

KOMMUNALE VERKEHRSPOLITIK: FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE QUALIFIZIEREN!

DECOMM 2023

Prof. Dr.-Ing. Volker Bleses | Maximilian Birk (M.Eng.)
20.11.2023

UNSER BLICK AUF MOBILITÄTSWENDE

Infrastrukturen und Angebote



Suchergebnisse zu „Mobilitätswende“ auf duckduckgo.com, 15.06.23

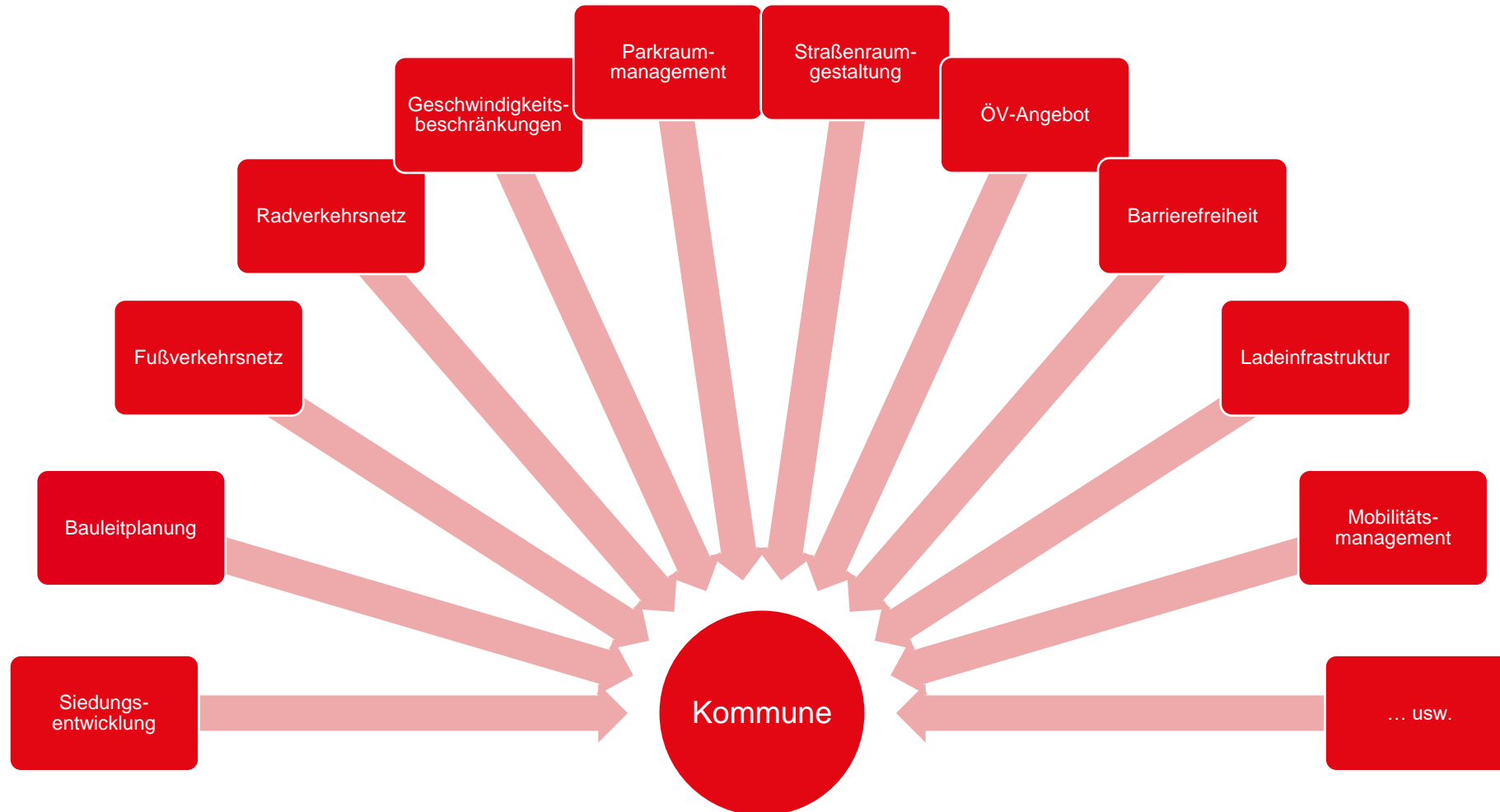
UNSER BLICK AUF MOBILITÄTSWENDE

Governance auf Bundes- (und Landes-) ebene



Quellen: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf, <https://www.vdv.de/positionspapier-aenderungsvorschlaege-zum-stvr-mai2023-1.pdf>, https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Gesetzesentwurf_BuMoG_final_nach_letztter_Aenderung.pdf, https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/Gute_Strassen_fuer_alle_Gesetz_zweite_ueberarb._Auflage_2021.pdf, <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/themen-websites.html?download=513:inhaltsverzeichnis-hlf&start=40>, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023-05-09_texte_66-2023_verfassungsrechtliche_aspekte_strassenverkehrsrecht_0.pdf

MOBILITÄTSWENDE FINDET IN DEN KOMMUNEN STATT (ODER AUCH NICHT)



MOBILITÄTSWENDE FINDET IN DEN KOMMUNEN STATT (ODER AUCH NICHT)

„Mit dem Weg des geringsten Widerstands passiert nicht grundlegend viel. Dann gibt's keine Verkehrswende.“¹

„Oft wird die kleine Größe von verwaltungs- oder politischer Seite genutzt um neue Ideen abzutun. Das geht hier nicht, wir sind nicht Frankfurt oder Darmstadt! Bei uns gibt es das nicht, das funktioniert bei uns so nicht.“²

„Viele Städte haben gute Verkehrskonzepte, aber es fehlt die gute Umsetzung. Es wurde nicht auf die konkrete Situation runtergebrochen. Beim Beschluss der Konzepte muss klar und deutlich kommuniziert und diskutiert werden, was das in letzter Konsequenz bedeutet.“¹

