielgruppe sind insbesondere Vertreter aus Kommunen – wurden die aus den Fallstudien abgeleiteten Erfolgsfaktoren und Hemmnisse zu Handlungsempfehlungen zusammengefasst. Darüber hinaus finden prozessuale, kommunikative, partizipative,

organisatorische und institutionelle Aspekte Berücksichtigung. Mit der Erarbeitung des Handlungsleitfadens wird der praktische Wissenstransfer erbracht. Es ist geplant, den Handlungsleitfaden als ILS NRW-Schrift zu veröffentlichen.

3 Nachhaltigkeit, Mobilität, Verkehr und Siedlungsstruktur

Ein Forschungsprojekt mit dem Titel „Umsetzung und Akzeptanz nachhaltiger Verkehrspolitik“ muss sich einleitend mit dem Nachhaltigkeitsbegriff auseinandersetzen, um diesen auf Verkehr und Mobilität beziehen zu können. In diesem Kapitel werden die Inhalte einer nachhaltigen Verkehrspolitik konkretisiert und Bedingungen für die Projektauswahl in NAPOLI abgeleitet. Die Analyse der ausgewählten Projekte beschäftigt sich dann mit dem Forschungsschwerpunkt des Projektes, der Umsetzung und Akzeptanz der jeweiligen Projekte. Dieses Kapitel stützt sich im Wesentlichen auf die Ergebnisse des FOPS-Projektes RAVE (UNIVERSITÄT DORTMUND/PLANERSOCIETÄT 2004).

Der folgende Teil gliedert sich in:

- Allgemeine Definition des Nachhaltigkeitsbegriffs und seine Übertragung auf den Verkehrsbereich
- Konkretisierung des Verständnisses von „Nachhaltigem Verkehr“ auf der Bundesebene
- Nachhaltigkeitsverständnis des Projektes
- Existierende Ansätze in der Umsetzung
- Indikatoren als Kontrollinstrument
- Allgemeine Anforderungen an die Fallstudien und Beurteilung ihrer Wirkungen

3.1 NACHHALTIGKEIT UND VERKEHR – ALLGEMEINE DEFINITION

Der Begriff *sustainable development* wurde im Brundtland-Bericht 1987 geprägt. Auf dem Erdgipfel von Rio 1992 haben sich die meisten Staaten der Erde darauf geeinigt, das Ziel der Nachhaltigkeit zur Grundlage ihrer Politik zu machen. Nachhaltige Entwicklung ist demnach eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der heute lebenden Menschen befriedigt, ohne die Befriedigung der Bedürfnisse der zukünftigen Generationen oder anderer Räume zu gefährden. Wachstum soll infolgedessen auf einen schonenden Ressourcenverbrauch und eine verträgliche Belastung der Umwelt begrenzt werden. Die Diskussion unterscheidet in der Regel drei Dimensionen der Nachhaltigkeit². Im Rahmen dieses Projektes werden die Ansprüche an das Handeln hoch entwickelter Staaten mit einem hohen Energieverbrauch wie Deutschland wie folgt formuliert:

- Die **ökologische Dimension** zielt auf die Einhaltung von lokalen und globalen Belastbarkeitsgrenzen. Die ökologischen Belastungen sind zu minimieren. Sie dürfen die Erneuerungs- bzw. Austauschkapazitäten des Naturhaushaltes nicht überschreiten (steady-state) und entsprechend weder die nachfolgenden Generationen noch andere Regionen der Welt belasten.
- Die **ökonomische Dimension** bildet die Grundlage des materiellen Wohlstandes einer Gesellschaft. Dabei dürfen die Bedürfnisse der heutigen Generation nicht über eine Verschuldung der folgenden Generationen befriedigt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung muss, solange ökologische Belastbarkeitsgrenzen noch überschritten werden, vor allem zur ökologischen Entlastung und, solange die Verschuldung der

² Bisweilen werden auch vier oder mehr Dimensionen benannt, z. B. kulturelle und psychisch-emotionale Dimensionen (vgl. Beckmann 2001) oder Partizipation als Dimension (vgl. Fest 2000). Das Projekt beschränkt sich in der Betrachtung im Wesentlichen auf die drei Kerndimensionen.

öffentlichen Haushalte nicht abgebaut ist, vor allem zum Abbau der Schulden beitragen.

- Die **soziale Dimension** stellt die generationenübergreifende Frage nach der Höhe und Verteilungsgerechtigkeit von Wohlstand und Belastungen sowie der Chancengleichheit innerhalb einer Gesellschaft. So sind Mindeststandards des Wohlstands zu erreichen und soziale Sicherheit zu gewährleisten.

Eine nachhaltige Entwicklung soll diese drei Dimensionen miteinander in Einklang bringen. Dabei ist ein „Endzustand“, eine „nachhaltige Gesellschaft“, aus heutiger Sicht nicht zu formulieren. Nachhaltige Entwicklung beschreibt vielmehr einen Prozess, der sektorübergreifend, global und offen ist (vgl. FGSV 2003). Im Rahmen dieser sektorübergreifenden und globalen Anforderungen ist es sinnvoll und notwendig, auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene sektorale Nachhaltigkeitsstrategien zu entwickeln.

Dies gilt gerade für den Verkehrsbereich, in dem technische, wirtschaftliche, räumliche und soziale Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten zu einer starken Nutzung des Pkw und Lkw und zu einem hohen Verkehrsaufwand bei weitgehend konstanter Wegehäufigkeit geführt haben. Dabei bieten Pkw und Lkw auf der einen Seite große Vorteile für die Nutzer, vor allem hohen Komfort, zeitliche und räumliche Flexibilität sowie hohe Geschwindigkeit. Andererseits haben Umfang und Art des Verkehrs erheblichen Einfluss auf das Klimagleichgewicht und den Ressourcenverbrauch, sind mitverantwortlich für gesundheitlich relevante toxische und kanzerogene Schadstoffe, die Einträge von Abgasverbindungen in die natürlichen Ökosysteme, den Verkehrslärm, die Gefährdung von Pflanzen- und Tierpopulationen durch die Fragmentierung von naturnahen Flächen sowie für die Bodenversiegelung.

Bezieht man die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit auf den Verkehrsbereich, so lassen sich die Ansprüche wie folgt konkretisieren:

- Ökologie:** Die vom Verkehr ausgehenden ökologischen Belastungen sind zu minimieren, so dass insgesamt die Erneuerungs- und Austauschkapazitäten der Naturhaushalte eingehalten werden.
- Ökonomie:** Die ökonomischen Austauschprozesse sind zu sichern oder zu verbessern. Verkehr ist dabei mit dem geringst möglichen Ressourcenverzehr (Rohstoffe, Finanzen) abzuwickeln. Insbesondere dürfen die Verkehrsausgaben nicht über eine Verschuldung der folgenden Generation finanziert werden.
- Soziales:** Individuelle Teilnahmechancen am gesellschaftlichen Leben sind ohne soziale Einschränkungen zu gewährleisten. Nach den Minimierungsbemühungen verbleibende Belastungen (Lärm, Abgase ...) dürfen nicht einzelne Personen oder Gruppen in stärkerem Maß als Andere belasten. Eine besondere Verpflichtung besteht gegenüber mobilitätseingeschränkten und hochbetagten Menschen.

Diese eher rahmensetzende Definition bedarf weiterer Konkretisierung, um bei Zielkonflikten, die zwischen den drei Dimensionen vorhanden sind, einen Orientierungsrahmen zu bieten.

3.2 KONKRETISIERUNGEN DES BEGRIFFS „NACHHALTIGER VERKEHR“ AUF BUNDESEBENE

Im Zusammenhang mit nachhaltigem Verkehr wird häufig der Begriff **Mobilität** verwendet. Im Nachhaltigkeitsbericht der Bundesregierung wird Mobilität als „... die Verkehrsbeweglichkeit von Menschen und Gütern unabhängig vom Verkehrsmittel und der zurückgelegten Distanz“ (BUNDESREGIERUNG 2002: 145) definiert. Hierzu müssen die

Verteilung der potenziellen Aktivitätsorte (Gelegenheiten) im Raum, ihre Zugänglichkeit und die Verkehrsangebote gemeinsam betrachtet werden. Eine hohe Mobilität steht für die gute Erreichbarkeit verschiedener Aktivitätsorte.

Verkehr ist die tatsächlich durchgeführte Ortsveränderung von Menschen und Gütern, die sich an den Aktivitätsbedürfnissen von Menschen und an der Umwelt orientieren muss. Die Verkehrsmittel, Verkehrswege etc. ermöglichen die dazu erforderliche Raumüberwindung. Der Verkehr umfasst die Wegehäufigkeit, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel und die zurückgelegten Distanzen.

Der Bund setzt Rahmenbedingungen für das Handeln von Kommunen und Regionen. Auch im Hinblick auf die Konkretisierung des Nachhaltigkeitsbegriffs im Verkehr hat der Bund diese Aufgabe wahrgenommen. Als wichtigste Quellen sind zu nennen: Die „Nationale Nachhaltigkeitsstrategie“ (BUNDESREGIERUNG 2002) der Bundesregierung, der „Verkehrsbericht 2000“ (BMVBW 2000a) und der Bericht „Integrierte Verkehrspolitik“ (BMVBW 2002b) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den oben benannten Veröffentlichungen der Erhalt bzw. die Herstellung einer umweltfreundlichen, sozial gerechten und hohen Mobilität von Menschen und Gütern ein wesentliches Ziel nachhaltiger Verkehrspolitik ist. Die Umsetzung dieser Ziele muss auf den verschiedenen räumlichen Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) erfolgen. Der Zielkonflikt zwischen den drei Dimensionen Ökologie, Ökonomie und Soziales wird in den Rahmensetzungen des Bundes nicht gelöst. Von Regierung und Verwaltung wird Nachhaltigkeit weniger als Verpflichtung zu einer Politik in den Grenzen des Ökosystems verstanden, sondern eher im Sinne einer Umsetzung des so genannten Drei-Säulen-Modells³ (vgl. BÜCKMANN, W. u. a. 2003), das auch den weiteren Ausbau, z. B. der Straßen, mit einschließt.

3.3 RAUM, VERKEHR UND NACHHALTIGKEIT

Die Verkehrs- und Raumentwicklung sind eng miteinander verbunden. Die flächenhaft zersiedelten Umlandbereiche der Städte wären ohne die individuelle Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten und den parallel verlaufenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht entstanden. Diese Strukturen führen umgekehrt zur langfristigen Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr, zur Entwertung verkehrsbelasteter Standorte vor allem in den Innenbereichen der Städte, an den Hauptverkehrsstraßen und an den Ortsdurchfahrten kleinerer Ortschaften und fördern so den Prozess der weiteren verkehrsaufwändigen Zersiedelung. Wirtschaftliche Probleme im Wohnungsbestand sind ebenso die Folge, wie segregationsbedingte soziale und wirtschaftliche Probleme der Kernstädte.

Dabei ist die wachsende Pkw-Nutzung und Abhängigkeit nicht nur auf die baulich-räumliche Trennung der Funktionsbereiche zurückzuführen, sondern auch auf eine „Trennung der Funktionen auf individueller Ebene“ infolge steigender Ansprüche (z. B. beim Wohnen, Einkauf und in der Freizeit) und zunehmender Spezialisierung (v. a. auf dem Arbeitsmarkt). Auch in den bestehenden baulich-räumlichen Strukturen wird immer verkehrsaufwändiger gelebt.

Die Belastungen durch den MIV nehmen selbst in denjenigen Städten weiter zu, die durch ihre Anstrengungen um eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen zumindest bei der eigenen Wohnbevölkerung seit längerem eine Stabilisierung oder sogar Reduzierung der MIV-Nutzung erreicht haben (z. B. Freiburg, Münster, Viernheim).

³ Danach stehen die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit miteinander in Wechselwirkung und bedürfen langfristig einer ausgewogenen Koordination.

Anknüpfend an die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (2002) geht das Projekt davon aus, dass eine weitere Zunahme der Verkehrsintensität, verbunden mit einer verkehrsabhängigen Entwicklung räumlicher Strukturen und der Zunahme des Energieverbrauchs, nicht vereinbar mit einer nachhaltigen Entwicklung ist. Eine nachhaltige Entwicklung unserer Gesellschaft und damit auch eine nachhaltige Entwicklung im Verkehr erfordert aus unserer Perspektive einen deutlichen Richtungswechsel und nicht nur eine leichte Richtungskorrektur.

Dies gilt:

- aus ökologischen Gründen durch weiter steigende Kohlendioxid-Emissionen und dem steigenden Energieverbrauch im Verkehr,
- aus sozialen Gründen vor dem Hintergrund der Sicherung von Erreichbarkeit für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit (sei dies z. B. durch das Alter, die Einkommensverhältnisse oder individuelle Einstellung begründet),
- aus ökonomischen Gründen aufgrund der hohen Verschuldung öffentlicher Haushalte bei mittelfristig zurückgehenden Bevölkerungszahlen.

Nachhaltige Planung und Politik dürfen sich daher im Verkehrsbereich nicht nur auf die Verkehrsinfrastruktur und den Verkehrsbetrieb beschränken, sondern müssen auch die Verkehrsabwicklung und gegebenenfalls die Verkehrsmittelnutzung einbeziehen. Ein besonderes Augenmerk richtet sich auf die räumlichen Verflechtungen und auf die zurückgelegten Distanzen. Eine nachhaltige Verkehrsplanung ist damit immer auch Siedlungsplanung und eine nachhaltige Siedlungsplanung ist damit immer auch Verkehrsplanung.

Konkretisierter Orientierungsrahmen

Zur weiteren Konkretisierung von Nachhaltigkeit im Verkehr wurden im Projekt RAVE drei Leitsätze sowie acht ergänzende Merkposten einer nachhaltigen Raum- und Verkehrspolitik und Raum- und Verkehrsplanung formuliert, die zentrale Aspekte möglichst verständlich machen sollen. Verkehrsprojekte (und auch andere räumlich relevante Planungen) können an den Leitsätzen und Merkposten überprüft werden. Dabei ergänzen die Merkposten die Leitsätze und zeigen Ansatzpunkte für die Umsetzung auf.

Erreichbarkeit und Sicherheit sind wichtiger als hohe Geschwindigkeit.

Der erste Leitsatz verbindet die Verteilung der Gelegenheiten im Raum mit der Durchlässigkeit des Raumes und fordert vor allem im Hinblick auf ältere Menschen, Kinder oder allgemeiner, für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit, eine bessere Nahraumausstattung.

Hohe Qualität des Bestandes ist wichtiger als Neu- und Ausbau

Der zweite Leitsatz schließt an die steigende Verschuldung der öffentlichen Haushalte bei langfristig abnehmender Bevölkerungszahl (insbesondere im Erwerbstätigenalter) an und fordert die absolute Priorität der Bestandserhaltung vor dem Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aber auch des Wohnungsbestandes.

Nachhaltigkeit erfordert Konsequenz und Konsistenz

Der dritte Leitsatz greift die bisher gegenläufigen Entscheidungen in unterschiedlichen Politikbereichen (z. B. Verkehr und Umwelt) und auf den unterschiedlichen Maßstabsebenen (z. B. Bund, Region, Kommune) auf.

Ergänzend zu diesen Leitsätzen skizzieren acht Merkposten mögliche Ansatzpunkte und Umsetzungswege:

- An aktuelle Problemlagen anknüpfen: vorhandener Problemdruck lässt die Bereitschaft steigen, ungewöhnliche Konzepte zu verwirklichen.

- Flexible Konzepte verfolgen: im Laufe der Zeit sich ändernde Nutzungsanforderungen können so leicht berücksichtigt werden
- Bestandswirksame Konzepte entwickeln: Qualifizierung vorhandener (Siedlungs-) Strukturen
- Konzepte individualisieren: Hinwendung zum einzelnen Verkehrsakteur
- Technische Potenziale nutzen: Entwicklung umweltfreundlicher Technologien z. B. durch Grenzwertsetzungen
- Kosten reduzieren: möglichst kostengünstige Lösungen wählen
- Mehrwert kommunizieren: Vorteile nachhaltiger Projekte im Bewusstsein der Politik und der Öffentlichkeit verankern
- Wirkungen nicht nur prognostizieren, sondern auch kontrollieren: Indikatoren zur Wirkungskontrolle und ihre Einbindung in bestehende Verfahren und Strukturen

Zielkonflikte, die dem Leitbild der Nachhaltigkeit immanent sind, sind jeweils projektbezogen oder themenspezifisch vor Ort zu diskutieren und zu lösen. Letztendlich müssen immer wieder „individuelle“ Lösungen gefunden werden.

3.4 ANSÄTZE EINER NACHHALTIGEN VERKEHRSPOLITIK

Viele Ansatzpunkte für die Gestaltung einer nachhaltigen, verkehrswirksamen Planung und Politik⁴ sind in den vier Handlungsfeldern vorhanden:

- Integrierte Raum- und Verkehrsplanung
- Verkehrsmittelübergreifende Konzepte
- Sektorale Verkehrskonzepte
- Mobilitätsmanagement

Fallbeispiele zur Gestaltung einer nachhaltigen Verkehrspolitik und -planung wurden in dem Projekt RAVE recherchiert, auf die im Folgenden Bezug genommen wird⁵. Innerhalb der oben genannten Handlungsfelder werden unterschiedliche Handlungsansätze einzeln oder miteinander kombiniert verfolgt: infrastrukturell/bauliche, technische, rechtlich/ordnungspolitische, finanzielle oder organisatorisch/informativische Ansätze.

Integrierte Raum- und Verkehrsplanung

Eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung setzt die Verknüpfung von Standort- und Verkehrsplanung voraus. Fragen nach der Lage, der Art und dem Maß von Nutzungen sind im engen Zusammenhang mit der Erreichbarkeit und ihrer verkehrlichen Erschließung zu bearbeiten, um so Erreichbarkeit auch ohne den Pkw zu sichern und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken.

Eine integrierte Planung von Raum und Verkehr muss bestehende Strukturen im Sinne der Nachhaltigkeit entwickeln anstatt weitere Flächen zu versiegeln und die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. In diesem Zusammenhang kommt Konzepten für die Bestandspflege und -aufwertung eine große Bedeutung zu. Die Ansätze können in übergreifende Stadtentwicklungskonzepte eingebunden sein oder sich als Einzelvorhaben auf ein einzelnes Quartier oder Objekt beziehen.

⁴ Die Betrachtung der kommunalen und regionalen Ebene steht an dieser Stelle im Vordergrund. Zur Gestaltung von Rahmenbedingungen auf der Bundesebene siehe RAVE (Universität Dortmund/Planersocietät 2004:56ff)

⁵ Die Beispiele sind in der Datenbank RAVENA dokumentiert: <http://www.nachhaltiger-verkehr.de>

Kompakte Strukturen und Innenentwicklung schaffen Voraussetzungen für kurze Wege. Der Umbau bestehender Gebäude, Flächen- und Gebäuderecycling, Funktionsanreicherung und Förderung differenzierter Wohnformen im Bestand leisten einen Beitrag zur Weiterentwicklung bestehender Strukturen. Beispiele für Einzelprojekte sind u. a. Itzehoe-Klosterforst, Stadtumbau im Leipziger Osten oder das Baulückenprogramm der Stadt Köln, Beispiele für gesamtstädtische Entwicklungskonzepte sind u. a. in Freiburg, Münster und Viernheim zu finden.

Bürger und Unternehmen agieren immer unabhängiger von politisch-administrativen Grenzen. Die Inkongruenzen zwischen politisch-administrativen Raumgrenzen und funktionalen Verflechtungen können durch interkommunale und regionale Kooperationen überwunden werden. Eine regionale Strategie der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und der Vorrang für Standorte mit guter ÖPNV-Anbindung sind in diesem Zusammenhang von zentraler Bedeutung.

Beispiele regionaler Zusammenarbeit sind u. a. die Gemeinden Dillingen und Lauingen, die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler und die Region Hannover, die bei der Flächennutzungsplanung, der Verkehrsplanung und der Stadtsanierung, bei der Bündelung von Wohnungsbau und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten oder bei der Erstellung eines regionalen Einzelhandelskonzeptes zusammengearbeitet haben.

Verkehrskonzepte

Auch im Rahmen einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung sind sektorale Detaillösungen im Verkehrsbereich zu erarbeiten. Verkehrsmittelübergreifende Konzepte und Konzepte für einzelne Verkehrsträger unterstützen insbesondere die Verkehrsverlagerung und verträgliche Abwicklung.

Die vergangenen Jahrzehnte haben gezeigt, dass durch den Ausbau innerstädtischer Straßen und Umgehungsstraßen die Verkehrsprobleme nur punktuell gelöst werden konnten. Gleichzeitig wurden die Lebensbedingungen in den angrenzenden Bereichen häufig durch Lärm und Abgase verschlechtert. Durch einen Rückbau großer städtischer Verkehrsschneisen auf ein städtebaulich verträgliches Maß, kann (urbane) Lebensqualität gewonnen werden. Barrierewirkungen sind abzubauen und Straßenraum zu Gunsten von Fußgängern, Radfahrern und dem ÖV umzuverteilen.

Da die regionalen Verflechtungen zunehmen, sind im Rahmen verkehrsmittelübergreifender Konzepte auch die gemeindegrenzenübergreifenden Verkehre zu berücksichtigen. Eine regionsspezifische, umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsentwicklung bedarf dafür der interkommunalen Abstimmung und Kooperation von Städten und Gemeinden.

Eine integrative Betrachtung und Entwicklung des Verkehrs kann im Rahmen formeller oder informeller Planungsansätze stattfinden. Eine ganzheitliche Betrachtung und die Berücksichtigung von Zusammenhängen des Verkehrssystems kann im Rahmen von Verkehrsentwicklungsplänen oder integrierten Verkehrskonzepten für verschiedene räumliche Ebenen erfolgen. Leitbilder stellen einen wichtigen Orientierungsrahmen für eine nachhaltige Entwicklung dar. Lokale-Agenda-21-Prozesse können ein entsprechendes Forum für die Erarbeitung von Leitbildern und für nachhaltige Mobilitätskonzepte bieten. Sie eröffnen die Möglichkeit, durch die Rückkopplung zu anderen nachhaltigkeitsrelevanten Themenbereichen (z. B. Stadtentwicklung, Ressourcenschonung, regionale Wirtschaftskreisläufe) eine integrierte Sichtweise herzustellen. Verkehrsrelevante Themen können in Arbeitskreisen bearbeitet werden und in konkrete Projekte münden. Beispiele für die Entwicklung von Leitbildern finden sich in Lörrach, Berlin oder Heidelberg, für die Entwicklung integrierter Verkehrskonzepte auf städtischer Ebene in

Hamm und Göttingen, sowie auf der regionalen Ebene in Stuttgart und in der Region Mittlerer Oberrhein.

Sektorale Verkehrskonzepte werden von vielen Kommunen entwickelt und umgesetzt. Dazu gehören ÖV-Konzepte, Fuß- und Radverkehrskonzepte sowie Konzepte für den motorisierten Individualverkehr. Beispielhaft seien an dieser Stelle der kostenlose Stadtbusverkehr in Templin, die Radverkehrsförderung der Stadt Marl und das Pendlernetzwerk NRW benannt.

Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbildung und -kampagnen

Bei hoher Raumdurchlässigkeit verlieren Angebote im Nahbereich und Angebote des Umweltverbundes für Menschen mit Auto immer stärker ihre bindende Wirkung. Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbildung und -kampagnen müssen daher die bisher dominanten, aber auch weiter unverzichtbaren strukturellen Ansätze ergänzen und so insgesamt ihre Wirksamkeit erhöhen. Mobilitätsdienstleistungen werden von unterschiedlichen Organisationen für die entsprechenden Zielgruppen angeboten: von Verkehrsunternehmen für Kunden, von Kommunen für Bürger, von Betrieben für Angestellte, von Wohnungsunternehmen für Mieter, von Fremdenverkehrsvereinen für Touristen etc. Als Beispiel für unterschiedliche Ansätze können das umfassende betriebliche Mobilitätsmanagement der Gerling Versicherung, das Angebot wohnungsbezogener Mobilitätsdienstleistungen der Südost-WoBa (einer Wohnungsbaugesellschaft) in Dresden und der Service „BodenseeClick“ für Besucher des Bodensees dienen.

3.5 ERFOLGE MESSEN, MISSEERFOLGE RECHTZEITIG ERKENNEN

3.5.1 Indikatoren auf kommunaler und regionaler Ebene

Viele Kommunen haben das Nachhaltigkeitsprinzip in ihre Politik und Planungen aufgenommen, indem eine Lokale Agenda für die Kommune vom Stadtrat beschlossen wurde. Dabei variieren die Prozesse zur Aufstellung einer Lokalen Agenda und die kommunalen Ziele einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsentwicklung auf unterschiedlichen Planungsebenen und auch nach persönlicher Überzeugung und politischer Einstellung der in Politik und Verwaltung Verantwortlichen. Der Verkehrsbereich ist in viele Lokale Agenden integriert. Bei der Aufstellung der Lokalen Agenden sollten nicht nur Leitbilder und Ziele entwickelt, sondern auch Indikatoren zur Kontrolle der Zielerreichung festgelegt werden.

Bei der Indikatorenentwicklung können die Kommunen auf verschiedene Indikatorenansätze zurückgreifen, die seit 1999 entwickelt worden sind⁶. Seit Juli 2003 existiert ein Indikatorenansatz, der gemeinsam von verschiedenen Institutionen, die an der Entwicklung von Indikatoren gearbeitet haben, empfohlen wird⁷. Der erarbeitete Satz bündelt die Erfahrungen der letzten Jahre in der Verwendung von Indikatoren und soll zu einer weiteren Verbreitung von Indikatoren in der Lokalen Agenda beitragen. (vgl. AGENDA-TRANSFER 2003). In dem Projekt RAVE wurde ein vereinfachter Indikatorenansatz für den Verkehrsbereich entwickelt (vgl. UNIVERSITÄT DORTMUND/PLANERSOCIETÄT 2004: 26). Eine Zusammenstellung ausgewählter Indikatoren befindet sich im Anhang.

⁶ vgl. hierzu unter u. a. Blach/Irmen 1999, EU 2000, FEST 2000, DUH 2001, BBR 2001, Surburg 2002, Agenda-Transfer 2003

⁷ An der Erarbeitung waren u. a. beteiligt das BBR, ECOLOG, FEST, Energieagentur NRW, KGSt, Deutsche Umwelthilfe, agenda transfer und B.A.U.M.

3.5.2 Anwendung von Indikatoren auf der kommunalen Ebene

Im Rahmen der Anwendung von Indikatoren in unterschiedlichen Forschungsprojekten sowie in einer bundesweiten Befragung⁸ zeigten sich folgende Probleme in Bezug auf die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele:

- Der in dem Projekt „Städte der Zukunft“ angewandte Indikatorensatz wird in dem Breitentest für handhabbar gehalten. Es konnte jedoch nicht beurteilt werden, inwieweit die Erfassung der Indikatoren in Zukunft Einfluss auf kommunale Handlungskonzepte haben wird (BBR 2003: 57). So sind Einzelfallentscheidungen entgegen den Nachhaltigkeitszielen trotz indikatorgestützter Arbeit nicht ausgeschlossen. Allerdings schärfen die Messergebnisse durch Indikatoren das Problembewusstsein. Die Kommunikation der Indikatoren in der Öffentlichkeit gestaltete sich als schwierig (HAUFF O. J., HAHN 2003, STADTPLANUNGSAMT DESSAU O. J.).
- Vorhandenes Ressortdenken innerhalb der Verwaltung erschwert die Integration von Lösungsansätzen. Problematisch ist auch die Umsetzung fachlicher Ansprüche im Rahmen von ehrenamtlicher Arbeit (UBA 2003a).
- Häufig fehlt es der Lokalen Agenda an Schnittstellen mit der Verwaltungsstruktur und zu kommunalen Planungs- und Steuerungsinstrumenten. „Eine Rückkopplung der Agenda-Ergebnisse in politische Entscheidungsprozesse findet oft nicht statt. ... Oft genug scheitern zentrale Anliegen nachhaltiger Entwicklung und der Agenda 21, etwa in der Verkehrspolitik, an mangelndem politischem Willen zum echten steuern.“ (FUE 2002:9, vgl. auch GEHRLEIN, KRUG 2001:57).

Die Auswertung von 34 kommunalen und regionalen Nachhaltigkeitsindikatorensystemen in einer Studie des Umweltbundesamtes (UBA 2003b) zeigt u. a., dass wichtige Funktionen wie die Informations- und Kommunikationsfunktion⁹, die Orientierungsfunktion¹⁰, die Evaluierungs- und Kontrollfunktion¹¹ und die Vernetzungsfunktion¹² häufig nur unzureichend erfüllt werden.

3.5.3 Indikatoren zur Wirkungskontrolle bei Einzelprojekten

Unser methodischer Ansatz zur Untersuchung der Umsetzung und Akzeptanz von nachhaltiger Verkehrspolitik sieht die Analyse von Einzelprojekten im Rahmen von Fallstudien vor (siehe Kapitel 4). Im Gegensatz zur indikatorengestützten Erfolgskontrolle auf kommunaler und regionaler Ebene lassen sich für Einzelprojekte keine allgemeinen Indikatorensätze formulieren. Das Vorgehen ist abgestimmt für das jeweilige Projekt zu formulieren und sollte im Erhebungsaufwand der jeweiligen Maßnahme angemessen sein. Beachtet werden sollten dabei „Nebeneffekte“ der jeweiligen Maßnahme, die einen Mehrwert, aber auch einen unerwünschten Effekt darstellen können. Dies sei an zwei Beispielen dargestellt (weitere Beispiele befinden sich im Handlungsleitfaden):

⁸ Im Forschungsfeld „Städte der Zukunft“ führten knapp 50 Städte einen Breitentest durch, in dem sie den zuvor in den vier Städten Münster, Heidelberg, Dessau und Güstrow entwickelten und getesteten Indikatorensatz erprobten. In dem Modellversuch des UBA „Kommunale Agenda 21“ erprobten vier Kommunen einen verkehrlichen Indikatorensatz. Im März 2001 wurde vom Zentrum für interdisziplinäre Technikforschung (TU-Darmstadt) eine bundesweite Befragung von Agenda-Kommunen durchgeführt.

⁹ Die Indikatoren sollen über das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung und dessen lokale Bedeutung und Ausprägung informieren.

¹⁰ Die Indikatoren sollen Grundlage für Entscheidungen und Handlungen kommunaler Akteure sein.

¹¹ Mit Hilfe von Indikatoren soll die Zielerreichung und die Effektivität von Maßnahmen überprüft werden.

¹² Die Anwendung von Indikatoren soll zur Kooperation unter den kommunalen Akteuren beitragen.

Mobilitätsmanagement in einem Unternehmen

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements in einem Unternehmen, in dem aufgrund von Neueinstellungen Stellplatzprobleme auftreten, werden Fahrgemeinschaften unterstützt, neue Fahrradabstellanlagen geschaffen und ein Jobticket eingeführt. Als Wirkungskontrolle bietet sich ein Vorher-Nachher-Vergleich an. Durch eine entsprechende Befragung können die Umsteigeeffekte des Gesamtkonzeptes quantifiziert und daraus ökologische Effekte hergeleitet werden. Die Kosten für das Konzept werden den alternativen Kosten für die Erweiterung der Stellplätze gegenübergestellt. Gleichzeitig kann die Zufriedenheit der Mitarbeiter mit der Verkehrssituation im Vorher-Nachher-Vergleich dokumentiert werden.

Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitung, die über das Interesse des Unternehmens hinausgeht, kann die Vorher-Nachher-Untersuchung durch eine „Kontrollgruppe“ – eines anderen Unternehmens ohne Mobilitätsmanagement – ergänzt werden.

Ausweitung des regionalen ÖPNV-Angebots

In einer Stadtregion werden das Wagenmaterial verbessert, die Takte verdichtet und die Bedienungszeiten ausgeweitet. Aus Sicht des Betreibers stehen für einen Vorher-Nachher-Vergleich die Fahrgastzahlen im Vordergrund. Im Sinne einer Wirkungskontrolle genügt jedoch eine Fahrgastzählung nicht. Nur mit einer Fahrgastbefragung lassen sich Umsteigevorgänge abschätzen und so eine Bilanz zwischen den Verkehrsträgern aufstellen. Dabei sollten auch veränderte Aktionsräume erfasst werden. Dies ist allerdings auch im Rahmen von Fahrgastbefragungen nur eingeschränkt möglich.

Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitung, die über das Interesse des Betreibers hinausgeht, müsste sich die Vorher-Nachher-Untersuchung auf eine Haushaltsbefragung im Untersuchungsraum stützen, die in beiden Phasen möglichst auf der gleichen Stichprobe basieren sollte. Hier lassen sich besser als in der Fahrgastbefragung Veränderungen der Aktionsräume beobachten. Eine „Kontrollgruppe“ lässt sich nur bilden, wenn sich das verbesserte ÖPNV-Angebot nur auf einen Teilraum, z. B. einen Sektor der Stadtregion, bezieht. In einer Langfristperspektive sind auch Veränderungen in der Raumstruktur zu untersuchen.

3.5.4 Indikatoren zur Prozessbewertung

Zusätzlich zu den wirkungsorientierten Indikatoren wurden auch Indikatoren zur Bewertung von Agenda-Prozessen entwickelt (vgl. GATHER 2000). Diese Prozessindikatoren sollen den Kommunen eine individuelle Eigenanalyse ihrer bisherigen Tätigkeiten erlauben (Indikatoren für das Wie nicht für das Was; Überprüfung auch während des laufenden Prozesses). Sie stellen dabei keine naturwissenschaftlichen Messungen dar, sondern geben Einschätzungen wieder, die als Anhaltspunkte der Prozessbewertung und Prozesssteuerung dienen.

Tabelle 3-1: Prozessindikatoren Thüringen

Zielfelder der Gestaltung des LA-21 Prozesses	Vertiefung Indikatorensatz
Strukturiert	In klassische Schritte eingeteilt Koordiniert in der Arbeit Dokumentiert im Verlauf und in den Ergebnissen
Zielorientiert	Mit übergeordneten Leitbildern und Zielen versehen Durch Erfolgskontrolle evaluiert Mit Nachhaltigkeitsindikatoren überprüft
Partizipatorisch	Politisch tragfähig auf einer breiten Basis stehend In seinen Einzelkomponenten im Kommunalrat konsensfähig Fachübergreifend erarbeitet
Selbsttragend	Kontinuierlich, inhaltlich ohne Unterbrechungen verlaufend Dauerhaft fortgeführt Mit einem konstanten Stamm an Beteiligten
Ergebnisorientiert	Wege aufzeigend, vorwärts gerichtet Mit Maßnahmenprogrammen / Aktionsplänen ausgestattet Mit konkreten Projekten verbunden
Überschaubar	Orientiert an Problemen vor Ort Handlungsorientiert, mit konkreten Aktionen versehen Mit hohem Bekanntheitsgrad

Quelle: GATHER 2000

3.6 ABLEITUNGEN FÜR DIE PROJEKTAUSWAHL UND -BEWERTUNG

Aus der Konkretisierung und Entwicklung des Nachhaltigkeitsbegriffes ergaben sich für die Projektauswahl neben der Abdeckung einer möglichst großen Bandbreite (siehe morphologischer Kasten in Kapitel 4) folgende Anforderungen:

- Strategieebene: Leistet das Projekt einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung oder verträglichen Abwicklung?
- Handlungsfeld: Setzt das Projekt an der Schnittstelle von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an, integriert es verschiedene Verkehrsarten oder setzt es sich vorwiegend mit einer Verkehrsart auseinander?
- Handlungsansatz: Verfolgt das Projekt einen infrastrukturell/baulichen, einen technischen, einen rechtlich/ordnungspolitischen, einen finanziellen oder einen organisatorisch/informativischen Ansatz bzw. eine Kombination dieser Ansätze?

Die in den Leitsätzen und Merkposten formulierten Orientierungshilfen dienen anschließend der weiteren Bewertung der ausgewählten Projekte, wie beispielsweise:

- Das Projekt sichert kleinräumige Erreichbarkeit und erhöht die Sicherheit.
- Das Projekt leistet einen Beitrag zur Bestandsentwicklung und -sicherung.
- Das Projekt ist eingebettet in eine Strategie oder ein Leitbild.

Für die Bewertung der Wirkungen der Projekte wurde jeweils vorhandenes, projektspezifisches Material ausgewertet. Dieses Material genügt häufig den Ansprüchen einer wissenschaftlichen Evaluation nicht. Eine Bewertung des Prozesses anhand der von Gather (siehe Kap. 3.5.4) entwickelten Zielfelder und Indikatoren durch Akteure, die an dem Prozess teilgenommen haben, wurde im Rahmen der regionalen Workshops durchgeführt. Die Ergebnisse flossen in die Identifizierung von Erfolgs- und Hemmfaktoren sowie in die Ableitung von Schlussfolgerungen ein (siehe auch Handlungsleitfaden).

4 Die zwei Untersuchungsregionen und sechs Fallstudien

In diesem Kapitel werden die zwei Untersuchungsregionen Münster und Leipzig sowie die sechs Projekte in Form von Steckbriefen vorgestellt. Die Darstellung der Untersuchungsregionen und deren Auswahl verdeutlicht die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung vor Ort. Dabei werden in Leipzig und im Münsterland unterschiedliche Schwerpunktthemen mit Bezug zu den untersuchten Fallbeispielen vertieft dargestellt (z. B. Leipzig: Einzelhandels- und Freizeitentwicklung, Münsterland: Pendlerverflechtungen, Regionalverkehr).

Die Projektsteckbriefe beschreiben die sechs Fallbeispiele. Der Hintergrund der Projekte, die beteiligten Akteure und die Phasen des Planungs- und Umsetzungsprozesses werden dargestellt. Für jedes Projekt wird ein Überblick über die im Rahmen der Politik- und Prozessanalyse identifizierten Erfolgsfaktoren und Hemmnisse sowie ein Fazit gegeben.

4.1 METHODIK ZUR AUSWAHL DER UNTERSUCHUNGSREGIONEN UND FALLBEISPIELE

Die Auswahl der Regionen erfolgte auf der Grundlage der im Angebot vorgeschlagenen Regionen, die anhand eines sechsteiligen Kriteriensets beurteilt wurden. Die Kriterien beinhalten neben institutionellen Gegebenheiten inhaltliche und prozessorientierte Gesichtspunkte:

- Raum- und Siedlungsstruktur
- ökonomische Ausgangslage (Finanzkraft der Region)
- organisatorische/institutionelle Formen der regionalen Zusammenarbeit, Kooperationserfahrungen und -traditionen
- Ansätze für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung
- Projekt-, Prozess- und Verfahrensinnovation
- bereits vorhandene Kontakte und Forschungskooperationsbereitschaft

Zur Auswahl standen die Regionen Hannover, Rhein-Neckar, Leipzig (Südraum), Münster(-land), Freiburg und Hamburg. Eine Übersicht über die Regionen und eine qualitative Bewertung der Kriterien ist im Anhang 2 dokumentiert.

Zusammen mit dem TÜV und dem Auftraggeber wurden im Auftaktgespräch die beiden Regionen Leipzig (mit Leipziger Südraum) und Münster(-land) zur vertieften Analyse ausgewählt.

Für die **Region Leipzig** spricht, dass sie stellvertretend für viele ostdeutsche Regionen steht; insbesondere im Hinblick auf die schwache Finanzkraft in den neuen Bundesländern. Kontakte zur Region bestehen bereits und eine hohe Mitwirkungsbereitschaft ist vorhanden. Ein weiteres Auswahlkriterium für Leipzig ist, dass sich die Region zwar (noch) weniger nachhaltig als im Bundesdurchschnitt entwickelt (insb. starke Zersiedlungstendenzen und Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen), jedoch erste Ansätze nachhaltiger Entwicklung (Nachholbedarf) deutlich erkennbar sind. Die regionale Zusammenarbeit ist wenig institutionalisiert und basiert meist auf freiwilligen und noch im Aufbau befindlichen Kooperationen. Dies erscheint insbesondere vor dem Hintergrund der Übertragbarkeit als ein wichtiges Auswahlkriterium.

Für die **Region Münster(-land)** spricht die im Verkehrsbereich stärker nachhaltige Entwicklung, die bestehenden Kontakte zu Stadt, Kreisen und Verkehrsunternehmen sowie die Vielzahl der innovativen Prozesse. Münster ist eine monozentrische Wachstumsregion, die z. T. über ländliche Strukturen verfügt. Die regionale Zusammenarbeit in der Region Münster ist nicht öffentlich-rechtlich institutionalisiert, sondern wird durch Vereine und Verbände getragen. Die Mehrzahl der Indikatoren einer nachhaltigen Entwicklung liegt im Bundesdurchschnitt (vgl. BBR 2002a: 150). Die Verkehrsentwicklung ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt von einem starken Umweltverbundanteil geprägt, allerdings verläuft die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsflächen weniger nachhaltig als im Bundesdurchschnitt.

Tabelle 4-1: Struktur des morphologischen Kastens

Projekt						
Merkmal	Ausprägung					
Fachliche Breite	integrierte Siedlungs- und Verkehrskonzepte		verkehrsmittelübergreifende Konzepte		Verkehrsträgerkonzepte	verkehrsexterne Projekte
Handlungsansatz	infrastrukturell/ baulich	technisch	rechtlich / ordnungspolitisch	finanziell	planerisch	informativ organisatorisch
Zusammensetzung der Akteure: räumlicher Bezug	regionale Projekte – Akteure aus der Region (sowohl Kommunen als auch regionale Institutionen)		Interkommunale Projekte – Akteure aus mehreren Kommunen		kommunale Projekte – Akteure aus einer Kommune	
Wirkungsraum	Region	Kernstadt und kooperierende Kommunen	kooperierende Kommunen	Kommune	Ortsteil	
Partizipation	Bürgerbeteiligung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus		Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften	Beteiligung organisierter Bürger, von Verbänden und Vereinen	keine Beteiligung	
Zielsetzungen	explizit Nachhaltigkeit im Verkehr als Ziel verfolgt		explizit umweltgerechter Verkehr als Ziel verfolgt	andere verkehrliche Ziele verfolgt	weitere Zielsetzungen außerhalb des Verkehrsbereichs verfolgt	
Wirkungen im Verkehrsbereich	Verkehrsvermeidung		Verkehrsverlagerung		verträgliche Abwicklung	
Stand des Projektes/ Prozesses	abgeschlossen		größtenteils abgeschlossen	Teile abgeschlossen		noch in Planung/ in der Diskussion
Erfolg / Prozess	vollständige Umsetzung	mit Modifikationen Umsetzung	teilweise umgesetzt	gescheiterte Umsetzung	gescheiterte Beschlussfassung	
Initiative	von unten			von oben		

Die jeweiligen morphologischen Kästen der Leipziger Projekte sowie der Projekte aus dem Münsterland sind zusammen im Anhang 3 aufgeführt.

4.2 AUSWAHLKRITERIEN UND AUSWAHL DER PROJEKTE

Zur Strukturierung der Fallstudien sowie zur ersten Grobanalyse wurde ein morphologischer Kasten entwickelt, bei dem inhaltlich-thematische Elemente genauso wie räumliche Elemente (Bezug und Wirkungsraum) sowie verfahrenstechnische Elemente (Stand und Erfolg der Umsetzung, Initiativansatz) berücksichtigt wurden. Der morphologische Kasten diente dazu, die Auswahl der Projekte zu strukturieren, um insgesamt eine inhaltliche und verfahrenstechnische Breite anzustreben. Wichtig ist zwischen der räumlichen Ebene und der Wirkungsebene zu unterscheiden, da ein

kommunales Verkehrsprojekt u. U. Wirkungen im regionalen Raum hervorrufen kann (z. B. autoarme Innenstadt).

4.2.1 Auswahl der Fallstudien in der Region Leipzig

Als Untersuchungsbeispiele in der Region Leipzig sollten jeweils Beispiele aus der Stadt und der Region Leipzig ausgewählt werden. Insgesamt wurden in Leipzig 15 mögliche Projekte und Prozesse recherchiert und verglichen. Zur Auswahl standen folgende Projekte:

- Freizeitverkehr Südraum Leipzig/Cospudener See: Interkommunales Projekt mit der Stadt Markkleeberg
- Verkehrsentwicklungsplan und Straßenbahnverlängerung in der Stadt Markkleeberg
- Wirkungen und Gründungsgeschichte des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)
- Bahnhofumfeldprogramm ZVNL: Aufwertungsprogramm von Bahnhöfen im Umland
- Nahverkehrspläne in der Region Leipzig
- Projekt BahnBus im Muldental: Schienenersatzverkehr
- gemeinsames Flächenmanagement (Möbelhausentwicklung) der Stadt Leipzig mit der Umlandgemeinde Taucha
- nachhaltige Siedlungsentwicklung Leipzig im Zuge des Projektes Stadt 2030
- Auswirkungen der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur um Leipzig (Autobahnbau, City-Tunnel, ICE-Anbindung) auf die Pendlerbeziehungen
- ÖPNV-Neuordnung Leipzig (u. a. innovativer Finanzierungsvertrag)
- Radverkehrsförderung Leipzig
- Stadtentwicklungsplan: Stadtverkehr und öffentlicher Raum
- Umsetzung und Akzeptanz der autoarmen Innenstadt: schrittweiser Umbau zu einer fußgängerfreundlichen Innenstadt
- Umbau der Karl-Liebknecht-Straße: Straßenumbaumaßnahme einer Radialstraße
- Car-Sharing in Leipzig: Umsetzung im zweiten Anlauf

In einem Workshop im Mai 2003 in Leipzig wurden zusammen mit den Akteuren aus der Stadt Leipzig, der Regionalplanung Westsachsen, dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) sowie nach Absprache mit dem Auftraggeber folgende drei Projekte ausgewählt:

Für das **Projekt Freizeitverkehr Cospudener See** spricht vor allem das Interesse seitens der Stadt Leipzig, die regionale bzw. interkommunale Zusammenarbeit (das Projekt wird derzeit weiterentwickelt und auf den Südraum Leipzig ausgeweitet) sowie die übergreifende Themenstellung („Freizeitverkehr der kurzen Wege“). Die gute Datenlage durch den Status als ehemaliges UBA- und BMBF-Projekt unterstützt diese Entscheidung. Innerhalb des Projektes Cospudener See kann dem Thema der autofreien Erschließung des Landschaftsparks Cospuden sowie die Etablierung von neuen Mobilitätsdienstleistungen die größte Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Als innerstädtisches Projekt wurde das **Konzept Autoarme Innenstadt** ausgewählt. Dieses Projekt, welches nahezu unmittelbar nach der Wende anlief, scheint ein gelungenes Beispiel für die Umsetzung dieses in vielen Kommunen sehr umstrittenen Verkehrspolitikthemas zu sein. Das Thema ist zunächst sehr umstritten gewesen, verbunden mit typischen Pro- und Kontraeinstellungen und vielfältigen Akteurs- und Interessenkonstellationen, jedoch nach einem ersten misslungenen Versuch im Konsens schrittweise umgesetzt worden. Positiv auf die Auswahl wirkten sich die breite

Datengrundlage sowie die Wechselwirkungen aufgrund der regionalen Wirkungsdimension aus.

Als drittes Projekt in Leipzig wurde die **Radverkehrsförderung** ausgewählt. Der Anteil des Radverkehrs in der Stadt Leipzig stieg von 5% im Jahre 1994 auf 13% im Jahre 1998; u. a. ein Ergebnis der breiten Umsetzung der Radverkehrskonzepte.

4.2.2 Auswahl der Fallstudien in Münster und im Münsterland

Nach einer Recherche und einer Diskussion mit Vertretern der Stadt Münster standen insgesamt elf sehr unterschiedliche Fallstudien zur Auswahl:

- Regionalverkehr Münsterland (in Abstufung Bus/Schiene bis hin zu bedarfsgerechten Angebotsformen (Bürgerbussen))
- Regionaler Wohnungsmarkt und interkommunale Wohnbauflächenkooperation
- Interkommunale Gewerbegebiete in der Region
- Siedlungsflächenausweisung in der Region mit einem kooperativen Ansatz
- Freiraumentwicklung
- Fahrradkonzept, Radverkehrsförderung Stadt Münster
- Touristische Fahrradförderung (Münsterlandtouristik)
- Pendlerservicenet: Pendlernetz.de
- Mobilitätszentrale in Münster und im Münsterland
- Regionale 2004: links und rechts der Ems
- EUREGIO-Aktivitäten mit den Niederlanden

Ausgewählt wurden schließlich in Abstimmung mit den Akteuren vor Ort sowie dem Auftraggeber folgende drei Projekte:

- Zum Regionalverkehr Münsterland, der in seiner Gesamtheit vom Schiene-/ Schnellbussystem bis hin zum Bürgerbus im gesamten Münsterland in den letzten Jahren erfolgreich umgesetzt wurde, ist konkret das grenzüberschreitende Projekt EuroSchnellBus S70/71 ausgewählt worden.
- Als Mobilitätsmanagementprojekt ist die Mobilitätszentrale **mobile** ausgewählt worden, die einen Baustein im übergeordneten Gesamtkonzept münster.mobil darstellt und als erstes bürgerorientiertes Servicezentrum sowohl für die Stadt Münster als auch für das Münsterland Bürgerverkehrsmittelübergreifend informiert.
- Als drittes Projekt wurde das Pendlernetz ausgewählt, dass von unten aus einem lokalen Agenda-Projekt entstanden ist und zur effektiveren Auslastung des MIV in mehreren Kreisen im Münsterland sowie in anderen Kreisen von NRW umgesetzt wurde.

Im Hinblick auf das Pendlernetz und den Regionalverkehr ist die Einbeziehung der regionalen Dimension und damit die Betrachtung der Entwicklung in der Region ein wesentlicher Faktor. Allerdings hätte eine Betrachtung des gesamten Münsterlandes einen zu großen Arbeitsaufwand bedeutet. Deshalb wurde stellvertretend für das gesamte Münsterland ein räumliches Segment, der Kreis Borken, näher betrachtet. Der Kreis Borken verfolgt das Ziel, das umfangreiche Fahrtenangebot aufrecht zu erhalten und – sofern es finanziell leistbar ist – möglichst auch noch auszubauen.

4.3 REGION LEIPZIG

Um die drei in der Region Leipzig ausgewählten Projekte einordnen zu können, bietet der Regionssteckbrief zu Leipzig neben allgemeinen Informationen zur Region einen Focus auf die kommunale Verkehrspolitik der Stadt Leipzig und die Situation von Einzelhandel und Freizeit in der Region.

4.3.1 Regionssteckbrief Leipzig

Lage im Raum

Abbildung 4-1: Stadt Leipzig und Südraum Leipzig



Quelle: www.suedraum-leipzig.de

Zu diesem Zeitpunkt ist die Gemeindegebietsreform abgeschlossen. Die beschlossene Eingemeindung Markkleebergs wurde am 18.06.1999 durch den Sächsischen Verfassungsgerichtshof abgelehnt.

Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

In der Region Halle/Leipzig leben etwa 1,5 Mio. Einwohner, davon gut die Hälfte in den Kernstädten Halle und Leipzig.

Auf den Regierungsbezirk Westsachsen entfallen davon 1,08 Mio. Einwohner. Die Stadt Leipzig hat etwa 495.000 Einwohner (Stand: 31.12.2002). Die Bevölkerungsdichte ist mit 1.658 Einwohnern pro km² im Vergleich zu anderen Großstädten überdurchschnittlich hoch. Im Südraum Leipzig leben circa 120.000 Menschen in 16 Kommunen.

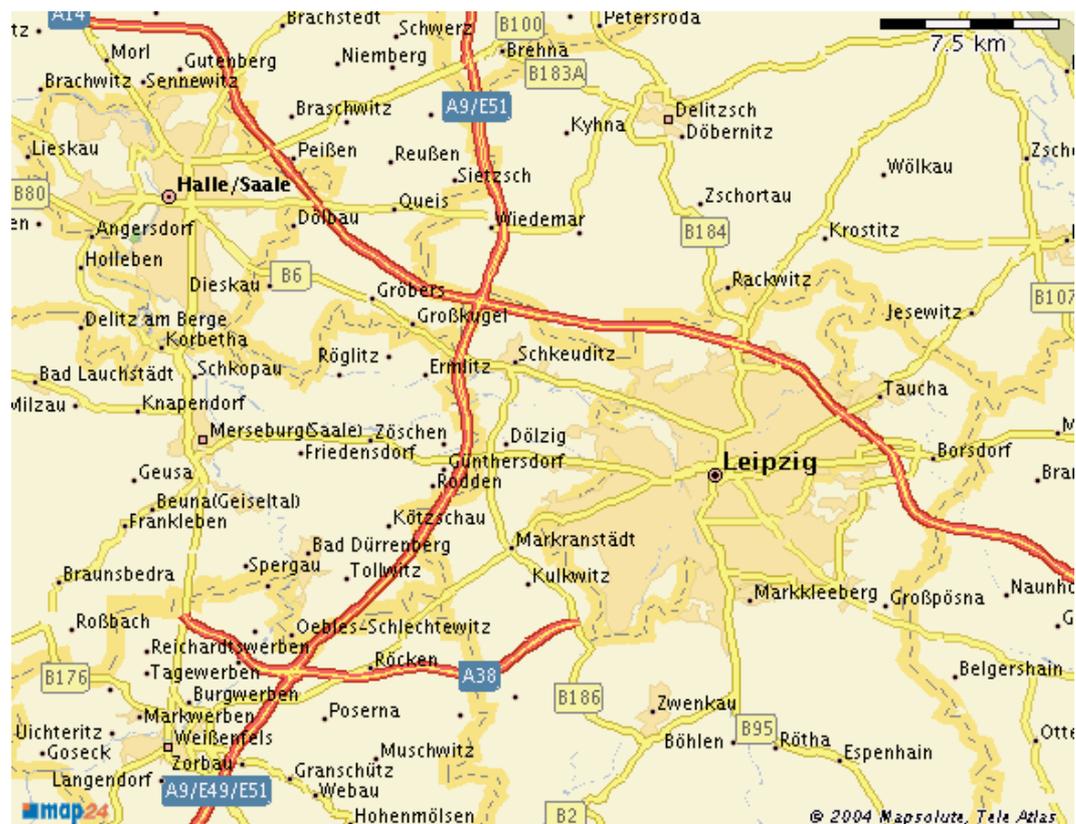
Die Region Leipzig bildet zusammen mit der Region Halle den bedeutendsten Industrie- und Wirtschaftsraum Ostdeutschlands. Mitten durch die Region verläuft die Landesgrenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt. Halle und Leipzig sind die größten Städte in diesen Bundesländern und jeweils Verwaltungssitz eines Regierungsbezirks.

Zum Regierungsbezirk Westsachsen gehören neben der Stadt Leipzig die Landkreise Leipziger Land, Delitzsch, Torgau-Oschatz, Döbeln und der Muldentalkreis.

Mit dem Begriff Südraum Leipzig wird ein Landschafts-, Siedlungs- und Wirtschaftsraum beschrieben, der sich zwischen Leipzig, Zeitz und Altenburg erstreckt. Im Südraum Leipzig grenzen die Städte Markkleeberg und Zwenkau unmittelbar an die Stadt Leipzig.

Die Stadt Leipzig besitzt seit 1999 ihre heutige Struktur. Zu diesem

Abbildung 4-2: Region Halle/Leipzig



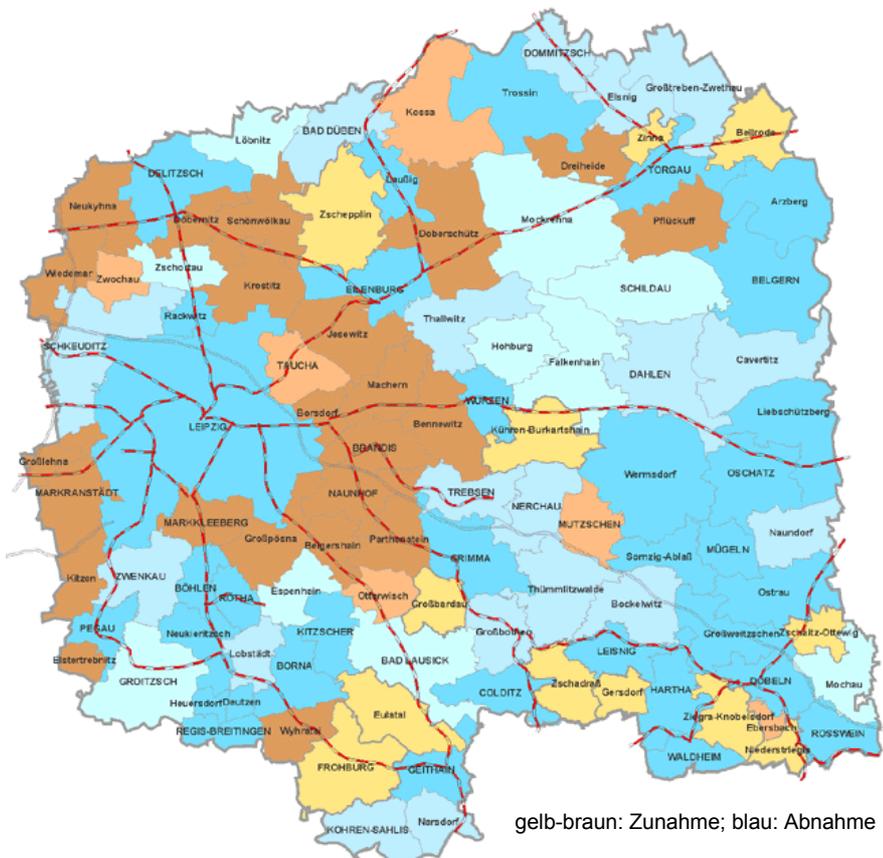
Quelle: www.map24.de

Die Stadt Leipzig hat deutlich rückläufige Einwohnerzahlen. Seit 1990 verringerte sich die Einwohnerzahl von Leipzig um über 60.000 Einwohner. Durch Wanderungsgewinne in den letzten drei Jahren konnte der Einwohnerverlust gestoppt und die Einwohnerzahl in etwa auf konstantem Niveau gehalten werden. Der Ausländeranteil von 6,3% an der Gesamtbevölkerung ist im Vergleich mit westdeutschen Großstädten sehr gering.

Der Südraum Leipzig hat im Zeitraum von 1991 bis 2000 einen Bevölkerungsverlust von 1,4% verzeichnen müssen, wobei die Einwohnerzahlen seit 1997 stabil sind. Innerhalb des Südraumes stellt sich die Entwicklung der einzelnen Gemeinden jedoch sehr differenziert dar – von den 16 Südraum-Gemeinden konnten fünf unmittelbare Umlandgemeinden von Leipzig einen Bevölkerungszuwachs erzielen, darunter Markranstädt und Großpösna je +31% sowie Markkleeberg +18%. Im äußeren Umland ging die Einwohnerzahl hingegen um bis zu 21% zurück.

Im Kammerbezirk Leipzig (entspricht dem Regierungsbezirk) waren 2002 insgesamt 356.000 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Davon entfielen 196.000 Personen auf die Stadt Leipzig, die damit seit 1981 über 160.000 Arbeitsplätze verloren hat. Über 81% der Beschäftigten sind im tertiären Sektor beschäftigt, auf Bergbau, Industrie und Baugewerbe entfallen nur 19%. Die Arbeitslosenquote beträgt 2004 19,5%, was dem Durchschnitt Ostdeutschlands entspricht.

