

Masterthesis

Verkehrsentwicklungsplanung im Wandel

Evaluation der Verkehrsentwicklungsplanungen der Städte
Lübeck und Kiel als Grundlage für eine neue Organisationsform

HafenCity Universität Hamburg (HCU)
Studiengang: Stadtplanung M.Sc.

Name des Verfassers:	Sebastian Groß Klaus-Groth-Str. 3 20535 Hamburg
E-Mail des Verfassers:	sebastian.gross1988@gmail.com
Matr.-Nr.:	6007493
Name des Erstbetreuers:	Univ-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
Name des Zweibetreuers:	Dr. Michael Bose
Ort und Datum der Abgabe:	Hamburg, den 01.09.2014

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Wandel in der Verkehrsentwicklungsplanung	5
2.1 Vom Generalverkehrsplan zum integrativen Verkehrsentwicklungsplan	5
2.2 Veränderungen gesellschaftlicher Anforderungen.....	9
3. Evaluation der Verkehrsentwicklungspläne Kiel und Lübeck	13
3.1 Warum Evaluation?	13
3.2 Definition, Ziel und Vorgehensweise der Evaluation.....	14
3.3 Geschichtlicher Rückblick beider Verkehrsentwicklungsplanungen	18
3.3.1 Inhalte, Verfahren und Zeitgeist	18
3.3.2 Rahmenbedingungen und Maßnahmen.....	21
3.4 Der Verkehrsentwicklungsplan	26
3.4.1 Formalien und Aufstellung	27
3.4.2 Ziele und Strukturierung.....	30
3.4.3 Prognosen	36
3.5 Prozessevaluation VEP	43
3.5.1 Evaluation Aufstellungsphase	44
3.5.1.1 <i>Zeitplanung und Effizienz</i>	44
3.5.1.2 <i>Akteure, Zusammenarbeit und Kontrolle</i>	47
3.5.1.3 <i>Politik und Finanzen</i>	50
3.5.2 Evaluation Umsetzungsphase.....	52
3.5.2.1 <i>Spannungsabfall und Bedeutungsverlust</i>	52
3.5.2.2 <i>Organisation und Maßnahmenumsetzung</i>	53
3.5.2.3 <i>Ressourcen, Finanzen und Bewertung</i>	55
3.6 Wirkungsevaluation VEP	57
3.6.1 Fließender KFZ-Verkehr	58
3.6.2 ÖPNV.....	62

3.6.3	Radverkehr	65
3.6.4	Mobilitätsmanagement.....	68
3.6.5	Ruhender Verkehr.....	70
3.6.6	Sonstiges	71
3.6.7	Übersicht.....	73
4.	Zentrale Erkenntnisse	75
4.1	Allgemeine Analyseerkenntnisse: Wirkungsgefüge der Handlungsfelder.....	75
4.2	Explizite Analyseerkenntnisse: Abgeleitete Verbesserungspotentiale	78
4.2.1	Verbesserungspotentiale Lübeck.....	79
4.2.2	Verbesserungspotentiale Kiel	80
5.	Konzeption einer erneuerten Organisationsform	83
5.1	Schlüsselthemen, zentrale Fragen und Hinweise.....	83
5.2	Grundidee.....	85
5.3	Aufgaben der Ebenen.....	88
5.3.1	Strategisch-konzeptionelle Ebene.....	88
5.3.2	Maßnahmenebene.....	91
5.4	Aufgaben und Zusammenarbeit im Umfeld der Verkehrsplanung	92
5.4.1	Interne Aufgaben und Zusammenarbeit.....	93
5.4.2	Externe Aufgaben und Zusammenarbeit	97
5.5	Zeitlicher Ablauf.....	104
5.6	Zusätzliche Handlungsempfehlungen und Hinweise	107
5.6.1	Direkter VEP-Umsetzungsbedarf	107
5.6.2	Zusätzlicher VEP-Umsetzungsbedarf	108
6.	Fazit	110

1. Einleitung

Verkehrsentwicklungsplanung ist im Wandel. Sich verändernde gesellschaftliche Anforderungen, knappe kommunale Kassen und eine zunehmend kritisch werdende Öffentlichkeit fordern neue Denkansätze in der Verkehrsentwicklungsplanung. Hohe Ausgaben für Infrastrukturmaßnahmen müssen heute deutlich stärker gerechtfertigt sein, damit diesen Vorhaben keine „kritische Masse“ gegenübersteht. Dieser Entwicklungstrend beansprucht eine Planungsdenke, die ihre Arbeit rechtfertigen muss.

Obwohl die Verkehrsentwicklungsplanung sich zuletzt mehr integrativeren Ansätzen geöffnet hat, zeigt sich, dass die erschwerenden Rahmenbedingungen (wie z.B. geringer werdende Planungsressourcen oder der wachsende Bedarf an Öffentlichkeitsbeteiligung) noch weitere Konsequenzen fordern: Ein einmaliger Kraftakt der Planaufstellung und eine anschließende Begleitung genügen nicht mehr sondern eine strategische Planung muss sich einstellen, die als ein immer wiederkehrender Selbstbestimmungsprozess gesehen wird, der aktuelle Entwicklungstrends berücksichtigt und durch regelmäßige Rückkopplungen die Zielsetzungen hinterfragt oder neu definieren kann.

Daraus resultieren zentrale Fragen: Wie kann sich die Verkehrsentwicklungsplanung diesen Anforderungen stellen? Welche Konsequenzen müssen aus den veränderten Rahmenbedingungen gezogen werden? Welche Paradigmen und Festlegungen in der Verkehrsentwicklungsplanung müssen hinterfragt oder durchbrochen werden? Wie könnte eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklungsplanung aussehen, die Perspektiven für das städtische Verkehrswesen aufzeigt, arbeitsökonomisch, verständlich und anhaltend plant und koordiniert?

Diesen zentralen Fragen können im Zuge dieser Arbeit sicherlich nicht erschöpfend beantwortet werden. Die Ausführungen sollen dennoch in konkrete Umsetzungsvorschläge münden und können die Basis für eine vertiefende Diskussion bilden.

Dazu ist die Arbeit folgendermaßen aufgebaut:

Zunächst wird der Wandel in der Verkehrsentwicklungsplanung beleuchtet und soll in das Thema verkehrsplanungsgeschichtlich als auch hinsichtlich gegenwärtiger Aspekte einführen.

Im ersten Hauptteil der Arbeit werden zwei Verkehrsentwicklungspläne (VEP) der Städte Kiel und Lübeck hinsichtlich ihrer Umsetzungsformen, der vollzogenen Planungsprozesse und ihrer Wirkungen evaluiert. Auch die vorher gültigen Generalverkehrspläne sollen kurz betrachtet und ebenfalls bewertend dargestellt werden, da sie einen nicht unwesentlichen Einfluss auf die danach entwickelten VEPs mitbringen. Diese vergleichende Evaluation ist das zentrale Instrument, damit der Wandel in der Verkehrsentwicklungsplanung an zwei Beispielen gezeigt werden kann und die Erkenntnisse dann auch in konzeptionellen Schlussfolgerungen münden können.

Auf Basis der Idee einer arbeitsteiligen und kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung (aus FGSV 2013) in Kombination mit der Ausarbeitung der zentralen Verbesserungspotentiale der Verkehrsentwicklungsplanungen der Städte Kiel und Lübeck soll eine Konzeption zu einer erneuerten Organisationsform für VEPs erarbeitet werden. Im Kern beschreibt das Konzept die Neuordnung und die Inhalte der Aufgaben im Rahmen der internen und externen Zusammenarbeit im gesamten Umfeld der Verkehrsplanung. Dabei werden ganz konkrete Handlungsempfehlungen als auch Hinweise zur Umsetzung des Konzepts gegeben.

2. Wandel in der Verkehrsentwicklungsplanung

Genau wie andere Planungsfelder auch, verändert sich die Verkehrsentwicklungsplanung. Maßgebliche Faktoren sind die Einflüsse, die die Verkehrsentwicklungsplanung stets innerhalb seiner formellen Grenzen und Rahmenbedingungen erfährt: Diese könnten als endogene Kräfte beschrieben werden. Demgegenüber wirken mindestens genauso starke exogene Kräfte, die in Veränderungen von gesellschaftlichen Anforderungen beschrieben werden können. Je nachdem wie stark die Kräfte beider Seiten aufeinander wirken, erfährt die Verkehrsentwicklungsplanung eine nachhaltige Veränderung.

In diesem Kapitel soll das Verständnis vermittelt werden, dass sich die Verkehrsentwicklungsplanung kontinuierlich weiterentwickelt hat. Die Entwicklung von Generalverkehrsplänen zu Integrativen VEPs und die daraus resultierenden Inhalte und Ziele zeigen eine kontinuierliche Veränderung auf. Diese Entwicklungsschritte sollen in Kapitel 2.1 kurz karikiert werden. Danach soll in 2.2 dargelegt werden, dass Einflüsse von außen, wie veränderte gesellschaftliche Anforderungen oder andere politische Strömungen einen ganz entscheidenden Einfluss besitzen. Auch wenn die hier als endogen und exogen beschriebenen Kräfte im Zusammenspiel wirken und gegenseitigen Einfluss nehmen, soll der Übersichtlichkeit wegen eine separierte Betrachtung erfolgen.

2.1 Vom Generalverkehrsplan zum integrativen Verkehrsentwicklungsplan

Auch wenn die Begrifflichkeit des Generalverkehrsplans im städtischen Kontext heute nur noch sehr selten auftritt, da er zumeist durch einen VEP ersetzt wurde, ist er in seinen Grundideen als das Vorgängermodell sehr schnell zu identifizieren. Das übergeordnete Ziel, einen Plan für den Verkehr des gesamten Planungsraums zu gestalten, lässt sich auch schon aus dem Wort ‚General‘ ablesen, woraus die Vorstellung eines generell geltenden Planwerks ersichtlich wird.

Das GABLER WIRTSCHAFTSLEXIKON 2014 definiert den Generalverkehrsplan als einen Plan, „der die gesamte Verkehrssituation in einem Planungsraum berücksichtigt [und] aufgrund der Analyse und Diagnose der gegebenen Situation unter bestimmten Zielsetzungen die künftige Situation [prognostiziert] und Maßnahmen zur Erreichung der künftig angestrebten Situation [vorschlägt]“.

Diese Definition zeigt zunächst, dass der klassische Generalverkehrsplan aus drei

elementaren Phasen besteht (siehe Abb. 1), die im Planungsprozess aufeinander aufbauen aber auch Rückkopplungsprozessen unterliegen:

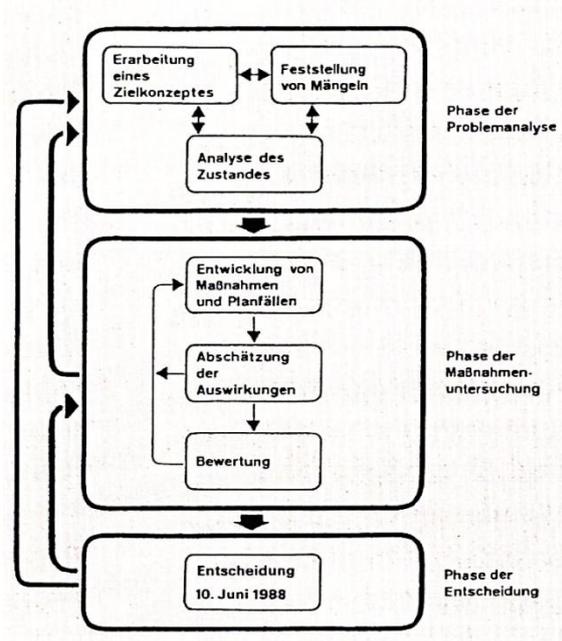


Abbildung 1: Planungsablauf GVP (Kiel)

Quelle: Landeshauptstadt Kiel (GVP) 88



Abbildung 2: Verkehrsentwicklungsplanungsprozess

Quelle: ILS 1991

Analyseprozess:

Hier wird der Ist-Zustand analysiert und etwaige Mängel werden erörtert. Daraus ergeben sich erste Ideen und Impulse für das Zielkonzept.

Maßnahmenuntersuchung:

Auf Basis des Analyseprozesses werden Maßnahmen und Planfälle entwickelt, deren Auswirkungen anhand von Prognosen abgeschätzt und bewertet werden. Hier erarbeitete Ergebnisse beeinflussen wiederum das Zielkonzept.

Entscheidungsprozess:

Sind entsprechende Maßnahmen(bündel) parat, die die Mängel beheben und die

angestrebten Entwicklungen herbeiführen könnten, wird eine Entscheidung über ein entsprechendes Ziel- und Maßnahmenkonzept getroffen.

Mit Abschluss des Entscheidungsprozesses war die Planung für den Verkehr mindestens für die nachfolgende Dekade abgeschlossen und das Planwerk stellte die Grundlage für nachfolgende Entscheidungen oder Maßnahmenumsetzungen im Verkehrswesen dar.

In Generalverkehrsplänen ist nicht selten zu beobachten, dass der Fokus lediglich auf dem Autoverkehr lag und andere Verkehrsarten weitestgehend außen vor gelassen worden sind. Der Fehler dieser einseitigen Betrachtung wurde jedoch erkannt und mit Beginn der Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen (in den 90er Jahren) wurde besonders auf die Fokussierung eines ‚sozial- und umweltverträglichen Stadtverkehrs‘ geachtet. Durch eine gezielte Beeinflussung des Verkehrsmarktes sollte die Qualität und die Effizienz des städtischen Verkehrssystems erhöht werden. Auch wenn in manchen Gemeinden solche Ziele zwar schon durch etwaige Beschlüsse des Rates verfolgt worden sind, fanden sie doch bis dato keine Übersetzung in ein mit dem Gesamtverkehr vertrauten Konzept. Erstmals fand der Versuch statt, dass Mobilitätsansprüche unterschiedlicher Personengruppen gleichermaßen berücksichtigt werden sollten. Zugleich fanden Diskussionen um Substitutionspotentiale des Autoverkehrs statt, die durch entsprechende Angebotsplanungen gehoben werden sollten (vgl. ILS 1991).

Auch wenn aus der heutigen Perspektive die Überlegungen in den Generalverkehrsplänen durchaus vergleichbar mit denen der nachfolgenden Verkehrsentwicklungspläne sind, war durchaus ein Fortschritt zu erkennen, da man versuchte, den vielfältigen Problemen in der Verkehrsentwicklungsplanung gerechter zu werden. Zuvor wurden nach dem Grundprinzip des „Ursache-Wirkungs-Denkens“ Problemlösungen erarbeitet. Durch die einfache Addition zusätzlicher Gesichtspunkte wurden analog dazu weitere Lösungsvarianten entwickelt, die in den Auswahlprozess mit einfließen. Diese wurden nach denselben Kriterien geprüft, bewertet und entsprechend ausgewählt – mehr noch wurden Problemfelder oftmals durch bloße Kompensationsvorschläge oberflächlich abgearbeitet (vgl. ebd.).

So haben sich die Ansätze in den nachfolgenden Verkehrsentwicklungsplänen dahingehend geändert, dass die eindimensionalen und eingleisigen Arbeitsweisen

aufgebrochen worden sind und versucht wurde, einen ganzheitlichen und integrativen Ansatz zu verfolgen. Dieser veränderte den gesamten Betrachtungs- und Bearbeitungsprozess. Vor allem vielschichtige Belange aus dem Umwelt- oder Sozialsektor konnten im integrativen Ansatz ihrer Komplexität entsprechend besser berücksichtigt werden. Ein wesentlicher Kern des integrativen Ansatzes war die Erarbeitung von Handlungskonzepten, die „nicht als Varianten innerhalb desselben Systems [verstanden], sondern von vorneherein unter Ausschöpfung aller Entwicklungspotentiale entworfen [wurden]“ (ILS 1991, S.20). Es wurde nach einer möglichst genauen Problemdefinition gesucht, welche durch eine gezielte Auswahl der Lösungsmöglichkeiten nur eine möglichst geringe Anzahl von Alternativen übrig lassen würde. So ist es möglich geworden, dass zum Beispiel auf das Problem der „Überlastung von empfindlichen Bereichen“ nicht bloß mit weiteren Entlastungsstraßen als Lösungsvorschlag reagiert, sondern dass durch das Schaffen einer größeren ÖPNV-Kapazität dem Grundproblem mit einem alternativeren Lösungsvorschlag begegnet wurde. Im integrativen Ansatz stellen die Problemanalyse und die Zielkonkretisierung im Zusammenspiel die Eingrenzung des Lösungsraumes dar, dessen Ergebnisse zunächst im allgemeinen Handlungskonzept festgehalten wurden. Dieses bildete die Basis, damit entsprechende Lösungsvarianten unter Berücksichtigung und Ausschöpfung der gegebenen Potentiale entworfen werden konnten (vgl. ebd.).

Es lässt sich konstatieren, dass der Veränderungsprozess vom Generalverkehrsplan zum Verkehrsentwicklungsplan sowohl ein umfassenderes als auch tiefergehendes Planungskonzept hervorgebracht hat.

Im Folgenden sollen die wesentlichen Bausteine eines Verkehrsentwicklungsplanungsprozesses kurz erläutert werden. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei nicht um einen allgemein gültigen Standard handelt, der mit allen Arbeitsschritten in allen Kommunen und Städten gleichermaßen umgesetzt werden sollte. Dennoch ist jede Stufe des Planungsprozesses wichtig (je nach Anforderung angepasst), so dass ein konsistentes Planwerk entstehen kann (vgl. ebd.). In Anlehnung an das Diagramm (siehe Abb. 2) sollen die Anforderungen eines jeden Arbeitsschrittes (die nicht nur chronologisch zu bearbeiten sind sondern auch Rückkopplungsprozessen unterliegen sollten) kurz erläutert werden:

Analyseprozess (Diagnose):

Alle Einflussgrößen sollen berücksichtigt werden. Die Bewertung soll anhand von örtlichen Problemlagen auch auf eventuelle Vorurteile bezogen werden. Analyse und Bewertung ergeben die Diagnose.

Planungsziele:

Die Planungsziele werden anhand von Abschätzungen der Veränderungs- und Verlagerungspotentiale aufgestellt und mit den städtischen Zielen für den Verkehr abgeglichen. Die Entwicklung von Szenarien hilft das mögliche Lösungsspektrum aufzuzeigen.

Handlungskonzept:

Hier sollen die abgeleiteten Veränderungen und Verbesserungen in ein zielgerichtetes Konzept münden, das Eingriffe auf die Netze/Systeme, Straßenräume und Verhaltensweisen entwirft.

Wirkungsanalyse:

Anhand quantitativer und qualitativer Messgrößen sollen direkte und indirekte Folgen der Eingriffe abgeschätzt und dargelegt werden. Es dient als Orientierung bei der Umsetzung als auch beim Korrigieren von Zielen. Auch die Betrachtung der Kosten erfolgt in dieser Phase.

Konkretisierungen:

Im letzten Schritt werden aus den gewonnen Erkenntnissen konkrete Maßnahmen(bündel) aus den Grundüberlegungen des Handlungskonzeptes abgeleitet. Konsens und Machbarkeit werden entsprechend der örtlichen Bedingungen dargelegt.

Die herausragende Gemeinsamkeit des GVPs und des VEPs ist jedoch, dass es sich in beiden Fällen um ein abgeschlossenes Planwerk handelt, das nach Abschluss der unterschiedlichen Planungsphasen und Konkretisierungen eine Gültigkeit (in der Regel) von 10-15 Jahren aufweist und dass nach Verabschiedung durch das verantwortliche Gremium zumeist keine Änderungen mehr vorgesehen werden.

2.2 Veränderungen gesellschaftlicher Anforderungen

Die Veränderungen ganz unterschiedlicher gesamtgesellschaftlicher Anforderungen führen dazu, dass neue Aufgaben an die Verkehrsentwicklungsplanung gestellt

werden. Demographische Veränderungen, der Klimawandel, die Globalisierung der Weltwirtschaft, strengere Anforderungen an den Umwelt- und Gesundheitsschutz (oftmals veranlasst durch EU-Bestimmungen) und neue Mobilitätsdienstleistungen, die auf das Individuum zugeschnitten sein sollen, gehören zu den Hauptfaktoren. Neue Fahrzeug- und Antriebstechnologien als auch der Anspruch an eine energie- und ressourcenschonende Mobilität verschärfen die Anforderungen. Auch sich verändernde gesellschaftliche Wertevorstellungen, eine zunehmende Multimobilität, die Reurbanisierung und die damit verbundene Ausdünnung der ländlichen Räume, Segregation und Informatisierung stellen weitere ausdifferenzierte Bedürfnisse. Die Verkehrsentwicklungsplanung muss sich dem Anspruch stellen, in ihren Planungsüberlegungen alle neuen Anforderungen (seien sie aus sich verändernden Wertevorstellungen geboren oder aus neuen Gesetzgebungen entstanden) zu berücksichtigen (vgl. FGSV 2013).

Generalverkehrspläne als dann auch später die Verkehrsentwicklungspläne hatten seit jeher einen hohen Stellenwert für Strategie- und Maßnahmenpläne in den Kommunen. Durch sie konnten nicht nur staatliche Zuschüsse für Verkehrsmaßnahmen generiert werden, sondern sie waren auch die verkehrsstrukturenbildende Basis für die Bauleitplanung. Doch in der letzten Dekade hat sich der Stellenwert der Verkehrsentwicklungsplanung geändert. Vor allem durch die europäische Gesetzgebung muss ein VEP noch stärker koordinieren und weitere Fachpläne wie Lärminderungspläne (LMP), Luftreinhaltepläne (LRP) als auch Nahverkehrspläne (NVP) in die Gesamtstrategie mit einbeziehen, da die Aufstellung zwingend ist. Der VEP stellt für die einzelnen Fachplanungen zu einem großen Teil die wesentlichen Datengrundlagen zur Verfügung und ließe sich somit als ein maßgebliches verpflichtendes Instrument in der städtischen Planung bewerten. Die durch die EU angestoßene Einführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) für alle formellen Planungsverfahren im Jahr 2005 ist die angestrebte integrative Arbeitsweise gefährdet, da die Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen in separaten Verfahren durchgeführt werden müssen. Dieses ist eine zusätzliche Herausforderung für die Verkehrsentwicklungsplanung, nicht erneut auf eine sektoral-lastige Arbeitsweise hinzusteuern. (vgl. ebd.).

In der gesamten Betrachtung ist die Verkehrsplanung also dafür verantwortlich, durch eine geschickte Koordination die eigenen Ziele mit der gegenwärtigen Analyse der Verkehrsgesamtsituation zu integrieren bzw. zu kombinieren und die einzelnen

Bereiche in einem strategischen Gesamtwerk zu bündeln und aufeinander abzustimmen. Dabei gilt es umso mehr, das obergeordnete Ziel zu wahren „Mobilität und Erreichbarkeiten mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und mit geringen Verkehrsbeeinträchtigungen zu sichern und zu verbessern“ (FGSV 2013, S. 7).

Einer der wohl zentralsten Aspekte im Kontext sich verändernder gesellschaftlicher Anforderungen ist die Finanzierung im Bereich des Verkehrswesens. Vielerorts bestimmen knappe kommunale Kassen die Tagesordnung, es wird kaum noch neues Fachpersonal eingestellt und kostspielige Verkehrsprojekte werden nur ungern im Haushalt verbucht. Diese für das Verkehrswesen unbefriedigende Realität hat sich auch nicht dadurch verändert, dass die kommunalen Einnahmen in 2013 um ca. 4% gestiegen sind und dementsprechende Mehrausgaben getätigt werden konnten (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2014). Diese Steigerungen der Einnahmen scheinen aber keine Auswirkungen auf das kommunale Finanzierungsverhalten zu haben, da der Bau von Verkehrsweeinfrastrukturen als auch der nicht günstige Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel - trotz seiner Relevanz - nur ungerne getätigt werden will (vgl. BECKMANN 2001). So fehlen oftmals nicht nur Gelder für größere Infrastrukturprojekte sondern auch für das sorgfältige Aufstellen konsistenter Planungen und deren Begleitung. Dennoch darf die oft beobachtete Knappheit der Finanzen in kommunalen Kassen nicht als Alibi genutzt werden, um an der Durchführung einer umfassenden Verkehrsentwicklungsplanung etwas zurückzuhalten. Vielmehr sollte dieser Umstand als Ansporn verstanden werden, behördliche Verfahren in der Verkehrsentwicklungsplanung geschickt zu verschlanken und durch eine produktivere Aufstellung bzw. Konstellation der Verantwortlichkeitsbereiche Zeit und Geld zu sparen.

Obwohl viele Kommunen und Städte vom Namen des Verkehrsentwicklungsplans abweichen und ihre Planungen beispielsweise mit dem Namen „Masterplan Mobilität“ einkleiden um das scheinbar alternde Image der klassischen Verkehrsentwicklungspläne zu kaschieren, ist es fraglich, ob sich im Kern der Planungsüberlegungen etwas Grundlegendes geändert hat (vgl. SRL 2007). Die sich verändernden gesellschaftlichen Anforderungen der letzten Jahre haben die schon länger bestehenden Probleme in der Verkehrsentwicklungsplanung neu aufgedeckt und nur noch deutlicher offenbart.

Eines der größten Probleme ist wohl das zeitintensive Aufstellungsverfahren für

einen VEP, da zunächst die Erhebungen und Prognoseberechnungen einen sehr großen Zeitbedarf erfordern. Die eben schon angeklungene zunehmende Komplexität für die Verkehrsentwicklungsplanung fördert in keiner Weise ein schnelleres Abschließen der Planungen. Darüber hinaus ist auch das Verlangen der breiten Öffentlichkeit gewachsen (spätestens seit Stuttgart 21 mit der Wortschöpfung des „Wutbürgers“), in die Planungen mit einbezogen zu werden. Diese Realität stellt viele Verwaltungen jedoch vor noch schier unlösbare Aufgaben mit dem Resultat von zeitaufwendigen und ineffektiven Sondersitzungen (vgl. SRL 2007).

Dadurch verlieren die VEPs schon während der Laufzeiten an Bedeutung, da Kennwerte und Prognoseberechnungen bei Aufstellungsbeschluss längst nicht mehr aktuell sind. Nach den so umgesetzten Verfahren der VEPs verlieren diese schon in den ersten Jahren an Aussagekraft. So macht die Umsetzung von Planungsüberlegungen nach einigen Jahren nur noch wenig Sinn, da kaum Wert gelegt wird auf Monitoring oder auf die Evaluation von Planungsinhalten, die den eingeschlagen Weg noch korrigieren und an die veränderten Rahmenbedingungen anpassen könnten. Noch fehlt der allgemeinen Verkehrsentwicklungsplanung die Idee eines kontinuierlichen Planungsprozesses, der nicht mit Aufstellungsbeschluss eines VEPs beendet ist, sondern sich an die gegebenen Veränderungen anpassen kann. Nur so bietet sich auch die Möglichkeit, dass unterschiedliche Planwerke aufeinander abgestimmt werden können (vgl. ebd.).

3. Evaluation der Verkehrsentwicklungspläne Kiel und Lübeck

Der erste Hauptteil dieser Arbeit ist die vergleichende Evaluation der Verkehrsentwicklungspläne aus Lübeck und Kiel. Diese beiden Städte wurden ausgewählt, da sie eine vergleichbare Größe haben und auch in der Geschichte der Verkehrsentwicklungsplanung einen gut zu vergleichenden Werdegang aufzeigen. Dieser wird im weiteren Verlauf des Kapitels noch näher dargestellt.

3.1 Warum Evaluation?

Zweck der vergleichenden Evaluation soll der Anstoß eines Lernprozesses sein, der aufzeigen kann, inwieweit die klassischen Verkehrsentwicklungspläne in ihren Prozessen, Strukturen und bei der Umsetzung von Maßnahmen Verbesserungspotential vor dem Hintergrund sich verändernder gesellschaftlicher Anforderungen mitbringen. Die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Evaluationsteil (bzw. Analyseteil) sollen die Basis für den konzeptionellen Teil der Arbeit sein, der aufdecken soll, inwieweit durch das Implementieren einer neuen Organisationsstruktur Potentiale gehoben werden können und Planungen zeitnaher und zeitgemäßer umgesetzt werden könnten.

Finanzielle und personelle Ressourcen werden bei steigenden Anforderungen (vor allem im behördlichen Umfeld) immer knapper (siehe 2.2), so dass eine effizientere Arbeitsweise unerlässlich geworden ist. Somit sind solche Akteure im Vorteil, die aus eigenem Willen bei der Aufstellung von Konzeptionen und der Umsetzung von Maßnahmen lernen wollen. Dieser Lernprozess kann jedoch nur stattfinden, wenn die Offenheit besteht, die eigenen (vielleicht tradierten) Arbeitsweisen zu hinterfragen und in einer (in diesem Falle) zurückblickenden, bewertenden Analyse entscheidende Erkenntnisse gewinnen zu können.

Ganz unterschiedliche Gründe können dazu führen, dass die eigentlich als notwendig angesehene Bewertung der Gesamtplanung (Prozess als auch Wirkung) in der Verkehrsentwicklungsplanung in einem unzureichenden Maß oder gar nicht umgesetzt wird.

Nicht selten werden Ziele in VEPs sehr unpräzise formuliert, was dazu führt, dass das Erreichen des Ziels und erst recht dessen Bewertung unklar ist. Ein weiteres Manko ist, dass Wirkungszusammenhänge nur unzureichend dargestellt werden

(zum Beispiel der Vorschlag einer Maßnahme ohne eine konkrete Erläuterung, inwieweit diese ein verändertes Verkehrsteilnehmerverhalten implizieren könnte). Außerdem ist es nicht selten das Problem, dass bei den verantwortlichen Planern oftmals die Kenntnisse über die Methoden und das Anwenden solcher Evaluationsverfahren fehlt. Oder es wird argumentiert, dass der Aufwand einer solchen Bewertung nicht in einem angemessenen Verhältnis zum erbrachten Nutzen stehe. In vielen Fällen kaschiert dieses Argument vielleicht die Befürchtung, dass bei einer Evaluation die entworfenen Konzepte oder Maßnahmenbündel als nicht sehr wirksam bewertet würden und daraus ein Rechtfertigungsdruck entstehen könne. Somit wird eine Bewertung gescheut, da durch ein eventuell verbesserungswürdiges Resultat Konsequenzen in Form von geringer werdenden finanziellen Spielräumen befürchtet werden.

Realität ist auch, dass in Kommunen unzureichende oder gar keine finanziellen Mittel dafür bereitgestellt werden (vgl. FGSV 2012).

Die eben angeführten Defizite führen dazu, dass Evaluierungen in der Verkehrsentwicklungsplanung gar nicht oder erst viel zu spät umgesetzt werden. Die Art und Weise der Untersuchung wird selten durch Kontrollgruppen o.Ä. durchgeführt und wirkt so eher als eine Rechtfertigungsmaßnahme. Des Weiteren finden nur selten Untersuchungen von zeitabhängigen Veränderungen statt und nur der Querschnitt (also ein Beobachtungszeitpunkt) wird betrachtet. Auch mögliche Störquellen werden häufig nicht ausfindig gemacht und beseitigt. Die Folge: Korrigierende Eingriffe in Konzepten oder Maßnahmen sind selten bis gar nicht der Fall.

Obwohl entsprechende gesetzliche Grundlagen bestehen (etwa nach der Bundeshaushaltsordnung (BHO) oder dem Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG)), was bei finanzstarken Maßnahmen so etwas wie eine Wirtschaftlichkeitsprüfung vorschreibt, lässt sich in Deutschland hier ein allgemein anerkanntes Vollzugsdefizit identifizieren (vgl. ebd.).

3.2 Definition, Ziel und Vorgehensweise der Evaluation

Die Evaluation beinhaltet eine „systematische Analyse und Interpretation von Informationen, um die die Umsetzung und die Wirkung von Maßnahmenbündeln zu bewerten“ (FGSV 2012, S. 5). Die Evaluation (oder auch Evaluierung genannt) soll

zum Einen als Entscheidungshilfe in einem Abwägungsprozess dienen und zum Anderen dabei helfen, aus Fehlern zu lernen, um diese bei vergleichbaren Projekten zu vermeiden.

Der Evaluationsakt umfasst also die Bewertung sämtlicher verkehrsbezogener Maßnahmen oder Maßnahmenbündel, wobei kleinere Einzelmaßnahmen als auch größere, komplexere und zeitintensivere Programme evaluiert werden können.

Im herkömmlichen Verständnis ist die Evaluation nicht als Zeitpunkt einer Bewertung solcher Maßnahmen definiert, sondern sie stellt sich als ein Prozess dar. So soll die Evaluation *ex ante* (prozessbegleitend) und *ex post* (nach Durchführung einer Maßnahme) angewendet werden (vgl. ebd.). Im Kontext der Bearbeitung dieser Arbeit wird die Evaluation der VEPs jedoch hauptsächlich rückblickend (*ex post*) geschehen, da die Umsetzungen der Planungsüberlegungen zum größten Teil schon abgeschlossen sind und somit eine prozessbegleitende Bewertung nicht mehr möglich ist.

Die Evaluation lässt sich inhaltlich in zwei Hauptblöcke unterscheiden: In die Prozess- und in die Wirkungsevaluation. Dabei wird zunächst der Planungs- als auch der Umsetzungsprozess bewertet, danach werden die Wirkungen und Umsetzungen konkreter Maßnahmen gemessen, gezählt und gewertet. So kann das letztendlich erreichte Resultat aufgezeigt werden. Vor allem das Ergebnis der Prozessevaluation ist sehr stark abhängig von der Offenheit der Träger, die die Verantwortung für Planung und Umsetzung tragen. Da wichtige Informationen über den Prozessablauf zumeist nicht offensichtlich und zugänglich für die durchführenden Personen der Evaluation sind, entscheiden die Maßnahmenträger zum größten Teil selbst, was preisgegeben werden soll – dadurch aber auch, welche Lernresultate erzielt werden können. Einfacher und durchsichtiger zu bewerten sind hingegen die Wirkungen umgesetzter Maßnahmen. Durch den Abgleich der Umsetzungsziele einer Planung (dessen Messung eigentlich erst durch vorher festgelegte Indikatoren korrekt erfolgen kann) und der letztendlich umgesetzten Qualität als auch Quantität der Maßnahmen lässt sich recht schnell und deutlich ein objektives Bewertungsbild zeichnen (vgl. ebd.).

Neben dem übergeordneten Ziel, dass Evaluationen Lernprozesse bei den verantwortlichen Trägern anstoßen sollen, sind noch weitere zu formulieren.

Durch die Anwendung abgestimmter Untersuchungsdesigns können die erzielten Ergebnisse eine Legitimation herbeiführen oder eine

Schwachstellenidentifikation der untersuchten Maßnahme bewirken. Die gewonnenen Erkenntnisse können dann wiederum gewinnbringend für spätere Prognosen oder Wirkungsabschätzungen genutzt werden. Dadurch können Entscheidungsträger später fundierter über Wirkungen oder über die zu erwartenden Konsequenzen informiert werden. Wird auch der Prozess der Maßnahmenumsetzung beobachtet, kann die Bewertung helfen, dass die nächsten Abläufe vergleichbarer Projekte effektiver und effizienter durchgeführt werden können.

Auch die Veröffentlichung von Evaluationsergebnissen bringt einen großen Mehrwert mit sich. Durch die frei zugänglichen Informationen können Akteure anderer Orte aus dem Erfahrungsschatz frühzeitig für die eigenen Planungen lernen und können Fehler in der Maßnahmenplanung oder -umsetzung vermeiden. Da die Bewertungsergebnisse einen objektiven Anspruch haben, können sie auch dazu dienen, dass sie zum Verständnis unterschiedlicher Akteursperspektiven beitragen. Die Evaluation bringt also einen vielfältigen Nutzen – jedoch nicht nur für die Entscheidungsträger oder die Initiatoren der Evaluation sondern auch für die Bürger. Besonders für sie kann es ein wertvoller Bericht sein, wie beispielsweise mit öffentlichen Geldern umgegangen wird. Des Weiteren können Maßnahmen(bündel) besser auf die Zielgruppen zugeschnitten werden und für weitere Planungen kann durch gewonnene Erkenntnisse der Mitteleinsatz besser koordiniert werden.

Jedoch müssen die Motive der Evaluation angemessen sein. Einerseits sollten sie nicht als Selbstzweck eingesetzt werden und sollten im Ergebnis mehr als eine Überprüfung der kommunalen Planungen darstellen. Andererseits sollten Evaluationen nicht dem Ziel dienen, dass restriktive Maßnahmen ergriffen werden, da sonst die grundsätzlichen Ziele der Evaluation in den Hintergrund geraten könnten (vgl. ebd.).

Nach der Definition von Evaluationen für verkehrsbezogene Maßnahmen und der Beschreibung vom Nutzen und deren Zielsetzung soll die Vorgehensweise erläutert werden.

Die gesamte Evaluation soll im Zuge eines Vergleichs VEPs der Städte Kiel und Lübeck erfolgen. So lassen sich Unterschiede oder Gemeinsamkeiten besser herausarbeiten und Ähnlichkeiten im Verkehrsentwicklungsplanungsprozess können deutlicher identifiziert werden.

Wie schon kurz angedeutet, lässt sich im Rahmen dieser Arbeit nicht das vollständige Pensum einer Evaluierung für verkehrsbezogene Maßnahmen

durchführen, da die Grenzen des Bearbeitungszeitraums zunächst keinen begleitenden Evaluierungsprozess erlauben würden und weil die Aufstellung der VEPs abgeschlossen und entsprechende Maßnahmen schon umgesetzt worden sind. Dennoch soll versucht werden, die Informationen zu unterschiedlichen Querschnittsbetrachtungen zu sammeln und hier entscheidende Hinweise für die Bewertung des Umsetzungsprozesses generieren zu können. Da die VEPs in Kiel bzw. in Lübeck nicht zur selben Zeit aufgestellt worden sind, ergeben sich hier unterschiedliche Betrachtungs- und Bewertungsperspektiven für die Evaluation, was sich in der Gesamtbewertung aber als Vorteil verstehen lässt.

Da der VEP in Lübeck (Aufstellung in 2000) schon ein längeres Bestehen als der in Kiel (Aufstellung in 2008) aufweist, lässt sich hier auf einen deutlich größeren Zeitraum der Planungsumsetzung zurückblicken. Auf den Unterschied dieser zeitlich differenzierten Betrachtungsweisen wird in der Bearbeitung versucht einzugehen.