„Generell ist die heutige Kommunalpolitik bei uns für Mobilitätsthemen offen. Themen wie ÖPNV-Ausbau oder Radwegeausbau werden bei uns vorangebracht, um weiterhin als Standort attraktiv zu bleiben. Dennoch gibt es weiterhin Parteien, die sich der Thematik nicht oder nicht ausreichend annehmen und sich vor allem an den Bedürfnissen des MIV ausrichten. Auch das gibt es immer noch.“²

„Die Verwaltung ist in sich grundkonservativ, sobald etwas an der Struktur, den Abteilungen, geändert wird, wird es kompliziert. Ein Oberbürgermeister nach dem anderen scheitert daran.“¹

„In den Verwaltungen wird häufig hierarchisch gearbeitet – Mobilität ist aber eine Querschnittsaufgabe – diese Zusammenarbeit muss von oben organisiert werden.“¹

¹ Stein, Thomas; Klein, Tobias; Lindner, Sandra (2022): Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung?. Hg. v. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin.

² Interviewergebnisse im Projekt ‚Suburban New Mobility‘, Veröffentlichung in Vorbereitung

MOBILITÄTSWENDE FINDET IN DEN KOMMUNEN STATT (ODER AUCH NICHT)

9. Antrag der [REDACTED]-Fraktion – „Verkehrs- und Mobilitätskonzept“

[REDACTED] 1. Ergänzung

Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung stimmt dem Beschluss des Ausschusses [REDACTED] und Verkehr vom [REDACTED] 03.2022 zu, und beschließt die Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes, unter dem Vorbehalt, dass die Mitarbeiter der Verwaltung nicht in die Konzepterarbeitung einbezogen werden, und der Stadt [REDACTED] keine Kosten entstehen.

Abstimmungsergebnis:

26 Ja-Stimmen 5 Enthaltungen (angenommen)

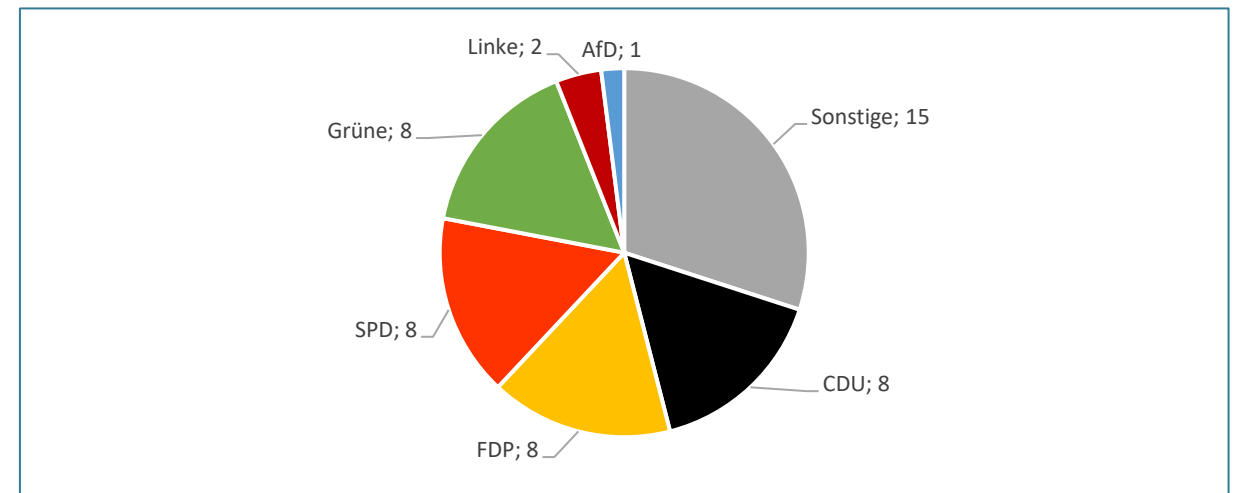
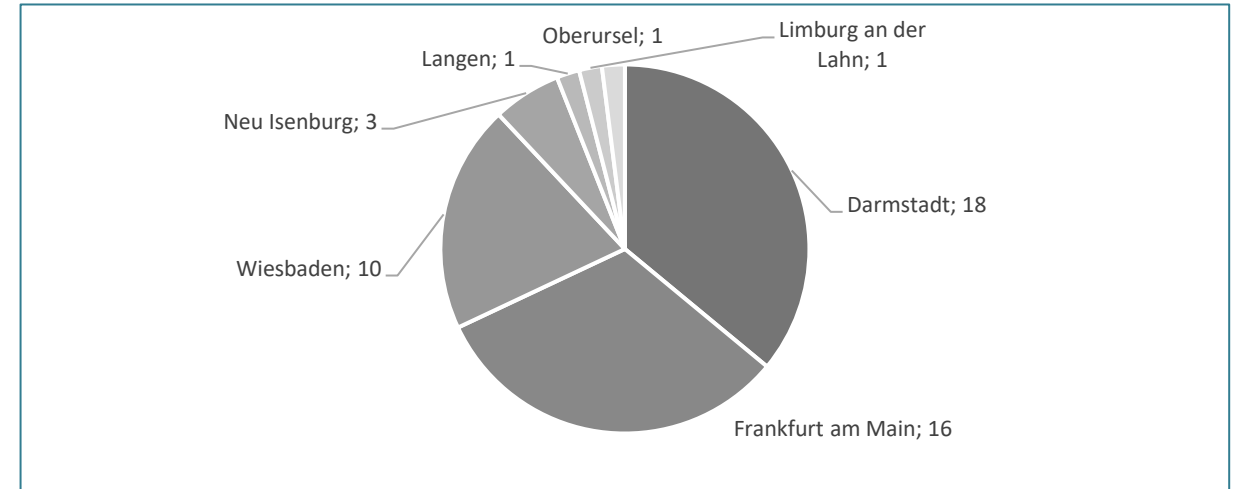
Auszug aus dem Protokoll einer Stadtverordnetenversammlung einer hessischen Mittelstadt (rd. 13.000 EW)