Abbildung 4-3: Bevölkerungsveränderungen im Regierungsbezirk Westsachsen



Quelle: PLANUNGSVERBAND WESTSACHSEN 2003.

Der Südraum Leipzig war bis 1990 vom Braunkohlentagebau geprägt. 55.000 Menschen (45% der Beschäftigten) arbeiteten im Bergbau und in der Energiegewinnung. Seit der Wende gingen 94% der Arbeitsplätze in diesem Bereich verloren (KULTURSTIFTUNG LEIPZIG 2000: 86). Dennoch ist der Südraum der wichtigste Energie- und Chemiestandort in Sachsen geblieben und der Anteil der Beschäftigten im II. Sektor liegt mit 38% über dem Durchschnitt des Regierungsbezirks. In Markkleeberg gab es 1999 7.600 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze.

Die Arbeitslosenquote beträgt durchschnittlich 20,2%, wobei die Arbeitslosenquote im näheren Leipziger Umland etwas geringer ist als in den periphereren Gemeinden.

Flächennutzung und Siedlungsgefüge

Die Siedlungsstruktur in der Region Halle-Leipzig ist durch eine starke Konzentration der Bevölkerung auf die Kernstädte Halle und Leipzig sowie eine Reihe von Kleinstädten im Umland geprägt.

Das Stadtgebiet Leipzig umfasst 297 km². Die Katasterfläche der Stadt besteht zu rund 42% aus Landwirtschaftsfläche. 28% der Gesamtfläche sind Siedlungsfläche, 11% Verkehrsfläche (Stand 04/03) und 11% Wald- und Erholungsfläche. Der Anteil der Wasserfläche beträgt 2%. Sonstige Flächen nehmen in etwa 6% der Gesamtfläche Leipzigs ein. Die wichtigste Grünfläche für Leipzig ist der Auwald, der sich entlang der Pleiße und Elster vom Cospudener See bis in den Norden zieht.

Der Südraum umfasst 475 km², davon fällt die Hälfte (50%) auf landwirtschaftlich genutzte Fläche, 35% sind Siedlungs- und Verkehrsfläche, 12% entfallen auf Erho-

lungs-, Wald- und Wasserfläche. Flächen anderer Nutzung (u. a. Tagebaue) nehmen knapp 4% der Gesamtfläche ein.

Die Umweltprobleme der Region lassen sich so charakterisieren:

„In den letzten Jahren stellt die Bewältigung der ökologischen Schäden infolge des Braunkohlenabbaus und der chemieindustriellen Großanlagen eine Herausforderung für die Region dar. Neben der landschaftlichen Problematik der aufgelassenen Tagebauflächen sind insbesondere die während der 90er-Jahre weiter überdurchschnittliche Luftverschmutzung und die industriellen Altlasten die Konsequenzen aus der intensiven, nicht nachhaltigen Industrialisierung des Gebietes zu DDR-Zeiten. Nach der Wende kamen weitere Umweltbelastungen im städtischen Raum hinzu, wie die teilsräumlich hohe verkehrsverursachte Lärm- und Abgasbelastung, erhöhtes Unfallrisiko“ (WI 2001: 18).

Die Kernstadt von Leipzig weist eine sehr dichte Besiedlung auf, während das Umland im Vergleich zu westdeutschen Agglomerationen eher dünn besiedelt ist. Nach der Wende setzte jedoch ein Suburbanisierungsprozess ein, der zunächst den Einzelhandel betraf. Die Suburbanisierung der Wohnbevölkerung setzte in der 2. Hälfte der 1990er-Jahre ein und konzentriert sich auf die engeren Umlandgemeinden.

Tabelle 4-2: Strukturdaten Region Leipzig

	Fläche km ²	Bevölkerung 2002	Bevölkerungsdichte Einw./km ²	Pkw je 1.000 Einw.
Stadt Leipzig	298	494.795	1.660	381
Südraum	475	120.000	253	521
Reg.-Bezirk Westsachsen	4.386	1.081.145	246	470
Sachsen	18.413	4.349.069	236	508

Quelle: IHK LEIPZIG 2004. BBR 2002.

Verkehrsstruktur und -daten

Die Region Halle/Leipzig wird durch überregionale Verbindungsachsen wie Dresden-Leipzig-Halle-Hannover und Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt angebunden, die eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur (Straße/Schiene) aufweisen.

Motorisierter Individualverkehr

Die Pkw-Besitzquote Leipzigs ist mit 381 Pkw je 1.000 Einwohner nach Berlin die zweitniedrigste in Deutschland. Insgesamt sind in der Stadt Leipzig 438 Kfz je 1.000 Einwohner zugelassen. In der Stadt Leipzig ist die Pkw-Dichte seit 1994 gegen den Bundes-trend leicht rückläufig.

Der Südraum ist mit 521 Pkw je 1.000 Einwohner deutlich stärker auf das Auto ausgerichtet. Der Landkreis Leipziger Land insgesamt ist mit 569 Pkw je 1.000 Einwohner sogar der Landkreis in Sachsen mit der höchsten Pkw-Dichte (vgl. BBR 2002).

Die Region Leipzig ist durch die BAB 9 und BAB 14 an das Autobahnnetz angeschlossen. Im Bau befindet sich derzeit die Südspange BAB 38, die südlich des Cospudener Sees entlang führt und den Autobahnring um Leipzig schließen wird.

Das Bundesstraßennetz führt heute radial auf die Innenstadt, die vom mehrspurigen Promenadenring umschlossen wird, zu. Es soll in ein radial-konzentrisches System umgebaut werden, bei dem der Autobahnring, der mittlere Ring¹³ und das Tangentenvier-

¹³ Der südliche Teil des mittleren Rings soll durch den Aus- und Neubau der Staatsstraße S 46 gebildet werden, die im Auwald unmittelbar an den Landschaftspark Cospuden angrenzt.

eck die Hauptlast des Straßenverkehrs übernehmen sollen. So sollen die Innenstadt und die radialen Straßenbahnachsen vom Verkehr entlastet werden. Das Leipziger Straßennetz ist in den letzten Jahren durch Netzergänzungen deutlich ausgebaut worden.

Die Verkehrsbelastungen, gemessen an den Auequerungen zwischen den westlichen Stadtteilen und dem Rest der Stadt, haben nach einer stetigen Zunahme bis 1996 wieder deutlich abgenommen (vgl. STADT LEIPZIG 2003).

Rad- und Fußverkehr

In Leipzig mit seiner kompakten Bebauungsstruktur werden immer noch ein Drittel aller Wege zu Fuß zurückgelegt, auch wenn der Anteil der Fußwege seit Anfang der 90er-Jahre abgenommen hat. Durch Verkehrsberuhigung, Verbreiterung von Gehwegen, attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums und die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten versucht die Stadt Leipzig diesen Trend aufzuhalten.

Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Verdopplung der Netzlänge von 1990 bis 2001, Abstellmöglichkeiten ...) konnte der Radverkehrsanteil von 5% auf 13% gesteigert werden. Die topographischen Bedingungen, die kompakte Stadtstruktur und der grüne Ring bieten gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr (vgl. STADT LEIPZIG 2003).

Öffentlicher Verkehr

Der Leipziger Hauptbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt im deutschen Fernverkehrsnetz. Der Flughafen Halle/Leipzig ist seit 2002 an das Schienennetz angebunden und bietet europaweite Flugverbindungen. Mit dem Bau des Citytunnels wird der heute relativ schwach ausgebaute S-Bahn- und Regionalverkehr ausgeweitet werden. So können künftig direkte Verbindungen aus der ganzen Region zum Hauptbahnhof und in die Leipziger City angeboten werden.

Die Hauptlast im ÖPNV wird durch die 15 Straßenbahnlinien der Leipziger Verkehrsbetriebe LVB getragen. Ergänzt wird das Netz durch 31 zumeist tangential verkehrende Omnibuslinien. Der Regionalbusverkehr wird von der Regionalverkehr Leipzig GmbH, einer Tochter der LVB, getragen. In der Region Halle/Leipzig koordiniert der Mitteldeutsche Verkehrsverbund MDV länderübergreifend den ÖPNV und bietet einen einheitlichen Tarif.

Abbildung 4-4: Verbundgebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds



Quelle: <http://www.mdv.de>

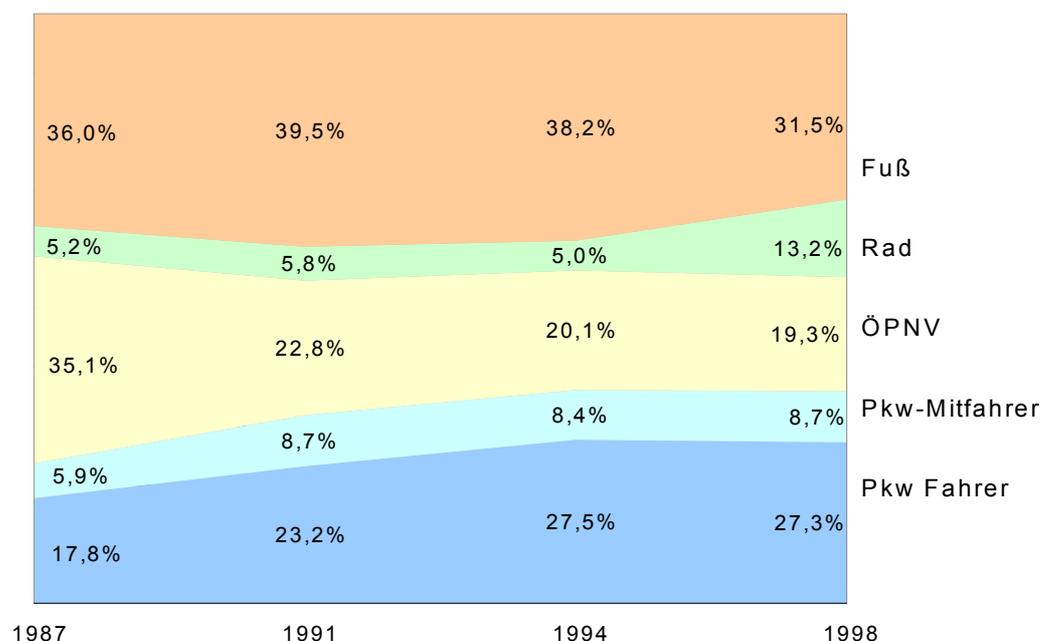
Pendler

Leipzig als Kernstadt der Region ist eine bedeutende Einpendlerstadt. Im Jahr 2000 pendelten über 76.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte regelmäßig von ihrem Wohnstandort nach Leipzig. Der Anteil der Einpendler an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort Leipzig beträgt 36,7%. Von den Erwerbstätigen in Leipzig pendeln nur 21,1% in andere Gemeinden zum Arbeiten. Der Anteil der Einpendler und Auspendler liegt im Vergleich zu anderen ostdeutschen Kernstädten (Einpendler: 23,9%; Auspendler: 14,4%) sehr hoch. Dies weist auf eine starke Verflechtung zwischen der Kernstadt Leipzig und der Region hin.

Im Südraum verzeichnen die Industriezentren Böhlen und Espenhain hohe Einpendler-raten. Insgesamt hat der Südraum aber einen negativen Pendlersaldo von rund 6000 Beschäftigten gegenüber dem Oberzentrum Leipzig. Auch Markkleeberg weist 1999 ein leicht negatives Pendlersaldo von 252 Pendlern auf (vgl. SCHKEUDITZ 2002).

Modal Split

Abbildung 4-5: Modal Split in der Stadt Leipzig



Quelle: SRV (verschiedene Jahrgänge), zit. nach STADT LEIPZIG 2003: 76

In Leipzig ist der Anteil des Pkw-Verkehrs an allen Wegen seit der Wende bis 1994 stark angestiegen und die ÖPNV-Nutzung drastisch zurückgegangen. Seitdem konnte ein weiteres Anwachsen der Kfz-Nutzung vermieden und der ÖPNV-Anteil stabilisiert werden. Seit dem Jahr 1999 steigen die Fahrgastzahlen der LVB. Mit der Einführung des Verbundtarifes des MDV, dem Bau des Citytunnels und dem konsequenten Umbau ausgewählter Straßenbahnlinien zu Stadtbahntrassen wird sich dieser Trend wahrscheinlich fortsetzen.

Als überaus positiv ist die Verdopplung des Radwegeanteils von 5,8% auf 13,2% von 1994 bis 1998 zu werten. Die Erhöhung des Radwegeanteils verlief dabei teilweise zu Lasten des Fußwegeanteils (1994: 38,2% - 1998: 31,5%).

Einzelhandel und Freizeit

In den Jahren nach der Wiedervereinigung entstanden zunächst eine Reihe von Einkaufszentren auf der grünen Wiese, wie der Saalepark zwischen Halle und Leipzig, das größte Einkaufszentrum Deutschlands, das auch mit Kino und Gastronomie ausgestattet ist. Diese Einkaufszentren an autoorientierten Standorten zogen das Kundenpotenzial aus den traditionellen Stadt- und Stadtteilzentren ab. Im großflächigen Einzelhandel standen 1997 in der Region Halle/Leipzig schon mehr als 1.000.000 m² Verkaufsfläche (VF) zur Verfügung, 650.000 m² entfielen davon auf den Regierungsbezirk Leipzig. In der Stadt Leipzig nimmt der großflächige Einzelhandel ca. 50% der gesamten Verkaufsfläche von 707.500 m² ein. Auch hier überwiegt der nicht-integrierte großflächige Einzelhandel (v. a. Paunsdorf-Center, Sachsenpark) mit 177.000 m² über den großflächigen Einrichtungen im Innenbereich (140.000 m² VF). In der Innenstadt konzentrieren sich ca. 118.000 m² Verkaufsfläche (Stand 2000). Das Paunsdorf-Center mit 80.000 m² VF und großflächigen Parkplatzanlagen bedeckt in etwa dieselbe Grundfläche wie die Leipziger Innenstadt innerhalb des Promenadenrings (vgl. PLANERSOCIETÄT/WI 1998; STADT LEIPZIG 2003).

Die Innenstadt als Einzelhandels- und Versorgungszentrum hat sich in den letzten fünf Jahren grundlegend gewandelt. Veränderte Zufahrtsregelungen, ÖPNV-Feinerschließung, Straßenraumgestaltung, neue Citymanagementformen und das Einkaufszentrum „Promenaden“ im Hauptbahnhof stehen für diesen Wandel. Die heutige Leipziger City mit einer Fläche von ca. 0,7 km² ist seit jeher ein gesamtstädtisches überörtliches Versorgungszentrum mit sehr hoher Nutzungsdichte.

In die Innenstadt kommen täglich im Durchschnitt 46.000 Besucher zum Einkaufen, davon 30% aus dem Umland. Während die Leipziger Besucher einen hohen Fuß- und Radverkehrsanteil (22%) und ÖV-Anteil (57%) erreichen und nur 21% von ihnen mit dem Auto kommen, beträgt der MIV-Anteil der auswärtigen Besucher 53%. Da sie auch weitere Wege zurücklegen, verursachen sie 89% des MIV-Verkehrsaufwandes aller Innenstadtbesucher (vgl. PLANERSOCIETÄT/IVU 1999).

Die Innenstadt ist auch ein wichtiger Freizeitstandort. Das gastronomische Angebot in der Leipziger Innenstadt ist groß und vielfältig zugleich. Das kulturelle Angebot ist sowohl im Bereich Hochkultur (Oper, Schauspiel) als auch im Bereich Unterhaltungskultur (Kino, Kabarett) sehr gut (vgl. PLANERSOCIETÄT 1999).

Zur Naherholung werden die 38.000 Kleingartenparzellen, die Naherholungsgebiete am Stadtrand, aber auch 50-80 km entfernte Freizeit- und Erholungsgebiete aufgesucht. Hier befinden sich u. a. Badeseen und Spaßbäder. Dieses Angebot wird durch die Nutzung der Bergbaufolgelandschaft für Freizeitseen und Freizeitgroßeinrichtungen ausgeweitet (vgl. WI 2002).

Verkehrspolitische Zielvorstellungen der Stadt Leipzig

Die Stadt Leipzig hat ihre verkehrspolitischen Zielvorstellungen in den 1992 beschlossenen verkehrspolitischen Leitlinien festgelegt. Durch das im Dezember 2002 beschlossene Stadtentwicklungsprogramm „STEP Verkehr und öffentlicher Raum“ (STADT LEIPZIG 2003) sind diese Zielvorstellungen aktualisiert und ergänzt worden. Schwerpunkte der verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Leipzig sind:

- Die Stärkung der Wirtschaftskraft der Stadt,
- eine Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten,
- die schrittweise Verlagerung der MIV-Ströme von Radialstraßen auf Ringe und Tangenten.

Diese sind durch den STEP ergänzt worden, der u. a. den Integrationsgedanken der Verkehrspolitik in die Stadtentwicklungspolitik betont sowie den öffentlichen Raum als Gestaltungsaufgabe begreift. Der Begriff Nachhaltigkeit wird explizit nicht verwendet, obwohl die Zielvorstellungen in weiten Feldern mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik übereinstimmen und soziale, ökologische und ökonomische Aspekte berücksichtigt. Wie in vielen anderen Kommunen sind diese Leitlinien nicht immer ganz frei von Zielkonflikten (z. B. Ausbau der Infrastruktur, Verbesserung der Fernerreichbarkeit gegenüber der Entwicklung einer verkehrssparsamen Stadtstruktur). Erkennbar ist trotz Schwerpunktsetzung im ÖPNV und Radverkehr im Infrastrukturausbau eine Parallelförderung von MIV und Umweltverbund.

Auf der regionalen Ebene gibt es bis auf die Verkehrsverbünde (MDV) keine institutionellen Organisationen oder verkehrspolitische Zielkonzepte für den Gesamttraum.

4.3.2 Radverkehrsförderung Leipzig

Steckbrief

Radverkehrsförderung Leipzig	
Ort	Leipzig (495.000 EW)
Projektträger	Stadt Leipzig
Projektbeteiligte	<ul style="list-style-type: none"> - Amt für Verkehrsplanung (Dez. VI) - Tiefbauamt (Dez. VI) - Stadtplanungsamt (Dez. IV) - Grünflächenamt (Dez. III) - Amt für Umweltschutz (Dez. III) - ADFC Leipzig
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Fahrradfreundlichen Klimas und Steigerung des Radverkehrsanteils am Stadtverkehr - Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichten einer AG Rad und einer Stelle „Radverkehrsbeauftragter der Stadt“ - Begleitung von (Verkehrs)Planungen durch die AG Rad und den Radverkehrsbeauftragten um Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen - Einzelprojekte (z. B. Leipziger Bügel, verschiedene Radrouten, Grüner Ring, Radstation am Hbf, Straßenumbau/Modernisierung immer mit Radverkehrsanlagen) - Erarbeiten eines Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs mit Beschlussfassung im Stadtrat und schrittweise Umsetzung
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> - Radfahreremonstrationen (ADFC) - Buchveröffentlichungen mit Radrouten in Leipzig - aktuelle Informationen zum Radverkehr im Amtsblatt - Radkarten - Faltposter
Finanzierung	<p>Festlegung eines verbindlichen Anteils von städtischen Finanzmitteln für den Radverkehr</p> <p>Nutzung weiterer Finanzierungsquellen je nach Projekt (z. B. GVFG-Mittel)</p>
Projektlaufzeit	seit 1989
Realisierungsstand	viele bereits umgesetzte Projekte, aber auch noch nicht umgesetzte Projekte, Radverkehrsförderung als Daueraufgabe
weitere Informationen	Stadt Leipzig (2002): Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs
Kontaktadresse	Stadt Leipzig, Radverkehrsbeauftragter der Stadt im Amt für Verkehrsplanung Prager Str. 17, 04103 Leipzig, Tel.: 0341 – 123 34 610

Historie / Kontext und Rahmenbedingungen

Sachsen galt vor dem 2. Weltkrieg als Radfahrerland. Mehr als die Hälfte der Einwohner waren in Radfahrervereinen organisiert, bis die Nationalsozialisten die Arbeiterradfahrervereine verboten. Leipzig wurde in der Folgezeit (seit 1933 und nach dem Krieg) autogerecht ausgebaut. Bis 1987 wurde ein Radanteil von 5% registriert (vgl. RADZEIT 05/2000).

Verschiedene gesellschaftliche Gruppen in der damaligen DDR griffen die umweltpolitische Diskussion, die in den 1980er Jahren in der damaligen Bundesrepublik Deutschland aktuell war und auch in der Verkehrspolitik ihre Auswirkungen hatte, auf und trugen sie in die DDR. Die Unzufriedenheit über die autozentrierte Verkehrsplanung und die Situation im Radverkehr waren auch in Leipzig noch zu DDR-Zeiten entscheidende Gründe für einige gesellschaftliche Gruppen, die Förderung des Radverkehrs vor Ort zu verfolgen.

Die Wende stellte die Stadt Leipzig auch im Bereich Verkehr vor neue Planungsaufgaben. Im Zuge der allgemeinen Neustrukturierung erhält die Förderung



des Radverkehrs Unterstützung von Teilen der Stadtverwaltung (vor allem im Amt für Verkehrsplanung und Umwelt- und Grünflächenamt), vom Oberbürgermeister und vom Beigeordneten für Planung, dem Stadtrat und dem Verkehrsausschuss sowie von Umweltgruppen und dem ADFC. Die Förderung des Radverkehrs konnte bei der Entwicklung neuer Strukturen integriert werden.

In Leipzig wurde die Förderung des Radverkehrs dabei in übergeordnete Pläne und Programme eingebunden: so z. B. in die Verkehrspolitischen Leitlinien von 1992 (STADT LEIPZIG 1992), in das Klimaschutzkonzept und in das Stadtentwicklungskonzept Verkehr und öffentlicher Raum (STADT LEIPZIG 2003)..

Abbildung 4-6: Wegweisung

Zielsetzung / Projektbeschreibung

Im Jahr 1988 stellten verschiedene Umweltgruppen eine umfangreiche Studie zum Radverkehr mit dezidiertem Bestandsaufnahme und Potenzialabschätzung mit dem Titel „Radverkehr in Leipzig“ fertig. Diese Studie wurde 1989 der Verwaltung übergeben. Zur Umsetzung einer wirksamen Radverkehrsförderung wurde im gleichen Jahr in der Verwaltung eine ämterübergreifende „Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung“ (AG Rad) eingerichtet, in der auch der ADFC aktiv mitwirkt. Diese koordiniert Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und begleitet die Entwicklung von abgestimmten Radverkehrslösungen bis zu ihrer Umsetzung. Die AG Rad ist bei allen Planungen und Maßnahmen im Straßenhaupt- und Wegenetz mit Bedeutung für den Radverkehr einzubeziehen.

Generell werden mit der Radverkehrsförderung die Verbesserung des fahrradfreundlichen Klimas, die Steigerung des Radverkehrsanteils und eine Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr verfolgt. Dazu wurden viele einzelne Maßnahmen bis 1999 entwickelt und teilweise umgesetzt:

- Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Einrichtung von Tempo 30-Zonen
- detaillierte Auseinandersetzung zur Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit
- Ausbau und Umbau von Radwegen, Markieren von Radfahrstreifen
- Aufstellen von Leipziger Bügeln (Fahrradabstellereinrichtung)
- Fahrradmitnahme in Verkehrsmitteln der LVB
- Umsetzung der StVO-Novelle
- fahrradfreundliche Gestaltung der Innenstadt
- Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof
- Beschilderung von sieben Radrouten

Im Jahr 1999 wurden in der von Bündnis 90/Die Grünen beauftragten Studie „Radverkehr in Leipzig – Licht und Schatten“ planerische und infrastrukturelle Defizite aufbereitet. Fördernde oder hemmende Faktoren für den Radverkehr wurden herausgearbeitet und der Handlungsbedarf dargestellt. Auch die Erfolge der Leipziger Radverkehrspolitik wurden gewürdigt. Auf Grund der Ergebnisse dieser Studie beschloss die Ratsversammlung auf Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, dass die Stadtverwaltung ein Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung des Radverkehrs erarbeiten und dieses dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorlegen sollte. Am 18.09.2002 beschloss der Stadtrat das „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs Leipzig – die fahrradfreundliche Großstadt“, erarbeitet von dem Leipziger Planungsbüro StadtLabor und der Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover.

Die wichtigsten Ziele, Grundsätze und Handlungsempfehlungen sind:

- Weiterentwicklung Leipzigs als fahrradfreundliche Großstadt
- Steigerung des Radverkehrsanteils bis 2010 auf 20% und bis 2020 auf 25 – 30%
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr (25%-Verringerung der Unfallzahlen innerhalb von fünf Jahren)
- Fortsetzung der Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei allen Planungen
- Erweiterung Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrserziehung
- Ausbau des gesamtstädtischen Radroutennetzes

Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Leipzig hat sich seit 1991 von 5,8% auf 13,2% im Jahr 1999 erhöht. Im Schnitt werden täglich 200.000 Fahrten mit dem Rad unternommen. Leipzig gehört damit zu den Großstädten mit dem höchsten Radverkehrsanteil in den neuen Bundesländern (vgl. ADFC RADWELT 2/04). Angesichts der günstigen Ausgangsbedingungen (kompakte Stadtstruktur, große Anzahl Studenten) erscheint dieser Anteil weiter steigerungsfähig.



Abbildung 4-7: Fuß- und Radweg am Heinrich-Heine-Kanal

Akteure

An der Erstellung des ersten Arbeitsberichtes 1988/1989 „Radverkehr in Leipzig“ haben verschiedene gesellschaftliche Gruppen mitgearbeitet:

- die Fachgruppen Natur und Umwelt Leipzig-Mitte, Leipzig-Nordost und Umweltschutz Leipzig-Süd im Rahmen des Kulturbundes der DDR, Gesellschaft für Natur und Umwelt und
- die Arbeitsgruppe Umweltschutz beim Jugendpfarramt Leipzig.

Während der Bearbeitung fand ein Erfahrungsaustausch mit der Interessengemeinschaft Radverkehr in Dresden, mit Herrn Michael Gloßat vom Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig und seit 1977 Fahrradbeauftragter¹⁴ und mit Herrn Mühlhausen vom Amt für Verkehrsplanung in Halle statt (Leipziger Umweltgruppen 1988: 269).

Wesentliche Akteursgruppen der Radverkehrsförderung in Leipzig sind die mit der Planung befassten Ämter (Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Grünflächenamt, Umweltamt, Stadtplanungsamt) und vor allem der ADFC Leipzig und das Planungsbüro StadtLabor. Die Ämter und der ADFC Leipzig sitzen gemeinsam in der AG Rad. Das vor Ort ansässige Planungsbüro StadtLabor erarbeitete seit 1998 für verschiedene Einzelvorhaben (z. B. Beschilderung Radrouten, B & R-Anlagen) Konzepte. Auch an der Ausarbeitung des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs war StadtLabor gemeinsam mit dem Planungsbüro PGV Hannover maßgebend beteiligt.

Im Jahr 1999 setzte die Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen als Akteur Akzente: In dem Jahr stehen Kommunalwahlen an, was vermuten lässt, dass die Fraktion 90/Die Grünen das Thema Radverkehr aufgreift und für ihre politische Diskussion nutzt. Die Erstellung der Studie übernimmt das Leipziger Planungsbüro StadtLabor. Die Beauftragung der Studie „Radverkehr in Leipzig – Licht und Schatten“ führte nach rund zehn Jahren Radverkehrsförderung letztendlich zur Erarbeitung des „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs Leipzig – die fahrradfreundliche Großstadt“.



Abbildung 4-8: Leipziger Bügel in der Innenstadt

¹⁴ Per Handschlag vom damaligen Beigeordneten für Verkehr ernannt, Verbesserungen für den Radverkehr waren aber nach eigenen Aussagen nur punktuell möglich.

Organisation / Kooperation

Die AG Rad wird am 06.06.1989 im Amt für Verkehrsplanung durch den damaligen stellvertretenden Beigeordneten für Verkehr, Herrn Stein, gegründet.

Die Koordination der AG Rad erfolgt über das Amt für Verkehrsplanung. Mit Sitz und Stimme sind vertreten:

- Grünflächenamt
- Tiefbauamt
- Amt für Umweltschutz
- Straßenverkehrsbehörde (bis 2000 Ordnungsamt, danach Amt für Verkehrsplanung)
- Stadtplanungsamt
- Polizeidirektion und der
- ADFC Leipzig (vgl. Radreport 03/1993)

Ständige Teilnehmer sind ab der ersten Sitzung der AG Rad am 07.06.1989 Frau Dietrich, Herr Gloßat und Herr Patzer. Herr Gloßat ist aus dem Amt für Verkehrsplanung und übernimmt mit der Stelle des Fahrradbeauftragten der Stadt Leipzig die Leitung der AG Rad. Herr Patzer sitzt in der AG Rad als Vertreter des Umweltamtes und des ADFC. Frau Dietrich ist im Tiefbauamt für den Radverkehr zuständig. Die Sitzungen finden zweimal im Monat statt.

Die AG Rad zählt nicht zu den rechenschaftspflichtigen Gremien der Stadtverordnetenversammlung, sondern übt eine beratende Funktion aus. Sie ist zuständig für Fragen rund um den Radverkehr. Die ersten Arbeiten konzentrieren sich auf die Auseinandersetzung mit Radverkehrsplanungen. In der AG Rad wird über die einzelnen Maßnahmen diskutiert und eine Lösung vorgeschlagen. Diese wird daraufhin dem Amt für Verkehrsplanung und dem Tiefbauamt zur Anhörung im Fachausschuss mitgegeben. Seit Februar 1993 werden der ADFC Leipzig sowie einige andere Verbände zu den monatlichen Sitzungen des Verkehrsausschusses der Stadtverordneten in beratender Funktion eingeladen (vgl. RADREPORT 02/1993).

Am 17.05.1993 wird die Organisationsverfügung zur „Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung“ in der Dienstberatung des Oberbürgermeisters verabschiedet. Nachdem mehrmals Konflikte auftraten, die Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse behinderten und verlängerten, wird darin geregelt, dass der Dezernent für Stadtentwicklung die letzte Entscheidungsinstanz ist. Alle städtischen Ämter werden zudem verpflichtet, dem Radverkehr Aufmerksamkeit zu widmen und Planungen der AG Rad vorzulegen. Die Aufgaben der AG Rad werden nochmals festgeschrieben:

- Koordinierung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung
- Verfahrensbeschleunigung durch ämterübergreifende Abstimmung in der AG Rad
- Weiterbildung der an der Radverkehrsförderung Beteiligten
- Begleitung der abgestimmten Radverkehrslösungen bis zur Ausführung
- Aufstellen eines jährlichen Maßnahmenprogramms und Tätigkeitsberichts

Aufgabe und Handlungsgrundsatz der Radverkehrsförderung und Handlungsgrundlage der AG Rad: „Bei allen Maßnahmen im Straßenhaupt- und Wegenetz, gleich ob es sich um Neubau, Umbau oder Rekonstruktion handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten mit dem Ziel, den Radverkehr zu fördern und wenn irgend möglich und sinnvoll, Radverkehrsanlagen vorzusehen“ (vgl. FRAKTION BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN 1999: 16).

Die AG Rad hat bis heute Bestand. Inzwischen sieht man sich als eingespieltes Team, das zwar auch Konflikte hat, aber diese lösen kann. Auch in der Stadtverwaltung wird die AG anerkannt. Wurden zu Beginn radverkehrsrelevante Planungen schon mal an der AG vorbei geplant, ist dies heute eher eine Ausnahme.



Abbildung 4-9: Radwegführung an der Prager Straße

Finanzierung

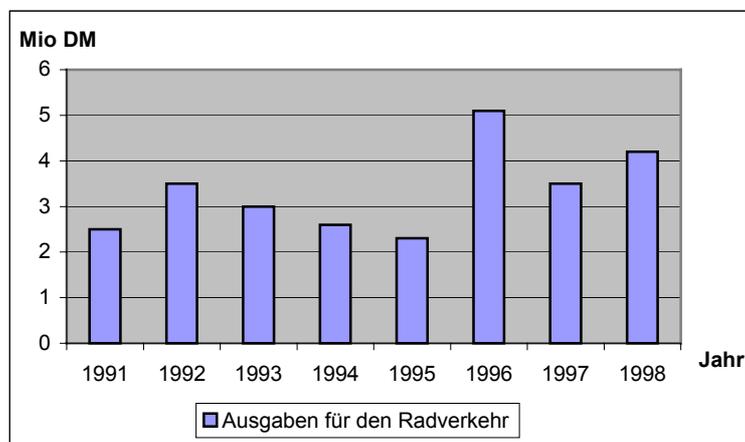
Der Bericht „Radverkehr in Leipzig“, der lange Jahre Grundlage für die Radverkehrsplanung war, wurde wesentlich in ehrenamtlicher Arbeit erstellt. Viele Berichte, die der ADFC erstellt hat, wurden in ehrenamtlicher Arbeit oder auch über ABM-Kräfte erstellt. Diese Finanzierungsmöglichkeit besteht zurzeit nicht mehr.

Seit 1990 wurde darum gerungen, einen gewissen Anteil der finanziellen Mittel des Tiefbauamtes für den Radverkehr zu reservieren. Als Ergebnis wurde in die „Verkehrspolitischen Leitlinien“ von 1992 aufgenommen, dass 7% der investiven Mittel des Tiefbauamtes für den Radverkehr reserviert werden sollen.

Einzelmaßnahmen wurden aus Städtebauförderungsmitteln, GVFG-Mitteln und Länderprogrammen gefördert.

Im Handlungskonzept Radverkehr von 2002 wird bis zum Jahr 2020 insgesamt ein erforderliches Gesamtvolumen von etwa 60 Mio. Euro geschätzt. Die Finanzierung ist jedoch nicht gesichert.

Abbildung 4-10: Ausgaben für den Radverkehr



Quellen: RADREPORT 03/99, STADT LEIPZIG, TIEFBAUAMT 200b

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Aufklärung der Öffentlichkeit über das aktuelle Geschehen zum Thema Radverkehr vollzieht sich auf unterschiedliche Weise. Anfang der 1990er-Jahre werden zwei Fahrraddemonstrationen in der Innenstadt organisiert. Die Bevölkerung soll auf Veränderungen in der Verkehrsführung, wie neue Verkehrsschilder in der Innenstadt, die neuerdings das Radfahren dort erlauben, hingewiesen werden. Dazu zählt auch die „Parke-Nicht“-Aktion: Falschparker erhalten einen grünen Zettel, der auf die Gefahren die durch das Falschparken für Radfahrer entstehen, aufmerksam macht.

Eine wichtige Form der Öffentlichkeitsarbeit ist der seit 1990 viermal im Jahr erscheinende Radreport des sächsischen ADFC, bei dem der ADFC Leipzig die Federführung hat. In der Zeitschrift wird über aktuelle Planungen und Diskussionen informiert. Des Weiteren setzen sich die Artikel kritisch mit der Radverkehrsförderung auseinander und motivieren die Leser, durch Leserbriefe an einer Diskussion teilzunehmen. Je nach Situation werden Faltposter verteilt oder es erscheinen Artikel in der Leipziger Volkszeitung. Erstellte Studien und Verkehrsbefragungen sind bei den jeweiligen herausgegebenen Stellen einsehbar.

Verschieden Bücher und Karten (z. B. Fahrradstadtplan) zu Radrouten in Leipzig werden in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung (Amt für Verkehrsplanung) und ADFC herausgegeben.

Im Handlungskonzept Radverkehr vom Jahr 2001 wird eine konzeptionelle Öffentlichkeitsarbeit geplant. Im Punkt 15 des 20-Punkte-Programms heißt es, „Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote etc. sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Leipzig“. Dabei wird auf weitere Zusammenarbeit mit dem ADFC Leipzig gebaut. In welcher Form und von wem das Marketingkonzept erstellt wird, ist zurzeit nicht klar. Zurzeit wird alle zwei Monate vom ADFC zur Sprechstunde des Radverkehrsbeauftragten eingeladen.

Evaluation / Erfolgskontrolle

Im Rahmen der Erfolgskontrolle wurde die Entwicklung mehrerer Kenngrößen vermittelt und als Instrument genutzt:

- **Modal Split**
Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Leipzig hat sich seit 1991 von 5,8% auf 13,2% im Jahr 1999 erhöht. Im Schnitt werden täglich 200.000 Fahrten mit dem Rad unternommen.
- **Unfallzahlen**
Trotz der erheblichen Zunahme des Radverkehrs zeigte eine Auswertung der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung zwischen 1992 und 1998 nur eine geringe Zunahme. Die relative Gefährdung des einzelnen Radfahrers hat deutlich abgenommen. Die Unfallbelastung ist auch im Vergleich mit anderen Städten unterdurchschnittlich. Etwa 70-80% aller Unfälle konzentrieren sich – relativ gleichmäßig verteilt – auf die Hauptverkehrsstraßen mit ihren Knoten.
- **Infrastruktur**
Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen hat sich von 74 km im Jahr 1990 auf 259 km im Jahr 2003 mehr als verdreifacht¹⁵. Fast 50 km Radwege wurden saniert. Insbesondere wurden Radwege entlang der vorhandenen und der in dieser Zeit modernisierten und neu gebauten Hauptverkehrsstraßen angelegt, die als kurze und

¹⁵ Darunter 48 km Zuwachs durch Eingemeindungen.

schnelle Verbindungen des Radverkehrs viel genutzt werden.

Das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten wurde in den letzten Jahren durch systematische Aufstellung von „Leipziger Bügeln“ deutlich verbessert. Allein in der Innenstadt wurden 450 Anlehnbügel aufgestellt. Von besonderer Bedeutung für die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten ist die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel (Bike + Ride). Zurzeit stehen an 34 Standorten 720 Abstellplätze zur Verfügung, davon sind 320 überdacht. Hinzu kommt die Fahrradstation am Hauptbahnhof mit etwa 100 Stellplätzen. Einige Standorte werden so gut angenommen, dass dringender Erweiterungsbedarf besteht. Daneben besteht noch ein großer Bedarf an zusätzlichen Standorten, insbesondere an Bahnhöfen der S- und Regionalbahnen (STADT LEIPZIG 2003).

- **Haushaltsbefragung**

In einer von der Universität Leipzig, Institut für Geographie und dem Amt für Verkehrsplanung durchgeführten Haushaltsbefragung wurde u. a. nach der Bewertung der Infrastruktur und den Ansprüchen an die Infrastruktur, der Häufigkeit der Radnutzung und dem Verkehrsmittelwunsch gefragt (STADT LEIPZIG/UNIVERSITÄT LEIPZIG 2001).

- **Thematische Berichte**

Der ADFC Leipzig erstellte thematische Berichte z. B.: „Radfahrstreifen und Markierungen“, „Beschilderung für und gegen Nicht-motorisierte“, „Radfahrstreifen in Leipzig“ oder „Sachstand Einbahnstraßenöffnung“. In diesen Berichten wurde jeweils eine Bestandsanalyse zum Themenfeld durchgeführt, Verbesserungsvorschläge entwickelt und ihre Umsetzung eingefordert. Diese sehr kritische und vor allem an den Belangen des Radverkehrs orientierte Kontrolle sorgte immer wieder für Druck, Situationen zu überprüfen oder auch Planungen in die Tat umzusetzen.

Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Erfolgsfaktoren

Als kompakte Stadt und durch die Elster-Pleißer Aue und den Auenwald, der die Stadt durchzieht und unmittelbar an der Innenstadt vorbeiführt („Grüner Ring“) sowie die günstige Topographie hat Leipzig gute stadtstrukturelle Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr. Der große Anteil von Studenten, die im Allgemeinen häufig das Fahrrad nutzen, ist ein weitere Voraussetzung für eine hohen Fahrradanteil.

Wichtiger Erfolgsfaktor war und ist auch heute noch Engagement von gesellschaftlichen Gruppen, die sich für die Belange des Radverkehrs einsetzen. Die Initiative der Umweltgruppen aus dem Jahr 1988 führte nicht nur zur Erstellung des Fahrradberichtes, sondern brachte und verstärkte das Thema Radverkehr in der Stadtverwaltung. Im weiteren Verlauf übernimmt der ADFC eine aktive Rolle. Der ADFC Leipzig ist gleichzeitig in der Öffentlichkeitsarbeit engagiert, gibt immer wieder Anregungen zur weiteren Optimierung der Radverkehrsbedingungen und überprüft auch kritisch, was bisher umgesetzt wurde.

Die Gründung der AG Rad ist ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor. Die AG Rad als ämterübergreifende Arbeitsgemeinschaft klärt Belange zum Radverkehr gemeinsam. In der Arbeit der AG gab es verschiedene Hemmnisse (s. u.), die aber durch organisatorische Verbesserungen weitgehend ausgeräumt werden konnten.

Die Stärkung der AG Rad von übergeordneter Stelle war wesentlich für ihre letztendlich erfolgreiche Arbeit. Die Organisationsverfügung des Oberbürgermeisters von 1993 verfestigt die Zuständigkeiten der AG Rad. Es bietet sich die Möglichkeit, Fragen oder

Forderungen direkt an die Zuständigen weiterzugeben. Durch die Teilnahme des Amtes für Verkehrsplanung, des Amtes für Umweltschutz und des Tiefbauamtes können Festlegungen und Pläne mit anderen Planungen und Maßnahmen abgestimmt und sofort zum zuständigen Fachausschuss weitergereicht werden.

1993 wurde die Funktion des Radverkehrsbeauftragten der Stadt im Amt für Verkehrsplanung als fester Ansprechpartner für den Radverkehr in der Organisationsverfügung des Oberbürgermeisters ausdrücklich benannt.

Die Erstellung des Handlungskonzeptes Radverkehr nach rund zehn Jahren Radverkehrsförderung bringt noch einmal neuen Elan in das Themenfeld. Leitbild, Leitlinien und Handlungsfelder geben einen Orientierungs- und Handlungsrahmen vor.

Die Wende eröffnete vielfältige Handlungsmöglichkeiten: So konnten bei der notwendigen Instandsetzung der Straßeninfrastruktur Radverkehrsbelange direkt berücksichtigt werden. Die damals vorhandene Aufbruchstimmung war auch für die Akteure in der Radverkehrsförderung motivierend.

Hemmnisse

Ein wesentlicher Teil der Hemmnisse existierte bis zur Organisationsverfügung des Oberbürgermeisters. Diese waren:

Durch wechselnde Vertreter der Ämter gab es immer wieder Verständigungsprobleme. Bei Diskussionen konnte nicht auf einen Informationsstand gebaut werden. Prozesse wurden dadurch verzögert.

Durch die Wende bedingt gab es sehr viele Änderungen in der Verwaltungsstruktur. Die ämterinterne und auch ämterübergreifende Umstrukturierung war für die einzelnen Ämter sehr zeitintensiv, der Teilnahme an der AG Rad wurde mitunter eine geringe Bedeutung beigemessen.

Radverkehrsrelevante Planungen wurden der AG Rad nicht vorgelegt. Die nicht klar definierte Kompetenz und Verbindlichkeit der Beteiligung der AG Rad war ein zentrales Hemmnis.

Die Reaktion auf diese Hemmnisse war wie oben beschrieben die Organisationsverfügung. Damit wurde der Grundstock für eine erfolgreiche Arbeit der AG Rad gelegt.

Ein auch heute noch existierendes Hemmnis ist die Auseinandersetzung um die Ausführung von Radverkehrsanlagen oder die Gestaltung von Knotenpunkten, insbesondere zwischen ADFC, Amt für Verkehrsplanung und Tiefbauamt.

Auch für den Radverkehr wird das Geld immer knapper. Dies zeigt sich u. a. an dem fehlenden Finanzierungskonzept für das Handlungskonzept. Maßnahmen werden so weiter nach hinten geschoben.

Übersicht der Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> - Stadtstruktur und Topographie - Sozialstruktur – viele Studenten - allgemein anerkannte Notwendigkeit des Themas – bewusste Auseinandersetzung mit der Umweltsituation - in Eigeninitiative erstellter Arbeitsbericht der Leipziger Umweltgruppen - Gründung der AG Rad - Notwendigkeit der Verkehrsreduzierung als Zielvorstellung zur Verbesserung der Lebensqualität ernst nehmen, in alle möglichen Planungen einbringen (Verkehrspolitische Leitlinien, STEP, Umweltqualitätsziele) - Herr Gloßat als Radverkehrsbeauftragter der Stadt ernannt, Radverkehr erhält eine „Rolle“ - Stärkung der AG Rad durch Organisationsverfügung des Oberbürgermeisters - Forderung nach einem Konzept von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Studie „Licht und Schatten“ und daraus folgerndes Handlungskonzept Radverkehr mit Bestandsaufnahme und Konzeptentwicklung - ADFC Leipzig in Eigeninteresse als vorantreibender und kontrollierender Akteur - Öffentlichkeitsarbeit des ADFC Leipzig durch Radreport, Studien - Zusammenarbeit mit Partnerstadt Hannover - Hinzuziehung von Planungsbüros wie PGV Hannover und StadtLabor - Mitarbeit der Stadt in der FGSV, Arbeitskreis Fußgänger- und Radverkehr - persönliches Engagement vieler am Prozess Beteiligter 	<p><i>Hemmnisse vor Ordnungsverfügung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - zu Beginn fehlende stringente Organisation in der AG Rad (wechselnde Vertreter der Ämter) - mangelnde Beteiligung der AG Rad bei Konzeptentwicklungen und Planungen von verschiedenen Ämtern - fehlendes Zuweisen der Zuständigkeiten - stockende Umsetzung von Entscheidungen der AG Rad
	<ul style="list-style-type: none"> - Bearbeitung vieler Teilprojekte, dadurch fehlende Übersicht - durch Eigeninteresse wird zuviel in zu kurzer Zeit verlangt, Enttäuschung - Unverständnis gegenüber Planungen und verkehrspolitischen Zielen, die mit dem Radverkehr nichts zu tun haben von Seiten des ADFC - Auseinandersetzung um die Art der Radverkehrsführung und die Umgestaltung von Knotenpunkten (teilweise unterschiedliche Ideologien zwischen der Anwendung des Standes der Technik und der verkehrsrechtlichen Umsetzung)

Schlussfolgerungen / Fazit

Das Beispiel der Radverkehrsförderung in Leipzig, die nach zehn Jahren große Erfolge vorweisen kann, zeigt, dass insbesondere durch die Zusammenarbeit städtischer Ämter und eines weiteren Schlüsselakteurs, des ADFC, der Gedanke der Radverkehrsförderung in die gesamte Stadtverwaltung hineingetragen und in vielfältige Planungen integriert werden kann.

Voraussetzung für das Funktionieren der Zusammenarbeit in der AG war die klare Unterstützung auf verschiedenen Ebenen und insbesondere „von oben“, durch den Stadtrat und den Oberbürgermeister. Auch die klare Festlegung, wer bei Konflikten „das letzte Wort hat“, wer also Entscheider in dieser Kooperation ist, war nötig um eine Zusammenarbeit zu ermöglichen. Neben der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe wurde der Radverkehr im Verkehrsplanungsamt durch die Einrichtung der Stelle des Radverkehrsbeauftragten der Stadt als Stabsstelle innerhalb des Amtes gestärkt. Das persönliche Engagement von insbesondere Herrn Patzer (ADFC) und Herrn Glossat (Radverkehrsbeauftragter) sowie von vielen weiteren Beteiligten hat zu den Organisationsstrukturen geführt, die für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung

unerlässlich sind. Ohne diese Prozessorganisation wären die deutlichen Verbesserungen nicht möglich gewesen

Die günstigen stadtstrukturellen Voraussetzungen finden sich natürlich nicht an jedem Ort und auch die Aufbruchstimmung der Wende ist nicht wiederholbar. Allerdings besteht auch in anderen Städten die Chance, durch eine konsequente Förderung die Bedeutung des Radverkehrs deutlich zu steigern.

Die Stadtstruktur als Erfolgsfaktor – wie in Leipzig – ist nicht in allen Städten vorhanden. Aber brach fallende Flächen, z. B. durch die Stilllegung von Güterbahnstrecken, können zu stadtstrukturellen Entwicklungen führen, die auch für den Radverkehr genutzt werden können. Ehemalige Bahntrassen bieten die Chance einer Grünflächenvernetzung, innerhalb derer auch Radverkehrsnetze geschaffen oder ergänzt werden können. Beispiel in Leipzig sind dafür die „Grünen Finger“ – Wege auf ehemaligen Anschlussgleisen in Leipzig Plagwitz, die in das Radverkehrsnetz integriert wurden.

Übersicht der Projektphasen: Radverkehrsförderung Leipzig

	Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1	Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1988/ 1989	Fahrradbericht		
2	Politikformulierung, Entscheidung	1989 - 1993	Einsetzung und erneute Stärkung der AG Rad	2000	Auftrag des Rates der Stadt Leipzig zur Erstellung eines Handlungskonzeptes Radverkehr
3	Konzeptentwicklung, Planung	1990 - 1999	Entscheidung, einzelne Projekte zu verfolgen, z. B. Leipziger Bügel, Radrouten, Radstation Hbf, Radverkehr in der Innenstadt	2000 - 2002	Erarbeitung des Handlungskonzeptes Radverkehr von der Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover und StadtLabor, Leipzig
4	Politische Entscheidung, Beschlussfassung		entfällt in diesem Ablauf	2002	Beschluss des Stadtrates zur Umsetzung des Handlungskonzeptes
5	Implementation, Umsetzung	1990 - 1999	Umsetzung der oben genannten einzelnen Projekte	seit 2002	Umsetzung
6	Monitoring, Wirkungsanalyse (Optimierungs-/Anpassungsphase)	1999	Erarbeitung der Studie „Radverkehr in Leipzig – Licht und Schatten“ im Auftrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen		

4.3.3 Autoarme Innenstadt Leipzig

Steckbrief

Autoarme Innenstadt Leipzig	
Ort	Leipzig (495.000 Einw.)
Projektträger	Stadt Leipzig
Projektbeteiligte	<ul style="list-style-type: none"> - Ordnungsamt (Dez. III) - Amt für Verkehrsplanung (Dez. VI) - (Stadtplanungsamt, Fraktionen des Stadtrats, IHK, Ökolöwe u. a.)
Ziele	<p>Ziel des Projektes ist es, den Verkehr im Zentrum zu reduzieren und seinen negativen Folgen nachhaltig entgegenzuwirken. Besonders betroffen ist der Parksuchverkehr und der ruhende Verkehr, der aus dem Stadtzentrum nahezu komplett verdrängt werden soll.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität in der Innenstadt - Entlastung der Verkehrsinfrastruktur, Abbau von Verkehrsbehinderungen durch Parksuchverkehr und ruhenden Verkehr <p>Positive städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Stadtzentrums</p>
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweisung von Fußgängerzonen - Errichtung von Park- und Tiefgaragen am Cityring anstelle von oberirdisch angebundenen Stellplätzen im Stadtzentrum - Zufahrtsbeschränkungen
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit und Marketing auf lokaler Ebene: Lokal- und Fachpresse, Flyer, Poster etc. - Öffentliche Diskussionsforen, Bürgermeistersprechstunden, Bürgerarbeitsgruppen
Finanzierung	<p>Für den Bau der Parkhäuser und Tiefgaragen hat die Stadt Leipzig private Investoren akquiriert. Ein Teil der Eigenfinanzierung wurde durch Ablösebeträge für nicht realisierte Stellplätze finanziert. Die Parkgebühren steuern einen Teil zur Refinanzierung bei.</p> <p>Die Kosten für Straßenbau- und Umgestaltungsmaßnahmen sind aus dem kommunalen Haushalt zu entrichten und wurden z. T. durch Erschließungsbeiträge finanziert.</p>
Projektlaufzeit	1992 bis ca. 2007/2008
Realisierungsstand	Die Umwidmung der Straßen und somit die erste Umsetzungsphase ist weitestgehend abgeschlossen. Nach Beendigung weiterer großer Bauvorhaben im Stadtzentrum soll die zweite Umsetzungsphase beginnen. Die letzten Maßnahmen können im Jahr 2008 nach Fertigstellung des S-Bahn-Citytunnels realisiert werden.
Kontaktadresse	Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung, Amtsleiterin Edeltraut Höfer Prager Str. 17, 04103 Leipzig Tel.: 0341 – 123 34 41

Projektbeschreibung

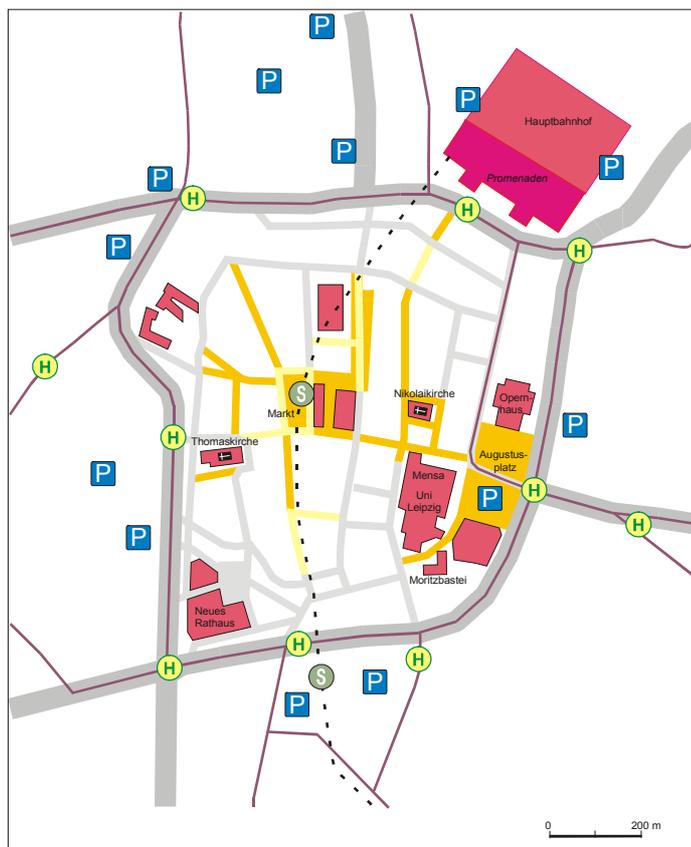
1993 wurde die Konzeption „Autoarme Innenstadt“ (STADT LEIPZIG 1993) mit der Zielsetzung beschlossen, das Stadtzentrum schrittweise vom fließenden und ruhenden Verkehr zu entlasten, um die Aufenthalts- und Erlebnisqualität für Gäste, Besucher und Bewohner spürbar zu verbessern. Aufbauend auf die Verkehrspolitischen Leitlinien (STADT LEIPZIG 1992) sieht die Konzeption diverse verkehrsvermeidende und verkehrslenkende Maßnahmen vor. Ziel ist die Umgestaltung der Innenstadt zur autoarmen Zone und die Beschränkung des Parkraumangebotes auf das notwendige Maß. Zur Umsetzung der Konzeption war der Bau von Tiefgaragen und Parkhäusern am Promenadenring vorgesehen, um den ruhenden Verkehr weitestgehend in Bereiche um den Promenadenring zu verlagern. Von den Anfang der 1990er-Jahre bestehenden 2100 Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum (Straßen und Plätze) innerhalb des Promenadenrings ist ein Großteil durch Bauvorhaben weggefallen. Die noch verbleibenden Stellplätze im öffentlichen Raum (600) sind für Kurzzeitparker und Behinderte vorgesehen. Für Bauvorhaben ohne Stellplatzausweisung wurden Ablösezahlungen festgesetzt.

Die Umsetzung der Konzeption war insofern nicht sofort möglich, da erst die Fertigstellung von Tiefgaragen und Parkhäusern erforderlich war, damit die Innenstadt mit ihren Handels- und Dienstleistungseinrichtungen konkurrenzfähig zur „Grünen Wiese“ mit ihren zahlreichen Parkplätzen blieb. Eine provisorische Sperrung als Test der Maßnahme wurde 1995 umgesetzt. In dem Arbeitskreis „Lebendige Innenstadt“ diskutierten u. a. Vertreter der Stadtverwaltung und des Handels über die Fragestellungen, wer künftig berechtigt ist, in die Innenstadt einzufahren und auf welche Art Einfahrtskontrollen stattfinden können. Die Aktualisierung des Konzeptes konnte mit Fertigstellung der Tief- und Parkgaragen ab Ende 1998 dauerhaft umgesetzt werden, indem sukzessive Umwidmungen und Absperrungen von Straßen vorgenommen wurden. An Einfahrtsstellen in die Innenstadt wurden Kontrollen durchgeführt, die durch Schranken, versenkbare Poller oder andere geeignete Sperrmaßnahmen erfolgten, denn eine Beschilderung allein brachte keinen wirkungsvollen Effekt. Weiterhin wurden zu diesem Zeitpunkt zahlreiche Hochbaumaßnahmen in der Innenstadt fertig, so dass auch die angrenzenden Straßenräume ansprechend gestaltet wurden und das Stadtzentrum an Aufenthaltsqualität gewann. Das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Innenstadt legt die Funktion und Gestalt der Straßen und Plätze fest. Mit Umsetzung der vorläufig letzten, großen Bauvorhaben bis voraussichtlich 2008 wird die Fußgängerzone um ein weiteres Stück ergänzt. Somit reifte das Konzept nach dem politischen Beschluss auch einzelfallbezogen durch verschiedene Bauanträge heran.

Hintergrund

Ansätze zur autoarmen Innenstadt in Form von kontrollierten Einfahrtsstellen gab es bereits seit den 1960er-Jahren. Mit der Wende war dieses rigide, staatliche Eingreifen nicht mehr möglich. Aufgrund der steigenden Kfz-Zulassungen und der damit verbundenen vollständigen Aus- und Überlastung der regulären Stellplätze mit einer Falschparkerquote von 24% floss die Idee der autoarmen Innenstadt im Jahre 1992 in die Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Leipzig ein. Die Konzeption „Autoarme Innenstadt“ wurde schließlich 1993 in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Sperrung der Innenstadt sowie der Bau von Park- und Tiefgaragen war fortan vorzubereiten und schrittweise umzusetzen.

Abbildung 4-11: Autoarme Innenstadt Leipzig



Quelle: eigene Darstellung

Akteursgruppen, Kooperation, Beteiligung

Das Amt für Verkehrsplanung (im Dezernat für Planung und Bau) entwickelt die Konzeption Autoarme Innenstadt und bringt diese als Beschlussvorlage in die politischen Gremien. Das Konzept wird nach der Einflussnahme diverser Rahmenbedingungen (Eröffnung Hbf-Arkaden, Gestaltungskonzept Innenstadt, Fertigstellung von Tiefgaragen) 1998 aktualisiert und bei der Dienstberatung beim Oberbürgermeister beschlossen. Ein neuer Ratsbeschluss ist nicht notwendig.

Die Politik steht geschlossen hinter dem Konzept „Autoarme Innenstadt“. Besonders die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beteiligt sich im weiteren Verfahren aktiv; von ihr ging beispielsweise die Initiative zur Umwidmung der Nikolaistraße in eine Fußgängerzone aus. Durch dieses Vorhaben wird das unmittelbare Stadtzentrum fußgängerfreundlich mit dem Hauptbahnhof verbunden.

Auch der Handel steht der Konzeption „Autoarme Innenstadt“ positiv gegenüber. Die anfängliche Skepsis wich der Überzeugung, auch ohne eigene Stellplätze vor dem Haus (v. a. gegen die Konkurrenz auf der Grünen Wiese) erfolgreich zu sein. Der Handel hätte sich jedoch mehr Beteiligung und Information, v. a. vor Durchführung der Sperrmaßnahmen gewünscht. Es traten z.T. erhebliche Probleme mit dem Lieferverkehr auf.