Den Kern des Evaluationsteils soll die Prozess- als auch die Wirkungsevaluation darstellen (Definition siehe oben). Entscheidend für ersteres werden u.a. die Informationen sein, die in den Expertengesprächen mit den verantwortlichen Mitarbeitern der entsprechenden Verkehrsbehörden gesammelt wurden (Kiel: Herr Bohn und Herr Stamer / Lübeck: Herr Schünemann). Somit stellt sich das Expertengespräch auch als das zentrale Erhebungsinstrument neben der Auswertung der gesammelten Informationen für den Analyseteil dar.

Zuvor soll noch ein kurzer geschichtlicher Abriss der Verkehrsentwicklungsplanungen beider Städte stattfinden. Dabei soll der Ausgangspunkt jeweils der Generalverkehrsplan (Vorgänger des VEP) beider Städte sein, dessen Bestehen und Wirken einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die heutige Planung des Verkehrs ausgeübt haben. Danach sollen die aktuellen VEPs beider Städte hinsichtlich ihrer offensichtlich formalen Aspekte, wie der Aufstellung sowie den Zielen und der Strukturierung, vergleichend dargestellt werden.

Nur auf Basis der Darlegung dieser umfangreichen Planinhalte beider Städte, die jedoch entscheidende Einblicke in die jeweiligen Verkehrsentwicklungsplanungen geben, wird der Bewertung der Prozesse und der Wirkungen eine zusätzliche Stichhaltigkeit verliehen.

3.3 Geschichtlicher Rückblick beider Verkehrsentwicklungsplanungen

Zunächst einmal unterscheiden sich beide GVPs recht deutlich in ihrem Aufstellungsjahr. Der letzte GVP in Kiel wurde 1988 aufgestellt (und kann sogar noch auf einen im Jahr 1977 zurückblicken). In Lübeck wurde der GVP erstmals 1978 aufgestellt und blickt dabei lediglich auf einzelne Verkehrsuntersuchungen zurück. In beiden Städten wurde für die Planaufstellung ein Ingenieurbüro für die gemeinsame Aufstellung des GVP engagiert (vgl. LANDESHAUPTSTADT KIEL (GVP) 1988, HANSESTADT LÜBECK (GVP) 1978).

3.3.1 Inhalte, Verfahren und Zeitgeist

Die Behörden beider Städte haben jeweils einen finalen Plan mit den zusammengefassten Planungsergebnissen herausgegeben, der die wichtigsten Diagramme, Ergebnisse und Zielsetzungen festhält und einen schnellen Einblick in die Problematiken und Herausforderungen der jeweiligen Gesamtverkehrsplanungen der damaligen Jahre gibt.

Für Kiel ist dabei auf die maßgebende Langfassung des GVP hinzuweisen, in denen alle wichtigen Arbeitsschritte zu den festgehaltenen Resultaten erklärt sind.

Die Hansestadt Lübeck hat sich hier für eine differenziertere Variante entschieden. Die Inhalte des GVP wurden hier in drei Hauptbände aufgeteilt: Im ersten Teil (Die Diagnose aus dem Generalverkehrsplan) wurde im Sinne einer Bestandsaufnahme die gegenwärtige Verkehrssituation Lübecks beschrieben. Im zweiten Teil (Konzeption des Zielsystems), der inhaltlich auch am umfangreichsten ist und sich als Zusammenführung der wichtigsten Arbeitspapiere darstellt – jedoch nicht veröffentlicht wurde – werden Entwicklungstendenzen und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt, die durch entsprechende Rechenfälle erarbeitet worden sind. Der dritte Teil (Konzeption des zukünftigen Verkehrssystems), lässt sich dann als der finale Teil des Lübecker GVP identifizieren, in dem die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst worden sind.

Es ist anzumerken, dass Teil 1 und Teil 3 (die beide in den Berichten zur Verkehrsplanung veröffentlicht worden sind) auch ein vollständiges Bild im Rahmen eines GVP abgeben, in ihren Aussagen aber auch auf das Wesentlichste beschränkt sind (vgl. ebd.).

Im Folgenden soll noch näher aufgezeigt werden, welche Inhalte oder besonderen Themen in den GVPs erarbeitet worden sind und welcher Struktur sie unterliegen. Da beide GVPs mit einem Zeitversatz von 10 Jahren aufgestellt worden sind, ist interessant zu beobachten, wie unterschiedlich sie doch auch von dem gegenwärtigen Zeit- bzw. Planungsgeist geprägt worden sind.

In beiden Plänen wurde zunächst auf wesentliche Grundlagen und Grunddaten, die für einen Plan dieser Art maßgeblich sind, eingegangen. Dort wurden zentrale Strukturdaten und deren Erwartungswerte wie die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, der Motorisierungsgrad und Diagramme zum Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl veranschaulicht. In beiden GVPs konnte beobachtet werden, dass jeweils nur ein Prognosefall betrachtet wurde und dass ein Einbezug von unterschiedlichen Szenarien noch nicht stattgefunden hat. In beiden Plänen wurde jedoch versucht, die Daten in anschaulichen und leicht verständlichen Diagrammen und Abbildungen darzustellen (vgl. ebd.).

Im Lübecker GVP wurde in den veröffentlichten Schriftstücken darauf verzichtet, über den genauen Ablauf des Verfahrens zu informieren. Aus Sicht des betroffenen Lesers wird dieser zwar informiert, dennoch wirken die Darstellungen der gegenwärtigen und prognostizierten Zahlen sehr abstrakt und das Individuum als maßgeblicher Gestalter seiner Umwelt wird nicht in die Gedankengänge und Überlegungen integriert.

Maßgeblich für den Lübecker GVP ist auch seine eher reaktive Herangehensweise an die Anforderungen und Problemstellungen der Verkehrssituation. Die im Plan als ‚Konzeption des zukünftigen Verkehrswesens‘ benannten Überlegungen haben sich als eine Reaktion auf die offenkundig gewordenen Schwachstellen der städtischen Verkehrsnetze dargestellt. Eigene konkrete Zielsetzungen für das Verkehrswesen wurden im Lübecker GVP nicht genannt.

Jedoch wurde im GVP richtig erkannt, dass die steile Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) noch längst nicht vorbei ist. Trotz der Ölkrise in den 70er Jahren wurde im GVP ein weiteres Ansteigen der MIV-Zahlen vorhergesagt. Auch die in die Außenbereiche orientierte Siedlungsentwicklung wurde als weiterer Motor erkannt. Im GVP wurde diese aus heutiger Sicht sehr bedrohliche Entwicklung jedoch nur bedingt kritisch angemerkt. Darüber hinaus wurden als maßgebliche Einflussgrößen auf den Verkehr nicht etwa die Planungen oder die Angebotsbereitstellungen des ÖPNV gewertet sondern die Verhaltensweisen der

Bevölkerung. So wirkt es hier, als sei die Aufgabe der Planung, diese exogenen Kräfte in die noch verfügbaren Kapazitäten umzulenken (gilt v.a. für den MIV). Eine aktive Gestaltungsrolle des Verkehrswesens schien hier noch nicht eingenommen werden zu wollen (vgl. HANSESTADT LÜBECK (GVP) 1978).

Obwohl der Kieler GVP äußerlich und strukturell dem Lübecker durchaus ähnelt und wesentliche Gemeinsamkeiten auch vorhanden sind (siehe oben), bestehen erhebliche Unterscheidungsmerkmale.

Zunächst einmal wurde der Verfahrensablauf für den Leser nachvollziehbar dargestellt, so dass diesem die Planungsinhalte auch als sinnvoll erscheinen. Des Weiteren wird näher erklärt, wie und in welcher Form die Öffentlichkeit mit einbezogen worden ist. Außerdem beauftragte die Ratsversammlung die Bauverwaltung, durch eine tiefergreifendere Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) die Umweltauswirkungen für Maßnahmen mit Beeinträchtigungspotential prüfen zu lassen. Diese ist auch zum maßgeblichen Gegenstand für die nachgelagerten Überlegungen zur Entwicklung der Verkehrsnetze geworden. Alleine die Tatsache, dass eine UVP Platz in einem GVP gefunden hat, zeigt im Vergleich zum Lübecker GVP den Anbruch einer neuen Planungsdenke.

Im Kieler GVP wurden sechs Leitziele ausgeschrieben, die sich an einer umwelt- und sozialverträglicheren Verkehrsabwicklung anlehnen. Erstmals wurde als Ziel benannt, dass eine Eingrenzung des MIV sinnvoll ist und dass der städtische ÖPNV eine vorrangige Behandlung erfahren muss, um den eigenen Zielsetzungen gerecht zu werden. Interessant ist, dass (im Vergleich zum älteren Lübecker GVP) die Probleme, die die Zielerreichung aufhalten könnten, als „weitgehend hausgemacht“ (vgl. LANDESHAUPTSTADT KIEL GVP 1988, S. 10) qualifiziert wurden. Durch dieses Statement sah sich die Verkehrsplanung im Stande und nahm sich der Herausforderung an, aktiv auf die Veränderung von Verhaltensweisen einwirken zu können und nicht bloß auf diese reagieren zu müssen. Die Anfänge einer pro-aktiven Haltung der Verantwortlichen für die Verkehrsentwicklungsplanung werden an diesem Beispiel ausgesprochen sichtbar und haben in jener Zeitepoche das Weiterentwicklungspotential der Verkehrsentwicklungsplanung für deutsche Städte exemplarisch angedeutet.

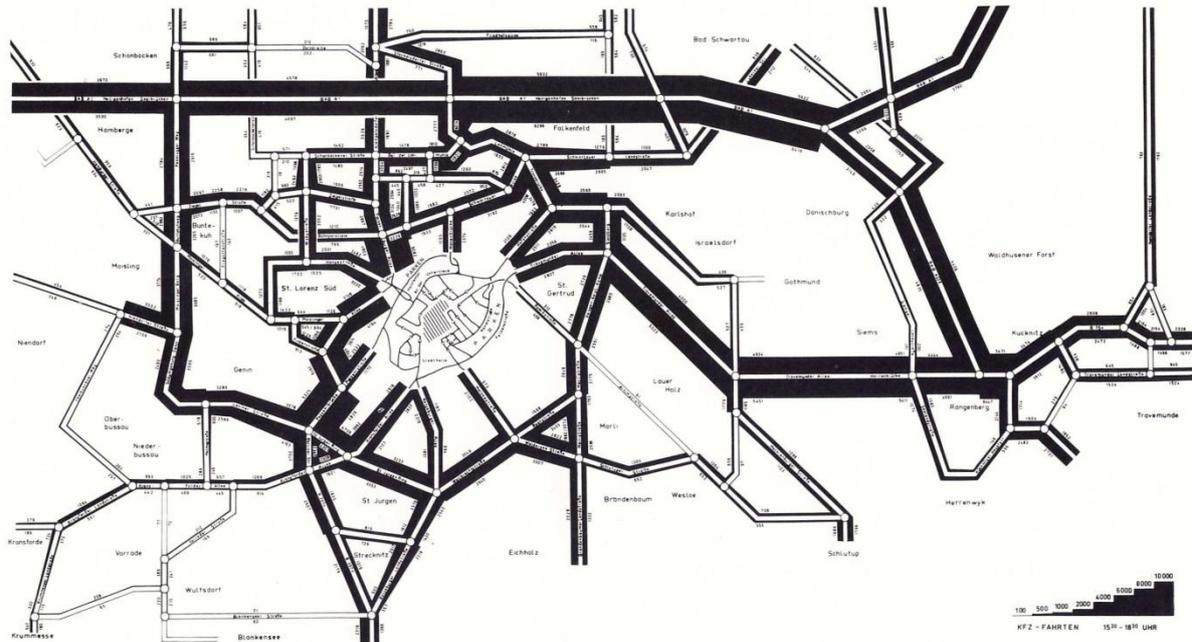
3.3.2 Rahmenbedingungen und Maßnahmen

Beim Betrachten der Umsetzungsziele von Maßnahmen sind im Lübecker GVP zwei Ebenen der Konkretisierung auffällig. Auf Basis der einfältigen Prognose werden zunächst schaffenswerte Rahmenbedingungen für den Straßenverkehr, den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr genannt. Im zweiten Schritt werden dann konkrete Konzepte vorgestellt, die sich auch auf ganz gegenständliche örtliche Maßnahmen beziehen.

Eines der Hauptziele, die in den Rahmenbedingungen im Lübecker GVP genannt wurden, ist die Schaffung von Tangentialverbindungen, die die bestehenden Radialverbindungen als auch Stadtquartiere von gebietsfremden Verkehren entlasten. Dennoch wurde als ein weiteres Ziel genannt, dass Neubaumaßnahmen möglichst vermieden und Straßenzüge (etwa durch Umbaumaßnahmen) in das bestehende Straßennetz integriert werden. Im konzeptionellen Teil wurden dann namentlich Maßnahmen genannt – etwa die Straßenabschnitte, die zum Tangentenring der Stadt gehören. Als zentrale Maßnahmen für das Straßennetz wurden zwei innenstadtnahe Brückenneubauten erwähnt, die zwar als aufwendig und kostspielig dargestellt aber dennoch als priorisierte Maßnahmen wahrgenommen werden können.

Anhand des eben genannten Musters (am Beispiel der zu schaffenden Tangentialverbindungen), wurde auch für andere Umsetzungen zunächst eine Art Absichtserklärung in den Rahmenbedingungen genannt, die dann im zweiten Schritt örtlich konkretisiert wurde. Auffällig ist aber auch, dass keine zeitlichen Ziele für die Umsetzungen genannt wurden. Der GVP stellt sich in diesem Punkt nicht als ein konkretes Handlungskonzept für die Zukunft dar, dessen Erfolg auch an den Umsetzungsleistung gemessen werden kann.

Inwiefern die geplanten Maßnahmen auch quantitativ wirken sollen, wird in einer schematisch dargestellten Straßenkarte anhand der Straßenbelastungen durch den KFZ-Verkehr dargestellt (siehe Abb. 3).



Straßenbelastungen durch Kfz-Verkehr, 15.30 — 18.30 Uhr
(ZIELKONZEPT)

Abbildung 3: Straßenbelastungen durch KFZ-Verkehr

Quelle: Hansestadt Lübeck (GVP) 1978

Die im Plan erwähnten Rahmenbedingungen als auch die konzeptionellen Konkretisierungsvorschläge für den ÖPNV fallen im Vergleich zu den Überlegungen für den MIV recht übersichtlich aus. Schon in den Erklärungen zu den Rahmenbedingungen wurde erwähnt, dass nach aktuellen Leistungsberechnungen einiger Nahverkehrslinien wirtschaftliche Verluste zu erwarten sind. Obwohl wesentliche Kernziele für ein funktionierendes ÖPNV-Netz in den Rahmenbedingungen erwähnt werden (wie z.B. kürzere Bus- bzw. Zugfolgezeiten, Verknüpfung von Haltestellenanlagen, zumutbare Fußwegentfernung zu den Bus-Stops, etc.), steht dem die prognostizierte anteilige negative Entwicklung der ÖPNV-Fahrten gegenüber. Auch Aspekte aus dem Umweltschutz haben noch wenig Bedeutung gefunden.

So wurden in den Maßnahmen für den ÖPNV die schon aufgeführten Rahmenbedingungen nochmals wiederholt aber noch sehr wenig konkretisiert. Es wirkt, als solle das Nahverkehrsnetz neben dem starken Wachstum des MIV versuchen, durch punktuelle Steigerungen der Attraktivität lediglich seinen Status Quo zu wahren und einen sukzessiven Bedeutungsverlust zu vermeiden.

Obwohl der Fußgänger- und Radverkehr auch hier im GVP eine eher untergeordnete

Rolle spielte, wurde ein zentraler Aspekt erkannt: „Maßnahmen, die auf eine Belebung des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs ausgerichtet sind, müssen daher vorrangig bei den Ursachen für die bisherige negative Entwicklung ansetzen“ (vgl. HANSESTADT LÜBECK (GVP) 1978). Dieses Zitat zeigt, dass die Erkenntnis vorhanden war, dass es zur Belebung des Fuß- und Radverkehrs nicht ausreicht, nur additive Maßnahmen vorzuschlagen, vielmehr die Ursachen dieser negativen Entwicklung ausfindig gemacht werden. Trotz dieser Einsicht lassen sich im GVP nur wenige vorgeschlagene Rahmenbedingungen wiederfinden, die auf die eigentlichen Ursachen (z.B. zunehmende Pendlerverkehre aus den Außenbezirken, erhöhte Autoverfügbarkeit) abzielen. Eher wurde die Ergänzung des bestehenden Radwegenetzes vorgeschlagen, um Bürger auf die Benutzung des Rades durch ein sichereres und besser ausgebautes Netz aufmerksam zu machen. Fraglich sind auch die dokumentierten Maßnahmen, dass durch den verstärkten Ausbau von verkehrsberuhigten Zonen (hier: „Soziale Fußgängerzonen“) das Auto für kürzere Wege stehen gelassen werden würde.

Bei Betrachtung des Kieler GVP und seines vorgeschlagenen Maßnahmenkataloges fallen wieder wesentlich Unterschiede auf. Wie in Kapitel 3.2.1 erwähnt, unterliegen alle Maßnahmen den zuerst genannten allgemeinen Leitzielen, die sich an sozial- und umweltschonenden Gesichtspunkten orientiert haben. So wurden alle nachgelagerten Umsetzungen und Maßnahmen zweckmäßig etabliert und erfahren eine konkrete Orientierung.

Bei der Erläuterung der Grundzüge für die Netzentwicklung erfolgte zunächst eine Eingrenzung angedachter Netzergänzungen, die auf Basis der UVP namentlich genannt wurden und deren Umsetzung aus Gründen eines zu hohen Umweltrisikos nicht hinnehmbar ist. Jedoch wurde nach Ergebnis der UVP eine Liste zur Ergänzung der Straßennetzstruktur erarbeitet, deren Umsetzung keine Umweltbedenken hervorgerufen hat.

Schon in den Planungsgrundsätzen für das Straßennetz wurde der MIV nicht losgelöst vom ÖPNV oder des Rad- und Fußverkehrs gesehen sondern vielmehr als ein für die Zukunft zu verringerndes Verkehrsmittel deklariert, das in seiner noch essentiellen Rolle zumindest in Belangen der Verkehrsführung umweltfreundlich abgewickelt werden soll. Im Kieler GVP wird der Eindruck erweckt, dass die übrigen Verkehrsarten neben dem MIV nicht mehr nachrangig behandelt wurden, sondern – zumindest formell – eine gleichwertige Betrachtung erfahren haben. Darüber hinaus

sollte auch durch eine angenommene Verlagerung von Verkehrsströmen die Möglichkeit geprüft werden, Verkehrsfläche für den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und mehr Platz für umweltfreundlichere Verkehrsarten bereit zu stellen. Außerdem wurde für den Leser ein beispielhafter und anschaulicher Ausschnitt einer Straßenentwurfsplanung abgedruckt (siehe Abb. 4), die in landschaftspflegerischer Begleitung erarbeitet wurde und ganz konkrete Maßnahmen mit einer umweltfreundlicheren Gestaltung beinhaltet.

Landschaftspflegerische Begleitplanung für die südliche Mühlenwegtrasse
(Beispiel: Abschnitt an der Eichhofstraße)

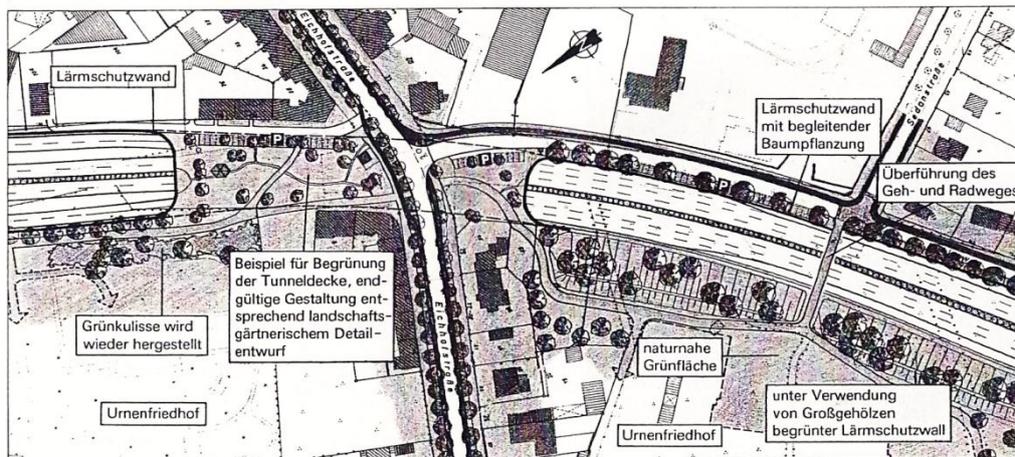


Abbildung 4: Straßenvorentwurf unter landschaftsplanerischer Begleitung

Quelle: Landeshauptstadt Kiel (GVP) 1988

Ähnlich wie im Lübecker GVP wurde auch hier ein Verkehrsmodell der zukünftigen Belastung des Straßennetzes vorgestellt, jedoch in Kombination mit einer Abbildung, die lediglich die Hauptverkehrsstraßen nach qualitativen Gesichtspunkten dargestellt und durchaus übersichtlich die Straßen nach erforderlicher Eingriffsart (Neubau, Umbau) unterschieden hat (Abb. 5). Je nach Klassifizierung des jeweiligen Straßenzuges (Bundesautobahn, Hochleistungsstraßen, Hauptverkehrsstraßen, etc.) werden entsprechende Einzelmaßnahmen der jeweiligen Kategorie vorgestellt. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen haben sich dabei am damals noch nicht umgesetzten Rückgrat des Straßennetzes (B503 – Theodor-Heuss-Ring – Preetzer Chaussee) orientiert, welches wohl als zentralste Funktionsachse für den MIV des Kieler Straßennetzes gesehen werden kann.

Zukünftiges Straßennetz (Ausschnitt inneres Stadtgebiet)

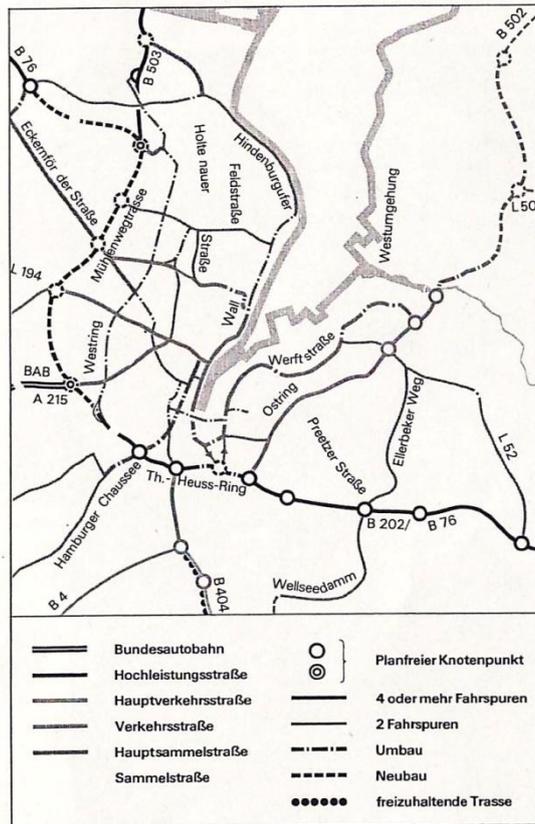


Abbildung 5: Zukünftiges Straßennetz

Quelle: Landeshauptstadt Kiel (GVP) 1988

Für den ÖPNV wurden im Kieler GVP vier Grundsätze festgesetzt, unter anderem, dass der ÖPNV durch etwaige Bevorzugung zum MIV eine größere Schnelligkeit und Pünktlichkeit aufweisen kann. Auch eine stärkere Kundenorientierung (z.B. durch angepasste Tarife) wurde als Ziel ausgegeben. Als Maßnahmen für den ÖPNV wurden primär Eingriffe im Busverkehr erläutert, die aus einem dreigliedrigen Busnetz bestehen sollen. Auf den zusammenlaufenden Hauptachsen für den Busverkehr sollen Busspuren eingerichtet und an Lichtsignalanlagen die Busse bevorzugt behandelt werden. In einem gesonderten Kapitel wurde außerdem dargelegt, inwiefern eine Busbeschleunigung (auch unter technischen Aspekten) im Straßenraum zur Umsetzung gebracht werden kann.

Der Radverkehr wurde im Kieler GVP schon als wichtiges Mittel bezeichnet, um das Verkehrsaufkommen des MIV zu minimieren. Als vorrangiges Ziel wurde ein höheres Sicherheitsempfinden für Radfahrer angestrebt. Darüber hinaus wurden konkrete Anreize als notwendig erachtet, wie etwa eine gute Befahrbarkeit von Radwegen

oder die genügende Berücksichtigung an Knotenpunkten, um den Radverkehr attraktiver für den Verkehrsteilnehmer zu machen. Für das zukünftige Radwegenetz wurde über den gesamten Stadtraum ein Radwegenetzplan gelegt, der unterschiedliche Arten von Radwegen ausweist. Darüber hinaus sollen Hauptverbindungen für Radfahrer in Form von Velorouten sichtbar gemacht werden, die sich durch großzügige Bemessungen auszeichnen.

Bezeichnend für den Kieler GVP ist auch, dass kombinierte Verkehre wie Bike-and-Ride oder Park-and-Ride berücksichtigt wurden.

Auch Themen wie die Verkehrskonzeption für die Kieler Innenstadt, die Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren sowie die Gestaltung von Straßenräumen sind im Plan abgehandelt worden.

Genau wie im Lübecker GVP wurde hier darauf verzichtet, Maßnahmen mit angestrebten Umsetzungszeiträumen zu versehen. Desgleichen wurde die Erwähnung anderer quantitativer Zielzahlen vermieden.

In den kurzen inhaltlichen Darstellungen der Rahmenbedingungen und Maßnahmen der beiden GVPs ist deutlich geworden, inwieweit sie sich in ihren Ansichten und Überzeugungen unterscheiden und inwieweit in den Grundsätzen und Planungszielen durch welche Überzeugungen und Planungsziele der jeweilige Zeitgeist offenbar wird.

3.4 Der Verkehrsentwicklungsplan

Zunächst sollen die äußerlich erkennbaren Merkmale der Planungen wie Aufstellungszeit, Struktur, Ausrichtung, Ziele und Themen vergleichend dargestellt werden. Bewertungen von relevanten Inhalten, die durch die eigentliche Recherche im VEP sichtbar geworden sind, werden schon als Vorschau für die Prozess- und Wirkungsevaluation dargelegt.

Einleitend auf die eigentlichen Evaluationsinhalte (Prozess- und Wirkungsevaluation) sollen auch die Prognosen und Zukunftsmodelle mit aktuellen Strukturdaten abgeglichen werden.

Beim Vergleich ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass beide VEPs zeitversetzt erstellt worden sind und auch zeitlich versetzte Geltungsdauern aufweisen. Dementsprechend müssen vergleichende Merkmale aufgrund unterschiedlicher Betrachtungs- bzw. Zeitperspektiven differenziert dargestellt werden.

3.4.1 Formalien und Aufstellung

Zunächst ist bei beiden Verkehrsentwicklungsplänen auf die unterschiedliche Aufstellungszeit hinzuweisen. Die Arbeiten zum Lübecker VEP wurden Ende 1999 beendet, während der VEP aus Kiel im Jahre 2008 beschlossen wurde.

Dennoch sind beide VEPs sehr gut vergleichbar, da sie nach dem klassischen Aufstellungsschema für Verkehrsentwicklungspläne strukturiert sind – auch wenn sie in den Ausführungen unterschiedliche Schwerpunkte setzen.

Beide VEPs verfügen über eine Kurz- und eine Langfassung. Die Kurzfassung ist von beiden Städten über die offiziellen Internetauftritte der Verwaltungen zu finden – eine veröffentlichte Langfassung jedoch nur auf der Kieler Seite. Diese versucht auch durch ihre äußerliche Gestaltung das Interesse des Lesers zu wecken und durch ihren knappen aber konkreten Schreibstil die Informationen in einem verständlichen Stil zu transportieren. Der Lübecker VEP ist dagegen deutlich ausführlicher und detaillierter geschrieben und verlangt dem Leser mehr Zeit und Geduld ab, die wesentlichen Planungsinhalte zu verinnerlichen. Hier scheint die Kurzfassung für den „Quereinsteiger“ leichter verständlich zu sein und ist auch im Internet frei verfügbar.

Schon beim Vergleich des äußeren Erscheinungsbildes der VEPs fällt der veränderte Anspruch nach der Jahrtausendwende auf, potentielle Interessenten zunächst durch eine grafisch ansprechende Gestaltung anzuregen und die Aufmerksamkeit zu wecken. So steigen neben grafischen Anforderungen auch die Notwendigkeit nach kreativeren Begrifflichkeiten. Es scheint, als ob der Begriff der ‚Verkehrsentwicklungsplanung‘ für sich nicht mehr ausreicht, Begeisterung bei Nicht-Beteiligten, geschweige denn bei Beteiligten zu wecken. So steht beispielsweise der Kieler VEP von 2008 unter dem Schlagwort: „Kieler Wege – Ideen für eine mobile Stadt“.

Schon bei Betrachtung der Grundvoraussetzungen zur Aufstellung der beiden Verkehrsentwicklungspläne unterscheidet sich Wesentliches. Wo Kiel eher mit sukzessiven Veränderungen der gemeinen Verkehrslage zu tun hat und mit dem neuen VEP auf die anstehenden Anforderungen reagieren kann, muss Lübeck durch die deutsche Wiedervereinigung im Jahre 1990 nun mit einem wesentlich größeren Einzugsbereich arbeiten, der sich von 350.000 Einwohnern auf 550.000 erhöht hat.

So sind etwaige Überlegungen, die zum Beispiel schon im GVP aufgeführt worden sind, auf eine neue Grundlage zu stellen und müssen differenziert betrachtet werden.

In beiden VEPs wird auch ein Rückblick auf den zuvor gültigen GVP gemacht.

Im Lübecker GVP wird hier noch eine Aufzählung der damals aufgestellten Hauptmaßnahmen getätigt. Mit dem Resultat eines erheblichen Vollzugsdefizits, dass mit Aufstellung des VEP keine der Kernprojekte umgesetzt wurden, (lediglich mit dem Ausbau der für die innenstadtnahen Verkehre bedeutende Nordtangente wurde angefangen), wird sehr ehrlich umgegangen. Dennoch wurde nachträglich in weiteren Beschlüssen, die jedoch nur zum Teil auf den GVP aufbauten, die Grundlage dafür gelegt, dass Planungen zu Verkehrsmaßnahmen auch umgesetzt wurden. Wesentliche Eingriffe waren hier zum Beispiel unterschiedliche Maßnahmen, die zur Beruhigung der Altstadtverkehre beitrugen und in ihrer Gesamtheit als das „Lübecker Modell“ (HANSESTADT LÜBECK (VEP) 1999, S. 14) Schule machten.

Im Kieler VEP wird der vorher gültige GVP im Hinblick auf die Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen sehr positiv bewertet. Im Rückblick wird beschrieben, dass der Großteil der Maßnahmen abgearbeitet worden ist und vor allem wichtige Infrastrukturprojekte wie zum Beispiel der Ausbau der B76 (der zur wesentlichen Bündelung der Verkehre am Westufer führte) fertiggestellt worden sind. Viele Planungsziele durch die Umsetzung von Maßnahmen wurden sogar als übererfüllt bewertet.

Im VEP wird auf Basis des Erreichten eine weiterhin erfolgreiche Entwicklung des Gesamtverkehrs angestrebt, wobei jedoch nicht nur auf notwendige Infrastrukturprojekte hingewiesen wird sondern auch „weiche“ Maßnahmen beleuchtet werden sollen. Der vorher gültige GVP wird hier anders als in Lübeck in keiner Weise inhaltlich kritisiert – es wird lediglich die Notwendigkeit benannt, einen VEP in seinen Überlegungen und Zielfindungen ausführlicher zu gestalten. Darüber hinaus wird das methodische Vorgehen in den Generalverkehrsplänen kritisch beleuchtet, da der starre Ansatz kaum veränderbare Verkehrsprognosen für einen längeren Zeitraum produziert und die Verkehrsarten noch nicht als ganzheitliches System betrachtet werden.

Wie auch im Kieler Rückblick auf den GVP die noch fehlende integrative Sichtweise bemängelt wird, ist das Schlagwort der Integration zu einem geflügelten Wort der

Verkehrsentwicklungsplanungen ab den 90er Jahren geworden. Dieser wird jedoch je nach Verständnis in seiner vielfachen Bedeutungen sehr unterschiedlich interpretiert, was die beiden VEPs auch zeigen.

Im Lübecker VEP wuchs nach der Grenzöffnung zusehends die Erkenntnis, dass eine ausschließlich kommunale Betrachtungsweise der Planungen vor allem im Verkehrswesen nicht zielführend sein kann. So wurden schon vor Aufstellung des VEP Büros beauftragt, die ein „integriertes Verkehrskonzept“ für die Region Lübeck aufstellen sollten. Das Lübecker Kerngebiet mit den unmittelbar angrenzenden Stadtgebieten sollte zum Einen gemeinsam betrachtet werden und zum Anderen die gesamte Wirtschaftsregion (von Bad Segeberg bis nach Schwerin) als ineinandergreifende Planungsebenen. Der VEP Lübeck stellt sich mit seinen Inhalten als einer der Hauptbausteine des übergeordneten „integrierten Verkehrskonzeptes“ dar. Es fällt auf, dass im Lübecker Kontext der Begriff der Integration eher als eine raumumgreifende Klammer verwendet werden wird, weniger als eine methodisch-inhaltliche Idee.

Bei Betrachtung des Kieler VEP, der ja auch eine wesentlich spätere Aufstellungszeit aufweist, wird es schon fast als Selbstverständlichkeit gesehen, dass das Aufstellen eines VEP nur bei Beachtung von übergeordneten Planwerken (wie zum Beispiel der Regionalplan, der Bundesverkehrswegeplan oder der FNP) einen Konsens ergibt. Somit wird der integrative Ansatz des VEP nicht nur in seiner überregionalen Planungsverantwortung betrachtet sondern noch vielmehr anhand seiner inhaltlichen Komponenten beleuchtet. Als der wesentlichste Aspekt der integrativen Planung stellt sich die Integration der strategischen Ziele der Stadt im Verkehrsentwicklungsplan dar. So werden zum Beispiel aus dem einen strategischen Ziel, eine kinder- und familienfreundliche Stadt zu werden, weitere Unterziele abgeleitet, die wesentlichen Einfluss bei der Auswahl von Zielen im VEP und den daraus abgeleiteten Maßnahmenbündeln haben.

Die vergleichende Betrachtung der VEPs gibt einen Hinweis darauf, dass der Begriff der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung eine Wandlung von der räumlichen hin zur inhaltlichen Bedeutung erfahren hat.

Die Vorbereitungen zur Aufstellung beider VEPs zeigen einen hohen zeitlichen Aufwand. Zunächst musste bei beiden Planungen beachtet werden, dass entsprechende Beteiligungsverfahren für die Träger öffentlicher Belange (mit d. Verkehr beschäftigte städtische Ämter, Bürgerinitiativen, Beirat aus Vertretern von

Institutionen) durchgeführt worden sind. Auch die regelmäßige Veröffentlichung von Informationen über den aktuellen Planungsstand in Form von Presseberichten oder Präsentationsveranstaltungen nahm ein großes Zeitfenster ein.

In Lübeck wurden die Arbeiten im Herbst 1993 aufgenommen und im Frühjahr 2000 mit der dritten öffentlichen Aufstellung beendet. Ein ähnlich großes Zeitfenster brauchten die Vorbereitungen zu den Planaufstellungen in Kiel. 2002 wurde mit der Datenerhebung begonnen – im April 2008 konnte der VEP dann von der Ratsversammlung beschlossen werden.

Die verhältnismäßig langen Vorbereitungs- und Bearbeitungszeiten der VEPs haben neben Gründen der Beteiligung und der notwendigen Öffentlichkeitsarbeit unterschiedliche Ursachen. In Lübeck war der Grund vor allem eine beachtliche Zahl an Auftragnehmern als auch die stetige Veränderung von Rahmenbedingungen. Darüber hinaus haben auch Einzelprojekte (wie etwa langwierige Diskussionen über den Ausbau der BAB 20) zu einer längeren Bearbeitungszeit geführt. Insgesamt wurden die Ergebnisse des VEP in einer Reihe von 16(!) Beiträgen festgehalten.

In Kiel wurde knapp die Hälfte der Zeit dafür in Anspruch genommen, eine Datengrundlage für ein neues Verkehrsmodell zusammenzustellen und ein entsprechendes Zielkonzept zu entwickeln. Die eigentliche inhaltliche Arbeit, die die Analyse, den Entwurf von Szenarien als auch die Maßnahmenentwicklung umfasst, wurde innerhalb von gut drei Jahren bewältigt.

Beide Beispiele zeigen, dass überall dort viel Zeit in Anspruch genommen werden musste, wo zuvor keine kontinuierlich wiederkehrenden Arbeitsabläufe stattgefunden haben. In Kiel war es die Aufstellung eines konsistenten Verkehrsmodells. In Lübeck war es mehr die Menge an zu bearbeitenden Themen und der Wandel von Voraussetzungen wie veränderte Akteurskonstellationen.

Die Frage wird im späteren Verlauf der Arbeit noch einmal aufgegriffen, inwiefern durch eine fortlaufende Verkehrsentwicklungsplanung Arbeitszeit eingespart werden und Planaufstellungen durch eine kürzere Entwicklungszeit an Aktualität gewinnen könnten.

3.4.2 Ziele und Strukturierung

Die Projektabläufe beider VEPs sind durchaus gut zu vergleichen (siehe Abb. 7 und Abb.8). Obwohl beide Abbildungen einen unterschiedlichen Informationsgehalt aufweisen, ist das klassische Muster eines VEP-Projektablaufs in beiden Beispielen

wiederzuerkennen. Bei der ersten Stufe angefangen, Daten- und Planungsgrundlagen in einer Bestandsaufnahme zu sammeln und zu sichern, diese dann entsprechend zu analysieren und zu bewerten, die Aufstellung von Test-Szenarien und der Abgleich der Wirkungsanalysen, bis letztendlich ein Zielszenario mit einem entsprechenden Konzept und einem Maßnahmen- bzw. Umsetzungsprogramm entwickelt werden kann.