*WO UND WIE
HOLEN WIR DIE LOKALE POLITIK
AUF DEM WEG ZUR MOBILITÄTSWENDE
AB?*

MOBILITÄTSWENDE IM KOMMUNALWAHLKAMPF

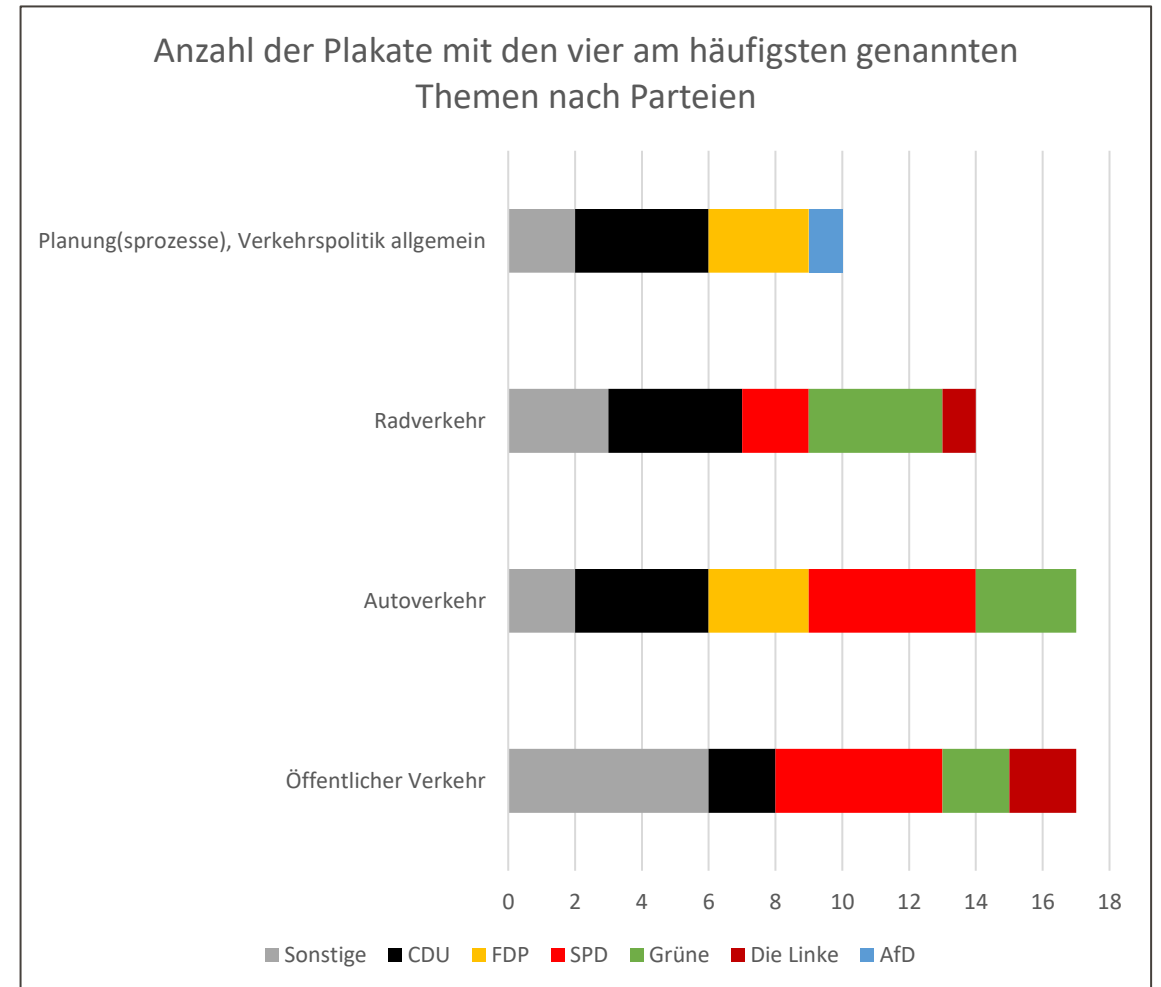
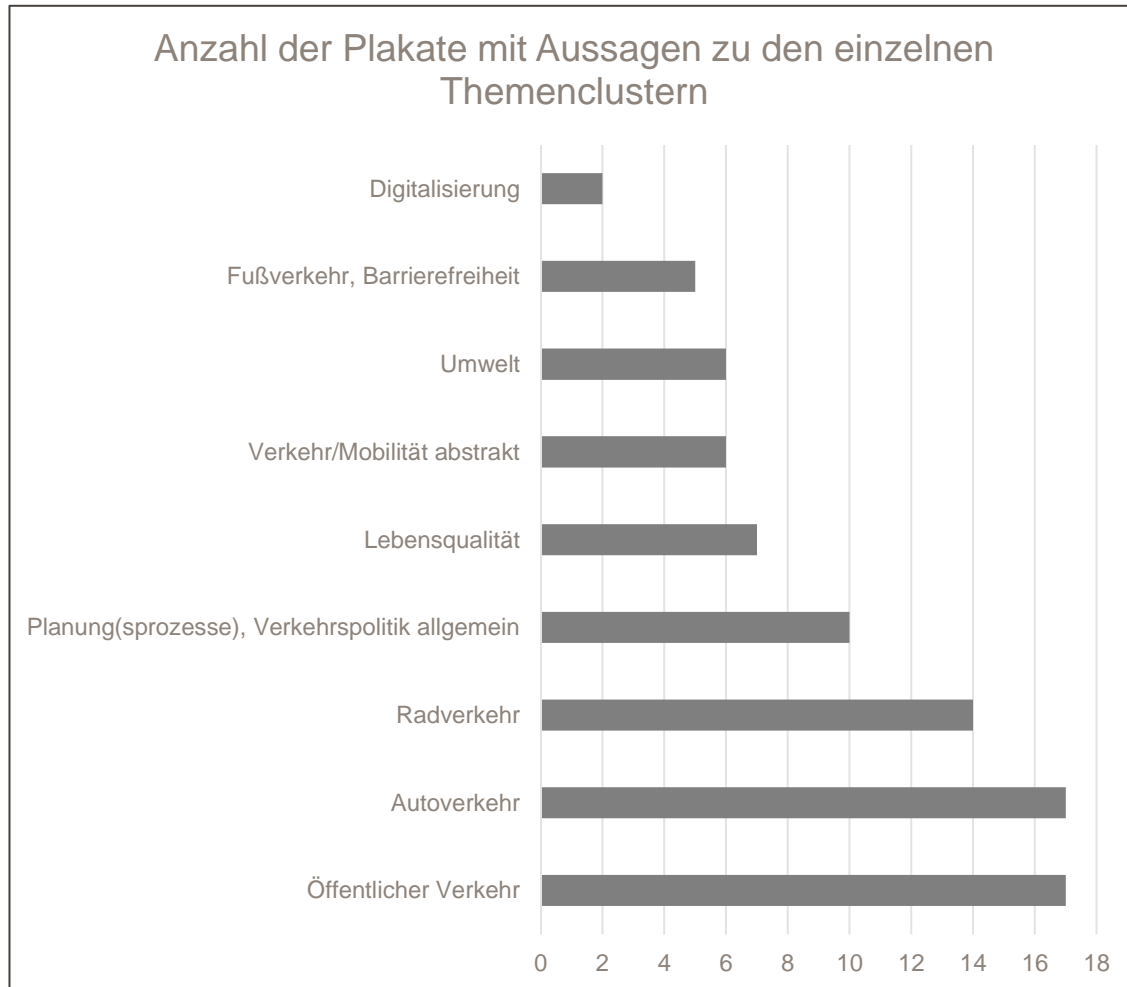
Projektbeschreibung