Im Jahre 1995 wurde der Arbeitskreis „Lebendige Innenstadt“ (Mitglieder aus Verwaltung und Handel) gegründet, welcher die Aktualisierung des Konzeptes nach der provisorischen Sperrung vorantrieb. Drei Jahre darauf wurde die Arbeitsgemeinschaft „Autoarme Innenstadt“ gegründet. In regelmäßig stattfindenden Treffen diskutierten Vertreter des Stadtbüros, des Amtes für Verkehrsplanung, des Ordnungsamtes und des Tiefbauamtes über Umsetzung und Erfolg.

Finanzierung

Wesentlich für die Umsetzung der autoarmen Innenstadt war die Schaffung von alternativen Stellplatzanlagen. Diese konnten in Tiefgaragen und Parkhäusern am Rande der Innenstadt realisiert werden. Die Finanzierung dieser Stellplatzanlagen erfolgte über Ablösezahlungen für Bauvorhaben in der Innenstadt, bei denen Stellplätze auf dem Grundstück im Wesentlichen ausgeschlossen worden waren. So konnten diese öffentlichen Stellplätze trotz knapper Haushaltslage der Stadt realisiert werden.

Erfolgs- und Wirkungskontrolle

Es konnte eine Reduzierung des Pkw-Aufkommens auf dem hoch belasteten Promenadenring festgestellt werden, die jedoch hauptsächlich auf die Umliegung der Bundesstraßen und die Errichtung des Tangentenvierecks zurückgeht. Die Belastungszahlen nehmen nur wenig ab. Von 70.000 Kfz/Tag verbleibt laut Prognose noch eine Belastung von 50.000-60.000 Kfz/Tag für den nördlichen Cityring am Hauptbahnhof (Tröndlinring). Dies erlaubt jedoch, die Fußgängerbrücke am Gördelerring durch eine ebenerdige Querungshilfe zu ersetzen. Zum Fußgängerverkehr gibt es aufgrund der vielen Baustellen im Zentrum derzeit keine aktuellen Erhebungen. Verlagerungen im Bereich des Hauptbahnhof (Zunahme) und im Bereich des Gördelerrings (Abnahme gegenüber 1994) sind dennoch festzustellen. Eine aktuelle Erhebung findet am Promenadenring-Ost statt. Die Verkehrsbelastung auf dem Augustusplatz ging deutlich von noch 14.150 Fahrzeugen im Jahr 1995 auf 8.800 Fahrzeuge im Jahr 2002 zurück. Ursache hierfür ist der Platzumbau sowie die Fertigstellung der Tiefgarage Augustusplatz mit 1.250 Stellplätzen. Ende 1998 standen rund 4.750 Stellplätze in Parkeinrichtungen am



Abbildung 4-12: Straßenraum am "Drallewatsch" wird heute für Außengastronomie genutzt

Promenadenring zur Verfügung, zusätzlich gibt es etwa 600 bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt. Dem gegenüber stand 1992 eine Zahl von ca. 2.100 Stellplätzen im Innenstadtbereich. Eine Kapazitätserweiterung verspricht ein Bauvorhaben am Tröndlinring, wo 1.000 Stellplätze geschaffen werden.

Mit Fertigstellung des S-Bahn-Citytunnels (2007/2008) eröffnet sich noch eine Erschließungsmöglichkeit mit dem Halt am Alten Markt. Da die Anbindung des Umlandes an die City deutlich gestärkt wird, erhofft man sich eine Erhöhung des ÖV-Anteils der Besucher aus dem Umland (derzeit 43%, vgl. PLANER-SOCIETÄT/IVU 1999).

Durch die attraktive Lage und weiträumig fußläufige Erschließung bietet die Leipziger Innenstadt einen attraktiven Mix aus Kultur, Einkauf und Gastronomie in städtebaulich ansprechender Atmosphäre. Dadurch hebt sich das Stadtzentrum Leipzig mit seinem „Erlebnisraum Innenstadt“ gegenüber seinen Konkurrenten wie Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ deutlich ab. Die Verkaufsfläche verdreifachte sich seit 1990. Die Kunden schätzen das entspannte, autofreie Einkaufen in der Leipziger Innenstadt, die deutlich an Aufenthalts- und Erlebnisqualität gewann.

Erfolgsfaktoren

- Bekanntes Konzept: Schon zu DDR-Zeiten gab es Einfahrtsbeschränkungen, die zu einer hohen Akzeptanz der autoarmen Innenstadt bei der Bevölkerung führten.
- Problemwahrnehmung: Unmittelbar nach der Wende wurden diese Einfahrtsbeschränkungen aufgegeben, es kam zu chaotischen Verhältnissen innerhalb der Innenstadt.
- Partizipation: Beteiligung der wichtigsten Interessengruppen
- Qualitäten verdeutlichen: Die Qualitäten einer autoarmen Innenstadt wurden u. a. durch das städtebauliche Gestaltungskonzept Innenstadt vermittelt.
- Gute Rahmenbedingungen: Ab Mitte der 1990er-Jahre kam die Innenstadtentwicklung in Schwung.
- Konsequenz und Flexibilität: Der Grundsatzbeschluss wird von Seiten der Verwaltung konsequent eingefordert, in Einzelfragen ist aber eine hohe Flexibilität vorhanden.

Hemmnisse

- Späte Partizipation: Der Handel wurde erst sehr spät beteiligt, deshalb kam es hier zu Problemen.
- Projekt im zweiten Versuch: Erster, mehr vom Aktionismus geprägter Versuch scheiterte, führte aber im weiteren Verlauf zu einer größeren Partizipation und zu einer Aktualisierung.

Fazit

In Leipzig ist es gelungen, ein letztlich von allen Beteiligten getragenes Konzept zur autoarmen Innenstadt umzusetzen. So ist heute die Innenstadt trotz der starken Konkurrenz der Einkaufszentren in peripherer Lage wieder lebendiger Mittelpunkt von Stadt und Region.

Verantwortlich für den Erfolg war die Politik, die schon früh einen Grundsatzbeschluss zur autoarmen Innenstadt fällte. Dieser Grundsatzbeschluss diente später als Grundlage für eine praxisgerechte Umsetzung des Prozesses durch eine qualifizierte und kompetente Stadtverwaltung.

Schwierigkeiten ergaben sich allerdings während der ersten provisorischen Umsetzung des Konzeptes. Hier war eine ausreichende Beteiligung der relevanten Akteure im Vorfeld der Aktion versäumt worden, so dass es zu starken Widerständen kam. Im zweiten Anlauf konnte man auf diese Erfahrungen jedoch zurückgreifen. Ein abgestimmtes Konzept, das auf die entstehenden Qualitäten setzte, konnte so unter verbesserten Rahmenbedingungen erfolgreich umgesetzt werden.



Abbildung 4-13: Die Signale für Verknüpfung von Hauptbahnhof und Innenstadt stehen auf Grün

Übersicht der Projektphasen: Autoarme Innenstadt Leipzig

	Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1	Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1990-1992	Aufgrund stetig steigender Kfz-Zulassungen Überlastung der Straßen und Stellplätze im Innenstadtbereich. Es wird ein so genannter Dreistufenplan zur Schaffung einer verkehrsberuhigten Innenstadt erarbeitet.		
2	Politikformulierung, Entscheidung	11/1992	Die Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Leipzig werden in der SVV beschlossen. Als ein Ziel wird festgehalten, die Umgestaltung innerhalb des Promenadenrings als autoarme Zonen voranzutreiben.		
3	Konzeptentwicklung, Planung	1992 - 1993	Die Planung für die Konzeption Autoarme Innenstadt obliegt dem Amt für Verkehrsplanung.	1997 – 1998	Gleich mehrere Rahmenbedingungen wirken auf das Projekt ein: Die Eröffnung des neuen Hbf's mit den Arkaden, die Eröffnung der Tiefgarage Augustusplatz sowie das Gestaltungskonzept für den öfftl. Raum erfordern eine Aktualisierung des Konzeptes.
4	Politische Entscheidung, Beschlussfassung	6/1993	Die Konzeption „Autoarme Innenstadt“ wird als Arbeitsgrundlage in der SVV beschlossen. Die Sperrung der Innenstadt ist fortan vorzubereiten.	10/1998	Das aktualisierte Konzept zur autoarmen Innenstadt wird bei der Dienstberatung beim Oberbürgermeister beschlossen.
5	Implementation, Umsetzung	1/1995 - 5/1995	Zur Überprüfung der Wirkung der Maßnahmen wird eine achtwöchige provisorische Sperrung durchgeführt ...	10/1998 – 11/1998	Straßen werden teileingezogen und umgewidmet, Fußgängerzonen errichtet und (versenkbare) Poller aufgestellt.
6	Monitoring, Wirkungsanalyse	5/1995-1997	... und evaluiert. Auf Drängen des Gewerbes wird der Arbeitskreis Lebendige Innenstadt gegründet. Im AK wird u. a. über die Fragen, wer in die Innenstadt einfahren darf und in welcher Form kontrolliert wird, diskutiert.	ab 12/1998	Unmittelbar nach der Sperrung werden in verschiedenen Gremien und auf unterschiedlicher Ebene die Ergebnisse, der Erfolg und die Probleme der Umsetzung diskutiert.

4.3.4 Autofreier Landschaftspark Cospudener See

Steckbrief

Autofreier Landschaftspark Cospudener See – Freizeitverkehr der kurzen Wege –	
Ort	Leipzig (495.000 Einw.) und Markkleeberg (24.000 Einw.) sowie Zwenkau
Projektträger	Stadt Leipzig, Stadt Markkleeberg
Projektbeteiligte	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt Leipzig (insb. GFA, SPA), Stadt Markkleeberg - Planungsverband Westsachsen, Bergbaugesellschaft LMVB - Verkehrsbetriebe (LVB/LSB), private Investoren (Pier 1) - Planungsbüros (Knoll Ökoplan, Schönfuß, Urban Plan)
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ökologischer Art: Schaffung einer attraktiven, ökologisch wertvollen Freizeit- und Erholungslandschaft mit Vorrang für den Natur- und Landschaftsschutz - wirtschaftlicher und sozialer Art: Verbesserung des Außen- und Innenimages der Region durch die Präsentation im Rahmen der Expo 2000 - verkehrlicher Art: Verkehrsvermeidung durch bessere Naherholungsmöglichkeiten, Verkehrsverlagerung und verträgliche Abwicklung des MIV
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung attraktiver Angebote für Aktivitäten wie Baden, Spazieren gehen, Radfahren, Wassersport, Gastronomie - autofreie Erschließung des Sees, bewirtschaftete Großparkplätze - Verbesserung der Radverkehrsverbindungen in die Leipziger Innenstadt - Buserschließung auf eigener Trasse, Busanbindung mit ganzjährigem Linienbus, saisonal verlängerter 2. Linie und Shuttlebus zu Spitzenzeiten - Mobilitätsdienstleistungen (Radverleih, Bootsverkehr, Kremser-Kutschen)
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für EXPO-Projekt, Presse, Flyer, Poster - Öffentliche Diskussionsforen - Marketing für Bus- und Radverkehrsanbindung zum Cospudener See
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Bau und Erschließung des Landschaftsparks - Einsatz von Bergbausanierungsmitteln der LMVB (ca. 4 Mio €) - Stadt Leipzig: 5,5 Mio. € - Stadt Markkleeberg: 1,2 Mio. € - Refinanzierung der 2 Mio. € für Großparkplatz Belantis über Parkgebühren - Mobilitätsdienstleistungen - Linie 65 als Schienenersatzverkehr für stillgelegte S2, finanziert vom MDV - Linie 79: 2-jährige Anschubfinanzierung durch den MDV - Shuttlebus, Kremser: Finanzierung durch Gebühren Nordparkplatz
Projektlaufzeit	1992 (Stilllegung Tagebau) – 2000 (Eröffnung als See), seit 2000 Betrieb des Sees und Anpassung der Mobilitätsangebote
Realisierungsstand	Der Cospudener See ist seit 2000 zum Baden freigegeben. Begleitende (Wohnungs-) Baumaßnahmen (Zöbiger Hafen) sind z. T. noch im Bau. Der Ausbau der Erholungslandschaft „Neue Hardt“ mit Zwenkauer See ist in Planung.
Kontaktadresse	Stadt Leipzig, Grünflächenamt, Amtsleiterin Inge Kunath, Nonnenstr. 5c, 04229 Leipzig, Tel.: 0341 – 123 6099, mbaatzsc@leipzig.de

Projektbeschreibung

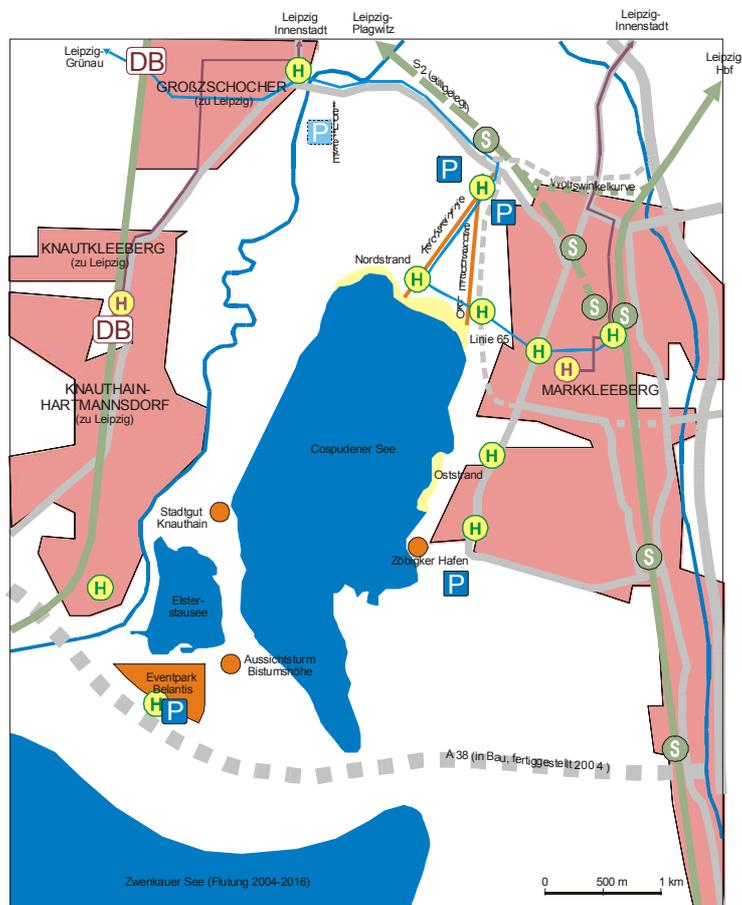
Der Cospudener See war der erste See, der in der neuen Seenlandschaft im Südraum Leipzig entstand. Auf dem Gelände des ehemaligen Tagebaus Cospuden am Leipziger Stadtrand wurde ein 420 ha großer See mit einem autofreien Landschaftspark realisiert. Der Landschaftspark wird erschlossen durch ein umfangreiches Fuß- und Radwegenetz, das durch den Leipziger Auwald bis in die Innenstadt reicht, sowie durch Linien- und Shuttlebusse, die auf eigener Trasse durch den Park fahren. Parkplätze am Rande des Gebiets fangen den Autoverkehr ab. Weitere Mobilitätsdienstleistungen (Radverleih, Bootsverkehr, Kutschfahrten etc.) ergänzen das Verkehrsangebot.

Mit der Flutung des Sees wurde 1992 begonnen. Der Landschaftspark Cospuden wurde als Teilprojekt des Leipziger Beitrags zur EXPO 2000 („den Wandel zeigen“) realisiert.

Am Cospudener See sollte das Naherholungsangebot am Leipziger Stadtrand verbessert werden und so weite Fahrten zu anderen Seen/Freizeitzielen substituiert werden (Verkehrsvermeidung – „Naherholung der kurzen Wege“). Die autofreie Gestaltung des Gebietes schützt den See und das Umfeld vor den Belastungen des Autoverkehrs (Naturschutz, Erholungsnutzungen) und fördert zudem die Anreise mit ÖPNV und Fahrrad.

Die Maßnahmen, die den See und das Seeumfeld vom MIV freihalten, tragen maßgeblich zur Attraktivität des Sees für bestimmte Erholungsnutzungen und für viele Nutzergruppen bei.

Abbildung 4-14: Cospudener See und Verkehrserschließung



Quelle: eigene Darstellung

Hintergrund

Ausgangspunkt für die Entwicklung des Cospudener Sees war der erfolgreiche Protest der Bürgerbewegung 1989-1992 gegen die Zerstörung des Leipziger Auwaldes durch den Braunkohletagebau Cospuden. 1992 verabschiedeten die Städte Leipzig und Markkleeberg einstimmig den interkommunalen Landschaftsplan, der für die Folgenutzung des Tagebaus Cospuden einen See und einen Landschaftspark mit Vorranggebieten für



Natur und Landschaftsschutz und für Erholungsnutzungen vorsah. Dies erforderte einen besonders nachhaltigen Umgang mit dem erwarteten Freizeitverkehr und eine umweltgerechte Gestaltung der dort geplanten Infrastruktur (Erschließung, Parkplätze, S-Bahn, Mittlerer Ring, Autobahn).

Abbildung 4-15: Mit Buslinie 65 über die "Kelchsteinlinie" direkt zum Strand

Akteursgruppen, Kooperation, Beteiligung

An der Planung und Umsetzung des Landschaftsparks Cospudener See waren von 1990 bis heute eine Vielzahl von Akteuren beteiligt. Auf politischer Ebene beschloss 1992 ein interkommunaler Arbeitskreis einen autofreien Landschaftspark und beauftragte die Verwaltung mit den Planungen dafür. Die zentralen Festsetzungen wurden 1992 im interkommunalen Landschaftsplan verabschiedet und flossen in die Braunkohlen- und Sanierungsplanung (STADT LEIPZIG 1998) unter Beteiligung der Kommunen, des Regierungspräsidiums, der Bergbaugesellschaften (MIBRAG/LMVB) und der Naturschutzverbände (u. a. ÖKOLÖWE Leipzig e.V.) ein.

Die Umsetzung als Teilprojekt der EXPO 2000 unter dem Titel „Landschaftsnutzung – Landschaftspflege. Vom Kontrast zum Konsens“ (vgl. STADT LEIPZIG 1996) erfolgte seit 1996 unter Federführung des Grünflächenamts Leipzig (Frau Kunath). Die Koordination mit den anderen Leipziger Expo-Projekten erfolgte regelmäßig über den Expo-Beauftragten Herrn Tschense (Beigeordneter des Umweltdezernats Dez. III) und in der Dienstberatung (DB) des Oberbürgermeisters. Hierzu gehörten das interkommunale Projekt „Grüner Ring Leipzig“ und die „ökologischen Stadtgüter“, die räumlich und inhaltlich mit dem Landschaftspark Cospudener See verknüpft waren.

Eine große Lenkungsgruppe des Projekts „Landschaftsnutzung – Landschaftspflege“, der Vertreter der Kommunen Leipzig (Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Amt für Umweltschutz), Markkleeberg und Zwenkau, der Bergbaugesellschaften (MIBRAG/LMVB), der Planungsbüros und der Projektträger des "grünen Rings" und der „ökologischen Stadtgüter“ angehörten, tagte regelmäßig, um die Umsetzung des Projektes zu koordinieren. Die Projektsteuerung wurde extern an das Planungsbüro Knoll Ökoplan vergeben.

Ein Verkehrskonzept wurde seit 1997 vom Büro Schönfuß erarbeitet und laufend den Planungen angepasst. 1999 wurde zur Feinabstimmung eine Arbeitsgruppe zum Verkehrskonzept eingerichtet, der neben den Kommunen Leipzig (verschiedene Ämter) und

Markkleeberg sowie dem Landkreis Leipziger Land, die Verkehrs- und Servicebetriebe (LVB, LSB) und die Planungsbüros angehörten.

Erfolgs- und Wirkungskontrolle

Der Cospudener See ist Gegenstand unterschiedlicher Forschungsvorhaben, so dass die Wirkungen des Sees auch auf den Verkehr relativ gut dokumentiert sind. So wurde der Umsetzungsprozess der EXPO-Planungen durch das UBA-Modellvorhaben „Umweltfreundlicher Einkaufs- und Freizeitverkehr“ unter dem Gesichtspunkt „Naherholung der kurzen Wege“ begleitet.

Nach Eröffnung des Sees fanden im Rahmen des BMBF-Projektes „Alert“ mehrere Erhebungen und Besucherbefragungen vor Ort statt. Daraufhin wurden Maßnahmen zur ÖPNV-Anbindung angepasst und erprobt.

Die Besucherzahlen des Cospudener Sees liegen deutlich über den ursprünglichen Erwartungen. Durch den Cospudener See wird eine „**Naherholung der kurzen Wege**“ ermöglicht. Ohne diese Angebote würden die Leipziger vermutlich weitere Distanzen zu Freizeitaktivitäten zurücklegen. Im Jahr 2002 (2000) kamen 61% (51%) aller Besucher aus einem Umkreis von 10 km, was die Rolle des Cospudener Sees als Naherholungsziel unterstreicht. Der Freizeitpark Belantis, der überwiegend MIV-orientiert ist, hat einen deutlich größeren Einzugsbereich, der mit ca. 1½ Stunden angegeben wird (REGIERUNGSPRÄSIDIUM LEIPZIG 2000). Dieser wird nach Fertigstellung der A 38 mit eigener Anschlussstelle ganz Sachsen und weite Teile Thüringens und Sachsen-Anhalts einbeziehen.

Vor allem die Bürger Markkleebergs haben kurze Wege zum See. 24% der Bürger gehen zu Fuß zum See. Aus den angrenzenden, aber etwas weiter entfernten Leipziger Stadtteilen Großzschocher und Connewitz kommen noch 5-7% der Bürger zu Fuß zum See.

Die geringe Distanz zur Leipziger Innenstadt sowie die gute Radweganbindung des Cospudener Sees an Leipzig durch den Auwald und die attraktiven Radwege rund um den See führen zu einem hohen Radverkehrsanteil (im Jahr 2000: 34%) am Besucherverkehr, der nach Fertigstellung der Radverkehrsinfrastruktur 2001 noch gesteigert werden konnte (im Jahr 2002: 45%). Besonders hohe Radverkehrsanteile mit bis zu 72% erreichen Stadtteile wie Schleußig, die unmittelbar durch den Auwald zu erreichen sind (vgl. FASTENMEIER ET AL. 2003).

Motorisierter Individualverkehr

Der Landschaftspark Cospudener See wird im Norden durch die Brückenstraße (Staatsstraße S 46) und im Süden durch die im Bau befindliche Autobahn A 38 begrenzt. Das Seeufer und der Landschaftspark Cospuden werden durch Abspermaßnahmen (versenkbare Poller) konsequent autofrei gehalten, so dass eine Störung der Erholungsnutzung und der Naturschutzbelange durch den Kfz-Verkehr vermieden wird.

Der MIV-Anteil an den Seebesuchern fiel von 51% (2000) auf 45% im Jahr 2002, wobei Besucher aus dem weiter entfernten Leipziger Osten und Norden deutlich öfter das Auto zur Anreise nutzen. Besonders geringe MIV-Anteile von 17 bis 40% erreichen die gut zu Fuß, Rad oder Bus erreichbaren Stadtteile (vgl. FASTENMEIER ET AL. 2003).

Etwa 1 km vom Nordstrand entfernt befindet sich ein von den LSB bewirtschafteter Großparkplatz für 800 Kfz. Per Shuttlebus sollen Badegäste direkt zum Strand gelangen. Da der Anteil der mit dem Pkw anreisenden Besucher deutlich geringer ist als erwartet, ist dieser Parkplatz selten ausgelastet (2003 nur einmal). Bewirtschaftete Großparkplätze liegen zudem im Bereich des Hafens Zöbiger, wenige hundert m vom

Ufer entfernt. Die Seebesucher suchen zudem kostenlose Parkplätze in den Wohngebieten Markkleebergs am Ostufer des Sees. Hier kommt es an Spitzentagen zu Belastungen durch Parksuchverkehr und zu illegalem Parken. Der bewirtschaftete Großparkplatz des 2003 eröffneten Freizeitpark Belantis, der auch von Besuchern des ca. 1 km entfernten Aussichtsturmes Bistumshöhe genutzt wird, hat die MIV-Erreichbarkeit des Südufers des Cospudener Sees verbessert, das ursprünglich nur für eine extensive Erholungsnutzung mit Vorrang für Natur- und Landschaftsschutz vorgesehen war.

Die **ÖPNV-Anbindung** des Cospudener Sees wird durch die Linie 65 wahrgenommen, die als Direktverbindung zwischen Markkleeberg, der Großsiedlung Grünau und Markranstädt in der Saison das Grundangebot im 20-Minuten-Takt abdeckte. Der ursprünglich geplante Halt der S-Bahn-Linie S 2 am Cospudener See wurde nie gebaut. Nach Einstellung der S 2 im Jahr 2002 verkehrt diese Linie jetzt ganzjährig im 20/30-Minuten-Takt, was sie für Besucher zu einer verlässlichen Verkehrsanbindung macht. Diese Linie ist in Markkleeberg, Groß-Zschocher, Grünau und Markranstädt mit Straßenbahn, S-Bahn und Regionalbahnen verknüpft.

Im Sommer 2002 wurde im Rahmen des vom BMBF geförderten Projekts ALERT die Linie 79 aus dem Leipziger Osten über Markkleeberg bis zum Nordstrand des Cospudener Sees verlängert. Das Potenzial dieser Linie wurde 2003 im Vergleich zur Linie 65 jedoch noch nicht voll ausgenutzt. Steigende Fahrgastzahlen führten jedoch dazu, dass das Angebot in der Saison 2004 eigenwirtschaftlich fortgeführt werden kann. Die (stark



schwankende) Spitzennachfrage im Freizeitverkehr wird durch kurzfristig organisierbare Kremser (Pferdekutschen) und Shuttlebusse übernommen. Das Parkticket gilt in allen diesen Verkehrsmitteln als Fahrschein vom Parkplatz zum Strand. Diese partizipieren von den Einnahmen aus den Parkgebühren.

Abbildung 4-16: Sammelparkplätze sind nur selten voll ausgelastet

Die Anbindung des Ostufers (Hafen Zöbiger) durch die Linie 107 ist insbesondere am Wochenende nicht ausreichend. Die Potenziale der S-Bahn in Markkleeberg könnten in Zukunft besser genutzt werden (Bike & Ride, Bus zum Westufer/Zöbiger Hafen), insbesondere nach der vorgesehenen Taktverdichtung nach Fertigstellung des S-Bahn-City-Tunnels.

Für die Fortbewegung um den See werden umweltfreundliche Mobilitätsangebote (Radverleih, Bootsverkehre) und eine attraktive Infrastruktur bereitgestellt. Seit 2003 bieten die LSB auch einen One-Way-Radverleih an. Insgesamt ist die Nachfrage nach dem Radverleih jedoch gering, so dass dieser nur als Nebengeschäft anderer Dienstleistungen wirtschaftlich darstellbar ist. Erfolgreicher ist der Verleih erlebnisorientierter Fortbewegungsmittel (Rikschas) im Bereich Zöbiger.

Viele Wege im Landschaftspark wurden zur Vermeidung einer Versiegelung in geringer Breite und mit wassergebundenen Decken ausgeführt. Um ein Angebot für Inline-Skater zu schaffen, wird der Seeuferweg jetzt nachträglich asphaltiert.

Der Cospudener See und die attraktive Landschaftsgestaltung haben dazu beigetragen, die Region als Wohn- und Freizeitstandort deutlich attraktiver zu machen. In Markkleeberg Zöbiger entstehen am östlichen Ufer des Sees aufgrund der attraktiven Lage vermehrt Wohnungen. Allerdings trägt dies auch zur weiteren Suburbanisierung und Entleerung gewachsener Ortslagen bei. Die Seelage in Kombination mit der direkten Autobahnbindung war zudem wichtiger Standortfaktor für die Ansiedlung des Freizeitparks Belantis.

Saisonale Arbeitsplätze im Tourismussektor in Service und Gastronomie sowie im Freizeitpark Belantis wurden geschaffen.

Das Image des Südraums Leipzig, das lange Zeit von den extremen Umweltbelastungen durch Bergbau und Industrie geprägt war, scheint sich durch die beispielhafte Sanierung des Cospudener Sees positiv entwickelt zu haben. So ist der Südraum wichtiger Standort für die Sportstätten der Olympiabewerbung Leipzigs.

Finanzierung

Der Bau des Landschaftsparks und die Anlage der Erschließung (Wege, Straßen, Parkplätze) erfolgte zu einem wesentlichen Teil durch die Sanierungsmittel (ca. 4 Mio. €) der LMVB, die den gesetzlichen Auftrag zur Sanierung des Tagebaugeländes hatte. Da die Sanierung in jedem Fall erfolgt wäre, konnte durch die Kopplung mit dem EXPO-Projekt eine deutlich höhere Qualität der entstehenden Landschaft erreicht werden, als dies alleine der Fall gewesen wäre.

Die Stadt Leipzig stellte mit dem Baubeschluss 1998 (STADT LEIPZIG 1998) insgesamt 5,5 Mio. € zur Verfügung, die um 1,2 Mio. € der Stadt Markkleeberg ergänzt werden sollten. Diese Mittel wurden v. a. für die Infrastruktur und für Hochbaumaßnahmen im Landschaftspark ausgegeben.

Als Betreiber wurde im Wettbewerbsverfahren die Firma „Pier 1“ ausgewählt, die für das Nutzungsrecht eine Pacht entrichtet, vor allem aber durch die Übernahme der Pflege des Landschaftsparks (z. B. Müllentsorgung) den Städten Leipzig und Markkleeberg Betriebskosten erspart.

Die Kosten für die Bewirtschaftung der Stellplätze am Nordstrand und im Süden am Freizeitpark Belantis erfolgt über Parkgebühren, die auch den Shuttlebus der LVB vom Parkplatz zum Nordstrand finanzieren.

Die Buslinie 65, die ganzjährig durch den Landschaftspark fährt, wird als Schienenersatzverkehr für die stillgelegte S-Bahnlinie S 2 vom MDV mitfinanziert.

Die saisonal zum Cospudener See verlängerte Linie 79 erhielt eine 2-jährige Anschubfinanzierung in Höhe von 50.000 € durch den MDV. Nachdem sich die Fahrgastzahlen positiv entwickelt haben, wird dieser Linienabschnitt seit 2004 eigenwirtschaftlich weiterbetrieben.

Erfolgsfaktoren

- Die frühzeitige Festlegung wesentlicher Kernpunkte im Landschaftsplan und die Verankerung im Braunkohlen- und Sanierungsplan sicherte die Durchsetzung der formulierten Ziele während der Sanierung und im weiteren Planungsprozess.
- Die konsequente Umsetzung der Autofreiheit schaffte Qualitäten, die die Besucher wahrnehmen und eine Aufweichung dieser Qualitäten durch andere Ansprüche verhindern.
- Die Anmeldung als EXPO-Projekt war Katalysator, der die Realisierung des Projektes durch die Bündelung personeller und finanzieller Kapazitäten massiv beschleunigt hat.

- Die Besucherlenkung zum Schutz sensibler Naturbereiche funktioniert trotz der hohen Besuchermengen durch die Bereitstellung attraktiver Angebote am See.
- Der dauerhafte Erfolg des Projekts ist maßgeblich dadurch bedingt, dass frühzeitig Investoren- und Betreiberkonzepte in die Planungen einbezogen wurden.

Hemmnisse

- Die freiwillige interkommunale Zusammenarbeit funktionierte in der Anfangsphase sehr gut. In der Umsetzungsphase wurde jedoch eine institutionalisierte Form der Kooperation vermisst, die die planungs- und genehmigungsrechtlichen Probleme schneller und besser hätte lösen können. Sie hätte die Projektarbeit unabhängiger von externen Problemen (z. B. Eingemeindungsdiskussion) machen können, die die Kooperation der Kommunen stark belastete.
- Der Investorenwettbewerb kam zu spät, um die Planungen auf ihre wirtschaftliche Realisierbarkeit hin zu überprüfen, da viele Details im Braunkohlen- und Sanierungsplan schon frühzeitig zu detailliert festgelegt worden waren.
- Die Autofreiheit des Gebiets insgesamt ist zwar allgemein akzeptiert, Interessen, den Landschaftspark auch für ganzjährige gastronomische Nutzungen zu öffnen, scheitern jedoch an der fehlenden MIV-Erreichbarkeit, die für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderlich wäre.

Fazit

Der Cospudener See ist ein gelungenes Beispiel einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Hier ist den Städten Leipzig und Markkleeberg in sehr kurzer Zeit gelungen, aus einer devastierten Bergbaufolgelandschaft eine attraktive, stadtnahe Erholungslandschaft zu gestalten. Dies war nur möglich, weil die Gunst der Stunde, die sich aus der Expo-Bewerbung ergab, konsequent genutzt wurde.

Zur hohen Attraktivität trägt aus Sicht vieler Besucher die Autofreiheit des Landschaftsparks bei. Um diese Konzeption umzusetzen, war die Verankerung der Kernpunkte in der Übergeordneten Planung erforderlich, die als Grundlage für die Detailplanung diente.



Diese Konsequenz ist notwendig, auch wenn mehr Flexibilität im Umgang mit dem Naturschutzrecht in bestimmten Phasen die Umsetzung erleichtert hätte. Die Einbindung von Investoren und Betreibern in die Planung über einen Wettbewerb hat sich bewährt, auch wenn diese Einbindung besser zu einem früheren Zeitpunkt stattfinden sollte.

Abbildung 4-17: Mobilitätsdienstleistungen am Cospudener See

Übersicht der Projektphasen: Landschaftspark Cospudener See

	Phase	Zeitraum	Markante Punkte
1	Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1989 – 1992	Nach der durch Bürgerproteste erreichten Stilllegung des Tagebaus Cospuden werden Konzepte für die Nachnutzung des Gebietes erarbeitet. Es soll ein See in einem autofreien Landschaftspark entstehen, in dem in weiten Teilen Vorrang für Naturschutz besteht und sich in Teilbereichen Erholungsnutzungen konzentrieren.
2	Politikformulierung, Entscheidung	1992 – 1996	Der interkommunale Landschaftsplan, der die Ziele eines autofreien Landschaftsparks am See mit Vorrang für den Umweltverbund vorsieht, wird verabschiedet. Die Festsetzungen fließen in den 1996 verabschiedeten Braunkohlen- und Sanierungsplan ein. Leipzig bewirbt sich mit dem Projekt „Landschaftsnutzung – Landschaftspflege“ als Korrespondenzstandort der EXPO 2000.
3	Konzeptentwicklung, Planung	1997-1998	Im EXPO-Projekt werden die Planungen für den Landschaftspark konkretisiert und ein Verkehrskonzept zur Erschließung des Gebiets mit MIV, ÖV etc. erarbeitet.
4	Politische Entscheidung, Beschlussfassung	Ende 1998	Der Leipziger Stadtrat beschließt den Bau des Landschaftsparks am Cospudener See.
5	Implementation, Umsetzung	Ende 1998 bis Mitte 2000	Der Landschaftspark wird gebaut. Das Verkehrskonzept wird weiterentwickelt und in einem Bieterverfahren Betreiber für Freizeit- und Mobilitätsdienstleistungen gefunden.
6	Monitoring, Wirkungsanalyse (Optimierungs-/Anpassungsphase)	Seit Sommer 2000	Der See wird offiziell eröffnet, die Verkehrssituation in einem Forschungsprojekt (ALERT) evaluiert und die Angebote weiterentwickelt. Weitere Freizeitnutzungen im Umfeld des Cospudener Sees werden umgesetzt (Freizeitpark Belantis, „Neue Hardt“).

4.4 MÜNSTER UND DER KREIS BORKEN

Im folgenden Kapitel wird das Münsterland als Untersuchungsraum vorgestellt. Die Schwerpunkte der Betrachtung liegen beim Kreis Borken mit den Beispielprojekten „EuroSchnellBus“ und dem „Pendlernetzwerk“ sowie bei der Stadt Münster mit dem Untersuchungsprojekt „*mobile*“. Der Focus liegt dabei auf den Pendlerverflechtungen, dem regionalen ÖPNV-Angebot und den Mobilitätsdienstleistungen in der Region.

4.4.1 Regionssteckbrief Münsterland

Lage im Raum

Das Münsterland ist ein monozentrischer Verdichtungsraum im Nordwesten Nordrhein-Westfalens (NRW) mit dem solitären Oberzentrum Münster (269.000 Einwohner)¹⁶. Für Westfalen hat die Stadt Münster die Funktion eines regionalen Dienstleistungs-, Handels- und Verwaltungszentrums mit einem etwa 1,5 Mio. Menschen umfassenden Einzugsbereich. Eng mit Münster verflochten sind die angrenzenden Kreise Coesfeld, Warendorf, Steinfurt sowie der Kreis Borken. Der Kreis Borken liegt im westlichen Münsterland und grenzt an die Kreise Kleve, Steinfurt, Coesfeld, Recklinghausen und Wesel sowie auf einer Länge von 108 km an die Niederlande.

Kreisstadt ist Borken, ein Mittelzentrum mit rund 40.000 Einwohnern. Der Kreis Borken ist im Schwerpunkt auf die Stadt Münster als Oberzentrum ausgerichtet. Insbesondere im südlichen Kreisgebiet bestehen Verflechtungen mit den Oberzentren des (nördlichen) Ruhrgebietes. Für Teile des Kreises gewinnen niederländische Zentren (Winterswijk, Enschede) als Versorgungsorte an Bedeutung.



Die Stadt Münster und das Münsterland pflegen eine intensive grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit niederländischen Partnern im Rahmen des Städtedreiecks Münster-Osnabrück-Enschede/Hengelo und der EUREGIO. Die EUREGIO ist ein grenzübergreifender Zusammenschluss von insgesamt 140 deutschen und niederländischen Städten, Kreisen und Gemeinden, darunter auch Münster und die umliegenden Kreise. Ihre Kernfunktionen bestehen in der Förderung der Zusammenarbeit auf sozialkulturellem Gebiet, der Verbesserung der sozialwirtschaftlichen Entwicklung sowie der interkommunalen Zusammenarbeit.¹⁷

¹⁶ Alle aktuellen Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten beziehen sich auf den Stichtag 30.06.2003 (vgl. LDS 2003).

¹⁷ vgl. www.euregio.de/ (Stand: 20.02.04)

Abbildung 4-18: Stadt Münster und Kreis Borken im Regierungsbezirk Münster



Quelle: eigene Darstellung

Der Regierungsbezirk Münster umfasst neben dem Münsterland noch die Emscher-Lippe-Region am Nordrand des Ruhrgebietes mit dem Kreis Recklinghausen und den kreisfreien Städten Bottrop und Gelsenkirchen.

Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Im Münsterland wohnen auf einer Fläche von 5.940 km² ca. 1,5 Mio. Einwohner. Die Bevölkerungsdichte liegt damit bei 265 EW/km² und somit im bundesdeutschen Durchschnitt. In der deutlich dichter besiedelten Emscher-Lippe-Region im Süden des Regierungsbezirks wohnen auf 965 km² gut 1,05 Mio. Menschen.

Münster blickt auf eine über 1.200-jährige Stadtgeschichte zurück, die sich noch heute in zahlreichen historischen Bauten sowie dem mittelalterlichen Grundriss der Altstadt widerspiegelt. Insbesondere Münsters Altstadt gilt als signifikantes Beispiel für die europäische Stadttradition. Das 793 gegründete Münster erstreckt sich heute über 17 Stadtteile und sechs Stadtbezirke. Diese gehen aus der kommunalen Gebietsreform von 1975 hervor, in welcher der Kreis Münster aufgelöst und die Stadt Münster Rechtsnachfolgerin wurde.

Münster konnte so durch die Eingliederung von neun Umlandgemeinden sein Stadtgebiet vervierfachen und die Einwohnerzahl von 200.000 auf 269.000 anheben.¹⁸ Diese verteilen sich auf einer Fläche von 302,8 km², was etwa einer Einwohnerdichte von 888 EW/km² entspricht.

¹⁸ vgl. www.deutsche-heimat.com (Stand: 20.02.04)

Der Kreis Borken wurde 1975 in seiner heutigen Struktur gegründet. In den neun Städten und acht Gemeinden im Kreisgebiet leben rund 364.000 Menschen. Mehr als ein Viertel der Einwohner ist unter 20 Jahre alt. Die Bevölkerungsdichte ist mit rund 256 EW/km² im Vergleich zum Land NRW gering.¹⁹

Im Münsterland stieg die Einwohnerzahl hingegen kontinuierlich. Zwischen 1980 und 2003 insgesamt um rund 13,2%. Die Einwohnerzahl der Stadt Münster hat sich hingegen im Zeitraum von 1980 bis 2003 insgesamt nur geringfügig verändert (-0,2%). Der Kreis Coesfeld erzielte mit 27,3% den stärksten Zuwachs. Im Kreis Borken lag der Zuwachs seit 1980 bei 21,8%. Im Jahr 2002 fällt die Zuwachsrate aufgrund abnehmender Geburtenüberschüsse und niedrigerer Wanderungsgewinne im Vergleich zu den Vorjahren geringer aus (vgl. KREIS BORKEN: 2003).

Im Münsterland waren 2002 501.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Der Anteil der im tertiären Sektor Beschäftigten liegt bei rund 62,4%, der im sekundären Sektor Beschäftigten bei rund 36,2%. Es zeigt sich, dass der sekundäre Sektor als Kern der Wirtschaftskraft einer Region, in Münster nur schwach ausgeprägt ist, während der tertiäre Sektor überproportional hoch vertreten ist.

In der Stadt Münster waren im Jahr 2002 rund 131.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Dies sind gegenüber 1980 rund 27,4% Beschäftigte mehr. Die Wirtschaft (vgl. IHK NORDWESTFALEN: 2003) Münsters ist aufgrund der Verwaltungsfunktion stark durch Dienstleistungen geprägt. Im Jahr 2002 waren rund 81,4% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im tertiären Sektor tätig, 17,6% im sekundären und 1% im primären Sektor.

Im Kreis Borken waren im Jahr 2002 rund 113.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Der Zuwachs im Kreis Borken seit 1980 liegt bei 27,8%. Neben einigen wenigen Großunternehmen ist die regionale Wirtschaft mittelständisch geprägt. Darüber hinaus gibt es eine große Anzahl kleiner und mittlerer Handwerksbetriebe im Kreisgebiet. Zentrale Bedeutung als Arbeitsplatzstandorte im Kreis Borken übernehmen Ahaus, Bocholt, Borken und Gronau.

Die ökonomische Ausgangslage der gesamten Region Münster ist mit einer Realsteuerkraft von 290 €/EW und 660 €/EW durchschnittlicher Steuereinnahmen prosperierend (vgl. BBR 2000).

In Münster meldeten sich im Januar 2004 rund 11.500 Einwohner arbeitslos, was einer Arbeitslosenquote von etwa 9,2% entspricht. Die Stadt Münster liegt damit leicht über der Arbeitslosenquote des Münsterlandes (8,7%) und knapp unter der nordrhein-westfälischen Arbeitslosenquote von rund 10,4%. Im Arbeitsamtsbezirk Coesfeld, der die Kreise Coesfeld und Borken umfasst, liegt die Arbeitslosenquote nur bei 7,6%.

An der Universität Münster waren im Jahr 2002 rund 51.600 Studierende²⁰ (rund 10% der Gesamtstudierenden von NRW) eingeschrieben, was bedeutet, dass jeder fünfte Münsteraner ein Student war (19,2%) und die Stadt damit ihrem Namen „Universitätsstadt“ gerecht wird. In NRW war vergleichsweise nur jeder fünfunddreißigste Einwohner (2,8%) Student. Die Zahl der in Münster Studierenden ist zwar in den letzten Jahren rückläufig (1995-2002: -4,3%), liegt aber dennoch im NRW-Vergleich auf einem sehr hohen Niveau. Wichtigster Ausbildungsstandort im Kreis Borken ist die Fachhochschule in Bocholt.

¹⁹ vgl. www.kreis-borken.de/e1/kreisregion.php, Stand: 08.09.2003

²⁰ Alle aktuellen Flächendaten und Bildungsdaten beziehen sich auf www.lids.nrw.de und eigene Berechnungen.

Flächennutzung und Siedlungsgefüge

Der Regierungsbezirk Münster umfasst insgesamt über 6.905 km², von denen etwa 303 km² auf die Stadt Münster entfallen. Die Siedlungsstruktur und -entwicklung folgt einer punkt-achsialen Systematik. Die Siedlungsschwerpunkte konzentrieren sich dabei, ausgehend von der Kernstadt, entlang der verkehrstechnisch gut ausgebauten Entwicklungskorridore. Da diese mit zunehmender Entfernung von der Kernstadt verästeln, kommt es folglich zu einer Abnahme der Siedlungsdichte (vgl. STADT MÜNSTER: 1998).

Neben dem Oberzentrum Münster existieren im Münsterland eine Reihe von wichtigen Mittelzentren. Im Kreis Borken konzentrieren sich Wohnen, Arbeiten und Versorgung in den mittel- und kleinstädtischen Zentren wie Ahaus, Bocholt, Borken, Gronau, Rhede, Stadtlohn und Vreden.

Die Katasterfläche der Stadt Münster (303 km²) besteht zu rund 16,4% aus Gebäude- und Freifläche (NRW: 12,4%), zu rund 8,25% aus Verkehrsflächen (NRW: 6,7%), zu rund 50% aus Landwirtschaftsflächen (NRW: 50%), (Stand: 01/2003).

Das Kreisgebiet Borken umfasst über 1.400 km². Die Katasterfläche des Kreises besteht zu rund 69% aus Landwirtschaftsflächen. Fast ein Drittel der Gesamtfläche bilden Landschaftsschutzgebiete oder steht unter Naturschutz. Rund 14% der Gesamtfläche sind Siedlungsflächen, rund 5% Verkehrsflächen (Stand 01/2003). Das Siedlungsgefüge besteht aus landwirtschaftlich geprägter Bebauung und zahlreichen Siedlungskernen mit relativ niedriger Bebauungsdichte.

Tabelle 4-3: Strukturdaten Kreis Borken

	Fläche km ²	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte EW/km ²	Kraftfahrzeuge je 1.000 EW	Pkw je 1.000 EW
Reg.-Bezirk Münster	6.906	2.625.637	379,7	615,7	517,6
Stadt Münster	303	269.000	888	594 ²¹	499,0
Kreis Borken	1.419	364.865	256,3	637,0	520,0
NRW	34.082	18.076.355	529,9	622,7	529,9

Quellen: KREIS BORKEN (HRSG.) 2003c: 8; KREIS BORKEN (HRSG.) 2003d: 6-8; BBR 2002

Verkehrsstruktur und Verkehrsdaten

Das Münsterland ist Teil der großräumigen Verbindungsachsen Hamburg-Bremen-Osnabrück-Münster-Dortmund-Köln, im Norden Berlin-Hannover-Osnabrück-Amsterdam und im Süden Berlin-Hannover-Bielefeld-Dortmund (vgl. STADT MÜNSTER 1998). Die oberzentrenverbindenden Achsen wie Münster-Recklinghausen-Essen oder Münster-Warendorf-Rheda-Wiedenbrück-Bielefeld werden durch radial auf Münster gerichtete Achsen mit überregionaler Bedeutung ergänzt, die das Oberzentrum Münster räumlich mit insgesamt 21 funktional zugeordneten Mittelzentren verbinden.

Für den Kreis Borken sind folgende großräumige und überregionale Entwicklungsachsen relevant, die sowohl vorhandene als auch geplante Verkehrsinfrastruktur für den Kreis abbilden²²:

²¹ Kraftfahrzeugdichte errechnet aus den Daten vom LDS 2003 (vgl. www.lids.nrw.de)

²² Entwicklungsachsen entsprechend des Landesentwicklungsplans NRW (LEP)

- Enschede – Gronau – Coesfeld – Gelsenkirchen
- Enschede – Gronau – Steinfurt – Münster
- Wesel – Borken – Ahaus – Gronau – Rheine
- Goch – Bocholt – Borken – Dülmen
- Winterswijk – Gescher – Coesfeld – Münster

Die funktionalen Verflechtungen zwischen den Zentren der Region implizieren ein entsprechendes Verkehrsaufkommen auf den regionalen und überregionalen Achsen.

Verkehrsnetz

Rückgrat des Straßennetzes im Münsterland sind die Autobahnen A 1 und A 43, die die Stadt Münster anbinden sowie die Autobahnen A 3 und A 31, die den Kreis Borken erschließen. Zudem existieren eine Reihe gut ausgebauter Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, die Münster mit den Zentren der Region und diese untereinander verbinden.

Acht Schienenstrecken (davon fünf für den Fernverkehr) treffen sich am Hauptbahnhof Münster, der ein bedeutender Verknüpfungspunkt zwischen dem Schienenfern- und Schienennahverkehr auf der einen Seite sowie dem Regional- und Stadtbusverkehr der Stadt Münster auf der anderen Seite darstellt (vgl. STADTWERKE MÜNSTER: 2000). Insgesamt gibt es im Stadtgebiet Münster sieben Haltepunkte. Während die Haltepunkte der Außenstadtteile verkehrlich eher von untergeordneter Bedeutung sind, ist der Hauptbahnhof mit seinem Angebot an ICE-, EC-, IC-, D-, RB- und RE-Zügen der Systemknoten des Münsterlandes. Derzeit verzeichnet der Hauptbahnhof Münster werktäglich 50 InterCity-, 16 InterCityExpress-, 6 EuroCity-, 1 D-Zug-, 1 CNL-Zug-, 194 Regionalbahn-, 80 Regionalexpress- und 19 NWB (NordWestBahn) Zugabfahrten. S-Bahnen verkehren im Nahverkehr Münsters allerdings nicht.²³



Seit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 bilden die Busse und Bahnen im Münsterland die "Verkehrsgemeinschaft Münsterland" (VGM²⁴). Zu den VGM-Partnern zählen die DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Kraftverkehr Münsterland C. Weilke GmbH & Co. KG, Regionalverkehr Münsterland GmbH, Stadtwerke Münster GmbH, Verkehrsbetriebe Schäpers GmbH & Co. KG und Westfalen Bus GmbH. Mit Gründung der VGM wurde ein Gemeinschaftstarif für das Münsterland eingeführt, der neben einheitlichen Fahrkarten und Fahrpreisen auch die freizügige Nutzung aller Linienbusse und Nahverkehrszüge im Verkehrsgebiet ermöglicht.



Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Münsterlandes wird durch den Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) organisiert. Der 1995 gegründete ZVM²⁵ ist ein Zusammenschluss der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und der kreisfreien Stadt Münster. Er plant, organisiert und gestaltet das regionale Verkehrsangebot auf der Schiene im Münsterland mit insgesamt 22 Bahnlagen (DB AG, NordwestBahn und ab Dezember 2004 Prignitzer Eisenbahn) und 61 Bahnhöfen im Kooperationsraum.



Im Kreis Borken verfügt nur die Stadt Gronau mit der Strecke Münster – Gronau – Enschede über eine direkte Schienenanbindung an Münster im Stundentakt. Ansonsten wird der Kreis Borken durch die Bahnstrecken Dortmund – Coesfeld – Ahaus – Gronau – Enschede,

²³ vgl. www.reiseauskunft.bahn.de (Stand: 12.03.04) und eigene Berechnung

²⁴ vgl. www.stadtwerke-muenster.de (Stand: 24.02.04)

²⁵ vgl. www.unterwegsinnrw.de (Stand: 24.02.04)

Essen – Bottrop – Borken und Bocholt – Wesel (Anschluss zur Rheinschiene) jeweils im Stundentakt angebunden.

Der ÖPNV im Binnenverkehr des Kreises Borken sowie die Verbindungen vom Kreis Borken in Richtung Münster werden durch Busse der Unternehmen Westfalenbus und Regionalverkehr Münsterland abgedeckt.

Der Kreis Borken ist seit dem 01.01.1996 als Aufgabenträger für den regionalen Busverkehr zuständig. Dies bedeutet, dass der Kreis Borken über den Nahverkehrsplan die Verkehrsbedienung im Kreisgebiet festlegt.



Die 1989 gegründete Westfalen Bus GmbH bedient im Münsterland mit rund 302 Fahrzeugen auf 174 Linien rund 18,85 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Das Liniennetz für den regionalen und regionenübergreifenden Busverkehr umfasst dabei ca. 4.220 km Länge und kommt auf eine Gesamtbetriebsleistung von rund 14,21 Millionen Kilometern im Jahr. Die Westfalen Bus GmbH arbeitet seit dem 01.01.2003 eng mit der DB Regionalbahn Westfalen GmbH und ihren Tochtergesellschaften sowie der Busverkehr Ostwestfalen GmbH zusammen, um eine optimale Abstimmung im Nahverkehr zu erreichen und die regionale Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster sicherzustellen. Das Unternehmen gehört zur DBZugBus Holding GmbH der Deutschen Bahn AG. Neben der Verkehrsgemeinschaft Münsterland ist die Westfalen Bus GmbH zudem Partner der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe und Westfalen-Süd.²⁶



Die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) wurde 1980 unter dem Dach der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG) gegründet. Das Verkehrsgebiet umfasst rund 5.100 km² bei einer Einwohnerdichte von nur 260 EW/km². Um den Mobilitätsansprüchen dieser weiten ländlichen Region gerecht zu werden, leisten rund 600 Omnibusse auf 344 öffentlichen Linien eine Jahresleistung von rund 25 Millionen Kilometern. Hierbei wird aber weniger auf den traditionellen Linienbus gesetzt, sondern mehr auf Schnell- und Regiobusse, Anruf-Sammel-Taxen, Nachtbusse, Direktbusse und Taxibusse.²⁷ In Ergänzung dazu wird in den Abend- und Nachstunden sowie am Wochenende in Teilgebieten ein AnrufSammelTaxi eingesetzt. Das weitläufige Nachtbusangebot im Münsterland wird von RVM, Westfalen Bus GmbH (WB) und Stadtwerke Münster GmbH gemeinsam betrieben. Darüber hinaus betreut der RVM im Regionalverkehr auf der Linie Legden – Asbeck – Schöppingen – Heek – Nienborg – Ahaus einen Bürgerbus.²⁸



Die Stadtwerke Münster²⁹ sind Partner der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (siehe unten). Da Münster über keine Stadtbahn (U-Bahn/Straßenbahn) verfügt, wird der innerstädtische Bereich durch ein modernes, gut ausgebautes und vertaktetes Bussystem der Stadtwerke versorgt. Im Jahr 2002 zählten die Stadtwerke insgesamt rund 30 Millionen Fahrgäste (-1,5% zum Vorjahr) auf einem 442 km umfassenden Liniennetz, in dem 2002 rund 8,1 Millionen Kilometer zurückgelegt wurden. Die Stadtwerke zählen durchschnittlich pro Werktag rund 93.000 Fahrgäste auf 36 Buslinien. Für die Stadt- und Ortsteile der Stadt Münster stehen insgesamt 19 City-Bus-Linien (tagsüber), neun Nachtbuslinien sowie sieben Taxibuslinien und eine AST-Linie zur Verfügung. Die Stadtwerke Münster bieten dem ÖPNV-Nutzer zudem eine „marktgerechte Produktpalette“ an. City-Express-Busse

²⁶ vgl. www.verkehrsbetrieb-westfalen.de (Stand: 24.02.04)

²⁷ vgl. www.rvm-online.de (Stand: 24.02.04)

²⁸ vgl. <http://www.rvm-online.de> (Stand: 09.09.2003)

²⁹ vgl. www.stadtwerke-muenster.de (Stand: 24.02.04)

beispielsweise sorgen für eine schnelle Busverbindung während der Hauptverkehrszeiten (20% Fahrzeiterparnis zum City-Bus). Der City Takt garantiert einen Busverkehr im 10-Minuten-Takt auf den Hauptverkehrsachsen im Stadtbereich; die Nachtbusse erschließen das gesamte Stadtgebiet Münsters nach Mitternacht. Taxi-Busse bieten eine Verbindung zwischen Münsters Stadtteilen an oder dienen als Anschlussfahrt zu einer normalen City-Bus-Linie und das Anruf-Sammel-Taxi ermöglicht einen Ausstieg direkt vor der Haustür auf ausgewählten Strecken.

Die Stadt- (Stadtwerke Münster) und Regionalbusse (RVM und Westfalen Bus) werden täglich von insgesamt 114.000 Fahrgästen benutzt. Dies entspricht etwa 87.000 eingesparten Autofahrten auf Münsters Straßen, rechnet man mit einer Besetzung je Pkw von 1,3 Personen.

Mobilitätsdienstleistungen

Unterstützt werden die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände in Münster und im Münsterland von den Mobilitätszentralen „**mobile**“ (Münster), „mobimax“ (Borken), „frag+fahr“ (Coesfeld) „Service-Zentrale Vincent“ (Ibbenbüren), „kreis.verkehr“ (Ahlen), „frag+fahr“ (Lüdinghausen) und „mobil info“ (Soest).



„**mobile**“ wurde 1998 von der Stadt Münster und den Stadtwerken Münster gegründet. Die Mobilitätszentrale dient als Informations- und Beratungsstelle für alle Themen, die in den Bereich Mobilität und Verkehr fallen. Ferner versucht „**mobile**“ die Verkehrsmittelwahl der Münsteraner durch umfassende und zentrale Informationen bezüglich aller Verkehrsmittel zugunsten des Umweltverbundes zu verschieben, d. h. die Münsteraner sollen für ein stadt- sowie umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten sensibilisiert werden. Durch dieses zentral gebündelte Angebotsspektrum registrierte „**mobile**“ bereits nach eineinhalb Jahren 50.000 Kundenanfragen.



Die Mobilitätszentrale „mobimax“ ist eine Serviceeinrichtung des Kreises Borken und der Verkehrsunternehmen. Bürgerinnen und Bürger können Fragen rund um Bus und Bahn im Rahmen persönlicher Besuche am Standort Ahaus sowie telefonisch über Service-Telefonnummern klären. Zur weiteren Information zum Thema Mobilität und Verkehr in der Region gibt der Fachbereich Verkehr des Kreises Borken das Bürgermagazin „mobil im Kreis Borken“ heraus und versendet dieses an alle Haushalte mit der Tagespost.³⁰



Die Stadtteilauto CarSharing GmbH³¹ wurde 1988 gegründet, ehe 1992 das erste Stadtteilauto über Münsters Straßen fuhr. Stadtteilauto ist ein Element von „münster mobil“. Dieses hat die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Stärkung des Umweltverbundes zum Ziel, indem die umweltgerechten Verkehrsmittel zu einem leistungsfähigen vernetzten System zusammengefasst werden. Aus Car-Sharing-Stationen werden demzufolge nach und nach Mobilstationen (derzeit fünf vorhanden), die in der Nähe von Verknüpfungspunkten des Umweltverbundes liegen. Im Jahre 2003 zählte Stadtteilauto über 950 Mitglieder und insgesamt 1.500 Fahrtberechtigte. Der Fahrzeugpool von 100 Fahrzeugen teilt sich auf 36 Stationen in und um Münster auf, wobei an einzelnen Stationen bis zu 20 Fahrzeuge zur Verfügung stehen können. Ein weiteres Car-Sharing-Angebot besteht im Kreis Coesfeld in der Gemeinde Nottuln, während in der Stadt Coesfeld selbst eine weitere Station in Planung

³⁰ vgl. http://www.kreis-borken.de/da_verkehr_e3/opnv.php?par1a=&par1b=&par2a=&par2b= (Stand: 09.09.2003)

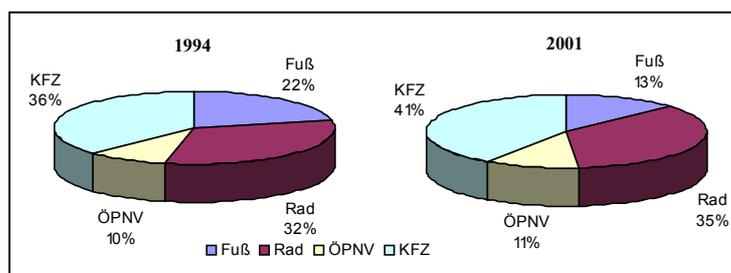
³¹ vgl. www.stadtteilauto-muenster.de (Stand: 25.02.02)

ist. Im Kreis Warendorf befindet sich immerhin eine Station in der Stadt Telgte, während diese im Kreis Borken und Steinfurt völlig fehlen.