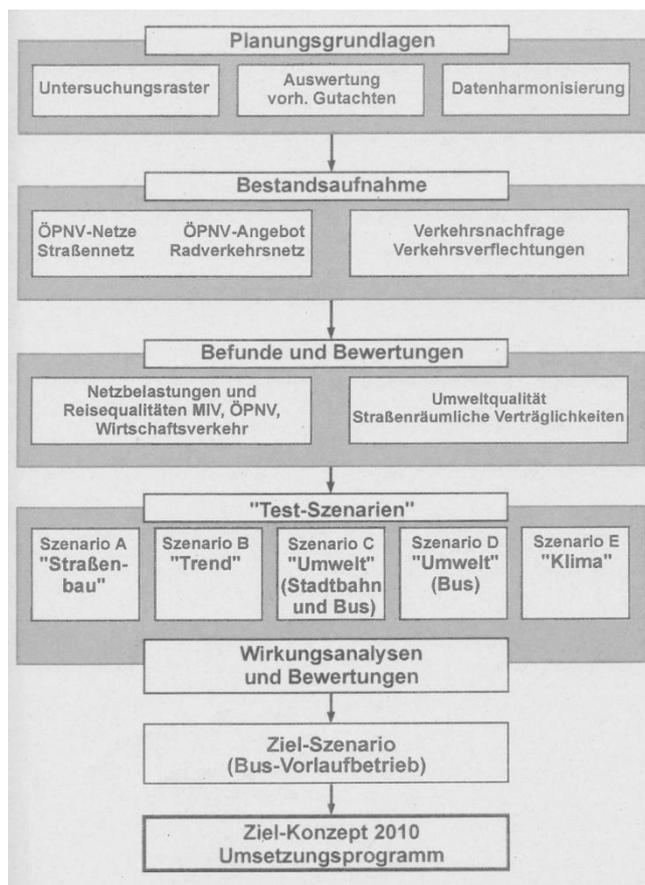


Abbildung 6: Projektablauf VEP Lübeck

Quelle: Hansestadt Lübeck (VEP) 1999



Abbildung 7: Projektablauf VEP Kiel

Quelle: Landeshauptstadt Kiel (VEP) 2008

Obgleich sich ähnlicher Herangehensweisen werden die Ziele und Strategien erst im späteren Verlauf des VEP Lübecks festgesetzt und konkretisiert, nachdem die Analysen zur Verkehrssituation abgeschlossen sind. In diesem Beispiel sind die Ziele also eine Reaktion auf die in der Analyse offensichtlich gewordenen Mängel. Es lässt sich hier eher von einer reaktiven Zielgestaltung für den VEP sprechen.

Nachfolgend werden wesentliche Ziele und Strategien des Lübecker VEP kurz dargestellt und dann mit denen des Kieler VEP verglichen.

Zunächst wird die grundsätzliche Aussage getroffen, dass die funktionalen Probleme im ganzen Verkehrssystem Lübeck deutlich geringer sind als die, die mit der Verträglichkeit des Verkehrs zu tun haben. Die Ursachen dieser Probleme werden in der Art der bisherigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gesehen. Daraus resultierend wird das Generalziel ausgegeben, einen stadt-, sozial-, und umweltverträglichen Verkehr zu etablieren. Abgeleitet vom Generalziel sind folgende Oberziele zu nennen, die kurz umrissen werden (vgl. HANSESTADT LÜBECK (VEP) 1999, S. 55ff):

Sozialverträglichkeit: Gleiche Teilnahmechancen an Mobilitätsangeboten aller Bevölkerungsgruppen unabhängig von der Autoverfügbarkeit.

Umweltqualität: Verbesserung durch Verminderung der Lärm- und Schadstoffbelastung und einem geringeren Flächenverbrauch

Straßenräumliche Verträglichkeit: Schaffen von Rahmenbedingungen zur Straßenumgestaltung, so dass Fußgänger und Radfahrer Verkehrsflächen besser nutzen können und die Sicherheit für Kinder erhöht wird.

Verkehrssicherheit: Verringerung der Unfälle mit schwerem Personenschaden um 50% bis 2010 (entsprechend dem landesweiten Ziel).

Funktionsfähigkeit: Begrenzung nicht notwendiger KFZ-Verkehre etwa durch verbessertes ÖPNV-Angebot.

Verkehrsberuhigung: Intensivierung der Verkehrsberuhigung in Quartieren und regelnde Eingriffe für angepasste Fahrgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen.

Wirtschaftlichkeit des Verkehrs: Bewusstmachen der hohen Kosten, die durch Verkehrsverhalten des Einzelnen verursacht werden (v.a. durch Folgekosten des KFZ-Verkehrs)

Machbarkeit: Zielgerichtetes Einsetzen der der Verkehrsplanung zur Verfügung stehenden Instrumente unter Berücksichtigung anderer planender Akteure.

Des Weiteren werden Strategien dargelegt, um die hier kurz dargestellten Oberziele zu erreichen und den beobachteten „eigendynamischen“ Entwicklungsprozess der Verkehrsentwicklung in die gewünschten Bahnen zu lenken. Hier werden angestrebte Denkweisen und Handlungsmuster zu den Themen Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -beruhigung näher erläutert.

Dies betrifft beispielsweise Themen wie Verdichtung von Siedlungsflächen an ÖPNV-Achsen oder eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens zu Gunsten des

Umweltverbundes. Darüber hinaus werden auch Strategien zur Ideenvermittlung der Verkehrsteilnehmer angestrebt. Auch die Notwendigkeit der regionalen Abstimmung wird benannt, wobei durch die Beteiligung am IVK-Programm der Region Lübeck schon erste Schritte unternommen worden sind.

Konträr zu diesem Beispiel ist die Herangehensweise im Kieler VEP. Hier wurde zunächst ein Zielsystem entwickelt, das in seiner Basis aus den strategischen Stadtzielen abgeleitet wurde. Hier ist also eine aktive Verhaltensweise in der Zielentwicklung zu erkennen. Diese nehmen gepaart mit den vorhandenen Analysedaten konkreten Einfluss auf das entsprechende Auswahlscenario und beeinflussen so das nachgelagerte Maßnahmenkonzept ganz wesentlich. Im Vergleich zum Lübecker VEP fällt auf, dass die Zielrichtung der Kieler Verkehrsentwicklungsplanung bei Aufstellungsbeginn entsprechend des gegebenen Rahmens integrativ und selbstbestimmt (aktiv) gestaltet wurde.

Als maßgebliche und relevante Inhalte aus dem strategischen Zielkatalog der Stadt Kiel, die Einfluss auf die Gestaltung des VEP haben, wurden die beiden Ziele „Kinder- und familienfreundlichste Stadt werden“ als auch „Verkehrsanbindung verbessern“ ausgewählt. Unteraspekte der beiden strategischen Ziele (wie etwa „Kiel als attraktiven Freizeitstandort für Familien stärken“ oder „überregionale Verkehrsanbindung verbessern“) wurden entsprechend ihrer Relevanz für den STEP (Strategischer Entwicklungsplan) oder VEP aufgeteilt.

Das Zielsystem für den VEP in Kiel besteht aus drei Stufen (vgl. Abb. 8). In der ersten Stufe befinden sich fünf thematisch gegliederte Zielvorstellungen, die entsprechend die Oberziele der Stadt Kiel aufgreifen. In der zweiten Stufe werden „funktionale Teilräume mit besonderen raumbezogenen verkehrlichen Anforderungen definiert“ (LANDESHAUPTSTADT KIEL (VEP) 2008, S. 8), die unterschiedliche Ansprüche an Verkehrsmittel oder Verkehrsteilnehmer stellen und ein weiteres Kriterium aufzeigen, um bei der Zielformulierung funktionell unterschiedlich gestaltete Räume entsprechend einzubeziehen. Die Stufen 1 und 2 sind im VEP deutlich und konkret ausformuliert. In der dritten Stufe sollen entsprechend der Teilräume unter Betrachtung aller Verkehrsmittel Qualitäten abgeleitet werden können und diese mit Hilfe entsprechender Indikatoren messbar gemacht werden. Durch Hinterlegung entsprechender Indikatoren und Kriterien könnte so das Erreichen von Zielen ganz konkret evaluiert werden. Dadurch ist eine Vorher-Nachher-Betrachtung möglich, die

helfen kann, den Mitteleinsatz wirkungsorientiert zu überprüfen, um die Maßgaben gegebenenfalls korrigieren zu können.

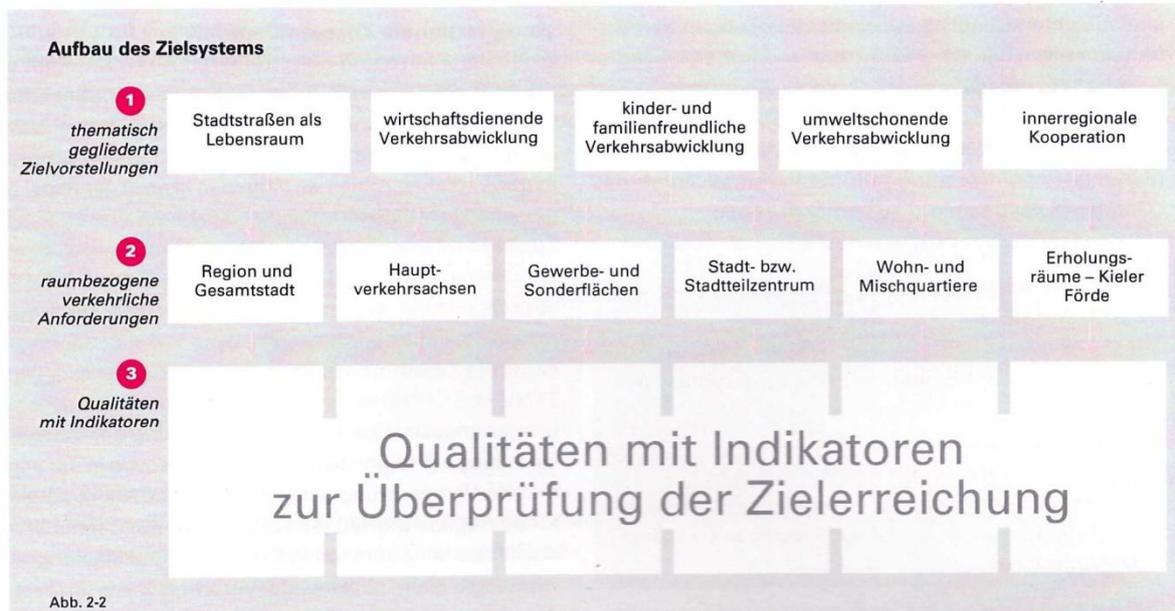


Abbildung 8: Zielsystem VEP Kiel

Quelle: Landeshauptstadt Kiel (VEP) 2008

Diese dritte Stufe ist bei Beschluss des VEP jedoch noch nicht Inhalt dessen geworden, jedoch wurde empfohlen, dieses im Rahmen der weiteren Arbeit zu vervollständigen, damit eine gewinnbringende Evaluierung des VEP erreicht werden kann (vgl. VEP Kiel 2008).

Beispielhaft soll je ein Zielkomplex aus Stufe 1 und 2 vorgestellt werden:

Die Zielformulierung wird anhand Sinn und Wichtigkeit des Ziels erläutert entsprechend konkreter Zielvorstellungen deklariert:

Als Beispiel einer thematischen Zielvorstellung (Stufe 1) (vgl. Abb. 8) ist das Ziel „Stadtstraßen als Lebensraum“ zu nennen. Hier wird die Bedeutsamkeit formuliert, dass sie nicht nur Verkehrsträger sind sondern auch den Anliegen und Anforderungen der Anlieger und Bewohner genügen müssen. Vor allem in Wohngebieten sind Kriterien, die die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität betreffen, von besonderer Wichtigkeit.

Als konkrete Ziele werden solche genannt, die die Aufwertung der Standortqualität im Verkehrsnetz voranbringen (VEP Kiel 2008, S. 9): Verbesserung der Nahmobilität als auch der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Straßenraum, städtebauliche

Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt als auch in Stadtteilzentren, Bereitstellung von Flächen für Rad- und Fußverkehr, verbesserten Zugang zum ÖPNV sicherstellen als auch die Orientierung im Straßenraum sicherzustellen.

Auf Stufe 2, wo die raumbezogenen und verkehrlichen Anforderungen benannt werden, gibt es den Block „Region und Gesamtstadt“ (VEP Kiel 2008, S. 11):

Als zentrale Anforderungen für die Region und Gesamtstadt sind attraktive Hauptverkehrsverbindungen genannt, die den unterschiedlichen Teilnehmern durch eine ansprechende Gestaltung gerecht werden aber auch eine gute Siedlungs- als auch Gewerbeentwicklung entlang sicherer Verkehrsachsen erlauben. Als konkrete Ziele sind folgende gewählt:

Rad- und Fußverkehrsnetz zwischen Stadt und Umland stärken, leistungsfähige Netzstruktur für notwendigen KFZ-Verkehr etablieren, ein schnelles, dichtes und flächendeckendes ÖPNV-Angebot als auch eine gesteuerte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung.

Es ist hervorzuheben, dass die Stadt Kiel sich in ihrem VEP damit beschäftigt hat, ein Zielsystem zu entwickeln, aus dem nicht nur Maßnahmen entwickelt sondern neue Qualitäten für den Verkehr benannt werden. Das Erreichen von verkehrlichen Zielen kann nicht nur in der Umsetzung von harten und weichen Maßnahmen überprüft werden, da Ziele, die etwa Themen der Umwelt- und Sozialverträglichkeit beinhalten, in ihren Zielvorstellungen oftmals wenig konkret sind. Die im Plan benannten Qualitäten können dann im Nachhinein oder schon während des Umsetzungsprozesses mit Hilfe der operationalisierten Indikatoren auch quantitativ bewertet werden.

Dieser Ansatz ist gut und notwendig für Verkehrsentwicklungsplanungen – muss dann im zweiten Schritt aber auch eine konsequente Anwendung finden.

Leider ist der Ansatz eines modifizierten Evaluierungssystems, das die Wirkungen überprüft, nicht im VEP Lübeck zu finden.

Inwiefern die Zielaufstellung in Kiel als auch in Lübeck zu bewerten sei und inwiefern die Möglichkeit besteht, z.B. eine Zielerreichungskontrolle durchzuführen, wird in Kapitel 3.5 (Prozessevaluation) dargelegt.

3.4.3 Prognosen

Um für einen Verkehrsentwicklungsplan Szenarien aufstellen zu können (deren Wirkungsanalyse die Basis für die Maßnahmen ist), müssen entsprechende Strukturdaten zu Grunde gelegt werden. Dabei werden unter Berücksichtigung des gewählten Betrachtungshorizonts Annahmen getroffen, die Aussagen zu entscheidenden Kenngrößen treffen (wie etwa der Bevölkerungsentwicklung oder Arbeitsplatzentwicklung), die einen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben.

Im Folgenden sollen die in den VEPs prognostizierten Strukturdaten mit den Realzahlen abgeglichen werden. Dieser Schritt soll zeigen, inwiefern Annahmen, die für einen Zeitraum von 15 Jahren getroffen werden, sich als zuverlässige Aussagen für den entsprechenden Verkehrsentwicklungsplan erweisen. Je genauer die prognostizierten Zahlen sind, desto zuverlässiger lassen sich Notwendigkeiten in der Verkehrsentwicklungsplanung benennen.

Im Lübecker VEP lässt sich dabei der gesamte Betrachtungszeitraum bzw. Prognosezeitraum (Analysejahr 1994 bis 2010) bewerten. Im Kieler VEP lässt sich lediglich die Tendenz der gegebenen Prognose beurteilen.

Zunächst sollen die gegebenen Prognosen des Lübecker VEP auf den Prüfstand gestellt werden. Danach soll auch für den Kieler VEP überprüft werden, inwieweit die Tendenzen schon erfüllt werden.

Die Bevölkerungsentwicklung in Lübeck war zunächst nach einem größeren Zuwachs nach der Grenzöffnung dann von einer rückläufigen Entwicklung geprägt (vgl. HANSESTADT LÜBECK 2014 und Abb. 9). Nach 2010 zeigte der Trend wieder ein leichtes Wachstum an. Die Stadt Lübeck hat sich laut VEP (vgl. S. 60) auf eine Stabilisierung der Einwohnerzahl zwischen 210.000 und 220.000 Personen eingestellt. Die gegebene Prognose ist natürlich nicht sehr scharf – dennoch zeigt sich die Zahl der heutigen Bevölkerung als der ungefähre Querschnitt aus der minimalen und maximalen Prognose.

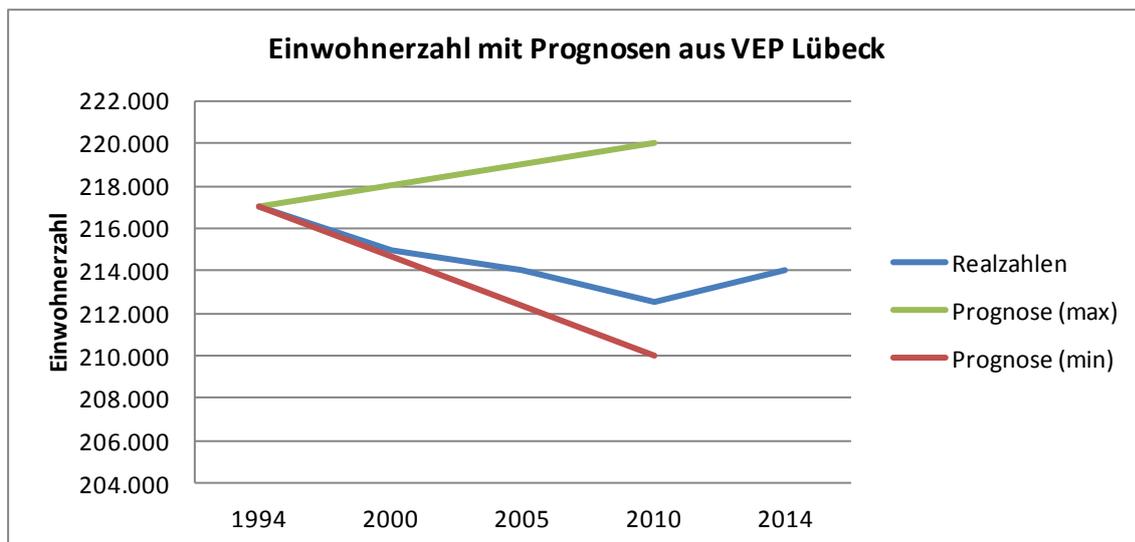


Abbildung 9: Einwohnerzahlen mit VEP-Prognosen

Quelle: eigene Abbildung Basis Hansestadt Lübeck 1999 und Hansestadt Lübeck 2014

Eine weitere wesentliche Zahl, die auch Einfluss auf die Verkehrserzeugung hat, ist die der Erwerbspersonen. Im Analysejahr 1994 gab es ungefähr 104.000 Erwerbstätige. Im VEP wurde bis zum Jahr 2010 nur ein ganz geringer Anstieg auf 104.200 prognostiziert. Diese Entwicklung konnte jedoch nicht bestätigt werden – die Zahl der Erwerbspersonen fiel entgegen der Erwartungen auf einen Stand von ca. 101.000. (vgl. HANSESTADT LÜBECK 2012₍₁₎).

Die für 2010 prognostizierte Zahl der Schüler und Studenten von 27.100, die einen starken Einfluss auf die Anzahl der zurückgelegten Wege und vor allem auf die Nutzung des ÖPNV-Netzes haben, deckt sich fast genau mit den heute gemeldeten Personen in Bildungseinrichtungen (vgl. HANSESTADT LÜBECK 2013).

Der für Lübeck bedeutsame Tourismus (Altstadt als auch Stadtteil Travemünde) wird im VEP als ein bedeutender Indikator für den Verkehr und die Wirtschaft gesehen. Dabei wurde auch damit gerechnet, dass die Anzahl der Übernachtungen keinesfalls stagnieren sondern vielmehr bis zum Horizont bis 2010 ausgebaut werden wird. 2010 wurden fast 1,2 Mio. Übernachtungen gezählt. Dass der Fremdenverkehr vor allem auch aus verkehrsplanerischer Sicht in Zukunft von Bedeutung ist, zeigt das schnelle Wachstum auf über 1,3 Mio. Übernachtungen (Stand 2012) (vgl. HANSESTADT LÜBECK 2012₍₂₎).

Prognosen wie etwa zur Motorisierungsentwicklung haben sich im Lübecker VEP von 1999 weniger bewahrheitet. Für das Jahr 2010 wurde angenommen (Orientierung an SHELL-Prognose), dass je 1.000 Einwohner 590 PKW zur Verfügung stehen. Bei der Haushaltbefragung der Hansestadt Lübeck zum Mobilitätsverhalten der Lübecker aus dem Jahre 2010 wurde ein deutlich geringerer Wert von etwa 406 PKW/1.000 Einwohner (vgl. HANSESTADT LÜBECK 2010) ausgemacht.

Weitere wichtige Zahlen sind die des Modal-Splits (im Kontext des VEP noch Verkehrsmittelwahl genannt). In Abb. 10 (VEP Lübeck S. 96) ist der Modal-Split im Vergleich dargestellt (Status Quo (im Analysejahr 1994), VEP Ziel-Szenario, Befragung 2010):

Der Anteil der MIV-Fahrer als auch Mitfahrer von 2010 hat sich nahezu identisch hin zu den Erwartungen des Zielszenarios entwickelt. Damit ist der Anteil an Wegen, der sich auf den MIV bezieht, um 11% gefallen. Der Anteil der Wege, der sich nicht auf den MIV bezieht, ist damit auf 53% gestiegen. Erstaunlich ist, dass der Anteil des ÖPNV um 50% gesunken ist und entgegen der Prognose einen starken Einbruch erlitten hat. Dagegen konnte der Radverkehr um 5% aufholen und auch der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt worden sind ist, hat nicht – wie prognostiziert – stagniert sondern macht jetzt über ein Viertel aller Wege aus.

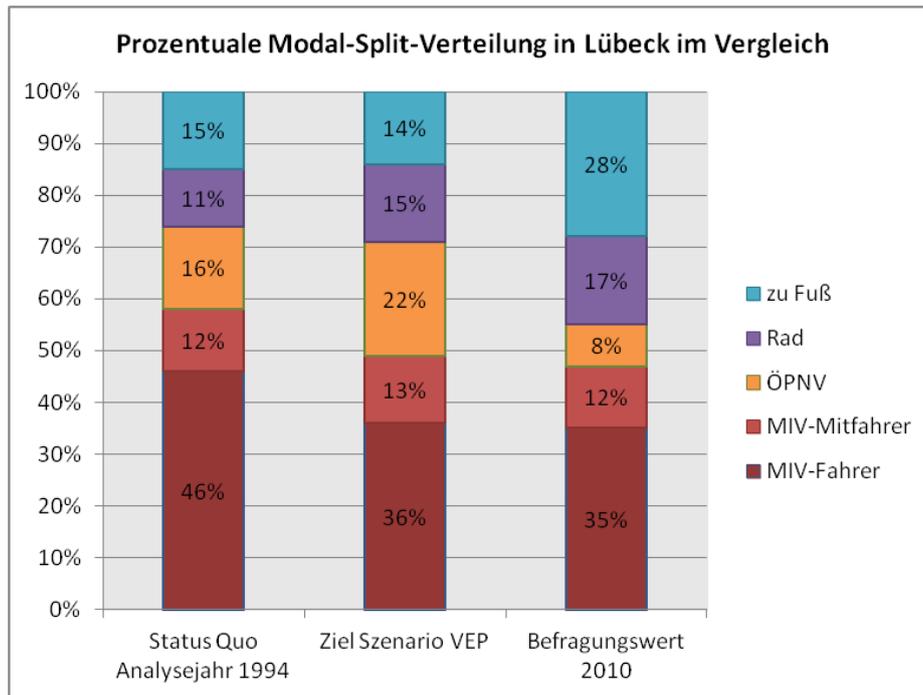


Abbildung 10: Prozentuale Modal-Split-Verteilung in Lübeck im Vergleich

Quelle: eigene Abbildung auf Basis Hansestadt Lübeck (VEP) 1999 und Hansestadt Lübeck 2010

Aus dem Abgleich mit den Werten aus dem Analysejahr, dem Szenario und dem Befragungswert von 2010 lassen sich bestimmte Tendenzen ablesen.

Die Prognose konnte sehr gut abschätzen, wie sich der MIV entwickelt und dass ein größerer Anteil der Wege nicht mehr mit dem Auto zurückgelegt werden wird. Die Grafik belegt, dass der Verkehr in Lübeck freundlicher für Fußgänger und Radfahrer geworden ist und dass entsprechende Maßnahmen gefruchtet haben, den „traditionell“ unterlegenen Nutzergruppen einen Teil des Straßenraumes zurückzugeben. Mit einem Anstieg – wenn auch nicht in diesem Maße – wurde gerechnet. Die hohen Einbußen des ÖPNV konnten dagegen nicht prognostiziert werden. Gründe dafür könnten sein, dass ÖPNV-seitig nur ungenügende Angebote vorhanden waren und auch ein kontinuierlicher Ausbau nicht erfolgt ist. Es ist jedoch auch zu hinterfragen, ob die hohen Werte der zu-Fuß-Wege unter Umständen nicht auch damit zu erklären sind, dass vor allem für kurze Wege der ÖPNV keine kundenfreundliche Tarifstruktur anbietet.

Es lässt sich konstatieren, dass das Modal-Split-Ziel-Szenario hinsichtlich der Entwicklung des MIV und des Radverkehrs eine realistische Prognose gegeben hat und auch die Entwicklung des Radverkehrs konnte unter Berücksichtigung der

geplanten Maßnahmen gut abgeschätzt werden. Lediglich der ÖPNV weicht mit Blick auf das Ziel-Szenario auffallend stark ab.

Betrachtet man den KFZ-Verkehr noch einmal gesondert, ist festzuhalten, dass im Vergleich der Haushaltsbefragung und dem Analysejahr 1994, die KFZ-Fahrleistung pro Fahrt um ca. 1 km auf 8 km gesunken ist.

Dennoch ist festzuhalten, dass das Verkehrsmodell unter den Rahmenbedingungen des Auswahlzenarios zum größten Teil doch sehr ungenaue Prognosen gegeben hat und für wesentliche Hauptverkehrsstraßen falsche Aussagen bezüglich der in 2010 zu erwartenden Verkehrsstärken getroffen worden sind.

Straße	1994	2007	Ziel-Szenario 2010	Veränderung Szenario	Realveränderung
Schwartauer Allee	23.000	20.000	15.000	-35%	-13%
Possehlstraße	28.000	25.000	27.000	-4%	-11%
Wallbrechtstraße	31.000	34.500	26.000	-16%	11%
Fackenburger Allee	30.000	29.000	21.000	-30%	-3%
Ratzeburger Allee	16.000	17.500	10.000	-38%	9%

Abbildung 11: KFZ-DTV-Prognosen Lübeck im Vergleich ausgewählter Straßen

Quelle: eigene Abbildung auf Basis Hansestadt Lübeck (VEP) 1999 und Hansestadt Lübeck 2008

In Abb. 11 lassen sich sehr gut die Verkehrsstärken (DTV) von 1994 und 2007 im Vergleich unter Berücksichtigung der Werte des Zielszenarios an bestimmten Hauptverkehrsstraßen ablesen. Bis auf die Possehlstraße sind allen anderen Straßenabschnitten große Differenzen zwischen der Prognose des Zielszenarios und der Realveränderung festzustellen. In zwei Fällen sind selbst die Tendenzen nicht korrekt prognostiziert.

In Kiel kann die Auswertung der Prognosen nur tendenziell erfolgen, da noch sechs Jahre bis zum angegebenen Prognosehorizont verbleiben. Hier ist die Anzahl der Prognosen unterschiedlicher Thematiken nicht in der Vielfalt wie in Lübeck gegeben – dennoch erfolgt eine kurze Darlegung dieser Angaben.

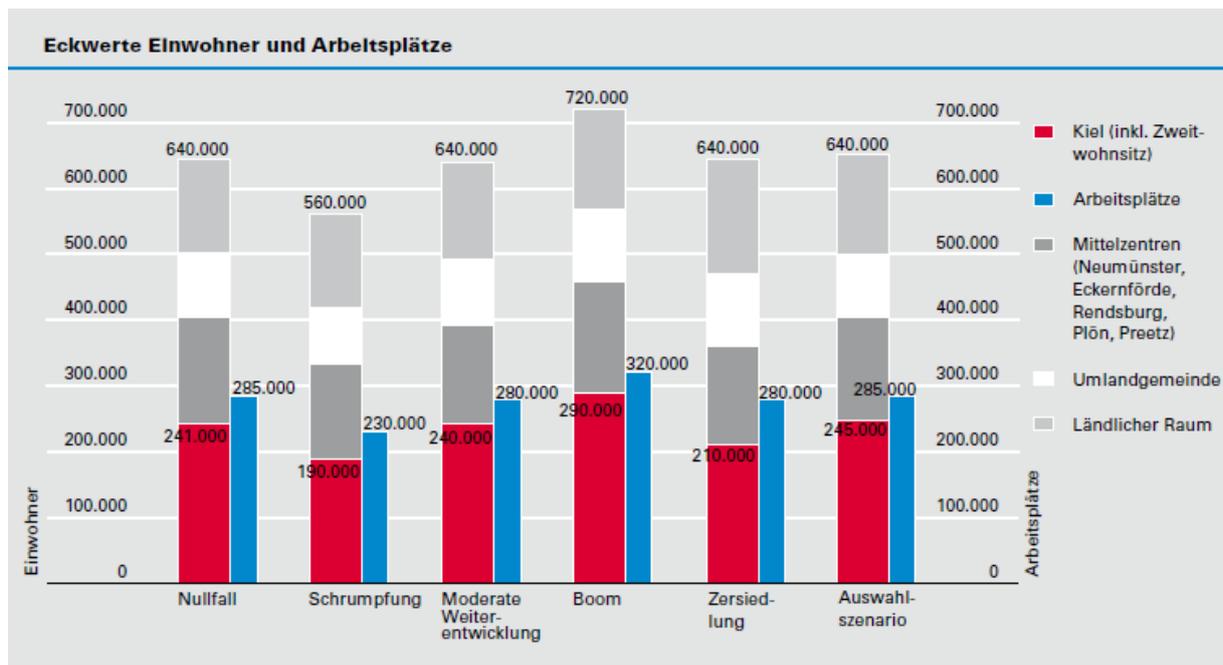


Abbildung 12: Szenarien der Basisdaten in Kiel

Quelle: Landeshauptstadt Kiel (VEP) 2008

In Abb. 12 lassen sich die erwarteten Entwicklungen der Einwohner und Arbeitsplätze vor dem Hintergrund der angewandten Szenarien vergleichen. Beim Vergleich von Nullfall (Stand der Zahlen 2006) und Auswahl-szenario fällt auf, dass bis zum Prognosehorizont bis 2020 in Kiel eher eine Stagnation der Zahl der Umlandbevölkerung als auch der Arbeitsplätze erwartet wird. Es wird lediglich ein leichtes Wachstum Kiels von ca. 4.000 Personen erwartet.

Laut Angaben der LANDESHAUPTSTADT KIEL 2012 ist der Zuwachs von 4.000 Personen schon in 2012 erreicht worden. Legt man den Maßstab dieses Wachstums bis 2020 an, würde bis dahin ein Zuwachs von 10.000 Personen in Kiel zu erwarten sein. Dennoch sind diese Zahlen noch weit entfernt von Szenarien wie etwa dem „Boom“. Außerdem sind Schwankungen der Bevölkerungszahl bei Anbetracht der letzten 20 Jahre in Kiel nichts Untypisches.

Im Auswahl-szenario wird auch mit einer Stagnation der Entwicklung der Arbeitsplatzzahl gerechnet. Dennoch weist die BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2013 gegenüber dem Jahr 2000 einen Anstieg der Beschäftigung von 4,8% aus. Auch wenn die Analysedaten aus dem VEP erst in 2006 aufgenommen worden sind, ist diese, wenn auch nur geringe Anstiegstendenz im Szenario nicht abzulesen.

Prognosen für den Modal Split (Anteile der gesamten Wege der einzelnen Verkehrsträger) der Stadt Kiel für den Zeitraum bis 2020 wurden im VEP nicht angegeben, obwohl eine Intensivierung des Radverkehrs als ein durchweg verkehrsfreundliches Verkehrsmittel vorgesehen ist. Hier kann heute ein durchaus beeindruckender Wert von 22% des Modal-Splits (im Vergleich 2006: 18% vgl. LANDESHAUPTSTADT VEP KIEL 2008) vorgelegt werden, der zeigt, dass der Verkehr im Kieler Verstädterungsraum immer kompatibler für umweltfreundliche Fortbewegungsmittel wird – auch wenn der KFZ-Verkehr nach wie vor dominiert.

Andere Prognosen, wie der durchschnittliche Anstieg des KFZ-Verkehrs im Straßennetz um ca. 5% im Prognose-Null-Fall bis 2020 (vgl. LANDESHAUPTSTADT VEP KIEL 2008) können aufgrund fehlender aktueller Vergleichszahlen nicht quantitativ validiert werden. Die prognostizierten Tendenzen im KFZ-Verkehr, dass dieser leicht ansteigt, werden durch die Aussagen von BOHM & STAMER 2014 durchaus beglaubigt. Besonders eine „Innenverdichtung“ des KFZ-Verkehrs ist schon jetzt ausfindig zu machen und scheint die zentrale Erkenntnis des Verkehrsmodells zu bestätigen.

Dennoch zeigt die nicht ganz erwartete, rasche Entwicklung der Bevölkerung und der Beschäftigten, dass diese Umstände auch einen wesentlichen Einfluss auf die Belastung des gesamten Kieler Straßennetz haben werden und mit den Prognosen aus den Verkehrsmodellen als Mindestwert gerechnet werden kann.

Sieht man die gegebenen Prognosen der beiden VEPs der Städte Kiel und Lübeck im Vergleich vor dem Hintergrund der recherchierten Realzahlen und Tendenzen, fällt vor allem im Lübecker VEP auf, dass Prognosen über einen Zeitraum von 15 Jahren nur sehr eingeschränkt ein Entwicklungsphänomen voraussagen können. Im Kieler VEP lassen sich die Tendenzen der Realzahlen zu diesem Zeitpunkt durchaus positiv mit den veranschlagten Prognosen bewerten, dennoch bleibt hier auch die Bewertung des gesamten Prognosehorizonts offen.

Die Analyse der Zahlen von konkreten quantitativen Prognosen stellt den Sinn der Prognosen dieser Art mit einem Betrachtungshorizont von mindestens 15 Jahren doch sehr deutlich in Frage – da es nahezu unmöglich scheint, alle einfließenden Entwicklungen mit einzubeziehen, entsprechend zu gewichten oder unvorhersehbare Entwicklungen zu identifizieren.

Sicherlich ist für die Aufstellung der Szenarien eine gewisse Vorausschau bestimmter Kenngrößen unabdingbar, dennoch muss hinterfragt werden, ob es nicht

notwendig ist, dass aktuelle Entwicklungen (wie etwa der Bevölkerungszahlen, KFZ-Belastungswerte, oder Modal-Split-Werte) in einem kürzeren Zeitraum begutachtet und die Prognosen kontinuierlich aktualisiert werden.

3.5 Prozessevaluation VEP

Wie schon eingangs in Kapitel 3 beschrieben, soll in diesem Schritt der VEP-Prozess evaluiert (bewertet) werden. Auch wenn eine Prozessevaluation idealerweise während eines Aufstellungsprozesses oder einer Planumsetzung geschehen sollte, kann die Evaluation in diesem Falle nur rückblickend auf Basis der erworbenen Informationen erfolgen. In Lübeck kann derweil auf den gesamten Planungshorizont des VEP zurückgeschaut werden (bis 2010), in Kiel ist dieser Zeitraum (bis 2020) noch nicht verstrichen.

Die Prozessevaluation soll zweigeteilt betrachtet werden. Zunächst sollen die Prozesse in der Aufstellungsphase bewertet werden um dann im nächsten Schritt den Umsetzungsprozess des VEPs zu spiegeln und zu beurteilen.

In der Evaluation dieser beiden Prozesse wird hauptsächlich auf Grundlage der Aussagen der interviewten Mitarbeiter der Verwaltungen der beiden Städte gearbeitet. Dabei soll der Fokus auf zentrale Themenblöcke gelenkt werden, die für beide Städte in den Prozessen elementare Inhalte gewesen sind. Des Weiteren ist die Prozessevaluation auch als eine Fortführung bzw. Vertiefung der offensichtlichen Vergleiche beider VEP-Strukturen (siehe Kapitel 3.4.1-2) zu sehen, die nun auch durch die Aussagen der verantwortlichen Mitarbeiter konkrete Inhalte und Problemstellungen aufdecken und mit Hilfe von normalerweise nicht zugänglichen Informationen besondere Erkenntnisse liefern kann.

Diese sollen dem Zweck dienen, dass in einer nächsten VEP-Aufstellung die Wiederholung von bekannten Fehlern verhindert und eine höhere Effizienz erreicht werden kann. Sogleich sollen auch „erkennbare Umsetzungshindernisse und –widerstände“ (FGSV 2012, S. 12) identifiziert werden und dass „erfolgreichere Wege zum Erreichen der Maßnahmenziele“ (ebd.) aufgezeigt werden können. Da die Prozessevaluation nicht von Beginn an durchgeführt worden ist und eine Vorher-Nachher-Rückschau in beiden Fällen nicht zu Beginn verankert wurde, konnte kein Wirkungsmodell inklusive bestimmter Indikatoren aufgestellt werden, das Prozessentwicklungen abschätzen kann und anhand dessen eine reelle Erfolgskontrolle der Entwicklungen von statten gehen könnte (vgl. FGSV 2012).

3.5.1 Evaluation Aufstellungsphase

Die Aufstellungsphase ist der wohl entscheidendste Zeitraum in einem VEP-Prozess. Hier werden grundlegende Entscheidungen über die Zusammenarbeit von Akteuren getroffen, die Ziele werden bestimmt, Szenarien werden durchgerechnet und letztendlich wird Einigkeit über bestimmte Maßnahmen gesucht. Eingeschlagene Wege werden dann zumeist auch bis zum Ende verfolgt und Korrekturen der Kernziele sind eher selten. Obwohl Aufstellungs- und Umsetzungsphase eigentlich ein ganzheitliches Konstrukt bilden sollten, fällt auf, dass ein kontinuierlicher Arbeits- und Planungsprozess nicht üblich ist und eine getrennte Bewertung sich deshalb als sinnvoll erweist.

In der Bewertung der Aufstellungsphase sollen Lübeck und Kiel auch hier vergleichend dargestellt werden – dennoch kommen aufgrund anderer Grundvoraussetzungen in den beiden Städten zum Teil doch sehr unterschiedliche Themen zum Tragen.

3.5.1.1 Zeitplanung und Effizienz

In Lübeck wurden für die VEP-Aufstellung sieben Jahre benötigt (1993-2000), in Kiel sechs Jahre (2002-2008). (Näheres zu den Formalien in 3.4.1). Grundsätzlich werden für den Aufstellungsprozess etwa fünf Jahre vorgesehen (vgl. Stadt Erlangen 2012).