- „Ad-hoc-Projekt“
- Material: 50 Wahlplakate zur Kommunalwahl Hessen (14. März 2021) mit erkennbarem Mobilitätsbezug aus sieben Städten und von 13 Parteien/politischen Gruppierungen



MOBILITÄTSWENDE IM KOMMUNALWAHLKAMPF

Ergebnisse: Behandelte Themen



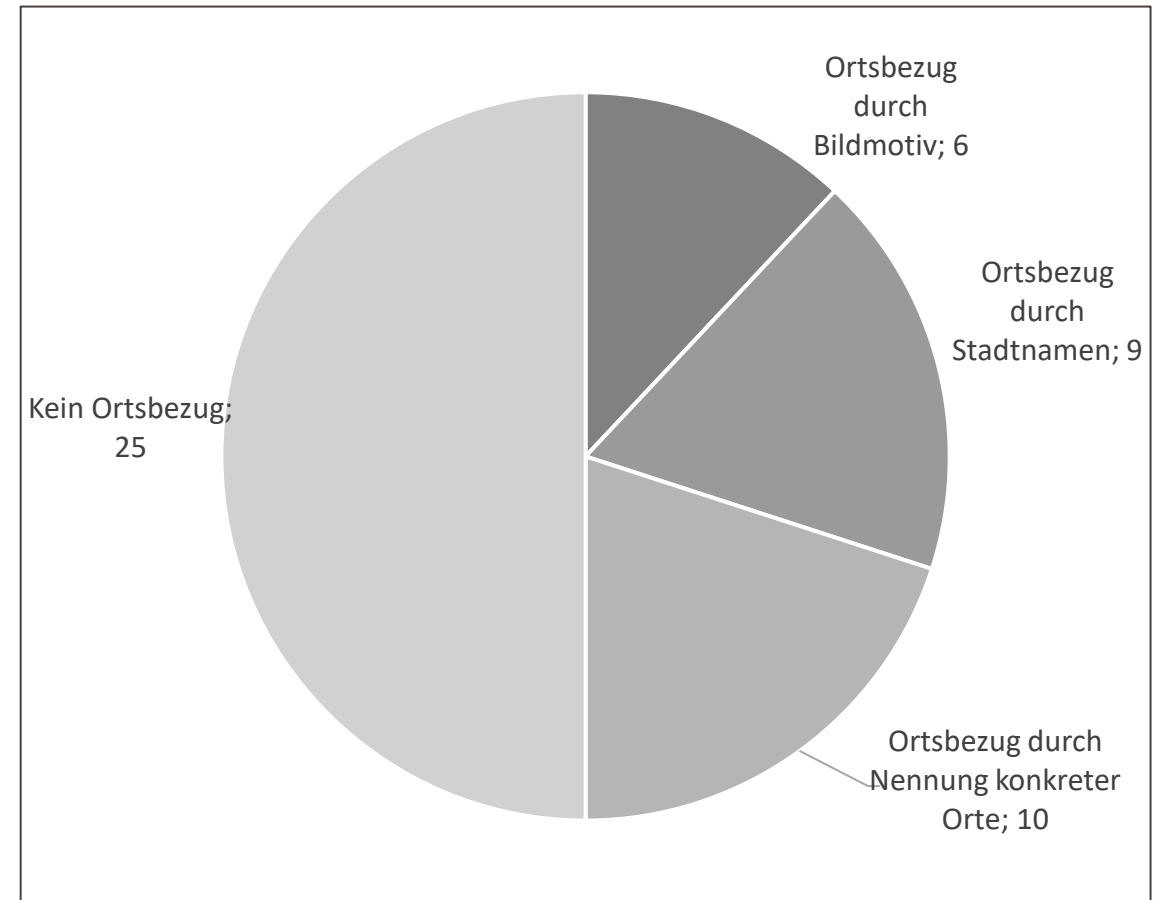
MOBILITÄTSWENDE IM KOMMUNALWAHLKAMPF

Ausgewählte Ergebnisse

Etliche Plakate ohne erkennbare substantiell inhaltliche Aussage



Vergleichsweise geringer Ortsbezug



MOBILITÄTSWENDE IM KOMMUNALWAHLKAMPF

Ausgewählte Ergebnisse

Begriffe:

- Verwendung von „Verkehr“ als Totum pro Parte für Autoverkehr



- Verwendung von „Mobilität“ häufig ohne inhaltlich substantielle Aussage



MOBILITÄTSWENDE IM KOMMUNALWAHLKAMPF

Ausgewählte Ergebnisse

Keine explizite Fürsprache für den Autoverkehr, stattdessen Narrativ „fairer“ Verkehrspolitik



Unterschiedliche Sichtweisen auf das Fahrrad



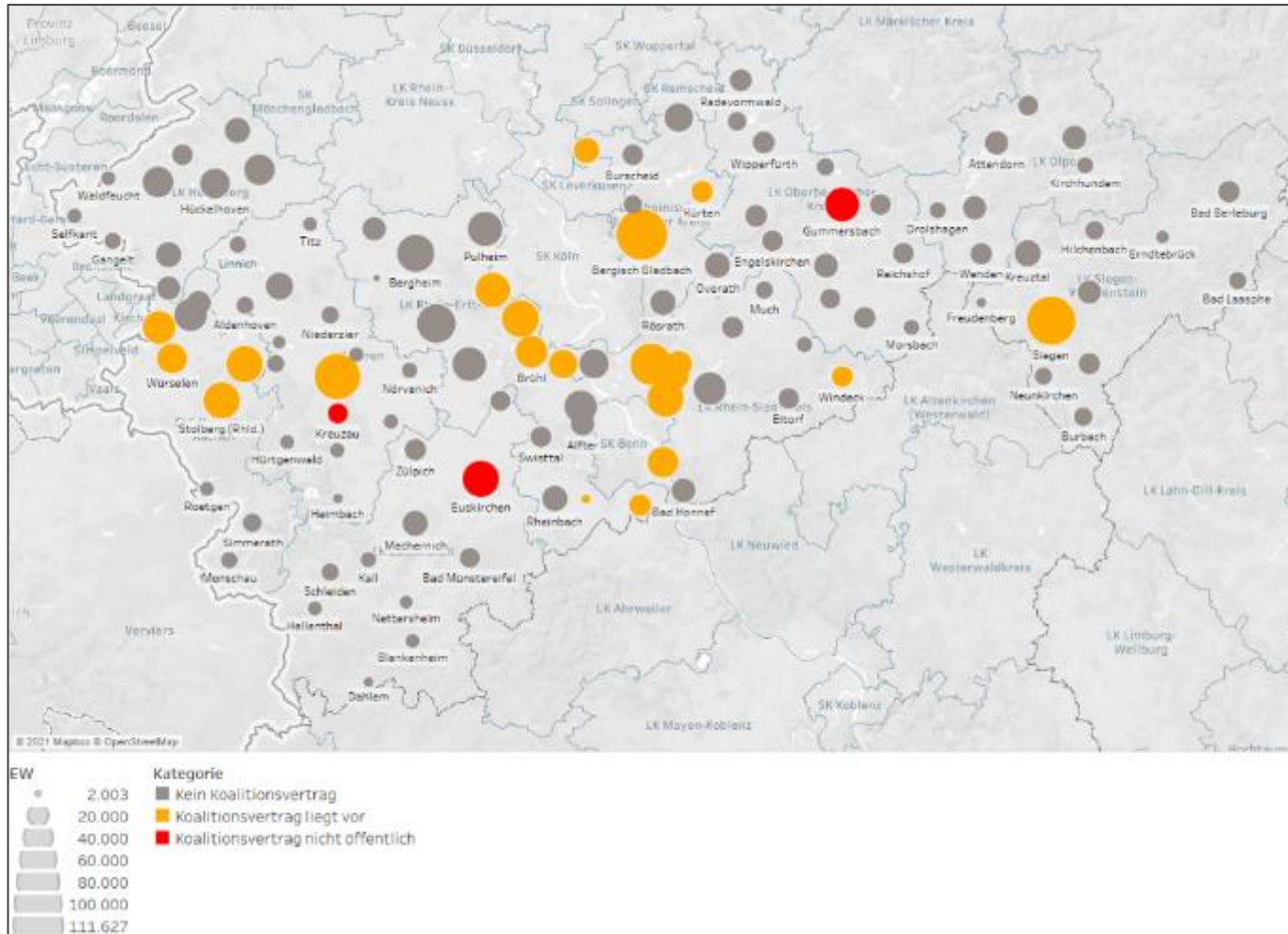
MOBILITÄTSWENDE IM KOMMUNALWAHLKAMPF

Fazit aus verkehrsplanerischer Perspektive

- Mobilität und Verkehr sind zentrale Themen der kommunalen Politik.
- Ausbau von ÖPNV und Radinfrastruktur dominieren,
- ambivalente Positionierung zum Auto
- Fußverkehr spielt nur eine geringe Rolle, „neue Mobilität“ gar keine.
- Sehr wenige konkrete Aussagen, z.B. zu bestimmten Maßnahmen



MOBILITÄTSWENDE NACH DEM KOMMUNALWAHLKAMPF



Auswertung von Koalitionsverträgen aus 7 Kreisen, 2 kreisfreien Städten und 21 kreisangehörigen Kommunen vor.

Räumliche Schwerpunkte: Ballungsräume um Aachen, Bonn und Köln.

Koalitionsverträge liegen vorrangig aus einwohnerstarken Kommunen bzw. aus Ober- und Mittelzentren vor.

Koalitionsverträge decken 24% der Gebietskörperschaften und rund 50% der Bevölkerung im Untersuchungsraum (Regierungsbezirk Köln + Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein) ab.