Modal Split in der Stadt Münster

Laut einer Haushaltsbefragung (vgl. STADT MÜNSTER: 2001) von 2001 ist der Pkw das bevorzugte Verkehrsmittel der Münsteraner, da rund 40,5% der Befragten ihre Wege mit dem Kfz zurücklegen. Die Zunahme des Kfz-Anteils um 3,2% gegenüber 1994 korrespondiert mit dem bundesweiten Trend einer erhöhten Pkw-Verfügbarkeit. Den Umweltverbund wählen rund 59,5% der Münsteraner als Verkehrsmittel. In Münster konnte zwar ein weiteres Anwachsen der Kfz-Nutzung nicht vermieden werden, als überaus positiv ist aber die Zunahme des Radanteils und des ÖPNV am Gesamtverkehr zu werten, wenngleich die Zunahme des Radverkehrs zu Lasten des Fußverkehrs stattfand (-8%). Diese insgesamt positive Entwicklung ist auf den kontinuierlichen Ausbau des Radwegesystems, die Einführung des Semester- und Jobtickets, die Einrichtung von Vorrangschaltungen für Busse und von Bussonderspuren sowie auf die Einführung des Gemeinschaftstarifs Bus/Schiene zurückzuführen.

Abbildung 4-19: Stadt Münster: Modal Split³² 1994 – 2001

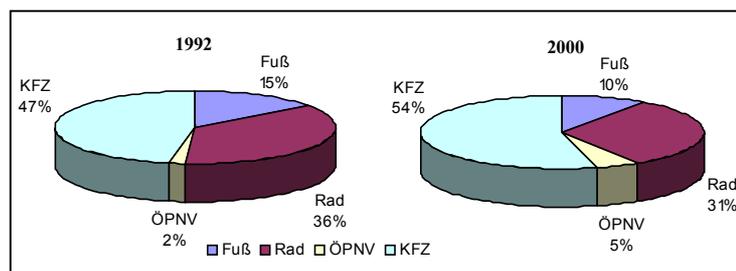


Quelle: STADT MÜNSTER 2001

Modal Split im Kreis Borken

Der Modal Split des Kreises Borken (zzgl. vier Gemeinden aus dem Kreis Coesfeld) ist für eine ländliche Region eher untypisch, da der Fahrrad-Anteil mit rund 31% im Jahr 2000 überdurchschnittlich hoch ist. Unterdurchschnittlich ist hingegen der Anteil des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl. Dieser hat sich zwischen 1992 und 2000 nur geringfügig verändert und liegt weiterhin mit einem Anteil von nur 5% auf sehr niedrigem Niveau, so dass geschlussfolgert werden kann, dass die strukturellen Bedingungen, d. h. die Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, nach wie vor unzureichend sind. Folglich kam dem motorisierten Individualverkehr im Kreis Borken bereits 1992 eine sehr hohe Bedeutung zu, die sich in einem Kfz-Anteil von 47% an der Verkehrsmittelwahl niederschlug. Bis zum Jahr 2000 stieg der Kfz-Anteil sogar auf 54% an, was allerdings für eine Auspendlerregion wie dem Kreis Borken als „normal“ bezeichnet werden kann. Insgesamt hat der Umweltverbund jedoch zwischen 1992 und 2000 seinen Anteil zugunsten des Kfz eingebüßt. Lag der Anteil des Verbundes 1992 noch bei insgesamt 53%, so waren es 2000 nur noch 46%.

³² Wege an Werktagen aller Personen in der Stadt Münster

Abbildung 4-20: Kreis Borken: Modal Split³³ 1992 – 2000

Quellen: SOCIALDATA 1992; LDS NRW 2000

Insgesamt hat der Anteil des Umweltverbundes gegenüber 1994 zwar um rund drei Prozentpunkte abgenommen, verbleibt aber auf einem sehr hohen Niveau.

Pendelverkehr³⁴ in der Stadt Münster

Im Jahr 2002 pendelten in die Stadt Münster deutlich mehr Menschen ein als aus. Der Einpendlerüberschuss der Stadt lag im Jahr 2002 bei 41.497 Personen (Gesamtpendler: 79.949). Münster als Oberzentrum zieht zahlreiche Berufspendler aus dem Münsterland an.

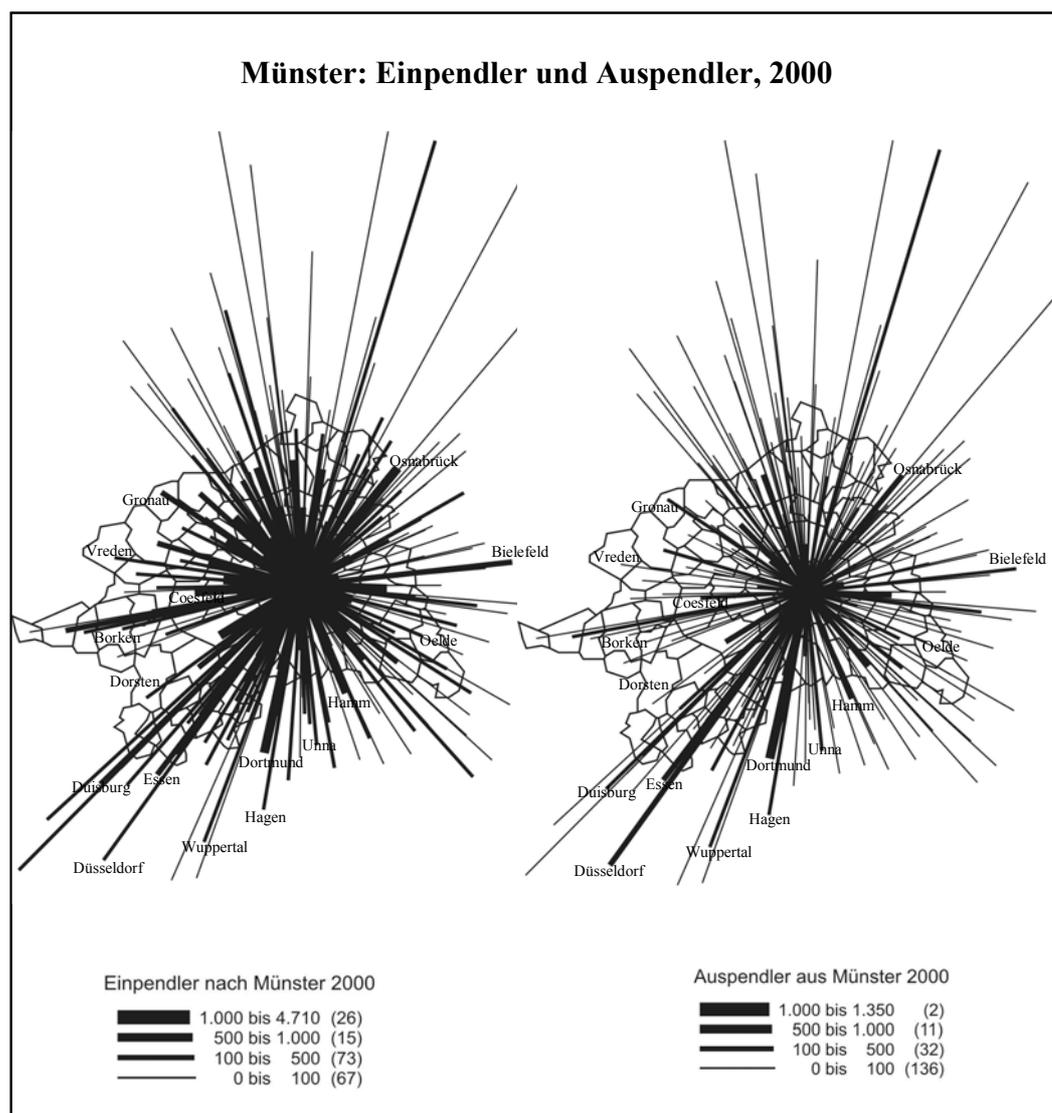
Einpendlerüberschüsse, wie in Münster, weisen auf ein Überangebot an Arbeitsplätzen bezogen auf die ansässige Bevölkerung hin. Auspendlerüberschüsse, wie in allen anderen Kreisen und kreisfreien Städten Nordwestfalens, zeigen ein Defizit an.³⁵ Insgesamt weist der Regierungsbezirk Münster (Gesamtpendler: 816.242) einen negativen Pendlersaldo von 66.394 auf, welcher auf den hohen Auspendlerüberschuss der Emscher-Lippe-Region in Richtung Ruhrgebiet zurückzuführen ist.

³³ Wege an Werktagen aller Personen >6 Jahre im Kreis Borken zzgl. der Gemeinden Rosendahl, Billerbeck, Coesfeld und Dülmen

³⁴ Die Pendlerstatistiken des Arbeitsamtes erfassen ausschließlich die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (keine Beamten und Freiberufler).

³⁵ Pendlerzahlen beziehen sich auf den Stichtag 30.06.2002 (vgl. www.lids.nrw.de und eigene Berechnungen)

Abbildung 4-21: Stadt Münster: Einpendler und Auspendler im Jahr 2000



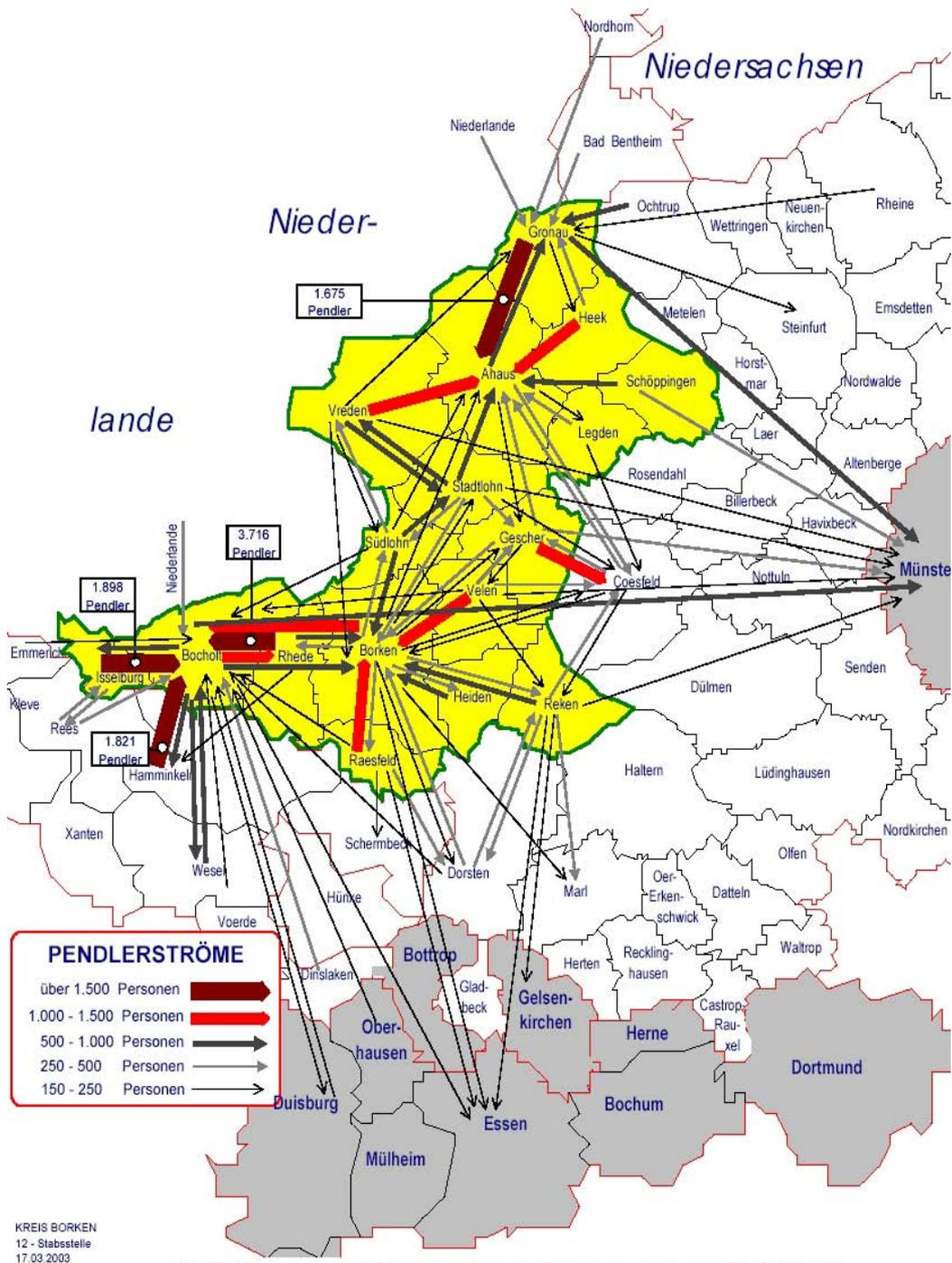
Quelle: LDS NRW 2000, eigene Berechnungen und eigene Darstellung

Pendler im Kreis Borken

Im Jahr 2000 pendelten im Kreis Borken 70.213 Erwerbstätige und Schüler regelmäßig aus ihrer Stadt bzw. Gemeinde in einen anderen Ort oder Kreis zur Arbeit oder zur Schule. Gegenüber 1987 (Jahr der Volkszählung) hat sich diese Zahl um 25.200 Personen bzw. 56% erhöht. Durchschnittlich wuchs die Zahl der Pendler pro Jahr um 1.938 Personen. Während die Auspendleranteile in etwa dem Landesdurchschnitt entsprechen, bleiben die Einpendlerzahlen weit hinter dem Landesniveau zurück. Im Jahr 2000 betrug die Gesamtzahl der Ein- und Auspendler 137.000 und hat im Vergleich zu 1998 um 11.600 bzw. 8,4% zugenommen (vgl. KREIS BORKEN: 2003).

Die Zahl der Berufspendler hat sich zwischen 1998 und 2000 deutlich erhöht und nahm um 10.830 Personen zu. Bei 59.541 Auspendlern und 56.208 Einpendlern überwiegt per Saldo die Zahl der Auspendler. In den Nachbarkreisen bestand im Jahr 2000 ein höherer Auspendlerüberschuss als im Kreis Borken. Der Auspendlerüberschuss im Kreis Borken hat sich im Vergleich zu 1987 insgesamt verringert.

Abbildung 4-22: Pendlerströme im Kreis Borken



Quelle: KREIS BORKEN 2003c

Wichtige Zielorte für Berufspendler innerhalb des Kreises sind die Städte Bocholt, Ahaus, Rhede und Borken. Die kreisfreien Städte des nördlichen Ruhrgebietes waren für 4.250 Berufsauspendler das Ziel, umgekehrt pendelten von dort nur 1.609 Personen in den Kreis Borken zur Arbeit. Insbesondere aus dem nördlichen Kreisgebiet bestehen bedeutsame Pendlerverflechtungen zur Stadt Münster. Im Jahr 2000 pendelten etwa 2.700 Erwerbstätige nach Münster, in umgekehrter Richtung waren es nur 690. Der Auspendlerüberschuss mit der Stadt Münster hat seit 1998 deutlich zugenommen.

Aus den Niederlanden kamen im Jahr 2000 1.200 Einpendler in den Kreis Borken. Über Zahlen der grenzüberschreitenden Auspendler liegen keine Daten vor (vgl. KREIS BORKEN: 2003c).

Ausbildungspendler

Im Jahr 2000 gab es im Kreisgebiet mehr als 21.000 Ausbildungspendler. Im Vergleich zu 1998 ist die Zahl der Auspendler ungefähr konstant geblieben (10.672). Die Zahl der Einpendler (10.506) ist seit 1998 um 8,2% angestiegen. Gründe für diesen Anstieg können in dem veränderten Bildungsangebot des Kreises liegen. Häufig frequentierte Schul- und Studienorte sind Münster und Coesfeld. Darüber hinaus werden Dortmund, Steinfurt, Rees und Essen häufig besucht (vgl. KREIS BORKEN: 2003c).

Modellstadt Münster

Die Stadt Münster versucht bereits seit Jahrzehnten eine ressourcenschonende und umweltverträgliche nachhaltige Stadtentwicklung voranzutreiben. Bestätigt wurde die Qualität der Stadtentwicklung mit Auszeichnungen zur Fahrradhauptstadt, Klimaschutzhauptstadt und Onlinehauptstadt. In den Jahren von 1997 bis 2002 war Münster eine von vier Modellstädten im Forschungsvorhaben „Städte der Zukunft“³⁶ des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus. Ziel war es, eine nachhaltige Stadtentwicklung durch ganzheitliche Strategien und Maßnahmen zu fördern. Die fünf Handlungsfelder des Forschungsvorhabens bezogen sich dabei auf zentrale Herausforderungen zukünftiger Stadtentwicklung. Das Handlungsfeld „Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung“ hat das Ziel, den Siedlungsflächenverbrauch (Innen- zu Außenentwicklung im Verhältnis 3:1) und die Umweltlasten durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Ferner soll der Stadtverkehr auf den Umweltverbund verlagert werden, so dass abschließend ein Verhältnis von 2:1 zugunsten des Umweltverbundes vorliegt. Zur Realisierung dieser stadtverträglichen Mobilitätssteuerung wurde beispielsweise 1999 die Radstation „Berliner Platz“ errichtet. Dieses Projekt stieß innerhalb kürzester Zeit auf überwiegend positive Resonanz seitens der Nutzer, bedingt durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit, werbliche und kommunikationpolitische Maßnahmen und ein modernes Erscheinungsbild. Die Nutzer schätzen vor allem die Zeitersparnis, die Sicherheit, den Wetterschutz, die Übersichtlichkeit und die Serviceorientierung der Radstation. Auf Grund dieser Vorteile wurden die Einstellplätze der Radstation (mit 3.300 Abstellplätzen Deutschlands größtes Fahrradparkhaus) bereits nach dem ersten Jahr zu 80% genutzt. Zu den täglichen Nutzern zählen rund 2.900 Dauerkartenbesitzer und 100 - 400 Tagesparker.³⁷

Münster verfügt über rund 263 km ausgebaute Radwege, die durch ein dicht geknüpftes Netz von Wirtschaftswegen und kilometerlange fahrradtaugliche Nebenstraßen ergänzt werden. Eigene Fahrradstraßen, knapp doppelt soviel Fahrräder wie Einwohner, kombinierte Bus-/Radspuren und insgesamt 1.750 Zielwegweiser verleihen Münster den Ruf, Deutschlands Fahrradhauptstadt zu sein.³⁸

³⁶ vgl. www.staedte-der-zukunft.de (Stand: 18.02.04)

³⁷ vgl. www.muenster.de/stadt/exwest/projekt_IV1.html

³⁸ vgl. www.presse-service.de/static/54/547403.html (Stand: 18.02.04)

4.4.2 EuroSchnellBus

Steckbrief

EuroSchnellBus 	
Ort	Münsterland (1.500.000 EW) Provinz Gelderland (1.960.422 EW) Kreis Borken (364.000 EW) Region Achterhoek (262.234 EW)
	Die Buslinie startet in Münster, verläuft über Laer, Horstmar, Schöppingen, Heek, Ahaus, Vreden und endet im holländischen Winterswijk.
Projektleitung	Die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) hat als Antragstellerin bei der EUREGIO die Projektleitung und -betreuung übernommen.
Projektbeteiligte	<ul style="list-style-type: none"> - Regionalverkehr Münsterland GmbH - Syntus (Umstrukturierungen des niederländischen Unternehmens führten zu Namensänderungen: Gelderse Vervoer Maatschappij (GVM) bis Ende 1996; Oostnet bis Ende 2000) - Bezirksregierung Münster - Kreis Borken - Provinz Gelderland - EUREGIO (1998-2001)
Aktuelle Kooperation	Die Linie wird seit dem 01.04.2003 vom deutschen Verkehrsunternehmen in Eigenregie betrieben.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Lückenschluss des ÖPNV-Netzes auf beiden Seiten der Grenze und Verbindung zweier gleichwertiger Bussysteme (SchnellBus bzw. Interliner) - Senkung des grenzüberschreitenden motorisierten Individualverkehrs
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> - groß angelegte Marketingkampagne und Auftaktveranstaltung zur Einführung des grenzüberschreitenden Verkehrs - grenzüberschreitender Volkslauf zwischen Vreden und Winterswijk, der jedes Jahr zum Geburtstag des Busses wiederholt wurde (bis 2002) - „Made in Münsterland“ – WDR und Regionalverkehr Münsterland GmbH suchten Nachwuchsmusiker aus dem Münsterland. Das Album der Gewinner wurde dann im EuroSchnellBus über den CD-Kanal abgespielt (2002).
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - EUREGIO Interreg-II-Förderung - Über die Bezuschussung der Regionalverkehr Münsterland GmbH trägt der Kreis Borken die Kosten für den Linienweg bis zur niederländischen Grenze. - Cofinanzierung durch die Provinz Gelderland und das Land NRW
Realisierungsstand / Projektlaufzeit	<ul style="list-style-type: none"> - in Betrieb seit dem 25.10.1998 - Der Förderzeitraum für das Projekt „EuroSchnellBus“ war auf drei Jahre befristet (25.10.1998 – 30.09.2001).
Kontaktadresse	Regionalverkehr Münsterland GmbH, Betriebsleitung Kreis Borken Boschstr. 7-11, 48703 Stadtlohn www.rvm-online.de

Historie / Kontext und Rahmenbedingungen

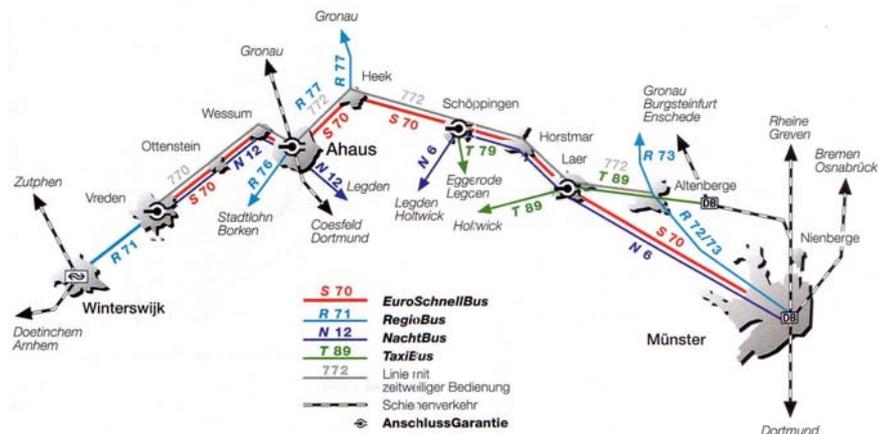
Die vom motorisierten Individualverkehr geprägten intraregionalen deutsch-niederländischen Verkehrsverflechtungen erfuhren durch den Abbau der nationalen Grenzen eine deutliche Steigerung. Um die integrative Entwicklung des deutsch-niederländischen Grenzgebietes zu unterstützen und dauerhaft zu ermöglichen, bedarf es vor allem auf der Ebene des Öffentlichen Verkehrs einer leistungsfähigen Infrastruktur. Neben Verbesserungen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr ist die *„verbesserte Abstimmung und grenzüberschreitende Intensivierung von Busverkehren“* (vgl. UK-NORD 1997) als eine Notwendigkeit anzusehen, den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen. Verbesserungen im SPNV und ÖPNV wurden als dringend erforderlich angesehen, angesichts des jeweiligen integralen Taktfahrplans beider Länder (NRW seit 1998, Niederlande seit 1999) nicht im wahrsten Sinne des Wortes *„den Anschluss zu verpassen“* (vgl. LINNENBRINK, KLÜPELS 1998). Im ersten Nahverkehrsplan des Kreises Borken wurde auf das Fehlen sämtlicher West-Ost-Schienenverbindungen hingewiesen. Als Ausgleich wurden für die auf ein Oberzentrum ausgerichteten Hauptachsen des ÖPNV schnelle und direkte Busverkehre vorgesehen (vgl. KREIS BORKEN 1996). Hier greift das SchnellBus-Konzept der Regionalverkehr Münsterland GmbH im Kreis Borken und im restlichen Münsterland. *„Der SchnellBus bildet das Spitzenprodukt der Regionalverkehr Münsterland GmbH für nachfragestarke Relationen, in denen kein Schienenverkehr vorhanden ist“* (vgl. LINNENBRINK, RENNSPIEB, SCHULTE 1995). Eingebettet ist der SchnellBus in ein aufeinander abgestimmtes und differenziertes Bedienungsmodell der Regionalverkehr Münsterland GmbH, das aus folgenden sich ergänzenden Angeboten besteht: SchnellBus, RegioBus, DirektBus, StadtBus, NachtBus, AnrufSammelTaxi, TaxiBus und BürgerBus.

Zielsetzung / Projektbeschreibung

Zur Verbesserung der intraregionalen deutsch-niederländischen Verkehrsbeziehungen im Grenzraum Gelderland (Region Achterhoek) und Münsterland (Kreise Borken und Steinfurt) verfolgten beide Verkehrsunternehmen das Ziel, zwei gleichwertige ÖPNV-Netze länderübergreifend miteinander zu verknüpfen. Um die Lücke zwischen beiden Netzen zu schließen, sollte das niederländische Interliner-Netz mit Endhaltepunkt in Winterswijk mit dem deutschen SchnellBus, der seinen Endhaltepunkt in Vreden hat, verbunden werden. Das Interliner-Netz ist seit Mai 1995 in Betrieb. Da beide Bussysteme die gleichen Produktmerkmale (hoher Reisekomfort und hohe Reisegeschwindigkeit) aufweisen, lag es für die Verkehrsunternehmen auf der Hand, beide Netze miteinander zu verknüpfen und somit den Zielsetzungen der EUREGIO (Beseitigung der Mängel in der Verkehrserschließung und Förderung der grenzübergreifenden Mobilität) nachzukommen.

Unter dem Motto *„Grenzenlos gut“* gaben am 25. Oktober 1998 die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) und das niederländische Verkehrsunternehmen Syntus den Startschuss für den grenzüberschreitenden EuroSchnellBus S 70/71 auf der Strecke Münster-Winterswijk (Niederlande). Der EuroSchnellBus basiert auf der im Mai 1994 in Betrieb genommenen SchnellBus-Linie S 70/71 (Münster–Vreden) und ist eine von derzeit insgesamt neun im Münsterland verkehrenden Schnellbuslinien. Das deutsche Verkehrsunternehmen fühlte sich durch den Erfolg der SchnellBus-Linie (Münster–Vreden) zu dem Projekt ermutigt. Vom grenzübergreifenden Angebot erhoffte sich das Unternehmen einen zusätzlichen Schub.

Abbildung 4-23: Linienweg EuroSchnellbus Münster – Winterswijk



Quelle: www.rvm-online.de

Als landesweit einzigartiges Verkehrsprojekt verknüpfte der EuroSchnellBus das niederländische Winterswijk mit dem deutschen Vreden. Der 60-Minuten-Takt (30-Minuten-Taktung in der Hauptverkehrszeit) zwischen Münster, Vreden und Winterswijk, sicherte zeitnahe Anschlüsse an das überregionale Bahnnetz in Winterswijk und Münster.

Das Ablaufen der INTERREG-II-Förderung und die niedrigen Fahrgastzahlen auf dem grenzüberschreitenden Abschnitt zwangen beide Verkehrsunternehmen jedoch zu einer Angebotsumstellung bzw. -reduzierung. Seit März des Jahres 2003 fährt der EuroSchnellBus nur noch an Samstagen durchgängig von Münster bis Winterswijk. Den grenzüberschreitenden Verkehr von Montag bis Freitag übernimmt nun – der Nachfrage angepasst – ein Kleinbus, der RegioBus R 71. Der grenzüberschreitende Verkehr an Sonntagen wurde gänzlich eingestellt.

Akteure

Die positive Zusammenarbeit zwischen den Akteuren spielt bei einem länderübergreifenden Projekt eine besondere Rolle. Kooperationspartner dieses grenzüberschreitenden Verkehrs waren neben der Regionalverkehr Münsterland GmbH, die Bezirksregierung Münster, der Kreis Borken und auf niederländischer Seite das Verkehrsunternehmen Syntus sowie die Provinz Gelderland. In der Zeit von 1998 bis 2001 war die EUREGIO als fördernde Institution beteiligt.

Die Führung und Leitung der Arbeitskreissitzungen übernahmen die Vertreter der RVM. Hierbei verfügten die Vertreter der beiden Verkehrsunternehmen über die notwendige Entscheidungskompetenz.

Insbesondere der Kreis Borken und die Provinz Gelderland, wurden regelmäßig über die Inhalte der Gespräche informiert. Zwei Vertreter der EUREGIO fungierten als Berater bei der komplizierten Förderantragstellung.

Die Westfalen Bus AG, die den ehrenamtlich gefahrenen Bürgerbus auf der Strecke Vreden-Winterswijk betrieb und verkehrsrelevante Verbände, wie z. B. der VCD waren bei der Antragstellung nicht beteiligt.

Nach der Fahrplanänderung im März 2003 hat sich das niederländische Verkehrsunternehmen vollständig aus der Kooperation gelöst. Die grenzüberschreitende Linie zwischen Vreden und Winterswijk wird derzeit vom deutschen Unternehmen in Eigenregie betrieben.

Akteure 1998: Regionalverkehr Münsterland GmbH, Syntus, Bezirksregierung Münster, Kreis Borken, Provinz Gelderland, EUREGIO.

Akteure 2003: Regionalverkehr Münsterland GmbH, Kreis Borken.



Abbildung 4-24: Fahrerwechsel in Vreden

Organisation / Kooperation

Der Anstoß zur Einrichtung der grenzüberschreitenden Verbindung ging vom deutschen Verkehrsunternehmen aus. Daraufhin ist die RVM mit dem potentiellen niederländischen Partner Syntus an die EUREGIO herantreten. Die beiden Verkehrsunternehmen, die schon seit Anfang der 1980er Jahre miteinander kooperieren, realisierten in der Vergangenheit schon grenzüberschreitende öffentliche Verkehre (erstmalig 1985 zwischen Bocholt und Winterswijk) und hielten den Kontakt durch regelmäßigen Fachaustausch aufrecht.

Im Hinblick auf die grundsätzlich positive Einstellung aller beteiligten Akteure zu den strategisch wichtigen Vorteilen einer grenzüberschreitenden Linie und dem weiteren Ausbau der Zusammenarbeit zwischen RVM und Syntus, begannen die Verkehrsunternehmen sofort mit der Ausarbeitung eines Konzeptes.

Die Basis der Kooperation bildeten zahlreiche Planungs- und Abstimmungsgespräche aller Beteiligten (EUREGIO, Kreis Borken, Provinz Gelderland, Bezirksregierung Münster, Syntus und Regionalverkehr Münsterland GmbH). Bei der Regionalverkehr Münsterland GmbH wurde eine betriebsinterne Projektgruppe eingerichtet, in der von Grundsatzfragen bis zum Detail (z. B. Versicherung, Tarifstruktur, Marketingstrategie) sämtliche Inhalte bearbeitet wurden. Entscheidungen bezüglich des grenzüberschreitenden Angebotes (Takte, Ausstattungsstandards etc.) wurden von den Verkehrsunternehmen gemeinsam getroffen. Die Projektleitung lag bei der Betriebsleitung der Regionalverkehr Münsterland GmbH, in deren Namen auch der Förderantrag bei der EUREGIO gestellt wurde.

Entscheidungen wurden im Konsens getroffen; Unstimmigkeiten gab es während der Abstimmungsgespräche nur wenige. Beide Verkehrsunternehmen kooperieren schon seit 1985 und sind nach eigenen Aussagen immer „fair miteinander umgegangen“. Die Anwesenheit des Prokuristen in den wichtigen Gesprächen, in denen über die Details des Kooperationsvertrages abgestimmt wurde, kann als prozessbeschleunigend beurteilt werden. Die Zusammenarbeit mit der EUREGIO als Förderer und der Kontakt zu den politischen Institutionen auf beiden Seiten der Grenze lief unkompliziert – die Verkehrsunternehmen wurden zur Umsetzung angespornt.

Finanzierung

Der EuroSchnellBus wurde von der EUREGIO im Rahmen des operationellen INTERREG-II-Programms gefördert und finanziell von der EU sowie den nationalen Wirtschaftsministerien beiderseits der Grenze kofinanziert. Dabei handelte es sich um eine auf drei Jahre befristete Anschubfinanzierung bis einschließlich September 2001. Der Streckenabschnitt Winterswijk–Vreden wurde zu 80%, der Abschnitt Vreden–Schöppingen zu 40% gefördert. Die förderfähigen Gesamtprojektkosten für das Projekt EuroSchnellBus beliefen sich auf rund 1,4 Millionen Euro.

Der EU-INTERREG-Zuschuss betrug ca. 313.000 Euro, die nordrhein-westfälische sowie die niederländische INTERREG-Kofinanzierung lag bei jeweils knapp 94.000 Euro.

Ein Großteil des Personals wurde von der RVM gestellt. Für die Beantragung der Fördergelder und zur Erbringung der Nachweise über den Mitteleinsatz, richteten die Verkehrsunternehmen projektbegleitend für die Laufzeit des Beförderungsvertrages eine Halbtagsstelle für einen Projektbetreuer ein, der sich ausschließlich mit der Organisation der komplexen INTERREG-Förderung beschäftigte. Diese, sowie auch die Kosten für Einrichtung und Marketing (Fahrplandrucksachen, Haltestellenanlagen, Fahrgasterhebungen etc.) wurden nicht im Rahmen der INTERREG-Förderung bezuschusst, sondern je zur Hälfte von den Verkehrsunternehmen aufgebracht.

Das Ablaufen der INTERREG-Förderung und die niedrigen Fahrgastzahlen auf dem grenzüberschreitenden Abschnitt zwangen beide Verkehrsunternehmen zu einer Angebotsumstellung bzw. -reduzierung. Ohne eine Förderung konnte das Fahrplanangebot nicht aufrecht erhalten werden. Die ungedeckten Kosten für den Betrieb des seit März 2003 bestehenden Fahrplanangebotes liegen bei rund 40.000 Euro pro Jahr. Von diesen Kosten übernimmt die Provinz Gelderland pro Jahr 27.000 Euro und der Kreis Borken 13.000 Euro, eine Aufteilung entsprechend dem Verhältnis der Streckenlängen auf niederländischem bzw. deutschem Gebiet.

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Da sich am alten Streckenverlauf zwischen Münster und Vreden keine Veränderungen ergaben und es für den neuen Linienweg zwischen Vreden und Winterswijk wenig Alternativen gab, wurde eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger während der Planungsphase als nicht notwendig erachtet. Von den Kommunen wurden die Gemeinden Vreden und Winterswijk aktiv beteiligt. Thematisch ging es hauptsächlich um die Infrastruktur, also potenzielle Fahrwege für die Linienweiterung und die Positionierung der Haltestellen. Alle übrigen Kommunen am Linienweg wurden fortlaufend über den aktuellen Planungsstand informiert.

Die Arbeitsgruppe „Marketing“, angesiedelt bei der RVM, beschäftigte sich mit dem Thema Öffentlichkeitsarbeit. Grundlegende Tätigkeiten waren die Entwicklung eines einheitlichen Designs für den EuroSchnellBus und die Klärung der Haltestellenausstattung.

Bei der Fahrzeugbeschriftung einigte man sich nach mehreren Vorschlägen auf den Slogan „EuroSchnellBus – grenzenlos gut“. Aufgrund des hohen Wiedererkennungswertes wurde dieses Design auf die Haltestellenschilder übertragen. Der Slogan „grenzenlos - gut“ wurde ebenfalls in einer niederländischen Version „grenzenlos - goed“ an den Bussen angebracht, um den grenzüberschreitenden Charakter hervorzuheben. Ein weiterer großer Arbeitsschritt war die Ausarbeitung der zweisprachigen Werbematerialien in Form von Info-Foldern und Postern.

Der letzte Schritt vor der Einführung des EuroSchnellBusses war die Planung einer großen Auftaktveranstaltung. Vor allem das deutsche Verkehrsunternehmen war der Auffassung, dass das neue Angebot mit einem „großen Knall“ starten muss, um es bekannt zu machen. Zur Vorstellung der Busse begann die Einführungskampagne bereits eine Woche vor dem regulären Start der neuen Linie. Fahrpläne, Informationsmaterialien sowie Freifahrkarten wurden an die Besucher verteilt. Wegen des hohen Symbolcharakters und der potenziellen Medienwirksamkeit des Veranstaltungsortes wurde die Auftaktveranstaltung direkt „auf der Grenze“ abgehalten. Außerdem wurde ein grenzüberschreitender Volkslauf – der EuroSchnellBus-Lauf – initiiert, welcher jedes Jahr zum Geburtstag des Busses bis einschließlich 2002 wiederholt wurde. Für die Organisation und Durchführung dieses Laufes wurden Fachleute des Winterswijkter Sportvereins sowie des Lauffreize Vreden einbezogen. Dieser Volkslauf verlief von Vreden bis nach Winterswijk entlang des Linienweges und betonte zusätzlich die grenzüberschreitende Völkerverständigung.



Abbildung 4-25: SchnellBus-Wettziehen zum zehnjährigen Bestehen der Linie S70, RVM 2004

Evaluation / Erfolgskontrolle

Die „Erfolgskontrolle“ des Projektes beruhte im Wesentlichen auf Fahrgastzählungen. Neben Angaben über Einstiegs-, Umstiegs- und Ausstiegshaltestellen und den Fahrkartenarten wurden zusätzlich soziodemographische Daten erhoben. Eine darüber hinausgehende projektbegleitende Evaluation für den EuroSchnellBus hat es nicht gegeben. Auch eine im Vorfeld durchgeführte Potenzialanalyse kann von entscheidender Bedeutung für den Erfolg eines geplanten Projektes sein.



Das Beispiel „EuroSchnellBus“ zeigt, wie schwierig das Gebiet „grenzüberschreitender ÖPNV“ ist und auch hier noch viele Erfahrungen gesammelt werden müssen. Gerade im Zuge der EU-Osterweiterung kann den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehren in Zukunft eine tragendere Bedeutung zukommen.

Abbildung 4-26: Der EuroSchellBus mit Tempo 100-Zulassung auf der B 54

Erfolgsfaktoren

- **Günstige zeitliche Rahmenbedingungen**

Eines der grundlegenden Ziele der EUREGIO war die Beseitigung der Mängel in der Verkehrserschließung und die Förderung der grenzübergreifenden Mobilität, die Mitte der 1990er Jahre im Mittelpunkt stand.

- **Politische Rahmenbedingungen**

Die politische Unterstützung auf beiden Seiten der Grenze und von der EU, die den beiden Verkehrsunternehmen sicher war, trug nachhaltig zur Realisierung des Projektes bei. Beide Verkehrsunternehmen wurden stets zur Umsetzung angespornt, grundsätzlich negative Äußerungen zum Projekt gab es nicht.

- **Finanzielle Anreize durch Fördermittel**

Für die Realisierung des grenzübergreifenden EuroSchnellBusses wurden Fördermittel aus dem INTERREG-II Programm in Aussicht gestellt. Die Planung bzw. Realisierung des Projektes war an eine Förderung gebunden.

- **Bestehende Kontakte**

Der langjährige Fachaustausch zwischen beiden Verkehrsunternehmen, der bereits 1985 zu einem grenzüberschreitenden Projekt auf der Linie Bocholt–Winterswijk führte, kann als einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren angesehen werden. Da beide Verkehrsunternehmen im Umgang miteinander vertraut waren, konnte man ohne „Kennenlernphase“ und anfängliches Misstrauen direkt mit den Planungen des Projektes beginnen.

- **Bildung von Arbeitsgruppen**

Bei der RVM wurden eine Projektgruppe und mehrere Unterarbeitsgruppen eingerichtet, in denen von Grundsatzfragen bis zum Detail sämtliche Inhalte bearbeitet wurden. Aktive Planung und Austausch aller beteiligten Akteure, gekoppelt mit personeller Kontinuität, sind als wesentliche Erfolgsfaktoren anzusehen.

- **Entscheidungskompetenz und persönliches Engagement einzelner Akteure**

Die Entscheidungskompetenzen der beteiligten Akteure waren von besonderer Bedeutung. Die Vertreter des deutschen Verkehrsunternehmens waren bei den gemeinsamen Gesprächen mit den Niederländern mit einer generellen Entscheidungskompetenz ausgestattet. Das niederländische Unternehmen wurde stets vom Direktor persönlich vertreten.

- **Zweisprachigkeit**

Daneben ist die Zweisprachigkeit des Projektes hervorzuheben. Die Schulung des Fahrpersonals und der Betriebsleitung in niederländischer Sprache sowie die Möglichkeit mit beiden Währungen zu bezahlen, sorgten für eine Akzeptanz bei der deutschen und niederländischen Bevölkerung.

Hemmnisse

- Antragsverfahren – Starre Verwaltungsbürokratie

Das INTERREG II-Programm wurde in der formellen Bearbeitungsprozedur von der Regionalverkehr Münsterland GmbH als sehr aufwändig angesehen. Die Entscheidungen der eingebauten Prüfungsinstanzen über die Höhe der Fördermittel wurden als schlecht abschätzbar bewertet. Wiederholte Antragstellung und Überarbeitung der Förderanträge durch die RVM GmbH waren die Folge von Unklarheiten bei der EU.

- Hohe Kosten und geringe Nachfrage
Aufgrund der geringen Nachfrage und des Auslaufens der INTERREG-II-Förderung, konnte das grenzüberschreitende Angebot wirtschaftlich nicht sinnvoll fortgeführt werden.

Schlussfolgerungen / Fazit

Vergleicht man den zu Beginn des Projektes gesetzten Standard mit dem heutigen Angebot auf der Strecke Münster – Winterswijk, muss man zu dem Schluss kommen, dass das Projekt den anfänglichen Erfolg nicht aufrecht erhalten konnte. Der Erfolg zu Beginn ergab sich vor allem aus der Einführung der Linienenerweiterung vor der Weihnachtszeit und einer frühzeitigen umfangreichen Marketingkampagne. Nachdem die allgemeine Neugier der Bevölkerung gestillt und die Weihnachtszeit vorbei war, sanken die Fahrgastzahlen auf dem grenzüberschreitenden Abschnitt auf knapp 600 Fahrgäste pro Woche (Oktober 2000). Diese im Durchschnitt fünf Fahrgäste pro Fahrt ermöglichen keinen wirtschaftlichen Betrieb mit dem „großen“ SchnellBus von Vreden bis Winterswijk. Nicht zuletzt durch die groß angelegte Öffentlichkeitsarbeit profitierte vor allem auch der ursprüngliche Linienabschnitt Münster-Vreden, auf dem das Verkehrsunternehmen seit Einführung jedes Jahr eine Zuwachsrate von durchschnittlich 7 bis 18% verzeichnete (vgl. KREIS BORKEN 2004).

Den Unternehmen ging es vorrangig darum, für den ÖPNV eine „Imagelokomotive“ auf die Straße zu stellen. Mit dem durch die EU geförderten Projekt erreichte der ÖPNV-Betreiber einen sehr hohen Status, was außerdem mit einem enormen Imagegewinn für das Unternehmen verbunden war. Ein Umstand der durch die Tatsache gestützt wird, dass die RVM das erste Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland war, dessen Busbetriebsleistungen gefördert wurden. Der „EuroSchnellBus“ hatte sich schnell zu einer „Marke“ in der Region entwickelt. Der EuroSchnellBus war jedoch kein Selbstzweck für die RVM bzw. Syntus.

Seit der Inbetriebnahme der Bahnlinie Gronau-Enschede verzeichnete das deutsche Verkehrsunternehmen deutliche Nachfragerückgänge auf dem grenzüberschreitenden Abschnitt, welcher durch den EuroSchnellBus bedient wird. Beide Projekte wurden aus dem INTERREG-II-Programm gefördert. Der Nachfragerückgang seit der Wiedereröffnung der Bahnlinie lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Bahnlinie Gronau-Enschede größere Potenziale für den grenzüberschreitenden Verkehr bietet als die Bedienung des Abschnitts Vreden-Winterswijk durch einen Bus. Gegenwärtig ist das deutsche Verkehrsunternehmen der Überzeugung, dass es bei der Bedienung des grenzüberschreitenden Abschnitts eine gute Synthese aus Finanzierbarkeit und

Nachfrage gefunden hat. Nach Ansicht der RVM ist das Angebot so wie es sich heute darstellt, „im wahrsten Sinne des Wortes erfahren worden“.

Unter der Prämisse der Europäisierung möchte die Politik auf beiden Seiten der Grenze erreichen, dass die Regionen zusammenwachsen, woraus sich auch der breite politische Rückhalt für dieses Projekt ergab.



Abbildung 4-27: Endstation am Bahnhof in Winterswijk

Übersicht der Projektphasen: EuroSchnellBus

	Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1	Problemwahrnehmung, Planungsanlass	bis 1995	Durch den Abbau der nationalen Grenzen wird eine erhebliche Zunahme der vom motorisierten Individualverkehr geprägten intraregionalen deutsch-niederländischen Verkehrsverflechtungen verzeichnet. Verbesserungen im SPNV und ÖPNV sind erforderlich, um angesichts des jeweiligen integralen Taktfahrplanes „den Anschluss nicht zu verpassen“.		
2	Politikformulierung, Entscheidung	1995	Unter Vorbehalt der EUREGIO-Zustimmung hat der RVM-Aufsichtsrat am 10.10.1995 die Beteiligung am EuroSchnellBus genehmigt. Der Förderantrag wurde am 23.10.1995 bei der EUREGIO eingereicht.		
3	Konzeptentwicklung, Planung	1995 - 1997	Aufgrund offener Fragen wird das Projekt von Seiten der EUREGIO zurückgestellt. Nach drastischen Kürzungen der Fördermittel stellten dann die Verkehrsunternehmen das Projekt zurück. Neben der Beantragung der Fördergelder stand die konzeptionelle Planung, wie z. B. Linienführung, Tarifgestaltung, Fahrzeugwahl ...		
4	Politische Entscheidung, Beschlussfassung	Ende 1997	Im November 1997 erhielten die Verkehrsunternehmen eine endgültige Förderbestätigung. Im Dezember 1997 erfolgte der Beschluss über die Aufnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs.	Februar - März 2003	Aufgrund der zu geringen Fahrgastzahlen musste das grenzüberschreitende Angebot nach Ablauf der Förderung reduziert werden. Der entsprechende Beschluss des Aufsichtsrates erfolgte Anfang des Jahres 2003.
5	Implementation, Umsetzung	Ende 1997 bis Oktober 1998	Nach der Bestätigung über die Förderung haben Arbeitsgruppen an der Umsetzung gearbeitet. Das für die Strecke relevante Personal wurde in niederländischer Sprache geschult. Am 25.10.1998 wurde die Linie offiziell eröffnet.	April 2003	Seit dem 01.04.2003 fährt der EuroSchnellBus nur noch an Samstagen. Von Montag bis Freitag bedient ein Kleinbus den grenzüberschreitenden Abschnitt. An Sonntagen findet kein grenzüberschreitender Verkehr mehr statt.
6	Monitoring, Wirkungsanalyse	seit Dezember 1998	Durch regelmäßige Fahrgastzählungen wurde das Fahrgastaufkommen erfasst.	seit April 2003	regelmäßige Fahrgastzählungen

4.4.3 Mobilitätsberatungszentrale mobilé

Steckbrief

Mobilitätsberatungszentrale mobilé 	
Ort	Stadt Münster (280.000 EW) in NRW (18.000.000 EW)
Projektträger	Stadt Münster (Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung) Stadtwerke Münster GmbH
Projektbeteiligte	<ul style="list-style-type: none"> - Regionalverkehr Münsterland GmbH - Westfalen Bus GmbH - DB AG Nah- und Fernverkehr (von 1999 bis 2002 wie folgt benannt: DB Regionalbahn Westfalen GmbH, DB Reise & Touristik) - VCD Kreisverband Münster e. V. - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW (wissenschaftliche Begleitung)
Aktuelle Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> - Regionalverkehr Münsterland GmbH - Westfalen Bus GmbH - VCD Kreisverband Münster e. V.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Bewusstseinsbildung, Akzeptanzbildung, verändertes Verkehrsmittelverhalten - MIV-Reduktion durch Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverlagerung - Informationsdefizite abbauen, die häufig als Zugangsbarrieren zur Nutzung insbesondere der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wirken - Alternativen zum Auto aufzeigen und Bürgerinnen und Bürger für ein stadt-, umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten sensibilisieren
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Rahmen des integrativen Gesamtkonzeptes „Münster.mobil“ - Informationsangebot zum öffentlichen Personennahverkehr, Fahrrad, Car-Sharing, Parken in Münster, Autobahn-Vignetten bis Dezember 2004 - Verkauf von Fahrkarten (lokal, regional, DB AG bis Dezember 2004) - Touristische Informationen, Verkauf von Veranstaltungstickets, Hotelbuchungen für Münster und das Münsterland bis Dezember 2004
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> - PR-Agentur entwickelte ein Corporate Design sowie eine Öffentlichkeits- und Einführungskampagne (Ende 1997 durch die Werbeagentur Agentia) - Mobil.paket für neu zugezogene Bürgerinnen und Bürger der Stadt Münster bis Dezember 2002
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt Münster; Stadtwerke Münster GmbH (Hauptträger und -finanzier) - RVM GmbH, DB AG – Nahverkehr und VCD Kreisverband Münster e.V.
Projektlaufzeit	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotprojekt über 2 Jahre: 05.03.1998 – 31.03.2000 - seit 31. März 2000 im Regelbetrieb (Ratsbeschluss über den Fortbestand von <i>mobile</i> im Dezember 1999) - neuer Standort direkt gegenüber dem Hauptbahnhof seit Juni 2002
Kontaktadresse	<p><i>mobile</i> Service-Zentrum für clevere Verkehrsnutzung Berliner Platz 22, 48143 Münster Verkehrs-Hotline : 01803/504030, Fax: 0251/694-28 37 E-Mail: mobil@mueenster.de, Internet: www.mobil-mueenster.de</p> <p>Ansprechpartnerin bei der Stadtwerke Münster GmbH: Anna Vollbracht (Tel.: 0251/694-28 15, a.vollbracht@stadtwerke-mueenster.de) Postfach 76 09, 48041 Münster</p>

Historie / Kontext und Rahmenbedingungen

Die Verkehrspolitik der Stadt Münster in den 1990er Jahren kann im Konsens als durchaus fortschrittlich und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unterstützend bezeichnet werden; gerade in der politischen Arena der Stadt Münster vereinten sich Befürworter wie das verkehrspolitisch sehr aktive Bündnis 90 / Die Grünen und die SPD mit der CDU. Neben der politischen Offenheit für neue Projekte war es zur damaligen Zeit grundlegend, dass finanzielle Mittel zur Verfügung standen.

Mit der Beschlussfassung zum ÖPNV-Förderprogramm Münster 1991 und dem Verkehrsbericht Münster 1993 wurde der Stadt Münster der Auftrag erteilt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren, den Umweltverbund zu stärken und den Ein- und Umstieg auf Bahn, Bus und Rad zu forcieren. Gleichzeitig wurde der Stadt Münster durch die Regionalisierung des ÖPNV die Planungshoheit für den ÖPNV und damit die Entscheidung über Planung, Organisation und Ausgestaltung dieses Verkehrsangebotes übertragen. Somit konnte die Nahverkehrsplanung erstmals als Mittel zur Einwirkung auf das ÖPNV-Angebot der Zukunft dienen. Der erste Nahverkehrsplan sieht im Handlungsfeld „Marketing / Tarife / Fahrzeuge“ die Einrichtung einer Mobilitätszentrale vor.

Basierend auf einer seit 1994 bestehenden Zusammenarbeit der Stadt Münster mit einem Kommunikationsbüro zur Lenkung der Verkehrsmittelwahl, wurde das Rahmenkonzept Münster.mobil entworfen.

Die zentralen Bausteine des Gesamtmodells **Münster.mobil** umfassten:

- Die Installierung eines wegweisenden (Informations)systems, z. B. die Ausweisung von Umsteigepunkten als so genannte Mobilstationen – **Mobil.system**.
- Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale als Dienstleistungsangebot für die Verkehrskunden – **mobilé**.
- Die Einrichtung und Etablierung einer verkehrsmittelübergreifenden Messe in Münster – **Mobil.messe**.
- Eine verstärkte Werbung und Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund – **Mobil.image**.
- Die Durchführung eines **Mobil.forums**.

Das Konzept „Münster.mobil“ wurde als Demonstrationsprojekt in das EU-Projekt MOMENTUM (Mobility for the urban environment) aufgenommen. Während einer dreijährigen Laufzeit wurde das Projekt vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) beratend begleitet. Der Ansatz, Mobilitätsberatung und Mobilitätslenkung in ein ganzheitliches Rahmenkonzept zu integrieren war neu und wurde auch von der Europäischen Kommission als Demonstrationsprojekt in das 4. Rahmenprogramm „Verkehr“ aufgenommen.

Zielsetzung / Projektbeschreibung

Der Begriff Mobilitätszentrale beinhaltet eine Erfüllung der Interessen unterschiedlichster Verkehrsträger und -teilnehmer. Der Anspruch an eine Mobilitätszentrale sollte zum einen sein, die Kriterien eines Dienstleistungsunternehmens zu erfüllen und zum anderen zu helfen, die duale Denkweise – motorisierter Individualverkehr (MIV) und ÖPNV – zu überwinden, um eine integrierte Denkweise zu fördern. Im Mittelpunkt der Arbeit von **mobilé** sollte eine umweltfreundliche Mobilitätsberatung mit einer offensiven, aktiven Werbung zum Ein- und Umstieg in und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei gleichzeitig fortschreitendem Angebot an den Verknüpfungspunkten stehen.

Charakteristisch für **mobile** sind die von Anfang an sehr hoch gesteckten Ziele, die es zu erfüllen galt: Bewusstseinsbildung, Akzeptanzbildung, verändertes Verkehrsmittelverhalten bzw. Verkehrsverlagerung. **mobile** soll Informationsdefizite abbauen, die häufig Zugangsbarrieren zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes darstellen, Alternativen zum Auto aufzeigen und somit die Bürgerinnen und Bürger für ein stadt-, umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten sensibilisieren. Nur durch diese derart hochgesteckte Zielsetzung konnte die Mobilitätszentrale **mobile** zu dem werden, was sie auch heute noch ist.

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen konnte die Planung im Jahr 1995 beginnen. Das Gesamtprojekt Münster.mobile bildete auch den politischen Rahmen für **mobile**. Mit dem Ratsantrag vom 24.5.1995 wurde die Verwaltung beauftragt, dass das Konzept „Münster.mobile“ – Modellstadt für eine neue Mobilität“ in seinen Konzeptbausteinen „Mobilsystem, Mobilcenter, Mobilmesse, Mobilimage, Mobilforum“ weiterentwickelt und je nach Realisierungsfortschritt umgesetzt wird. Basierend auf einer Zusammenarbeit der Verwaltung mit einem privaten Kommunikationsbüro zur Lenkung der Verkehrsmittelwahl hin zu den umweltfreundlichen Angeboten von Bahn, Bus und Rad im Rahmen eines Gesamtkonzeptes und vor dem Hintergrund des münsterspezifischen Verkehrsverhaltens und der stadtstrukturell bedingten Verkehrssituation, wurde das Rahmenkonzept Münster.mobile entwickelt, das von seinem integrativen und übergreifendem Ansatz bislang in der Bundesrepublik Deutschland einzigartig war. Die Ergebnisse dieser Kooperation bildeten die Grundlage für den Ratsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.9.1995.

Auf Einladung des Stadtplanungsamtes, Abteilung Verkehrsplanung, wurden Vertreter der unterschiedlichsten Verkehrsträger zu dem Arbeitskreis „Aufbau eines Mobilitätsberatungszentrums in Münster“ eingeladen. In diesem Rahmen wurde bereits zu Anfang festgelegt, dass die Mobilitätszentrale unter der Doppelträgerschaft der Stadt Münster und der Stadtwerke Münster GmbH aufgebaut werden soll.

Nach Ablauf der zweijährigen Pilotphase wurde vor dem Hintergrund eines Erfahrungsberichtes der Fortbestand von **mobile** weiterhin unter der Doppelträgerschaft der Stadtwerke Münster GmbH und der Stadt Münster sowie in Kooperation mit regionalen Verkehrsbetrieben beschlossen. Die Abteilung für Verkehrsplanung stellte die Ratsvorlage, die gemeinsam von der CDU und SPD mit einer Gegenstimme der FDP beschlossen wurde (endgültiger Ratsbeschluss 12.12.1999).

Zweieinhalb Jahre nach der Überführung in den Dauerbetrieb wechselte **mobile** im Jahr



2002 seinen Standort. Nach 35 Jahren Stadtwerke-Verkaufsbüro in der Syndikatgasse 9 und über 15 Jahren „Provisorium“ Info-Kiosk am Hauptbahnhof wurde damit auch die neue Verkaufsstelle der Stadtwerke am Berliner Platz 22 direkt gegenüber dem Hauptbahnhof eröffnet. Der Standort ist gut mit vielen Buslinien zu erreichen und befindet sich in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt.

Abbildung 4-28: **mobile** am Standort Berliner Platz 22

Zentrale Aufgabe und Grundstein – insbesondere bei immer knapper werdenden Kassen – ist der Verkauf der Fahrkarten der Stadtwerke Münster. Alle anderen Leistungen sind sehr beratungs- und damit auch kostenintensiv. Beispielsweise die Beratung beim Verkauf von DB-Tickets; die Provisionen, die für den Kauf der Fahrkarten von Seiten der DB gezahlt werden sind jedoch rückläufig. Darüber hinaus ist natürlich auch nicht sichergestellt, dass ein Kunde, der sich bei **mobilé** beraten lässt, seine Fahrkarte dort auch erwirbt. Wie es mit den Beratungsleistungen in Zukunft weitergeht, wird man abwarten müssen. Um solche umfassenden Beratungseinrichtungen auch in Zukunft betreiben zu können, ist sicher auch Unterstützung von Seiten des Landes und des Bundes notwendig.

Akteure

Von der ersten Idee über die Umsetzung bis hin zum heutigen Betrieb der Mobilitätszentrale **mobilé** war im Laufe der Jahre eine Vielzahl an Akteuren beteiligt, die unterschiedliche Rollen und Verantwortlichkeiten innehatten und auch im Laufe der Zeit wechselten. Im Folgenden wird ein Überblick der Beteiligten gegeben, die an der Entstehung der Mobilitätszentrale entscheidend mitgewirkt haben.