Auch wenn unterschiedliche Dinge in einem Aufstellungsprozess beachtet werden müssen, ist sechs bzw. sieben Jahre ein Zeitraum, der die Position der Verkehrsentwicklungsplanung an sich „schwächt“, da die erhobenen anfänglich noch aktuellen Daten bei einer zu langen Vorbereitungszeit deutlich an Aktualität verlieren. So sind bei Fertigstellung des VEP schon wieder viele Prognosen und eventuelle Maßnahmen weniger relevant, da Analysedaten eine noch andere Tendenz aufgezeigt haben. Dieses Phänomen lässt sich durchaus in 3.4.3 wiederfinden, wo anhand Prognosen zu Strukturdaten oder zur Entwicklung des Modal-Splits Annahmen getroffen werden, die an sich richtig hergeleitet sind, aber dann nicht mehr auf zeitbedingte Veränderungen reagieren können.

In Lübeck verbleiben nach Aufstellung des VEP noch 10 Jahre bis zum Betrachtungshorizont – in Kiel sind es nach Aufstellung 2008 immerhin noch 12 Jahre. Da in der Regel (v.a. in Städten, die eine „VEP-Tradition“ mitbringen) alle 20 Jahre ein neuer VEP aufgestellt wird, kann ein Plan, der erst genau zwischen zwei

„Aufstellungszeitpunkten“ fertiggestellt wurde, seinen Zweck nur teilweise erfüllen. Des Weiteren kann auf Seiten der weniger involvierten Bürger das Verständnis fehlen, dass die Aufstellung eines VEP so lange dauern muss. In diesen Fällen ist es für die Gewinnung neuer interessierter Bürger, die sich informieren oder gar selbst beteiligen wollen, nicht förderlich, dass zeitlich vorgesehene Arbeitsrahmen in einem zu großen Maße überstrapaziert werden.

Die Tatsache, dass die Planungen oftmals länger als vorgesehen dauern, haben bestimmte Ursachen, die für die Städte Lübeck und Kiel zu erläutern werden sollen.

Angefangen mit Lübeck konnte nach dem politischen Beschluss für eine neue VEP-Aufstellung zunächst noch keine Einigkeit erzielt werden, in welcher Form dieser erarbeitet werden sollte. Die Überlegung der Planungsakteure war es, zunächst einmal verkehrspolitische Ziele zu formulieren und im Interesse der Umsetzung dieser Ziele und der Maßnahmen als Konsequenz politische Rückendeckung zu erhalten (zu diesem Zeitpunkt war eine politische Mehrheitsbildung kritisch), bevor die Arbeiten für einen neuen VEP begonnen werden würden. Diesem Wunsch ist die Politik aber nicht nachgekommen. Gerade diese Tatsache, dass noch keine Bekenntnisse zu verkehrspolitischen Themen gefasst wurden, führte aufgrund der besonderen politischen Konstellation in Lübeck zu den größten Zeitverlusten. Erschwerend kam hinzu, dass mit der Wiedervereinigung das gesamte Lübecker Hinterland wiedergewonnen wurde und für diesen Gesamttraum noch keine Erfahrungen vorhanden waren – besonders was die Aufstellung eines VEP betraf (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

In Kombination damit wurde viel Zeit in den Gremien damit verbracht, Einigkeit über die einzelnen Szenarien sowie das Ziel-Szenario zu erlangen, was natürlich auch mit den entsprechenden Umsetzungen und Wirkungen der mit den Szenarien verknüpften Maßnahmen zu tun hatte (vgl. ebd.).

Wie in vielen Fällen üblich, wurden im Rahmen der VEP-Aufstellung Aufträge an externe Planbüros vergeben (im Lübecker Fall waren es drei), die etwa Aufgaben wie das Rechnen der Verkehrsmodelle übernahmen oder die Wirkung der Szenarien überprüften. In einem Fall konnte ein wichtiger Arbeitsauftrag eines Planungsbüros nicht rechtzeitig bearbeitet werden, da aufgrund eines Todesfalls eines Mitarbeiters die Modellrechnungen für den VEP erst mit über einem Jahr Verspätung abgeschlossen werden konnten. Dieses Beispiel zeigt, dass Abhängigkeiten zu anderen Akteuren bestehen, die bei einem unvorhergesehenen Vorfall zu nicht

absehbaren Verzögerungen führen können (vgl. ebd.). Die Flexibilität oder die Möglichkeiten auf Seiten der Stadt waren jedoch nicht gegeben, etwa ein anderes Planungsbüro mit einer für die Aufstellung des VEP essentiellen Aufgabe zu betreuen.

Anders als in Lübeck waren in Kiel die Grundvoraussetzungen für eine Aufstellung andere, die die Aufstellungsphase begünstigten. Mit dem vorher gültigen GVP wurden weitestgehend gute Erfahrungen gemacht, was die Aufstellung eines VEP erleichtert hat.

Zeitlich besonders herausfordernd waren für die Kieler Behörde zwei wesentliche Dinge. Zunächst musste die Stadt veränderten Anforderungen an Planungen wie „der regionale Aspekt und der Beteiligungskultur“ (BOHN & STAMER 2014) gerecht werden. Trotz eines großen Erfahrungsschatzes und guter Referenzen in vorherigen Verkehrsentwicklungsplanungen haben diese differenzierten Ansprüche neue, noch nicht da gewesene Aufgaben an die Akteure gestellt. Nach Aussagen der interviewten Mitarbeiter sind öffentlich wirksame und intensive participatory measures (auf längere Sicht sogar die Etablierung einer bedeutenden Beteiligungskultur) von Nöten, um Themen wie einen neuen VEP überhaupt anpacken zu können. Eine Sensibilisierung der Bürger bezüglich ihrer Beteiligung ist gegenwärtig sehr stark zu spüren. „Der Bürger erwartet, dass unterschiedliche Varianten vorgeschlagen werden [und dass] Bürgerbeteiligung Lösungen anbietet, [in denen] nicht wie bisher mit Pilot-Charakter verblieben [wird]“. Dennoch ist „so etwas in den Strukturen der Verwaltung noch nicht verankert“ (BOHN & STAMER 2014), was dazu führt, dass Zeitplanungen aufgrund mangelnder Erfahrungen und Kompetenzen durcheinander gebracht werden. Diese Angelegenheiten sind sehr „arbeitsaufwendig“ und sind behördenseitig „nicht sofort zu leisten“. Hier lässt sich konstatieren, dass eigentlich notwendige Kompetenzen in einer Verwaltung noch nicht so stark entwickelt sind wie das Verlangen der Bürger nach einer angemessenen Form der Beteiligung.

Der zweite wesentliche Aspekt in Kiel, der die Einhaltung des Aufstellungszeitraumes nicht gerade begünstigte, war die fehlende Priorisierung des VEP-Projektes der Politik. Da der VEP sich als eine „freiwillige Aufgabe“ (BOHN & STAMER 2014) darstellt und die Aufstellung gesetzlich nicht unbedingt notwendig ist, wurden von der Politik oftmals tagesaktuelle Themen zur Bearbeitung dazwischen gebracht, die eine Fokussierung auf eine nach dem angestrebten Zeitplan angelegte Aufstellung nur

sehr schwer möglich machte. Darüber hinaus haben ähnlich wie in Lübeck auch hier die Überlegungen zur Form des VEP vermehrt Zeit gekostet, da politische Vertretungen vom Recht der Intervention zu verkehrspolitischen Themen und deren Umsetzung in einer für die Planung herausfordernden Art und Weise Gebrauch gemacht haben.

3.5.1.2 Akteure, Zusammenarbeit und Kontrolle

In diesem Block wird die Art der Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure bei der Planaufstellung bewertet und es soll kurz erläutert werden, inwiefern Gremien anwesend und aktiv waren, die Anregungen während der Aufstellungen gegeben und eine Art „Kontrollfunktion“ ausgeübt haben. Dabei sind vor allem aufgrund unterschiedlicher Ansätze auch differenzierte Bewertungsergebnisse festzustellen.

Die Akteure, die an den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan in Lübeck beteiligt waren, unterschieden sich zunächst in zwei Gruppen. Es gab die „Projektgruppe VEP Lübeck“, die aus mehreren Mitarbeitern aus unterschiedlichen Fachämtern (Ordnungsamt, Umweltamt, Stadtplanungsamt,...) und Vertretern der Gutachterbüros bestand. Die zweite Gruppe „Beirat zum VEP Lübeck“ umfasste eine kleinere Anzahl an städtischen Mitarbeitern, alle beteiligten Interessengruppen (ADFC, Seniorenbeirat, Einzelhandelsverband,...) und auch hier beratende Kompetenzen durch die Gutachterabgesandten. In insgesamt drei Terminen wurden im Rahmen von Bürgerforen die Zwischenergebnisse vorgestellt und diskutiert (vgl. HANSESTADT LÜBECK VEP 1999).

Die Besonderheit der Installation eines Beirats von ca. 20 Mitgliedern, hat sich nach Aussage von SCHÜNEMANN 2014 trotz eines Mehraufwandes mehr als gelohnt, da ein breiteres Verständnis in die einzelnen Interessengruppen getragen werden konnte (als Multiplikatoren) und auch die Anliegen der Interessengruppen fanden so ein Gehör. Gleichzeitig übernahm der Beirat eine Art Kontrollfunktion, die die Planungsarbeit der Stadt in reflektierter und angereicherter Art und Weise zurückspiegeln konnte. Diese Zweiteilung der Arbeit von Projektgruppe und Beirat und deren Zusammenarbeit ließ sich für den Aufstellungsprozess in Lübeck als sehr positiv bewerten.

Ein weiterer positiver Nebeneffekt war, dass sämtliche Mitarbeiter, die an den Untersuchungen zum VEP beteiligt waren, auch an der Aufstellung des Integrierten

Verkehrskonzeptes (IVK) mitgewirkt haben. Da die Aufstellung beider Pläne in einem sich überschneidenden Zeitraum stattfand und auch die gleichen Gutachterbüros beauftragt waren, wurden Synergieeffekte zwischen den unterschiedlichen Arbeitsgruppen erzeugt und der oftmals noch zu gering beachtete regionale Aspekt kam im IVK als auch im VEP deutlich zum Tragen (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

Als weitere positive Bewertung des Aufstellungsprozesses ist die erstmalige Integration von Lärminderungsplanungen im VEP-Prozess zu nennen. Die EU-Auflagen, die die Beachtung der Lärminderung als eine Pflicht vorsah, wurden erst später in nationales Recht überführt. So war es ein Kür für die Verantwortlichen der VEP-Aufstellung, dass Ideen der Lärminderung Eingang im VEP fanden. Dass die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Lärminderung auch politisch getragen werden musste und durchaus Probleme bereitete, ist die andere Seite der Medaille und wird bei der Wirkungsevaluation aufgegriffen (vgl. ebd.).

Trotz aller guten Erfahrungen mit der größtenteils geglückten Zusammenarbeit der Akteure und der Integration von Akteuren mit Kontrollfunktion, wurde die Notwendigkeit eines Moderators für den Aufstellungsprozess benannt: „Man braucht bei solchen Prozessen immer eine Person, die die Neutralität wahren kann“ (SCHÜNEMANN 2014). Beim Einsatz einer solchen Person kann durchaus erreicht werden, dass in gemeinsamen Sitzungen schnellere Konsensfindungen möglich gemacht werden und dass zu emotional geführte Debatten wieder auf eine sachliche Ebene gebracht werden können. Im Lübecker Fall hätte eine Moderation wohl Erfolg gehabt und hätte mehr Zeit in einer komplexen Konstellation beteiligter Gremien gewonnen.

Bei der Aufstellung des Kieler VEP wurde nicht wie in Lübeck ein begleitender Beirat aufgestellt. Die Ortsbeiräte und die Träger der öffentlichen Belange wurden bei der Aufstellung im Arbeitsschritt der Mängelanalyse und bei Entwicklung der Szenarien hinzugezogen. Externe Gutachter wurden dann erst zur Betreuung der Aufstellung der Maßnahmen beauftragt, ehe der Bauausschuss den Plan für drei Monate zur öffentlichen Diskussion freigab, bevor er dann im April 2008 von der Ratsversammlung beschlossen wurde (vgl. LANDESHAUPTSTADT KIEL (VEP) 2008). Im Vergleich zum Lübecker VEP wurde hier nur das Nötigste an Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Nach Aussage der Verwaltung ist dieses Resultat jedoch nicht verwunderlich, denn „das Personal und die veranschlagten Arbeitszeiten geben das noch nicht her“ (vgl. BOHN & STAMER 2014).

In Kiel wurde zwar kein expliziter Beirat installiert, dennoch gab es einen „Arbeitskreis Verkehrsmarketing“ (Vertreter aus Politik und Verbänden), der Themen durchgesprochen und eine entsprechende Vorlage an die Politik weitergegeben hat. Dieses Gremium übernahm die Rolle, die primär Rückmeldungen an die verantwortlichen Akteure in der Aufstellungsphase gegeben haben. Darüber hinaus wurde in Kiel eine intensive Rückmeldungskultur vor allem von den Umweltverbänden etabliert, die von Grund auf einen strengeren Blick für Infrastrukturplanungen mitbringen (vgl. ebd.).

Der Nachfrage, ob in Kiel ein Beirat für die VEP-Aufstellung sinnvoll gewesen wäre, wurde durchaus positiv zugestimmt – dennoch wurde erwähnt, dass dieser nicht per se wichtig sei, sondern die Personen, aus dem dieser besteht. Genannt wurde hier vor allem die Wichtigkeit von wissenschaftlichen Experten, die nicht nur einen externen sondern vor allem einen geschulten Blick in die Thematik geben könnten: „Rückmeldungen aus universitären Kreisen sind enorm wichtig“ (BOHM & STAMER 2014). Während der Aufstellung wurde dieser Blick von außen auch durch Personen wie zum Beispiel Prof. Gertz der TU-HH ermöglicht, der während des Entwicklungsprozesses der Planaufstellung Rückmeldungen gegeben hat.

Neben Persönlichkeiten, die einen Blick von außen gewährleisten können, sei jedoch viel wichtiger eine Person (zum Beispiel aus einem Gutachterbüro oder einer Universität beauftragt), die nicht nur vermitteln oder rückmelden kann sondern vielmehr den gesamten Planaufstellungsprozess steuert, verantwortlich für den zeitlichen Rahmen ist und an eine entsprechende Umsetzung appelliert. Die Notwendigkeit einer externen treibenden Kraft lässt sich auch dadurch begründen, da sie eine Perspektive außerhalb des Spannungsfeldes von Verwaltung und Politik einnehmen könnte: „Eine solche externe Person / Moderator ist wichtiger als ein Beirat“ (BOHM & STAMER 2014).

Die Zusammenarbeit der beteiligten Akteure lässt sich in Kiel als ein komplexes nicht immer leichtgängiges Gefüge beschreiben, das fachliche Impulse von außen benötigt. Eine zeitgetreue Umsetzung war bei einem so komplexen Projekt wie einer VEP-Aufstellung aus eigener Kraft nur schwer möglich und hätte unter Anleitung externer Triebkräfte effektiver und zielorientierter arbeiten können (vgl. ebd.).

3.5.1.3 Politik und Finanzen

Zuletzt soll noch kurz darauf eingegangen werden, welche Rollen Politik und Finanzen im Aufstellungsprozess eingenommen haben und wie diese zu bewerten sind.

In beiden Städten wurde in den Recherchen deutlich, dass bei einem VEP-Aufstellungsprozess im Zusammenspiel von Politik und Verwaltung deutliche Reibungsverluste zu verzeichnen sind. Das liegt zunächst an divergierenden Interessen und unterschiedlichen Perspektiven:

Das Interesse der Planer liegt darin, dass ein Plan aufgestellt wird, der die aktuellen und zukünftigen Belange des Verkehrs für einen Planungshorizont von ca. 15 Jahren gewährleisten kann. Die Perspektive der Politik ist dagegen eine viel kürzere, die zunächst einmal eine Legislaturperiode (4-5 Jahre) oder die eines Dezernenten / Senators (6 Jahre) andauert. In dieser Zeit sollen möglichst effektive und sichtbare Projekte aufgenommen werden, die beim kleinsten finanziellen und personellen Einsatz die größten Ergebnisse liefern sollten. So kommt eine ganz unterschiedliche Priorisierung von Verkehrsprojekten und –maßnahmen zustande, die eine dynamische Zusammenarbeit im Gesamtplanungsprozess nur sehr schwer aufkommen lässt.

Da die Verwaltungen (bzw. Planer) diese Umstände kennen, muss die Politik entweder von der Wichtigkeit verkehrsspezifischer Anliegen überzeugt werden oder, wenn politische Mehrheiten nicht gegeben sind und das Erreichen von Grundzielen einer Verkehrsentwicklungsplanung nicht gesichert scheint (wie im Lübecker Fall), sollte ein Beschluss von zunächst verkehrspolitischen Zielsetzungen sinnvoll sein, um in weiteren Schritten Maßnahmenbündel beschließen zu können. Obwohl dieser Ansatz (in 3.5.1.1 unter dem Zeitaspekt bewertet) politisch abgelehnt wurde und die VEP-Aufstellung in seiner ganzen Komplexität vorangetrieben werden sollte, wollte die Konsequenz, die in der Konkretisierung und Umsetzung der verkehrspolitischen Zielen liegt, nicht getragen werden (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

Bei der Aufstellung des Kieler VEP ist auffällig geworden, dass die Politik versucht, auf die Priorisierung der Themen im VEP je nach tagesaktuell-politischen Anliegen einzuwirken. So wurde etwa auf Drängen der Politik die Reihenfolge der Maßnahmen in eine für einen VEP ungewöhnliche Ordnung (der Fußgängerverkehr wurde an vorderste Stelle gestellt) gebracht. Darüber hinaus sollte das Thema „Kinder im Verkehr“ Eingang in den VEP finden, dessen Präsenz durchaus lobenswert ist, aber

wohl nicht ohne politischen Hintergedanken der Maßnahmenliste hinzugefügt wurde (vgl. BOHN & STAMER 2014).

Finanzen stellen im Verkehrswesen wohl einer der größten Entscheidungsfaktoren dar. Auch in der Planaufstellung spielen sie eine erhebliche Rolle. Aufgrund der nicht erst seit kurzem kommunal angespannten Finanzsituationen stellen sich Planaufstellungen wegen ihres höheren Finanzbedarfs als ein größerer Kraftakt dar.

Sowohl in Lübeck als auch in Kiel wurden zunächst genügend Mittel vorgesehen, damit die Grundanforderungen eines VEP-Aufstellungsprozess finanziert werden konnten. Für VEP-Leistungen, die nicht im eigenen Hause (etwa aufgrund zu geringer personeller Ressourcen) erbracht werden konnten, wurden (v.a. in Lübeck) Gutachterbüros beauftragt. Für die Finanzierung einer VEP-Aufstellung (ohne Maßnahmenumsetzungen), lassen sich nach Einschätzung von SCHÜNEMANN 2014 ca. 600.000 € veranschlagen. Dafür muss die Stadt aber auch (seiner Aussage nach) drei Jahre sparen.

Außerdem „ist in den Strukturen der Verwaltung noch nicht verankert“ (BOHN & STAMER 2014), dass Themen wie Bürgerbeteiligung nicht nur zeitaufwendig sind sondern auch einen nicht zu unterschätzenden finanziellen Aufwand mit sich bringen, der auch politisch getragen werden muss. Vor dem Hintergrund, dass für zukünftige Verkehrsentwicklungsplanungen mehr Bürgerbeteiligungsprozesse oder auch der Einsatz von Moderatoren notwendig werden, scheinen die finanziellen Strukturen der Behörden als auch der politische Wille noch nicht gegeben zu sein.

In Kiel sowie in Lübeck wurden während der Planaufstellung auch keine Kostenschätzungen der umzusetzenden Maßnahmen vorgenommen.

Beim Kieler VEP wurde eine solche Schätzung angedacht, dann aber wieder verworfen, da es zu wenige Anhaltspunkte gegeben hat, eine fundierte Schätzung abzugeben. Des Weiteren besteht das Problem, dass die Politik sich oftmals nicht auf größere Summen festlegen möchte (vgl. BOHN & STAMER 2014). Eine solche Schätzung wurde aus diesen Gründen nicht unbedingt als notwendig erachtet.

In Lübeck wurden auch keinerlei Kostenschätzungen vorgenommen, geschweige denn im VEP verankert. Mit Rückblick auf die umgesetzten Maßnahmen und der damit verbundenen Kosten bewertete die Verwaltung diese Tatsache allerdings negativ, da eine Finanzplanung hätte helfen können, die Realisierung von Maßnahmen schon von vornherein besser bewerten zu können und der Politik einen finanziellen Maßstab geben zu können (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

Es ist festzuhalten, dass je nach den gemachten Erfahrungen eine im VEP verankerte Finanzplanung als mehr oder weniger hilfreich erachtet wird.

3.5.2 Evaluation Umsetzungsphase

Die Umsetzungsphase beginnt mit dem Zeitpunkt, wo der VEP von den verantwortlichen Gremien beschlossen wird. Die Überprüfung dieser Phase soll zeigen, ob der Plan seinen inhaltlichen Zielen gerecht wird und in welcher Art und Weise von den Akteuren an der Umsetzung gearbeitet wird.

3.5.2.1 *Spannungsabfall und Bedeutungsverlust*

Dass die Arbeit an einem VEP noch keinen kontinuierlichen Charakter aufweist, zeigen die Recherchen in beiden Städten. Des Weiteren konnte ein Spannungsabfall oder gar ein Bedeutungsverlust diagnostiziert werden.

Dennoch mussten beiden Städte mit unterschiedlichen Grundvoraussetzungen in die Umsetzungsphase gehen. Der VEP Kiel wurde im April 2008 von der Ratsversammlung beschlossen (vgl. LANDESHAUPTSTADT KIEL VEP 2008, S.7), der VEP Lübeck wurde von der Ratsversammlung lediglich zur Kenntnis genommen und nicht beschlossen (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

Hier zeigt sich zunächst am Beispiel Lübecks, dass trotz des politischen Wunsches einer weiteren VEP-Aufstellung der eigenen Verwaltung eingeschränktes Vertrauen entgegengebracht wird. Des Weiteren wurden schon bei Beginn der Umsetzungsphase Zweifel laut, ob bestimmte Maßnahmen dann überhaupt beschlossen werden sollten. An dieser Situation lässt sich ein konkretes Grundproblem formulieren: „Fehlende Verbindlichkeit bedeutet Bedeutungsverlust“ (SCHÜNEMANN 2014).

Diese Aussage zeigt, dass der Erfolg einer Verkehrsentwicklungsplanung schon zu Anfang eingedämmt werden kann, sobald ein Mindestmaß an Verbindlichkeit nicht erreicht wird. So können immer wieder Alibis der Entscheidungsträger herangezogen werden, um Verfahrensabläufen auszuweichen oder ungeliebte Maßnahmen nicht umsetzen zu müssen. Der Beginn der Umsetzungsphase lässt sich in Lübeck also als durchaus kritisch betrachten, da eine fehlende politische Rückendeckung für einen über ein gutes Jahrzehnt währenden VEP zu beobachten war.

Da der VEP in Lübeck nicht beschlossen wurde, wurde ein Arbeitskreis von verschiedenen Vertretern aus Wirtschaft, Sozialem und Umwelt gegründet, der unter

Anleitung eines Moderators die Aufgabe hatte, Haltungen zu einzelnen Maßnahmenbündeln zu formulieren und diese dann als umsetzungswert oder nicht umsetzungswert einzustufen, um so die späteren Entscheidungen der Politik vorzubereiten (vgl. SCHÜNEMANN 2014). Dieses destruktive Arbeitsschema führte dazu, dass der in sich stimmige VEP in seine Einzelmaßnahmen auseinandergenommen wurde und diese dann zum Teil nicht mehr in ihrer Gesamtwirkung funktionieren konnten.

Dass der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Kiel zumindest in der Politik noch nicht als ein langfristiger und kontinuierlicher Prozess verstanden wurde, zeigt, dass nach Aufstellung des VEP die Mittel für fortführende Arbeiten in der Verkehrsentwicklungsplanung gestrichen worden sind. Hier ist noch nicht die Erkenntnis gewachsen, dass die größte Herausforderung wohl primär in der Umsetzung seiner Ziele liegt und nicht nur in der Aufstellung.

Obwohl die politische Akzeptanz nach Aufstellung des VEP in Kiel gegeben war, musste die treibende Kraft für die Umsetzung aus der Verwaltung bzw. von den verantwortlichen Planern kommen, die entsprechende Impulse zur Umsetzung der Ziele in die politischen Kreise transportiert haben. Somit ist es in Kiel eine Frage der planerischen „Nachbetreuung“ gewesen, die aber bisher (Planungshorizont ist bis 2020) im Voranschreiten der Ziele durchaus als positiv zu bewerten ist (vgl. BOHN & STAMER 2014).

3.5.2.2 Organisation und Maßnahmenumsetzung

Die Organisationsstruktur und die Arbeitsweise der jeweiligen Planungsabteilung sind entscheidend dafür, ob die einzelnen Maßnahmenbündel auch umgesetzt werden. Folgende Fragen spielen unter anderen in der Umsetzungsphase eine Rolle: Wie werden Maßnahmen priorisiert? Wer ist verantwortlich für was? Wer achtet auf eine zeitgemäße Umsetzung? Wie kann die Politik überzeugt werden?

In Lübeck hat es nach der Aufstellung des VEP keinen offiziell akzeptierten Fahrplan oder ein Arbeitsprogramm gegeben, dass die Umsetzung der Maßnahmen in einer sinnvollen Weise strukturiert und an dem sich Politik und Verwaltung gemeinsam orientiert hätten. Da viele Maßnahmen schon zu Beginn nicht als machbar deklariert wurden, und bei der Umsetzung vermehrt Einzelprojekte ausgewählt wurden („Rosinenpickerei“), die auch politisch Anerkennung fanden, stellte es sich

als schwierig dar, verkehrspolitische Ziele in seiner ganzen Konsequenz und Breite zu erreichen (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

Die Quantität der Personalstruktur der Lübecker Verkehrsplanung erlaubt es nicht, dass eine Arbeitsteilung möglich gewesen wäre, in der die strategische und die operative Ebene getrennt für sich arbeiten. Eine eigene strategische Ebene (Abteilung strategische Planung), hatte es in Lübeck vor Jahren gegeben, wurde dann aber eingegliedert. Eine Arbeitsteilung ist auch deshalb nicht möglich gewesen, da Arbeitskräfte weggefallen sind und Arbeitsprofile zum Teil nicht sehr scharf abgegrenzt sind. So gibt es zu viele Zuständigkeiten und an Themen der Umsetzung des VEP wurde zum Teil ineffektiv gearbeitet. Das zeigt die Aussage, dass „ein Mitarbeiter von der VEP-Aufstellung [bis] zum Poller-Einbau“ (SCHÜNEMANN 2014) unterschiedliche Aufgaben auf ganz unterschiedlichen Maßstabsebenen ausführt. Hinsichtlich der Struktur von Personalien und der Verantwortlichkeiten wurde hier ein großes Manko gesehen. Dennoch ist festzuhalten, dass die Ausgestaltung einer Personalstruktur auch „immer an den handelnden Personen“ (ebd.) selbst liegt, da sie letztendlich selbst durch ihre Fähigkeiten bestimmte Positionen oder Verantwortungsbereiche ausfüllen müssen (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

In Kiel hat es laut Aussage des VEP ein Arbeitsprogramm gegeben, das durch eine regelmäßige Aktualisierung die zu planenden Maßnahmen festhält und auch Daten zu geplanten Fertigstellungen enthält. Auf Nachfrage hat dieses Papier „Arbeitsprogramm Verkehrsplanung“ nicht die größte Relevanz für die Planung und daraus lassen sich keine Prioritäten ableiten. Vielmehr dient es (immerhin) der Politik als Orientierung, welche Maßnahmen überhaupt umgesetzt werden sollen. In welcher Reihenfolge / Priorität Maßnahmen angegangen werden, kann – sobald keine politische Vorgabe – selbstbestimmt entschieden werden (vgl. BOHN & STAMER 2014). Triebkräfte zur Umsetzung von Maßnahmen kommen auch von außen. Zum Beispiel gibt es ein Fahrradforum, wo über Maßnahmen diskutiert wird, Prioritäten gesetzt werden und wo dann in entsprechenden Ausschüssen über Tagesordnungspunkte im Hinblick auf eine Maßnahmenumsetzung entschieden wird. Auch von der Politik selbst kommen Impulse mit dem Ziel, das Umsetzen bestimmter Maßnahmen voranzutreiben (vgl. ebd.).

Wie in Lübeck ist auch in Kiel eine Arbeitsteilung von strategischer und operativer Ebene „leider“ (vgl. ebd.) noch nicht vorhanden. Oftmals bleiben sämtliche Vorbereitungsmaßnahmen, Entwürfe und Ausführungsplanungen in der

Verantwortung der Planer, so dass nur wenig Zeit für strategische Anliegen bleibt. Bislang gab es auch keinen strategischen Arbeitskreis „Es wäre [jedoch] möglich, dass man durch eine Arbeitsteilung effizienter arbeiten könnte“ (BOHN & STAMER 2014). Durch die noch nicht klar vorgegebene Abgrenzung von Arbeitsprofilen bedingt die Behördenstruktur weitere gegenseitige Behinderungen.

Des Weiteren wurden Verbesserungsmöglichkeiten in der Kommunikation zwischen Planern und Amtsleitern aufgedeckt. Hier war eine zu geringe Austauschquote in vertikaler Richtung aufgefallen. Immerhin wurden zuletzt Turnusgespräche zwischen den Amtsleitern ins Leben gerufen, um inhaltlich näher zusammenarbeiten zu können.

Bislang gibt es noch zu viele Strömungen, die das Erreichen eines gemeinsamen Ziels (eine erfolgreiche Umsetzung des VEP) durch Eigeninteressen torpedieren. Hier fehlt noch ein einheitliches Auftreten der Stadt, was über Abteilungs- und Ämtergrenzen hinweggeht. Noch blockieren sich die Fachbehörden zum Teil untereinander, da Fachkenntnisse der anderen in Frage gestellt werden.

3.5.2.3 Ressourcen, Finanzen und Bewertung

Die Gesamtsituation für Kommunen hat sich, was die Verfügbarkeit von Ressourcen und Finanzen angeht, sehr stark verändert. Schon im letzten Bundesverkehrswegeplan hat sich ein „Paradigmenwechsel“ (BOHN & STAMER 2014) angedeutet. Dieser beschränkt sich nun vermehrt auf Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen. Neubaumaßnahmen sind aufgrund fehlender Finanzen kaum noch niedergeschrieben. Obwohl diese Veränderungen der finanziellen eingeschränkten Rahmenbedingungen auch auf kommunaler Ebene zu spüren sind, ist die Erkenntnis, dass große Baumaßnahmen zum Teil nur noch sehr schwer zu realisieren sind, noch nicht angekommen. So wird bei der Verteilung von Geldern bei Baumaßnahmen gerne zuerst gespart. Dadurch muss die Verkehrsplanung vielmehr auf kleinere und innovative Maßnahmen setzen. Der Fokus ist derzeit eher darauf gerichtet, wo Geld eingespart werden kann und nicht auf die Suche nach noch größeren finanziellen Spielräumen (vgl. BOHN & STAMER 2014).

Diese Entwicklung ist auch in Lübeck und Kiel im Hinblick auf die Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung festzustellen.

In Kiel gab es zuletzt Probleme, dass der Haushaltsplan überhaupt vom Land

genehmigt wurde. So wurde der schon anfangs stark eingegrenzte Finanzrahmen für Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung in der städtischen Etatplanung noch einmal verschärft. Die finanzielle Umsetzung von kleinteiligen Maßnahmen ließ sich für Kiel – sobald diese entsprechend gut vorbereitet waren – jedoch gut umsetzen. In der mittelfristigen Finanzplanung können Kosten für eine Maßnahme für ein Jahr beschlossen werden und für die nächsten Jahre nachrichtlich übernommen werden. So muss die Finanzierung jeder Einzelmaßnahme für sich politisch beschlossen werden, da es keinen gesonderten Etat für VEP-Maßnahmen gibt (vgl. BOHN & STAMER 2014).

Umso mehr kommt bei größeren Maßnahmen der Einbezug von Fördermitteln zum Tragen. Zu nennen sind hier solche wie das VFG (Verkehrsfinanzierungsgesetz) aber auch Klimaschutzmittel (abhängig von Art der Maßnahme). Je größer der Anteil an Fördermitteln an einer größeren Maßnahme und je besser diese Finanzierung vorbereitet ist, desto größer ist auch die Wahrscheinlichkeit, dieses Projekt in eine Umsetzung zu bringen. Dieses gilt besonders für zukünftige, visionäre Maßnahmen, wie in Kiel etwa „der Sprung über das Wasser“ (Überquerung der Bucht durch verkehrsinfrastrukturelle Verbindung der Ost- und Weststadt). Für ein solches weitreichendes und zukunftssträchtiges Projekt könnten noch weitere kleinteiligere Maßnahmen (z.B. Car-Sharing-Projekte) in dessen Windschatten umgesetzt und mitfinanziert werden. In diesem Fall könnte man auch von „Zugpferdprojekten“ sprechen (vgl. ebd.).

Zukünftig werden die Ressourcen in Kiel für die Verkehrsentwicklungsplanung an sich nicht gekürzt – jedoch auf Seiten der Umsetzung von Maßnahmen, was neue und kreativere Ansätze von Finanzierung und Gestaltung verlangt.

Personell ist in Kiel die Erkenntnis gewachsen, dass die stetige Ausdünnung des Fachpersonals vielleicht Kosten spart, jedoch die hauseigenen Kompetenzen zum Erreichen der Planungsziele schwächt.

Gleich zu den Kieler Rahmenbedingungen zum Thema Finanzen sind die aus Lübeck zu bewerten. Das meiste konnte schrittweise durch die Finanzierung von Einzelmaßnahmen (nicht etwa von ganzen Maßnahmenbündeln) umgesetzt werden. Ein eigener Etat für VEP-Maßnahmen ist auch in Lübeck nicht gegeben. Schwieriger wurde die Finanzierung von Maßnahmen nicht nur durch die (teils sogar vom Land) angesetzten „Daumenschrauben“, sondern dadurch, dass die Verkehrsplanung der Stadtplanung angegliedert ist und diese kein Budget für Straßenbaumaßnahmen

inne hat. Dieses behördenstrukturelle Hemmnis hat die finanzielle Umsetzung von Maßnahmen noch deutlich erschwert (vgl. SCHÜNEMANN 2014).

Hier hat nicht selten die Erkenntnis gesiegt, dass eine „finanzielle Planungssicherheit nicht gegeben ist“ (ebd.) und dass letztendlich die Politik über den gegebenen finanziellen Rahmen entscheidet als auch über die Umsetzung der Maßnahme.

Hinsichtlich der personellen Ressourcen ist die Situation in Lübeck deutlich angespannter als die in Kiel. Zukünftig sollen fünf Abteilungen auf drei reduziert werden, damit Personalkosten eingespart werden können. Es wird befürchtet, dass man dem Anspruchsdenken, das in der Verkehrsentwicklungsplanung gegenwärtig ist, nicht mehr gerecht werden kann. Auch deshalb, weil fachliche Kompetenzen und Erfahrungen wegfallen, ohne diese weitergegeben oder ersetzt zu haben (vgl. ebd.).

In beiden Verkehrsentwicklungsplanungen ist der Schritt einer begleitenden oder zumindest rückblickenden Evaluation nicht gegeben und auch im VEP selbst nicht verankert. Der Kieler VEP 2008 weist lediglich darauf hin, dass eine Aufstellung von Bewertungsindikatoren essentiell für eine gewinnbringende Evaluation wäre. Für die Realisierung dieser Erkenntnis wurden jedoch keine Ressourcen freigegeben und bis dato ist dieses essentielle Werkzeug noch nicht umgesetzt worden (vgl. BOHN & STAMER 2014).

Auch SCHÜNEMANN 2014 (Lübeck) ist der Meinung, dass ein VEP eine vernünftige Nachbetrachtung (bzw. Evaluation) braucht, da der Erfolg oder Misserfolg dieses ergebnisoffenen Planwerkes nur auf diese Weise gemessen werden kann. Außerdem kann nur so eine Überprüfung der Wirksamkeit vorgenommen werden. Auf diese Weise können Lernprozesse angestoßen werden und Erfahrungen für weitere Planungen in Wert gesetzt werden.

3.6 Wirkungsevaluation VEP

Wie schon in 3.2 kurz skizziert, hat die Wirkungsevaluation die Aufgabe, „mit größtmöglicher Zuverlässigkeit festzustellen, ob eine Maßnahme die beabsichtigte(n) Wirkung(en) hat(te) und konzentriert sich auf die Auswirkungen einzelner Maßnahmen“ (FGSV 2012, S. 17). Im Teil der Wirkungsevaluation erfolgt jedoch nur eine ex-post-Analyse (rückblickend) der umgesetzten Maßnahmen, da eine Betrachtung der Wirkung nur von einem Zeitpunkt aus im Rahmen der Untersuchung erfolgen konnte. Entsprechende Ansätze der Evaluation oder der Einsatz von

Kontrollgruppen, die etwaige Umsetzungen und Wirkungen von Maßnahmen schon innerhalb der Zeit des Planungshorizontes beobachtet und bewertet haben könnten, wurden in Lübeck als auch in Kiel nicht umgesetzt. Wie schon darauf hingewiesen, befindet sich Kiel noch im Planungshorizont (der in Lübeck ist schon abgeschlossen), weshalb eine vergleichende Wirkungsevaluation zwischen beiden Städten nicht unter denselben Vorzeichen erfolgen kann.

Eine echte und genaue Zielüberprüfung kann nur dann stattfinden, wenn die Ziele zunächst konkret festgelegt worden sind und durch Hinterlegung von Zielkriterien und Indikatoren gemessen werden können (vgl. ebd.). Da sowohl in Lübeck als auch in Kiel (obwohl hier zumindest versucht, wurde eine entsprechende Basis zu legen) keine konkreten Zielkriterien festgelegt und auch keine Kenngrößen dargelegt worden sind, ist eine korrekte Zielerreichungsmessung nach Maßstäben einer grundlegenden Evaluation eines VEP kaum möglich. Dennoch kann die Erfolgsquote bzw. der Umsetzungsstatus, der einzelnen Maßnahmen(bündel) evaluiert werden, die ja aus den Grundzielen des VEP herausgearbeitet worden sind (siehe Anhang 3 und 4) Die Maßnahmen sollen im ersten Schritt ihren Themenblöcken entsprechend (nach Verkehrsträgern und Maßnahmengruppen) quantitativ (Umsetzungsquote) aber auch qualitativ (z.B. vor dem Hintergrund von Politik, Finanzen, etc.) bewertet werden, da eine quantitative Bewertung von Wirkungen aufgrund ihrer Komplexität nicht ausreichend ist. Im zweiten Schritt soll – wenn möglich – mit Blick auf die Zielvorstellung (trotz fehlender Indikatoren) kurz erläutert werden, ob die Maßnahme(n) zielkonform gewirkt haben.