MOBILITÄTSWENDE NACH DEM KOMMUNALWAHLKAMPF

Gebietskörperschaft	CDU	FDP	Grüne	SPD	Sonstige
Aachen Städteregion					
Bergisch Gladbach					
Bonn					
Brühl					
Düren					
Düren Kreis					
Eschweiler					
Euskirchen Kreis					
Frechen					
Herzogenrath					
Hürth					
Köln					
Königswinter					
Kürten					
Landschaftsverband Rheinland					
Leichlingen (Rheinland)					
Lohmar					
Meckenheim					
Rhein-Berg-Kreis					
Rhein-Erft-Kreis					
Rhein-Sieg-Kreis					
Sankt Augustin					
Siegburg					
Siegen					
Siegen Kreis					
Stolberg (Rhld.)					
Troisdorf					
Wachtberg					
Wesseling					
Windeck					
Würselen					
Summe	20	9	27	14	5

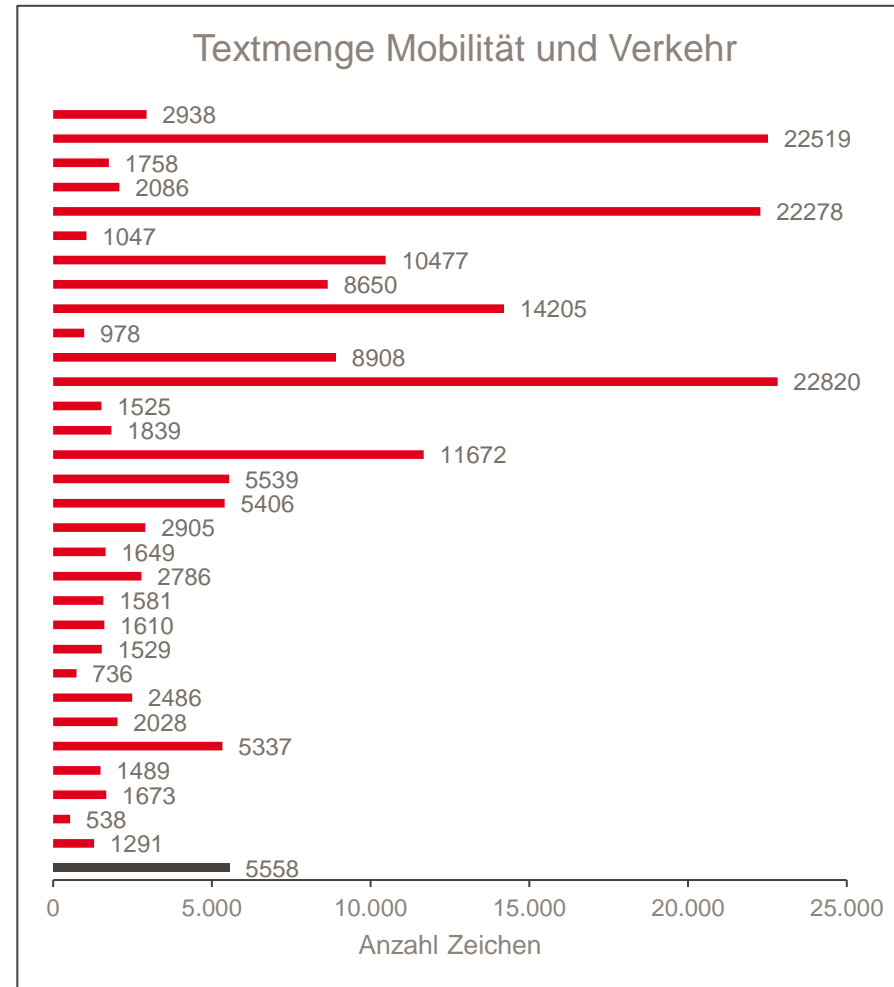
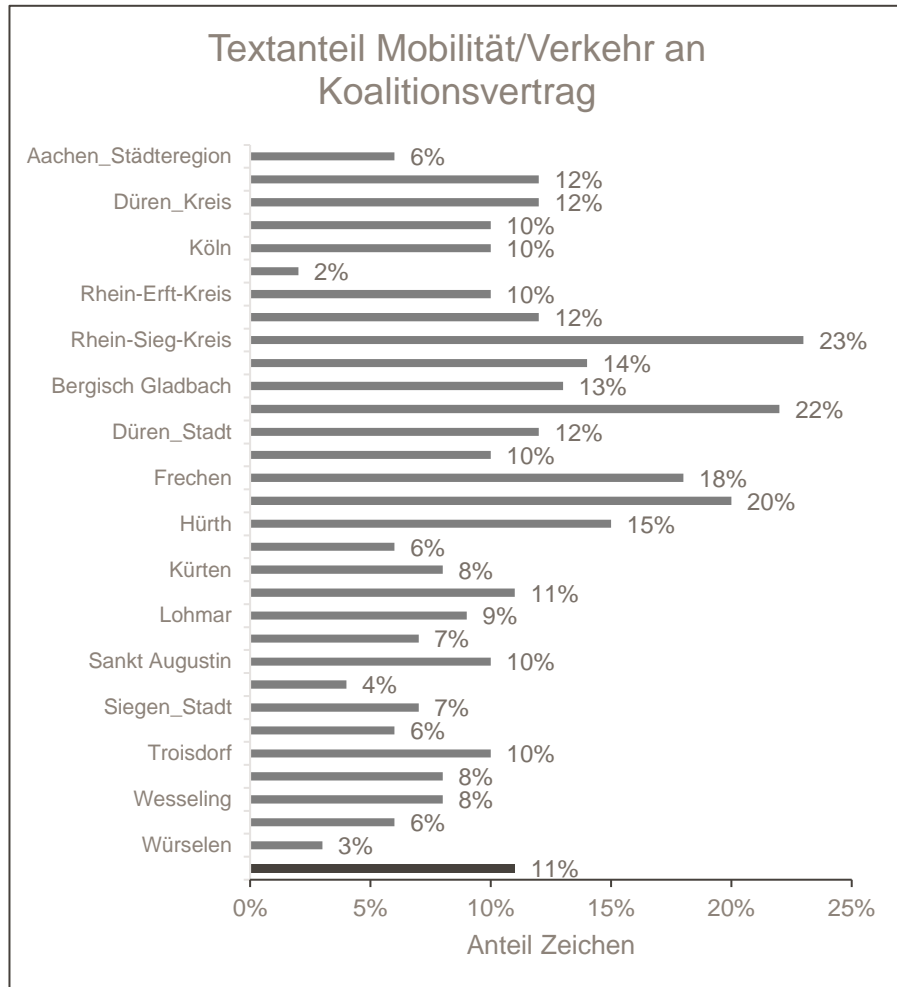
Politische Konstellationen der untersuchten Koalitionsverträge