Die Stadt Münster (Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung) sah ihre Rolle in der Funktion der Initiatorin, Koordinatorin und übergeordneten Betreuerin mit der Aufgabe der Beachtung der Ausgewogenheit der Verkehrsmittel, um die hochgesteckten Ziele zu erreichen. Die kommunale Entscheidungsfähigkeit durch die Federführung der Stadt Münster war einer der wichtigsten Aspekte während der Arbeitskreissitzungen. Die Führung und Leitung der Arbeitskreissitzungen übernahm ein „Kümmerer“ der Stadt Münster, der nicht nur nötige Schlüsselqualifikationen mitbrachte, sondern sich im Prozess der Entwicklung verantwortlich fühlte bzw. wichtige Funktionen erfüllte.

Die Stadtwerke Münster GmbH stellte den Großteil des Personals der Mobilitätszentrale. Sie selbst sahen sich als Hauptträger und Hauptfinanzierer und somit auch in der wichtigsten Rolle der Planung.

Die Deutsche Bahn AG Fernverkehr, stellte Personal; wohingegen die Deutsche Bahn AG Nahverkehr, die Soft- und Hardware für den Verkauf der DB-Fahrkarten zusicherte.

Die Westfalen Bus GmbH und die Regionalverkehr Münsterland GmbH – als weitere Betreiber – lehnten zu Beginn der Planungen sowohl eine finanzielle als auch eine personelle Beteiligung an **mobilé** ab, da sie ihre Zuständigkeiten nicht so sehr in der Stadt sondern eher in der Region sahen. Auf Nachdruck erbrachten sie später sowohl personelle als auch finanzielle Unterstützung.

Der VCD sah seine Beteiligung in Form von Expertengesprächen und in einer (geringen) finanziellen Unterstützung des mobil.pakets.

Das ILS fungierte drei Jahre als Berater im Hintergrund und gab Best-practice-Beispiele und Input zu unterschiedlichen Bereichen der Projektplanung.

Die Stadt Münster und Stadtwerke Münster GmbH übernahmen in ihren unterschiedlichen Funktionen die Doppelträgerschaft für **mobilé**. Die weiteren Beteiligten stellten im Gegensatz zu den beiden Trägern eher den eigenen Fahrkartenverkauf in den Vordergrund.

Akteure 1995: Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung; Stadtwerke Münster GmbH; Deutsche Bahn AG – Nahverkehr und Deutsche Bahn AG – Fernverkehr; Regionalverkehr Münsterland GmbH; Westfalen Bus GmbH; VCD-Kreisverband Münster e. V.; Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung.

Akteure 1998: Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung; Stadtwerke Münster GmbH; Regionalbahn Westfalen; Deutsche Bahn AG – Fernverkehr;

Regionalverkehr Münsterland GmbH; Westfalen Bus GmbH; VCD-Kreisverband Münster e. V.; Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung.

Organisation / Kooperation

Als wichtigstes organisatorisches Instrumentarium sind die Arbeitskreissitzungen zu nennen. Basierend auf einer bereits bestehenden Kooperation der Stadt Münster und der Verkehrsgemeinschaft Münsterland und weiterer guter Kontakte zur Deutschen Bahn AG und zu weiteren Verkehrsbetrieben, entstand die Kooperation in den Arbeitskreissitzungen.

Sie bildeten eine regelmäßige Einrichtung. Die Federführung übernahm die damalige Leiterin der Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamtes, die seitens der Stadt die nötige Entscheidungskompetenz in die Arbeitskreissitzungen einbrachte und sich für den Fortlauf des Prozesses verantwortlich fühlte. Mit Hilfe dieser Führung der Stadt Münster wurden rechtliche und vor allem auch organisatorische Handlungsressourcen in die Arbeitskreissitzungen integriert. Zu beachten ist jedoch, dass eine solche „einseitige Leitung“ sich durchaus auf den Entwicklungsprozess auswirken kann, indem die Interessen und Vorstellungen des federführenden Akteurs zu stark in den Mittelpunkt gestellt werden. Von 1996 bis zur Eröffnung von *mobile* am 5. März 1998 in der Bürgerberatungsstelle im Stadthaus I in der Innenstadt von Münster wurde *mobile* in allen Einzelheiten in den Arbeitskreissitzungen entwickelt.

Die Arbeitskreissitzungen erforderten eine regelmäßige Beteiligung der Akteure und vor allem auch eine konstante Beteiligung der gleichen Ansprechpartner eines Unternehmens. Durch ständig wechselnde Ansprechpartner vor allem der Deutschen Bahn AG, denen es nicht möglich war, aufgrund ihrer Umstrukturierungen einen stetigen Ansprechpartner zu schicken, kam es zu Informationsdefiziten und Verzögerungen im Prozessverlauf. Mit dieser Problematik ging einher, dass einigen der beteiligten Personen die Entscheidungskompetenz fehlte und diese somit ständig Rücksprache mit ihrem Unternehmen halten mussten, bis ein Detail entschieden werden konnte.

Nach der Eröffnung der Mobilitätszentrale fanden nur noch vereinzelt Sitzungen – mit dem Ziel, die Problematiken des Tagesgeschäftes zu besprechen – statt.

An den Arbeitskreissitzungen nahm eine heterogene Gruppe an Kooperationspartnern teil, was durchaus Konfliktpotential beinhaltete. Jeder Akteur hatte das Ziel, seine Interessen möglichst in den Vordergrund zu stellen: So waren die Stadtwerke Münster GmbH für den Stadtverkehr zuständig und wollten natürlich diesen möglichst repräsentiert haben. Die Regionalverkehr Münsterland GmbH setzte sich besonders für die Vertretung der regionalen Angebote ein. Jeder Akteur war versucht, seine Angebote so attraktiv wie möglich unterzubringen. Der VCD, Kreisverband Münster, hatte einen ganz anderen Ansatz, da er im Gegensatz zu den Verkehrsbetrieben kein „Produkt“ verkaufen wollte.

In den Arbeitskreissitzungen fanden durchaus heftige Diskussionen statt, da oft Entscheidungen, die die Stadt oder die Stadtwerke durchsetzen wollten, die weiteren Beteiligten nicht direkt mitgetragen haben. Die starke Stellung der Stadt und der Stadtwerke – die auch die gemeinsame Trägerschaft übernahmen – führte dazu, dass die anderen Akteure sich nicht als gleichberechtigte Partner sahen. Dieser Aspekt bewirkte eine teilweise negative Stimmung innerhalb der Arbeitskreissitzungen, die seitens der Verkehrsbetriebe so empfunden wurde. Zu diesen Konflikten kamen unterschiedliche Vorstellungen zu Themen wie der Standortfrage und die einzelne personelle und finanzielle Einbringung in das Projekt.

Finanzierung

Die Kosten der Einrichtung des Betriebs von **mobilé** wurden zwischen den Trägern des Projektes (Stadt Münster und Stadtwerke GmbH) aufgeteilt. In der Pilotphase stellte die Stadt Münster die Räumlichkeiten und auch eine entsprechende Erstausrüstung bereit. Seit dem Jahr 2002 sind die Stadtwerke Münster Mieter neuer Räumlichkeiten und stellen auch die Infrastruktur. Das Personal wird hauptsächlich von der Stadtwerke Münster GmbH gestellt. Ebenfalls personell unterstützt wird **mobilé** durch die Partner des Regionalverkehrs.

Die jeweilige finanzielle Beteiligung galt als ein Konfliktpunkt im Prozess und wurde nur aufgrund der Beharrlichkeit seitens der Leiterin der Abteilung Verkehrsplanung letztendlich eingegangen. Hier wird ganz deutlich, dass es zentraler Schlüsselpersonen – mit dem entsprechenden Einfluss – bedarf, die sich für ein Projekt einsetzen.

Der Aspekt der Finanzierung räumt dem Projekt durchaus eine Sonderstellung ein, da eine Beantragung externer Fördermittel zu keiner Zeit zur Diskussion stand bzw. seitens der Stadt nicht gewünscht wurde. Die Stadt Münster stellte von Anfang an den Großteil der finanziellen Mittel und bemühte sich gerade in ihrer Rolle der Federführung um Finanzierung durch die Verkehrsbetriebe.

Tabelle 4-4: mobilé: Investitions- und Betriebskosten

mobilé : einmalige Investitionen			
alter Standort		neuer Standort	
Investitionskosten:	ca. 25.500 €		
- Umbaumaßnahmen			
- Büroausstattung			
Marketingkosten im 1. Pilotjahr:	ca. 100.000 €	Investitionskosten	ca. 300.000 €
- CD-Entwicklung			
- Eröffnungsevent			
mobilé : laufender Aufwand			
Betriebskosten (ohne Personal)	ca. 5.500 €	Betriebskosten (ohne Personal)	ca. 12.500 €
Raummiete (incl. Reinigung, Personal- und Sachkosten)	ca. 7.500 €	Raummiete	ca. 33.000 €
Marketingkosten	ca. 50.000 €	Marketingkosten	ca. 50.000 €

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Eine Nutzerbeteiligung hat während des gesamten Aufbaus der Mobilitätszentrale nicht stattgefunden. Seitens der Stadtwerke Münster, die für den Marketingbereich zuständig waren, wird die Nichteinbeziehung der Nutzerinnen und Nutzer damit begründet, dass der Begriff „Mobilitätszentrale“ eher ein „Kunstwort“ ist, mit dem Bürgerinnen und Bürger nichts in Verbindung bringen können.

Gerade aufgrund des Anspruches der Kundenorientiertheit wäre es für **mobilé** vielleicht vorteilhaft gewesen, die Öffentlichkeit mit einzubeziehen.

Um den Bekanntheitsgrad von **mobilé** zu steigern, wurden verschiedene Marketing-Aktivitäten in der Planung überlegt. So wurde **mobilé** zum Beispiel mit einem Stand auf Wochenmärkten präsentiert; Busse trugen und tragen heute noch die Werbung von **mobilé**, aber auch im Internet ist die Vielseitigkeit von **mobilé** auf der Homepage www.mobile-muenster.de anzuschauen. Außerdem wurde im Rahmen von **mobilé** das

Mobil.paket entworfen, das Neubürgern von Münster einen verkehrsmittelübergreifenden Zugang zu ihrem neuen Wohnort bietet.

Evaluation / Akzeptanzanalyse

Acht Monate nach der Eröffnung von **mobile** wurde im Rahmen einer erneuten Arbeitskreissitzung mit den Vertretern der beteiligten Institutionen, die aktiv in den Ablauf von **mobile** integriert waren, ein Brainstorming durchgeführt, um Missstände, Defizite und Probleme aufzudecken. Die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen sollte dazu beitragen, einen reibungslosen und kundenorientierten Betriebsablauf zu sichern.

Regelmäßig einmal im Quartal wird seit 1998 die Frequentierung der Mobilitätszentrale **mobile** von den Mitarbeitern festgestellt. Dabei wird die jeweilige Art der Leistung erfasst, nicht jedoch die zeitliche Dauer, die für Auskunft, Beratung und Verkauf aufgewandt wird.

Um Anhaltspunkte in Bezug auf den Bekanntheitsgrad sowie die Akzeptanz und Wirksamkeit der Mobilitätszentrale zu erhalten, wurde eine Begleitforschung durch das ILS durchgeführt. Es sollten Hinweise darüber gewonnen werden, wie sich der Bekanntheitsgrad von **mobile** entwickelt hat, wie die Kundinnen und Kunden die Qualität der Beratungsleistung bei **mobile** einschätzen, welche Bausteine einer Angebots-erweiterung von ihnen als wichtig erachtet werden und ob verstärkt eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit erfolgen muss

Ergebnis dieser Akzeptanzanalyse ist, dass **mobile** sich inzwischen als „Marke“ und Dienstleistungseinrichtung etabliert hat. Dass sie sich – bedingt durch die **mobile**-Beratung – für ein anderes Verkehrsmittel entschieden haben, gaben bei einer Kundenbe-



Abbildung 4-29: **mobile**-Werbung

fragung 1999 8,3% der Befragten an. Das Ergebnis zeigt also, dass es durchaus möglich ist, die Bürgerinnen und Bürger für ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren.

Zwischen Mai und Juni 2003 wurde im Auftrag der Stadtwerke Münster GmbH eine erneute Kunden- und Passantenbefragung durchgeführt. Schwerpunkt der Passantenbefragung war es, den allgemeinen Bekanntheitsgrad von **mobile** zu ermitteln, wohingegen die Kundenbefragung darauf ausgelegt war, den Bekanntheitsgrad der bestehenden Angebote bei den Kunden zu testen und die Nutzungshäufigkeiten zu erfahren.

Der Bekanntheitsgrad bei der Passantenbefragung von **mobile** ist noch als recht positiv zu bewerten, immerhin 55,3% (272 Befragte) ist der Name **mobile** ein Begriff. Bei weiterer Betrachtung ergibt sich allerdings, dass weder der Standort noch das Angebot bei der Mehrheit der Befragten bekannt ist. Auffallend bei diesen Ergebnissen ist allerdings, dass auch bei denjenigen, die angaben **mobile** zu kennen, das konkrete Angebot nicht bekannt ist.

Die Kundenbefragung kann als durchaus positiv bewertet werden. Immerhin 93,3% haben **mobile** mit einem ganz bestimmten Ziel aufgesucht, wobei der Kauf einer Fahrkarte mit 54,4% den größten Teil ausmachte. Lediglich 12,3% wollten eine gezielte

Beratung. Der Bekanntheitsgrad der Serviceangebote spiegelt dieses Ergebnis ebenfalls wider: Es ist davon auszugehen, dass sich die Kunden nur für die ÖPNV-Angebote interessieren und sie daher auch nur nutzen. Viele Angebote sind selbst den Kunden unbekannt und somit herrscht auch keine direkte Nachfrage vor. Durch eine gezieltere Öffentlichkeitsarbeit kann die Bekanntheit sicherlich gesteigert werden.

Erfolgsfaktoren

- **Stadtstrukturelle Gegebenheiten**

Die Modellstadt Münster bietet schon von ihren Grundzügen eine gute Basis für ein Verkehrsprojekt. Sie versucht bereits seit Jahrzehnten eine ressourcenschonende und umweltverträgliche nachhaltige Stadtentwicklung voranzutreiben. Nicht umsonst wird Münster seit Jahren als Fahrradhauptstadt deklariert.

- **Günstige zeitliche Rahmenbedingungen**

Das Projekt entstand in einer Zeit, in der politisch viel ausprobiert wurde, um eine andere bzw. neue Verkehrspolitik zu betreiben. Es herrschte allgemein eine große Offenheit für neue, innovative Projekte (Mensch.mobil). Es wurde versucht, neue Projekte zu finden wie zum Beispiel eine Mobilitätszentrale, die sogar noch eingebettet ist in ein innovatives Großprojekt (Münster.mobil). Gerade in Bezug auf Mobilität versuchte man, viele Akteure an einen Tisch zu bringen, um der großen Bandbreite von Mobilität gerecht zu werden

- **Gesicherte Finanzierung**

Das Projekt wurde nicht in die Abhängigkeit unterschiedlicher Fördermittel gebracht, sondern aufgrund der kommunalen Hauptfinanzierung konnte es finanziell gesichert umgesetzt werden. Somit entstand auch nicht das Problem der Realisierung der Anschlussfinanzierung nach Auslaufen der Fördermittel; vor diesem Problem – und damit vor dem Aus – stehen derzeit die Servicezentralen in der Region.

- **Doppelträgerschaft**

Die Doppelträgerschaft zwischen der Stadt Münster und den Stadtwerken Münster etablierte sich als eine erfolgreiche Betreiberform. Die Stadt Münster nahm die Rolle als Initiatorin, Koordinatorin und übergeordnete Betreuerin ein; die Stadtwerke Münster GmbH ihre Position als Hauptfinanziererin und Personalstellerin.

- **Entscheidungskompetenz und persönliches Engagement einzelner Akteure**

Die Entscheidungskompetenzen der beteiligten Akteure waren von besonderer Bedeutung. Die kommunale Entscheidungskompetenz war zwar von Anfang an in die Arbeitskreissitzungen integriert, jedoch ist der Erfolg nur dem besonderen Einsatz Einzelner, vor allem in den Anfangsphasen, wo grundlegende Angelegenheiten wie Beteiligungen geklärt werden mussten, zu verdanken. Nur mit dem Engagement und Nachdruck Einzelner, konnte die Planung in diesem Rahmen durchgeführt werden.

- **Einrichtung eines Arbeitskreises**

In den Arbeitskreissitzungen kooperierten Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Verkehrsträger miteinander. Die Federführung übernahm die Stadt Münster mit ihrer nötigen kommunalen Entscheidungskompetenz.

- **Erfolg durch sich ergänzende Beiträge der unterschiedlichen Partner**
Auch wenn jeder Akteur die individuellen Zielsetzungen des eigenen Unternehmens durchsetzen wollte, waren die Entscheidungen in den Arbeitskreissitzungen größtenteils konsensfähig. Durch ein heterogenes Feld an Akteuren wurden vielfältige Ideen eingebracht.
- **Die Einrichtung einer Pilotphase eröffnet die Möglichkeit einer Projekt-etablierung**
Die Projektphase lieferte die nötige Sicherheit, um das Projekt mit Erfolg weiterführen zu können und um weitere Finanzierungen zu erhalten. Eine strategisch gute Entscheidung, damit das Projekt Zeit hat, sich „einen Namen zu machen“.
- **Ein Projekt, das nicht dem allgemeinem Image schaden kann**
Münster ist eine Fahrradstadt, die zusätzlich eine Anlaufstelle für den Umweltverbund bietet. Die Mobilitätszentrale unterstützt das positive Fahrradstadtimage und erweitert dieses um weitere Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- **Hochgesteckte Zielsetzungen**
Nicht nur der Begriff „Mobilitätszentrale“ setzt das (fast unrealistische) Ziel einer verkehrsmittelübergreifenden Beratung voraus, sondern auch die anderen Zielsetzungen von *mobile* konnten in dem Umfang nicht umgesetzt werden. Man muss davon ausgehen, dass, wenn die Ziele an *mobile* nicht so hoch gesteckt worden wären, wäre *mobile* nicht ein Servicezentrum in der Form, wie es heute eines ist. Es ist möglich, dass *mobile* mit niedrigeren Zielen keine Chance der Etablierung gehabt hätte bzw. in der politischen Landschaft auf einen „Verkaufsschalter“ reduziert worden wäre.

Hemmnisse

- **Zuständigkeit innerhalb der beteiligten Unternehmen**
Durch ständig wechselnde Ansprechpartner innerhalb einzelner beteiligter Unternehmen wurde der zügige Entscheidungsablauf gehemmt. Das Projekt bedurfte zum einen einer regelmäßigen Präsenz in den Arbeitskreissitzungen, zum anderen auch eines festen Ansprechpartners innerhalb eines jeden Unternehmens. Aufgrund ständig wechselnder Ansprechpartner kam es zu unausweichlichen Informationsdefiziten im Prozessverlauf.
- **Teilweise fehlende Entscheidungskompetenz**
Fehlende Entscheidungskompetenz der Vertreter der beteiligten Institutionen in den Arbeitskreissitzungen führten zu häufigen Rücksprachen im eigenen Unternehmen, was enorme Verzögerungen im Planungsverlauf zur Folge hatte.
- **Konsensfindung in den Arbeitskreissitzungen**
Aus der Beteiligung der unterschiedlichen Verkehrsbetriebe resultierte ein sehr heterogenes Interessensspektrum. Jeder versuchte nach Möglichkeit, seine individuellen Ziele zu verfolgen. Dies führte bei Entscheidungen zu Verzögerungen.
- **Uneinigkeit in der Unterstützung des Projektes bei den regionalen Verkehrsbetrieben RVM GmbH und WB GmbH**
Auch die regionalen Verkehrsbetriebe sollten in das Projekt integriert werden und einen personellen oder finanziellen Beitrag zu *mobile* leisten. Die Beteiligung blieb für einen langen Zeitraum unklar, da die Westfalen Bus GmbH und die Regionalverkehr Münsterland GmbH lediglich ihre Zuständigkeiten in der Region sahen. Nur aufgrund des Nachdrucks durch die Stadt Münster konnte eine Beteiligung der regionalen Verkehrsbetriebe sowohl finanziell als auch personell gesichert werden.

- **Schwierigkeit, die hohen Ziele – die Ansprüche an eine Mobilitätszentrale – zu befriedigen**

Der Begriff „Mobilitätszentrale“ setzt die übergreifende Beteiligung aller Verkehrsteilnehmer voraus. Eine umfassende Mobilitätsberatung sollte gewährleistet sein. Diese Ansprüche konnte und kann **mobilé** nicht erfüllen.

- **Fehlende Finanzgrundlage der Verkehrsbetriebe**

Die fehlende Finanzgrundlage der Verkehrsbetriebe zeigt, dass ohne die Hauptfinanzierung der Stadt Münster oder ohne eine externe Förderung ein solches Projekt überhaupt nicht umsetzbar ist. Dazu wurde von der Stadt Münster festgelegt, dass das Logo von **mobilé** nicht nur Werbung für das Service-Zentrum ist, sondern ebenfalls die finanzielle Beteiligung der Verkehrsbetriebe widerspiegelt; was zur Folge hatte, dass sich die einzelnen Verkehrsbetriebe nicht genug berücksichtigt fühlten.

Schlussfolgerungen / Fazit

mobilé hat sich etabliert; es ist ein ganz bestimmter Begriff geworden. Gerade die Kunden- und Passantenbefragungen konnten zeigen, dass **mobilé** durchaus einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht hat, wenn auch die gesamte Angebotspalette nicht erfasst wird. In der Wahrnehmung der Menschen steht **mobilé** meistens nur für einen Fahrkartenverkauf der Verkehrsgemeinschaft und der Bahn. Allerdings schließt sich hier die Frage nicht aus, ob **mobilé** heute den damals gesetzten Ansprüchen, vor allem denen der Stadt Münster, genügen würde. **mobilé** repräsentiert nicht mehr eine verkehrsträgerübergreifende Einrichtung, sondern es zeichnet sich hauptsächlich als eine Einrichtung der Stadtwerke Münster GmbH aus. Die erheblich gestiegene Präsenz der Stadtwerke Münster ist sicherlich auch auf den langsamen Rückzug der Stadt; vor allem aber auf das Ausscheiden des „Kümmerers“, der Stadt Münster, aus dem Projekt zurückzuführen.



Abbildung 4-30: Beratung bei **mobilé**

Trotz allem zeigt **mobilé** heute, dass es möglich ist, Verkehrsdienstleistungen miteinander zu verknüpfen. Gerade im Bereich des Bus- und Bahn- Fahrkartenverkaufs ist es ein enormer Fortschritt, dass die Fahrkarten an einem Ort gekauft werden können. Das ist Dienstleistung der heutigen Zeit, denn **mobilé** vermittelt eine andere Form von Service vor allem im ÖPNV-Bereich. Die früher vorherrschende „Guckloch-Atmosphäre“ wurde abgelöst durch eine offene persönliche Atmosphäre.

Vor dem Hintergrund des bereits erläuterten Anspruches an eine Mobilitätszentrale wäre es durchaus aus Sicht der Stadtwerke Münster erstrebenswert, das bereits vorhandene Angebot zu erweitern, auch wenn unter heutigen Bedingungen primär der Finanzierungsaspekt im Vordergrund stehen muss. Denn auch die Mitfinanzierung der Stadt Münster ist für die Zukunft von **mobilé** noch nicht weiter gesichert. Und die Tendenzen zeigen gerade für den Servicebereich, dass genaue Kosten-Nutzen-Analysen angebracht werden müssen, in denen der Bereich Beratung immer „schlecht“ abschneiden wird.

Schlussfolgerungen für das Gesamtprojekt

- Ein fester Finanzierungsrahmen schafft notwendige Sicherheit in der Projektplanung.
- Kooperation von Stadt und Verkehrsbetrieben eröffnet weitreichendere Möglichkeiten.
- Die Durchsetzung innovativer Projekte benötigt Personen, die sich das Projekt auf die „Fahne schreiben“.
- Innovative und nachhaltige Verkehrsprojekte sind dann durchsetzbar, wenn für keinen der Akteure Nachteile entstehen.
- Eine weitreichende Zielsetzung und eine Einbindung in übergeordnete Projekte sind Grundvoraussetzung für den Erfolg der Etablierung.

Übersicht der Projektphasen: Mobilitätszentrale *mobile*

	Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1	Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1995	Mit dem Ratsantrag vom 24.5.1995 wurde die Verwaltung beauftragt, im Rahmen des integrativen Gesamtkonzeptes „münster-mobil – Modellstadt für eine neue Mobilität“, eine Mobilitätszentrale als bürger- und kundenorientiertes Service-Zentrum einzurichten.		
2	Politikformulierung, Entscheidung	07.12.1995	Ratsbeschluss über die Einrichtung eines „Mobilitätscenters“ als zweijähriges Pilotprojekt.		
3	Konzeptentwicklung, Planung	1996 - 3/1998	Entwicklung von mobile im Rahmen von Arbeitskreissitzungen.		
4	Politische Entscheidung, Beschlussfassung	1996	Die Federführung der Stadt Münster integrierte die politische Entscheidung in die Arbeitskreissitzungen.	12/99	Vor dem Hintergrund des Erfahrungsberichtes zur Entwicklung der Serviceleistungen und der Nachfrage (-struktur) in der Pilotphase wurde der Fortbestand von mobile beschlossen.
5	Implementation, Umsetzung	5.3.1998 - 11/1999 (mobile alt)	Am 5.3.1998 wurde mobile offiziell in den Räumen der Bürgerberatungsstelle eröffnet. Es folgten weitere Arbeitskreissitzungen unter anderem um Probleme und Missstände aufdecken zu können.	seit 12/1999 (mobile neu) 2002	Implementation und Umsetzung von mobile (ab diesem Zeitpunkt als mobile neu bezeichnet) in den Dauerbetrieb. Zwei Verkaufsstellen der Stadtwerke und mobile werden am Standort Hauptbahnhof (Berliner Platz, Eröffnung am 21.06.2002) zusammengeführt.
6	Monitoring, Wirkungsanalyse	1998	Kundenbefragung durch die Stadtwerke Münster, um ausreichende Informationen über die Bedürfnisse und Einschätzungen zu dem bestehenden Angebot zu bekommen, um somit bedarfsgerechte und kundenorientierte Verbesserungen zu finden.	1999/2000 2003	Akzeptanzanalyse von mobile durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW, um Anhaltspunkte in Bezug auf den Bekanntheitsgrad sowie die Akzeptanz und Wirksamkeit von mobile zu erhalten. Kundenakzeptanzanalyse (Kunden- und Passantenbefragung) durch die Stadtwerke Münster GmbH.

4.4.4 Pendlernetzwerk NRW

Steckbrief

Pendlernetzwerk NRW – Internetgestützte Mitfahrzentrale für Berufs- und Alltagspendler	
Ort / Gebiet	Nordrhein-Westfalen (18.000.000 EW), Kreis Borken (365.000 EW)
Projektträger	Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice Pendlernetz (ABP) von Kreisen und kreisfreien Städten in den Regierungsbezirken Düsseldorf, Münster, Köln
Projektbeteiligte	Transferzentrum für angepasste Technologien (TaT) Rheine, Europe Alive Medien GmbH, Verbraucherzentrale NRW Land NRW (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr) Lokale Agenda Gruppen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung der Verkehrsinfrastruktur, Abbau von Verkehrsbehinderungen durch MIV-Pendler - Vernetzung mit und Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - Kosteneinsparung für Pendler, Kommunen und Betriebe
Maßnahmen	- Aufbau eines internetbasierten Vermittlungs- und Informationssystems für Mitfahrgelegenheiten im Berufs- und Freizeitverkehr
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit und Marketing auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene: Internet, Lokal- und Fachpresse, Flyer, Poster etc. - Öffentlichkeitsarbeit der ABP über ihre Partner (Verbraucherzentrale, ADAC, LAG Agenda 21 etc.)
Finanzierung	<p>Übernahme der Kosten zur Implementierung und Wartung des Systems durch Kommunen und Kreise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführungskosten: 4.500 € pro 100.000 EW, 30 € pro weitere 1.000 EW - Folgekosten des Systembetriebs (Hosting): 22 € pro 1.000 EW/Jahr <p>Ab dem 01.01.2003 Implementierungskosten in Höhe von 31 € pro 1.000 Einwohner und Systempflege in Höhe von 20 € pro 1.000 Einwohner und Jahr</p> <p>Fördermittel des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (MUNLV) zur Finanzierung der Öffentlichkeitsarbeit und des Koordinationsbüros im TaT für drei Jahre</p> <p>Zukünftig geplant: Erwirtschaftung laufender Kosten durch Werbung und Umlagen auf die Nutzenden (kostenneutral für Kommunen und Kreise)</p>
Projektlaufzeit	Bürgerservice Pendlernetz NRW: 09/2002 bis 09/2005
Realisierungsstand	fast flächendeckende Realisierung im Regierungsbezirk Münster und Teilen von Düsseldorf und Köln seit Projektbeginn 2002; weitere Kreise und kreisfreie Städte bereiten ihren Beitritt vor
Weitere Informationen	Internet: http://www.nrw.pendlernetz.de
Kontaktadresse	Transferzentrum für angepasste Technologien (TaT), Rolf Mecke Hovesaatstr. 6, 48432 Rheine Tel.: 05971 – 990103 E-mail: rolf.mecke@tat-zentrum.de

Historie / Kontext / Rahmenbedingungen

Angefangen hat alles in Straelen bei der Agenda-Konferenz im Jahr 1999. Dort wurde überlegt, im Rathaus ein schwarzes Brett für Fahrgemeinschaften einzurichten. Schnell wurde jedoch klar, dass ein Mitfahrservice allein für Straelen nicht funktionieren würde. Doch auch in den Gemeinden Kevelaer und Rheurdt wurden Agenda-Konferenzen und Zukunftswerkstätten durchgeführt. Und auch dort wurde immer wieder von Pendlern berichtet, die jeden Morgen an Kreuzungen stehen und immer wieder die gleichen, mit nur einer Person besetzten, Autos sehen.

So entwickelte sich in der Arbeitsgemeinschaft der Agenda-Kommunen im Kreis Kleve die Idee zur Einrichtung eines Mitfahrservice für Alltags- und Berufspendler, der am 27.9.2002 zum ersten Mal abrufbar war.

In NRW pendeln jeden Morgen mehr als 3,6 Millionen Menschen zur Arbeit. Mehr als 80% aller Berufspendler nutzen dabei den eigenen Pkw. Fahrtstrecken und Zeitaufwand für Pendler sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Gleichzeitig geht die Anzahl der Insassen pro Pkw weiter zurück – im Bundesdurchschnitt liegt er bei 1,2 Personen pro Pkw, bei Berufspendlern bei nur 1,04 Personen pro Pkw. Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften können einzelne Pkw besser ausgelastet, der Kfz-Verkehr – gerade zu Spitzenzeiten – reduziert und seine negativen Folgen abgeschwächt werden. Insbesondere in Räumen mit unzureichender ÖPNV-Anbindung, wie im Kreis Borken, der exemplarisch untersucht wurde, stellt das Pendlernetz zudem eine Ergänzung zum ÖPNV-Angebot dar. Letztendlich können Pendler, Kommunen und Betriebe Kosten einsparen, z. B. durch eine effektivere Nutzung von Fahrzeugen, Parkplätzen und Infrastruktur.

Die Idee des Pendlernetzes wurde anhand der Erfahrungen der Projekte „Move“ aus Bremen, „Mitfahrzentrale.de“ und des Pilotprojektes „Pendlernetz.de Bonn/Rhein-Sieg“ konkretisiert. Insbesondere die Hemmnisse im Pilotprojekt Bonn/Rhein-Sieg (unzureichende Öffentlichkeitsarbeit, mangelnde Unterstützung durch Entscheidungsträger, räumliche Begrenztheit) sollten vermieden werden. Dabei war das Pilotprojekt in Bonn/Rhein-Sieg von großer Bedeutung für die Akzeptanzsteigerung und die Optimierung der Idee während der Entwicklungsphase: Interessierten konnte gezeigt werden, wie eine Mitfahrbörse funktionieren kann.

Etwa zeitgleich wurde in NRW eine Landes-Agenda entwickelt. Die Projektentwicklung zum Pendlernetz NRW wurde im September 2001 der Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW (LAG) vorgestellt. Die LAG unterstützt das Projekt und empfiehlt, den Mitfahrservice landesweit anzubieten. Die LAG sieht vor, das Projekt 2002 auf der Konferenz in Johannesburg „10 Jahre nach Rio“ vorzustellen.

Projektbeschreibung / Zielsetzung

Das Pendlernetz ist eine Internetplattform unter <http://www.nrw.pendlernetz.de>, über die Mitfahrgelegenheiten angeboten bzw. gesucht werden können.

Der Internetdienst Pendlernetz steht als *Bürgerservice* auf der jeweiligen Homepage der teilnehmenden Kreise und kreisfreien Städte und – soweit vorhanden – der Mobilitätszentralen bereit. Bürger ohne privaten Internetanschluss können Angebote und Gesuche bei der Kommunalverwaltung oder der Mobilitätszentrale vor Ort eingeben.

Hauptzielgruppen sind Berufs- und Alltagspendler, die regelmäßig bestimmte Strecken mit dem MIV fahren (Arbeit, Einkauf, Freizeit). Vernetzungen mit dem ÖPNV und anderen Mobilitätsanbietern (z. B. Car-Sharing) sind möglich.

Abbildung 4-31: Datenmaske für „Suche nach Fahrgemeinschaften“

Die Abfahrts- und Zielorte werden von den projektbeteiligten Kreisen bzw. kreisfreien Städten für ihr Gebiet selbst festgelegt. Während die Abfahrtsorte innerhalb einer projektbeteiligten Stadt bzw. eines Kreisgebietes liegen, können die Zielorte auch außerhalb, in einem Radius von 120 Kilometern, liegen. Diese Zielorte können anhand der Liste der Auspendler des Landesarbeitsamtes zusammengestellt werden. Aufgrund von Anregungen durch die Nutzer wurden die potenziellen Zielorte im Jahr 2003 auf ganz NRW ausgedehnt.

Akteure

Zentrale Schlüsselperson war von Beginn an Herr Mecke, der das Projekt angestoßen hat. Aus der Arbeitsgemeinschaft der Agenda-Kommunen im Kreis Kleve gingen die weiteren Aktivitäten schnell in die Hände institutionalisierter Akteure über. Da ein Erfolg versprechender Mitfahrerservice ein größeres Gebiet als den Kreis Kleve voraussetzt, wurden Nachbarkreise und -städte (Kreise Coesfeld, Warendorf und Recklinghausen, die Stadt Münster, die Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster sowie die Euregio Rhein-Wal) über die Idee informiert. Zeitgleich wurden weitere Multiplikatoren, wie entsprechende Agenda 21-Ansprechpartner und der Arbeitskreis Verkehr der Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein informiert.

Zusätzlich wurde das Projekt dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung des Kommunalen Rechenzentrums Niederrhein (KRZN) in Moers als potenziellem Umsetzer vorgestellt und stieß dort auf Interesse. Dort wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, so dass frühzeitig ein festes, zuständiges Gremium entstand.

An der weiteren Entwicklung des Pendlernetzes NRW waren die Initiatoren (KRZN, Herr Mecke), Vertreter von zehn Kreisen und neun kreisfreien Städten, Europe Alive Media GmbH (EA) (für die technische Umsetzung) und Vertreter des Verbraucherschutzes NRW beteiligt. Darüber hinaus wurde Rücksprache mit ÖPNV-Unternehmen (VGM/VRL) gehalten. In den meisten Kreisen wurden die kreisangehörigen Kommunen³⁹ bereits frühzeitig über das Vorhaben informiert. Eine darüber hinausgehende Beteiligung der lokalen Institutionen aus den Kreisen, der Unternehmen oder einzelner Pendler selbst fand jedoch nicht statt.

Die Akteure wurden durch unterschiedliche Interessen geleitet:

- Kreise/kreisfreie Städte: eine Teilnahme mit möglichst geringen Kosten realisieren.
- EA: den (Software-)Auftrag für das Pendlernetz sichern.
- Initiator: das Projekt auf den Weg bringen.

Neben den unterschiedlichen individuellen Interessen bestand Konsens darüber, dass das System zeitnah eingeführt und in der Betriebsphase sukzessive modernisiert werden soll, um so den Nutzern einen tragfähigen, kostenneutralen Service zu bieten.

³⁹ Der Kreis Borken umfasst bspw. 17 Städte und Gemeinden, die über den Kreis am Pendlernetz partizipieren.

Kreis Borken

Auch der Kreis Borken erhielt ein Schreiben, in dem er von den aktiven Agenda-Kommunen des Kreises Kleve über die Idee und die Aktivitäten zum Pendlernetz informiert wurde. Im Kreis Borken wurde der Prozess durch den Mobilitätsbeauftragten, den Fachbereichsleiter Verkehr und eine Sachbearbeiterin des Verkehrsbereichs initiiert und umgesetzt. Die weitere Koordination nach innen und außen war in erster Linie Aufgabe des Mobilitätsbeauftragten. Diese Zuordnung war und ist sinnvoll, da hier verschiedene Verkehrs- und Mobilitätsfragen (Tiefenintegration des Pendlernetzwerks, intermodale Verknüpfung) zusammenlaufen. Politisch zuständiges Gremium war und ist der „Ausschuss für Verkehr und Straßenbau“⁴⁰, der im Rahmen einer Ausschusssitzung durch den Fachbereichsleiter Verkehr über das Vorhaben Pendlernetz informiert wurde. Basierend auf den ersten Informationen wurde die Idee des Pendlernetzes seitens der Verwaltung und Politik grundsätzlich begrüßt. Allerdings bestanden in dieser Phase verwaltungsseitig Bedenken aufgrund der zu hohen Kosten für die Umsetzung und der ungeklärten Frage, wie es nach dem Dreijahreszeitraum weiter geht. Eine letztendliche Beteiligung wurde von der konkreten Vertragsausgestaltung, insbesondere von den Kosten, abhängig gemacht und auf eine zweite Ausschusssitzung vertagt.

Auf einer Bürgermeisterkonferenz des Kreises Borken nahm der Fachbereich Verkehr der Kreisverwaltung zur eigenen Beteiligung am Bürgerservice Pendlernetz Stellung. Ziele, Vorteile und erste Umsetzungsvorbereitungen sowie die Notwendigkeit einer flächendeckenden Realisierung werden dargelegt. Anschließend werden die kreisangehörigen Kommunen schriftlich über den Bürgerservice informiert und gebeten, das Projekt durch Angebote über kommunale Internetseiten aktiv zu unterstützen. Der Ausschuss für Verkehr und Straßenbau des Kreises Borken spricht sich im Mai 2002 einstimmig für eine Teilnahme des Kreises am Bürgerservice Pendlernetz aus. Der Kreis beteiligt sich zunächst befristet für einen Zeitraum von drei Jahren.

Organisation / Kooperation

Grundlage der kooperativen Projektentwicklung war die gemeinsame (regionale) Problemwahrnehmung und ein Konsens hinsichtlich der Projektidee. Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit stand der konstruktive Lösungsansatz und nicht das Problem der hohen Verkehrsbelastung durch Pendler. Auf diesem Weg konnten sich die Beteiligten mit einer Idee statt mit einem Problem identifizieren.

Das Verfahren wurde hinsichtlich potenzieller Teilnehmer (Körperschaften) von Beginn an offen organisiert. Weitere Interessierte und unterstützende Kräfte (Interessengruppen) waren jederzeit willkommen. Eine direkte Beteiligung der potentiellen Nutzer, der Pendler, findet nicht statt. Die Nutzer wurden nach dem Start jedoch regelmäßig über das Projekt informiert und auch auf der Internetplattform um Verbesserungsvorschläge gebeten.

Die zentralen Koordinationsaufgaben übernahm der Initiator, Herr Mecke. Er kann als Koordinator und Mittler betrachtet werden, der die Fäden zusammenhielt und die Beteiligten kontinuierlich motivierte. Weitere Aufgaben wurden im Rahmen verschiedener Arbeitstreffen verteilt. Während die Diskussions- und Formulierungsprozesse in der informellen Arbeitsgruppe stattfanden, konnten grundlegende Entscheidungen nur in den politischen Gremien der beteiligten Kreise/kreisfreien Städte getroffen werden.

⁴⁰ Der Ausschuss für Verkehr und Straßenbau des Kreistages Borken umfasst 17 ordentliche Mitglieder, davon 10 CDU, 3 SPD, 2 UWG, 1 Grüne, 1 FDP.

Tabelle 4-5: Entwicklung der Zusammenarbeit bei der Umsetzung des Pendlernetzes NRW

Zusammenarbeit	Teilnehmer	Inhalte der Zusammenarbeit
Erste kleine Arbeitsgruppe 04/2001	Vertreter KRZN Herr Mecke später Hinzuziehen EA Europe Alive Medien GmbH	Überprüfung technische Möglichkeiten
erste Arbeitskreissitzung im KRZN 06/2001	Hauptämter, Lokale-Agenda- Beauftragte und Verkehrsämter des KRZN- Verbandsgebietes Kreis Borken Kreis Steinfurt Kreis Neuss Stadt Duisburg	Erstellung eines gemeinsamen Anforderungsprofils an die zukünftige Anwendung eines Mitfahrservices
zweite Arbeitskreissitzung im KRZN 08/2001	s. o.	Empfehlung für die Umsetzung ausgesprochen: weitere Verhandlungen mit EA zwecks Kostenoptimierung
Informations- und Koordinationstreffen in den Regierungsbezirken Münster und Düsseldorf 11/2001	19 Kreise und kreisfreie Städte der Regierungsbezirke Münster und Düsseldorf	Planung des weiteren Ablaufs, Projekterläuterung, Konzeptentwicklung
Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice Pendlernetz 01/2002	Vertreter von Kreisen, kreisfreien Städten und sonstigen projektinteressierten Institutionen	freiwilliger Zusammenschluss von Vertretern der Kreise und kreisfreien Städte, die an der Entwicklung und Durchführung eines Bürgerservices für Pendler interessiert sind

Um eine kontinuierliche und strukturierte Zusammenarbeit der Beteiligten zu gewährleisten, wurde im Januar 2002 die Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice Pendlernetz NRW (ABP) als Interessenverband der projektbeteiligten Kreise und Kommunen gegründet, die seit Januar 2003 mit einem eigenen Koordinationsbüro im TaT in Rheine vertreten ist.

Den Kern der ABP bildete und bildet heute noch ein „Koordinationskreis“. Die Kreise wurden explizit aufgefordert, sich zu beteiligen. Koordinationstreffen, zu denen alle Teilnehmer eingeladen waren, fanden in einem abgestimmten Turnus statt und wurden von Herrn Mecke/TaT vorbereitet (Tagesordnung, Anreisebeschreibung, Input etc.).

Die Vertreter der Städte Düsseldorf und Münster übernahmen die Abstimmung und Koordination mit ihren Kreisen. Innerhalb des Münsterlandes stimmten die Stadt Münster und die Kreise ihre Vorgehensweise untereinander ab: Eine Person wurde aus ihren Reihen gewählt, die sich als „Sprachrohr der Münsterlandkreise“ in der „kleinen Koordinationsgruppe“ einbrachte. Auf diesem Weg traten sie „kooperativ“ und relativ geschlossen gegenüber den anderen Teilnehmern auf. Der Entwurf des Vertrags lag federführend in der Hand der Koordinationsgruppe.

Die Beteiligten der ABP gingen arbeitsteilig vor. Folgende Aufgaben wurden während der Angebotserarbeitung und Vertragsdiskussion erledigt:

- Klärung der Vergabeproblematik durch den Kreis Borken, Information anderer Kreise und bilaterale Abstimmung mit dem Kreis Kleve;
- Klärung technischer, inhaltlicher und finanzieller Möglichkeiten zur Einrichtung einer Schnittstelle zum ÖPNV-Auskunftssystem EFA durch den Kreis Warendorf;

Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice Pendlernetz (ABP)

Grundsätze der Zusammenarbeit:

„Die Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice Pendlernetz ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Vertretern der Kreise und kreisfreien Städte, die in ihrer Region an der Entwicklung und Durchführung eines Bürgerservices für Alltags- und Berufspendler interessiert sind. Die Arbeitsgemeinschaft versteht sich als zeitlich begrenzte Aufgabenträger-Gemeinschaft zur Projektdurchführung, regionalen Moderation und zur Weiterentwicklung des o. g. Vorhabens zu einem landesweiten Angebot.“¹

Zentrale Merkmale der ABP sind:

Mitglieder können alle Vertreter von Kreisen/kreisfreien Städten und sonstige projektinteressierte Institutionen werden.

Mitglieder leisten während der Implementierung und der dreijährigen Pilotphase organisatorische und planerische Hilfestellung.

Die Firma EA ist Betreiber des urheberrechtlich geschützten Produktes www.Pendlernetz.de; Vertragspartner sind die Kreise/kreisfreien Städte und nicht die AG.

Formeller Träger für die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit ist das Transferzentrum für angepasste Technologien Rheine (TaT). TaT regelt geschäftliche Angelegenheiten mit möglichen Förderern und (neuen) Auftragnehmern.

Teilnehmer der AG beauftragen eine Koordinationsgruppe mit der Steuerung des Projektes. Die AG teilt der Koordinationsgruppe das Projekt betreffende Entwicklungen mit. Die Koordinationsgruppe arbeitet im Auftrag und enger Abstimmung mit der AG.

Aufgaben der Koordinationsgruppe sind:

- fördernde Tätigkeiten zur weiteren Entwicklung des Projektes
- fachliche Beratung/Begleitung PR-Konzept
- Akquisition und Umsetzung angestrebter wissenschaftlicher Projektbegleitung
- Mittelfristig wichtigste Aufgabe:
 - o landesweite Ausdehnung des Bürgerservices
 - o Entwicklung neuer, effizienter, kostenneutraler Trägerschaftsformen für die Zeit nach der dreijährigen Probephase

Mitglieder Koordinationsgruppe		
Funktion	Person	Institution
Projektkoordination Öffentlichkeitsarbeit	Herr Mecke	TaT
Öffentlichkeitsarbeit	Frau Schäfer-Rehfeld	TaT
Informationsbeschaffung	Herr Niermann	VHS Warendorf
Medienpromotor	Herr Haverkamp	Carl Duisberg-Gesellschaft
Beratung	Frau Götze	Verkehrsplanung Stadt Münster
	Herr Lorenz	Verkehrsmanagement Stadt Düsseldorf
	Herr Monderkamp	Verkehrsplanung Stadt Krefeld
	Herr Sieverding	Verbraucherzentrale NRW
	N. N.	Vertreter eines Kreises

- Sichtung von Fördermöglichkeiten des Landes NRW durch den Kreis Steinfurt.

Finanzierung

Die Frage der Finanzierung zieht sich kontinuierlich durch den gesamten Prozess. Als Kostenfaktoren stehen der Entwicklungs- und Koordinationsprozess und die Umsetzung des Bürgerservices selbst an. In der Phase der ersten Ideenentwicklung wurde viel

ehrenamtliches Engagement in das Projekt investiert, sowohl im Rahmen der Lokalen Agenda Kranenburg als auch durch Einzelpersonen (z. B. Herrn Mecke).

Für die Finanzierung des Bürgerservices wurden anfangs verschiedene Konzepte diskutiert. Eine Finanzierung durch Gebühren von Seiten der Nutzer des Services lehnten die Beteiligten ab. Auch eine Werbefinanzierung wurde kritisch betrachtet und abgelehnt. Die Grundfinanzierung tragen heute die Kreise/kreisfreien Städte.

Seitens des Kommunalen Rechenzentrums Niederrhein (KRZN) wurden zunächst Angebote von verschiedenen Anbietern eingeholt; dabei musste in einem ersten Schritt geklärt werden, ob das KRZN selbst oder ein Partnerunternehmen den Service anbieten kann.

Das erste Angebot der Europe Alive Media GmbH (EA) wurde von den beteiligten Kreisen und kreisfreien Städte als zu teuer eingeschätzt. Nach weiteren Verhandlungen und der Sichtung weiterer Angebote erarbeitete die EA eine kostengünstigere Variante (Verringerung der Gesamtkosten für die dreijährige Testphase um 66%, der laufenden Kosten um 75%). Die Kostenreduktion wurde möglich, da die angebotene Programmversion bis auf die Grundversion abgespeckt wurde. Zudem berücksichtigte die aktuelle Kalkulation einen Grundstock an Einnahmen und geht davon aus, dass wenigstens neun Städte und zehn Kreise das Programm mieten. Die einmaligen Kosten entstehen für jeden Vertragspartner neu. Die laufenden Kosten sind nicht degressiv staffelbar. Sie steigen, je mehr Kreise teilnehmen, da der Personalaufwand proportional steigt. Die Lizenzgebühren sind an die Einwohnerzahl gekoppelt, so wird insbesondere auch kleineren Gebietskörperschaften eine Teilnahme ermöglicht.

Die Kosten der Implementierung und der Systempflege werden von den Kommunen getragen und werden pro 1.000 Einwohner und Jahr berechnet.

Die Öffentlichkeitsarbeit und das Koordinationsbüro werden – in der Pilotphase - zu 100% durch das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz finanziert.

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Für eine erfolgreiche Projektentwicklung, Informationsvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit spielt die enge Zusammenarbeit der Akteure eine große Rolle. Die Koordination der Öffentlichkeitsarbeit übernimmt das TaT in Rheine. Jede Kommune kann darüber hinaus lokale Partner, Unternehmen, Vereine und andere Organisationen einbeziehen.

Das Konzept der Öffentlichkeitsarbeit wurde unter den Beteiligten abgestimmt. Eine überregionale Werbekampagne sollte Hand in Hand mit regionalen und lokalen Werbeaktionen der Kreise und Städte gehen. Dabei sollte eine Vielzahl an Medien eingesetzt werden. Neben landesweiten Aktionen sollen die Menschen durch regionale Ansprachen motiviert werden, den neuen Bürgerservice zu nutzen. Die Teilnehmer waren sich einig, dass die Werbekampagne erst im direkten Vorfeld des Starttermins des Pendlernetzes anlaufen soll. Die Kampagne wurde vor allem auf Einsparungen bei den Fahrtkosten sowie auf die Verkehrs- und Umweltentlastung ausgerichtet. Zusätzlich wurden Online- und Onsite-Maßnahmen von EA entwickelt.

Werbemaßnahmen Online	Werbemaßnahmen Onsite
<ul style="list-style-type: none"> - Registrierung in Suchmaschinen - Einträge in Branchendiensten - Beiträge in Newslettern - spezielle Einträge in Mailing-Listen - gezielte Beiträge in Newsgroups - Banner-Werbung, Pop-Ups - Kooperationsprogramme - E-Relationship Management - E-Mail-Kampagnen 	<ul style="list-style-type: none"> - Teaser zu bestimmten Angeboten - Freundschaftswerbung - Seitengestaltung, intuitive Nutzerführung - aktuelle Inhalte und Erweiterungen, Foren

Im weiteren Verlauf der Konzeptentwicklung (Juni 2002) wurde absehbar, dass die beantragten Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit aufgrund einer Haushaltssperre des Landes nicht wie geplant bereit gestellt werden konnten. Vor diesem Hintergrund wurde ein „Plan B“ zur Finanzierung der Öffentlichkeitsarbeit aus eigenen Mitteln erstellt. Dieser sah vor, nach alternativen Finanzierungen (Stiftungen, weiteren Kooperationspartnern) zu suchen und Fachhochschulen für die Gestaltung und Erstellung von Logo und Slogan anzusprechen.

Die Werbung beim Projektstart erfolgte auf „kleiner Flamme“, die aus eigenen Mitteln finanziert wurde. Es wurde deutlich, dass die Fördergelder zwar wichtig und in die Projektkonzeption eingeplant waren, jedoch keine „absolute“ Abhängigkeit von dieser externen Finanzierungsquelle bestand. Das vorläufige Ausbleiben der Mittel führte zum „Denken in Alternativen“ – z. B. abgespeckte Werbekampagne, eigene Vorfinanzierung, Minimierung des Vorhabens. Der Start des Pendlernetzes wurde durch eine Landespressekonferenz am Tag vor dem offiziellen Auftakt in Düsseldorf angekündigt. Zeitgleich fanden regionale Pressetermine statt. Verschiedene Pressematerialien wurden allen Teilnehmern vorab zur Verfügung gestellt, so z. B. Arbeitshilfen für die bevorstehende Pressearbeit zum Bürgerservice mit einschlägigen Fragen und Antworten, eine Checkliste für den Pressestart, ein Medienverteiler und ein Mustertext für die Projektankündigung in den Druckmedien.

In den ersten Wochen und Monaten wurden verschiedene Aktionen realisiert, so z. B. eine Projektpräsentation in der WDR-Verkehrszeit und eine Radiosendung im Bürgerfunk Kreis Kleve. Auf diesem Weg sollten weitere Akteure zur Öffentlichkeitsarbeit animiert werden. Neben den Projektbeteiligten wurden weitere Multiplikatoren eingebunden. Der ADAC informierte regional in der ADAC-Motorwelt über den neuen Service.



Evaluation / Erfolgskontrolle

Das Pendlernetz befindet sich derzeit in einer dreijährigen Erprobungsphase. Eine projektbegleitende bzw. anschließende Evaluation wurde und wird seitens der Initiatoren und Systembetreiber gewünscht, um System und Nachfrage zu optimieren. In der Anfangsphase des Projektes standen jedoch keine Mittel zur Verfügung. Eine erste Evaluation – durch die Universität Münster und das Institut für Wohnen und Umwelt in Darmstadt, finanziert durch das MULV – wird derzeit durchgeführt. Dazu wurde im November 2004 eine Befragung der beim Bürgerservice Pendlernetz registrierten

Personen durchgeführt. Erste Ergebnisse liegen voraussichtlich im Frühjahr 2005 vor. Mögliche Finanzierungen (Förderungen, Wettbewerbe) und die Einbeziehung weiterer Kooperationspartner werden weiterhin geprüft.

EA wertet Daten zum Nutzerverhalten aus und stellt den einzelnen Teilnehmern Daten für ihren jeweiligen Raumausschnitt zur Verfügung. So kann jeder Kreis die Entwicklung seiner Nutzerzahlen im Auge behalten.

Aktuelle Nutzung Pendlernetz NRW (vgl. Pendlernetz 2003 a und 2004)	
-	20 Kreise und kreisfreie Städte mit insgesamt 165 Kommunen
-	Einzugsgebiet mit 7,2 Millionen Einwohnern, davon 1,1 Millionen Auspendler und 1,1 Millionen Einpendler
-	Täglich 8.000 – 9.000 Mitfahrangebote und Mitfahr gesuche aktuell im System
-	400.000 Seitenbesuche (Visits) von 09/2002 bis 06/2004

Die angegebenen Seitenbesuche sind ein guter Indikator um das allgemeine Interesse am überregionalen Bürgerservice abzulesen. Nimmt man zwei Drittel der monatlichen Seitenbesuche, so erhält man einen guten Näherungswert für die Anzahl der monatlichen Systemnutzer.

Im ersten Betriebsjahr wurden für NRW rund 1,2 Millionen Seitenaufrufe von mehr als 180.000 Besuchern registriert, die über 250.000 Mitfahrangebote und -gesuche in das System eingestellt haben. Die Erfahrungen bestätigen die hohe Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit. Im Anschluss an Werbeaktionen stiegen die Nutzerzahlen deutlich an (vgl. PENDLERNETZ 2003a).

Jeden Monat werden die Anzahl der registrierten Nutzer, die Anzahl der Neuregistrierten und die Anzahl der gelöschten Registrierungen erfasst. Der „monatliche Pegel“ der Registrierten stieg seit dem Beginn im September 2002 kontinuierlich. Im Kreis Borken von 60 auf 210 bis Juni 2004, in NRW von 300 auf 2.800. Ab September 2003 ist die Anzahl der durch registrierte Nutzer eingestellten Fahrten im System deutlich angestiegen, seit März 2004 ging sie wieder zurück.

In erster Linie wurden dabei Menschen mit einer Affinität zum Internet angesprochen. Über 70% der Eingaben erfolgen während der Arbeitszeit. Dagegen wird das Angebot in Mobilitätszentralen und Büchereien kaum genutzt.

Informationen zur Anzahl der gebildeten Fahrgemeinschaften, zur vorherigen Verkehrsmittelnutzung oder der Verwendung des nicht-genutzten Pkw liegen bislang nicht vor.

Erfolgsfaktoren

Die Einsicht der beteiligten Kommunen und Kreise zur Notwendigkeit der Verkehrsreduzierung sowie die daraus resultierende aktive Mitarbeit und Kooperationsbereitschaft sind als zentrale Erfolgsfaktoren zu bezeichnen. Die Gründung des Arbeitskreises ABP wäre sonst nicht möglich gewesen.

Die aktive Rolle des „Kümmerers“ – Herr Mecke – und die Schaffung einer Stelle für ihn als Projektkoordinator beim TaT in Rheine sind weitere zentrale Erfolgsfaktoren.

Hinzu kommen die Erfahrungen und Lernprozesse, die beim Pilotprojekt Bonn/Rhein-Sieg⁴¹ gewonnen wurden. Durch die gute Vernetzung mit dem ÖPNV v. a. im ländlichen Raum (Zubringerfunktion) konnten weitere Nachfragepotentiale generiert werden.

⁴¹ Die fehlende Öffentlichkeitsarbeit und regionale Begrenzung haben im Pilotprojekt Bonn/Rhein-Sieg eine Ausschöpfung des Potenzials verhindert. Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und überregionale Vernetzungen wird versucht, diesem Mangel beim Pendlernetz NRW zu begegnen.

Weiterhin ist die positive Reputation durch das Land Nordrhein-Westfalen als wichtiger Erfolgsfaktor zu nennen.

Auch das Engagement und der Wille zu Vorfinanzierungen in der Systementwicklung seitens der Firma Europe Alive sind für das Gelingen des Projektes zu erwähnen.

Hemmnisse

Das Verkehrsverhalten (z. B. Wegeverknüpfungen, Gleitzeit) potenzieller Nutzer sowie die Inkongruenzen zwischen den Pendlerverflechtungen und den klassischen Arbeitsmarktregionen wirken hemmend auf die Funktion des Pendlernetzwerkes.

Bei der Implementierung des Pendlernetzes mussten die teilnehmenden Kreise und Städte in einem zeit- und arbeitsintensiven Prozess überzeugt werden. Geeignete regionale Ansprechpartner, wie z. B. einen regionalen Arbeitskreis Verkehr, gab es nicht.

Die anfängliche Skepsis der Kreise und kreisfreien Städte hinsichtlich der finanziellen Belastung und der Vertragslaufzeit sowie eine generelle Uneinigkeit führten zu einem großen Diskussionsbedarf auf den Sitzungsterminen der politischen Gremien. Die Entscheidung über eine Teilnahme fiel so häufig erst in einer nächsten Sitzung. Aufgrund der Sitzungspläne bedeutete dies teilweise eine halbjährige Verschiebung der Entscheidung. Weitere zeitliche Verzögerungen ergaben sich aus dem Klärungsbedarf zentraler rechtlicher Fragen (z. B. Vergabeverfahren, Vertragsausgestaltung).