3.6.1 Fließender KFZ-Verkehr

In Lübeck wurden 35 Einzelmaßnahmen im VEP benannt. Ca. 46% wurden von diesen Maßnahmen für den KFZ-Verkehr umgesetzt. Etwa 6% wurden nur teilweise umgesetzt, 48% der Maßnahmen (17) wurden gar nicht umgesetzt.

In Kiel wurden von insgesamt 39 Einzelmaßnahmen für den KFZ-Verkehr zu zählen, von denen bislang 7 (36%) umgesetzt, 3 teilweise umgesetzt worden sind, 29 Maßnahmen noch in Planung sind (41%) und 13 (31%) Maßnahmen noch nicht umgesetzt worden sind.

(Übersichtskarten über das Straßennetz von Lübeck (Straßenkonzept inkl. Maßnahmen) und von Kiel (Übergeordnetes Straßennetzes) sind in Anhang 1 und 2 zu finden.)

In Lübeck ist auffällig geworden, dass vor allem Maßnahmen, die in Abhängigkeit höherer Planungsebenen stehen (Bund → BVWP) und die Straßenbauprojekte von Autobahnen und Bundesstraßen beinhalten, in der Zeit des Planungshorizontes größtenteils gut umgesetzt werden konnten. Größere Umsetzungslücken sind vor allem in straßenräumlichen Umgestaltungsprojekten zu finden, deren Wichtigkeit und Wirkungseffekt vor allem in Kombination mit anderen Straßenbauprojekten lag. Ein weiterer Missstand ist auch in der straßenräumlichen Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen zu sehen, wo Busspuren unter Einschränkung von MIV-Kapazitäten umgesetzt werden sollten. Hier konnte lediglich 1 Projekt von insgesamt 11 Einzelprojekten umgesetzt werden. Auch die Tatsache, dass diese Maßnahmen ein Teil des RNVP 1997 sind und 7 der Maßnahmen sogar von der Bürgerschaft beschlossen worden sind, hat nicht zu einer höheren Umsetzungsrate geführt.

Es lässt sich hier konstatieren, dass die Erfolgsquote an Projekten deutlich höher ist, die unter planerischer als auch finanzieller Beteiligung (Autobahnprojekte, Bundesstraßenprojekte) höherer Planungsebenen Anschub erfahren haben. Umgestaltungsprojekte von Hauptverkehrsstraßen, die auch mit voller Finanzierung bei der Stadt Lübeck liegen, wurden zumeist nicht angefasst, da diese Projekte nicht im Etat untergebracht werden konnten oder dann politisch nicht mehr verfolgt werden wollten.

Die Erkenntnis, dass die Umsetzung von Einzelmaßnahmen in vielen Fällen nur sinnvoll ist, wenn sie in Kombination mit einer anderen Maßnahme erfolgt und die Auswirkungen einer Einzelmaßnahme nicht weitergedacht worden sind, ist auch in Lübeck an zwei Beispielen (sowohl positiv als auch negativ) offenbar geworden:

Durch den Bau der Nordtangente (siehe Abb. 13) ist es möglich geworden, die Verkehre von der BAB A1 nun stadtverträglicher auf die B 75 in Richtung Nord-Osten des Stadtgebiets zu leiten. Die Maßnahme hatte aber nur Erfolg, weil auf der Gegenseite die Friedenstraße verkehrsberuhigt wurde und als Anwohnerstraße umgestaltet worden ist (vgl. SCHÜNEMANN 2014). Zusätzlich wurden die Verkehre durch eine neue Wegweisung entlang des neuen Routenverlaufs geführt.

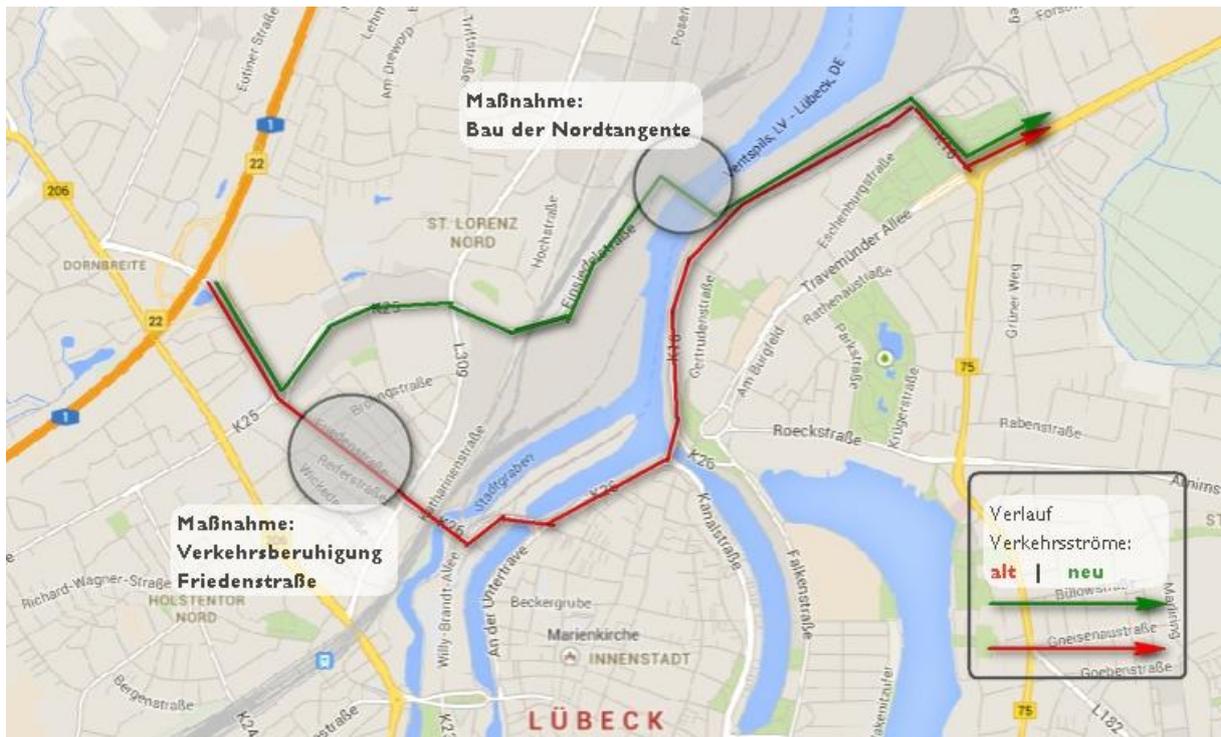


Abbildung 13: Auswirkungen zusammenhängender Maßnahmen

Quelle: eigene Abbildung (Basis: google-Maps)

Ein anderes Beispiel zeigt, dass mangelnde Konsequenz von Akteuren in der Umsetzung von Maßnahmen negative Auswirkungen mit sich bringen.

Durch die langgezogenen Ausmaße der Stadt hängt eine funktionierende Verbindung in Stadtgebiet Travemünde (und zurück) an den beiden Hauptverkehrsadern in Richtung Nord-Ost (und zurück) an der A 1/A 226 und der Achse B 75/ B 104. Da das Überführungsbauwerk über die Trave (B 75/ B 104) sanierungsbedürftig geworden war und der Bund nur ein oberirdisches Bauwerk hätte finanzieren wollen, forderte die ansässige Hafenwirtschaft einen Tunnel, der einen reibungslosen Ablauf (v.a. des Güterlastverkehrs) für die Zukunft garantieren sollte. In einem größtenteils privatfinanzierten Projekt (Public-Private-Partnership) wurde nun der Herrentunnel gebaut, dessen Finanzierung jedoch nachträglich über Mauteinnahmen (einer der wenigen Verkehrsprojekte mit Mautgebühren in Deutschland) realisiert wird.

Heute verlagern sich die Verkehrsströme der Güterverkehre und der Pendler alle auf die Alternativachse A 1/ A 226, da nur wenige bereit sind, die Mautgebühren in Kauf zu nehmen. Vor allem die Akteure, die das Projekt unbedingt gefordert hatten, sind heute nicht bereit, die Konsequenz in Form der Maut zu tragen. Dementsprechend ist der Verkehr durch den Herrentunnel von vorher 40.000 KFZ/Tag auf 15.000 KFZ/Tag

gesunken (vgl. SCHÜNEMANN 2014). „Wenn Lübeck den Herrentunnel mautechnisch freigeben könnte, wären wesentliche Verkehrsprobleme gelöst“ (ebd.).

Dieses Beispiel zeigt, inwiefern die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen oftmals nicht richtig abgeschätzt und letztendlich mehr Schwierigkeiten hervorgerufen werden. Auch in diesem Beispiel wurden flankierende Maßnahmen nicht umgesetzt (die hier auch nicht entwickelt worden sind), die das „Projekt Herrentunnel“ mit positiven Wirkungen hätte versehen können.

Beide Beispiele zeigen auch, dass manche Umsetzungen für die Erreichung der Oberziele des VEP gewirkt haben – und manche entgegen.

Die Auswirkungen der Herrentunnelmaßnahme haben nicht das Ziel unterstützt, dass die Funktionsfähigkeit (Verbindung und Erschließung) erhalten und verbessert wird. Dennoch konnten Erfolge für das Oberziel der Verkehrsberuhigung erreicht werden (z.B. Maßnahme Verkehrsberuhigung Friedenstraße).

Im der Stadt Kiel konnten bis jetzt zwar erst sieben Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden, dafür befinden sich aber 29 Maßnahmen (ca. 41%) in Planung. Da die Umsetzung von Straßenbauprojekten oftmals nur durch eine komplizierte Finanzierung (unterschiedliche Fördermittel) möglich gemacht werden kann, ist die Verwaltung auf einem guten Weg, bis zum Ende des Planungshorizonts zwei Drittel der Maßnahmen für den KFZ-Verkehr umgesetzt zu haben. Die meisten Fertigstellungen konnten bisher bei kleineren Maßnahmen, etwa im Ausbau von Verkehrs- und Sammelstraßen, gezählt werden. Fertig gestellte Netzergänzungen von Hauptverkehrsstraßen innerhalb und außerhalb der Stadttangenten konnten bisher kaum vorgewiesen werden.

Positiv zu erwähnen ist, dass im VEP Kiel auch erforderliche Grundsanierungen für verkehrswichtige Straßen festgehalten worden sind. Hier konnten drei Maßnahmen umgesetzt werden, wobei neun Maßnahmen noch in Planung sind. Knapp die Hälfte der Maßnahmen (11), wurde bisher noch nicht angegangen.

Des Weiteren dient die Maßnahmenliste für Straßenbaumaßnahmen auch als „Schuhlöffel“ zur Generierung von Fördermitteln. Nur wenn angedachte Maßnahmen in einem Plan festgehalten sind, kann überhaupt mit einer Förderung gerechnet werden. So kommt es auch dazu, dass lieber mehr Maßnahmen im VEP – auch über die eigene Kapazität hinaus – erwähnt werden und dass diese dann bei Bedarf aufgeboren werden. Diese Strategie gibt der Stadt in ihrer Zukunftsplanung noch

mehr Spielraum und direkte Handlungsmöglichkeiten und -freiheiten. Noch positiv zu erwähnen ist, dass in den Maßnahmen teilweise schon eine Priorisierung vorgenommen worden ist, indem diese vielmehr als Hinweis niedergeschrieben worden sind, mit dem Ziel, einen Missstand nicht zu vergessen und diese bei Bedarf auch in späteren Planungen noch umsetzen zu können.

Die bisher schon umgesetzten Maßnahmen kommen dem Erreichen folgender Ziele näher:

Durch die umgesetzte Maßnahme des sechsstreifigen Ausbaus des Olof-Palmerings (obwohl auch noch ein Ausbau der A 215 erfolgen sollte und gewollt ist), kann eine umweltschonendere Verkehrsabwicklung durch die Bündelung der Verkehre nach und nach (schon auf der Westseite der Förde) erreicht werden. Dadurch kann in sensiblen Stadtarealen die Lärm- und Luftschadstoffbelastung gesenkt werden.

Die Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen führt unter anderem dazu, dass eine gute Erreichbarkeit wiederhergestellt wird und auch die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Straßenraum verbessert werden kann.

3.6.2 ÖPNV

Der ÖPNV stellte sich als der Verkehrsträger heraus, dessen Maßnahmenumsetzungen zu einem großen Teil von externen Kräften gesteuert worden sind, da diese zunächst nicht nur von politischer Seite beschlossen sondern noch vielmehr von den ortsansässigen Verkehrsgesellschaften getragen werden müssen, deren „wirtschaftliche Daumenschrauben“ noch enger angelegt sind.

Angefangen mit Lübeck wurden hier von 18 niedergeschriebenen Maßnahmen im VEP (ohne Maßnahmen zur Busbeschleunigung, da zur Gruppe der straßenbaulichen Umgestaltungen zugehörig) vier direkt, vier teilweise und zehn Maßnahmen nicht umgesetzt. In Kiel konnten von 20 Maßnahmen 10 durchgeführt werden und 6 Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt. Drei der 20 sind schon teilweise umgesetzt, eine ist noch Planung. Die bloßen Zahlen zeigen schon, dass sich die Stadt Kiel wesentlich handlungsfähiger in den Umsetzungen der ÖPNV-Maßnahmen zeigte.

In Lübeck ist auffällig geworden, dass vor allem kostengünstigere Maßnahmen umgesetzt werden konnten (wie zum Beispiel die Reaktivierung von Haltepunkten oder die Modifizierung von Regionalbahnlinien im Regionalnetz). Schwierig wurde es

vor allem in der Einsetzung von neuen Linien als auch bei größeren baulich-technischer Maßnahmen (wie zum Beispiel die Beeinflussung und Umgestaltung von Lichtsignalanlagen zur Busbeschleunigung). Diese These wird auch durch Zahlen belegt, da der ÖPNV in Lübeck wesentliche Einbußen der städtischen Subventionsmittel erfahren musste (Senkung von 30 Mio. auf 15 Mio. Euro). Auch die landesweit umgesetzte Bahnstrukturreform hat sich finanziell eher negativ niedergeschlagen (vgl. SCHÜNEMANN 2014). Dadurch, dass nun ÖPNV-seitig ein wettbewerbsvergleichender Standard nachgewiesen werden muss, sind gewisse finanzielle Mittel schon hier – etwa in der technischen Nachrüstung – gebunden, die dann nicht mehr in die Umsetzung der Basisanforderungen investiert werden können. Vor allem mittelgroße Städte, wie zum Beispiel Lübeck, scheinen unter diesen Reformen finanziell eher Nachteile in Kauf nehmen zu müssen.

Neben Gründen von zu hohen Kosten ist laut Angaben von SCHÜNEMANN 2014 festzuhalten, dass die Entwicklung als auch Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen primär dem RNVP (Regional-Nahverkehrs-Plan) überschrieben worden sind und eine gegenseitige Beeinflussung und als auch Austausch zu beiden Planwerken (VEP und RNVP) abgenommen hat. Diese Entwicklung ist nachzuvollziehen, da der RNVP aufgrund seines Projektierungscharakters einen anderen Verbindlichkeitsgrad mitbringt und so die ÖPNV-Strategien und -Maßnahmen, die zunächst VEP-seitig festgehalten worden sind, unter Umständen als weniger wichtig wahrgenommen werden.

Diese Entwicklung ist jedoch kritisch zu bewerten, da die Fortgestaltung des ÖPNV unter allen Umständen im Einvernehmen mit den anderen Verkehrsträgern erfolgen sollte, etwa so, dass die Maßnahmen im RNVP als Kern der Ausgestaltung der ÖPNV-Strategien und -Maßnahmen im VEP wiedererkannt werden. Eine enge Verknüpfung dieser Planwerke (trotz unterschiedlicher Maßstabsebene) ist hier unumgänglich.

Das Ziel, einen großen Anteil der zurückgelegten Wege, die vorher mit dem PKW gemacht wurden, zugunsten des Umweltverbundes zu verlagern, konnte zwar erreicht werden (siehe 3.4.2-3) jedoch nur sehr asymmetrisch, da die Bedeutung des ÖPNV (zumindest im Anbetracht der Anteil der Wege in der Stadt) entgegen dem Ziel deutlich eingebüßt hat.

Positiv zu bewerten ist, dass Maßnahmen mit regionalem Charakter für den ÖPNV (welche im VEP sogar eine eigene Untergruppe der ÖPNV-Maßnahmen darstellen)

deutlich erfolgreicher umgesetzt worden sind. Hier hat sich die parallele Aufstellung des IVK mit dem ÖPNV bezahlt gemacht.

Ob die Stadt dem Oberziel der Sozialverträglichkeit durch die umgesetzten Maßnahmen nähergekommen ist, bleibt zu bezweifeln, da das ÖPNV-Netz (v.a. der Busverkehr) kaum ausgebaut werden konnte (in Form v. Taktungen und Linien) und von einer Ungleichheit der städtischen Mobilität weiterhin ausgegangen werden muss. Des Weiteren konnte auch die Preisstruktur nicht sozialverträglicher gestaltet werden, da der Zuschlag aus der Sozialkasse (vgl. SCHÜNEMANN 2014) nicht mehr gewährt wurde.

Bei der Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen ist – ganz ähnlich wie in Lübeck – aufgefallen, dass die Umsetzung von Maßnahmen von der Finanzierbarkeit abhängt, die durch die Auflagen der Verkehrsgesellschaften noch einmal verschärft werden.

Auch bei der Realisierung der Stadt-Regional-Bahn, die als erste und wichtigste Maßnahme im ÖPNV-Themenblock genannt, planerisch und politisch gewollt ist und den ÖPNV durch ein breiteres Angebot qualitativ noch hochwertiger ausstatten würde, spielt die Finanzierung die zentrale Rolle. Vorplanungen wurden bereits unternommen, jedoch steht noch eine Entscheidung dafür oder dagegen an, da das Finanzierungskonzept, in dem nicht nur Stadt und Bund beteiligt sind sondern auch private Investoren als wesentlicher Hebel zur Umsetzung angefragt wurden, noch nicht beschlossen werden konnte (vgl. BOHN & STAMER 2014). Auch in diesem Beispiel ist eine genaue Wirkungsanalyse durchzuführen, da bei öffentlich-privaten Partnerschaften immer die Gefahr besteht, dass private Interessen so in den Vordergrund rücken, dass das Verkehrsmittel zum Beispiel aufgrund von einer unzumutbaren Preisstruktur außerhalb des Zentrums öffentlicher Bedürfnisse gerät (siehe Beispiel Herrentunnel in Lübeck).

Es ist auch aufgefallen, dass kongruent zum Lübecker ÖPNV, wirtschaftliche Interessen oftmals entgegen verkehrsstrukturellen Interessen und Bedürfnissen von Nutzern stehen. Da auch hier der Maßstab eines wirtschaftlicheren Arbeitens angesetzt ist und nur stets geringere Verluste eingefahren werden dürfen, fallen weiche Maßnahmen wie eine mehr angepasste Preisstruktur oder die Einführung von Sozialtickets weg. Ein Praxisbeispiel zeigt diesen Sachverhalt besonders gut auf:

In der Holtenauer Straße in Kiel würde die Einführung einer 30-er Zone angedacht, dessen Nutzen aufgrund guter verkehrstechnischer Konstellationen gegeben war. Entgegen der fachplanerischen Befürwortung wurde von der KVG

(Kieler Verkehrsgesellschaft) diskutiert, dass bei Tempo 30 auf diesem Streckenabschnitt, Mehrkosten zur Finanzierung eines weiteren Busses und von drei zusätzlichen Fahrern entstehen würden. In Folge diese Argumentation wurde die Umsetzung der Maßnahme schließlich abgelehnt.

Die Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV-Netzes, etwa durch Angebotserweiterungen neuer Linien, verbesserte Taktungen oder neue Haltepunkte, konnten bezogen auf den bus- und schienengebundenen Verkehr nahezu alle umgesetzt werden. Auch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen, die das städtische Mobilitätsangebot weiterhin ausbauen und verbessern (zum Beispiel Mobilitätsmanagement, verbesserte Fahrgastinformation oder den barrierefreien Ausbau), konnten schon jetzt in einem zufriedenstellenden Maße erarbeitet werden.

Ein weiterer wesentlichen Punkt im Kieler ÖPNV ist der Ausbau der Fördeschiffahrt. Das gesetzte Ziel eines differenzierteren Angebots durch schnellere Schiffe, eine kürzere Taktung und eine bessere Integration des Radverkehrs, konnte aufgrund zu hoher Kosten nicht umgesetzt werden. Die Entwicklung der Fördeschiffahrt sollte nicht nur aufgrund seiner funktionalen sondern auch aufgrund seiner touristischen Bedeutung mit großer Aufmerksamkeit verfolgt werden. Eine bessere Einbindung in das gesamtstädtische ÖPNV-Gesamtkonzept (Beispiel Hamburg) könnte sich als ein Lösungsansatz herausstellen.

Durch die Angebotserweiterungen im ÖPNV konnte auf die Ziele der Verbesserung der Nahmobilität als auch auf die Sicherstellung des ÖPNV-Zugangs in allen Lebensräumen hingewirkt werden. Auch dem Ziel der Verlagerung von KFZ-Fahrten auf den Umweltverbund und die Reduzierung von Umwelteinwirkungen kann durch die umgesetzten Maßnahmen – vor allem beim Bau der Stadt-Regional-Bahn – näher gekommen werden. Auch die umgesetzten bautechnischen Maßnahmen, die die Busbeschleunigung begünstigen (z.B. die Beeinflussung des LSA), helfen beim Erreichen des Ziels, auf den Hauptverkehrsachsen eine erhöhte Leistungsfähigkeit zu gewährleisten.

3.6.3 Radverkehr

Da die Maßnahmen für den Radverkehr in den VEPs beider Städte einen sehr unterschiedlichen Konkretisierungsgrad aufweisen, ist die Anzahl der Maßnahmen entsprechend unterschiedlich groß und muss für jede Stadt gesondert betrachtet

werden.

In Lübeck wurden 10 weniger konkrete Gesamtmaßnahmen niedergeschrieben (unter dem Thema eines geschlossen Radverkehrsnetzes). Vollständig abgeschlossen werden konnte in Lübeck keine der Maßnahmen(gruppen). Dafür konnten aber sieben teilweise umgesetzt werden (Gesamtmaßnahmenpaket war der Plan „Zielkonzept 2010 – Radverkehrsnetz), wobei drei nicht umgesetzt werden konnten.

In Kiel waren es 57, die allesamt stichhaltiger formuliert waren (zum Beispiel Nennung von konkreten Straßenzügen). Bisher konnten schon 27 Maßnahmen (47%) umgesetzt werden und drei teilweise. Acht sind bereits in Planung und 19 Maßnahmen (genau ein Drittel) wurden bisher noch nicht umgesetzt.

Das Zielkonzept, das die wesentlichen harten Maßnahmen für den Radverkehr bis zum Planungshorizont 2010 umfasste, konnte zu Beginn der VEP-Umsetzungszeit kaum in die Realität umgesetzt werden, da erst in 2008 ca. 2 Mio. Euro für wesentliche Radverkehrsmaßnahmen umgeschichtet werden konnten. Vorher hatten essentielle Haushaltsmittel gefehlt, die zur Umsetzung des Zielkonzeptes unbedingt notwendig gewesen wären (vgl. FECHTEL 2011). Somit konnte dann auch erst 2006/07 ein erweitertes Programm („Fahrradfreundliches Lübeck“) beschlossen werden, was die im VEP niedergeschriebene Maßnahmenliste als ein ergänzendes Arbeitsprogramm aufgegriffen hat.

Wesentliche Maßnahmenumsetzungen für den Radverkehr, wie etwa die Durchlässigkeit für Fahrräder im Straßennetz durch die Öffnung von Einbahnstraßen zu erhöhen, konnten dann erst in 2011 erreicht werden: 4,5 km Einbahnstraße wurden freigegeben. Der wesentliche Ausbau von Geh- und Radwegen konnte auch erst verspätet an einigen wesentlichen Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten erfolgen. Des Weiteren konnten 125 Radfurten markiert, sämtliche Geh- und Radwege beleuchtet als auch ca. 350 neue Fahrradstellplätze (an Modulen als auch Bügeln) ergänzt werden (vgl. FECHTEL 2011). Wesentliche Maßnahmen, die zu einer Erweiterung des Mobilitätsangebots hätten beitragen können, wie zum Beispiel eine großzügige Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof (wie auch in Kiel umgesetzt), konnten nicht verwirklicht werden.

Ob sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Zukunft wesentlich verbessern werden, bleibt fraglich, da die Bürgerschaft in 2013 eine Wiederbesetzungssperre eines Fahrradbeauftragten beschlossen hat und auch

(nach Antrag) die Aufhebung dieser Sperre ablehnte. Dass sich der Radverkehr in Lübeck so gut entwickelt hat (17% des Modal-Splits – siehe 3.4.3), ist trotz der nicht einfachen Planungsgesamtsituation ein großes Ausrufezeichen und deutet das Potential an, welches im Radverkehr in Lübeck noch zu entwickeln gilt. Ob dieser Anteil ohne einen Fahrradbeauftragten wirklich weiter ausgebaut werden kann und die weiteren Ziele für den Radverkehr auch umgesetzt werden können, bleibt mehr als fraglich (vgl. ADFC-SH 2014).

Dem Ziel einer besseren Umweltqualität ist durch den angestiegen Radanteil am Gesamtverkehr wesentlich zugearbeitet worden. Die vermehrten Radfahrer sind auch ein Indiz dafür, dass die straßenräumliche Verträglichkeit deutlich erhöht werden konnte. Hier wurde ein Ziel mehr durch eine gesellschaftliche Wandlung als durch die Umsetzung von verkehrsfunktionalen Maßnahmen erreicht – wenn auch in Zukunft auf die Weiterarbeit an diesen definitiv nicht verzichtet werden kann.

In Kiel wurden die Maßnahmen zum Ausbau des Radnetzes im Wesentlichen in der Umsetzung und Schließung der Velorouten aufgelöst. Wesentliche Umsetzungserfolge konnten in den Velorouten 1-4 erreicht werden. Der Ausbau der Velorouten 6-9 wurde bisher noch nicht umgesetzt, wobei knapp die Hälfte der Nebenrouten und sonstigen Netzergänzungen bereits verwirklicht worden sind. Auch begleitende bauliche Maßnahmen wie die Optimierung der LSA-Schaltungen als auch der Einsatz gesonderter Radsignalanlagen an bestimmten Knotenpunkten sind umgesetzt worden. Anders als in Lübeck konnte die Optimierung des Fahrradparkens durch eine zentrale Radstation am Hauptbahnhof erfolgen. Nur wenige gesetzte Ziele für den Radverkehr der Bereiche Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Verknüpfung mit dem ÖPNV und dem Fahrradtourismus blieben bisher (obwohl noch Zeit bis 2020) offen (siehe Maßnahmenliste Anhang 4). Hier zeigt die Stadt Kiel anhand verschiedener Punkte, wie eine moderne Angebotsplanung des Radverkehrs vor dem Hintergrund vielfältiger Ansprüche an die Mobilität erfolgen kann.

Als nicht leichte Aufgabe zeigt sich die überregionale Zusammenarbeit im Radverkehr, wovon wesentliche touristische Umsetzungsziele jedoch abhängig sind. Zum Beispiel ist eine Qualitätssicherung der touristisch bedeutenden Radwege (Ostseeküstenradweg, Nord-Ostsee-Kanal-Radweg) noch nicht gegeben.

Die kleinteilige Auflistung der Maßnahmen in Kiel, scheint gemessen an den bisher umgesetzten Maßnahmen erfolgreich zu sein. Damit scheint auch der beschrittene Weg zum Ziel, beidseitig ausreichend dimensionierte und sichere Fuß- und Radverkehrsanlagen zu haben, in eine gute Richtung zu weisen. Auch für das Ziel von ausreichendem Parkraum für den Radverkehr im Zentrum wurde bisher gut gearbeitet. Lediglich der regionale Ansatz in der Umsetzung von Radwegen von der Stadt ins Umland und umgekehrt, braucht weiterhin Aufmerksamkeit. Damit die Erholungsräume um die Kieler Förde noch besser in Wert gesetzt werden können, ist eine Vernetzung beider Uferseiten durch bessere Fährverbindungen (die auch auf den Radtransport ausgerichtet sind) noch anzustreben.

3.6.4 Mobilitätsmanagement

Beim Vergleich beider Städte in der Umsetzung der niedergeschriebenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements fällt besonders auf, dass die beiden VEPs einen unterschiedlichen Aufstellungszeitpunkt (von fast einer Dekade) hatten, obwohl die Zahl an im VEP festgehaltenen Maßnahmen in Lübeck (9) und Kiel (11) durchaus vergleichbar ist. In Lübeck konnte keine der Maßnahmen ganz umgesetzt werden, drei davon teilweise und sechs gar nicht. In Kiel ist die Bilanz positiver zu lesen. Hier konnten vier komplett und zwei teilweise umgesetzt werden (zusammen über 50%). Zwei der elf sind noch in Planung und drei konnten bisher noch nicht umgesetzt werden.

In Lübeck ist zunächst festzuhalten, dass die Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement eher als Kür (Option) als eine Pflicht gesehen wurden und dass zu dieser Zeit die politische Zustimmung als auch der finanzielle Rahmen kaum eine Umsetzungsbasis gegeben hätte.

Eine wesentliche Maßnahme ist die Installation eines Verkehrsrechners gewesen (als auch Pfortneranlagen), mit dem Ziel, den Verkehr gesamtheitlich lenken zu können. Dieses Vorhaben ist jedoch einer kleineren Lösung gewichen, kostengünstigere Kleinrechner zu installieren, die dann lediglich LSA-Gruppen schalten können. Auch andere Maßnahmen wie etwa die Geschwindigkeitsüberwachung auf Hauptverkehrsstraßen konnten nicht umgesetzt werden.

Besonders die Umsetzung von im VEP festgesetzten „weichen Maßnahmen“ war

weniger erfolgreich. Zum Beispiel konnte kein verkehrsträgerübergreifendes Tarif-Angebot eingeführt werden. Auch andere Kombi-Angebote oder die Einführung von Job-Tickets konnten vor allem wegen fehlendem Personal, welche die Organisation übernommen hätten, nicht umgesetzt werden. Auch der Anschub zu privat umgesetzten Projekten mit Symbolwirkung (wie etwa autofreies Wohnen oder das Stadtteilauto) konnte nicht initiiert werden. Trotz der Einrichtung eines Service-Centers am Hauptbahnhof (wo zum Beispiel Info-Broschüren erhältlich sind), konnten keine wesentlichen Maßnahmen zur Einrichtung von Mobilitätsberatung als auch von nutzerorientiertem Service umgesetzt werden. Bisher ist die Kombination von Angebot und die Präsentation dessen weder ausreichend ausgebaut noch die Bedürfnisse an eine Gesellschaft mit hohen Mobilitätsansprüchen gerichtet. Erste Ansätze, etwa in der Etablierung von Car-Sharing Angeboten (deren Umsetzung durch Kooperation von Städten in Schleswig-Holstein begünstigt werden) und Vergünstigungen für ÖPNV-Abonnenten, sind zu erkennen (vgl. STADTVERVERKEHR LÜBECK 2014).

Wären schon in der Umsetzungszeit mehr Maßnahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt worden, hätte wohl noch eine größere (und gleichmäßigere) Verlagerung zugunsten des „Umweltverbundes“ gemessen werden können.

Auch vergleichbar mit Lübeck sind in Kiel Probleme bei der Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrssystemmanagements offenbar geworden. Die Installation eines Verkehrstelematiksystems stockt, da noch nicht klar ist, ob die Wirkungen den wohl hohen finanziellen Einsatz auch rechtfertigen. Neben der Information für die Verkehrsteilnehmer (etwa die Leitung über eine Alternativroute im Stau), müsste auch eine Beeinflussung der Lichtsignalanlagen erfolgen, die eine andere Routenführung entsprechend begünstigen, aber auch weitere Kosten nach sich ziehen würde. Eine solche Investition scheint besonders fraglich vor dem Hintergrund, dass die meisten Nutzer schon Angebote zur Verkehrslage über potente Navigationsanbieter (TomTom, Google,...) nutzen.

Besonders gut gelungen ist in Kiel die Information für Bürger über Mobilitätsangebote. Auch eine Broschüre für Neubürger wurde aufgelegt. Die umfassende Vermarktung aller Kieler Mobilitätsdienstleistungen ist in der Kampagne „Kieler Weg“ gebündelt. So werden beispielsweise Informationen an die betroffenen Haushalte in Form von Postwurfsendungen über neue und nützliche infrastrukturelle

Maßnahmen (z.B. über eine Fahrradstraße) weitergegeben.

Bisher noch nicht umgesetzt werden konnte die Kombination von umweltfreundlichen Verkehrsdienstleistungen in einem Gesamtpaket, wobei auch eine Integration von betrieblichem Mobilitätsmanagement erfolgen müsste.

Als nicht ganz einfach erweist sich in Kiel (ähnlich wie Lübeck) die Installation von Angeboten wie etwa Car-Sharing. Auch hier scheinen die jeweiligen Anbieter noch nicht so potent zu sein, dass die Angebote breitere Interessengruppen ansprechen würden. Der Ausbau weiterer Kooperationen mit anderen Städten scheint ein guter Weg zu sein, um ein gutes Mobilitätsprodukt anbieten zu können.

Durch die guten Kieler Informationskanäle im Mobilitätsmanagement kann dem Ziel nähergekommen werden, mehr KFZ-Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern. Auch die Arbeitsteilung im Verkehr und die Optimierung der Schnittstellen werden durch die umgesetzten Maßnahmen verbessert. Dazu werden weitere Angebote für Tourismus und Freizeit geschaffen.

3.6.5 Ruhender Verkehr

Konkrete Maßnahmen des ruhenden Verkehrs finden sich vor allem in Lübeck wieder. Hier wurden insgesamt acht Maßnahmen niedergeschrieben, wovon zwei umgesetzt, eine teilweise umgesetzt, und fünf nicht umgesetzt worden sind. In Kiel sind lediglich zwei Maßnahmen erwähnt (die jeweils noch in Planung sind), was auch daran liegt, dass es hier ein eigenes Parkraumbewirtschaftungskonzept gibt, das eine gesonderte Maßnahmenliste führt (und im Rahmen dieser Arbeit nicht gesondert bewertet werden kann).

In Lübeck konnte in erster Linie ein dynamisches Parkleitsystem (nach telematischen Prinzip) für die Altstadt und für Travemünde eingerichtet werden. Trotz dieses nun installierten Instrumentariums, das vor allem den Parksuchverkehr mindert, konnte das Ziel, die Parkraumbewirtschaftung insgesamt zu modifizieren und zu überdenken, nicht erreicht werden. Lediglich die Tarifgestaltung und Koordination der Parkgebühren konnte den Nutzeransprüchen entsprechend gestaltet werden.

Weitere Ziele wie eine koordinierte Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken (am Altstadtrand und in den Stadtteilzentren) und an Arbeitsplatzschwerpunkten ließen sich leider nicht umsetzen, da auch hier in erster Linie Personal fehlte und zuletzt kein Konsens mit „Stadtverkehr Lübeck“ gefunden wurde, um z.B. Jobtickets

als Mobilitätsalternative für die Arbeitnehmer anzubieten zu können.

Ein weiteres Maßnahmenpaket, nämlich die Installation von 10 P+R-Anlagen (u.a. am Hauptbahnhof und im Hochschulstadtteil), war nicht erfolgreich. Es gibt wohl zwei Gründe für den Misserfolg von P+R in Lübeck: Die Parkgebühren in der Innenstadt wurden nicht so gestaltet (in diesem Fall eine Preiserhöhung), dass die Nutzung der P+R-Plätze und der anschließenden Fahrt mit dem ÖPNV keine wirkliche Alternative geboten hätte. Natürlich spielt hier auch die Breite des vorhandenen ÖPNV-Angebots eine wesentliche Rolle.

Vor allem der vermehrte Einsatz von P+R-Plätzen hätte zum Erreichen des Ziels, den Verkehr weiter zugunsten des Umweltverbundes zu verlagern, wohl wesentlich beigetragen.

In Kiel war das Hauptziel für den Ruhenden Verkehr, dass das oben erwähnte Parkraumbewirtschaftungskonzept erstellt wird, welches sich vor allem mit dem Parken in den innenstadtnahen Wohnquartieren beschäftigt. In 2014 wurde dieses Konzept aber noch einmal wesentlich erweitert.

Die zweite Maßnahme, alternative Zahlungssysteme für die Kraftfahrzeugführer einzuführen, ist ebenfalls noch in Planung.

Dass ein gesondertes Parkraumbewirtschaftungskonzept in Kiel aufgestellt wurde, zeigt, wie wichtig das Thema genommen wird und dass sich eine positive Umsetzung auch zustimmend auf Ziele der raumbezogenen verkehrlichen Anforderungen auswirken wird, welche allesamt mit dem Bedürfniss nach ausreichendem Parkraum beschrieben worden sind.

3.6.6 Sonstiges

Neben den eben abgehandelten Themenblöcken sind noch ein paar Inhalte/Maßnahmen übrig, die nicht den anderen Gruppen zugeordnet werden konnten oder jeweils nur von einer Stadt aufgegriffen worden sind und deshalb nicht vergleichend beleuchtet werden können.

Beide Städte haben sich in ihrem VEP mit dem Thema der Lärminderung befasst.

Für die Stadt Lübeck stellte sich das Thema der Lärminderung zunächst nicht verpflichtend dar, da entsprechende EU-Auflagen zur Lärmaktionsplanung noch nicht obligatorisch waren. Somit wurde diese Thematik in Lübeck als Kür behandelt und wurde noch „nachträglich“ in den Überlegungen zum VEP ergänzt. Vor dem

Hintergrund, dass Festlegungen von konkreten Maßnahmen erst in einer VEP-Fortschreibung Eingang gefunden hätten und dass die Konsequenzen der Maßnahmenumsetzungen zur Lärminderung politisch nicht gerne getragen werden wollten (vgl. SCHÜNEMANN 2014), blieb das Thema der Lärminderung im Lübecker VEP eher ein „zahnloser Tiger“.