Hinter den 31 untersuchten Koalitionsverträgen stehen acht verschiedene Konstellationen von Koalitionären, davon mit Abstand am häufigsten Koalitionen zwischen CDU und Grünen (11)

Die Grünen sind an der Mehrzahl der Koalitionsverträge beteiligt (27), gefolgt von CDU (20), SPD (14), FDP (9) und Sonstigen² (5)

²Als ‚Sonstige‘ werden lokale und unabhängige Wählergemeinschaften sowie die Linke zusammengefasst.

MOBILITÄTSWENDE NACH DEM KOMMUNALWAHLKAMPF

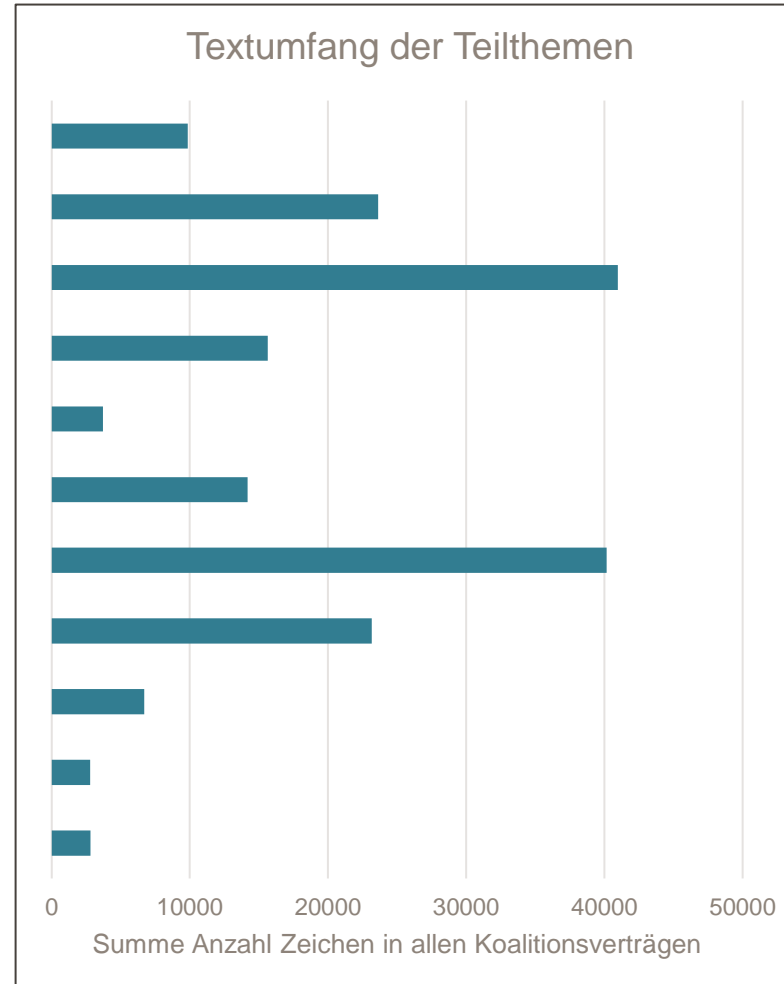
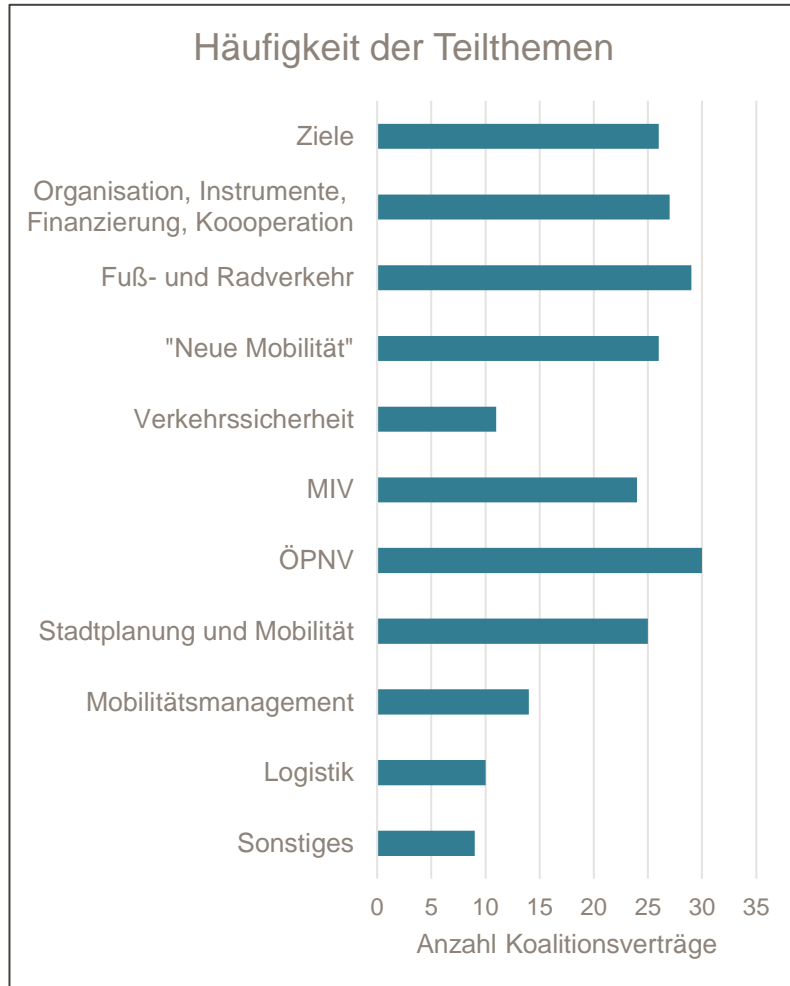