Die anfangs schleppende Öffentlichkeitsarbeit auf Grund der fehlenden Finanzmittel und auch die unterschiedliche Bereitschaft zur Öffentlichkeitsarbeit der teilnehmenden Städte und Kreise machen das Pendlernetz nur langsam bekannt.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> - Notwendigkeit des Themas – Thema gut vermittelbar, da das Problem greifbar und vielen bekannt ist - Einsicht der beteiligten Städte und Kreise in die Notwendigkeit der Verkehrsreduzierung - überregionale Vernetzung und eine sinnvolle räumliche Angebots- und Zugangsstruktur - Installation eines überregionalen Systems (Internet) als Vernetzungsbasis - Einrichtung eines NRW-Portals erleichtert die Werbung: eine Adresse wird kommuniziert - ständige Weiterentwicklung des Systems (Steigerung der Nutzerakzeptanz) - Verbreitung des Internets - Erfahrungen im Pilotprojekt Bonn/Rhein-Sieg und Kenntnisse aus „Mitfahrzentrale.de“ - gezielte Projektkoordination anfangs durch die Agendabeauftragten in Kranenburg und Warendorf, später durch das TaT - Engagement des Projektkoordinators und Initiators: kontinuierliche Motivation der Teilnehmer, Verbreitung von Erfolgserlebnissen und Erstellung verschiedener Arbeitshilfen (Paper, Formulare etc.) - dauerhaftes Engagement der Personen in den Kommunen und Kreisen und von Fachleuten, „die an die Idee glauben“ - aktive Mitarbeit und Kooperationsbereitschaft einer Vielzahl an Kommunen und Kreisen - Vorfinanzierungen in der Systementwicklung seitens der Firma Europe Alive - intensive und breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit - großes fachliches und planerisches Interesse an überregionalem Mobilitätsmanagement und großangelegtem Praxistest - Projekt benachteiligt niemanden (keine Gegner) - langer Atem aller Beteiligten - positive Reputation übergeordneter Ebenen und Instanzen (Ernsthaftigkeit und Glaubwürdigkeit unterstrichen) - Kongruenz mit allgemeinen verkehrspolitischen Zielen - Landesförderung 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverhalten potenzieller Nutzer: Kopplung von Arbeitswegen mit anderen Verkehrszwecken, Zunahme von Gleitzeit, persönliche Vorbehalte gegen Fahrgemeinschaften - Inkongruenzen zwischen den Pendlerverflechtungen und den klassischen Arbeitsmarktregionen - anfängliche Skepsis gegenüber Auftraggeber EA seitens der Kreise und kreisfreien Städte - (anfängliche) Skepsis der Kreise und kreisfreien Städte hinsichtlich finanzieller Belastungen und zeitlicher Bindungen (Vertragslaufzeit) - zeitliche Verzögerungen aufgrund von Schwierigkeiten der Kreis- und Stadtvertreter aus Politik und Verwaltung, sich auf ein einheitliches Projekt festzulegen - zeitliche Abhängigkeit der Umsetzung von Beschlüssen und damit Sitzungsterminen politischer Gremien - rechtliche Fragen (Vergabeverfahren) - Interessendifferenzen hinsichtlich der Vertragsausgestaltung - schlechte Finanzlage und teilweise bestehende Haushaltssperren der Kommunen, Kreise und des Landes (Finanzierungslücke Öffentlichkeitsarbeit) - begrenzte Handlungsressourcen aller Beteiligten

Schlussfolgerungen

Überzeugungsarbeit und der Aufbau eines Netzwerkes brauchen Zeit. Auch Politik braucht Bedenkzeiten und Entscheidungszeiträume. Diese Aspekte sollten von Beginn an in die Überlegungen zur Projekt- und Zeitplanung aufgenommen werden, damit nicht normale politische Entscheidungsvorgänge schon als Verzögerung wahrgenommen werden und damit ein großes Frustrationspotential entsteht. Geeignete regionale Ansprechpartner, wie z. B. ein regionaler Arbeitskreis Verkehr, hätten den Prozess wahrscheinlich verkürzen können.

Die Einrichtung einer Stelle zur Projektkoordination ist gerade in innovativen Projekten hilfreich, da so viel Arbeit anfällt, das diese nicht ehrenamtlich oder neben dem eigentlichen Tagesgeschäft geleistet werden kann. Diese Stelle wiederum ist in die Organisationsstruktur des Projektes einzubinden, damit der Projektkoordinator nicht als Einzelkämpfer agiert.

Zukunftsperspektiven

In Anbetracht der derzeitigen Nutzerzahlen stehen die Chancen gut, dass das Pendlernetz über die Probelaufzeit hinaus weiter geführt wird.

Die Frage zur „Zukunft des Pendlernetzes“ dreht sich im Wesentlichen um die Finanzierung. Derzeit trägt sich das Pendlernetz wirtschaftlich noch nicht selbst. Finanzierungskonzepte gibt es noch nicht, aber verschiedene Wege werden angedacht. Eine Finanzierung durch das Land NRW wäre denkbar, da immerhin die Hälfte des Bundeslandes bereits abgedeckt und eine weitere Verbreitung geplant ist. Verschiedene Bundesländer und andere Regionen (Rhein-Main, Hamburg, Euregio Maas-Rhein) werden sich zukünftig am System beteiligen. Internetwerbung ist derzeit keine Lösung, da sie kaum Erträge bringt (Branchenkrise seit 2000/2001). Darüber hinaus könnten lokale Akteure als Sponsoren fungieren (bspw. Sparkassen, größere Unternehmen).

In Zukunft sollen verstärkt Unternehmen als Kooperationspartner gewonnen werden. Auch im Freizeitbereich sollen Kooperationspartner akquiriert werden. Die Schalke Arena weist auf ihrer Homepage schon länger auf das Bilden von Fahrgemeinschaften hin und ist aktuell Partner des Pendlernetzes.

Wird das Pendlernetz in neuen Regionen eingeführt, sollen direkt weitere Akteure (Unternehmen, Sportvereine, Verkehrsunternehmen etc.) eingebunden werden. In „neuen“ Regionen bestehen bessere Startvoraussetzungen, da das Produkt Pendlernetz bereits „anfassbar“ ist. Interessierte können sich im Netz eigenständig davon überzeugen, dass der Service funktioniert und sich viele beteiligen.

Kreis Borken

Die weitere Beteiligung des Kreises Borken (nach 2005) werden Verwaltung und Politik von harten Zahlen und Fakten abhängig machen – davon, wie viele Menschen des Kreises den Service in der Pilotphase genutzt haben. Die Verwaltung ist sich derzeit allerdings nicht sicher, ob ihr zum Zeitpunkt der Entscheidung alle notwendigen Daten zur Verfügung stehen werden. Sollte der Kreis Borken nicht mehr bereit sein, die laufenden Kosten zu tragen, sind neue Finanzierungskonzepte gefragt. Das Interesse und damit auch der Wille zur Finanzierung wird von verschiedenen Faktoren unterschiedlicher Ebenen abhängig sein.

Übersicht der Projektphasen: Pendlernetz NRW

	Phase	Zeitraum	Markante Punkte
1	Problemwahrnehmung, Planungsanlass	2000 bis Mitte 2001	Die individuelle Organisation einer Fahrgemeinschaft führte zur Entwicklung der Idee „Mitfahrbörse“, die in die lokale Agenda vor Ort getragen wird. Über die Instanzen der lokalen Agenden des Kreises wird der Problemdruck (Belastungen durch (Berufs-)Pendelverkehr) und die Idee (Mitfahrbörse) in die Region getragen.
2	Politikformulierung, Entscheidung	Mitte bis Ende 2001	Die Projektidee des Pendlernetzes wird im „Kommunalen Rechenzentrum Niederrhein“ weiterentwickelt und an verschiedene Kreise/Kommunen herangetragen – unter anderen auch an den Kreis Borken. Die Idee des Pendlernetzes wird im Ausschuss für Verkehr und Straßenbau des Kreises Borken diskutiert und generell für gut befunden.
3	Konzeptentwicklung, Planung	Mitte 2001 bis Herbst 2002	Die Initiatoren des Pendlernetzes entwickeln in enger Zusammenarbeit mit interessierten Kreisen/kreisfreien Städten sowie mit einem Software-Anbieter die Internetplattform www.pendlernetz.nrw.de .
4	Politische Entscheidung, Beschlussfassung	Mitte 2002	Der Kreis Borken beschließt seine Teilnahme und damit auch die Mitfinanzierung am Bürgerservice Pendlernetz.
5	Implementation, Umsetzung	September 2002	Der Bürgerservice Pendlernetz geht mit acht Kreisen und sechs kreisfreien Städten (insg. 165 Kommunen) an den Start. Der Service ist über die Internetseiten der Kreise/Kommunen bzw. über www.pendlernetz.de für die Bewohner der teilnehmenden Städte verfügbar. Interessierte Pendler können kostenfrei Suche- und Biete-Eingaben für Fahrgemeinschaften einstellen.
6	Monitoring, Wirkungsanalyse (Optimierungs-/Anpassungsphase)	September 2002 bis heute	Aufgrund fehlender finanzieller Mittel in der Anfangsphase, liegen bislang noch keine Evaluationsergebnisse vor. Allerdings werden regelmäßig die Nutzerzahlen des Internetservices erfasst. Im Sommer 2004 wurden die Universität Münster und das Institut für Wohnen und Umwelt in Darmstadt mit einer Evaluation - finanziert durch das MUNLV - beauftragt. Eine Befragung der Nutzer fand im November 2004 statt; erste Ergebnisse liegen im Frühjahr 2005 vor.

5 Erfolgsbedingungen und Hemmnisse einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Die Forderungen nach einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklung prägen sowohl auf Bundes- und Landesebene als auch auf kommunaler Ebene derzeit die planerische und politische Diskussion, ohne dass sichtbare Erfolge erkennbar sind. Dies ist vor dem Hintergrund der deutlich notwendigen Kurskorrekturen im Vergleich zur bisherigen „traditionellen“ Verkehrspolitik auch nicht verwunderlich. Einige Verkehrsprojekte, die im Sinne der Nachhaltigkeit in den letzten Jahren umgesetzt wurden, zeigen jedoch auf, dass zumindest ansatzweise Veränderungen möglich sind, auch wenn kaum ein Projekt alle „Anforderungen der Nachhaltigkeit“ erfüllen wird.

In diesem Kapitel werden zusammenfassende Schlussfolgerungen zu den Erfolgsbedingungen und Hemmnissen einer nachhaltigen Verkehrspolitik aufgeführt. Diese beruhen hauptsächlich auf der Politik- und Prozessanalyse der sechs ausgewählten Fallstudien aus den Regionen Münsterland und Leipzig (vgl. Kap. 4). Anhand dieser Fallstudien lassen sich sehr konkret Erfolgsfaktoren und Hemmnisse darstellen. Allerdings liefert dies nur ausschnittsbezogene Ergebnisse. Daher wurden ergänzend Workshops durchgeführt:

- jeweils ein Workshop in den Regionen Leipzig und Münster mit Planungsexperten und Akteuren aus den Fallstudien,
- ein Workshop in Dortmund mit Akteuren der Fallstudien, kommunalen Akteuren aus anderen Regionen sowie mit Wissenschaftlern, die an ähnlichen Themen forschen.

Auf diese Weise sollte die Generalisierbarkeit der Untersuchungsergebnisse abgesichert werden.

5.1 AUF VERSCHIEDENEN WEGEN ZUM ERFOLG

Typisierung und Strukturierung von Planungs- und Umsetzungsprozessen

Auf unterschiedlichen Ebenen gibt es Handlungsansätze für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Diese umfassen langfristige, strategische Planungen der Kommunen und reichen über themenspezifische Einzelprojekte bis zu einzelnen von Bürgerinnen und Bürgern organisierten Projekten und Aktionen. Die Inhalte, die Prozesse sowie die Umsetzung dieser Handlungsansätze lassen sich nach verschiedenen Kriterien typisieren und strukturieren (vgl. Tabelle):

fachliche Breite: Es wurden integrierte Siedlungs- und Verkehrskonzepte, verkehrsmittelübergreifende sowie verkehrsträgerbezogene Konzepte untersucht.

regional/gesamstädtisch/quartiers- bzw. stadtteilbezogen: Die Fallstudien weisen sehr unterschiedliche Raumbezüge auf.

Handlungsansatz: Der Handlungsansatz reicht von infrastrukturell-baulichen Konzepten bis hin zu informatorisch-organisatorischen Konzepten, wobei die meisten Fallstudien Kombinationen unterschiedlicher Handlungsansätze darstellen.

Strategieplanung/Einzelprojekt: Die überwiegende Mehrzahl der Fallbeispiele stellt Projekte oder Teilaufgaben einer räumlichen oder verkehrlichen Planung dar.

Alle Fallstudien sind nicht in formelle Planungsverfahren, wie z. B. Planfeststellungsverfahren eingebunden, auch wenn Teile des Prozesses in formale Verfahren eingebunden waren.

Tabelle 5-1: Strukturierung der Fallstudien (eigene Zusammenstellung)

<i>Fallstudien</i>	<i>fachliche Breite/ Verkehrsmittelbezug</i>	<i>Raumbezug</i>	<i>Handlungsansätze</i>	<i>Strategieplanung/ Einzelprojekt</i>
Autofreier Landschaftspark Cospudener See Leipzig	integriert und verkehrsmittel- übergreifend	stadtteil- bezogen (aber inter- kommunal)	planerisch/ infrastrukturell- baulich/rechtlich- ordnungspolitisch	Projekt
Autoarme Innenstadt Leipzig	verkehrsmittel- übergreifend	teilräumlich	rechtlich- ordnungs- politisch/ planerisch/ infrastrukturell- baulich	Teilaufgabe der Stadtentwicklungs- planung
Radverkehrsförderung Leipzig	Rad	gesamt- städtisch	infrastrukturell- baulich/ finanziell/ informativ- organisatorisch	Teilaufgabe städtischer Verkehrsplanung
EuroSchnellBus, Münster-Winterswijk	ÖV	regional	planerisch/ informativ- organisatorisch	Projekt
Mobilitätszentrale mobilé Münster	verkehrsmittel- übergreifend	gesamt- städtisch	informativ- organisatorisch	Projekt
Pendlernetz NRW	MIV	überregional	informativ- organisatorisch/ technisch	Projekt (von unten)

Der Schwerpunkt lag auf komplexen Projektplanungen. Dies entspricht dem Planungsverständnis und den täglichen Planungsaufgaben in den Kommunen. Eine auf kommunaler oder regionaler Ebene angesiedelte gesamtstrategische Verkehrsplanung (Verkehrsentwicklungsplanung) konnte aufgrund der Komplexität nicht untersucht werden. Hierzu liegen bereits umfangreiche Untersuchungen vor, z. B. GERTZ (1998), ROGGE (1999), BRATZEL (1999), FLÄMING, H. ET AL. (2001), (vgl. auch Anhang 5). Im Expertenworkshop wurde dazu festgestellt, dass die Ergebnisse und Empfehlungen aus den Projekten auch für die gesamtstrategische Ebene zutreffen. Ebenso wenig wie die gesamtstrategische Verkehrsplanung wurden formale Planungsverfahren (z. B. Trassen- oder Planfeststellungsverfahren) im Projekt untersucht, weil sie eher Vollzugs- und Umsetzungsplanungen von komplexeren Planungskonzepten darstellen.

5.2 AKZEPTANZ UND UMSETZUNG EINER NACHHALTIGEN VERKEHRSPOLITIK

Die in den Fallstudien ermittelten Erfolgs- und Hemmfaktoren, die im Kapitel 4 im Zusammenhang mit der Analyse der Fallstudien dargestellt wurden, lassen sich nach verschiedenen Themenfeldern strukturieren, die für die Prozessgestaltung eine besondere Relevanz aufweisen. Zusammenfassend sind für den Erfolg die Faktoren **Mensch** (Akteure, Beteiligte), **Prozess** (Strukturen, Verfahren, Kooperation) sowie **Konzeption** (Strategien, Ziele und Inhalte) bestimmend.⁴² Insgesamt werden nachfolgend in sieben Themenfeldern (Akteure, Organisationsstrukturen, Partizipation, Planungsmarketing, Zeit- und Handlungsrahmen, Finanzierung, Erfolgskontrolle)⁴³ einige Thesen für eine bessere Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik formuliert. Diese Thesen basieren dabei nicht nur auf den Fallstudien, sondern sind auch aus der Diskussion mit Planungspraktikern und Experten in drei Workshops in Leipzig, Münster und Dortmund sowie aus einer Auswertung der

⁴² Der Schwerpunkt in diesem Projekt wurde auf den Prozess gelegt, da die inhaltliche Ebene einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung bereits im FOPS-Projekt 73.314/2001 (RAVE-Bericht) behandelt wurde (vgl. UNIVERSITÄT DORTMUND/PLANERSOCIETÄT 2004).

⁴³ In ähnlicher Form sind auch die Empfehlungen im Handlungsleitfaden aufgebaut.

umfangreichen Literatur zum Thema und der Diskussion mit anderen Forschungsprojekten⁴⁴ abgeleitet worden. Zu jedem Themenfeld werden entsprechend der Fragestellungen des Forschungsprojektes die fördernden und hemmenden Faktoren für die Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik zusammengestellt. Ausführlich werden die sich daraus ergebenden Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis im Handlungsleitfaden dargestellt.

Die relevanten Akteure einbinden!

- Nachhaltige Verkehrskonzepte benötigen eine enge Zusammenarbeit und strategische Partnerschaften zwischen verschiedenen Akteursgruppen und Multiplikatoren.
- Für die Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte besitzen prominente Akteure eine Schlüsselfunktion.
- Eine nachhaltige Verkehrspolitik sollte die Ziele und Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen mitdenken und die Planungsvorteile/(-nachteile) für die Zielgruppen identifizieren.
- Ehrenamtliche Verbände stellen ein großes Potenzial in der Stadt- und Verkehrsplanung dar. In Leipzig haben Ehrenamtliche mit großem Engagement und Know-how die Kommunalverwaltung bei der Radverkehrsförderung unterstützt. Voraussetzung dafür ist eine offene Kommunikationspolitik und das Ernst nehmen des zivilgesellschaftlichen Engagements.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ frühzeitige Planung der Kommunikationspolitik und Analyse der Akteursinteressen ▪ Gewinnen von Persönlichkeiten/ Promotoren zur Unterstützung der Maßnahmen ▪ Einbindung von Multiplikatoren für das Projekt ▪ frühzeitige und offene Information und Kommunikation ▪ Einbindung und Nutzung zivilgesellschaftlichen Engagements ▪ kompetente Beteiligte ▪ Projektbeteiligte, die über Fach- und Entscheidungskompetenz verfügen ▪ persönliches Engagement der Beteiligten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ starke Einzelinteressen und starke Polarisierung ▪ frühzeitige Ablehnung der Planungen durch Interessengruppen ▪ konträre politische Positionen ▪ späte Partizipation wichtiger Gruppen ▪ lange Planungszeiten verbunden mit vielen Rückschlägen

⁴⁴ z. B. das Forschungsprojekt: Untersuchung hemmender und fördernder Rahmenbedingungen bei der Umsetzung innovativer Mobilitätsmaßnahmen in die Verkehrspraxis (BECKMANN 2004)

Projektorientierte, fachübergreifende Organisationsstrukturen schaffen!

- Flexible, projektorientierte Organisationsstrukturen innerhalb der Verwaltung fördern die Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte.
- Eine nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung ist eine Querschnittsaufgabe. Dies erfordert eine Vernetzung der Ämter mindestens über Arbeitsgruppen. Eine konzeptionelle Verkehrsplanung sollte dabei eher dem Planungsamt zugeordnet sein, da die „Bedenkenträger“ häufig aus den „konservativeren“ Ordnungs- und Tiefbauämtern kommen.
- Eine Institutionalisierung einzelner Aufgaben (wie z. B. der Belange des Radverkehrs in der AG Rad und die Stabsstelle des Radverkehrsbeauftragten) verleihen den jeweiligen Belangen eine besondere Bedeutung. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass eine Institutionalisierung nicht für alle Bereiche der Verkehrsplanung sinnvoll ist. Zudem ist zu beachten, dass dies auch im Widerspruch zum erforderlichen übergreifenden Denken stehen kann. Eine Institutionalisierung bietet sich insbesondere für bisher vernachlässigte und neue Aufgaben an. Die Einrichtung solch neuer Arbeitsstrukturen funktioniert jedoch nur, wenn Planungsabläufe an diese Strukturen angepasst werden. Ohne Unterstützung von oben wird die Einrichtung solcher neuen Strukturen keinen Erfolg haben.
- Für viele Aufgaben ist die projektspezifische Institutionalisierung einer interkommunalen Kooperation wichtig.
- Kooperation bzw. Zusammenarbeit braucht einen Rahmen. Es muss klar sein, um was es in der Zusammenarbeit geht, wer daran beteiligt ist, welche Pflichten zu erfüllen sind.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ veränderte, projektorientierte Arbeitsformen und Verwaltungsstrukturen ▪ festgelegte Zuordnung von Querschnittsaufgaben wie die der nachhaltigen Verkehrspolitik ▪ flache Hierarchien und interdisziplinäre Zusammenarbeit ▪ Institutionalisierung von abgrenzbaren Aufgaben ▪ Kooperationen zwischen verschiedenen projektrelevanten Akteuren ▪ professionelles Projektmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ starre Verwaltungsbürokratie und -hierarchie ▪ rein sektorales Denken in Disziplinen ▪ verschiedene Zuständigkeiten in verschiedenen Ämtern/Dezernaten ▪ Rechtsinstrumentarium bzw. Verfahrensnotwendigkeiten ▪ fehlende Einbindung neuer Strukturen in alten Planungsabläufen ▪ Kooperationen mit fehlender Verbindlichkeit

Für kooperative (strategische) Verkehrsprojekte sind Partizipation und Kommunikation unentbehrlich!

- Eine frühzeitige Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern und Interessensverbänden kann Umsetzungshindernisse und Widerstände verhindern bzw. überwinden.

- Notwendigkeit, Sinn und Zweck der Partizipation sind in hohem Maße von der Art der Planungsprojekte abhängig. Bei eher politisch-strategischen und kooperativen Planungsaufgaben (Verkehrsentwicklungsplanung, Radverkehrsförderung, autoarme Innenstadt) ist eine frühzeitige Partizipation notwendig und sinnvoll. In Projekten, die im Tagesgeschäft auf der Arbeitsebene ablaufen (Einführung einer EuroSchnellbuslinie, Mobilitätszentrale *mobile*) ist eine Partizipation nicht unbedingt erforderlich und im Einzelfall abzuklären. Eine Beschränkung auf ein sinnvolles Maß an Beteiligten ("innerer Zirkel") kann ebenfalls zum Erfolg eines Projektes beitragen.
- Für jedes Projekt sind der Kommunikationsprozess sowie die eingesetzten Mittel zur Information, Kommunikation und zur Öffentlichkeitsarbeit adäquat entsprechend der Aufgabe zu planen.
- Medien können sich fördernd oder hemmend auf nachhaltige Verkehrspolitik auswirken. Die Integration der Presse bei Projekten wird z. T. positiv, z. T. auch negativ eingeschätzt. Eine professionelle, projektbegleitende Informationspolitik sollte vorbereitet werden.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ frühzeitige und offene Information und Kommunikation der relevanten Akteure ▪ adäquate Mittel zur Öffentlichkeitsarbeit einsetzen ▪ persönliches Engagement der Beteiligten ▪ Umsetzung erster Maßnahmen schon während der Planung ▪ Kompetenz und Erfahrung mit Partizipationsprojekten ▪ professionelle, kontinuierliche Informationspolitik und Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angst vor Widerständen sowie konträren Positionen ▪ lange Planungszeiten verbunden mit vielen Rückschlägen ▪ späte Partizipation wichtiger Gruppen ▪ kein Finanzierungsetat für die Öffentlichkeitsarbeit

Planungsmarketing für eine nachhaltige Verkehrspolitik

- Nachhaltige Verkehrsprojekte sind nur dann durchsetzbar, wenn es gelingt beide „Pole“ der Verkehrspolitik (Wachstumsgruppe/ Ökogruppe) einzubeziehen.
- Eine auf Konsens oder zumindest auf Kompromiss ausgerichtete Politik ist eine gute Grundlage für die Umsetzung politisch hoch brisanter Verkehrsthemen (wie z. B. eine autoarme Innenstadt).
- Restriktive Maßnahmen gegenüber dem MIV sind durchaus umsetzbar, wenn es gelingt, die damit zusammenhängenden Qualitäten sowie die möglichen Alternativen zu verdeutlichen.
- Die Qualitäten und der Mehrwert einer nachhaltigen Verkehrspolitik – auch und insbesondere außerhalb des Verkehrsbereichs – müssen besser vermittelt werden, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen.

- Die Akzeptanz und die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik steigen, wenn aktuelle Probleme und wichtige Begründungszusammenhänge aufgegriffen werden. (Zum Beispiel können viele Kommunen angesichts knapper Kassen die langfristige Finanzierung der Infrastruktur nicht sichern. Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik bieten häufig Einsparpotenziale, die es zu verdeutlichen gilt.)
- Besondere Bedeutung erhält das Planungsmarketing auch, weil sich im Verkehrsbereich häufig Ort und Zeitpunkt der Verursachung sowie die Verursacher selbst und Ort und Zeitpunkt der Belastungen sowie die Belastungen selbst unterscheiden (Bezugs- und Wirkungsraum fallen auseinander).

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsvorteile für die Zielgruppen von Anfang mitdenken ▪ Qualitäten an konkreten Beispielen in Nachbar-/Vorbildstädten verdeutlichen ▪ eine gemeinsame Sprache sprechen ▪ den Mehrwert der Projekte verdeutlichen ▪ Imagegewinn für die Beteiligten ▪ Qualitäten statt Restriktionen in den Vordergrund rücken ▪ an aktuelle Probleme und Begründungszusammenhänge anknüpfen ▪ externen Planungssachverstand sowie Moderation nutzen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konträre Positionen zwischen verschiedenen Akteursgruppen, die eine sachgerechte Argumentation verhindern ▪ mangelnde Vorstellungskraft der Beteiligten ▪ Maßnahmen häufig mit Restriktionen verbunden ▪ Bezugs- und Wirkungsraum fallen stark auseinander

Die richtigen Schritte zum richtigen Zeitpunkt unternehmen!

- Nachhaltige Verkehrspolitik benötigt Konsequenz bei den Grundsatzbeschlüssen und Zielvorgaben, aber auch Flexibilität in der Umsetzung. Eine schrittweise Umsetzung erlaubt Kurskorrekturen, benötigt aber eine laufende Erfolgskontrolle.
- Auseinandersetzungen um die Teilinhalte und Ausführung müssen so gehandhabt werden, dass das Gesamtprojekt nicht gefährdet wird.
- Projekte, die sich an imageträchtige Großereignisse mit hohem politischen Stellenwert „dranhängen“, haben gute Chancen, schnell, qualitativ hochwertig und erfolgreich umgesetzt zu werden.
- Verkehrs- und Erschließungsfragen sind schon sehr frühzeitig in der Planungsphase zu berücksichtigen. Ein nachträglicher Versuch, diese zu verbessern (z. B. durch eine ÖV-Linie), ist sehr schwierig und teuer umzusetzen.
- Bei vielen Projekten ist ein schrittweises Vorgehen sinnvoll, um die tatsächliche Nachfrage zu testen und Fehlinvestitionen zu vermeiden.

- Ein schrittweises Vorgehen kann helfen, durch regelmäßige kleinere Maßnahmen und Aktionen Präsenz in der Öffentlichkeit zu zeigen und nach Innen Erfolge zu vermitteln.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgreifen des aktuellen Zeitgeistes ▪ flexible Ausgestaltung bei festen Rahmenvorgaben der Ziele ▪ frühzeitige Festlegung wesentlicher Kernpunkte in rechtsverbindlichen Plänen (z. B. Landschaftsplan) ▪ die verkehrliche Relevanz (z. B. von Bauvorhaben) frühzeitig berücksichtigen ▪ organisatorische Maßnahmen oder schrittweise Umsetzung sinnvoll, um Nachfrage zu testen ▪ flexible Anpassungsmöglichkeiten von vornherein mitdenken ▪ Dranhängen und Andocken an andere motivierende Projekte ▪ Auszeichnung des Projektes durch Wettbewerbe o. ä. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investoren und andere Akteure zu spät integriert ▪ zeitliche Verzögerungen und langwierige Vertragsverhandlungen bzw. politische Beschlüsse ▪ das Denken in fertigen Endprodukten, die wenig Flexibilität zulassen ▪ Veränderungen der Rahmenbedingungen, worauf das Projekt nicht mehr reagieren kann

Die Region als Handlungsfeld entwickeln!

- Der Handlungsspielraum und die Einflussmöglichkeiten der Kommunen zur Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden aufgrund der Bedeutung regionaler Verflechtungen und aufgrund fehlender Eigenmittel eng begrenzt. Trotzdem zeigen viele Projekte, dass oft ein Handlungsspielraum vorhanden ist, der bei ausreichender Kompetenz auch genutzt werden kann.
- Die Stadtregion stellt zwar für die Steuerung und Entwicklung des Verkehrs aufgrund der zunehmenden regionalen Verflechtungen und Abhängigkeiten für viele Ansätze die angemessene Handlungsebene dar. Es gibt jedoch in den meisten Regionen auf dieser Ebene keinen institutionellen Rahmen für eine regionale Verkehrspolitik.
- Die Ausgangslage ist in den Stadtregionen mit unterschiedlichen Kooperations-traditionen und Kooperationsformen sehr unterschiedlich. Die traditionelle kommunale Verkehrsplanung benötigt einen regionalen Rahmen, der je nach Region sehr vielfältig aussehen kann (zunächst Informationsaustausch, freiwillige Kooperation, Zusammenarbeit in ersten Projekten, Zielqualitäten vereinbaren, feste Institutionalisierung).
- Die Bemühungen um eine interkommunale Bauleitplanung, um einen regionalen Flächennutzungsplan sowie eine regionale Wirtschaftsförderung sollten durch regionale Gesamtverkehrskonzepte und ein regionales Verkehrsmanagement ergänzt werden. Dabei sollte die Zusammenarbeit in den Regionen mit wenig umstrittenen Themen anfangen, damit eine regionale Kooperationskultur langsam entstehen kann.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ bestehende Kooperationskulturen und positive Erfahrungen bei der Umsetzung von Kooperationsprojekten ▪ erfolgreiche Projekte aus anderen Kommunen als Vorbild ▪ Institutionalisierung der interkommunalen Kooperation 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Bindungswirkungen der regionalen Kooperation ▪ Fehlen von übertragbaren Erfahrungen ▪ hoher Aufwand durch die Kooperation

Finanzierungsquellen für eine nachhaltige Verkehrspolitik erschließen!

- Veränderte fiskalische Instrumente können sich fördernd oder hemmend auf die Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte auswirken.
- Eine Förderung von Pilotprojekten und Modellvorhaben wirkt sich fördernd auf die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik aus. Ähnlich wie im Bereich der Wirtschafts- und Existenzförderung benötigt auch der Verkehrsplanungsbereich die Förderung innovativer organisatorischer Projekte („vom Business-Angel zum Sustainability-Angel“ bzw. Wagniskapital für nachhaltige Verkehrsinnovationsprojekte).
- Ein fester Finanzierungsrahmen in den kommunalen Haushalten schafft die nötige Planungssicherheit (z. B. jährlicher Anteil des Budgets für die Radverkehrsförderung).
- Eine Transparenz der Verkehrsausgaben und der langfristigen Betriebs- und Unterhaltungskosten bereits in der Planungsphase fördert eine nachhaltige Verkehrspolitik.
- Eine nachhaltige Verkehrspolitik benötigt ein Mehr an Organisation und ein Weniger im Bauen. Die Förderung durch Bund und Länder ist deshalb verstärkt auf die Organisation und den Betrieb auszurichten.
- Regional budgetierte Mittel von Bund und Ländern, die entsprechend vorgegebener/vereinbarter Nachhaltigkeitskriterien von den Regionen in Eigenregie investiert werden können (vgl. Regionale Kooperation Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler), bilden eine gute Grundlage für eine regionale Kooperation.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ein fester Finanzierungsrahmen als Planungssicherheit ▪ Anreizförderung für neue Wagnisse ▪ Anstoßwirkung durch Finanzspritze für Pilotprojekte ▪ Einordnung des Projektes in Programme, um übergeordnete Finanzquellen zu gewinnen ▪ eine Verknüpfung von profitablen Angeboten (z. B. Schifffahrts- oder Gastronomierechten) mit nicht-profitablen Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Radverleih) ist sinnvoll einsetzbar. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierung von Jahr zu Jahr von verschiedenen „Töpfen“ abhängig ▪ Projekt kann sich langfristig nicht selber tragen

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ finanzielle Anreize in Form von Förderprogrammen oder regional budgetierten Mitteln (eigene Spielräume) ▪ Kostentransparenz 	

Erfolge kontrollieren und Misserfolge erkennen!

- Die Ungewissheit über die Wirkungsweise und den Wirkungsgrad nachhaltiger Verkehrsprojekte wirkt sich hemmend auf die Umsetzung aus.
- In der Verkehrsplanung erfolgt zwar in der Regel ex-ante eine Wirkungsabschätzung geplanter Maßnahmen; eine systematische ex-post-Erfolgskontrolle, die z. B. positive Auswirkungen intern und extern verdeutlichen könnte, aber auch Misserfolge erkennbar macht, erfolgt im Normalfall nicht.
- Gerade eine nachhaltige Verkehrspolitik benötigt eine effiziente Erfolgskontrolle, die sowohl Elemente einer Prozessevaluation als auch Elemente einer summativen Evaluation enthält. Der Aufbau eines Monitorings ist ein erster wichtiger Schritt.
- Eine Evaluationskultur sollte vom Bund durch eine Anreizpolitik angestoßen und mittelfristig als planerische Aufgabe institutionalisiert werden.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Evaluation des Prozesses sowie der Wirkungen und Möglichkeiten zum Nachsteuern ▪ frühzeitig überprüfbare Erfolgskriterien festlegen ▪ Lernen von anderen Projekten durch Benchmarking 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Evaluationskultur ▪ keine Anreize für eine Erfolgskontrolle ▪ Angst vor personellen oder finanziellen Konsequenzen bei Misserfolgen ▪ Fehlen der Mittel für Evaluationen

Schlussfolgerungen zur Vermittlung und Anregung einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Die Debatte zur Nachhaltigkeit erlahmt derzeit trotz anders lautender Beteuerungen. Ursachen sind u. a. eine Verwässerung des Begriffs der Nachhaltigkeit und eine Frustration wegen der ausbleibenden Umsetzungserfolge. Allerdings wird eine „Laissez-faire“-Politik in späteren Jahren aufgrund wachsender ökonomischer, ökologischer und sozialer Probleme ein noch stärkeres Umsteuern erforderlich machen. Bereits heute kann nur noch eine Dämpfung der erkennbaren Problemlagen erzielt werden. Zu einer neuen Aufbruchstimmung kann in der Bundespolitik eine veränderte Programm- und Förderungspolitik beitragen.

Die Kommunen oder Regionen sollten durch eine veränderte Programm- und Finanzpolitik stärker dazu animiert werden, strategisch die Weichen für die zukünftig nachhaltige Verkehrspolitik zu stellen (z. B. durch eine stärkere Betonung der langfristigen Folgekosten der Infrastruktur). Zudem können in Pilotprojekten die eigenen Einflussmöglichkeiten der Kommunen und Regionen auf den Verkehr erprobt werden. Insgesamt ist auf allen Ebenen ein stärkeres Umsteuern von einer „harten“ Infrastruktur- bzw. Angebotsplanung zu einer flexiblen Nachfragesteuerung erforderlich.

6 Empfehlungen an den Auftraggeber

Für die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik auf lokaler Ebene sind in erster Linie die Kommunen verantwortlich. Die untersuchten Fallbeispiele haben jedoch gezeigt, dass Bund und Länder die Kommunen hierbei unterstützen können. Dabei sind vier Handlungsfelder von Bund und Ländern von besonderer Bedeutung:

Förderprogramme am Kriterium der Nachhaltigkeit ausrichten

Förderprogramme von Bund und Ländern – innerhalb und außerhalb des Verkehrssektors – haben Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in den Kommunen. Hier besteht die konkrete Möglichkeit, den Kommunen Anreize für eine nachhaltigere Verkehrspolitik und für eine bessere Organisation der Planungs- und Umsetzungsprozesse zu bieten. Insbesondere ist eine ineffiziente Parallelförderung (MIV und Umweltverbund) zu vermeiden.

Grundsätzlich muss sich eine nachhaltige Verkehrspolitik verstärkt mit dem Bestand auseinandersetzen. Dazu ist der Schwerpunkt der Förderung vom Infrastruktur-Neubau (z. B. im GVFG) zum Bestandserhalt und -management und hin zu organisatorischen Maßnahmen zu verschieben (vgl. UNIVERSITÄT DORTMUND/PLANERSOCIETÄT 2004). Auch andere Förderprogramme mit Auswirkungen auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung – z. B. die Wohnungsbauförderung – sind zu betrachten (ebd.).

Eine Vergabe von Fördermitteln sollte an eine Erfolgskontrolle und ein Monitoring der Programmaktivitäten gekoppelt werden, um die Effizienz der Verkehrspolitik zu erhöhen. Für Monitoring- und Evaluationsaktivitäten sind ausreichende Mittel im Budget bereit zu stellen. Zudem hat sich gezeigt, dass die Qualität der Projektkoordination und -organisation wesentlich zum Erfolg von Projekten beiträgt. Dies sollte in Zukunft verstärkt bei (geförderten) Projekten eingefordert werden.

Die Finanzierung der nicht motorisierten Verkehrsmittel kann durch eine Zweckbindung eines Teils der Fördermittel auf eine sichere Basis gestellt werden.

Regionale Zusammenarbeit stärken

Angesichts der vielfältigen Verflechtungen und wachsender Pendeldistanzen in den Stadtregionen gewinnt eine regionale Zusammenarbeit der Kommunen auch in der Verkehrsplanung eine besondere Bedeutung. Bund und Länder können dies fördern, indem sie regionale Vereinbarungen, z. B. interkommunale Verkehrsentwicklungspläne oder regionale Einzelhandelskonzepte zur Voraussetzung bestimmter Förderungen machen. Eine regionale Budgetierung von Fördermitteln nach dem Muster der Wohnungsbauförderung Bonn/Rhein-Sieg ist auch im Verkehrssektor denkbar. Dies könnte den kommunalen Handlungsspielraum ausbauen und gleichzeitig die regionale Kooperation voranbringen.

Nachhaltige und innovative Planungskultur unterstützen

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung benötigt Verfahren und Prozesse, die den Nachhaltigkeitsdimensionen bei Planungen mehr Geltung verschaffen. Sie benötigt Innovationen, um neue Lösungen zur Bewältigung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Herausforderungen der Verkehrsentwicklung zu finden.

Dafür bedarf es einer Planungskultur, die mehr Experimente, Provisorien und Modellversuche zulässt. Das „Scheitern“ von Projekten ist auch eine Chance zum Lernen, sofern durch eine Analyse des Misserfolgs diese Möglichkeit genutzt wird. Modellprojekte, in denen neue, nachhaltige Lösungen getestet werden, sollten wieder

verstärkt in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik von Bund und Ländern rücken. Erfolgskontrollen sollten verstärkt in Planungsverfahren institutionalisiert werden.

Die Einbindung des ehrenamtlichen Engagements im Verkehrssektor ist von Seiten des Bundes so weit wie möglich zu unterstützen, indem eine intensive Einbindung und Beteiligung (wie z. B. beim LEADER-Programm der EU zur Regionalentwicklung) von Akteuren aus Gesellschaft und Wirtschaft bei Programmen eingefordert wird.

Forschungsergebnisse besser zugänglich machen

Vielfach ist in den Kommunen das Wissen um nachhaltige Verkehrspolitik nur ansatzweise ausgeprägt. Dabei sind Kenntnisse der Zusammenhänge zwischen Verkehr und anderen Politikfeldern wie Energiepolitik oder Stadtentwicklung wesentlich für die Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Gute Beispiele in anderen Kommunen sind häufig die besten Argumente für die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Auch die Forschungsaktivitäten sind hierfür besser zu vernetzen. Der Austausch im FOPS-Forschungsverbund war bereits sehr hilfreich.

Die Ergebnisse der umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsforschung sind besser der (Fach-)Öffentlichkeit zugänglich zu machen, um den Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis zu verbessern und das Wissensdefizit der Praxis zu verringern.

Hierzu könnte eine zentrale WebSite mit umfassenden Informationen zu laufenden und abgeschlossenen Modellvorhaben, Forschungsprojekten, Best-Practice-Sammlungen etc. beitragen, für deren Pflege ausreichende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Literatur

Literatur allgemein

ADAM, B. (1998): Regionale Nachhaltigkeit durch interkommunale Kooperation? In: Raumordnung und Raumforschung, Nr. 5/6, S. 443-448.

ADAM, B. (2001): Nachhaltigkeit, regionale Kooperationen und die Rolle alternativer Konfliktlösungsverfahren. Unveröffentlichtes Manuskript. Bonn.

AGENDA-TANSFER (HRSG.) (2003): Gemeinsam empfohlene Indikatoren zur kommunalen Nachhaltigkeit. Bonn.

ARL – AKADEMIE FÜR RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG (HRSG.) (1998): Interkommunale und regionale Kooperation. Variablen ihrer Funktionsfähigkeit. Hannover.

ARL – AKADEMIE FÜR RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG (HRSG.) (2000): Nachhaltigkeitsprinzip in der Regionalplanung – Handreichung zur Operationalisierung. Forschungs- und Sitzungsberichte / ARL, Band 212, Hannover.

BARTH, S. (2000): Nahverkehr in kommunaler Verantwortung – Der öffentliche Personennahverkehr nach der Regionalisierung. Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 90, Bielefeld.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (1998): Bausteine einer nachhaltigen Raumentwicklung. Heft 88, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (1999): Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung (INKAR). Ausgabe 1998, Band 1, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (1999): Indikatoren für eine nachhaltige Raumentwicklung. In: Nachhaltige Raum- und Siedlungsentwicklung – die regionale Perspektive. Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (1999): Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege – Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Werkstatt: Praxis 7/1999, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (2000): Gute Beispiele einer nachhaltigen regionalen Raum- und Siedlungsentwicklung. Handbuch, Werkstatt Praxis Nr. 1/2000, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (2002a): Nachhaltige Raumentwicklung im Spiegel von Indikatoren. Berichte, Band 13, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (2002b): Neue Kooperationsformen in der Stadtentwicklung. Werkstatt Praxis Nr. 2/2002, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (2002c): Nachhaltigkeit braucht Finanzierung – Berichte aus den Regionen. Werkstatt Praxis Nr. 3/2002, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (2003a): Zukunft findet Stadt. Werkstatt Praxis 6/2003, Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (2003b): Indikatoren gestützte Erfolgskontrolle in der Stadtentwicklung – praktische Erfahrungen in Modellstädten. Bonn.

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.) (2004): Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung (INKAR). Ausgabe 2003, Band 17, Bonn.

- BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG, PROJEKTGRUPPE „REGIONEN DER ZUKUNFT“ (HRSG.) (2001): Bilanz des Wettbewerbs. Bonn. Verfügbar unter www.zukunftsregionen.de.
- BECKMANN, K. (2001): Integrierte Verkehrskonzepte. In: MELHORN (HRSG.): Der Ingenieurbau. Band Verkehr: Straße, Schiene, Luft, Kassel, S. 269 – 288.
- BFE – BUNDESAMT FÜR ENERGIE (HRSG.) (2003): Grobbeurteilung innovativer Mobilitätsprojekte. Bern.
- BMBF – BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND FORSCHUNG (HRSG.) (2003): Finanzierung einer Mobilitätszentrale – Möglichkeiten und Nutzen von Kooperationen; Förderschwerpunkt „Personennahverkehr für die Region“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, Arbeitskreis Mobilitätszentralen. Berlin.
- BMU – BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (HRSG.) (1997): Umweltpolitik – Agenda 21. Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro. Berlin.
- BMVBW – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (HRSG.) (2002A): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Fahr Rad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin.
- BMVBW – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (HRSG.) (2000A): Verkehrsbericht 2000. Berlin.
- BMVBW – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (HRSG.) (2002B): Bericht: Integrierte Verkehrspolitik“. Köln/Aachen.
- BRATZEL, S. (1997): Erfolgsbedingungen umweltorientierten Handelns. In: Verkehrszeichen Nr. 4/97, S. 12-17.
- BRATZEL, S. (1999): Erfolgsbedingungen umweltorientierter Verkehrspolitik in Städten. Stadtforschung aktuell, Band 78, Basel, Boston, Berlin.
- BRUCKMANN, D. ET AL. (2001): Untersuchung der Auswirkungen ausgewählter politischer Entscheidungen auf Verkehr und Umwelt. ifmo-Studien, Berlin.
- BÜCKMANN, W. ET AL. (2003): Nachhaltigkeit und das Recht. In: Aus Politik und Zeitgeschichte Nr. 27/2003, verfügbar unter: <http://www.bpb.de/publikationen/>.
- BUNDESREGIERUNG (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin.
- CREUTZER, M.; GATHER, M.; HABENICHT, J.: Evaluation der Lokalen Agenda 21 anhand von Prozessindikatoren – Ein Ansatz aus Thüringen. In: UVP - Report, Nr. 5, 2000, Hamm.
- DIFU – DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (HRSG.) (1996): Umfrage – Verkehrsreduzierende städtebauliche Vorhaben. Berlin.
- DUH – DEUTSCHE UMWELTHILFE (HRSG.) (2001): „Zukunftsfähige Kommune“. 2001/02. Ausschreibungsunterlagen für den Wettbewerb. Radolfzell.
- DVWG – DEUTSCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT (HRSG.) (2001): Dynamische und statische Elemente des Verkehrsverhaltens – Das Deutsche Mobilitätspanel. Reihe B234, Bergisch Gladbach.
- EG – EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT (HRSG.) (2000): Europäische Indikatoren für eine nachhaltige lokale Entwicklung. Technischer Bericht. Luxemburg.
- ERNST BASLER + PARTNER AG (1998): Nachhaltigkeit: Kriterien im Verkehr. In: Programmleitung NVP 41 (HRSG.): Berichte des NVP 41 „Verkehr und Umwelt“, Bericht C5, Bern.

- GATHER, M. (2000): Lokale Agenda 21 in Thüringen – Evaluationsmöglichkeiten anhand von Prozessindikatoren (Abschlussbericht). Erfurt.
- FACHHOCHSCHULE ERFURT (2001): Prozessindikatoren für die Lokale Agenda 21, Erfurt.
- FEST – FORSCHUNGSSTÄTTE DER EVANGELISCHEN STUDIENGEMEINSCHAFT E.V. (HRSG.) (2000): Leitfaden – Indikatoren im Rahmen einer Lokalen Agenda 21. Heidelberg.
- FGSV – FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN „ARBEITSAUSSCHUSS GRUNDSATZFRAGEN DER VERKEHRSPLANUNG“ (2003): Nachhaltige Verkehrsentwicklung. FGSV-Arbeitspapier Nr. 59, Köln.
- FLÄMIG, H. ET AL. (2001): Politikstrategien im Handlungsfeld Mobilität. Politikanalyse von lokalen, regionalen und betrieblichen Fallbeispielen und Beurteilung der Praxis im Handlungsfeld Mobilität. Schriftenreihe des IÖW 156/01, Berlin.
- FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG (HRSG.) (2000): Nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld ökonomischer, ökologischer und sozialer Anforderungen. Reihe „Wirtschaftspolitische Diskurse 133“ Nr. 133, Bonn.
- FUE – FORUM UMWELT UND ENTWICKLUNG (HRSG.) (2002): Deutsche Städte auf dem Weg zur Nachhaltigkeit. Erkenntnisse und Thesen für den Erfolg von Agenda 21-Prozessen. Bremen/München.
- FUHRICH, M. (2002): Sachstandbericht zum Forschungsfeld „Städte der Zukunft“. Verfügbar unter www.staedte-der-zukunft.de/dokumente/.
- FÜRST, D. (2001): Die „Learning region“ – strategisches Konzept oder Artefakt? In: Eckey, H.-F. et al. (HRSG.): Ordnungspolitik. Stuttgart.
- FÜRST, D. ET AL. (1998): Interkommunale und regionale Kooperation. Variablen ihrer Funktionsfähigkeit. ARL- Materialien Nr. 244, Hannover.
- GEHRLEIN, U.; KRUG, K. (2001): Stand und Erfahrungen bei der Erarbeitung und Verwendung von Nachhaltigkeitsindikatoren in Städten, Gemeinden und Landkreisen. ZIT-Publik 17/2001, Darmstadt.
- GERTZ, C. (1998): Umsetzungsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung. Schriftenreihe A des Instituts für Straßen- und Schienenverkehr D83. Dissertation, Berlin.
- HAHN, J. (2003): Einsatz von Indikatoren und Orientierungswerten im kommunalen Alltag der Modellstadt Heidelberg. Verfügbar unter www.staedte-der-zukunft.de/. Zugriff am 17.12.2003.
- HAUFF, T. (o. J.): Erfahrungen mit dem Einsatz von Erfolgsindikatoren im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Städte der Zukunft“ – Modellvorhaben Münster. Verfügbar unter www.staedte-der-zukunft.de/. Zugriff am 17.12.2003.
- HBS/DGB – HANS-BÖCKLER-STIFTUNG, DEUTSCHER GEWERKSCHAFTSBUND (HRSG.) (2001A): Strategien für die Mobilität der Zukunft. Handlungskonzepte für lokale, regionale und betriebliche Akteure. Teil 1 Textband, Düsseldorf.
- HBS/DGB – HANS-BÖCKLER-STIFTUNG, DEUTSCHER GEWERKSCHAFTSBUND (HRSG.) (2001B) Strategien für die Mobilität der Zukunft. Handlungskonzepte für lokale, regionale und betriebliche Akteure. Teil 2 Service und Information, Düsseldorf.
- HÉRTIER, A. (HRSG.) (1993): Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung. Politische Vierteljahresschrift, Sonderheft 24/1993, Opladen.
- HESSE, M. (2002): Raumstrukturen, Siedlungsentwicklung und Verkehr – Interaktionen und Integrationsmöglichkeiten. Diskussionspapier Nr. 2. Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Berlin.

- HESSE, M. (HRSG.) (1999): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen. IRS Materialien 20, Erkner.
- HOLZ-RAU, C. (2000): Struktur und Individuum – Ansätze und Chancen einer integrierten Mobilitätsplanung. In: Zukunftsfähige Mobilität in Stadt und Region. FGSV-Kolloquium am 31. Mai und 1. Juni 1999 in Bonn. Köln.
- HOLZ-RAU, C. (2001a): Bessere Organisation statt mehr Infrastruktur. In: Verkehrszeichen 1/2001.
- HOLZ-RAU, C. (2001b): Verkehr und Siedlungsstruktur – eine dynamische Gestaltungsaufgabe. Raumforschung und Raumordnung 4/2001, S. 264-275.
- IKAÖ; ERNST BASLER + PARTNER AG; WUPPERTAL INSTITUT (2000): Strategie Nachhaltiger Verkehr. In: Programmleitung NVP 41 (HRSG.): Berichte des NVP 41 „Verkehr und Umwelt“. Bericht C7, Bern.
- ILS – INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG.) (2000A): MOMENTUM - Mobility Management for the Urban Environment, Final Report. Dortmund.
- ILS – INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG.) (2001A): Qualitätsgeprüft: Standards für Mobilitätszentralen. ILS-Schriften 178, Dortmund.
- ILS – INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG.) (2002): Nachhaltige Siedlungsentwicklung – raumverträglich und kooperativ – ausgewählte Aktionsbereiche, Gestaltungsmöglichkeiten, Praxisbeispiele. ILS-Schriften 184, Dortmund.
- ILS – INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG.) (2002): Standards für Mobilitätszentralen, im Rahmen des Projektes Standards für den Öffentlichen Verkehr – Instrument zur Steigerung der Effizienz und Sicherung der Qualität, Dortmund.
- ILS – INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG.) (2001B): Nachhaltigkeitsindikatoren – Wegweiser für die räumliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen. ILS-Schriften 175, Dortmund.
- INSTITUT FÜR MANAGEMENT IN DER UMWELTPLANUNG DER TU BERLIN (1999): Endbericht zur Weiterentwicklung und Präzisierung des Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung in der Regionalplanung und regionalen Entwicklungskonzepten, Berlin.
- INSTITUT FÜR ÖKOLOGISCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG. INSTITUT FÜR MARKT – UMWELT – GESELLSCHAFT (HRSG.) (2000): Schritte zur Nachhaltigkeitsberichterstattung. Diskussionspapier des IÖW 50/00, Berlin/Hannover.
- KLEMME, M. (2002): Interkommunale Kooperation und nachhaltige Entwicklung. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band 110, Dortmund.
- KONRAD, W.; NILL, J. (2001): Innovation für Nachhaltigkeit. Ein interdisziplinärer Beitrag zur konzeptionellen Klärung aus wirtschafts- und sozialwissenschaftlicher Perspektive. Schriftenreihe des IÖW 157/01, Berlin.
- KREIBICH, V. (1999): Entwicklung von Nachhaltigkeitsindikatoren im ExWoSt-Forschungsfeld „Städte der Zukunft“. Methoden und Konzepte der Indikatorenforschung. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band 96, 1999, S. 128-159.
- KÜHN, M.; MOSS, T. (1998): Planungskultur und Nachhaltigkeit. Neue Steuerungs- und Planungsmodelle für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung. 2. unveränderte Aufl., Berlin.
- KUTTER, E. (1994): Welchen Preis hat ein langfristig tragfähiger Verkehrssektor? In: Verkehr und Technik Heft 7/8-1994 Seite 291 ff.

- LEITSCHUH-FECHT, H. (2002): Lust auf Stadt, Ideen und Konzepte für urbane Mobilität; Bern, Stuttgart, Wien.
- MAYNTZ, R.; SCHARPF, F. W. (HRSG.) (1995): Gesellschaftliche Selbstregelung und politische Steuerung. Frankfurt a. M.
- MEUSER, M; NAGEL, U. (1991) : Experteninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: GARZ, D.; KRAMER, K.: Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen, Opladen, S. 441-471.
- NILL, J. (2002): Wann benötigt Umwelt(innovations)politik politische Zeitfenster? Zur Fruchtbarkeit und Anwendbarkeit von Kingdons „policy window“ Konzept. Diskussionspapier des IÖW 54/02, Berlin.
- PETRA-KELLY-STIFTUNG (HRSG.) (2000): Weichenstellung und Signale für eine umweltverträgliche Verkehrspolitik. Zielgruppen und Umsetzungsstrategien. Tagungsdokumentation, München.
- REH, W. (2001): Strategien zur Umsetzung des 4-Säulen-Konzeptes zur Sicherung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. UBA-Forschungsvorhaben 20096132/01.
- ROGALL, H (2003): Akteure der nachhaltigen Entwicklung, München – Der ökologische Reformstau und seine Gründe. München.
- ROGGE, L. (1997): Bedingungen und Blockaden umweltorientierter Verkehrspolitik. In: Verkehrszeichen 4/97, S. 8-12.
- ROGGE, L. (1999): Erfolgsbedingungen und Handlungsblockaden umweltorientierter kommunaler Verkehrspolitik. Berlin.
- SCHARPF, F. W. (2000): Interaktionsformen. Akteurzentrierter Institutionalismus in der Politikforschung. Opladen.
- SCHNELL, R.; HILL, P.; ESSER, E. (1993): Methoden der empirischen Sozialforschung. 4. überarb. Aufl., München/Wien.
- SELLE, K. (HRSG.) (2000a): Arbeits- und Organisationsformen für eine nachhaltige Entwicklung, Band 1: Freiraum, Siedlung, Kooperationen. Forschungsergebnisse, Hinweise für die Praxis, Folgerungen. Dortmund.
- SELLE, K. (HRSG.) (2000b): Arbeits- und Organisationsformen für eine nachhaltige Entwicklung, Band 3: Freiräume entwickeln – in Stadt und Region, Beispiele aus der Praxis. Dortmund.
- SRL – VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG (1997): Der Nahverkehrsplan – Neue Chance für Stadtentwicklung und Verkehrsplanung. Berlin.
- STADTPLANUNGSAMT DESSAU (o. J.): Einsatz von Orientierungswerten und Indikatoren im kommunalen Alltag der Modellstadt Dessau. Verfügbar unter www.staedte-der-zukunft.de/. Zugriff am 17.12.2003.
- UBA – UMWELTBUNDESAMT (HRSG.) (1997): Konzeptionelle Entwicklung von Nachhaltigkeitsindikatoren für den Bereich Verkehr. UFOPLAN Forschungsvorhaben 201 03 211. Schlussbericht, Berlin.
- UBA – UMWELTBUNDESAMT (HRSG.) (2001A): Dauerhaft umweltgerechter Verkehr. Deutsche Fallstudie zum OECD Projekt Environmental Sustainable Transport (EST). Berlin.
- UBA – UMWELTBUNDESAMT (HRSG.) (2002B): Bedeutung psychologischer und sozialer Einflussfaktoren für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung – Vorstudie. Berlin.
- UBA – UMWELTBUNDESAMT (HRSG.) (2003A): Kommunale Agenda 21 – Modellvorhaben „Dauerhaft umweltverträgliche Mobilität in Stadt und Region. Werkstattbericht 03 verfügbar unter www.umweltdaten.de/.

UBA – UMWELTBUNDESAMT (HRSG.) Heiland, S. et al. (2003b): Indikatoren zur Zielkonkretisierung und Erfolgskontrolle im Rahmen der Lokalen Agenda 21. Texte 67/03. Berlin.

UBA – UMWELTBUNDESAMT (HRSG.), KOCH, H.-J. (2001A): Lokal handeln: Nachhaltige Mobilitätsentwicklung als kommunale Aufgabe, Berlin.

UBA – UMWELTBUNDESAMT (HRSG.), SURBURG, U. (2002A): Kommunale Agenda 21 – Ziele und Indikatoren einer nachhaltigen Mobilität. Berlin.

UNIVERSITÄT DORTMUND, FG Verkehrswesen und Verkehrsplanung/PLANERSOCIETÄT (2002): Zwischenbericht zum Forschungsprojekt RAVE (FE 73.314/01). Dortmund.

UNIVERSITÄT DORTMUND, FG Verkehrswesen und Verkehrsplanung/PLANERSOCIETÄT (2004): Abschlussbericht zum Forschungsprojekt RAVE (FOPS-Projekt Nr. 73.314/01). Dortmund.

VDV – VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN; BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (HRSG.) (2001): Die Mobilitätsberatung im ÖPNV – ein integraler Bestandteil des Mobilitätsmanagements. Köln.

VEP-NETZWERK – VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANERINNEN-NETZWERK E.V. (HRSG.) (2002): Dokumentation zum Seminar: „ Mobilitätszentralen als Beitrag zum umweltschonenden Verkehr – sind sie langfristig finanzierbar? Vom 13.-15. Dezember 2002 in Würzburg, Göttingen.

VON PRITTWITZ, V. (1994): Politikanalyse. Opladen.

WILKE, G. (1997): Die Bedeutung der professionellen Akteure für eine ökologisch orientierte Verkehrspolitik. Ergebnisse eines Workshops am 13./14.3.1997, Wuppertal.