Im Kieler Kontext der VEP-Aufstellung war die Integration der Lärminderung nach EU-Richtlinien (EG-Umgebungslärmrichtlinie) schon verpflichtend. Da im selben Jahr des VEP-Beschlusses auch eine Lärmaktionsplanung auf der Agenda stand, wurden die Einzelmaßnahmen dafür in einem eigenen Durchführungsplan (in Verantwortung des Umweltamts) aufgelistet und im Lärmaktionsplan 2008 verbindlich beschlossen. (Im Rahmen dieser Arbeit sind diese nicht mehr zu evaluieren). Viele Straßenabschnitte, die sich als Handlungsschwerpunkte herausstellten, da sie neben Lärmbelastungen auch Schadstoffbelastungen aufwiesen, sind in Ergänzung von Lösungsansätzen direkt in die Maßnahmenlisten für den KFZ- und LKW-Verkehr eingebunden worden (siehe LANDESHAUPTSTADT KIEL 2008 (VEP), S.27). Diese themenübergreifende Betrachtungen von Lösungsansätzen und Maßnahmenumsetzungen sind positiv zu bewerten, da Maßnahmen in dieser Konsequenz zeiteffektiver, kostengünstiger und unbürokratischer umgesetzt werden und wirken können.

Beide Städte beschäftigen sich in ihren Maßnahmen mehr oder weniger konkret mit dem Wirtschaftsverkehr.

Im Lübecker VEP wurden sieben Maßnahmen benannt, von denen im Zeitraum bis 2010 keine umgesetzt werden konnte. Viele der Maßnahmen (z.B. Überprüfung des LKW-Lenkungskonzeptes, Prüfung zur Nutzung der Sonderspuren für den Schwerverkehr,...) wurden in das 2008 aufgestellte Zusatzprogramm „Lübeck staufrei bis 2015“ verschoben (hier konnten kurzfristig verfügbare Mittel vom Land generiert werden), da für eine Umsetzung keinerlei Ressourcen mehr zur Verfügung standen. Maßnahmen zur Minderung der Lieferverkehre in der Altstadt und die Einführung einer Logistik für die Hotelversorgungs- und Entsorgungsverkehre wurden leider ohne Erfolg – sogar mit Einsatz von privat organisierten Interessengruppen und der IHK (Industrie- und Handelskammer) – versucht umzusetzen.

Im Kieler VEP wird als eine gesamtheitliche Maßnahme die Aufstellung eines LKW-Führungskonzeptes vorgestellt (in der Gruppe Mobilität- und

Verkehrssystemmanagement), welches ein LKW-Vorzugsnetz als auch Anlieferzonen definiert. Konkrete Maßnahmen wie im Lübecker VEP sind nicht beschrieben, dafür aber allgemeine Anforderungen, die im zu erstellenden Konzept Beachtung finden sollen.

Des Weiteren wird im Kieler VEP noch auf das Themenfeld „Kinder im Verkehr“ eingegangen, welches als eigener Themenblock innerhalb eines VEP eher ungewöhnlich ist, da das Thema Sicherheit ja immer einen wesentlichen Teil der Überlegungen bei Umsetzungen von Maßnahmen beinhaltet, vor allem die der ganz jungen Verkehrsteilnehmer. Für diesen Inhalt legte die Politik besonderen (wählerwirksamen?) Wert auf die Festsetzung im VEP, worin besondere Kriterien genannt sind als auch die Aufstellung von „Kinderwegeplänen“, die für sechs Stadtteile vorbereitet wurden und gemeinsam mit den Maßnahmen für den Fußgängerverkehr umgesetzt werden sollen (vgl. BOHN & STAMER 2014).

3.6.7 Übersicht

Nach Vorstellung und Bewertung der Maßnahmen bezüglich zählbarer Umsetzungserfolge und in Betrachtung ihrer zu erfassenden Wirkungen, sind in Abb. 14 alle Maßnahmengruppen (sortiert nach Verkehrsträger bzw. Thema) zusammenfassend und vergleichend dargestellt. Diese Abbildung soll noch einmal in einer kompakten Gesamtübersicht den messbaren Erfolg in der Umsetzung der Maßnahmen zeigen. Hier wird erneut alleine durch die Aussagekraft der Zahlen ersichtlich, welche Maßnahmengruppen gut oder weniger gut umgesetzt werden konnten. Es ist noch darauf hinzuweisen, dass diese Tabelle nur mit den Hintergrundinformationen aus den einzelnen Kapiteln (3.6.1-6) richtig zu verstehen und einzuordnen ist. Hinzu zu nehmen sind außerdem die Tabellen in der Umsetzungsbewertung der Einzelmaßnahmen einschließlich der erklärenden Bemerkungen (siehe Anhang 3/4).

Einzelmaßnahmen	Anzahl	Lübeck				Anzahl	Kiel										
		umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt		umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	noch nicht umgesetzt							
gesamt	90	22	24,4%	19	21,1%		49	54,4%	131	48	36,6%	13	9,9%	29	22,1%	41	31,3%
KFZ-Verkehr	35	16	45,7%	2	5,7%		17	48,6%	39	7	17,9%	3	7,7%	16	41,0%	13	33,3%
ÖPNV	18	4	22,2%	4	22,2%		10	55,6%	20	10	50,0%	3	15,0%	1	5,0%	6	30,0%
Radverkehr	10	0	0,0%	7	70,0%		3	30,0%	57	27	47,4%	3	5,3%	8	14,0%	19	33,3%
Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement	9	0	0,0%	3	33,3%		6	66,7%	11	4	36,4%	2	18,2%	2	18,2%	3	27,3%
ruhender Verkehr	8	2	25,0%	1	12,5%		5	62,5%	2	0	0,0%	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%
sonstige	10	0	0,0%	2	20,0%		8	80,0%	2	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%

Abbildung 14: Vergleich Umsetzungen von Maßnahmen (Lübeck und Kiel)

Quelle: eigene Abbildung

Übereinstimmend und bestätigend mit den dargelegten Zahlen fielen die schon vorab im Gespräch gegebenen Abschätzungen der verantwortlichen Planer zu den Maßnahmenumsetzungen aus:

SCHÜNEMANN 2014 (Lübeck): „Man sollte den VEP nicht mit zu großen, unerreichbaren Zielen belasten. [...] Der VEP hat zu viel gewollt.“

BOHN & STAMER 2014 (Kiel): „Die Zielumsetzung ist gut bisher – jedoch hätten viele Dinge schon schneller gehen können. Ein kontinuierliches Arbeiten an den Themen ist aber gegeben.“

4. Zentrale Erkenntnisse

Die zentralen Erkenntnisse, die in der Prozess- und Wirkungsanalyse festgestellt worden sind, lassen sich zunächst in die drei folgenden Handlungsfelder einordnen: Planungskompetenz (Organisation), Politik, Finanzen.

Bevor die expliziten Erkenntnisse der Handlungsfelder (in Form von konkreten Verbesserungspotentialen) zu benennen sind, sollen die gewonnenen Erkenntnisse in den Wirkungen der Handlungsfelder aufeinander dargestellt werden.

4.1 Allgemeine Analyseerkenntnisse: Wirkungsgefüge der Handlungsfelder

Die wechselseitigen Wirkungen (siehe Abb. 15) dieser drei Handlungsfelder, die die Resultate der Verkehrsentwicklungsplanung maßgeblich beeinflussen, lassen sich zunächst ganz unabhängig von der Aufstellungszeit oder den gegebenen Rahmenbedingungen bei beiden VEPs beobachten.

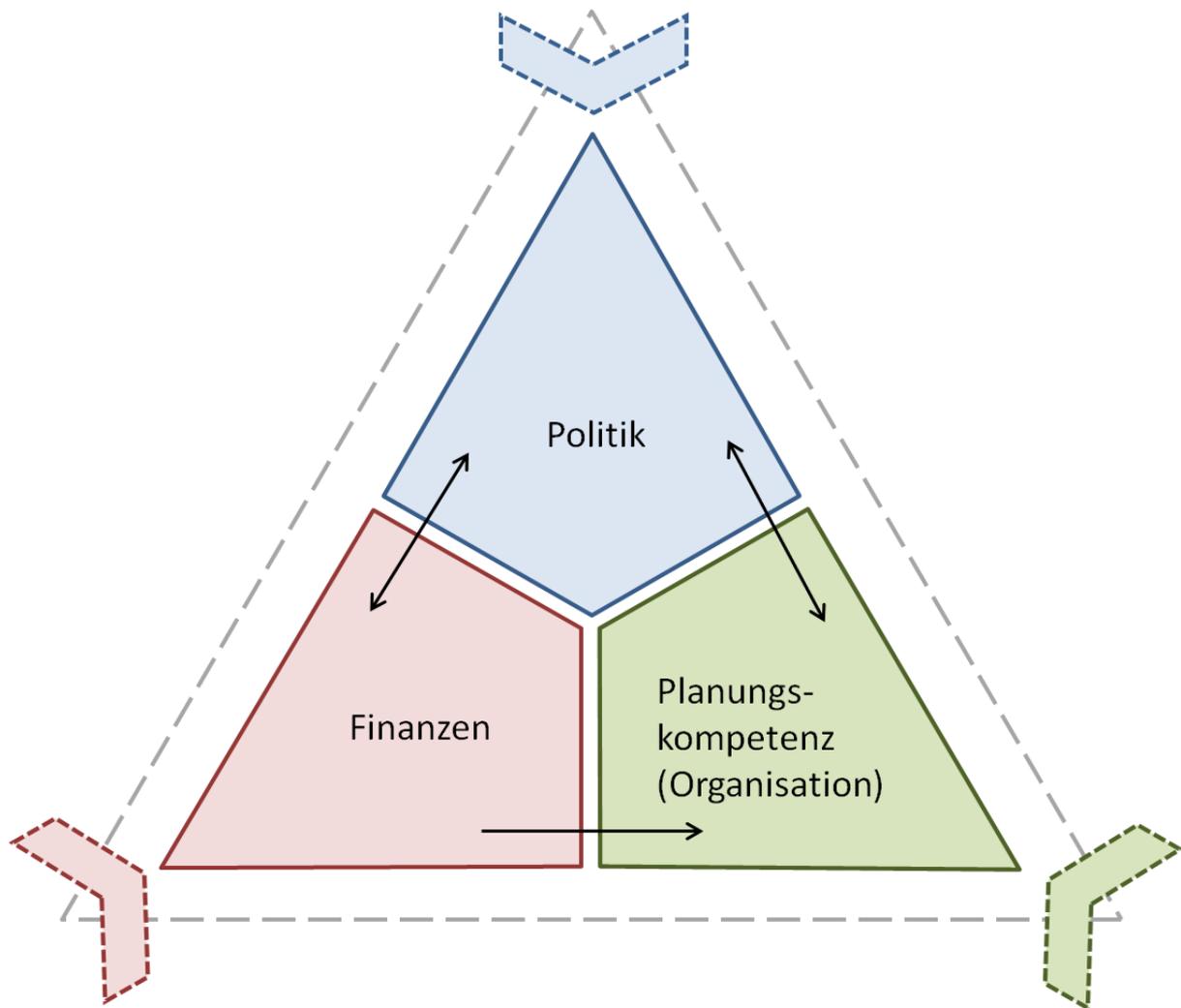


Abbildung 15: Handlungsfelder und gegenseitige Wirkungen in der Verkehrsentwicklungsplanung

Quelle: eigene Abbildung

Innerhalb des internen Wirkungsfeldes (gestricheltes äußeres Dreieck) haben alle Handlungsfelder einen unterschiedlichen Einfluss auf die benachbarten „Bereiche“. Durch externe Einflüsse (entsprechend eingefärbte Pfeile von außen kommend) wird auf die internen Handlungen zusätzlich gewirkt.

Das Handlungsfeld der **Politik** ist in der Grafik an oberste Stelle gesetzt, da die politischen Akteure letztendlich die Entscheidungsträger sind. Die Politik wirkt auf die Finanzen ein, in dem sie den Haushaltsplan entsprechend unterschiedlicher Prioritäten aufstellt und so die Gelder zur Umsetzung bestimmter Inhalte verteilt.

Zusätzlich wirkt die Politik auch auf die Planungskompetenz ein, in dem sie etwa Planungen oder Planungsüberlegungen initiiert (Aufstellung eines VEP) oder gar bestimmte Inhalte zurückhält. Durch politische Entscheidungen für oder gegen

Maßnahmen wirken die politischen Akteure ganz massiv auf das Resultat der Planungskompetenz ein. Des Weiteren beeinflussen sie auch ganz direkt, indem Fachplanungsstellen neu besetzt werden, mit einer Sperre belegt werden oder gar eine neue Stelle geschaffen wird.

Die Politik wird etwa durch öffentlich ausgeübten Handlungsdruck (z.B. die Presse) und durch das politische System an sich (die Dauer einer Legislaturperiode) von außen beeinflusst. Dieser „äußere Druck“ kann unter anderem dazu führen, dass Entscheidungen nicht mehr nach sachlicher sondern nach politischer Notwendigkeit getroffen werden, um etwa die politische Potenz oder den Einfluss zu wahren.

Die städtischen **Finanzen** wirken zum Einen auf die Politik, da die Größe des gegebenen finanziellen Rahmens ganz beachtlich die Themen in der Politik als auch die Diskussionen darüber beeinflusst.

Zum Anderen beeinflussen die gegebenen Finanzen auch ganz wesentlich die Planungskompetenz bzw. die Ausführung der Kompetenzen, da oftmals eigentlich notwendige Maßnahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung (zum Beispiel die Einrichtung und Pflege eines Verkehrsmodells) aus finanziellen Gründen nicht umsetzbar sind.

Als äußere Einflüsse sind hier zum Beispiel Mittelkürzungen des Landes Schleswig-Holstein für den Straßenbau zu nennen, die sich dann unmittelbar auf die städtischen Mittelausgaben auswirken. Ein anderes Beispiel ist etwa die Bahnstrukturreform, die die Verkehrsgesellschaften der Städte dazu „gezwungen“ hat, den ÖPNV konkurrenzfähig auf einem bestimmten (technischen) Stand zu bringen: Verfügbare Gelder für den Verkehr mussten also ungleich, zugunsten des ÖPNV vergeben werden.

Die **Planungskompetenz** (also die Summe allen (Fach-)Personals einer Fachbehörde) wirkt zunächst auf die Politik ein, da sie Planungen durchführt, koordiniert, die Entscheidungsvorlagen den politischen Akteuren vorlegt und diesen auch beratend (sofern gewünscht und zugelassen) zur Seite steht.

Der Einfluss auf eine genügende Mittelausstattung für die Bedürfnisse in der Planung ist kaum bis gar nicht gegeben. (Deshalb nur ein einseitiger Pfeil in Abbildung gezeichnet). Eine größere Mitbestimmung bei der Etatgestaltung ist jedoch wünschenswert und eigentlich essentiell für eine konsistente und konsequente Verkehrsentwicklungsplanung.

Als externe Einflüsse sind hier etwa neu anzuwendende Richtlinien der Europäischen Union zu benennen (z.B. Lärmaktionsplanung), die die Planungsarbeit zum Teil komplexer werden lässt. Auch neue Anforderungen (die nicht unbedingt gesetzlich vorgeschrieben sind) wie etwa die vermehrte und kreative Beteiligung von Bürgern, werden von außen an die Fachplanung herangetragen und müssen aufgegriffen werden.

4.2 Explizite Analyseerkenntnisse: Abgeleitete Verbesserungspotentiale

Als Resultat der wechselseitigen Wirkungen der Handlungsfelder wird eine gewisse Zahl an Handlungsmustern hervorgerufen (sowie positiv als auch negativ), die die Verkehrsentwicklungsplanung der jeweiligen Stadt zu einem wesentlichen Teil prägen. Durch die äußeren Einflüsse werden diese Muster noch einmal modifiziert. Obwohl die „Theorie“ der Wirkungen der Handlungsfelder zueinander sich durchaus in vielen Planungsumfeldern wiederfinden lassen kann, ist zu erwähnen, dass jedes Handlungsfeld (das sich von Stadt zu Stadt unterscheidet) seine „Eigenart“ und die eigene Struktur mitbringt, da diese von den dort wirkenden Personen ganz wesentlich geprägt wird: Die Art und Weise der Arbeitsweise innerhalb eines Gefüges, ist auch immer „abhängig von den dort arbeitenden Personen“ (SCHÜNEMANN 2014).

Die Handlungsmuster, die in der Prozess- als in der Wirkungsanalyse (Kapitel 3.5 und 3.6) anhand von bewertenden Beispielen schon tiefgreifender dargelegt und analysiert wurden, sollen nun noch zusammenfassend als eine Liste von Potentialen (Mängel als auch Stärken) für Lübeck und für Kiel dargelegt werden, mit dem Ziel, dass diese als wesentliche Basis für den Konzeptionsteil dienen, um Empfehlungen für eine veränderte Organisationsform geben zu können.

Die Potentiale getrennt nach Mängeln und Stärken der jeweiligen Verkehrsentwicklungsplanungen sollen zeigen, welche Inhalte in der Verkehrsentwicklungsplanung verbessert und welche positiven Aspekte weiter gestärkt werden sollten, damit sich diese auch als tragende Säulen entwickeln können.

Die Themen Politik und Finanzen sollen gemeinsam dargelegt werden, da sie gegenüber dem Wirkungsfeld der Planungskompetenz (Organisation), welches zentrale Themen der Aufstellung, Umsetzung und Struktur beinhaltet, inhaltlich

überschaubarer sind, dennoch ein großes Umsetzungs- und Verbesserungspotential mit sich bringen.

Es ist noch darauf hinzuweisen, dass sich entsprechend der theoretischen Herleitung (siehe 4.1) die Mängel und Stärken aus den Wirkungsfeldern zum Teil gegenseitig beeinflussen und tangieren (können).

4.2.1 Verbesserungspotentiale Lübeck

⊗	Mängel: Verbesserungspotentiale erkennen
⊕	Stärken: Potentiale ausbauen

Politik und Finanzen

- ⊗ Konsequenzen von politischen Entscheidungen zu Maßnahmen oder planerischen Entwürfen wollten oftmals nichts getragen werden (lediglich Kenntnisnahme des VEP, kein Beschluss) → Bedeutungsverlust
- ⊗ wenig Erkenntnis, dass Maßnahmen (durch eine unvollständige Umsetzung eines Maßnahmenbündels) nahezu wirkungslos werden können
- ⊗ einzelne Maßnahmen des VEP wurden nach „politischer Notwendigkeit“ zur Umsetzung ausgewählt
- ⊗ politische Mehrheiten waren eine Zeit lang so unsicher, dass Planer in ihrer Arbeit zum Teil eingeschränkt wurden (Unsicherheit über politischen Willen)
- ⊗ zweifelhafte Personalentscheidungen: etwa die Beibehaltung einer Wiederbesetzungssperre
- ⊗ Inkonsequenz in der Verteilung von Haushaltsgeldern (zum Teil keine vollständige Umsetzung von Maßnahmenbündeln möglich)
- ⊗ rechtzeitige Bereitstellung von Geldern konnte in mehreren Fällen nicht erfolgen
- ⊗ Auferlegung eines (wohl notwendigen) Sparkurses, der zu Personalabbau und zu Nichtumsetzungen von Planungszielen führte
- ⊗ kaum finanzielle Planungssicherheit gegeben

Planungskompetenz und Organisation

- ⊗ Verhältnismäßig lange Aufstellungszeit von knapp 7 Jahren
- ⊗ Überfrachtung von Zielen und Maßnahmen im VEP (Fehleinschätzung der Machbarkeit)

- ⊗ Ziele sehr allgemein gefasst (Überprüfung kaum möglich)
Ziele wurden nur aus Mängelanalyse abgeleitet (kein aktiver Zielfindungsprozess)
- ⊗ keine Arbeit mit Kenn- oder Zielzahlen (für Finanzen oder andere Kriterien)
- ⊗ Prognosen von Struktur- als auch Verkehrsdaten waren über den prognostizierten Zeitraum teils sehr ungenau, teils prognostizierten sie andere Entwicklungen
- ⊗ keine Aufstellung eines Arbeitsprogramms oder eines Fahrplans
- ⊗ keine Durchführung einer Evaluation des VEP (weder prozessbegleitend noch zurückblickend) → keine Zielüberprüfung erfolgt
- ⊗ keine arbeitsteilige Organisation u.a. wegen des Personalengpasses und ausbaufähiger Personalstrukturen
- ⊗ mangelnde Definition von Arbeitsprofilen führt zu fehlenden Zuständigkeiten und Ineffizienz
- ⊗ Zusammenarbeit zur Zielerreichung mit ÖPNV-Akteuren gestaltete sich zum Teil als schwierig
- ⊗ Integration anderer Fachpläne (NVP, LMP,...) in Verkehrsentwicklungsplanung erfolgte nur teilweise
- ⊕ gute regionale Zusammenarbeit bei VEP-Aufstellung (u.a. durch Synergieeffekte mit IVK)
- ⊕ gute Beteiligungsarbeit u.a. durch die Einführung und Organisation eines Beirats
- ⊕ Umsetzung von Maßnahmen in Zusammenarbeit mit höher gestellten Planungsämtern (z.B. Bundesstraßenbau) war teils sehr erfolgreich
- ⊕ erfolgte Korrektur als auch Sicherstellung der Finanzierung für unterschiedliche Maßnahmen durch Programm „Lübeck staufrei 2015“

4.2.2 Verbesserungspotentiale Kiel

Politik und Finanzen

- ⊗ politische Prozesse hielten die Umsetzungen von Maßnahmen/Zielen oftmals auf
- ⊗ VEP aus politischer Sicht oftmals nur als zweitrang bewertet, da VEP „freiwillige Aufgabe“ ist und nicht gesetzlich verankert
- ⊗ Auffälligkeiten von teils starken Interventionen bei Mitbestimmung von VEP-Strukturen und Inhalten
- ⊗ wenig Erkenntnis in der Politik, dass Verkehrsentwicklungsplanung langfristiger und kontinuierlicher Prozess sein sollte

- ⊗ Fehlendes gemeinsames Auftreten der Stadt (alle Fachämter) bzgl. der gemeinsamen Zielerreichung
- ⊗ langwierige Neuschaffung einer Stelle (Mitarbeiter für Aufstellung d. Verkehrsmodells)
- ⊗ Streichung der VEP-Mittel nach Aufstellung (trotz bestehender Notwendigkeit)
- ⊗ weitere Einsparungen von Mitteln – vor allem für bautechnische Maßnahmen´
- ⊕ Erkenntnis in der Politik, dass Finanzeinsparungen durch Personalabbau für städtische Planungskompetenz nicht ohne Weiteres tragbar und zielführend sind

Planungskompetenz und Organisation

- ⊗ etwas längere Aufstellungszeit von sechs Jahren
- ⊗ Überprüfung der aufgestellten Ziele noch nicht gegeben, da Indikatoren zu Zielüberprüfung nicht aufgestellt worden sind (obwohl Basis im VEP verankert wurde)
- ⊗ regionale Zusammenarbeit bei Aufstellung des VEP noch ausbaufähig
- ⊗ genügende zufriedenstellende Bürgerbeteiligungsprozesse bei Planaufstellung war noch nicht vorhanden
- ⊗ keine Arbeit mit Kenn- oder Zielzahlen (für Finanzen oder andere Kriterien)
- ⊗ keine Aufstellung eines Arbeitsprogramms oder eines Fahrplans
- ⊗ mit dem Thema einer arbeitsteiligen Personalstruktur wurde sich noch nicht befasst
- ⊗ ausbaufähige Kommunikationswege zwischen Fachplanern und Amtsleitern zum Austausch der aktuellen Planungsstände
- ⊗ kein vorhandenes „Controlling“ der Führungsetage, damit kontinuierliches Arbeiten an Themen der Verkehrsentwicklungsplanung gegeben ist
- ⊗ Fachbehörden blockieren sich zum Teil gegenseitig u.a. durch Infragestellen der Kenntnisse der anderen Behörde
- ⊗ Ziel- und Maßnahmenmanagement zwischen VEP und NVP kann noch zielführender gestaltet werden
- ⊕ mehrdimensionale Ableitung der Ziele für den VEP aus den Oberzielen der strategischen Ziele der Stadt
- ⊕ kontinuierliche Arbeit an den Maßnahmen des VEP gegeben, damit sukzessive Zielerreichung möglich ist

- ⊕ grundsätzlich gute Kooperation mit anderen Fachbehörden für die Einbindung anderer Fachpläne (v.a. LMP, LRP)
- ⊕ zumindest angestellte Überlegungen, wie Ziele im VEP überprüft werden können
- ⊕ ansprechende und gut lesbare Form der öffentlichen Ausgabe des VEP

5. Konzeption einer erneuerten Organisationsform

In diesem Kapitel sollen die Analyseerkenntnisse aus der Evaluation der beiden VEPs aus Kiel und Lübeck in die Konzeption einer erneuerten Organisationsform fließen.

Wie schon eingangs erwähnt, soll mit Hilfe der Grundidee eines Modells („Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung“ – FGSV 2013), die die Verkehrsentwicklungsplanung strukturierter und geordneter darstellt, eine Konzeption ausgearbeitet werden, die mit Hilfe der gewonnenen Erkenntnisse aus der Evaluation mit einer erneuerten Organisationsform die einzelnen „Bausteine“ des Konzepts mit Leben füllt und weiter ausbaut.

Bevor mit der Herleitung und Erläuterung begonnen werden kann, soll jedoch noch auf einige Schlüsselthemen und -fragen eingegangen werden, die in der Analyse als essentiell herausgearbeitet wurden und in den Überlegungen zur Konzeption eine zentrale Rolle spielen.

5.1 Schlüsselthemen, zentrale Fragen und Hinweise

Die Analyse hat ergeben, dass diese Themen und die Beantwortung der dahinterstehenden Fragen über den Erfolg oder den Misserfolg einer neu aufgestellten Verkehrsentwicklungsplanung entscheiden. Ausschlaggebend wird sein, dass alle Themen und Fragen gleichermaßen behandelt werden, da sie direkt oder indirekt miteinander in Verbindung stehen – somit wirken sie zusammen oder gar gegeneinander.

Der Versuch der Beantwortung der Fragen zu den genannten Themen im Konzeptionsteil stellt die zentrale Aufgabe dar.

Folgende Themen und Fragen lassen sich hier benennen:

Verbindlichkeit und Konsequenz

- Inwieweit kann Verkehrsentwicklungsplanung verbindlicher gestaltet werden?
- Wie können Planungen in ihrer gesamten Konsequenz und Wirkung umgesetzt werden?
- Wie können die anderen Fachpläne noch besser eingebunden werden?

Kontinuierlichkeit und Bewertung

- Wie kann in einer kontinuierlichen Arbeitsweise durch eine angepasste Organisationsform in der Verkehrsentwicklungsplanung gearbeitet werden?
- Wie können Erkenntnisse, die im Aufstellungsprozess oder bei der Umsetzung des VEP gewonnen wurden (negativ oder positiv), bewahrt, kommuniziert, ausgewertet und angewendet werden?

Rolle der Politik

- Inwieweit können politische Akteure vermehrt als Träger und nicht als Verhinderer von wichtigen Überlegungen zu verkehrspolitischen Themen oder Maßnahmen(bündeln) auftreten?
- Wie können politische Akteure so eingebunden werden, dass sie für einst getroffene Entscheidungen sich mit Wohlwollen einsetzen wollen?
(→ Wie kann das gegenseitige Vertrauen von Politik und Fachplanung gestärkt werden?)

Veränderte Anforderungen

- Wie kann die Öffentlichkeit (und die Betroffenen) in einer simplen Art und Weise beteiligt und informiert werden?
- Wie finden Aspekte der regionalen Zusammenarbeit vermehrt und vertieft Eingang in die Verkehrsentwicklungsplanung?
- Inwiefern spielt der gegebene engere finanzielle Rahmen eine Rolle in den Planungsüberlegungen?

Nach Nennung der Schlüsselthemen und der dahinter stehenden Fragen, sollen noch einige Hinweise und Anmerkungen der interviewten Planer wiedergegeben werden (teilweise auch schon in der Prozessanalyse aufgegriffen), welche Aspekte sie bei der Weiterarbeit in der Verkehrsentwicklungsplanung verbessern oder verändern würden.

Diese Nennungen aus der Praxis sind wichtig und wenn möglich in das Konzept mit einzuarbeiten:

BOHN & STAMER 2014:

- der regionale Aspekt nimmt an Bedeutung zu und muss in weiteren Planungen einen größeren Stellenwert einnehmen
- auch die Bürgerbeteiligung muss zunehmen „sonst können Themen wie etwa der VEP gar nicht mehr angefasst werden“.
„Bürgerbeteiligung sollte Lösungen anbieten und nicht wie bisher mit Pilot-Projekt-Charakter verbleiben“.
- bei der Planaufstellung wäre eine (neutrale) Person wichtig, die den Prozess steuert, den Rahmen im Blick behält und für eine zeitgemäße Umsetzung verantwortlich ist
- „Rückmeldungen aus universitären Kreisen sind enorm wichtig“.

SCHÜNEMANN 2014:

- Ein VEP braucht eine vernünftige Nachbetrachtung (bzw. Evaluation) -> als ein noch offenes Planwerk
- Ein Finanzierungsplan für den VEP ist wünschenswert
- Inhaltlich sollte sich ein nächster VEP schwerpunktmäßig mehr mit den Themen der Stadtverträglichkeit und dem Verkehrsangebot (bzw. Modal-Split) beschäftigen
- Die Nennung der kausalen Zusammenhänge bei der Umsetzung von Maßnahmen ist sehr wichtig

5.2 Grundidee

Als Grundidee des Konzeptes soll das schon bestehende Modell der „Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung“ (siehe Abb. 16) dienen, das im FGSV-Papier 2013 (Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung) von mehreren Verkehrsplanern vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbedingungen aufgestellt worden ist und die Entwicklung einer zukünftig notwendigen Struktur beschreibt: „Um dem Anspruch als zentrales Instrument der Verkehrsplanung weiterhin gerecht werden zu können, empfiehlt sich für die Verkehrsentwicklungsplanung aus pragmatischen und arbeitsökonomischen Gründen die Unterscheidung von Aufgaben in eine strategisch-konzeptionelle Ebene und in eine Maßnahmenebene“ (FGSV 2013, S. 31).

Die Unterscheidung der Aufgaben und eine kontinuierliche Arbeitsweise sind die

zentralen Momente in den Überlegungen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Übergänge der beiden Ebenen sich als fließend darstellen, aber je nach ortsspezifischen Bedingungen in der Ausführung unterschiedlich aussehen können. Die Verbindung beider Ebenen soll durch kontinuierliche Aufgaben hergestellt sein, die entsprechend vorbereitet und begleitet werden (vgl. FGSV 2013).

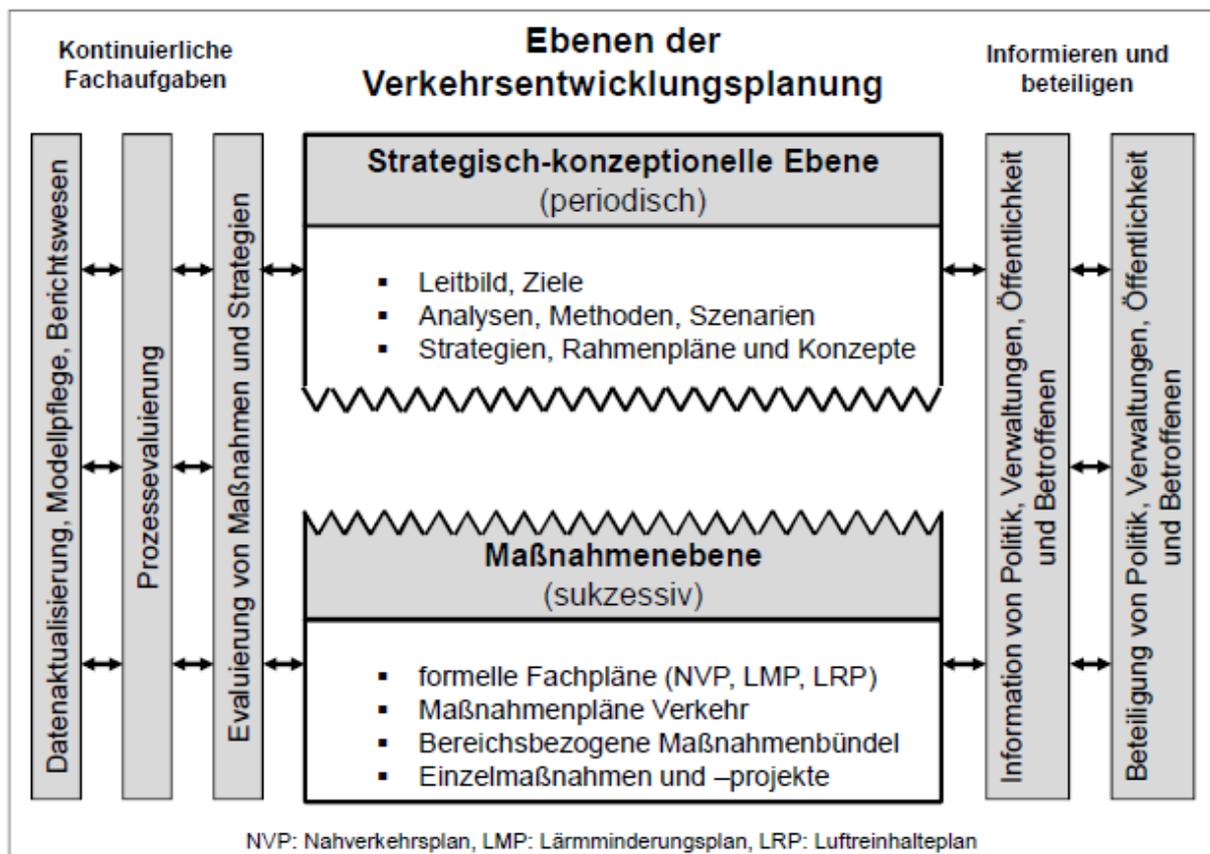


Abbildung 16: Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung

Quelle: FGSV 2013

Durch die Differenzierung der Ebenen sollen folgende Ziele erreicht werden, die Hand in Hand als auch ergänzend (da etwa Kooperation mit Politik hier nicht aufgeführt) mit den Schlüsselthemen in 5.1 zu lesen sind (vgl. FGSV 2013):

- Die Verkehrsentwicklungsplanung soll als kontinuierlicher Prozess etabliert werden, in der Schwerpunktsetzungen entsprechend der gesellschaftlichen Anforderungen erfolgen und sich die Qualität der Planung nach diesen orientiert
- strategisch, langfristig aber auch umsetzungsorientiert planen

- durch Rückkopplungsprozesse der beiden Ebenen sollen nur Maßnahmen umgesetzt werden, die auch mit den strategisch-konzeptionellen Überlegungen vereinbar sind
- Bereitstellung einer einheitlichen Datenbasis für die verkehrsrelevanten Planwerke und die formellen Planungsverfahren (Bauleitplanung, Planfeststellung, NVP, LRP, LMP)
- Einbindung weiterer relevanter Pläne

Inwiefern die Überlegungen zu einer Unterscheidung der Aufgaben als auch eine kontinuierlichere Arbeitsweise in den Verkehrsentwicklungsplanungen der Städte Kiel und Lübeck angedacht und auch als sinnvoll gesehen wird, sollen diese Aussagen der Planer widerspiegeln:

Kiel:

„Es wäre möglich, dass man durch eine Arbeitsteilung effizienter arbeiten könnte. Es wurde jedoch nicht über das Thema der Arbeitsteilung gesprochen“.

„Für ein kontinuierliches Arbeiten an Themen der Verkehrsentwicklungsplanung fehlt das Controlling der Führungsetage“ (BOHN & STAMER 2014).

Lübeck:

„In der jetzigen Lage der Verkehrsplanung müssen Strategie und Maßnahmen gemeinsam bewältigt werden. Derzeit ist keine Arbeitsteilung möglich“.

„Man könnte durch kontinuierliches Arbeiten die Gesamtarbeitszeit verkürzen – das ist jedoch abhängig von den daran arbeitenden Personen“ (SCHÜNEMANN 2014).

Diese Aussagen geben noch einmal die Bestätigung, dass eine Arbeitsteilung vorstellbar ist und eine kontinuierliche Arbeitsweise auch ein effizienteres Arbeiten an den Themen der Verkehrsentwicklungsplanung bewirken kann. Dennoch ist zu betonen, dass Lösungen zur Arbeitsteilung entsprechend der unterschiedlich großen verfügbaren Ressourcen (vor allem personeller Natur) in den Städten auch individuell gesucht werden müssen. Auch der Hinweis, dass die Erfüllung von Aufgaben durchaus abhängig von entsprechenden Kompetenzen der Personen ist, bleibt zu beachten.

5.3 Aufgaben der Ebenen

Durch die Teilung der strategisch-konzeptionellen Ebene und der Maßnahmenebene lässt sich eine explizite Aufgabenteilung beschreiben, die auf Basis von FGSV 2013 (Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung) beschrieben und weiterentwickelt worden ist.

5.3.1 Strategisch-konzeptionelle Ebene

Inhaltlich konzentriert sich die strategisch-konzeptionelle Ebene auf die Erarbeitung und Entwicklung der Zielfelder, der Verkehrsnetzentwicklungen und Handlungskonzepte als auch auf das vergleichende Bewerten der Maßnahmenbündel bezüglich ihrer Zielerreichung.

Als kontinuierliche Aufgaben (als stetig zu bearbeitende Arbeiten zu beschreiben) sind folgende zu nennen:

- Analyse, Prognose und Bereitstellung der Basisdaten für andere formelle Planungsverfahren (Bauleitplanung, LMP, LRP,...)
- Analyse aktueller und zukünftiger Mängel, als auch Qualitätsverbesserungen oder Zielkonflikte
- aktuelle Wirkungsberechnungen für Maßnahmen
- Evaluation und Erfolgskontrolle der Maßnahmenebene
- Berichtspflicht gegenüber der Öffentlichkeit und den politischen Gremien

Als periodische (zu bestimmten Zeitpunkten sich wiederholende) Aufgaben sind zu nennen:

- Überprüfung und Korrektur der Leitbilder und/oder Zielfelder
- Abbildung der Ursache-Wirkungszusammenhänge durch Auswertung der Kriterien aus den Zielfeldern
- Rückkopplung und Aktualisierung veränderter Rahmenbedingungen → Konkretisierung der Strategien und Rückkopplung zu anderen Fachplänen
- Analyse des Verkehrsangebots und –nachfrage auf Basis der Prognosen und Szenarien
- Erarbeitung vergleichender Wirkungsanalysen für Szenarien unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen

- Erarbeitung von Prioritätenlisten (Bestimmung der Reihenfolge und Sichtung von unbedingt gemeinsam umzusetzenden Maßnahmen)

Die hier genannten Aufgaben sind im klassischen Sinne die Kernaufgaben einer strategischen Verkehrsentwicklungsplanung, die in eine kontinuierliche und periodische Arbeitsweise aufgeteilt ist.