Übersicht zu verkehrsbearbeiteten Themen

Die Themen Mobilität und Verkehr nehmen im Mittel 11% der Textmenge der Koalitionsverträge ein und umfassen im Mittel rund 5.500 Zeichen.

Die Schwankungsbreite zwischen den einzelnen Verträgen ist erheblich

MOBILITÄTSWENDE NACH DEM KOMMUNALWAHLKAMPF



Übersicht zu verkehrsbezogenen Themen

In der Mehrzahl der Koalitionsverträge werden Ziele, Organisation usw., Fuß-/Radverkehr, „neue Mobilität“, MIV, ÖPNV sowie Stadtplanung und Mobilität angesprochen.

Hinsichtlich des Textumfangs dominieren die Teilthemen Fuß-/Radverkehr und ÖPNV

MOBILITÄTSWENDE NACH DEM KOMMUNALWAHLKAMPF - FAZIT

Mobilität und Verkehr sind in den meisten untersuchten Koalitionsverträgen (ge)wichtige Themen.

- **Klimaschutz** häufig als übergeordnetes Leitmotiv → bestimmt generelle Ausrichtung der Verkehrspolitik.
- **Neuorientierung der Verkehrspolitik** ist unübersehbar:
 - Förderung von Radverkehr und ÖPNV
 - Siedlungsentwicklung und Gestaltung bzw. Nutzung des öffentlichen Raums mit Fokus Nachhaltiger Mobilität.
 - Aussagen zum Kfz-Verkehr im Kontext neuer Antriebe und Restriktionen des MIV.

- **Infrastruktur- bzw. angebotsorientierte Herangehensweise dominiert.**

Aktuelles Repertoire der Handlungsoptionen - u.a. (Mobilitäts-) Management- und Marketingansätze sowie Digitalisierung - wird kaum adressiert.

- Aussagen in Richtung Verkehrswende tendenziell in Gebietskörperschaften außerhalb der Ballungsräume weniger ausgeprägt als innerhalb.
- Weitere systematische Unterschiede im Vergleich der Koalitionsverträge untereinander kaum zu erkennen.

MOBILITÄTSWENDE IM LAUFENDEN KOMMUNALPOLITISCHEN BETRIEB

- Entstanden aus BMBF-Projekt „IMPACT RheinMain“ (2018 – 2022)
- Seit 2020 rund 20 Online-Seminare für kommunalpolitisch Aktive (je 90 Minuten am frühen Abend)
- Themen aus dem aktuellen Spektrum kommunaler Verkehrswende, z.B. Parkraummanagement, alternative Antriebe, kinder- und seniorengerechte Verkehrssysteme, Tempo 30, Mobilitätsstationen.
- Zwei Inputs (theoretischer Hintergrund + praktische Anwendung) mit anschließender Fragerunde.
- Anhaltend hohe Nachfrage mit 50 bis 120 Teilnehmenden aus ganz Hessen.
- Ausgesprochen positive Resonanz. Wünsche nach Vertiefung und spezifischerer Beratung.



MOBILITÄTSWENDE IM LAUFENDEN KOMMUNALPOLITISCHEN BETRIEB

Verkehrsplanungen kann ich gut beurteilen, da ich selbst Verkehrsteilnehmer/in bin in %



Die Vielfalt der Aspekte, die bei verkehrsplanerischen Entscheidungen zu berücksichtigen sind, nimmt immer mehr zu



BMBF-Projekt 'Plattform für integrierte Mobilität Oberursel' (pimoo) (2021 – 2024)

- Verschiedene Ansätze mit Bezug auf lokale verkehrspolitische Entscheidungsprozesse, insbesondere
 - Bewertungstool zur standardisierten Einordnung von geplanten Maßnahmen in Bezug auf das verkehrliche Leitbild der Stadt.
 - „Wissenshappen“: kurze Fachvorträge zu grundlegenden Zusammenhängen und Herangehensweisen im für Mobilität zuständigen Ausschuss.
 - Quantitative Online-Befragung von Mandatsträger:innen (n = 53)

- „Mobilitätswende“ ist als Thema in der Kommunalpolitik angekommen.
- Herleitungen und Begründungen von Strategien und Maßnahmen aus Zielen sind (mit Ausnahme des Klimaschutzes) kaum erkennbar.
„Mobilität“ erscheint als Selbstzweck. Diskurse darüber sind tendenziell ideologiegeprägt.
- Das Bedürfnis nach Orientierung und das Interesse an neutraler Information und Beratung sind deutlich ausgeprägter als erwartet. Der Ehrenamtscharakter kommunalpolitischen Engagements wirkt zugleich limitierend.

Wo und wie holen wir die lokale Politik auf dem Weg zur Mobilitätswende ab?

➔ Sie ist gar nicht so weit entfernt, wir müssen nur auf sie zugehen.

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Kontakt

Fachbereich Architektur und
Bauingenieurwesen

Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden



Prof. Dr.-Ing. Volker Bles
T +49(0)611 9495-1443
volker.blees@hs-rm.de



Maximilian Birk (M.Eng.)
T +49(0)611 9495-1485
maximilian.birk@hs-rm.de