WÜRDEMANN, GERD (1998): Handlungsfelder der räumlichen Planung für eine lebenswerte und verkehrssparsame Stadt und Region. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6, 1998.

WZ NRW – WISSENSCHAFTSZENTRUM NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG. 2002): Leitbilder und Ziele einer nachhaltigen Entwicklung. Schwerpunkt: Nachhaltige Mobilität. Wuppertal.

Verwendete Literatur zur Analyse der Untersuchungsbeispiele

Leipzig, Innenstadt und Cospudener See

BBR – BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2002: INKAR 2002. Datenbank des Bundesamtes für Bauwesen, Raumordnung und Städtebau. Version 4.0.27.

FASTENMEIER ET AL. 2003: Alert – Alltags- und Erlebnisfreizeit. In: Internationales Verkehrswesen 55, S. 546-550, November 2003.

IHK LEIPZIG (HRSG.) 2004: Zahlen und Fakten zum Kammerbezirk Leipzig. Industrie- und Handelskammer zu Leipzig. Zahlenspiegel 2003.pdf. Leipzig.

IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES AG 2000: Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig. Teilbericht 8.

KULTURSTIFTUNG LEIPZIG, ET AL. (HRSG.) 2000: Leipzig – den Wandel zeigen. Leipziger Blätter, Sonderheft 2000.

PLANERSOCIETÄT 1999: Freizeit und Events in der Leipziger Innenstadt. Ergebnisse einer Passantenbefragung. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig. Teilbericht 6.

PLANERSOCIETÄT/IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES AG 1999: Vergleichende Umweltbilanz – Umweltwirkungen von ausgewählten Einzelhandelsstandorten in Leipzig. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig. Dortmund, Berlin, Leipzig.

PLANERSOCIETÄT/WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH 1998: Einkaufsmobilität und ihre Rahmenbedingungen in der Region Halle/Leipzig. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig. Teilbericht 2. Dortmund, Wuppertal.

PLANUNGSVERBAND WESTSACHSEN 1998: Braunkohlenplan als Sanierungsrahmenplan, Tagebau Cospuden, verbindliche Fassung vom 20.5.1998. Regionaler Planungsverband Westsachsen, Grimma.

PLANUNGSVERBAND WESTSACHSEN 2003: Website: Die Region – Bevölkerung und Siedlung, <http://www.planungsverband-vestsachsen.de/index.html?regio-2.html>. Zugriff am 1.2.2004.

REGIERUNGSPRÄSIDIUM LEIPZIG 2000: Raumordnerische Beurteilung des Vorhabens EVENT PARK SACHSEN. Leipzig.

SCHKEUDITZ (HRSG.) 2002: Bundeswettbewerb „Stadt 2030“ – Schkeuditz, eine wachsende Stadt im suburbanen Raum. Abschlussbericht, gefördert durch das BMBF. <http://www.usbeck-online.de/2030.html>. Zugriff am 11.3.2004.

STADT LEIPZIG (HRSG.) 1992: Verkehrspolitische Leitlinien für Leipzig. Beschluss Nr. 634/92 der 40. Stadtverordnetenversammlung der Stadt Leipzig vom 16.2.1992.

STADT LEIPZIG (HRSG.) 1993: Konzeption autoarme Innenstadt. Beschluss Nr. 801/93 der 48. Stadtverordnetenversammlung der Stadt Leipzig vom 16.6.1993.

STADT LEIPZIG (HRSG.) 1996: Landschaftsnutzung – Landschaftspflege, vom Kontrast zum Konsens. Leipzig. Den Wandel zeigen. EXPO 2000 – Projektantrag. Leipzig.

STADT LEIPZIG (HRSG.) 2003: Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig. Dezernat Stadtentwicklung und Bau. Leipzig.

STADT LEIPZIG (HRSG.) 1998: Baubeschluss „Landschaftspark Nordufer Cospuden“. Beschluss Nr. 1282/98 der Ratsversammlung Leipzig. Drucksache II/1502. Leipzig.

WI – WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH ET AL. (HRSG.) 2001: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes. Zusammenfassender Endbericht.

Leipzig – Radverkehrsförderung

AG Rad – Protokolle 1989 – 2003.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, ÖKO-LÖWE (1990): Rahmenplan für eine ökologisch orientierte Verkehrsentwicklung der Stadt Leipzig.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (1991): Entwürfe zu Richtlinien und Empfehlungen für die projektorientierte Bauausführung von Radverkehrsanlagen.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (1992): Radfahrstreifen und Markierungen.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (1993): Beschilderungen für und gegen Nichtmotorisierte.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (1995): Zuerst kommen die Fußgänger und dann die Radfahrer.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (1996): Radfahrstreifen in Leipzig. Eine Bestandsaufnahme über genutzte, ungenutzte und vertane Chancen.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (1996): Markierungstests in der Industriestraße, ein gefährliches und völlig unnötiges Experiment mit RadlerInnen.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (1998): Radwege – Qualitätsprüfung in Leipzig – das Prüfergebnis der Benutzer.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, LANDESVERBAND SACHSEN (2000): Petition: Förderung des Alltagsradverkehrs in Sachsen.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (2001a): Stellungnahme zum Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs, Leipzig – die fahrradfreundliche Großstadt.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (2001b): Radverkehr – Die Chancen nutzen.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (2001c): Einbahnstraßenöffnung für Radfahrer – eine Leipziger Erfolgsstory.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (2003): Stellungnahme zum Entwurf Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB, KREISVERBAND LEIPZIG (2004): Sachstand der Einbahnstraßenöffnung.

ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB (VERSCHIEDENE JAHRGÄNGE): Beschwerdebriefe an die Stadtverwaltung und Antworten.

BMVBW – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAUEN UND WOHNEN (2004): Radverkehrsplan bringt mehr Menschen aufs Rad. Pressemitteilung Nr. 061/04 vom 12.03.04.

FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (1999): Radverkehr in Leipzig – Licht und Schatten. Leipzig.

- FREISTAAT SACHSEN (2002): Radfahren in Sachsen. Möglichkeiten, Voraussetzungen, Förderungen. Bonn.
- HERFERT, G.: Die Region Leipzig – Wohnsuburbanisierung in der ersten Hälfte der 90er Jahre. In: Wolke, M. (HRSG.): Migrationen in Stadtregionen der neuen Länder. Graue Reihe des IRS, S. 51 – 56.
- HÜCHTKER, S., WERNER, J. (2000): Leipzig strebt zu neuen Ufern. In: Selle, K. (HRSG.): Freiräume entwickeln – in Stadt und Region. Arbeits- und Organisationsformen für eine nachhaltige Entwicklung. Band 3. Dortmund.
- INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE (2001): Radfahren in Leipzig – Ergebnisse einer Haushaltsbefragung (März 2001).
- JOLIG, L. (1999): Fahrradparken. Praktikumsbericht. TU Dresden, Studiengang Verkehringenieurwesen. Dresden.
- LEIPZIGER UMWELTGRUPPEN (1988): Radverkehr in Leipzig – Zustand, Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten aus der Sicht der Radfahrer. Leipzig.
- LVZ – Leipziger Volkszeitung (laufender Jahrgang): Verschiedene Artikel zum Radverkehr von 1996 bis 2003.
- RADREPORT (laufender Jahrgang): Verschiedene Artikel zum Radverkehr in Leipzig von 1988 bis 2003.
- RAT DER STADT LEIPZIG (1993): Organisationsverfügung des Oberbürgermeisters Nr. 18/93 vom 17.05.1993. Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung.
- REGIONALER PLANUNGSVERBAND WESTSACHSEN (HRSG. 1996): Regionalplanung in Westsachsen. Delitzsch.
- SÄCHSISCHER LANDTAG (2001): Drucksache 3/4460 Große Anfrage „Alltagsradverkehr in Sachsen – Bestand, Perspektiven und Fördermöglichkeiten.
- STADT LEIPZIG (1992a): Verkehrskonzeption – Entwurf. Leipzig.
- STADT LEIPZIG (1992b): Verkehrspolitische Leitlinien. Leipzig.
- STADT LEIPZIG (1995a): Dienstberatung des Oberbürgermeisters vom 13.02.1995 – Verkehrsbauprogramm 1995 bis 2010.
- STADT LEIPZIG (1995b): Umweltbericht 1995. Leipzig.
- STADT LEIPZIG, AMT FÜR VERKEHRSPLANUNG (1995c): Ergänzende Auswertung zu ausgewählten Ergebnissen der Verkehrsbefragung SrV 1994 in Leipzig.
- STADT LEIPZIG, DEZERNAT PLANUNG UND BAU (1998): Ausbaustandards für Stadtstraßen in Leipzig. Leipzig.
- STADT LEIPZIG (1999a): Antrag III/A.
- STADT LEIPZIG (1999b): Verwaltungsstandpunkt zu Antrag Nr. III/A/34/99 vom 8.12.99 von Bündnis 90/ Die Grünen. Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung des Radverkehrs.
- STADT LEIPZIG, ÖKOLÖWE (HRSG.) (1999c): Kommunale Handlungsmöglichkeiten zum Klimaschutz. Tagung am 7.6.99 in Leipzig. Leipzig.
- STADT LEIPZIG, AMT FÜR VERKEHRSPLANUNG/UNIVERSITÄT LEIPZIG, INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE (2001): Radfahren in Leipzig. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung. Leipzig.
- STADT LEIPZIG (2000b): Beschluss der Ratsversammlung vom 15.03.2000.
- STADT LEIPZIG, TIEFBAUAMT (2000b): Kosten für Radverkehrsanlagen 1991 bis 2000.
- STADT LEIPZIG, DEZERNAT STADTENTWICKLUNG UND BAU (2003): Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig, Leipzig.

STADT LEIPZIG (2002a): Ratsversammlung Drucksache Nr.III/2323. Beschluss zum Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs vom 18.09.2002.

STADT LEIPZIG (2002b): Untersuchung zum Radverkehr in den neuen Ortsteilen von Leipzig. Leipzig.

STADT LEIPZIG (laufender Jahrgang), Straßenverkehrsbehörde, Protokolle AG Rad von 1989 bis 2003.

Regionssteckbrief Münster / Kreis Borken

BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (1998): INKAR.

BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER (2003): Statistischer Zahlenspiegel für Region Münsterland. www.bezregmuenster.nrw.de. Zugriff am 24.2.2004.

CARSHARING MÜNSTER GmbH (HRSG.) (2003): Broschüre: Info Stadtteilauto. 8/2003, Münster.

CARSHARING MÜNSTER GMBH (2004): Die Gegenwart. <http://stadtteilauto-muenster.de>. Zugriff am 25.2.2004.

DEUTSCHE BAHN (1998): Broschüren: diverse Streckenfahrpläne aus den Jahren 1998 – 2004, Münster.

DEUTSCHE BAHN REGIONAL (2004): Verkehrsgebiet. www.verkehrsbetrieb-westfalen.de. Zugriff am 24.2.2004.

DEUTSCHE BAHN REGIONAL: WB Westfalen Bus – Zahlen und Daten. www.verkehrsbetrieb-westfalen.de. Zugriff am 20.2.2004.

EUREGIO: Das EUREGIO-Gebiet, die Organisation, Aufgaben/Förderung. www.euregio.de. Zugriff am 20.2.2004.

IHK – Industrie- und Handelskammer Nordrhein Westfalen (IHK) (2004): Volkswirtschaft/ Statistik. www.ihk-nordwestfalen.de. Zugriff am 16.2.2004.

KREIS BORKEN (HRSG.) (1997): Erster Nahverkehrsplan Kreis Borken. Borken.

KREIS BORKEN (2003a): Beteiligungsbericht des Kreises Borken. www.kreis-borken.de. Zugriff am 19.8.2003.

KREIS BORKEN (HRSG.) (2003b): Broschüre: Grenzenlose Möglichkeiten entdecken. Borken.

KREIS BORKEN (HRSG.) (2003c): Statistik aktuell 1/2003 und 2/2003. Borken.

KREIS BORKEN (HRSG.) (2003d): Zahlenspiegel Kreis Borken – Region+Zahlen+Fakten. Verfügbar unter www.kreis-borken.de. Borken.

KREIS BORKEN (HRSG.) (2003e): Zweiter Nahverkehrsplan Kreis Borken, Zwischenbericht Teilbaustein 1 (Bestandsanalyse und -bewertung) und Zielsetzungen. Borken.

KREIS BORKEN (HRSG.) (o. J.): Broschüre: „mobimax“ – Auskünfte und Fahrkartenverkauf rund um Bus und Bahn – Der Service im Kreis Borken. Borken.

KREIS BORKEN, REGIONALVERKEHR MÜNSTERLAND GMBH (HRSG.): verschiedene Fahrpläne aus den Jahren 2000 – 2003. Münster.

KREIS BORKEN: „mobil im Kreis Borken“, Ausgaben der Jahre 2000 – 2002. Borken.

KREIS BORKEN: Servicezentrale „mobimax“. www.kreis-borken.de. Zugriff am 19.8.2003.

LANDESVERMESSUNGSAMT NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG.) (o. J.): Kreiskarte 1:50.000, Kreis Borken, Regierungsbezirk Münster. Bonn.

LDS NRW – LANDESAMT FÜR DATENVERARBEITUNG UND STATISTIK NRW (HRSG.) (2001): Studie zum Verkehrsverhalten 2000, Ergebnisbericht. Düsseldorf.

LDS NRW – LANDESAMT FÜR DATENVERARBEITUNG UND STATISTIK (2003): Pendlerberechnungen 2000. In: Kreis Borken (HRSG.) (2003): Statistik aktuell 2/2003. Borken.

LDS – LANDESAMT FÜR DATENVERARBEITUNG UND STATISTIK NORDRHEIN-WESTFALEN (2003): LDS NRW Landesdatenbank. www.lxi1h.lds.nrw.de. Zugriff am 16.2.2004.

MOBIMAX: Das Projekt. www.mobimax.de. Zugriff am 19.8.2003.

RVM – REGIONALVERKEHR MÜNSTERLAND (2004): Das Verkehrsgebiet. www.rvm-online.de. Zugriff am 24.2.2004.

STADT MÜNSTER, STADTPLANUNGSAMT (HRSG.) (1994): Verkehrsbericht Münster 1993; Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 6/94. Münster.

STADT MÜNSTER, STADTPLANUNGSAMT (HRSG.) (1998): Erster Nahverkehrsplan Stadt Münster; Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 3/98. Münster.

STADT MÜNSTER, STADTPLANUNGSAMT (HRSG.) (2003): Verkehrsbild Münster 2001; Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 1/2003. Münster.

STADT MÜNSTER (2003): ExWoSt – Städte der Zukunft – Modellstadt Münster. www.muenster.de. Zugriff am 16.2.2004.

STADT MÜNSTER (2004): Die Radstation im Netz. www.muenster.de. Zugriff am 24.2.2004.

STADTWERKE MÜNSTER (HRSG.) (2000): Nahverkehrs-Konzept 2000. Münster.

STADTWERKE MÜNSTER (HRSG.) (2002): Fahrpläne der Stadt Münster aus den Jahren 2002 – 2004. Münster.

STADTWERKE MÜNSTER (2004): Fakten. www.stadtwerke-muenster.de. Zugriff am 24.2.2004.

STADT MÜNSTER, STADTWERKE MÜNSTER: mobilé – Service-Zentrum für clevere Verkehrsnutzung. www.mobile-muenster.de. Zugriff am 24.2.2004.

VGM – VERKEHRSGEMEINSCHAFT MÜNSTERLAND (HRSG.) (2000): Broschüren: Liniennetzplan Kreis Borken: Clever unterwegs mit Bus und Bahn. Dorsten.

VGM – VERKEHRSGEMEINSCHAFT MÜNSTERLAND UND RUHR LIPPE: Die Verkehrsgemeinschaften. www.muensterland-tarif.de. Zugriff am 24.2.2004.

WVG – WESTFÄLISCHE VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH (2003): Aktuelle Pressemitteilungen. www.wvg-online.de. Zugriff am 22.9.2003.

ZVM – ZWECKVERBAND SPNV MÜNSTERLAND (2004): ZVM – Einfach Bahn fahr'n im Münsterland. www.zvm.info. Zugriff am 24.2.2004.

<http://www.kreis-borken.de>. Zugriff am 09.09.2003

<http://www.kreis-borken.de/e1/kreisregion.php>. Zugriff am 08.09.2003.

<http://www.rvm-online.de/>. Zugriff am 09.09.2003.

Sitzungs- und Beschlussvorlagen Münster / Borken

KREIS BORKEN, AUSSCHUSS FÜR VERKEHR UND STRAßENBAU: Sitzungsvorlagen, Sitzungsniederschriften und Sitzungsnachbereitungen aus den Jahren 1999 – 2003, abrufbar unter www.kreis-borken.de, Borken.

KREIS BORKEN, KREISAUSSCHUSS: Sitzungsvorlagen, Sitzungsniederschriften und Sitzungsnachbereitungen aus den Jahren 1999 – 2003, abrufbar unter www.kreis-borken.de, Borken.

STADT MÜNSTER, STADTPLANUNGSAMT: Öffentliche Beschlussvorlagen an den Rat aus den Jahren 1993 – 1999, Münster. KREIS BORKEN, KREISTAG: Sitzungsvorlagen,

Sitzungsniederschriften und Sitzungsnachbereitungen aus den Jahren 1999 – 2003, abrufbar unter www.kreis-borken.de, Borken.

***mobile*: Beschluss- und Berichtsvorlagen / Protokolle der Arbeitskreise / Sonstiges**

ARBEITSKREIS „MOBILE“: Sitzungsprotokolle aus den Jahren 1997 – 1999; Protokoll „8 Monate mobile“. 9.11.1998, Münster.

ARBEITSKREIS „ZUR EINRICHTUNG EINES MOBILITÄTSBERATUNGSZENTRALS BEI DER STADT MÜNSTER“: Sitzungsprotokolle aus den Jahren 1995 – 1998, Münster.

AUTOMOBIL-CLUB MÜNSTER E.V. UND UNABHÄNGIGE WÄHLERGEMEINSCHAFT FÜR MÜNSTER: Stellungnahmen zum 2. Verkehrsforum Münster. 12.12.1995, Münster.

GESPRÄCHSRUNDE „MÜNSTER.MOBIL“: PROTOKOLL: Modellstadt für neue Mobilität – Ein Konzept wächst. 26.8.1996, Münster.

STADTWERKE MÜNSTER GMBH, STADT MÜNSTER (HRSG.): Begrüßungsansprache und Eröffnungsrede zur mobile-Eröffnung. 21.6.2002, Münster.

VERKEHRSSCLUB DEUTSCHLAND, KREISVERBAND MÜNSTER E.V.: Entwurf zu den Mobil-Paket-Seiten „Automobil“. 5.3.1997, Münster.

VERKEHRSFORUM: Protokoll zum 2. Verkehrsforum Münster, Thema: Münster mobil – mobil in Münster. 12.12.1995, Münster.

mobile

CARSHARING MÜNSTER GMBH (HRSG.) (2003): Broschüre: „pool info“ – Stadtteilauto. Stand 11/2003, Münster.

CITYNETZ KOORDINIERUNGSGESELLSCHAFT DES MITFAHR-WESENS M.B.H. (HRSG.) (o.J.): Projekt einer Citynetz-Mobilitätszentrale in Münster. Köln.

HAGEMANN, G. (1998): Das Service-Zentrum mobile im Rahmen des Gesamtkonzeptes „münster.mobile“ – Akzeptanz und Wahrnehmung einer neuen Mobilitätsdienstleistung; Diplomarbeit am Fachbereich Geowissenschaften im Studiengang Diplom-Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster.

HAMANN, R. (2003): Themenfeld: Mobilitätsmarketing / Information / Mobilitätszentralen, unveröffentlichtes Manuskript, Stand 12.1.2003. o.O.

ILS – INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (HRSG.) (2000b): Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung von mobile – Wahrnehmung und Bewertung der Mobilitätszentrale Münster, Endbericht, Dortmund.

REGEN E.V. (HRSG.) (1994): Mobilitätszentrale und -management (MZ) – Entwurf eines Grundkonzeptes für ein Pilotprojekt. Wuppertal.

STADTWERKE MÜNSTER, STADT MÜNSTER (HRSG.): mehrere Broschüren zum Thema Mobilitätszentralen. 1995 – 2002, Münster.

WERBEAGENTUR AGENTA (HRSG.) (1997): Marketing-Konzept. Münster.

Presse- und Zeitschriftenartikel

KREFT-KETTERMANN, H. (1998): Münster mobil – Modellstadt für neue Mobilität. In: Bundesbaublatt – Fachzeitschrift für Wohnungswirtschaft und Bauverwaltung, Ausgabe 8/98, S. 58-60. o.O.

PRESSE-ARTIKEL entnommen aus: Die Welt, Forum Intern, Informationsdienst für Presse – Funk und Fernsehen, Kaufen+Sparen, Münster am Sonntag, Münsterischer Anzeiger,

Münstersche Zeitung, Presse- und Informationsamt Stadt Münster, Westfälische Nachrichten, Westfälischer Anzeiger, 1995 – 2002.

RATHAUS RUNDSCHAU (1998): Mobil ohne und mit Auto – „Service-Zentrum für clevere Verkehrsnutzung“ in Münster. Münster.

TAKT – Die Nahverkehrszeitung der DB AG (HRSG.) (1998): mobilé: Münster macht mächtig mobil. o. O.

Internetquellen mobilé

ILS – INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1999): Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung von mobilé. www.ils.nrw.de. Zugriff am 20.3.2003.

MZM – FÖRDERKREIS FÜR MOBILITÄTSZENTRALEN UND MOBILITÄTSMANAGEMENT: Protokoll des Arbeitstreffens „Telefonische Mobilitätsberatung/Gera“. <http://www.mzm-online.de>. Zugriff am 22.3.2004.

MZM – FÖRDERKREIS FÜR MOBILITÄTSZENTRALEN UND MOBILITÄTSMANAGEMENT: Protokoll des Arbeitstreffens vom 02.10.1999. www.mzm-online.de. Zugriff am 13.6.2003.

STADT MÜNSTER: ExWoSt – Handlungsfeld Mobilität – Akzeptanzanalyse der Mobilitätszentrale „mobilé“. www.muenster.de. Zugriff am 20.3.2003.

STADTWERKE MÜNSTER: mobilé – das Service-Zentrum für clevere Verkehrsnutzung. www.stadtwerke-muenster.de. Zugriff am 20.3.2003.

EuroSchnellBus

Blickpunkt Bus: SchnellBusse markieren neue ÖPNV-Eckpunkte, Nr. 3-4/1998.

Busmagazin: EU-Verordnungen, Grenzüberschreitender Verkehr, Nr. 4/1998 .

EUREGIO (1996): Vorlage zum operationellen Programm der EUREGIO zu INTERREG-II. Gronau.

INVESTITIONS-BANK NRW, ZENTRALBEREICH DER WESTLB (1995): Allgemeine Bedingungen für das operationelle Programm INTERREG-II. Fassung 11.1995, Düsseldorf.

PRESSE-ARTIKEL entnommen aus: Münsterland Zeitung, Westfalenredaktion, blickpunkt bus, Steinfurter Anzeiger, Kreisseite, Vredener Anzeiger, Westfälische Allgemeine Zeitung, Borkener Zeitung, Gonauer Nachrichten, Westfalenseite, De Gelderlander, Tubantia, Bocholt-Borkener Volksblatt, Wochenpost, VWG-Zeitung, Blickpunkt Laer, Westfälische Nachrichten, Steinfurter Zeitung, Inform Euregio, Achterhoek nieuws, Gelders Dagblad, Münstersche Zeitung, 1995 – 2003.

PROTOKOLLE der Arbeitskreissitzungen zum EuroSchnellBus aus den Jahren 1995 – 2002.

PROTOKOLLE der Sitzungen und Gespräche des Kreises Borken, der Stadt Bocholt, der Provinz Gelderland, Pelemo Consult, Syntus, der Regionalverkehr Münsterland GmbH Borken bzw. Gesprächsprotokolle zwischen einzelnen Teilnehmern aus den Jahren 1995 – 2003.

REGIONALVERKEHR MÜNSTERLAND GMBH: Schriftverkehr aus den Jahren 1994 – 2003.

VERTRAG über die Durchführung der grenzüberschreitenden EuroSchnellBus-Linie Münster – Schöppingen – Vreden – Winterswijk – Groenlo zwischen Syntus / Doetinchen und der Regionalverkehr Münsterland GmbH, Doetinchen / Münster 2002.

VERTRAG über die Durchführung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs zwischen der NV GVM, Arnheim und der Regionalverkehr Münsterland GmbH, Arnheim / Münster, 1998.

Pendlernetz

ABP – ARBEITSGEMEINSCHAFT BÜRGERSERVICE PENDLERNETZ (O. J.): Grundsätze der Zusammenarbeit.

ABP – ARBEITSGEMEINSCHAFT BÜRGERSERVICE PENDLERNETZ (O. J.): Sitzungsprotokolle und Briefwechsel.

MECKE, R. (O. J.): „Bürgerservice „Pendlernetz“. Mitfahrerservice für Berufs- und Alltagspendler. Ein Projekt der Arbeitsgemeinschaft der Kreise und kreisfreien Städte in den Regierungsbezirken Düsseldorf. Arbeitspapier. Münster und Köln.

PENDLERNETZ (2002): Bürgerservice „Pendlernetz“. Projektunterlagen, S. 24 (Stand: März 2002).

PENDLERNETZ (2003A): Projektskizze Bürgerservice Pendlernetz. Mitfahrerservice für Berufs- und Alltagspendler. 7/2003.

PENDLERNETZ (2003B): Informationsblatt Pendlernetz: Mitmachen-Kooperationspartner-Unternehmen gesucht! Bürgerservice Pendlernetz NRW (12/2003).

PENDLERNETZ (2004): Statistik Bürgerservice Pendlernetz, Kreis Borken.

PENDLERNETZ (O. J.): So fahren wir besser. Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit für die teilnehmenden Kreise und Städte.

KREIS BORKEN (2003A): Dokument der Stabsstelle des Kreises Borkens (12-273-11), verfasst von Herrn Ahrens (Stand: 31.01.2003).

SCHÄFER, M. (O. J.): Fahrgemeinschaften im Berufspendelverkehr – in Deutschland auch in Zukunft nur die Nische der Nische?

Protokolle und Mailwechsel zu den unterschiedlichen Informationsveranstaltungen und Arbeitskreissitzungen

<http://www.kreis-borken.de/facheinheiten/36verkehrkontakt.php>

<http://borken.pendlernetz.de/statistik>

<http://www.pendlernetz.de>

Anhänge

ANHANG 1: AUSGEWÄHLTE INDIKATOREN AUF DER KOMMUNALEN UND REGIONALEN EBENE

Dimension	BBR	FEST	DUH	Städte der Zukunft	Stadt und Region ⁴⁵
Ökologie			Lärmbelastung		Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Lärmbelastung (Mittelungspegel außen) unterhalb von 65 dB(A) tags (Gesundheitsgefährdung), unterhalb von 45 dB(A) und unterhalb von 55 dB(A) tags im öffentlichen Straßenraum (Kommunikationsbeeinträchtigung)
		Veränderung des Bestandes an Flechten (Luftqualität)	Treibhausgas-Emissionen Kommunaler Energieverbrauch	CO ₂ -Ausstoß	Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Luftbelastung von NO ₂ unterhalb von 1,9 µg/m ³ (Jahresmittelwert) sowie unterhalb von 10 µg/m ³ im ländlichen Raum (Jahresmittelwert) bzw. unterhalb von 25 µg/m ³ in Ballungsräumen (Jahresmittelwert) Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Luftbelastung von Ruß unterhalb von 0,8 µg/m ³ (Jahresmittelwert) CO ₂ -Emissionen [t/EW/Jahr] des Verkehrs
	Wohnfläche je EW Siedlungsflächenentwicklung suburbaner Raum/Kernstadt Entwicklung Verkehrsfläche	Bodenfläche nach Nutzungsarten in Prozent der Gesamtfläche	Bodenversiegelung Siedlungs- und Verkehrsfläche Siedlungsdichte Nutzung von Brachen und leerstehenden Gebäuden	Siedlungs- und Verkehrsfläche Siedlungsdichte Mobilisierung baureifer Baulandreserven innerstädtisch fertiggestellte und wiedergenutzte Wohnungen Wiedernutzung von brachliegenden Siedlungsflächen	Versiegelungsgrad infolge Verkehrsinfrastruktur in [%] der Gesamtfläche
	Zerschneidungsgrad		Naturnahe Flächen (und Flächen zur Erholung)	Anteil naturschutzfachlich unter Schutz gestellter Flächen und Anteil von Grün- und Erholungsflächen	Ermittlung des Zerschneidungsgrades durch Ökologen

⁴⁵ In dieser Tabelle sind, wenn vorhanden, D-Indikatoren aufgeführt, wenn keine vorhanden sind, S-Indikatoren.

Dimension	BBR	FEST	DUH	Städte der Zukunft	Stadt und Region ⁴⁵
Ökonomie	Gefahrene Tonnenkilometer für in eine Region transportierte Güter		Flächeneffizienz der Wirtschaft		Modal Split des Gütertransports
		Anteil der Anbieter überwiegend regionaler Nahrungsmittel auf dem Wochenmarkt	Regionale Erzeuger auf den Wochenmärkten		Punktuelle Erfassung eines definierten Warenkorbs
Soziales	Anteil der Bevölkerung, die das nächste Oberzentrum (<i>IR/IC Bahnhof</i>) im IV/ÖV in 45 (30) Minuten erreicht		Erschließung mit Bahnen und Bussen, EW im 500 m-Radius mit mindestens stündlicher Bedienung	Anteil des Siedlungsbereiches in der Nähe (300 m) von ÖPNV-Stationen	Anteil der Einwohner (hilfsweise der Siedlungsflächen) im 150-m-Haltestellenradius im Bereich von Innenstädten und Stadtteilzentren und im 300-m-Radius in allen anderen Siedlungsbereichen [%]
			Fahrradwege	Gesamtlänge des Fahrradwegenetzes	Länge [km] und Anteile am Gesamtnetz [%] der in der StVO definierten verschiedenen Radverkehrsanlagen, Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche
	Fahrleistungsdichte im MIV und GV, Modal Split im GV und im Berufsverkehr	Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner	Verkehrsmittelwahl, Modal Split Kfz-Dichte	Zunahme der Pkw-Dichte, Kfz pro 1000 EW	Anteil der Gehweglängen der einzelnen Kategorien, die eine Gehwegbreite von 6,00 m, 3,50 m bzw. 2,50 m aufweisen [%]
					Anteil des Umweltverbundes (einschließlich der MIV-Mitfahreranteile) am Modal Split, Abweichung vom Zielwert
				Anteil der Straßen mit überwiegender Wohnnutzung mit einem Verhältnis der Breite von Fußweg, Radweg und Grünflächen zu Kfz-Verkehrsflächen von mindestens 1,0 (1 : 1) [%] bezogen auf alle Straßen mit überwiegender Wohnnutzung	
				Anteil der Flächen verkehrsberuhigter Bereiche und autofreier Straßen an der Gesamtverkehrsfläche [%]	
				Länge [m] bzw. Anteil [%] der Straßen mit mindestens 15 Bäumen/100 m	

Dimension	BBR	FEST	DUH	Städte der Zukunft	Stadt und Region ⁴⁵
Soziales			Wohnungsnah Grundversorgung		Wendet die Kommune eine anerkannte Methode (z. B. ABC-Methode) bei der Ausweisung von Gewerbeflächen an? Anteil der Siedlungsfläche im 600 m-Einzugsbereich von Orten der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs [%]
			Kinder und Jugendliche als Opfer von Verkehrsunfällen	Verkehrssicherheit	Zahl der schwerverletzten Verkehrsoffer je 1000 Einwohner Zahl der getöteten Verkehrsoffer je 1000 Einwohner Anteil von Tempo-30-Zonen, Tempo-30-Straßen und verkehrsberuhigten Bereichen an der Gesamtverkehrsfläche [%] Existiert ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan? Existiert ein Lärminderungsplan? Gibt es kommunale Standards im Sinne nachhaltiger Entwicklung für Bebauungspläne? Wird Öffentlichkeitsarbeit auch dort durchgeführt, wo sie nicht vom Gesetzgeber vorgeschrieben ist, ja / nein? Gibt es eine kooperative Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Bürgern (Agenda-Initiativen), ja / nein? Haben alle Bürger Zugang zu allen kommunalen Daten, ja / nein? Wird der Erfolg/Misserfolg kommunalen Handelns überprüft, ja / nein?
	Wanderungssaldo	Zahl der Zu- und Fortzüge pro 1000 Einwohner und Wanderungssaldo	Wanderungsbilanz	Wanderungssaldo Kernstadt – Umland Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte bezogen auf die Einwohnerzahl Pendlersumme und Pendlersaldo	
	Mittlere Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsplatz				

ANHANG 2: ÜBERSICHTSTABELLE ZUR AUSWAHL DER REGIONEN

	Region Hannover	Rhein-Neckar	Leipzig und Leipziger Südraum	Münster(land)	Region Freiburg	Region Hamburg
Raum- und Siedlungsstruktur	monozentrisch, teilw. Zwischenstadtstruktur	Zwischenstadtstruktur polyzentrisch	monozentrisch	monozentrisch, z. T. eher ländliche Region	monozentrisch	monozentrisch
Ökonomische Ausgangslage	durchschnittlich	durchschnittlich	schwache Finanzkraft	durchschnittlich	durchschnittlich	hohe Finanzkraft
Organisation, Institutionalisierung, Kooperationserfahrung	Region als öffentlich-rechtliche Gebietskörperschaft	verschiedene formelle und informelle Kooperationen	freiwillige Kooperationen, wenig Institutionalisierung	keine öffentlich-rechtliche Institutionalisierung, Kooperation durch e.V.	verschiedene Zweckverbände	kein institutioneller Zusammenschluss, gemeinsame Landesplanung
Nachhaltigkeitsindikatoren (Siedlungs- und Verkehrsstruktur)	Entwicklung stärker nachhaltig als Bundesdurchschnitt, ÖPNV-Region	Entwicklung weniger nachhaltig als Bundesdurchschnitt, hohe Pkw-Dichte	Entwicklung deutlich weniger nachhaltig als Bundesdurchschnitt, aber starker ÖPNV	Entwicklung stärker nachhaltig als Bundesdurchschnitt, Radregion, überdurchschnittliche Zunahme des Siedlungsflächenverbrauchs	Entwicklung auffallend stärker nachhaltig als Bundesdurchschnitt, ÖPNV wachsend	nachhaltige Entwicklung im Bundesdurchschnitt, ÖPNV schwächer
Innovative Prozesse, Projekte	Vielzahl nachhaltiger Ansätze auch auf Regionsebene	Nachhaltige Ansätze vorhanden, aber wenig innovativ	erste Ansätze zu nachhaltiger Raumentwicklung erkennbar	verschiedene Ansätze nachhaltiger Raumentwicklung, aber auch kontraproduktiv	verschiedene Ansätze nachhaltiger Raumentwicklung in Stadt und Region	Tendenz zu Leuchtturmprojekten
Forschungskooperation, Kontakte	bestehende Kontakte	neue Kontakte	bestehende Kontakte	bestehende Kontakte	teilweise Kontakte	wenig Kontakte
Sonstiges	gut abgrenzbar	schlecht abgrenzbar, kompliziert da drei Bundesländer	junge Kooperation		Umbruch wegen Gründung Mehrzweckverband	Sondersituation, Lage zwischen Bundesländern

ANHANG 3: MORPHOLOGISCHE KÄSTEN ZU DEN PROJEKTEN

Morphologischer Kasten: Autofreier Landschaftspark Cospudener See						
Merkmal	Ausprägung					
fachliche Breite	integrierte Siedlungs- u. Verkehrskonzepte	verkehrsmittel übergreifende Konzepte		Verkehrsträgerkonzepte	verkehrsexterne Projekte	
Handlungsansatz	infrastrukturell / baulich	technisch	rechtlich / ordnungs-politisch	finanziell	planerisch	informativ / organisatorisch
Zusammensetzung der Akteure: räumlicher Bezug	regionale Projekte – Akteure aus der Region (sowohl Kommunen als auch regionale Institutionen)		interkommunale Projekte – Akteure aus mehreren Kommunen		kommunale Projekte – Akteure aus einer Kommune	
Wirkungsraum	Region	Kernstadt und kooperierende Kommunen	kooperierende Kommunen ohne Kernstadt	Kommune	Ortsteil	
Partizipation	Bürgerbeteiligung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus	Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften	Beteiligung organisierter Bürger, von Verbänden und Vereinen	keine Beteiligung		
Zielsetzungen	explizit Nachhaltigkeit im Verkehr als Ziel verfolgt	explizit umweltgerechter Verkehr als Ziel verfolgt	andere verkehrliche Ziele verfolgt	weitere Zielsetzungen außerhalb des Verkehrsbereichs verfolgt		
Wirkungen im Verkehrsbereich	Verkehrsvermeidung		Verkehrsverlagerung		verträgliche Abwicklung	
Stand des Projektes / Prozesses	abgeschlossen	größtenteils abgeschlossen		Teile abgeschlossen	in Planung / Vorbereitung	
Erfolg / Prozess	vollständige Umsetzung	mit Modifikationen Umsetzung	teilweise umgesetzt	gescheiterte Umsetzung	gescheiterte Beschlussfassung	
Initiative	von unten			von oben		

Morphologischer Kasten: Autoarme Innenstadt Leipzig						
Merkmal	Ausprägung					
fachliche Breite	integrierte Siedlungs- u. Verkehrskonzepte	verkehrsmittel übergreifende Konzepte		Verkehrsträgerkonzepte	verkehrsexterne Projekte	
Handlungsansatz	infrastrukturell / baulich	technisch	rechtlich / ordnungspolitisch	finanziell	planerisch	informativ / organisatorisch
Zusammensetzung der Akteure: räumlicher Bezug	regionale Projekte – Akteure aus der Region (sowohl Kommunen als auch regionale Institutionen)		interkommunale Projekte – Akteure aus mehreren Kommunen		kommunale Projekte – Akteure aus einer Kommune	
Wirkungsraum	Region	Kernstadt und kooperierende Kommunen	kooperierende Kommunen ohne Kernstadt	Kommune	Ortsteil	
Partizipation	Bürgerbeteiligung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus	Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften	Beteiligung organisierter Bürger, von Verbänden und Vereinen		keine Beteiligung	
Zielsetzungen	explizit Nachhaltigkeit im Verkehr als Ziel verfolgt	explizit umweltgerechter Verkehr als Ziel verfolgt	andere verkehrliche Ziele verfolgt		weitere Zielsetzungen außerhalb des Verkehrsbereichs verfolgt	
Wirkungen im Verkehrsbereich	Verkehrsvermeidung		Verkehrsverlagerung		verträgliche Abwicklung	
Stand des Projektes / Prozesses	abgeschlossen	größtenteils abgeschlossen		Teile abgeschlossen	in Planung / Vorbereitung	
Erfolg / Prozess	vollständige Umsetzung	mit Modifikationen umgesetzt	teilweise umgesetzt	gescheiterte Umsetzung	gescheiterte Beschlussfassung	
Initiative	von unten			von oben		

Morphologischer Kasten: Radverkehrsförderung in Leipzig						
Merkmal	Ausprägung					
fachliche Breite	integrierte Siedlungs- u. Verkehrskonzepte	Verkehrsmittel übergreifende Konzepte		Verkehrsträgerkonzepte	verkehrsexterne Projekte	
Handlungsansatz	infrastrukturell / baulich	technisch	rechtlich / ordnungspolitisch	finanziell	planerisch	informativ / organisatorisch
Zusammensetzung der Akteure: räumlicher Bezug	regionale Projekte – Akteure aus der Region (sowohl Kommunen als auch regionale Institutionen)		interkommunale Projekte – Akteure aus mehreren Kommunen		kommunale Projekte – Akteure aus einer Kommune	
Wirkungsraum	Region	Kernstadt und kooperierende Kommunen	kooperierende Kommunen ohne Kernstadt	Kommune	Ortsteil	
Partizipation	Bürgerbeteiligung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus	Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften	Beteiligung organisierter Bürger, von Verbänden und Vereinen	keine Beteiligung		
Zielsetzungen	explizit Nachhaltigkeit im Verkehr als Ziel verfolgt	explizit umweltgerechter Verkehr als Ziel verfolgt	andere verkehrliche Ziele verfolgt	weitere Zielsetzungen außerhalb des Verkehrsbereichs verfolgt		
Wirkungen im Verkehrsbereich	Verkehrsvermeidung		Verkehrsverlagerung		verträgliche Abwicklung	
Stand des Projektes / Prozesses	abgeschlossen	größtenteils abgeschlossen	Teile abgeschlossen		in Planung / Vorbereitung	
Erfolg / Prozess	vollständige Umsetzung	mit Modifikationen umgesetzt	teilweise umgesetzt	gescheiterte Umsetzung	gescheiterte Beschlussfassung	
Initiative	von unten			von oben		

Morphologischer Kasten: Euro Schnellbus Münster – Winterswijk							
Merkmal	Ausprägung						
fachliche Breite	integrierte Siedlungs- und Verkehrskonzepte	Verkehrsmittel übergreifende Konzepte		Verkehrsträgerkonzepte		verkehrsexterne Projekte	
Handlungsansatz	infrastrukturell / baulich	technisch	rechtlich / ordnungspolitisch	finanziell	Planerisch	informativ / organisatorisch	
Zusammensetzung der Akteure: räumlicher Bezug	regionale Projekte – Akteure aus der Region (sowohl Kommunen als auch regionale Institutionen)		interkommunale Projekte – Akteure aus mehreren Kommunen		kommunale Projekte – Akteure aus einer Kommune		
Wirkungsraum	Region	Kernstadt und kooperierende Kommunen	kooperierende Kommunen	Kommune		Ortsteil	
Partizipation	Bürgerbeteiligung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus		Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften	Beteiligung organisierter Bürger, von Verbänden und Vereinen		keine Beteiligung	
Zielsetzungen	explizit Nachhaltigkeit im Verkehr als Ziel verfolgt	explizit umweltgerechter Verkehr als Ziel verfolgt		andere verkehrliche Ziele verfolgt		weitere Zielsetzungen außerhalb des Verkehrsbereichs verfolgt	
Wirkungen im Verkehrsbereich	Verkehrsvermeidung		Verkehrsverlagerung		verträgliche Abwicklung		
Stand des Projektes / Prozesses	abgeschlossen		größtenteils abgeschlossen		Teile abgeschlossen		in Planung / Vorbereitung
Erfolg / Prozess	vollständige Umsetzung	mit Modifikationen Umsetzung		teilweise umgesetzt	gescheiterte Umsetzung		gescheiterte Beschlussfassung
Initiative	von unten			von oben			

Morphologischer Kasten: Mobilitätszentrale <i>mobile</i> in Münster						
Merkmal	Ausprägung					
fachliche Breite	integrierte Siedlungs- u. Verkehrskonzepte	Verkehrsmittel übergreifende Konzepte		Verkehrsträgerkonzepte	verkehrsexterne Projekte	
Handlungsansatz	infrastrukturell / baulich	technisch	rechtlich / ordnungspolitisch	finanziell	Planerisch	informativ / organisatorisch
Zusammensetzung der Akteure: räumlicher Bezug	regionale Projekte – Akteure aus der Region (sowohl Kommunen als auch regionale Institutionen)		interkommunale Projekte – Akteure aus mehreren Kommunen		kommunale Projekte – Akteure aus einer Kommune	
Wirkungsraum	Region	Kernstadt und kooperierende Kommunen	Kooperierende Kommunen ohne Kernstadt	Kommune	Ortsteil	
Partizipation	Bürgerbeteiligung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus	Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften	Beteiligung organisierter Bürger, von Verbänden und Vereinen		keine Beteiligung	
Zielsetzungen	explizit Nachhaltigkeit im Verkehr als Ziel verfolgt	explizit umweltgerechter Verkehr als Ziel verfolgt	andere verkehrliche Ziele verfolgt		weitere Zielsetzungen außerhalb des Verkehrsbereichs verfolgt	
Wirkungen im Verkehrsbereich	Verkehrsvermeidung		Verkehrsverlagerung		verträgliche Abwicklung	
Stand des Projektes / Prozesses	abgeschlossen	größtenteils abgeschlossen		Teile abgeschlossen		in Planung / Vorbereitung
Erfolg / Prozess	vollständige Umsetzung	mit Modifikationen Umsetzung	teilweise umgesetzt	gescheiterte Umsetzung	gescheiterte Beschlussfassung	
Initiative	von unten			von oben		

Morphologischer Kasten: Pendlernetz NRW						
Merkmal	Ausprägung					
fachliche Breite	integrierte Siedlungs- u. Verkehrskonzepte	Verkehrsmittel übergreifende Konzepte		Verkehrsträgerkonzepte		verkehrsexterne Projekte
Handlungsansatz	infrastrukturell / baulich	technisch	rechtlich / ordnungspolitisch	finanziell	Planerisch	informativ / organisatorisch
Zusammensetzung der Akteure: räumlicher Bezug	regionale Projekte – Akteure aus der Region (sowohl Kommunen als auch regionale Institutionen)		interkommunale Projekte – Akteure aus mehreren Kommunen		kommunale Projekte – Akteure aus einer Kommune	
Wirkungsraum	Region	Kernstadt und kooperierende Kommunen	kooperierende Kommunen ohne Kernstadt	Kommune		Ortsteil
Partizipation	Bürgerbeteiligung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus	Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften		Beteiligung organisierter Bürger, von Verbänden und Vereinen		keine Beteiligung
Zielsetzungen	explizit Nachhaltigkeit im Verkehr als Ziel verfolgt	explizit umweltgerechter Verkehr als Ziel verfolgt		andere verkehrliche Ziele verfolgt		weitere Zielsetzungen außerhalb des Verkehrsbereichs verfolgt
Wirkungen im Verkehrsbereich	Verkehrsvermeidung		Verkehrsverlagerung		verträgliche Abwicklung	
Stand des Projektes / Prozesses	abgeschlossen	größtenteils abgeschlossen		Teile abgeschlossen		in Planung / Vorbereitung
Erfolg / Prozess	vollständige Umsetzung	mit Modifikationen Umsetzung	teilweise umgesetzt	gescheiterte Umsetzung		gescheiterte Beschlussfassung
Initiative	von unten			von oben		

ANHANG 4: UNTERSUCHUNGSRASTER ZUR ANALYSE DER BEISPIELPROJEKTE

Projektphase: Problemwahrnehmung, Planungsanlass

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
<p>Problemwahrnehmung / Problemdruck</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was ist das Problem? Was führte zu dem Problem? (Planungsanlass) - Welche Faktoren sind dafür ausschlaggebend, dass das Thema auf die politische Agenda gekommen ist? - Wie sind die Probleme der „Vorgängerlösungen“ offensichtlich geworden? <p>Anlass, Auslöser</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gab es einen konkreten inhaltlichen Anlass? - Kann die Problemwahrnehmung in einen größeren Zusammenhang gestellt werden (z. B. LA)? - Sind bestimmte Schlüsselereignisse identifizierbar? <p>Argumentation, Problemdefinition</p> <ul style="list-style-type: none"> - In welchen Begründungszusammenhang wird das Thema gestellt (z. B. Nachhaltigkeit, Leitbilddefinition)? - Mit welchen Argumenten und Instrumenten sind die ersten Diskussionen geführt worden? <p>Zielsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Ziele werden definiert (inhaltliche Zielsetzung und Zeithorizont)? - Gibt es weitergehende Zielsetzungen, so dass die Vorteile außerhalb der eigentlichen Zielsetzung auftreten können, damit möglichst viele Akteure (ökonomisch, ökologisch, sozial) davon profitieren? <p>Lösungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Alternativen bzw. Lösungsansätze wurden diskutiert (Szenarien)? 	<p>Akteure und Akteurskonstellation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von welchen Akteuren ging der Anstoß aus? (top down oder bottom up?) - Handelt es sich um „Einzelakteure“ oder „institutionalisierte Akteure“? - Auf welche Art und Weise sorgten die initiiierenden Akteure dafür, dass der Problemdruck von weiteren Personen wahrgenommen wurde (Awareness, Multiplikatoreffekt)? - Wie sind die Beziehungen der Akteure zueinander? - Wie ist die Kooperation organisiert? - Gibt es Schlüsselpersonen und ggf. mit welchen gegensätzlichen bzw. übereinstimmenden inhaltlichen Positionen? - Welche Interessenlagen spielen eine Rolle? - Welche Akteure sind beteiligt? Welche Akteure sind nicht beteiligt? <p>Problemwahrnehmung / Problemdruck</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie und von wem wurde/wird der Problemdruck wahrgenommen? - Welche Faktoren sind dafür ausschlaggebend, dass das Thema auf die politische Agenda gekommen ist? <p>Anlass, Auslöser</p>	<p>Problemwahrnehmung / Problemdruck</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Faktoren sind dafür ausschlaggebend, dass das Thema auf die politische Agenda gekommen ist? - Welche Rahmenbedingungen (überörtlich / örtlich, fallbezogen, rechtlich und kulturell, baulich, vor dem Hintergrund der politischen Kultur) spielen eine Rolle? - Welche historische Genese hat das Problem? <p>Akteure und Akteurskonstellation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Traditionen, z. B. im Hinblick auf (politische) Verfahren gibt es in der Kommune? - Gibt es Formen der Zusammenarbeit, auf die aufgebaut werden kann? <p>Anlass, Auslöser</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sind bestimmte Schlüsselereignisse identifizierbar, die das Thema auf die Agenda brachten? (z. B. Erlass neuer Gesetze, Förderprogramme, Präsenz eines Themas in der Öffentlichkeit). <p>Handlungsressourcen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche rechtlichen, finanziellen, personellen bzw. organisatorischen Handlungsressourcen haben die verschiedenen Akteure, Akteursgruppen?

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
	<ul style="list-style-type: none">- Sind bestimmte Schlüsselereignisse identifizierbar, die das Thema auf die Agenda brachten? (z. B. Wahlen, Wechsel von Personen in Schlüsselpositionen, Anweisung von übergeordneten Ebenen). <p>Argumentation, Problemdefinition</p> <ul style="list-style-type: none">- Warum und von wem wird das Thema als wichtig erachtet? <p>Handlungsressourcen</p> <ul style="list-style-type: none">- Wie werden die Handlungsressourcen im politischen Prozess eingesetzt?- Welche Restriktionen galt es zu überwinden?	

Projektphase: Politikformulierung, Entscheidung

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
<ul style="list-style-type: none"> - Was war Inhalt des Ratsbeschlusses? - Sollten alle in der Problemwahrnehmung erkannten Probleme auch untersucht werden oder wurden bestimmte Problembereiche ausgespart? - Welche Ziele werden definiert und wie klar sind die Zielformulierungen? - Wurden Nachhaltigkeitsziele zugrunde gelegt? - Werden hinsichtlich des weiteren Planungsverfahrens Vorgaben gemacht? <p>Qualitätsstandards</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sind konkrete Qualitätsstandards definiert worden? Wie erfolgreich und praxisnah ist die Festlegung von Qualitätsstandards? 	<p>Akteurskonstellation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Akteure sind beteiligt? Welche Akteure sind nicht beteiligt? - Welche Akteure bestimmen den Gang der Diskussion? - Konsens- oder Mehrheitsentscheidung? - Wie sind die Beziehungen der Akteure untereinander? - Wie ist die Kooperation organisiert? - Gibt es Schlüsselpersonen und ggf. mit welchen gegensätzlichen bzw. übereinstimmenden inhaltlichen Positionen? - Wer sind die Befürworter, wer die Gegner? - Gibt es Schlüsselpersonen und ggf. mit welcher gegensätzlichen bzw. übereinstimmenden inhaltlichen Position? - Welche Interessenlagen spielen eine Rolle? - Wie haben sich die Akteurskonstellationen (Kooperation, Dissens, Blockade) im Prozessverlauf verändert? Wodurch? - Auf welcher Ebene und in welcher Form sind die Zuständigkeiten verteilt? - Sind Bündelungen von Zuständigkeiten schon vorgenommen worden bzw. geplant, um die Durchsetzungskraft von integrierten Konzepten zu erhöhen? - Sind engere Absprachen, Kooperationen oder Prozessbeteiligungen institutionalisiert worden? - Wer soll ein Konzept/ eine Planung entwickeln (Verwaltung/Externe)? Wie erfolgt die Auftragsvergabe? <p>Interdisziplinäre Zusammenarbeit / Kooperationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Rahmenbedingungen (überörtlich / örtlich, fallbezogen, rechtlich und kulturell, baulich, vor dem Hintergrund der politischen Kultur) spielen eine Rolle? - Welche Traditionen, z. B. im Hinblick auf Verfahren zur Konzeptentwicklung gibt es in der Kommune? - Haben diese Rahmenbedingungen / Traditionen die Entscheidung beeinflusst? Wie? - Welche Formen der Zusammenarbeit existieren? Wird darauf aufgebaut? <p>Handlungsressourcen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche rechtlichen, finanziellen, personellen bzw. organisatorischen Handlungsressourcen haben die verschiedenen Akteure, Akteursgruppen? - Wie werden sie im politischen Prozess eingesetzt? - Welche Restriktionen galt es zu überwinden?

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
	<ul style="list-style-type: none"> - Welche interdisziplinären Kooperationsformen sind von Bedeutung für die fachübergreifende Integration der Planungen? - Ist eine ausreichende Kooperation zwischen den für die Verkehrs- und Stadtplanung zuständigen Stellen in der Planung und Umsetzung gegeben? - Welche Faktoren bilden die notwendige Voraussetzung dafür, dass Kooperationen eine langfristige Perspektive erhalten? - Welche Rolle spielt die interdisziplinäre verwaltungsinterne Zusammenarbeit (ebenenübergreifende Arbeitskreise, aber auch informelle Zusammenarbeit), insbesondere bezüglich interdisziplinärer Kommunikation innerhalb verschiedener kommunaler Ämter oder zwischen der Deutschen Bahn und den Kommunen? - Geht die Zusammenarbeit über die üblichen Abstimmungsprozesse zwischen den Fachplanungen hinaus? <p>Bedeutung der Politikformulierung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beispiel auf regionaler Ebene: Ist ein (politischer) regionaler Konsens über die Leitbilder bzw. die strategischen Entwicklungsziele entstanden? - Welche Bedeutung haben diese Leitbilder für integrative Kooperationsansätze in Bezug auf das Fallbeispiel? - Haben die gemeinsame regionale Problemwahrnehmung und die Zieldefinition einen Einfluss auf das Vorhaben? - Welche Differenzen in der Problemsicht bestehen? - Sollen alle in der Problemwahrnehmung erkannten Probleme auch untersucht werden oder werden bestimmte Problembereiche ausgespart? <p>Verfahren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie wird der Prozess in Gang gesetzt? (vorher unter Akteuren!) 	

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
	<ul style="list-style-type: none">- In welchem Verfahren spielt sich der Formulierungs- und Entscheidungsprozess ab? Ist die Verfahrensorganisation eher exklusiv („enger Zirkel“) oder inklusiv / partizipativ angelegt?- In welchem Stadium (früh, spät, überhaupt nicht) wurden die verschiedenen Gruppen / die Öffentlichkeit / die Betroffenen in den Prozess einbezogen?- Wie war der Modus bzw. Verfahrensstil (Konsens / Kooperation, Kompromiss / Aushandeln, Konflikt / Konfrontation)?- Wie konnten die Mehrheiten für eine politische Entscheidung organisiert werden, wie wurden die Restriktionen ggf. überwunden?- (Wie) Ist eine kontinuierliche strukturierte Zusammenarbeit entstanden, und was ist für die weitere Entwicklung geplant?	

Projektphase: Konzeptentwicklung, Planung

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
<p>Bedeutende Planungen, Programme und Konzepte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie werden die Ideen entwickelt (z. B. Erfahrungen aus anderen Kommunen)? - Welche konkreten Planungen, Programme und Konzepte sind von Bedeutung? - Welche genauen Ziele verfolgen sie? - Wie konkret sind die enthaltenden Vorgaben? - Welche Verbindlichkeit bzw. Durchsetzungskraft haben die genannten Planungsgrundlagen in Bezug auf die Umsetzung? - Wie lange dauerte der Planungsprozess? - Wird in Varianten geplant? - Wird für alle Probleme eine Lösung entwickelt? - Welche Handlungsansätze werden verfolgt? <p>Qualitätsstandards</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sind konkrete Qualitätsstandards definiert worden? Wie erfolgreich und praxisnah ist die Festlegung von Qualitätsstandards? - Auch wenn sie rechtlich unverbindlich sind, inwiefern (z. B. durch regionale Vereinbarungen) können sie selbstbindend für die beteiligten Akteure sein? Kann Kooperationen durch Qualitätsstandards eine langfristige Perspektive gegeben werden? <p>Erhöhung der Akzeptanz der Konzepte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was hat sich als relevant herausgestellt, um die Akzeptanz der Konzepte zu erhöhen (z. B. Anknüpfungen an vorhandene Entwicklungslinien, Versuchscharakter, langfristige Vorhersehbarkeit, Orientierung an bereits realisierten Beispielen bzw. Vorbilder, Schaffung von positiven Anreizen 	<p>Akteure und Akteurskonstellationen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Akteure sind beteiligt? Welche Akteure sind nicht beteiligt? - Welche Akteure bestimmen den Gang der Diskussion? - Welche Interessenlagen spielen eine Rolle? - Wer sind die zentralen Akteure? - Konsens- oder Mehrheitsentscheidung? - Gibt es Kompromisse? - Wie haben sich die Akteurskonstellationen (Kooperation, Dissens, Blockade) im Prozessverlauf verändert? Wodurch? Auf welcher Ebene und in welcher Form sind die Zuständigkeiten verteilt? - Sind Bündelungen von Zuständigkeiten schon vorgenommen worden bzw. geplant, um die Durchsetzungskraft von integrierten Konzepten zu erhöhen? - Sind engere Absprachen, Kooperationen oder Prozessbeteiligungen institutionalisiert worden? <p>Öffentlichkeitseinbindung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie wird die Öffentlichkeit (Bürgerinnen, Betroffene, Interessengruppen, Verbände etc.) in die Planungen einbezogen? Welche Erfahrungen liegen vor? <p>Interdisziplinäre Zusammenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche interdisziplinären Kooperationsformen sind von Bedeutung für die fachübergreifende Integration der Planungen? - Ist eine ausreichende Kooperation zwischen den für die Verkehrs- und Stadtplanung zuständigen Stellen in der Planung und Umsetzung gegeben? <p>- Welche Faktoren bilden die notwendige</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Rahmenbedingungen (überörtlich / örtlich, fallbezogen, rechtlich und kulturell, baulich, vor dem Hintergrund der politischen Kultur) spielen eine Rolle? - Welche Traditionen, z. B. im Hinblick auf das Verfahren zur Konzeptentwicklung gibt es in der Kommune? - Welche Formen der Zusammenarbeit existieren? Wird darauf aufgebaut? <p>Handlungsressourcen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche rechtlichen, finanziellen, personellen bzw. organisatorischen Handlungsressourcen haben die verschiedenen Akteure, Akteursgruppen? - Wie werden sie im politischen Prozess eingesetzt? - Welche Restriktionen galt es zu überwinden?