Wenn die kontinuierlichen und periodischen Aufgaben in einem genügenden Umfang geleistet werden, kann der strategisch-konzeptionelle Teil des VEP regelmäßig in einem Zwei-Jahres-Rhythmus (übernommen nach FGSV 2013) fortgeschrieben und die Handlungskonzepte und Maßnahmenlisten entsprechend aktualisiert werden (siehe 5.5). Wenn Arbeitsabläufe und Prozesse eingespielt sind, kann die Einhaltung dieses Fortschreibungszyklus als machbar angesehen werden.

Ein sehr neues Aufgabenfeld, welches in der strategisch-konzeptionellen Ebene verortet ist, liegt in der Evaluation. Diese wurde bisher noch kaum in einen Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung eingeflochten, was aber unbedingt notwendig ist. (Die Definition als auch die Ziele sind in Kapitel 3 zu lesen). Die strategisch-konzeptionelle Ebene ist verantwortlich dafür, dass eine Bewertung der Arbeitsprozesse als auch der Wirkungen kontinuierlich erfolgen kann. Eine enge und kommunikative Zusammenarbeit zwischen beiden Ebenen ist dafür unumgänglich.

Eine erfolgreiche Evaluation kann nur gewährleistet werden, wenn Indikatoren bestimmt werden, an denen das Erreichen der Ziele gemessen wird. Das Aufstellen, das Sichern und das Überprüfen der Indikatoren obliegen der strategisch-konzeptionellen Ebene. Ist die Erarbeitung dieser Inhalte gesichert, können die Wirkungen von Maßnahmen(programmen) realistisch bewertet und aufgrund des Resultats angepasst, verändert oder gar als nicht wirkungsvoll deklariert werden. Diese gemachten Lernerfahrungen helfen der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung in nachfolgenden Planungen, Fehler zu vermeiden und Inhalte differenziert umzusetzen.

Auch die Evaluierung von Prozessen ist sehr wichtig, um zielorientierter und effizienter arbeiten zu können. Dabei ist hilfreich, regelmäßig wiederkehrende Arbeitsprozesse (z.B. die Rückkopplung zwischen den Ebenen hinsichtlich einer Konzeptumsetzung) idealisiert zu schematisieren und in Mitarbeitergesprächen die Art und Weise der Umsetzung am Beispiel des Idealschemas zu bewerten als auch

zu reflektieren und entscheidende Lerninhalte zu sichern.

Prozessbegleitende Akteure (nähere Erläuterung in 5.4.2) können hier in der Aufstellung der Kriterien helfen und können aus ihrer „äußeren Perspektive“ noch einmal ganz andere Lerninhalte vermitteln. Des Weiteren ist ein externer Akteur in der Lage, eine unabhängige und unbefangene Bewertung abzugeben, da er nicht selbst in den regelmäßigen Arbeitsprozess eingebunden ist.

Dadurch, dass die Verkehrsentwicklungsplanung kontinuierlicher gestaltet wird, kann sich auch ein routinierter Umgang mit der Evaluation von Prozess und Wirkung einstellen.

Ein weiteres sehr wichtiges Arbeitsfeld ist das Verwalten und das Bereitstellen von Struktur- als auch Verkehrsdaten. Letztendlich bauen alle Prognosen, Wirkungsabschätzungen und Handlungskonzepte auf einen Basisdatenpool auf. Verlässliche Prognosen können also nur gegeben werden, wenn mit aktuellen Daten gerechnet werden kann. Falsche Daten oder auch der falsche Umgang mit richtigen Daten erzeugen falsche Ergebnisse.

Also lässt sich für die strategisch-konzeptionelle Ebene die Kernaufgabe beschreiben, die Bereitstellung von Basisdaten zu sichern und diese in einer angestrebten Periode von vier Jahren zu aktualisieren (nach FGSV 2013 wird eine Aktualisierung nach spätestens fünf Jahren empfohlen), um auch kongruent zum Fortschreibungszyklus arbeiten zu können. Die Kommunen können dabei auf ganz unterschiedliche Datengrundlagen zurückgreifen, die zunächst aus amtlichen Statistiken gewonnen werden können. Verkehrsrelevante Daten können auch von Institutionen wie der zum Beispiel der IHK oder Umweltverbänden gewonnen werden. Vermehrt treten auch kommerzielle Datenanbieter auf, dessen Daten aber auf Plausibilität geprüft werden sollten. Als besonders wertvoll für die kommunalen Basisdatenpools sind die Erhebungen und Befragungen zum Verkehrsverhalten. Hier ist zum Beispiel *SrV – Mobilität in Städten* zu nennen und für den Wirtschaftsverkehr die Daten von *KiD – Krafffahrzeugverkehr in Deutschland* (vgl. FGSV 2013).

Für den Planungsalltag ist anzustreben, dass die Verantwortung für die Datenzusammenstellung (je nach Verwaltungsgröße) in der Hand von einer oder wenigen Personen liegt, damit bei Anfragen ein schneller Zugriff gewährleistet werden kann.

Da bei einer zentralen Datenverwaltung in der Verkehrsentwicklungsplanung auch den anderen Fachbehörden zugearbeitet werden soll (Verkehrsdaten werden ebenso

für LMP und LRP genutzt), können hier auf Basis der Zusammenarbeit Synergieeffekte genutzt werden. Es sollte eine gesonderte Mittelbereitstellung für diesen Zweck angestrebt werden. Durch eine zentrale Datenverwaltung lassen sich ganz erheblich Kosten sparen. Diese wichtige Aufgabe kann natürlich auch von einem externen Büro übernommen werden, wobei sich jedoch die unmittelbare Anforderung von Daten als schwieriger gestalten könnte.

Meist abhängig von der Größe der Kommune ist es üblich, dass im eigenen Haus ein Verkehrsmodell betrieben wird. Das Modell hat einen hohen Wartungs- und Aktualisierungsanspruch, welcher durch einen eigens für diesen Zweck angestellten Mitarbeiter erfüllt werden kann. Der Betrieb eines solchen Modells macht also nur Sinn, wenn diesem hohen Anspruch Rechnung getragen werden kann – ferner wird das Entstehen von Fehlerquellen und damit eine geringe Validität in Kauf genommen. Eine Beratung zum Umgang mit dem Verkehrsmodell durch einen prozessbegleitenden Akteur (etwa in der Sichtung von Einstellungsfehlern), hat sich (entsprechend der Experteninterviews) als sinnvoll erachtet und ist anzustreben. Für Kommunen, die den Betrieb eines eigenen Modells nicht leisten können, wird vorgeschlagen ein externes Planungsbüro zu beauftragen.

Der Einsatz von Verkehrsmodellen ist jedoch als verpflichtend anzusehen, wenn quantitative Aussagen zur Güte oder zu Belastungszahlen von Verkehrsachsen getroffen werden sollen, da mit Hilfe von einfacheren Verfahren kaum fundierte Aussagen dieser Art möglich sind (vgl. FGSV 2013).

5.3.2 Maßnahmenebene

Auf der Maßnahmenebene sollen zunächst alle einzelnen Maßnahmenpläne sowie die thematischen Konzepte (Radverkehrskonzept, Parkraumkonzept, Wirtschaftsverkehrskonzept,...) erarbeitet und konkretisiert werden. Maßnahmen sollen auf dieser Ebene kommunalpolitisch zur Umsetzung vorbereitet werden. Auch Untersuchungen zur finanziellen (Absicherung der mittelfristigen Finanz- und Haushaltsplanung), rechtlichen oder technischen Machbarkeit sollen hier erfolgen.

Erarbeitete Ergebnisse zu Untersuchungen auf der Maßnahmenebene sind zunächst vor politischer Beschlussfassung auf Kompatibilität mit der strategisch-konzeptionellen Ebene hinsichtlich der Erreichbarkeit des Zieles durch die Maßnahmen, Finanzierbarkeit als auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten zu

überprüfen.

Eine direkte Koordination (Zusammenarbeit mit anderen Ämtern) der Umsetzung der gesetzlich umzusetzenden formellen Fachpläne (NVP, LMP, LRP,...) (weitere Erläuterung in 5.4.2) sollte auch auf der Maßnahmenebene erfolgen, da elementare Inhalte der Fachplanungen die Anforderungen eines VEP nicht zu genüge erfüllen könnten.

Darüber hinaus sind in der Maßnahmenebene weitere Pläne und Programme mit einem unmittelbaren Umsetzungsbezug anzusiedeln: Zu nennen sind zum Beispiel Verkehrssicherheitsprogramme, Inter- und multimodale Programme oder Maßnahmen zur Beeinflussung von Verkehrsaufkommen und der Verkehrsmittelwahl. Auch Umbauplanungen (die das Verkehrswesen betreffen) und gesonderte Einzelmaßnahmen gehören dem Verantwortungsbereich Maßnahmenebene an.

Die Unterscheidung zur konzeptionellen Ebene ist in folgenden Punkten ersichtlich: Für Maßnahmen von Beschluss bis zur deren Umsetzung gibt es eine abgeschlossene Bearbeitungszeit, ein feinerer Detaillierungsgrad ist ersichtlich, ein zeitnaher und konkreter Realisierungsbezug liegt vor und die Maßnahmenebene realisiert für den Verkehrsteilnehmer spürbare Veränderungen.

5.4 Aufgaben und Zusammenarbeit im Umfeld der Verkehrsplanung

Nachdem in Kapitel 5.2 die Grundidee der Konzeption vorgestellt, in 5.3 die Kernaufgaben erläutert und die Gründe für eine Arbeitsteilung beschrieben wurden, werden nun die Aufgaben sowie die Zusammenarbeit im Gesamtverkehrsplanungsumfeld beschrieben. Die Zusammenhänge sind in Abb. 17 visualisiert, eine Erläuterung dazu erfolgt im Laufe des Kapitels.

fachbehördlichen Leitung und der strategisch-konzeptionellen Ebene stattfinden, da hier das eigentliche Vorgehen gesteuert wird. Die Maßnahmenebene erfüllt hier größtenteils ausführende Aufgaben.

Ausschlaggebend für den Erfolg einer arbeitsteiligen Verkehrsentwicklungsplanung ist die Art und Weise des Zusammenwirkens beider Ebenen:

Neben den in 5.3 genannten Aufgaben der Ebenen ist der strategisch-konzeptionellen Ebene noch eine Schlüsselkompetenz hinzuzufügen. Sie ist verantwortlich für die interne Koordination aller kontinuierlichen Aufgaben. Hier liegt also auch die Hauptverantwortung, dass Maßnahmenkonzepte zur Umsetzung gebracht werden – selbst wenn die Durchführung in der Hand der Maßnahmenebene liegt. Sie gibt dann lediglich Rückmeldungen oder macht Korrekturvorschläge. Die strategisch-konzeptionelle Ebene lässt sich also auch als der Kopf einer neugeordneten Verkehrsentwicklungsplanung beschreiben. Kommen die Akteure dieser Ebene ihren Aufgaben nicht nach, die Maßnahmenebene entsprechend zu kontrollieren und ist nur noch ein geringer Austausch festzustellen, droht ein „Kontrollverlust“ (vgl. FGSV 2013). Die zu leistenden Arbeiten werden nicht mehr konsequent ausgeführt. Wenn die internen Verantwortungsbereiche jedoch bereitwillig ausgefüllt werden, muss die fachbehördliche Leitung weniger stark (korrigierend) eingreifen und kann sich auf seine eigene Kontrollfunktion (und je nach Einbindung auch auf Steuerungsfunktionen) beschränken.

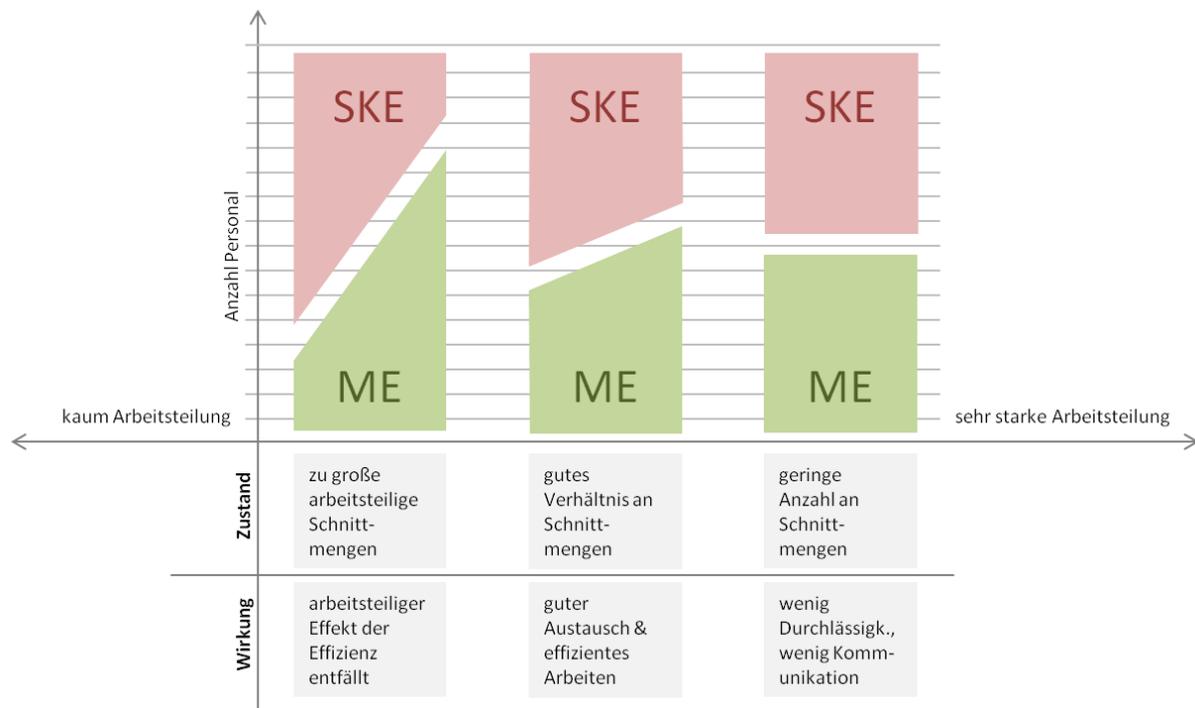


Abbildung 18: Arbeitsteilung und Durchlässigkeit zwischen den Ebenen

Quelle: eigene Abbildung

Wie die Arbeitsteilung zwischen beiden Ebenen ausgeführt wird, entscheidet darüber, inwieweit die in Aussicht gestellte Effizienz auch erreicht werden kann. Abb. 18 zeigt in mittlerer Position den Idealfall auf. Hier ist eine Durchlässigkeit beider Ebenen gegeben, da der Anteil von personellen Schnittmengen (Austausch, Kommunikation) in einem guten Verhältnis zur Anzahl des insgesamt vorhandenen Personals steht. Eine maximale Arbeitseffizienz ist gegeben.

Ist die Arbeitsteilung sehr strikt geregelt und sind die Grenzen der beiden Ebenen zu stark gezogen worden (rechte Seite: nahezu keine mehrheitlich personellen Schnittmengen), droht die Gefahr, dass durch einen „gedanklichen Rückzug“ der Mitarbeiter auf die „eigene Ebene“, die Kommunikationsfähigkeit in der Verkehrsentwicklungsplanung stark gehemmt werden kann und das Risiko steigt, dass aneinander vorbei gearbeitet wird, da jede Ebene für sich arbeitet.

Wenn der Ansatz der Arbeitsteilung jedoch nicht konsequent durchgeführt wird, sind zu große Schnittmengen zwischen den Ebenen festzustellen. Dieser Zustand kann sich einstellen, wenn etwa Arbeitsprofile nicht mehr scharf genug abgegrenzt sind und ein zu großer Anteil an Mitarbeitern sich gleichermaßen um Strategie als auch um Umsetzung kümmert.

Arbeitspersonal, das die Schnittmenge zwischen beiden Ebenen darstellt, beschäftigt

sich also gleichermaßen mit strategisch-konzeptionellen Inhalten als auch mit Inhalten der Maßnahmenebene, füllt ihre Rolle jedoch primär in der Kommunikation aus. Personen dieser Gruppe sind als die internen Kontaktpersonen zu sehen.

Neben den kontinuierlichen Aufgaben, die von beiden Ebenen wahrgenommen werden, sind unmittelbare Rückkopplungen (siehe Abb. 17) zu der Umsetzung von Strategien in wechselwirkender Art und Weise unabdingbar. Wenn im Rahmen einer Maßnahmenvorbereitung durch eine finanzielle, rechtliche Prüfung oder durch einen zusätzlichen Prüfungsauftrag von Seiten der Beschlussebene offenbar wird, dass Umsetzungen von bestimmten Maßnahmen nicht möglich sind, muss unverzüglich eine Rückkopplung an die strategisch-konzeptionelle Ebene erfolgen, die die Strategien oder Konzepte anpasst. Dieses Korrekturanliegen muss dann erneut an die Maßnahmenebene gegeben werden und der Prozess der Umsetzung startet von vorne. Eine genügende Durchlässigkeit ist dafür unabdingbar.

In kleineren Kommunen ist es durchaus üblich, dass die strategisch-konzeptionelle Ebene wesentlich dünner besetzt ist, da (aufgrund einer geringeren Größe) mehrheitlich umsetzungsorientiert geplant wird. Auch wenn die Maßnahmenebene hier deutlich stärker ausgeprägt ist, da es zum Beispiel kaum an Leitbildern orientierte Konzepte gibt, ist dennoch eine strategisch-konzeptionelle Ebene sinnvoll, die dann zum Beispiel vermehrt Aufgaben der Koordination übernehmen kann. Dabei ist es je nach gegebenen Rahmenbedingungen auch möglich, dass eine Personalkraft Aufgaben auf beiden Ebenen übernimmt (z.B. aufgrund besonderer Kompetenzen).

Eine weitere besondere Anforderung, die das arbeitsteilige System mitbringt, ist der Einsatz des Personals nach ihren Stärken und Neigungen. Vor allem in der strategisch-konzeptionellen Ebene sollten Personen Verantwortung übernehmen, die Stärken in der Menschen- und Teamführung haben, kommunikative Fähigkeiten mitbringen und „das Ganze“ im Blick behalten können. Sie sollten auch ein selbstbewusstes Auftreten mitbringen, so dass sie ihre Interessen im Meinungsaustausch mit der Politik vertreten und Vorschläge als auch Wünsche formulieren und präsentieren können. Auf der Maßnahmenebene sind nicht bloß gegenteilige Personentypen gefragt, da es auch hier auf Kommunikationsfähigkeit (Zusammenarbeit mit anderen Fachbehörden) und Teamarbeit ankommt. Dennoch können vor allem hier Mitarbeiter ihre Stärken einbringen, die das Detail sehen und

spezialisiertes Wissen in bestimmten Planungsbereichen mitbringen.

Auch hier ist es die Verantwortung der fachbehördlichen Leitung, dass das Personal auf den für sie besten Positionen eingesetzt werden kann. Auch bei Ausschreibungen oder Personalneubesetzungen sollte vermehrt darauf geachtet werden, dass eine Abteilung gemäß den gestellten Anforderungen zusammengestellt werden kann. Dabei ist es nicht selten der Fall, dass charakterlich-persönliche Mängel schwerer wiegen als fachliche (da diese schneller erlernt werden können). In diesem Themenbereich können vor allem Kenntnisse aus privatwirtschaftlichen Bereichen genutzt werden, wo Themen des richtigen Personaleinsatzes und der Personalentwicklung auf der Tagesordnung stehen.

Auch wenn Behörden sich in einem nicht unbedingt zu vergleichendem Arbeitsumfeld bewegen, können durchaus einige Vergleichspunkte zu privatwirtschaftlichen Unternehmen gefunden werden. Wie zum Beispiel Ideen des „Controllings“, die durchaus auch im Planungsalltag ihren Niederschlag finden können.

Nahezu jedes privatwirtschaftliche Unternehmen von einer bestimmten Größe hat Personal, die Aufgaben des Controllings übernehmen: Gemeint ist „die Koordination von Planung, Kontrolle sowie Informationsversorgung, die Führungsfähigkeit von Organisationen zu verbessern hilft.“ (HORVATH 1996, S. 74). Diese Funktionsbeschreibung lässt sich nur sehr unvollständig im Planungsalltag (zumindest nach Auswertung der geführten Interviews in Kiel als auch in Lübeck) wiederfinden – kann jedoch gut von der Leitung der Fachbehörde als auch von der strategisch-konzeptionellen Ebene übernommen werden.

5.4.2 Externe Aufgaben und Zusammenarbeit

Auch die Aspekte des externen Aufgabenfeldes beziehen sich auf Abb. 17. Entsprechend ist hier die Interaktion mit drei unterschiedlichen Hauptakteursfeldern zu beschreiben: Sektorale Planungsträger (andere Fachbehörden), Politik (als auch Interessengruppen und Öffentlichkeit), und die prozessbegleitenden Akteure.

Sektorale Planungsträger (andere Fachbehörden)

Bei der Erneuerung der Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung ist ganz wesentlich auf die Integration anderer sektoraler Planungsträger zu achten, wie die schon mehrfach hier erwähnten Fachpläne wie Luftreinhalteplanung (LRP),

Lärminderungsplanung (LMP) als auch die Nahverkehrsplanung (NVP). Diese Planungen sind gesetzlich vorgeschrieben und besitzen einen eher feineren Detaillierungsgrad (Maßnahmenebene). In den meisten Fällen sind die Fachplanungen auch anderen Fachämtern zugeteilt und werden nicht im gleichen „Haus“ erarbeitet (vgl. FGSV 2013). Eine gute Vernetzung mit den jeweiligen Planungsträgern ist hier anzustreben (vor allem bei örtlicher Trennung).

Regelmäßige Treffen zwischen den Fachamtsleitern (sofern Fachbehörden in der Kommune angesiedelt sind) sind eine gute Möglichkeit, dass Kontakte geknüpft, langfristige Überlegungen (wie zum Beispiel Strukturveränderungen in der Verkehrsentwicklungsplanung) geteilt und eventuelle Konfliktpotentiale rechtzeitig erkannt und entschärft werden können. Auf dieser Ebene wäre es ebenso geeignet, über die Nutzung und Finanzierung eines zentralen Basisdatenpools übereinzukommen. Ist die Bereitschaft auch bei anderen Fachamtsleitern gegeben, ist die Umsetzung auf den darunterliegenden Ebenen schon vorbereitet und kann widerstandsfreier umgesetzt werden.

Die strategisch-konzeptionelle Ebene ist dafür verantwortlich, dass die gemeinsamen Ziele abgestimmt und entsprechend angepasst werden, damit die Maßnahmenkonzepte aus diesen Zielen abgeleitet werden können. Von dieser Ebene werden dann auch die verkehrsrelevanten Daten (für zum Beispiel die Lärminderungsplanung der Umweltbehörde) bereitgestellt (Aufgabe der Datenbereitstellung in 5.3.1 beschrieben).

Als besonders wichtige Anforderung gilt hier die Beachtung der gesetzlich geltenden Planerneuerungszyklen der anderen Fachplanungen. So muss etwa ein Zielabgleich von Seiten der Verkehrsentwicklungsplanung rechtzeitig vor Fertigstellung einer Beschlussvorlage erfolgen. Die Termine der gesetzlichen vorgeschriebenen Fachplanungen sind hier also maßgeblich zu beachten, da ansonsten eine Gefährdung der Erreichung der Oberziele in Kauf genommen wird.

Wenn die strategisch-konzeptionelle Ebene sauber gearbeitet hat und die gemeinsamen Ziele für alle Seiten verständlich erörtert worden sind, ist die Entwicklung der Fachpläne auf der Maßnahmenebene für den VEP als auch für eine andere Fachplanung gut vorbereitet. Die Kommunikation zwischen den Maßnahmenebenen der Behörden sollte im Idealfall also nur noch mit dem Ziel von Feinabstimmungen erfolgen und keine Diskussionen über generelle Ziele beinhalten.

Noch einmal explizit zu erwähnen ist die Zusammenarbeit mit den Trägern des ÖPNV. Da der Aufgabenträger des RNVP (Regionaler Nahverkehrsplan) oftmals nicht mehr die Stadt selbst ist (so auch in Kiel → *Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel (EBK)*), gestaltet sich die Zusammenarbeit in der gemeinsamen Entwicklung von Zielen für den ÖPNV in vielen Punkten komplexer. Der EBK verwaltet die finanziellen Mittel und sorgt auch für die Investition in die entsprechenden Maßnahmen (vgl. LANDESHAUPTSTADT KIEL 2014). Da die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung auf Seiten des ÖPNV-Trägers durch entsprechende Maßnahmenumsetzungen oftmals nur ungern finanziert werden wollen – (siehe Beispiel 3.6.1) – da ein hohes Maß an Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit gefordert wird (u.a. Auswirkung der Bahnstrukturreform), sollten die verantwortlichen Akteure rechtzeitig zum Austausch eingeladen werden.

Strategisch klug wäre es, ihnen zunächst einmal selbst die Aufgabe zu übertragen, Ziele für einen gestärkten und umweltfreundlichen ÖPNV in der Stadt zu entwickeln und sie dadurch an die Rolle eines größeren Verantwortungsträgers für die städtische Mobilität zu erinnern, sie aber gleichzeitig nicht zu „bevormunden“. Dadurch könnten auf Seiten des ÖPNV-Trägers intelligente Mobilitätsziele als auch Lösungen entwickelt werden, die dann im zweiten Schritt mit den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung abgeglichen werden. So könnten selbst die eigenen Strategien gewinnbringend erweitert werden und die Chance auf einen gemeinsamen Konsens, vor allem was die Umsetzung von Maßnahmenprogrammen angeht, ist viel eher gegeben.

An dieser Stelle ist noch einmal zu erwähnen, dass der regionale Aspekt vor allem in der Zusammenarbeit mit dem ÖPNV zusehends gestärkt werden sollte. Da für Ausbaumaßnahmen des regionalen ÖPNV oftmals nur wenige Gelder übrig sind, sollte zumindest in Zusammenarbeit der VEP-Strategen mit Vertretern der regional verantwortlichen ÖPNV-Träger ein Beitrag geleistet werden, dass bedarfsgerechte (Einzel-)Lösungen (z.B. Beschränkung auf bestimmte regionale Achsen) den Zielen eines VEP einer regionalen Vision entsprechen und auch ihre Konkretisierung im (R)NVP finden.

Politik (sowie Interessengruppen und Öffentlichkeit)

In der Fachplanung (und in entworfenen Konzepten) scheint manchmal vergessen zu werden, dass die politischen Akteure letztendlich die Personen sind, die über

Investition und die Umsetzungen von Maßnahmen entscheiden, auch wenn nicht selten die fehlende Fachkenntnis als auch das Verständnis von Wirkungszusammenhängen kritisiert wird und gute planerische Überlegungen oftmals schon im Keim erstickt werden. Aus diesem Grund spielen sie im Konzept einer erneuerten Organisationsform für die Verkehrsentwicklungsplanung eine ganz wesentliche Rolle.

Die Aufgabe der Planer, die im regelmäßigen Kontakt mit der Politik stehen, ist es, den Akteuren auf Augenhöhe zu begegnen und sie nicht bloß über vorbereitete Planungen entscheiden zu lassen sondern sie in eine Position zu bringen, in der sie sich mitverantwortlich für eine Aufgabe sehen, mit dem Ziel, die politischen Entscheidungen auch umsetzen zu wollen.

Dabei sollte auch in Kauf genommen werden, dass politische Akteure Ideen der Fachplanung als ihre eigenen verkaufen.

Die fachamtliche Leitung sollte eine wichtige Vorbereitungsrolle übernehmen, indem sie für einen Bedeutungsgewinn der Verkehrsentwicklungsplanung in der Rolle als Visionsträger eintritt und für gewisse Änderungen in der Struktur einen politischen Rückhalt erarbeitet (siehe Abb. 19).

Die strategisch-konzeptionelle Ebene sollte zu allererst zusammen mit der Fachamtsleitung ein gutes Tandem bilden und geschlossen vor der Politik auftreten. Dazu sollte von dieser Ebene eine Qualität der Kommunikation und des Austausches in Richtung der politischen Entscheidungsträger aufgebaut werden, da auf diese Art und Weise „verkehrspolitische Stimmungen“ unmittelbarer aufgenommen, verarbeitet und diskutiert werden können. Die strategische Ebene sollte auch dafür verantwortlich sein, politische Alleingänge mit dem Ziel einer bestimmten Maßnahmenumsetzung rechtzeitig zu erkennen, um eventuelle Ziele oder Wirkungsabsichten nicht zu gefährden.

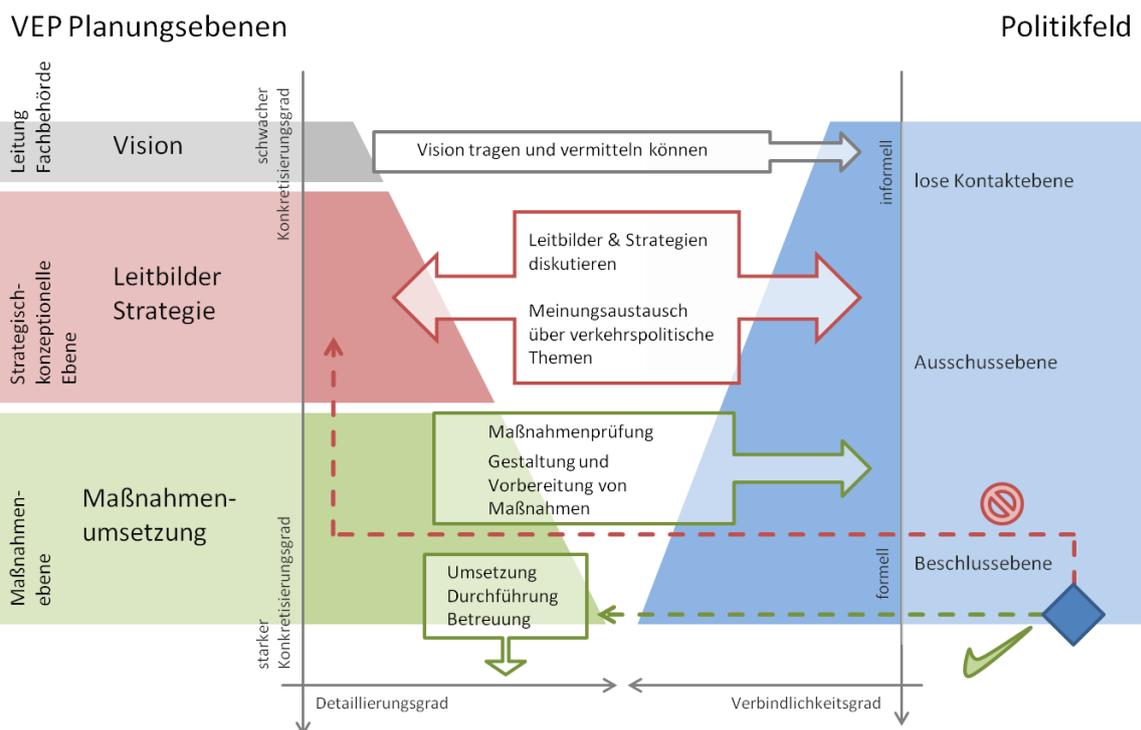


Abbildung 19: Idealmodell der Verbindlichkeitssteigerung durch zuspitzende Arbeits- und Kommunikationsprozesse

Quelle: eigene Abbildung

Die Aufgaben der Maßnahmenebene (in 5.3.2 beschrieben) sollten im Idealfall darin münden, dass durch eine fachlich gute Prüfung und Vorbereitung ein möglichst großer Anteil beschlossen und umgesetzt werden kann. Konnten von Seiten der strategisch-konzeptionellen Ebene die politischen Akteure schon vorab mit nötigsten Informationen versorgt werden (welche investiven Konsequenzen mit der Umsetzung einer verkehrspolitischen Idee verbunden sind), kann die Wahrscheinlichkeit eines politischen Rückzuges theoretisch verkleinert werden, da die Politik schon auf unterschiedlichen Ebenen vorbereitet worden ist. Die Konsequenz ist, dass die Verbindlichkeit steigt (siehe Abb. 19).

Dennoch ist auf Seiten der Maßnahmenebene Fingerspitzengefühl notwendig, in welcher sinnvollen Reihenfolge (finanziell als auch funktional) Maßnahmen vorbereitet werden. Ist die Priorisierung und Taktung sinnvoll und verständlich gewählt, kann die Quote an beschlossenen Maßnahmen auch erhöht werden.

Eine kontinuierliche Arbeitsverbindung zu Interessengruppen (neben der intensiven Konsultation bei der Planaufstellung) in einer reorganisierten Verkehrsentwicklungsplanung ist auf Höhe der Maßnahmenebene denkbar.

Anzustreben ist eine Win-Win-Situation, in der die Interessengruppen der Behörde mit sonst verborgenen Details zuarbeiten und die Maßnahmenumsetzungen mit diesen Zusatzinformationen verbessert werden könnten, wenn diese im Sinne der eingeschlagenen Strategie sind. Aus arbeitsteiliger Sicht wäre eine Angliederung an die strategisch-konzeptionelle Ebene wohl gar nicht sinnvoll, da die speziellen Anliegen von Interessengruppen ja zumeist einen recht praktischen Nutzen verfolgen. Zielt ein Anliegen in erster Linie auf ein strategisches Ziel ab, kann dieses ja hausintern an die höher-liegende Instanz weitergegeben werden. Durch diese Zuständigkeitsverteilung kann der strategisch-konzeptionellen Ebene zusätzlich der „Rücken freigehalten werden“.

Dass sich im Rahmen der Zusammenarbeit von Interessengruppen und der Fachebene eine intensivere Arbeitsbeziehung entwickelt (z.B. ein fachlicher Beirat für Radverkehr) ist durchaus vorstellbar.

Durch das zum Teil spezialisierte Wissen der Interessengruppen spielen sie im Konzept auch in Verbindung mit der strategisch-konzeptionellen Ebene noch eine weitere Rolle, wenn die Wirkungen von Fortschreibungen in den gegebenen Zeitabständen auch aus externer Sicht evaluiert werden (siehe 5.5).

Eine Verbindung zwischen strategisch-konzeptioneller Ebene und der Öffentlichkeit ist dadurch vorgesehen, dass ein regelmäßiges Berichten (vor allem bei spezielleren Einzelprojekten) obligatorisch sein sollte. Welche Form des Berichtswesens hier gewählt wird, kann sich von Kommune zu Kommune stark unterscheiden.

Entscheidend wird jedoch sein, dass Sachverhalte einfach und interessant dargestellt werden, damit der gemeine Bürger ein größeres Interesse an der Arbeit der Verkehrsentwicklungsplanung bekommt. Es bietet sich an, eine einfache Zugangsform zu wählen (etwa ein gesonderter Internetauftritt über die Arbeit der Verkehrsentwicklungsplanung eingebettet in einer Kampagne – siehe 5.5).

Prozessbegleitende Akteure

Vor allem die Resultate aus den Experteninterviews in den Verkehrsplanungsämtern der Städte Kiel und Lübeck haben gezeigt, dass der Wunsch nach prozessbegleitenden Akteuren sehr groß ist.

Als mögliche Hauptaufgaben dieser prozessbegleitenden Akteure sind unterschiedliche Funktionen in der Vermittlung/Moderation, Beratung und Evaluation denkbar. Der Einsatz dieser Akteure ist aber hauptsächlich bei Bedarf (zu

bestimmten Zeitpunkten oder –fenstern) vorgesehen (siehe Abb. 17 – gestrichelte Linie). Je nach Rahmenbedingungen und Planungskulturen in den Kommunen kann die Integration dieser Akteure in die Verkehrsentwicklungsplanung ganz differenziert erfolgen. Eine zwingende Notwendigkeit ist pauschal nicht auszusprechen, in vielen Fällen aber wohl als sinnvoll zu erachten. Denkbar für das Ausfüllen dieser Positionen sind externe Personen mit Planungskompetenz (z.B. erfahrene Mitarbeiter aus Planungsbüros, Universitätsprofessoren, etc.).

Zunächst könnten solche Akteure in der Rolle eines Moderators zwischen Planungsämtern, der Politik, den Interessengruppen und der Öffentlichkeit als neutrale Schiedsrichter wirken, mit dem Ziel, Planungsprozesse (vor allem bei der Aufstellung oder bei Beteiligungsforen) gewinnbringend und zügig voranzubringen.

Als zweites wäre denkbar, dass - je nach Absprache und Bedürfnis - eine solche Person dem Planungsamt beratend zur Seite steht. Die Beratung könnte vor allem in Zielrichtung einer reorganisierten Struktur der Verkehrsentwicklungsplanung wirken. Eine regelmäßige Kommunikation über die Fortschritte einer Umstrukturierung mit der fachbehördlichen Leitung wäre hier anzustreben.

Parallel dazu könnte dieser Experte auch die verantwortlichen Personen der strategisch-konzeptionellen Ebene bei Bedarf oder in zeitlichen Zyklen in Form von Seminaren oder Mitarbeitergesprächen beraten und als eine Art Personalentwickler fungieren, mit dem Ziel, dass die Strukturen umgesetzt werden können und Unklarheiten gleich zu Anfang ausgeräumt werden können.

Auch fachliche Beratungen (etwa der qualifizierte Umgang mit einem Verkehrsmodell) kommen hier zweifelsohne in Frage.

Zu empfehlen wäre hier eine erfahrene Person aus universitären Kreisen, die mit Hilfe von neuen Forschungskennntnissen viel zu vermitteln weiß.

Eine dritte Option wäre, dass ein solcher Akteur neben den per se schon vorgesehenen behördeninternen Evaluationen eine externe Evaluationsgruppe anleitet (bestehend auch aus Interessenvertretern, Fach-Studenten, etc.), die zu regelmäßigen Zeitpunkten auf den Plan tritt (Sinn macht hier das Ende eines Fortschreibungszyklus') und vor allem die Wirksamkeit der Maßnahmen anhand der vorher festgelegten Kriterien „mit dem Blick von außen“ evaluiert und die Ergebnisse den Mitarbeitern präsentiert.

In diesem Rahmen wäre auch eine regelmäßige Zusammenarbeit zwischen

Universitäten möglich, wo Studenten im Rahmen eines Seminars Inhalte zum Sinn und zur Durchführung einer Evaluation einer Verkehrsentwicklungsplanung erlernen könnten.