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
<p>Pilotprojekte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Rolle spielen Pilotprojekte? Gibt es modellhafte Vorhaben, denen eine unterstützende Wirkung zukommt? 	<p>Voraussetzung dafür, dass Kooperationen eine langfristige Perspektive erhalten?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Rolle spielt die interdisziplinäre verwaltungsinterne Zusammenarbeit (ebenenübergreifende Arbeitskreise, aber auch informelle Zusammenarbeit), insbesondere bezüglich interdisziplinärer Kommunikation innerhalb verschiedener kommunaler Ämter? - Geht die Zusammenarbeit über die üblichen Abstimmungsprozesse zwischen den Fachplanungen hinaus? <p>Verfahren</p> <ul style="list-style-type: none"> - In welchem Verfahren spielt sich der Formulierungs- und Entscheidungsprozess ab? - Ist die Verfahrensorganisation eher exklusiv („enger Zirkel“) oder inklusiv / partizipativ angelegt? - In welchem Stadium (früh, spät, überhaupt nicht) wurden die verschiedenen Gruppen / die Öffentlichkeit / die Betroffenen in den Prozess einbezogen? - Wie war der Modus bzw. Verfahrensstil (Konsens / Kooperation, Kompromiss / Aushandeln, Konflikt / Konfrontation)? - (Wie) Ist eine kontinuierliche strukturierte Zusammenarbeit entstanden, und was ist für die weitere Entwicklung geplant? - Wie ist die Zusammenarbeit institutionalisiert (formell-informell, regelmäßige Arbeitstreffen, ad hoc)? - Welche Erfolgsfaktoren beim Regelwerk bzw. Verfahren lassen sich Ihrer Meinung nach benennen, um Entscheidungsfindungen zu garantieren (so dass dialogorientierte Politikansätze nicht „stecken“ bleiben)? - Wie gelang die Überwindung von Restriktionen und Handlungsschranken, z. B. finanzieller Art, ideeller Art etc.? 	

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
	<p>Erhöhung der Akzeptanz der Konzepte</p> <ul style="list-style-type: none">- Was hat sich als relevant herausgestellt, um die Akzeptanz der Konzepte zu erhöhen (z. B. Partizipation, schrittweises Vorgehen, vgl. GERTZ 1998, S. 81)?- Welche Rolle spielen Pilotprojekte? Gibt es modellhafte Vorhaben, denen eine unterstützende Wirkung zukommt?	

Projektphase: Politische Entscheidung, Beschlussfassung

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
<ul style="list-style-type: none"> - Werden Varianten zur Diskussion und Entscheidung vorgelegt oder ein Konzept? - Werden thematische oder räumliche Teilbereiche ausgeklammert? - Werden Voten aus Beteiligungsverfahren in die Konzepte eingearbeitet oder diese separat dargestellt? 	<p>Akteure und Akteurskonstellationen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Akteure sind beteiligt? Welche Akteure sind nicht beteiligt? - Welche Akteure bestimmen den Gang der Diskussion? - Welche Interessenlagen spielen eine Rolle? - Wer sind die zentralen Akteure? - Wer sind die Befürworter, wer die Gegner? - Konsens- oder Mehrheitsentscheidung? - Gibt es Kompromisse? <p>Verfahren</p> <ul style="list-style-type: none"> - In welchem Verfahren spielt sich der Formulierungs- und Entscheidungsprozess ab? - Wie war der Modus bzw. Verfahrensstil (Konsens / Kooperation, Kompromiss / Aushandeln, Konflikt / Konfrontation)? - Wurden die Entscheidungsverfahren im Prozessverlauf verändert? - Wie konnten die Mehrheiten für eine politische Entscheidung organisiert werden, wie wurden die Restriktionen ggf. überwunden? 	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Rahmenbedingungen (überörtlich / örtlich, fallbezogen, rechtlich und kulturell, baulich, vor dem Hintergrund der politischen Kultur) spielen eine Rolle? - Gab es Rahmenbedingungen, die die Entscheidung beeinflusst haben (z. B. Förderprogramme, Präsenz eines bestimmten Themas in der Öffentlichkeit)? - Welche Traditionen, z. B. im Hinblick auf (politische) Verfahren gibt es in der Kommune? Gibt es Formen der Zusammenarbeit, auf die aufgebaut werden kann? <p>Handlungsressourcen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche rechtlichen, finanziellen, personellen bzw. organisatorischen Handlungsressourcen haben die verschiedenen Akteursgruppen? Wie werden sie im politischen Prozess eingesetzt? Welche Restriktionen mussten in dem Fallbeispiel überwunden werden?

Projektphase: Implementation, Umsetzung

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
<p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welchen Umsetzungsstand hat das Projekt? - Befindet sich das Projekt im Stadium des Konzeptes, in einer ersten Umsetzungsphase, einer Konsolidierung oder Optimierungsphase? - Welche Zeitschiene kann für den gesamten Projektverlauf skizziert werden? - Welche Umsetzungshemmnisse sind aufgetreten und warum? 	<p>Akteure und Akteurskonstellationen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wer sind die zentralen Akteure bei der Umsetzung? - Welche Akteure sind beteiligt? Welche Akteure sind nicht (mehr) beteiligt? Welche Interessenlagen spielen eine Rolle? - Wie sind die Beziehungen der Akteure untereinander? - Wie ist die Kooperation organisiert? - Wie haben sich die Akteurskonstellationen (Kooperation, Dissens, Blockade) im Prozessverlauf verändert? Wodurch? - Auf welcher Ebene und in welcher Form sind die Zuständigkeiten verteilt? - Sind Bündelungen von Zuständigkeiten schon vorgenommen worden bzw. geplant, um die Durchsetzungskraft von integrierten Konzepten zu erhöhen? - Sind engere Absprachen, Kooperationen oder Prozessbeteiligungen institutionalisiert worden? - Inwiefern sind personelle Kontinuität und persönliche Kontakte wichtige Erfolgsfaktoren? - Können sie aber durch die Schaffung stabiler und effektiver Kooperationsformen in Teilen ersetzt werden? <p>Verfahren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Elemente sind für die Kommunikation in Umsetzungsprozessen erforderlich (z. B. Vermittlung verschiedener Szenarien, Vermittlung verschiedener Forschungsergebnisse, Lernprozesse, Einsatz von Moderatoren / Mediatoren oder regelmäßigen informellen Treffen zur Konsensfindung und internen Kommunikation ...)? 	<p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Rahmenbedingungen (überörtlich / örtlich, fallbezogen, rechtlich und kulturell, baulich, vor dem Hintergrund der politischen Kultur) spielen eine Rolle? - Gab es Rahmenbedingungen, die die Umsetzung beeinflusst haben (z. B. Förderprogramme, Präsenz eines bestimmten Themas in der Öffentlichkeit)? - Welche Traditionen, z. B. im Hinblick auf (politische) Verfahren gibt es in der Kommune? - Gibt es Formen der Zusammenarbeit, auf die aufgebaut werden kann? <p>Handlungsressourcen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche rechtlichen, finanziellen, personellen bzw. organisatorischen Handlungsressourcen haben die verschiedenen Akteure, Akteursgruppen? - Wie werden sie im politischen Prozess eingesetzt? - Welche Restriktionen galt es zu überwinden?

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
	<ul style="list-style-type: none"> - Inwiefern konnten die Maßnahmen mit Hinblick auf die Zielformulierung realisiert werden (Finanzmitteleinsatz, Zeithorizont)? - Welche Umsetzungshemmnisse, Zeitverzögerungen sind aufgetreten und weshalb (finanzielle, rechtliche, organisatorische Faktoren, öffentliche Meinung, Stimmungsumschwung, Wechsel der Politik)? <p>Interdisziplinäre Zusammenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche interdisziplinären Kooperationsformen sind von Bedeutung für die fachübergreifende Integration der Planungen? - Ist eine ausreichende Kooperation zwischen den für die Verkehrs- und Stadtplanung zuständigen Stellen in der Planung und Umsetzung gegeben? - Welche Faktoren bilden die notwendige Voraussetzung dafür, dass Kooperationen eine langfristige Perspektive erhalten? - Welche Rolle spielt die interdisziplinäre verwaltungsinterne Zusammenarbeit (ebenenübergreifende Arbeitskreise, aber auch informelle Zusammenarbeit), insbesondere bezüglich interdisziplinärer Kommunikation innerhalb verschiedener kommunaler Ämter? - Geht die Zusammenarbeit über die üblichen Abstimmungsprozesse zwischen den Fachplanungen hinaus? 	

Projektphase: Monitoring, Wirkungsanalyse

Policy (Inhalt)	Politics (Prozess)	Polity (Rahmenbedingungen)
<ul style="list-style-type: none">- Wurde die Umsetzung projektbegleitend evaluiert?- Gibt es Berichte an die Entscheidungsträger?- Findet eine Erfolgskontrolle statt und werden die Maßnahmen entsprechend angepasst?	<ul style="list-style-type: none">- Gibt es ein Verfahren, das regelt, wie bei „Misserfolgen“ nachgesteuert wird?- Wer ist daran beteiligt?	<ul style="list-style-type: none">- Wurde die Umsetzung projektbegleitend evaluiert? Durch wen?- Fand eine Erfolgskontrolle statt und wurden die Maßnahmen entsprechend angepasst?

ANHANG 5: ZUSAMMENSTELLUNG VON UNTERSUCHUNGEN ZU ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSEN UMWELTORIENTIERTER VERKEHRSPOLITIK

REH, WERNER (2001): **Strategien zur Umsetzung des 4-Säulen-Konzeptes zur Sicherung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung** – Erfolgsfaktoren für Projekte einer dauerhaften umweltverträglichen Mobilität in Deutschland: eine politikwissenschaftliche Analyse im Auftrag des Umweltbundesamtes (Forschungsvorhaben Nr. 20096132/01, März 2001)

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
<p>Zehn Beispiele gelungener umweltorientierter Verkehrskonzepte in deutschen Kommunen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradfreundliches Troisdorf - Esslingen – mental map für Fußgänger - „autofreie Altstadt“ in Lübeck - Mobiles Schopfheim - autofrei Wohnen in Freiburg Vauban - Stadtbuskonzept in Lemgo - Fahrscheinfreier Stadtbusverkehr Templin - RegioBahn Kaarst-Düsseldorf-Mettmann - stadtmobil Car-Sharing Dresden - Nordrhein-Westfalen-weite Kampagne: umdenken – umsteigen. 100.000 Tage ohne Auto 	<ul style="list-style-type: none"> - stabile, weit über der „minimum winning coalition“ liegende Mehrheiten - Prozessführerschaft von innen (Verwaltung) - abteilungsübergreifende Zusammenarbeit in der Verwaltung über die Verkehrspolitik hinaus - Einbindung der Politik und der politischen Führung (Bürgermeister) in den Prozess der umweltverträglichen Verkehrsplanung - frühzeitige Einbeziehung gesellschaftlicher Kräfte, insbes. der Protagonisten einer umweltorientierten Verkehrspolitik - kontinuierliche Einbindung fachlicher und wissenschaftlicher Expertisen (den Entscheidungsprozess klar, einfach und robust strukturieren und Teilerfolge erringen) - Beteiligungsstrategien: eher pragmatische Organisationsformen mit klaren operationalen Zielen, auch Etappenziele, als umfassenden Konsens - frühzeitige Bürgerbeteiligung - Mitwirkung übergeordneter Instanzen (z. B. Landesebene) als Mitfinanzierungsinstanz - Einsatz ökonomischer Anreize (z. B. Fahrscheine, Verbesserung der ÖV-Infrastruktur) - Finanzierungslösungen - Produktnutzen für die Kunden sichtbar machen und kommunizieren - öffentlicher Diskurs - professionelle Öffentlichkeitsarbeit, intensiv, kontinuierlich 	<ul style="list-style-type: none"> - aufwändige Beteiligungsformen, die einen umfassenden Konsens anstreben und deshalb die Ziele verwässern - Einbindung von gesellschaftlichen Interessen ohne fachlich fundiertes Konzept mit präzisen Zielen - anspruchsvolle, aber letztlich unpräzise oder sogar widersprüchliche Ziele - Suche nach klaren Zielvorgaben erst während des Prozesses - Prozessführerschaft von außerhalb führt zu erhöhten Schwierigkeiten, z. B. bei Abstimmungs-, Finanzierungs- oder Kontinuitätsproblemen

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
	<ul style="list-style-type: none">- das Vorgehen der integrierten Verkehrsplanung muss prozessual, partizipativ, kompromissbereit, interdisziplinär und erfolgskontrolliert sein- intensive Kommunikation durch z. B. face-to-face-Kontakte, direkte und persönliche Kontakte zwischen Verwaltungsspitze / Bürgermeister/ Ratsfraktionen und den Bürgern- frühzeitige Zielkonkretisierung- u. U. Konzentration auf ein attraktives, gut nachvollziehbares Projekt anstatt umfassende Verkehrsentwicklungsplanung	

BRATZEL, STEFAN (1999): **Erfolgsbedingungen umweltorientierter Verkehrspolitik in Städten**. Analyse zum Policy-Wandel in den „relativen Erfolgsfällen“ Amsterdam, Groningen, Zürich und Freiburg im Breisgau, Basel, Boston, Berlin, Dissertation an der FU Berlin

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
<p>Vier positive Beispielfälle oder „relative Erfolgsfälle“; sie gelten in der Literatur als beispielhaft</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Hinblick auf die Umsetzung umweltorientierter Verkehrspolitik (Policy-Output) und - im Hinblick auf den verkehrsbedingten Umweltzustand (Höhe der Autonutzung (Policy-Impact/Outcome): umweltorientierte Verkehrskonzepte wurden in verschiedenen Handlungsbereichen über längere Zeiträume erfolgreich umgesetzt. - Amsterdam - Groningen - Zürich - Freiburg im Breisgau 	<ul style="list-style-type: none"> - die Verkehrsentwicklung in Kommunen der untersuchten Länder ist unter derzeitigen Rahmenbedingungen innerhalb beachtlicher Bandbreiten steuerbar - umweltorientierter Verkehrspolitikwandel ist an verschiedene politische Durchsetzungsbedingungen gekoppelt - Drei Entwicklungsphasen: <ul style="list-style-type: none"> - Phase 1: externe Impulse, die zu Legitimationsproblemen der bestehenden Leitbilder in der Politikarena beitragen - Phase 2: Machtkonflikte und der Wandel des bisherigen Akteursregimes - Phase 3: Institutionalisierung des neuen Akteursregimes (z. B. durch Wahlen); Wechsel des regierenden Akteursregimes - politische Machtkonstellationen; Stärke der umweltorientierten Akteure neben den identifizierten realen Problemen - Wille und Geschick politischer Entscheidungsträger - zentrale Person auf der politischen Ebene, die für die Umsetzung wichtige Bedeutung hat - positive Erfahrungen mit Maßnahmen erhöhen; umweltpolitische Handlungskapazitäten - eine integriertere Problemsicht, personelle und institutionelle Anpassungen und eine stärkere Einbeziehung von Umweltinteressen in den politischen Prozess 	<ul style="list-style-type: none"> - hoher objektiver Schwierigkeitsgrad (Komplexität des Problems) - eingeschränkte politische Handlungsmöglichkeiten zur Beeinflussung der Verkehrsentwicklung - fehlende Koordination der verschiedenen Handlungsfelder und -ebenen - starke ökonomische Stellung autoorientierter Interessen (Kfz-Industrie, Handel und Gewerbe, Zulieferer, Bauindustrie) - starke Überschneidung von Verursacher- und Betroffeneninteressen - Diskrepanz von Umwelteinstellung und umweltorientiertem Verkehrsverhalten (starkes Bedürfnis der Autonutzung) - Umsetzung von umweltpolitischen Langfrist-Strategien innerhalb von vier Jahres-Politikzyklen schwierig - redistributive Maßnahmen in der Verkehrspolitik sind konfliktreich; Politiker versuchen Konflikte eher zu vermeiden - institutionelle Fragmentierung, Politikverflechtung (horizontal, vertikal)

WILKE, GEORG (1997): **Die Bedeutung der professionellen Akteure für eine ökologisch orientierte kommunale Verkehrspolitik** – Ergebnisse eines Workshops am 13. und 14. März 1997 am Wuppertal Institut, in: Mitteilungen aus dem Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“ 2/97

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
<p>„positive“ Beispiele kommunaler Verkehrspolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aachen: gesamtstädtisches Verkehrskonzept / fußgängerfreundliche Innenstadt - Heidelberg: Verkehrsforum 1991 – 1993 - Lemgo: Stadtbussystem 1994 - Lübeck: verkehrsberuhigte Altstadt <p>Untersuchung im Hinblick auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmenkonzepte und Maßnahmen selbst (Policy) - vorgelagerte Aushandlungsprozesse (Politics) - nachgelagerte Maßnahmenwirkungen <p>Relativierung des Positiven an den Beispielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Wirkungsforschung der Maßnahmen - Lübeck und Aachen: Vermarktung der Altstadt, nur erweiterte Fußgängerzone - Einzelmaßnahmen, keine gesamtstädtischen Ansätze 	<ul style="list-style-type: none"> - klarer politische Wille - Rolle der politischen Konstellation unklar - Verhalten der Akteure uneinheitlich - diskursive Partizipationsverfahren werden ambivalent beurteilt: Schaffung tragfähiger Koalitionen im Idealfall, andererseits führen sie aufgrund ihrer Konsensorientierung leicht zu inhaltlichem Mittelmaß, wenn Partizipation nicht gleichzeitig als gemeinsamer Lernprozess aller Beteiligten organisiert wird; schwierige Rückkopplung von erzieltm Konsens in die vertretenen Institutionen - Aachen: Kommunalpolitik und Schlüsselpersonen in der Politik und Verkehrsverwaltung, Geheimdiplomatie unter Ausschluss von Anwohnern und Bürgerinitiativen, Anschließen an andere Maßnahmen und Einfügen in einen langfristigen verkehrspolitischen Veränderungsprozess - Heidelberg: exekutive Führerschaft der Oberbürgermeisterin und umfassender partizipatorischer Ansatz - Lemgo: „expertokratisches Handlungsmodell“: durchsetzungsfähige Koalition aus fähigen Verwaltern, Managern des ÖV und einem engagierten Gutachter - Lübeck: Honoratiorenmodell durch aktorsgruppenübergreifenden Altstadtkonsens (Erhalt der Lübecker Altstadt) - alles „was nicht weh tut“ (z. B. Verkehrsverlagerung statt -vermeidung, reine Pull-Maßnahmen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rolle der lokalen Medien - „Verkauf“ von Maßnahmen als umweltschonend oder ökologisch eher kontraproduktiv, Vorbringen von anderen Begründungszusammenhängen eher förderlich (wie Altstadtvermarktung)

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
<ul style="list-style-type: none">- Verkehrsforum Heidelberg endete mit vielen abweichenden Voten, insbes. der Wirtschaftsverbände; Sofortmaßnahmen wurden mehrheitlich nicht umgesetzt - Entscheidungen in Aachen und Lübeck kamen nicht am Runden Tisch, sondern im internen Clearing-Prozess zustande unter Ausschluss von Anwohnern und Umweltgruppen - Parallelförderung von ÖV und MIV - relativ normale Beispiele, weniger vorbildhaft		

GERTZ, CARSTEN (1998): **Umsetzungsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung. Die Strategie der kurzen Wege.** Schriftenreihe A des Instituts für Straßen- und Schienenverkehr D83. Dissertation, Berlin

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
Verkehrsberuhigung und Energiewende	<p>Drei Umsetzungsprozessphasen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Problemwahrnehmung 2. Konzeptentwicklung 3. Umsetzung <p>Chancen für neue Konzepte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Probleme der Vorgängerlösung sind offensichtlich, Problemdruck - Wandel von Denkstrukturen und Werthaltungen - Vorteile auch außerhalb der eigentlichen Zielsetzung müssen deutlich werden (auch ökonomisch) - ambitionierte Einzelpersonen oder Bürgerinitiativen oder Selbsthilfegruppen - Kenntnisse der Zusammenhänge und umweltbezogene Einstellungen müssen vorhanden sein - Verhaltensangebote - Handlungsanreize - Wahrnehmung von Verhaltenskonsequenzen <p>Vier Handlungsebenen zur Verbesserung von Umsetzungsprozessen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Berücksichtigung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen (Phasen öffentlicher Aufmerksamkeit für das Thema nutzen, sonstige Reformvorhaben nutzen, verändernde Werthaltungen nutzen) 2. Förderung der Innovationsbereitschaft: professionelle Akteure in Verwaltung und Politik bei Neuerungen unterstützen, für Selbsthilfegruppen und Initiativen Infonetze bilden und Beteiligungsmöglichkeiten eröffnen, Wissenschaft kann Transferstellen einrichten 3. Erhöhung der Akzeptanz von Konzepten: behutsames, schrittweises Vorgehen, Veränderungen zulassen, Orientierung an Vorbilderprojekten 	<ul style="list-style-type: none"> - Widerstände aufgrund der jeweiligen Interessenlagen - Widerstand, da neue Planungskonzepte immer mit einer kritischen Bewertung bisheriger Arbeiten verbunden sind - eindimensionale Zielsetzung der Planungskonzepte ist unzureichend, zur Durchsetzung sind auch ökonomische Ziele bzw. Vorteile notwendig - politische Entscheidungsprozesse haben nur eine kurzfristige Orientierung, die auf die Erhaltung des Status quo ausgerichtet ist, so dass nur für aktuelle Probleme und plötzliche Ereignisse ausreichende Wahrnehmung und Problemlösungsbereitschaft besteht - existiert ein hoher Problemdruck, so werden aus wahltaktischen Gründen und Orientierung an der Legislaturperiode schnell neue Zielsetzungen akzeptiert; die Entscheider neigen zu dramatischen Programmensecheidungen und symbolischen Handlungen, die Antizipation der praktischen Durchführbarkeit der Entscheidungen wird vernachlässigt - häufig Formulierung abstrakter, unkonkreter und mehrdeutiger Zielsetzungen sowie Fehlen operationalisierbarer Handlungsanweisungen oder räumlicher Differenzierung; Unklarheit über den Weg zur Zielerreichung und Verknennung der Maßnahmennotwendigkeit - durch die Kennzeichnung des politischen Entscheidungsprozesses als bargaining-Prozess folgt der Zwang zu Kompromisslösungen und vagen Zielformulierungen - Eingrenzung der Handlungsfähigkeit des politisch-administrativen Systems durch Aufgabenteilung innerhalb der föderalen Struktur, aus der sich Abhängigkeiten zwischen Bund, Ländern und Kommunen ergeben, die grundlegende Veränderungen in Planungs- und Umweltpolitik unwahrscheinlich machen

4. Gezielte Kommunikationsstrategie: Verbesserte Vermittlung von Forschungsergebnissen; Förderung von Lernprozessen, Durchführung von Mediationsverfahren zur Konsensfindung zwischen allen Beteiligten
 - Bürgerinitiativen in der Funktion von „pressure groups“ schaffen Druck in der öffentlichen Meinung als Voraussetzung für die beschleunigte Umsetzung
 - Erkennen und Nutzen des „Zeitfensters“ der öffentlichen Aufmerksamkeit
 - frühzeitige Übereinstimmung mit den aktuellen Entwicklungstendenzen anderer Planungsdisziplinen herstellen
 - Suche nach „Bündnispartnern“ in anderen Planungsdisziplinen als auch bei Interessensverbänden

- Behinderung schneller Akzeptanz und Umsetzung neuer Planungskonzepte durch charakteristische Verhaltensmerkmale der Verwaltung: geringe Risikobereitschaft, Aufwandsminimierung, Spezialisierung, Bestandssicherung, Routinehandeln
- Informationsvermittlungsdefizite der Forschungsergebnisse in der Verkehrswissenschaft, damit ist der Informationsaufwand potentieller Nutzer sehr hoch; GERTZ geht davon aus, dass darin ein wichtiger Grund für die langen Umsetzungszeiträume neuer Konzepte liegt
- Nichtberücksichtigung der sich kontinuierlich wandelnden Rahmenbedingungen und Trends
- erst der Wandel von Werthaltungen ermöglicht gesellschaftliche Innovationen

ROGGE, LUDGER (1999): **Erfolgsbedingungen und Handlungsblockaden umweltorientierter kommunaler Verkehrspolitik**. Handlungsansätze der Städte Hamm/Deutschland und Besancon/Frankreich im Vergleich. Schriftenreihe des IÖW (Institut für ökologische Wirtschaftsforschung), Berlin.

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
<p>städtische Verkehrsprobleme bzw. deren Lösungsansätze im Bereich des Personenverkehrs in</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besancon/Frankreich und - Hamm/Deutschland <p>Politikanalyse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dimension des ungesteuerten, in der Regel konflikthafter politischen Prozesses (politics): Entscheidungsprozess 2. Dimension des öffentlichen Handelns (policy): Verkehrspolitik 3. institutionelle Dimension (polity): rechtliche und institutionelle Rahmenbedingungen <p>Politics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Akteure und deren Interessenkonstellation / Interessenkonflikte - Policy: - Problemwahrnehmung und Problemthematisierung - Programmbildung / Entscheidung - Programmvollzug - Wirkungskontrolle und Lerneffekte - Polity: - Struktur der Verwaltung 	<p>Bestimmungsfaktoren</p> <p>Externe Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preispolitische Maßnahmen, Steigerung der Verkehrskosten - ordnungspolitische Maßnahmen, z. B. Einführung von maximalen Treibstoffverbrauchskosten, Tempolimits - neue rechtliche Bestimmungen zur Wertschätzung des Raumes: Verkehrserzeugungsabgabe, Besteuerung des Ressourcenverbrauches - intensive Förderpolitik für kommunale Projekte des Umweltverbundes - Planung verkehrssparsamer Raumstrukturen <p>Politics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - starke einflussreiche Akteure oder Akteurskonstellationen - kompetente Verkehrsplaner - objektive Information der Bevölkerung zu den Wirkungen verschiedener Maßnahmen <p>Policy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausreichende rechtliche Kompetenzen und finanzielle Ressourcen der Kommune - hohe Sensibilisierung der Öffentlichkeit für städtische Verkehrsprobleme - hohe Strategiefähigkeit bei der Erarbeitung von Handlungsprogrammen - schrittweises Vorgehen in kleinen Schritten - integrierte Stadt- und Verkehrsplanung - regionale/interkommunale Zusammenarbeit - enge Einbeziehung verschiedener Akteure sowie der Öffentlichkeit in die Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse 	<p>extern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wandel der Lebens- und Wirtschaftsweisen - Bedeutung des Autos in der Gesellschaft - Weichenstellungen auf nationaler und internationaler Ebene - Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen <p>regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interkommunale Konkurrenzsituationen - Stadt-Umland-Problematik <p>Politics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schwer nachvollziehbare Verhaltensweisen politischer Entscheidungsträger, inkonsequente Linie der Verkehrspolitik (Ausrichtung verschiedener Entscheidungen an Interessen einflussreicher Gruppen) - fehlender Mut bei den Politikern zur Umsetzung innovativer Maßnahmen - mangelnde Weitsicht und Kompetenz bei den Politikern hinsichtlich der Bekämpfung der wirklichen Ursachen - Einnahme einer passiven Rolle der planenden Verwaltung bei der Erarbeitung von Entscheidungen - Ungleichgewicht zwischen einflussreicher und kaum vorhandener Lobby - überörtliche Abstimmungsschwierigkeiten - sehr starke Abhängigkeit der inhaltlichen Ausgestaltung der kommunalen Verkehrspolitik und der Chance zur Umsetzung von den Verhaltensweisen der Vorentscheider (Verkehrsplaner, führende Vertreter der Verwaltung, Ratsmitglieder ...) - Fehleinschätzungen der Entscheidungsträger über verkehrliche Ansprüche und Einstellungen der Bevölkerung, eingeschränktes Problemverständnis

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
	<ul style="list-style-type: none"> - Vorschieben anderer Gründe bei der Rechtfertigung von Maßnahmen umweltorientierter Verkehrspolitik durch Kombinierung der Vorteile der Maßnahmen mit wirtschaftlichen Vorteilen <p>Polity:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verwaltungsaufbau mit weniger hierarchischen Strukturen - frühzeitige verwaltungsinterne Abstimmungen zwischen den beteiligten Dienststellen, Abbau von Ressortegoismen - das institutionelle System der Verkehrspolitik mit den klar verteilten Aufgaben ermöglicht ein zuverlässiges und transparentes Handeln der Verwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> - auf Sachzwänge ausgerichtetes Verhalten der Entscheidungsträger, „opportunistisches“ Verhalten - Verlust des Handlungsspielraumes der Kommune aufgrund indirekter Mitentscheidung der oft existierenden „lokalen Elite“ aus Vertretern der Industrie, des Handels oder des Bankwesens, u. a. durch Vertretung im Stadtrat oder in anderen Ausschüssen - Prägung der Stimmungslage der Bevölkerung und u. U. Verschärfung des Konfliktes durch einseitige Berichterstattung der lokalen Medien <p>Policy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hemmungen vor Widerständen in Politik, Wirtschaft, Bevölkerung können zur Vernachlässigung bestimmter Verkehrsprobleme führen - Hinderung der Durchsetzung umweltorientierter Verkehrsstrategien durch Maßnahmenpakete mit gegensätzlichen und kurzfristigen Wirkungen - Rahmenbedingungen des Kommunalrechts: die Möglichkeit politische Entscheidungen des Rates durch eine einflussreiche Bezirksvertretung zu beeinflussen, kann sich negativ auf die Durchsetzung verkehrspolitischer Ziele auswirken - häufig fehlende Problemadäquanz der Entscheidungsträger <p>Polity:</p> <ul style="list-style-type: none"> - das institutionelle System der Verkehrspolitik mit den klar verteilten Aufgaben erschwert innovatorisches und anpassungsfähiges Handeln

FLÄMIG, HEIKE; BRATZEL, STEFAN; ARNDT, WULF-HOLGER; HESSE, MARKUS (2001): **Politikstrategien im Handlungsfeld Mobilität** – Politikanalyse von lokalen, regionalen und betrieblichen Fallbeispielen und Beurteilung der Praxis im Handlungsfeld Mobilität (Schriftenreihe des IÖW 156/01). Berlin

untersuchte Fälle und Beispiele	identifizierte Erfolgsfaktoren	identifizierte Hemmnisse
<p>Vor dem Ziel einer städtebaulich, ökologisch und sozial orientierten Verkehrsentwicklung werden anhand von vier Fallbeispielen Handlungskonzepte für Politikstrategien im Bereich Mobilität auf unterschiedlichen Ebenen (in Anlehnung an die Politikanalyse) untersucht. Neben der städtischen Verkehrspolitik und -planung wird ergänzend auch die regionale und betriebliche Ebene betrachtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lünen – Politikstrategien auf lokaler Ebene (Verkehrsentwicklungsplanung) - Karlsruhe – Integration von lokaler und regionaler Verkehrsplanung (ÖPNV) - Berlin Moabit – Politikstrategien auf betrieblicher Ebene (betriebliches Mobilitätsmanagement) - Köln – partizipative Verfahren in der Güterverkehrspolitik <p>Sammlung weiterer 37 Fallbeispiele aus dem Inland und acht Fallbeispiele aus dem Ausland</p>	<p>Differenzierung der Erfolgsfaktoren nach Phasen:</p> <p>1. Entscheidungsvorbereitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - partizipativer Planungsansatz - Unterschriftensammlungen von Anwohnern - Einrichtung von Arbeitsgruppen zur Sicherung der Akzeptanz - gute Ideen, innovatives Projekt - „objektive“ Angemessenheit der Maßnahmen - innovatives Projekt zur politischen Profilierung - gute Öffentlichkeitsarbeit / Vermarktung - Stärkung des Problembewusstseins - starke Stellung des Oberbürgermeisters - gesicherte Finanzierung - Kooperationsbereitschaft betroffener Unternehmen <p>2. Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterstützung der zentralen Akteure durch die Politik - kompetent und effizient agierende Verwaltung - enge Zusammenarbeit zwischen lokaler Ebene und Landesebene - hohe politische Zustimmung - Responsivität der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung - partizipativer Planungsansatz - finanzielle Unterstützung auf Landesebene - Einbeziehung der gesellschaftlichen Akteure bei Formulierung sowie Umsetzung der Maßnahmen - zentraler Akteur mit hohem Verhandlungsgeschick - stabile Akteurskonstellationen mit engagierten Personen - neutraler Moderator - positive Begleitung durch die Presse 	<p>Entscheidungsvorbereitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochstilisierung des Verkehrs zum zentralen Thema in der Tagespolitik - Diskussionen um verschiedene Varianten - Auseinanderfallen von „Wahrnehmer“, „Verursacher“ und „Löser“ des Problems <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Verkehr“ als Wahlkampfthema, drohender Machtverlust - Kompetenzüberschneidungen der Ämter - Fehlen eines Promoters - Wegfall des Problemdrucks - Finanzierung und Kostenbeteiligung

ANHANG 6: WORKSHOP LEIPZIG

NAPOLI – Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik

— Forschungsprogramm Stadtverkehr 2002 —

Praxis-Workshop am 17.05.2004 im Neuen Rathaus, Leipzig

Tagesordnung

- **Begrüßung**
- **Einführung in das Projekt – Stand der Arbeit**
- **Vorstellung der Projektergebnisse**

Phaseneinteilung, Erfolgsfaktoren, Hemmnisse und Schlussfolgerungen

Untersuchungsbeispiel 1: Radverkehrsförderung
Untersuchungsbeispiel 2: Cospudener See
Untersuchungsbeispiel 3: Autoarme Innenstadt
- **Diskussion von Schlussfolgerungen und Reflexion der Ergebnisse**
- **Einschätzung der Prozessabläufe zu jedem Projekt**
- **Ausblick, Schlussfolgerungen und Anforderungen an den Handlungsleitfaden**

Untersuchungsbeispiel 1: Radverkehrsförderung

Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1 Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1988-1989	Schlechte Ausgangslage für den Radverkehr Fahrradbericht		
2 Politikformulierung, Entscheidung	1989/1993	Einsetzung und Stärkung der AG Rad	2000	Beschluss zur Erstellung eines Handlungskonzeptes Radverkehr
3 Konzeptentwicklung, Planung	1990-1999	Verfolgung diverser Projekte	2000 – 2002	Erarbeitung des Handlungskonzeptes Radverkehr
4 Polit. Entscheidung, Beschluss			2002	Ratsbeschluss zur Umsetzung
5 Implementation, Umsetzung	1990-1999	Umsetzung diverser Projekte	Seit 2002	Umsetzung
6 Monitoring, Wirkungsanalyse	1999	Studie „Licht und Schatten“		

Ausgewählte Erfolgsfaktoren

- stadtstrukturelle Gegebenheiten
- breite Zustimmung zur Radverkehrsförderung
- Gründung und Stärkung der AG Rad
- Stabsstelle im Amt für Verkehrsplanung für den Radverkehr
- kontinuierliches Engagement des ADFC und seine Einbindung in die Gremienarbeit
- Finanzierungszusage

Ausgewählte hemmende Faktoren

- geringe Beachtung der AG Rad
- Auseinandersetzung um die Ausführung im Detail

Erste Schlussfolgerungen

- Institutionalisierung der Belange des Radverkehrs in der AG Rad und die Stabsstelle des Radverkehrsbeauftragten verleihen den Belangen des Radverkehrs Bedeutung.
- Die Einbindung von Ehrenamtlichen/Verbänden eröffnet ein großes Potential auch in der Stadtplanung.
- Ein fester Finanzierungsrahmen schafft die nötige Planungssicherheit.
- Auseinandersetzungen um die Ausführung im Detail müssen so gehandhabt werden, dass das Gesamtprojekt nicht gefährdet wird.

Untersuchungsbeispiel 2: Cospudener See

Phase	Zeitraum	Markante Punkte
1 Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1989-1992	Bürgerproteste; Stilllegung
2 Politikformulierung, Entscheidung	1992-1996	Teillandschaftsplan; Braunkohlen- und Sanierungsplan Leipzig bewirbt sich bei der EXPO 2000
3 Konzeptentwicklung, Planung	1996-1998	Konzept zum EXPO-Projekt
4 Politische Entscheidung, Beschluss	Ende 1998	Baubeschluss Stadtrat
5 Implementation, Umsetzung	Ende 1998 - Mitte 2000	Bau des Landschaftspark Auswahl der Betreiber
6 Monitoring, Wirkungsanalyse	Seit Sommer 2000	Eröffnung des Sees Evaluation, Anpassung

Ausgewählte Erfolgsfaktoren

- frühzeitige Festlegung wesentlicher Kernpunkte im Landschaftsplan
- Anmeldung als EXPO-Projekt war Katalysator
- Konsequente Umsetzung der Autofreiheit schafft Qualitäten
- nachhaltiger Erfolg des Projekts durch Investoren- und Betreiberkonzepte
- integriertes Konzept für wirtschaftlichen Betrieb der Mobilitätsangebote
- kontinuierliche Evaluation des Projektes

Ausgewählte hemmende Faktoren

- schwierige Rahmenbedingungen für interkommunale Zusammenarbeit
- später Zeitpunkt für Investorenwettbewerb
- komplizierte Genehmigungsverfahren statt Bebauungsplan
- Zeitdruck führte zu Konflikten und Widerständen

Erste Schlussfolgerungen

- Projekte, die sich an Großereignisse mit hohem politischen Stellenwert „dranhängen“, haben gute Chancen, schnell und erfolgreich umgesetzt zu werden.
- Um eine hohe Akzeptanz zu erreichen, sind die Qualitäten der Projekte herauszustellen.
- Erforderliche Restriktionen können durch die Darstellung von Alternativen besser verkauft werden.
- Eine flexible Ausgestaltung unter Beibehaltung der wesentlichen Kernelemente ist wichtig.
- Bei Infrastrukturprojekten ist ein schrittweises Vorgehen sinnvoll, um die tatsächliche Nachfrage zu testen.
- Eine projektspezifische Institutionalisierung von interkommunaler Kooperation ist wichtig.

Untersuchungsbeispiel 3: Autoarme Innenstadt

Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1 Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1990-1992	Verkehrliches Chaos		
2 Politikformulierung, Entscheidung	11/1992	Verkehrspolitische Leitlinien		
3 Konzeptentwicklung, Planung	1992-1993	Konzept Autoarme Innenstadt	1997 – 1998	Neue Rahmenbedingungen
4 Polit. Entscheidung, Beschluss	6/1993	Beschluss	10/1998	DIB – Beschluss aktualisierte Fassung
5 Implementation, Umsetzung	1994-5/1995	Provisorische Sperrung	10/1998 – 11/1998	Teileinzug/Umwidmung
6 Monitoring, Wirkungsanalyse	5/1995-1997	Diskussion AK Lebendige Innenstadt	ab 12/1998	Laufende Diskussion

Ausgewählte Erfolgsfaktoren

- Bekanntes Konzept: Einfahrtsbeschränkungen schon zu DDR-Zeiten
- Suche nach Kompromiss
- Konsequenz im Grundsatzbeschluss und Flexibilität im Detail
- Partizipation: Beteiligung der wichtigsten Interessensgruppen
- Qualitäten verdeutlichen: städtebauliches Gestaltungskonzept
- Umsetzung step by step: Schaffung alternativer Angebote

Ausgewählte hemmende Faktoren

- Rechtliche Anforderungen an verkehrsberuhigte Bereiche
- Bautätigkeit
- Späte Partizipation
- Projekt im zweiten Anlauf
- Zuständigkeiten

Erste Schlussfolgerungen

- Restriktive Maßnahmen gegenüber dem MIV sind durchaus umsetzbar, wenn es gelingt, die damit zusammenhängenden Qualitäten zu verdeutlichen.
- Dies erfordert ein konsequentes Festhalten an Grundsatzbeschlüssen und eine flexible Ausgestaltung, die auch auf neue Rahmenbedingungen eingeht.
- Eine auf Konsens ausgerichtete Politik ist eine gute Grundlage für die Umsetzung eines solch hoch politischen Themas.
- Eine Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern und Interessensverbänden sollte frühzeitig zu ausgewählten Punkten erfolgen. Die Widerstände nach der provisorischen Sperrung sind sicherlich auch ein Ergebnis der unzureichenden Informationspolitik.

Leitfragen zur Diskussion der Schlussfolgerungen

- Wie können Qualitäten einer nachhaltigen Verkehrspolitik und dafür notwendige restriktive Maßnahmen besser vermittelt werden?
- Wie können nachhaltige Projekte gestaltet werden, die letztlich für alle Beteiligten (z.B. Anwohner, Handel, Besucher, ...) positive Effekte haben?
- Wie lassen sich Beteiligungsprozesse so organisieren, dass sie möglichst frühzeitig und umfassend, aber dennoch effektiv die Wünsche der Akteure aufgreifen und zwischen ihnen tragfähige Kompromisse vermitteln?
- Wie kann eine Erfolgskontrolle verankert werden, um positive Auswirkungen verdeutlichen und bei negativen Entwicklungen effektiv nachsteuern zu können?
- Wie groß schätzen Sie den Handlungsspielraum der Kommune in der Verkehrspolitik ein? Was sind Faktoren und Auslöser für die Nutzung der Handlungsspielräume?
- Welcher institutioneller Rahmen ist auf der kommunalen und regionalen Ebene für eine integrierte Verkehrspolitik erforderlich?
- Welche Rolle nimmt der Nachhaltigkeitsbegriff in der Verkehrspolitik ein – ein Feigenblatt oder notwendige langfristige Grundsatzstrategie?
- Wie viel Flexibilität und wie viel Konsequenz ist für die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik wichtig?
- Wie kann das zivilgesellschaftliche Engagement für eine nachhaltige Verkehrspolitik stärker genutzt werden?

Teilnehmerliste des Workshops Leipzig, 17.05.2004

Name	Institution	Tel.	email
Herr Roland Quester	Ökolöwe-Umweltverbund Leipzig	0341-3065180	info@oekoloewe.de
Herr Manfred Friedrich	Regionalplanungsstelle Leipzig	0341-6429 598	manfred.friedrich@stufal.smul.sachen.de
Frau Anet Verhaeghe- Hunges	Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt	0341-123-4899	averhaeghe@leipzig.de
Herr Dietmar Bez	Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt	0341-123-4822	dbez@leipzig.de
Herr Korwin Schwarzlose	Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt	0341-123-4917	kschwarzlose@leipzig.de
Herr Gerald Biehl	Stadt Leipzig, Grünflächenamt	0341-123-5948	gbiehl@leipzig.de
Herr Michael Gloßat	Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung	0341-123-3410	mglossat@leipzig.de
Frau Gudrun Schellbach	Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung	0341-123-3460	gschellbach@leipzig.de
Herr Hendrick Oehme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH	0341-86843-16	oehme@mdv-info.de
Frau Angelika von Fritsch	Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz	0341-123-3409	
Frau Ute Jansen	Universität Dortmund FG Verkehrswesen und Verkehrsplanung	0231-755-6067	ute.jansen@uni-dortmund.de
Frau Mechtild Stiewe	ILS NRW, Dortmund	0231- 9051-269	Mechtild.Stiewe@ils.nrw.de
Herr Dr. Michael Frehn	Planersocietät Dortmund	0231-589696-10	frehn@planersocietaet.de
Herr Max Bohnet	Planersocietät Dortmund	0231-589696-15	bohnet@planersocietaet.de

ANHANG 7: WORKSHOP MÜNSTER

NAPOLI — Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik

— Forschungsprogramm Stadtverkehr 2002 —

Praxis-Workshop am 27.05.2004 im Stadthaus 3, Münster

Tagesordnung

- **Begrüßung**
- **Einführung in das Projekt – Stand der Arbeit**
- **Vorstellung der Projektergebnisse**

Phaseneinteilung, Erfolgsfaktoren, Hemmnisse und Schlussfolgerungen

Untersuchungsbeispiel 1: Mobilitätszentrale *mobile*

Untersuchungsbeispiel 2: EuroSchnellBus

Untersuchungsbeispiel 3: Pendlernetz

- **Diskussion von Schlussfolgerungen und Reflexion der Ergebnisse**
- **Einschätzung der Prozessabläufe zu jedem Projekt**
- **Ausblick, Schlussfolgerungen und Anforderungen an den Handlungsleitfaden**

Untersuchungsbeispiel 1: Mobilitätszentrale mobilé

Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1 Problemwahrnehmung, Planungsanlass	1995	Ratsantrag Einrichtung eines Servicezentrums		
2 Politikformulierung, Entscheidung	7.12.1995	Beschluss Pilotprojekt		
3 Konzeptentwicklung, Planung	1996-03/1998	Entwicklung Stufenkonzept		
4 Politische Entscheidung, Beschlussfassung	1996	Federführung der Stadt Münster	12/1999	Beschluss Fortbestand mobilé
5 Implementation, Umsetzung	5.3.1998-11/1999 mobilé alt	Eröffnung mobilé Weiterführung AK's	seit 12/1999 seit 06/2002	Dauerbetrieb (mobilé neu) Standort Hauptbahnhof
6 Monitoring, Wirkungsanalyse	1998	Kundenbefragung Stadtwerke Münster	1999/2000	Akzeptanzanalyse durch das ILS

Ausgewählte Erfolgsfaktoren

- Stadtstrukturelle Gegebenheiten
- Günstige zeitliche Rahmenbedingungen
- Gesicherte Finanzierung
- Doppelträgerschaft Stadt Münster und Stadtwerke Münster
- Entscheidungskompetenz und persönliches Engagement einzelner Akteure
- Einrichtung eines Arbeitskreises

Ausgewählte hemmende Faktoren

- Wechselnde Ansprechpartner/-innen einzelner Unternehmen
- Teilweise fehlende Entscheidungskompetenz
- Konsensfindung in den Arbeitskreissitzungen

Erste Schlussfolgerungen

- Ein fester Finanzierungsrahmen schafft notwendige Sicherheit in der Projektplanung.
- Kooperation von Stadt und Verkehrsbetrieben eröffnet weitreichendere Möglichkeiten.
- Die Durchsetzung innovativer Projekte benötigt Personen, die sich das Projekt „auf die Fahne schreiben“.
- Innovative und nachhaltige Verkehrsprojekte sind dann durchsetzbar, wenn für keinen der Akteure Nachteile entstehen.
- Eine weitreichende Zielsetzung und eine Einbindung in übergeordnete Projekte sind Grundvoraussetzung für den Erfolg der Etablierung.

Untersuchungsbeispiel 2: EuroSchnellBus

Phase	Zeitraum	Markante Punkte	Zeitraum	Markante Punkte
1 Problemwahrnehmung, Planungsanlass	bis 1995	Verbesserung intrareg. Verkehrsbeziehungen		
2 Politikformulierung, Entscheidung	1995 23.10.1995	Genehmigung durch RVM-Aufsichtsrat Einreichung Förderantrag EUREGIO		
3 Konzeptentwicklung, Planung	1995-1997	Zurückstellung durch EUREGIO		
4 Politische Entscheidung, Beschlussfassung	Ende 1997	Förderzusage u. Aufnahme grenzüberschr. Verkehr	Anfang 2003	Beschluss des Aufsichtsrates
5 Implementation, Umsetzung	25.10.1998	Inbetriebnahme	01.04.2003	Reduziertes Angebot tritt in Kraft
6 Monitoring, Wirkungsanalyse	seit 12/1998	Fahrgastzählungen	seit 2003	Fahrgastzählungen

Ausgewählte Erfolgsfaktoren

- EUREGIO Förderung aus dem Programm INTERREG-II
- Gute Einbindung in Gesamtkonzept
- Langjähriger Fachaustausch beider Verkehrsunternehmen
- Einrichtung einer Projektgruppe
- Entscheidungskompetenz und persönlichen Engagement einzelner Akteure
- Personelle Kontinuität

Ausgewählte hemmende Faktoren

- Wiederholte Antragstellung und Überarbeitung
- Formelle Bearbeitungsprozedur des INTERREG II-Programms
- Zu geringe Nachfrage

Erste Schlussfolgerungen

- Innovative Projekte benötigen eine Anstoßfinanzierung.
- Für Projekte im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs ist eine Bedarfsermittlung angebracht.
- Innovative Projekte können ein großer Imagegewinn für Unternehmen sein.
- Eine erfolgreiche Kooperation und Kommunikation beinhaltet Synergieeffekte für weitere Projekte.
- Um langfristig Erfolg zu haben, muss man klotzen und nicht kleckern.

Untersuchungsbeispiel 3: Pendlernetz NRW

Phase	Zeitraum	Markante Punkte
1 Problemwahrnehmung, Planungsanlass	2000 bis Mitte 2001	Entwicklung der Idee „Mitfahrbörse für eine Region“
2 Politikformulierung, Entscheidung	Mitte bis Ende 2001	Weiterentwicklung der Idee bis hin zur Umsetzbarkeit. Diskussion im Ausschuss für Verkehr und Straßenbau des Kreises Borken
3 Konzeptentwicklung, Planung	Mitte 2001 bis Herbst 2002	Entwicklung der Internetplattform www.pendlernetz.nrw.de
4 Politische Entscheidung, Beschlussfassung	Mitte 2002	Kreis Borken beschließt Teilnahme am Pendlernetz
5 Implementation, Umsetzung	September 2002	Start des Bürgerservices Pendlernetz
6 Monitoring, Wirkungsanalyse	seit September 2002	Erfassung der Nutzerzahlen

Ausgewählte Erfolgsfaktoren

- Engagement des Initiators
- Finanzierung der Koordinierungsstelle beim TaT
- Langer Atem beim Software-Anbieter
- Auswahl zum Landesagenda-Projekt
- Vorhandenes Problembewusstsein und Kollektivzwang
- Überschreitung der „kritischen Masse“

Ausgewählte hemmende Faktoren

- Zeitliche Verzögerung durch langwierige Vertragsverhandlungen und politische Beschlüsse
- Weniger Öffentlichkeitsarbeit als zu Beginn gedacht
- Keine Erfolgskontrolle

Erste Schlussfolgerungen

- Die Einbindung von Projekten in größere Zusammenhänge erhöht die Chancen einer erfolgreichen Umsetzung.
- Eine Anschubfinanzierung ermöglicht den Start von Projekten. Die Überführung von so finanzierten in dauerhafte Projekte stellt ein großes Problem dar.
- Die Einbindung engagierter Menschen ist eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung innovativer Projekte (Ehrenamtliche zu Hauptamtlichen machen).
- Projekte mit Netzgedanken, bei denen viele in ein Boot geholt werden, benötigen eine institutionalisierte Koordinierung.

Teilnehmerliste des Workshops Münster, 27.05.2004

Name	Institution	Tel.	email
Buske, Martin	EuropeAlive Medien GmbH	Tel.: +49 (0)2 28/4 10 11-0	buske@ea-media.net
Hamann, Rainer, Dr.	Kreis Borken	Tel.: +49 (0) 28 61/82 20 15	r.hamann@kreis-borken.de
Jansen, Ute	Universität Dortmund	Tel.: +49 (0)2 31/7 55- 60 67	ute.jansen@uni-dortmund.de
Kemming, Herbert, Dr.	ILS NRW, Dortmund	Tel.: +49 (0)2 31/90 51-2 70	herbert.kemming@ils.nrw.de
Klüppels, Michael	RVM, Regionalverkehr Münsterland	Tel.: +49 (0) 25 63/93 06 40	michael-klueppels@rvm-online.de
König, Dietmar	Stadt Münster Verkehrsplanung	Tel.: +49 (0)2 51/4 92-61 51	koenigd@stadt-muenster.de
Kreft-Kettermann, Helga, Dr.	Amt für Stadt- und Regionalentwicklung, Statistik	Tel.: +49 (0)2 51/4 92-12 00	krefth@stadt-muenster.de
Linnenbrink, Werner	WVG, Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH	Tel.: +49 (0)2 51/62 70 211	Werner.linnenbrink@wvg-online.de
Mecke, Rolf	Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice "Pendlernetz"	Tel.: +49 (0) 59 71/99 01 03	mecke@tat-zentrum.de
Niermann, Hans-Eckard, Dr.	EuropeAlive Medien GmbH	Tel.: +49 (0)2 28/41 01-132	eniermann@ea-media.net
Stiewe, Mechtild	ILS NRW, Dortmund	Tel.: +49 (0)2 31/ 90 51-2 69	mechtild.stiewe@ils.nrw.de
Kirchmeyer, Joachim	Stadtwerke Münster GmbH	Tel.: +49 (0)2 51/6 94-28 15	j.kirchmeyer@stadtwerke-muenster.de
Weigt, Detlef	Stadt Münster Amt f. Stadt- und Regionalentwicklung, Statistik	Tel.: +49 (0)2 51/4 92-12 15	weigtd@stadt-muenster.de

ANHANG 8: EXPERTENWORKSHOP DORTMUND

Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik – NAPOLI Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Verkehrspolitik Expertenworkshop am 30. September 2004 im ILS NRW, Dortmund

Programm

- **Begrüßung**
(Dr. Herbert Kemming, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), Dortmund)
- **Einführung in das Forschungsprojekt NAPOLI**
(Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund)
- **Perspektiven lokaler und regionaler Kooperation**
(Mechtild Stiewe, ILS NRW)
- **Organisationsstrukturen und Prozesse**
(Ute Jansen, Universität Dortmund)
- **Diskussion**
- **Planungsmarketing und Erfolgskontrolle einer nachhaltigen Verkehrspolitik**
(Dr. Michael Frehn, Planersocietät)
- **Diskussion**
- **Fazit und Ausblick**
(Dr. Herbert Kemming, ILS NRW)

Moderation: Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund
Dr. Herbert Kemming, ILS NRW

Teilnehmerliste des Expertenworkshops Dortmund, 30.09.2004

Name	Institution	Tel.	email
Flämig, Heike	TU Hamburg-Harburg European Centre for Transportation and Logistics	Tel.: +49 (0) 40/4 28 78-3907 Fax: +49 (0) 40/4 28 78-2728	flaemig@tu-harburg.de
Frehn, Michael, Dr.	PLANERSOCIETÄT Stadtplanung Verkehrsplanung Forschung	Tel.: +49 (0)2 31/58 96 96-10 Fax: +49 (0)2 31/58 96 96-18	frehn@planersocietaet.de
Gertz, Carsten, Prof. Dr.	Technische Universität München Fachgebiet Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung	Tel.: +49 (0) 89/2 89-2 24 56 Fax: +49(0) 89/2 38 40	gertz@vp.bv.tum.de
Gloßat, Michael	Stadt Leipzig Amt für Verkehrsplanung	Tel.: +49 (0)3 41/1 23-34 10 Fax: +49 (0)3 41/1 23-3 45	mglossat@leipzig.de
Haag, Martin, Dr.	Technisches Rathaus	Tel.: +49 (0)2 01/46 00 Fax: +49 (0)2 01/46 99	martin.haag@stadt.freiburg.de
Hamann, Rainer, Dr.	Kreis Borken Der Mobilitätsbeauftragte 46322 Borken	Tel.: +49 (0) 28 61/82 20 15 Fax: +49 (0) 28 61/82 27 12 015	r.hamann@kreis-borken.de
Holz-Rau, Christian, Prof. Dr.	Universität Dortmund	Tel.: +49 (0)2 31/7 55-22 70 Fax: +49 (0)2 31/7 55-22 69	holzrau@rp.uni-dortmund.de
Isselmann, Michael	Stadt Bonn Stadtplanungsamt	Tel.: +49 (0)2 28/77 37 84	michael.isselmann@bonn.de
Jansen, Ute	Universität Dortmund	Tel.: +49 (0)2 31/7 55- 60 67 Fax: +49 (0)2 31/7 55-22 69	ute.jansen@uni-dortmund.de
Kemming, Herbert, Dr.	ILS NRW, Dortmund	Tel.: +49 (0)2 31/90 51-2 70 Fax: +49 (0)2 31/90 51-2 80	herbert.kemming@ils.nrw.de
König, Dietmar	Stadt Münster Verkehrsplanung	Tel.: +49 (0)2 51/4 92-61 51 Fax: +49 (0)2 51/4 92-77 65	koenigd@stadt-muenster.de
Kreft-Kettermann, Helga, Dr.	Amt für Stadt- und Regionalentwicklung, Statistik	Tel.: +49 (0)2 51/4 92-12 00 Fax: +49 (0)2 51/4 92-79 05	kreftth@stadt-muenster.de
Lehmbrock, Michael	Deutsches Institut für Urbanistik	Tel.: +49 (0) 30/3 90 01-2 52 Fax: +49 (0) 30/3 90 01-2 41	lehmbrock@difu.de
Mecke, Rolf	Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice "Pendlernetz"	Tel.: +49 (0) 59 71/99 01 03 Fax: +49 (0) 59 71/99 02 00	mecke@tat-zentrum.de
Sagolla, Winfried	Stadt Dortmund Stadtplanungsamt	Tel.: +49 (0)2 31/50-2 26 13 Fax: +49 (0)2 31/50-2 37 98	wsagolla@stadtdo.de
Stiewe, Mechtild	ILS NRW, Dortmund	Tel.: +49 (0)2 31/ 90 51-2 69 Fax: +49 (0)2 31/ 90 51-2 80	mechtild.stiewe@ils.nrw.de

Impressum

Projektleitung:

Dr. Herbert Kemming ILS NRW, Dortmund

Verfasser(innen):

Dipl.-Ing. Max Bohnet	Planersocietät
Dr.-Ing. Michael Frehn	Planersocietät
Prof. Dr. Christian Holz-Rau	Universität Dortmund
Dipl.-Ing. Ute Jansen	Universität Dortmund
Dipl.-Geogr. Marion Klemme (bis 01/2004)	Planersocietät/Universität Dortmund
Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe	ILS NRW, Dortmund

unter Mitarbeit von:

Dipl.-Ing. Andreas Iland	Planersocietät
cand.-Ing. Sabrina Pflaum	Universität Dortmund
cand.-Geogr. Kerstin Suhl	ILS NRW, Dortmund
cand.-Ing. Tim Völlmer	ILS NRW, Dortmund

Projektbegleitung:

Dr. Arnd Motzkus TÜV-Akademie Rheinland GmbH

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund
Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-0
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-1 55
E-Mail: ils@ils.nrw.de
URL: www.ils.nrw.de

Kontakt:

Mechtild Stiewe
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund
Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-2 69
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-2 80
E-Mail: mechtild.stiewe@ils.nrw.de

Dr. Michael Frehn
Planersocietät
Stadtplanung · Verkehrsplanung · Forschung
Chemnitzer Str. 38
D-44139 Dortmund
Telefon: +49 (0)2 31 / 58 96 96-10
Telefax: +49 (0)2 31 / 58 96 96-18
E-Mail: frehn@planersocietaet.de

Prof. Dr. Christian Holz-Rau
Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
FG Verkehrswesen und Verkehrsplanung
D-44221 Dortmund
Telefon: +49 (0)2 31 / 7 55-22 70
Telefax: +49 (0)2 31 / 7 55-22 69
E-Mail: christian.holz-rau@uni-dortmund.de

Auftraggeber:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 / 20 08-0
E-Mail: buergerinfo@bmvbw.bund.de

Auftragnehmer:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund
Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-2 75
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-2 80
E-Mail: fb-verkehr@ils.nrw.de

© ILS NRW, 2005. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf – auch auszugsweise und in welcher Form auch immer – nur mit schriftlicher Genehmigung des ILS NRW vervielfältigt werden. Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung des ILS NRW, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch "Spiegeln" dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien für den persönlichen Gebrauch ist unter der Bedingung der korrekten Nennung der Urheberschaft ohne ausdrückliche Genehmigung des ILS NRW gestattet. Dies gilt auch für die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien, um diese in den Bestand einer öffentlich zugänglichen Bibliothek zu integrieren.

Dortmund, Februar 2005

ISBN: 978-3-86934-58-6