5.5 Zeitlicher Ablauf

Nach der inhaltlichen Vorstellung des Konzeptes soll auch der idealisierte zeitliche Ablauf der neuen Organisationsform des VEP von der Aufstellung bis zur Weiterentwicklung beschrieben werden. Abb. 20 zeigt und erklärt auf einer Zeitschiene, welche Ereignisse unter Zusammenarbeit welcher Akteure (je nach ausgefülltem Kästchen) geschehen sollen. Im Folgenden soll anhand der Abbildung die Idee des zeitlichen Ablaufs erklärt werden:

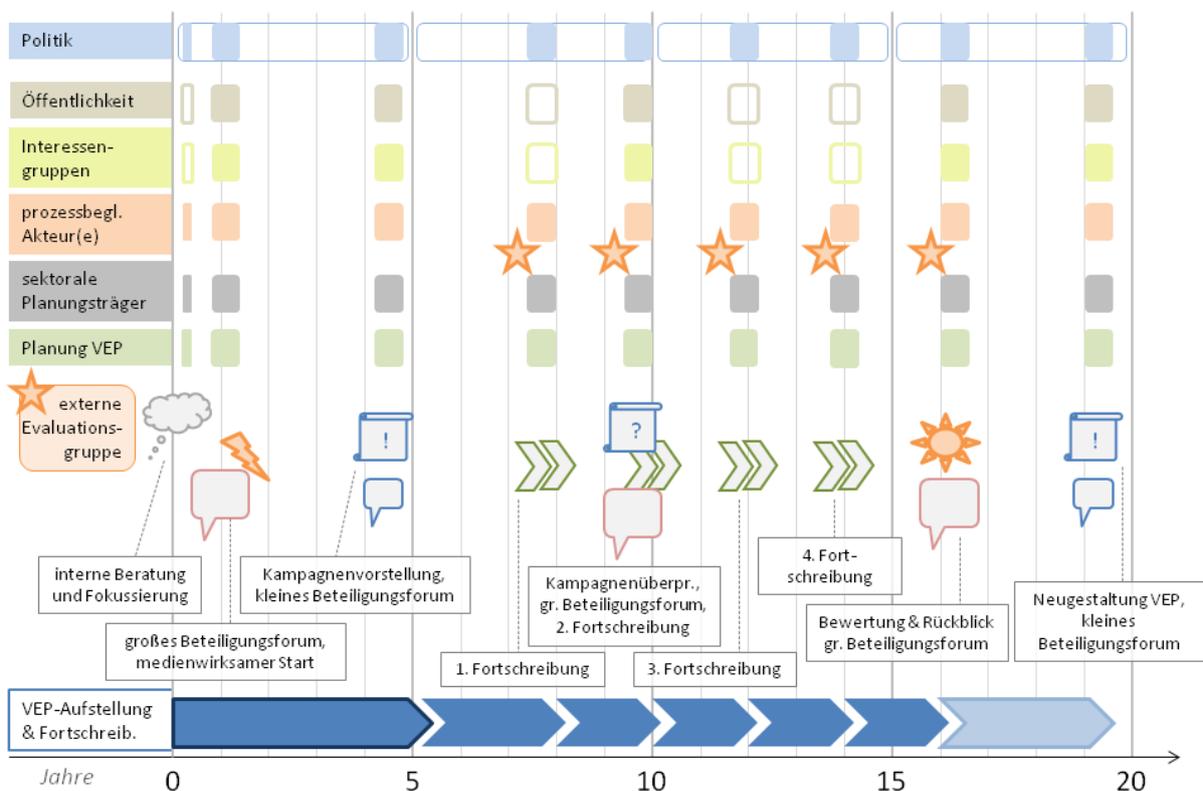


Abbildung 20: Idealisierter Zeitlicher Ablauf des VEP-Prozesses

Quelle: eigene Abbildung

Im Kern basiert die Abfolge des zeitlichen VEP-Werdegangs darauf, dass der Plan alle zwei Jahre fortgeschrieben werden soll, damit eine kontinuierliche Arbeit am VEP gegeben ist.

Bevor der Start einer neuen Organisationsform für einen VEP überhaupt eingeläutet

werden kann, sollten die im Kern beteiligten Akteure (zunächst ohne die Öffentlichkeit und Interessengruppen) eine interne Beratung über die Form einer erneuerten Verkehrsentwicklungsplanung führen. Dabei sollten die direkt beteiligten Akteure über eine gemeinsame Fokussierung übereingekommen sein, damit ein in der Sache geschlossenes Auftreten gegeben ist. Nur so ist eine Umsetzung der Ideen des Konzeptes möglich. Dann kann der Gang an die Öffentlichkeit erfolgen.

Idealerweise könnte der Beschluss über eine VEP-Neuaufstellung auch in der Startnähe einer neuen Legislaturperiode stattfinden (die in Kommunen zumeist fünf Jahre beträgt). In diesem Fall würden einige Entscheidungszeitpunkte und Zyklen zusammenkommen (siehe Abbildung). Es empfiehlt sich außerdem, die Politik über die intern beschlossenen Vorgehensweisen abstimmen zu lassen, damit für das Vorhaben auch ein Rückhalt auf der Entscheidungsebene gegeben ist. Ein medienwirksamer Start, der die Entscheidung für eine neu organisierte Verkehrsentwicklungsplanung transportiert und das allgemeine Interesse weckt, kann äußerst positive Wellen schlagen.

Zu Beginn des Aufstellungsprozesses ist es empfehlenswert ein großes Beteiligungsforum für interessierte Bürger, Träger öffentlicher Belange, Politik, Fachplanung und Interessengruppen zu ermöglichen, so dass in mehreren Etappen eine gemeinsam tragbarer Konsens zu verkehrspolitischen Wegen gefunden werden kann. Auch Bürgerwerkstätten auf kleineren Ebenen (z.B. auf Stadtteilebene) können Meinungen und Ideen sammeln. Damit eine zeitlich konzentrierte VEP-Aufstellungsphase erfolgen kann, ist der Einsatz eines prozessbegleitenden Akteurs (z.B. ein Moderator) dringend umzusetzen.

Für die Aufstellungszeit sind (wie allgemein üblich) zunächst fünf Jahre veranschlagt, die zeitlich nicht weit überschritten werden sollten. Vor allem während der Aufstellungsphase sollte die Verwaltung regelmäßig über die gemachten Fortschritte informieren, damit eine baldige Beschlussvorlage entstehen kann.

Das Konzept sieht auch vor, nach Beschluss eine Art „Mobilitätskampagne“ zu eröffnen, die aus den Anregungen der Beteiligungsforen eine Gesamtzielrichtung mit Hilfe von/eines Werbeslogans entwickelt, welche den Informationstransport einer veränderten Verkehrsentwicklungsplanung verbessern und beschleunigen können, mit dem Ziel, dass das Interesse der breiten Bevölkerung stetig geweckt und persönliche Berührungsebenen geschaffen werden können. In einem eher schmalen Beteiligungsforum könnten diese Inhalte präsentiert werden. Daraus

resultierende Mehrkosten für die Planaufstellung sollten als wichtige Investition für eine entscheidende Weichenstellung diskutiert und möglich gemacht werden.

Die erste Fortschreibung des VEP sollte jedoch erst nach drei Jahren erfolgen, da das interne Zusammenwirken der Ebenen mehr Zeit brauchen könnte, bis auch fundierte Fortschreibungsaspekte offenbar und gewinnbringend weiterentwickelt werden. Bei jeder Fortschreibung sollte öffentlichkeitswirksam über den aktualisierten VEP informiert werden und die Ergebnisse in einer ansehnlichen Form gedruckt und/oder online zugänglich gemacht werden, damit für die Bürger die Resultate der Verkehrsentwicklungsplanung offenbar werden. Über diesen Kanal ist auch eine gute Plattform gegeben, die eingeschlagenen verkehrspolitischen Zielsetzungen und Visionen regelmäßig in Erinnerung zu bringen.

Der Einsatz einer externen Evaluationsgruppe (dessen Aufgabe in 5.4.2 näher beschrieben ist), ist unmittelbar vor der VEP-Fortschreibung vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt bekommen die planenden Akteure noch einmal die Möglichkeit, interne Arbeitsprozesse als auch Auswirkungen der Planungsarbeit zu reflektieren, damit die Lerninhalte in der nächsten Fortschreibung direkt mit einfließen können.

Zum zweiten Fortschreibungszeitpunkt (der sich im Idealfall 10 Jahre nach Beginn des VEP-Aufstellungsprozesses und 5 Jahre nach VEP-Beschluss befindet), sollte eine Kampagnenüberprüfung stattfinden, ob diese auch schon die gewünschte Wirkung erzielt hat, noch Potentiale besitzt oder in Teilen (modular) angepasst werden sollte. Zu diesem Zeitpunkt wird auch ein großes Beteiligungsforum mit allen beteiligten Akteuren angeboten, wo grundlegendere Korrekturvorschläge oder Erweiterungen von außen vorgetragen, diskutiert und erarbeitet werden.

Die Resultate sollten auch hier noch einmal gesondert festgehalten und veröffentlicht werden und in der zweiten Fortschreibung einen entsprechenden Niederschlag finden.

Die dritte als auch die vierte Fortschreibung ist ihrem Charakter der ersten ähnlich und sollten desgleichen in einem internen Rahmen erarbeitet und zur Veröffentlichung gebracht werden.

Nach Ablauf des vierten Fortschreibungszeitraums sollte erneut ein großes Beteiligungsforum einberufen werden, das in ähnlicher Rolle wie bei der Aufstellung wirkt. Neben einer Bewertung und einem Rückblick des gesamten VEP-Umsetzungsprozesses mitsamt seiner Fortschreibungen sollte die Möglichkeit gegeben werden, auf Basis der zentral gewonnenen Erkenntnisse neue

verkehrspolitische Wege mit einem wieder neu und frisch aufgestellten VEP gehen zu können. Durch diese Rekreation wird dem eingeschlagenen Weg einer kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung jedoch kein Abbruch getan – lediglich der zeitlich-konzeptionelle Ablauf durchläuft eine zweite Schleife. Durch das kontinuierliche Arbeiten und die regelmäßigen Fortschreibungszyklen kann dann für einen neuen VEP eine Aufstellungszeit von 4 Jahren angestrebt werden.

Zu diesem Zeitpunkt ist auch die Möglichkeit gegeben, durch die gemachten Erfahrungen die eingeschlagene Methodik weiterzuentwickeln und auszubauen.

5.6 Zusätzliche Handlungsempfehlungen und Hinweise

Nach der Beschreibung eines grunderneuerten Organisationskonzeptes für die Verkehrsentwicklungsplanung bleibt noch eine Zahl von Themen übrig, die im Rahmen dieser Arbeit nicht erschöpfend erörtert und vertieft werden konnten, aber dennoch zu erwähnen sind.

5.6.1 Direkter VEP-Umsetzungsbedarf

Neben der hier schon vertieften Notwendigkeit einer fest im VEP verankerten Evaluation inklusive der Festlegung auf bestimmte Bewertungskriterien sollten zeitliche als auch finanzielle Kennziffern in den VEP eingehen. Die bisher meist wagen Angaben wirkten entgegen einer größeren Verbindlichkeit und machten es nahezu unmöglich, die Resultate zu überprüfen. Durch den Einsatz von Prioritätenlisten (vor allem im Zusammenwirken beider VEP-Ebenen als auch in Zusammenarbeit von unterschiedlichen sektoralen Planungsträgern) und zeitlichen Zielkennziffern kann in Kombination mit einer sinnvollen Evaluation eine zielorientiertere und erfolgreichere Verkehrsentwicklungsplanung etabliert werden. Des Weiteren wird es in Zukunft auch darauf ankommen, den VEP nicht mit zu vielen Zielen zu „belasten“, sondern sich auf die wesentlichen und einschlägigen Ziele und Maßnahmenpakete zu beschränken.

Auch das Verankern von finanziellen Zielkennziffern (vor allem für investive Maßnahmen) kann helfen, dass Einzelprojekte schon im Vorhinein vielmehr hinsichtlich ihrer Finanzierbarkeit bewertet werden können. Das erlaubt der Politik, die Vorhaben der Verkehrsentwicklungsplanung mit den Rahmenbedingungen des kommunalen Haushalts abgleichen zu können. Es bleibt auch zu prüfen, ob es umsetzbar wäre, der Verkehrsentwicklungsplanung ein Budget für einen bestimmten

Planungszeitraum zur Maßnahmenumsetzung zur Verfügung zu stellen (z.B. für einen Fortschreibungszeitraum), nachdem ein Konsens über Sinn einer oder mehreren Maßnahmenumsetzung(en) gefunden wurde. Dafür wäre es auch hilfreich, dass die Verkehrsentwicklungsplanung auf lange Sicht in einer bestimmten Art und Weise eine gesetzliche Verbindlichkeit erfahren würde, um dadurch in größere finanzielle Aktionsräume stoßen zu können.

Die eben genannten Hinweise helfen der vorgeschlagenen Reorganisationsform der Verkehrsentwicklungsplanung, dass Maßnahmen, die ihre Wirkung nur in ihrer gemeinsamen Umsetzung entfalten auch nur so umgesetzt werden und dass durch das Vermeiden von unwirksamen Einzelplanungen Geld gespart werden kann.

Dennoch kann in der Verkehrsentwicklungsplanung nicht mehr alleine auf die Mittel für das Umsetzen von Großmaßnahmen gehofft werden, vielmehr muss mit kleinen „finanziellen Hebeln“ eine große Wirkung erzielt werden. Hier sind einfache, kreative und wirkungsvolle Handlungsansätze zur Erreichung von verkehrspolitischen Zielen in den VEPs gefragt.

Des Weiteren wird ein überlegtes Vorgehen obligatorisch, so dass für die Umsetzung von Großprojekten mit einem bestimmten Wirkungsziel Sondermittel von Land, Bund (oder gar aus EU-Mitteln) angefordert werden können, mit denen auch kleinere im Zusammenhang stehende Maßnahmen mitfinanziert werden können. Gründliche Prüfungen sind auf der Maßnahmenebene anzustreben, inwiefern solche „Schuhlöffelprojekte“ eine finanzwirksame Rolle vor dem Hintergrund knapper Haushalte spielen könnten.

5.6.2 Zusätzlicher VEP-Umsetzungsbedarf

Ein weiteres Thema, das viele Optionen aber genauso zeitlichen Bedarf mit sich bringt, ist die Beteiligung von Bürgern. Im Rahmen dieses Konzepts konnten tiefgreifende Formen der Bürgerbeteiligung innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung nicht erläutert werden – dennoch muss dieses Thema weiterhin ernsthafte Beachtung finden.

Der kommende VEP der Hansestadt Bremen wird nach dem Motto aufgestellt: „100% Planung und 100% Prozent Beteiligung“ (BOHN & STAMER 2014). Diese Einstellung reizt die vorhandenen Finanz- und Zeitressourcen zusätzlich aus, lässt jedoch schon gute Fortschritte erkennen.

Vor allem der Weg über internetbasierte Beteiligungsformen scheint zeiteffektiver als auch zufriedenstellender für den Bürger zu sein. In anderen Städten gibt es für bestimmte Interessengruppen (zum Beispiel für die Radfahrer) „kartenbasierte Plattformen und Foren“ in denen auf unkomplizierte Art und Weise auf Missstände aufmerksam gemacht werden kann – dies stellt eine gute Zuarbeit der Bürger für die planende Behörde dar und ist gleichzeitig eine gut zu befürwortende direkte Beteiligungsform.

Es sollte zwischen Städten vergleichbarer Größenordnung ein regelmäßiger Austausch stattfinden, inwiefern solche Ideen zu einer erfolgreicherer Beteiligungskultur in Deutschland führen können.

Des Weiteren ist wünschenswert, dass auch der Bund (oder bestimmte Bundesländer) die Notwendigkeit einer erneuerten Organisationsform für die Verkehrsentwicklungsplanung erkennt und eine Umsetzung in den Kommunen durch finanzielle oder beratende Handlungen vorantreibt.

Vorzuschlagen wäre hier eine verbildlichte, leicht zu verstehende Informationsbroschüre über die Möglichkeiten einer neuen Organisationsform in der Verkehrsentwicklungsplanung, die der Bund in Zusammenarbeit mit einer Verkehrsforschungsgesellschaft (zum Beispiel mit der FGSV) herausbringen würde. So könnten sich vor allem fachfremde Personen (wie zum Beispiel Politiker) dem Thema auf eine einfache Art und Weise nähern und bedürftige Kommunen könnten sich Stück für Stück dieser guten Entwicklungsmöglichkeit öffnen.

6. Fazit

Die zusätzlichen Handlungsempfehlungen und Hinweise für einen erneuerten VEP haben gezeigt, dass für eine neuorganisierte Verkehrsentwicklungsplanung noch viele Themenfelder bewegt und vorangebracht werden müssen, damit ein Konzept für eine erneuerte Organisationsform in der Verkehrsentwicklungsplanung auch fruchten kann und in seiner Gesamtwirkung zu entfalten ist.

Die vorliegende Arbeit kann nicht leisten, dass alle Themen und Problematiken, die zu einer Neuordnung der Verkehrsentwicklungsplanung dazugehören, im Rahmen der Analyse und des Konzepts erschöpfend erörtert und gelöst werden, dennoch kann sie einen wesentlichen Beitrag dafür leisten, dass eine Grundidee und ein erster Handlungsansatz für die Umsetzung einer neuorganisierten kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung geschaffen ist.

Die eingangs gestellten Fragen, inwiefern sich die Verkehrsentwicklungsplanung aktuellen Anforderungen stellen kann und welche Konsequenzen sich aus verändernden Rahmenbedingungen ergeben, konnte zunächst kontextuell aufgezeigt und für die einzelnen Verantwortungsbereiche benannt werden. Auch der Versuch, „paradigmatische Sackgassen“ zu beschreiben und Lösungsvorschläge zu nennen, ist gemacht. Zuletzt bietet das erarbeitete Konzept ganz konkrete Umsetzungsvorschläge zu einer arbeitsteiligen und arbeitsökonomischeren Verkehrsentwicklungsplanung an und zeigt auf, wie Kommunen auf mittel- und langfristige Sicht finanzschonender und effizienter arbeiten können.

Da das Grundproblem zumeist nicht in schlechten Konzepten sondern in der Umsetzung der Inhalte liegt, sind alle beteiligten Akteure gleichermaßen gefordert, enger zusammenzurücken und einen kommunikativen Prozess auf unterschiedlichen Ebenen anzustoßen, der die Weichen für eine veränderte Verkehrsentwicklungsplanung stellen kann.

Quellenverzeichnis

Literatur- und Internetquellen

- ADFC-SH 2014: Lübecker Radverkehr auf dem Weg in die Sackgasse:
<http://www.adfc-sh.de/htdocs/jo-sh/index.php/vor-ort/kreisverband-luebeck/213-luebecker-radverkehr-auf-dem-weg-in-die-sackgasse>. entnommen am: 13.06.14.
- BECKMANN 2001: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung – Potenziale zur Verbesserung der Wirksamkeit verkehrsplanerischer Maßnahmen
- BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2013: Strukturdaten und Indikatoren. Agentur für Arbeit. Kiel.
- FECHTEL 2011: Hansestadt Lübeck. Fahrradfreundliche(re)s Lübeck. Aktivitäten zur Radverkehrsförderung in Lübeck 2008 – 2011. Kurzinformation. Lübeck.
- FGSV 2012: Hinweise zur Evaluation zu verkehrsbezogenen Maßnahmen: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. Köln.
- FGSV 2013: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. Köln.
- GABLER WIRTSCHAFTSLEXIKON 2004:
<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/79161/generalverkehrsplan-gvp-v6.html>
entnommen am: 15.04.14.
- HANSESTADT LÜBECK (GVP) 1978: Generalverkehrsplan. Einzelberichte. Konzeption des Zielsystems. Lübeck.
- HANSESTADT LÜBECK (VEP) 1999: Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Schlussbericht. Lübeck, Aachen, Hamburg.
- HANSESTADT LÜBECK 2008: LÜBECK – staufrei bis 2015. Analyse der Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz und Ableitung von Handlungsempfehlungen. Aachen.
- HANSESTADT LÜBECK 2010: Mobilitätsverhalten in Lübeck. Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2010. Lübeck.
- HANSESTADT LÜBECK 2012₍₁₎: Zahl der über 80-Jährigen steigt stark an:
http://www.luebeck.de/stadt_politik/statistiken/presse2012_5.html. entnommen am: 29.05.14.
- HANSESTADT LÜBECK 2012₍₂₎ : Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2012. Lübeck.

- HANSESTADT LÜBECK 2013: Bildungsbericht Materialband Schulstatistik der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck. Schuljahr 2013/14. Lübeck.
- HANSESTADT LÜBECK 2014: Lübecker Zahlen. Lübeck.
- HORVATH 1996: Controlling, 6. Auflage. Stuttgart.
- ILS 1991: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Bausteine – Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung. Dortmund.
- LANDESHAUPTSTADT KIEL (GVP) 1988: Generalverkehrsplan - Kurzfassung. Kiel.
- LANDESHAUPTSTADT KIEL (VEP) 2008: Verkehrsentwicklungsplan 2008. Ideen für eine mobile Stadt. Kiel.
- LANDESHAUPTSTADT KIEL 2012: Die Bevölkerung in den Kieler Stadtteilen 2012. Kiel.
- LANDESHAUPTSTADT KIEL 2014: Klare Strukturen. Die Organisation des Öffentlichen Nahverkehrs in Kiel:
<http://www.kiel.de/leben/verkehr/verkehrsplanung/nahverkehrsplanung/>.
entnommen am: 19.07.14.
- SRL 2007: Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. Dokumentation SRL-Halbjahrestagung 2007: Verkehrsentwicklungsplanung. Probleme, Anforderungen und Perspektiven von Prof. Carsten Gertz. Berlin.
- STADT ERLANGEN 2013: Forum VEP. Dokumentation und Vorträge der Sitzungen des Forums. <http://www.vep-erlangen.de/begleitung/forum-vep/>.
entnommen am: 06.05.14.
- STADTVERKEHR LÜBECK 2014: SL-Abo macht Car-Sharing günstiger:
<http://www.stadtverkehr-luebeck.de/de/service/kooperation-stattauto.html>.
entnommen am: 06.05.14.
- STATISTISCHES BUNDESAMT 2014: Kommunen erzielten im Jahr 2013 einen Überschuss von 1,1 Milliarden Euro :
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/OeffentlicheFinanzen/Steuern/OeffentlicheFinanzen/AusgabenEinnahmen/AktuellQuartal.html;jsessionid=39EE0C3E9D46658008E4ED2591816303.cae3>. entnommen am: 28.04.14.

Primärquellen

- BOHN, R. & STAMER, C.: Mitarbeiter der Abteilung Verkehrsplanung im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel. Experteninterview geführt am: 06.06.14 in Kiel.
- SCHÜNEMANN, H.: Abteilungsleiter Verkehrsplanung und ÖPNV der Hansestadt Lübeck. Experteninterview geführt am: 11.06.14 in Lübeck.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsablauf GVP (Kiel)

Quelle: LANDESHAUPTSTADT KIEL, GVP 88, S. 9

Abbildung 2: Verkehrsentwicklungs-planungsprozess

Quelle: ILS 1991, S.24

Abbildung 3: Straßenbelastungen durch KFZ-Verkehr

Quelle: HANSESTADT LÜBECK (GVP) 1978, S.33

Abbildung 4: Straßenvorentwurf unter landschaftsplanerischer Begleitung

Quelle: LANDESHAUPTSTADT KIEL (GVP) 1988, S.19

Abbildung 5: Zukünftiges Straßennetz

Quelle: LANDESHAUPTSTADT KIEL (GVP) 1988, S.15

Abbildung 6: Projektablauf VEP Lübeck

Quelle: HANSESTADT LÜBECK (VEP) 1999, S. 22

Abbildung 7: Projektablauf VEP Kiel

Quelle: LANDESHAUPTSTADT KIEL (VEP) 2008, S. 7

Abbildung 8: Zielsystem VEP Kiel

Quelle: LANDESHAUPTSTADT KIEL (VEP) 2008, S.9

Abbildung 9: Einwohnerzahlen mit VEP-Prognosen

Quelle: eigene Abbildung, Basis HANSESTADT LÜBECK 1999
und HANSESTADT LÜBECK 2014

Abbildung 10: Prozentuale Modal-Split-Verteilung in Lübeck im Vergleich

Quelle: eigene Abbildung auf Basis Hansestadt LÜBECK (VEP) 1999 und
HANSESTADT LÜBECK 2010

Abbildung 11: KFZ-DTV-Prognosen Lübeck im Vergleich ausgewählter Straßen

Quelle: eigene Abbildung auf Basis HANSESTADT LÜBECK (VEP) 1999 und
HANSESTADT LÜBECK 2008

Abbildung 12: Szenarien der Basisdaten in Kiel

Quelle: LANDESHAUPTSTADT KIEL (VEP) 2008

Abbildung 13: Auswirkungen zusammenhängender Maßnahmen

Quelle: eigene Abbildung (Basis: google-Maps)

Abbildung 14: Vergleich Umsetzungen von Maßnahmen (Lübeck und Kiel)

Quelle: eigene Abbildung

Abbildung 15: Handlungsfelder und gegenseitige Wirkungen in der Verkehrsentwicklungsplanung

Quelle: eigene Abbildung

Abbildung 16: Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung

Quelle: FGSV 2013

Abbildung 17: erweitertes grafisches arbeitsteiliges Konzept von Aufgaben und Zusammenarbeit Quelle: eigene Abbildung

Abbildung 18: Arbeitsteilung und Durchlässigkeit zwischen den Ebenen

Quelle: eigene Abbildung

Abbildung 19: Idealmodell der Verbindlichkeitssteigerung durch zuspitzende Arbeits- und Kommunikationsprozesse

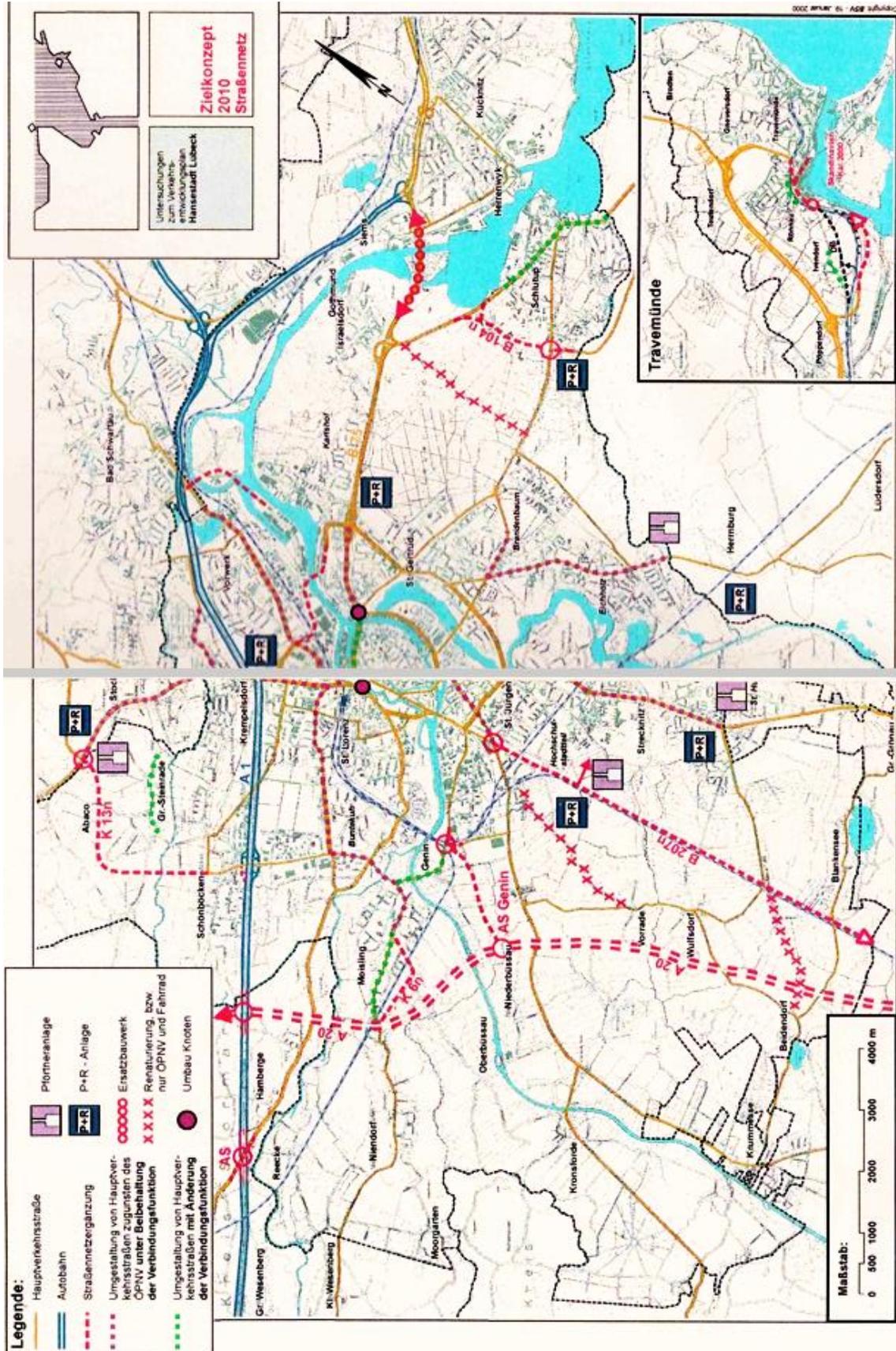
Quelle: eigene Abbildung

Abbildung 20: Idealisierter Zeitlicher Ablauf des VEP-Prozesses

Quelle: eigene Abbildung

Anhänge

Anhang 1: Zielkonzept Straßennetz: HANSESTADT LÜBECK (VEP) 1999



Anlage 3: Maßnahmenumsetzungsliste Lübeck

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt	Bemerkung
1	<i>Straßen</i>					
1.1	Vollständiger Ausbau der A20 (wie Bedarfsplan für Bundesfernstraßen)	x				Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2	<i>korrespondierende Straßennetz-ergänzungen</i>					
1.2.1	BAB-Anschlussstelle Moisling	x				Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2.2	BAB-Anschluss Genin & Zubringer zum Gewerbegebiet	x				Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2.3	K6: Südumgehung Moisling				x	Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2.4	B207n	x				Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2.5	Anschlussstelle Lüdersdorf (Meckl.-Vorp.)	x				Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2.6	Anschlussstelle Schöneberg (Meckl.-Vorp.)	x				Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2.7	Anschluss B75 an BAB A1 Groß Wesenberg / Hamberge				x	Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.2.8	Verlängerung K13 von AS-Moisling bis stockelsdorf	x				
1.2.9	Schließung Bahnübergang K6				x	
1.3	Umgehung Schlutup B104	x				Projekte u.a. in Abhängigkeit höherer Planungsebenen
1.4	Anlagenbau Nordtangente	x				
1.5	<i>Anbindungen Stadterweiterungsgebiete</i>					
1.5.1	Vorwerker Hafen an AS Bad Schwartau	x				
1.5.2	Anbindung Scandi 2000	x				
1.5.3	Anbindung nördliche Wallhalbinsel an die K26, Marienbrückenumbau	x				
1.5.4	P+R Lohmühle an Stockelsdorfer Straße	x				
2	<i>Straßenräumliche Umgestaltungen</i>					

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt	Bemerkung
2.1	Ortskern Schlutup / Mecklenburger Straße (in Verbindung mit Ortsumgehung Schlutup 1.3)		x			nur Radwegerneuerung wurde umgesetzt gleichzeitige Fertigstellung mit B104- Verlegung war angedacht --> Gefährdung der verkehrlichen Ziele
2.2	Friedenstraße und Lohmühlenplatz (in Verbindung mit Nordtangente 1.4)	x				positive Verkehrseffekte konnten durch Umsetzung von 2.2 und 1.4 erreicht werden
2.3	An der Untertrave / Obertrave		x			wurden größtenteils umgesetzt - jedoch mit Verspätung
2.4	Geniner Dorfstraße				x	
2.5	Ziegelstraße (zwischen Schwimmhalle und Fackenburger Allee)				x	
2.6	Umgestaltung Steinrader Hauptstraße				x	
2.7	Renaturierung des Wesloer Weges (gleichzeitig mit Ortsumgehung Schlutup)	x				
2.8	Umgestaltung Niendorfer Straße (in Verbindung mit K6-Bau, siehe 1.2.3)				x	genauso wie 1.2.3 nicht umgesetzt. Lediglich Erneuerung Fahrbahndecke
2.9	<i>Verkehrstädttebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen</i>					Umbau/Neuregelung mit Einschränkung von MIV-Kapazitäten zugunsten des ÖPNV --> Busspur/Busvorberechtigung
2.9.1	Busspur/Busvorberechtigung Puppenbrücke einschl. Umgestaltung Lindenplatz	x				RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen
2.9.2	Busspur/Busvorberechtigung Krepelsdorfer Allee - Fackenburger Allee				x	RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen
2.9.3	Busspur/Busvorberechtigung Schwartauer Allee				x	RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen
2.9.4	Busspur/Busvorberechtigung Travemünder Allee Gustav-Radbruch-Platz				x	RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen
2.9.5	Busspur/Busvorberechtigung Brandenbaumer Landstraße				x	RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen
2.9.6	Busspur/Busvorberechtigung Schlutuper Straße + LSA Marliring				x	RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen
2.9.7	Busspur/Busvorberechtigung Ratzeburger Landstraße + LSA Osterweide				x	RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen
2.9.8	Busspur/Busvorberechtigung Kronsfordener Allee				x	RNVP-Inhalt und 1997 von Bürgerschaft beschlossen

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt	Bemerkung
2.9.9	Busspur/Busvorbereitung Buntekuhweg/Ziegelstraße				x	
2.9.10	Busspur/Busvorbereitung Padelügger Weg/ Lohgerberstraße				x	
2.9.11	Busbeschleunigung Friedhofsallee				x	
3 Bündelung und Management, Verkehrsberuhigung						
3.1	Installation eines Verkehrsrechners				x	Umschwank auf kostengünstigere Kleinrechner, die LSA-Gruppen schalten können
3.2	Ergänzung und Umsetzung Tempo-30 Konzept		x			
3.3	Unterbindung Schienenwegrouten durch Wohnquartiere					Umsetzung konnte nicht recherchiert werden
3.4	Installation von Pfortneranlagen				x	
4 Erleichterung des Wirtschaftsverkehrs						
4.1	Überprüfung d. Vorbehaltsnetzes: LKW- Lenkungskonzept				x	Maßnahme in "Lübeck staufrei 2015" geschoben
4.2	Abbau von Verkehrsspitzenzeiten etwa durch Veränderung von Öffnungszeiten				x	Maßnahme in "Lübeck staufrei 2015" geschoben --> soll jedoch umgesetzt werden
4.3	Prüfung zur Nutzung von Sonderspuren				x	Maßnahme abgewandelt und in "Lübeck staufrei 2015" geschoben
4.4	Ladezonen Programm: Erleichterung von Lieferrn und Laden				x	
4.5	City-Logistik-Konzept zur Minderung d. Lieferverkehre in der Altstadt				x	u.a. auch duch Privatengagement und der IHK versucht umzusetzen
4.6	Einführung einer Hotellogistik zur Koordinierung der Hotelversorgungs- und - entsorgungsverkehre				x	u.a. auch duch Privatengagement und der HL versucht umzusetzen
4.7	Einrichtung eines Güterverkehrszentrums				x	
5 ÖPNV						
5.1	ÖPNV-Sonderspuren auf Magistralen				x	siehe Maßnahmen 2.9
5.2	ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen				x	siehe Maßnahmen 2.10 - u.a. Baustein in "Lübeck staufrei 2015"

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt	Bemerkung
5.3	Um- und Neugestaltung von Haltestellen (u.a. bessere Fahrgastinformation)		x			(Ziel im RNVP 1997)
5.4	Anlage einer Stadtbahn					keine Maßnahme d. Zielszenarios
5.5	Ausweitung und Differenzierung Busverkehrssystem				x	
5.6	<i>modifiziert</i> : Reaktivierung und Neubau von Haltepunkten	x				
5.7	Einführung Ortsbussystem (u.a. Sammel- und Verteilfunktionen)				x	
5.8	Einrichtung von 2 neuen Linien: Ringlinie und Tangentiallinie				x	es lag eine Konzeption im Rahmen einer Diplomarbeit vor
5.9	Erweiterung flexible Bedienungsformen (Rufbus, Nachtbus, etc.)		x			keine Nachtbusse, jedoch die Möglichkeit der Nutzung von Sammeltaxen
5.10	Einrichtungen von zwei Fährverbindungen als Netzschlüsse				x	
5.11	Anlage von Busspuren und LSA-Vorrangschaltungen für ÖPNV				x	ergänzend zu 5.2
5.12	Umbau von Haltestellen zur ÖPNV-Beschleunigung				x	ergänzend zu 5.3
	ÖPNV-Netz: regional					<i>Umsetzung d. Maßnahmen maßgeblich in Verantwortung überregionaler Akteure</i>
5.13	Einführung integraler Taktfahrplan in SH und MV (inkl. Beseitigung von Langsamfahrstrecken)		x			
5.14	Auflassen gering frequentierter Haltepunkte					kein signifikanter Maßnahmenbestandteil gewesen
5.15	Reaktivierung alter und neuer Haltepunkte im regionalen SV		x			
5.16	Streckenstilllegungen: Klütz - Grevesmühlen	x				jetzt touristisch durch Investor mit Schmalspurzügen umgenutzt
5.17	Einführung von Regionalbahnlinien auf bestehenden Strecken: Eutin, Ratzeburg, Grevesmühlen	x				
5.18	Netzschluss im Schienennetz: Bad Segeberg - Neumünster	x				
5.19	Einrichtung von ca. 13 Regional-Express-Bus-Linien				x	gescheitert bei zweiter RNVP-Fortschreibung 2004 d. HL

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt	Bemerkung
5.20	verkehrsstädtebauliche Integration d. Ortsdurchfahrten d. regulären Busbetriebs				x	geringe Priorität im Zielszenario
6	Fußgängerverkehr					
6.1	Anlage von ausreichend breiten Geh- und Aufenthaltsflächen		x			da kein Fußgängerverkehrskonzept erstellt wurde, keine wirkliche Umsetzung überprüfbar. div. Maßnahmen mit Umgestaltung von HVS umgesetzt
6.2	Anlage wirksamer Querungshilfen		x			
7	geschlossenes Radverkehrsnetz					
7.1	Sanierung von vorhandenen Radverkehrsanlagen		x			Mittel zur Sanierung (ca. 2 Mio. €) erst in 2008 zur Verfügung gestellt. Bauliche Verbesserungen konnten erst später umgesetzt werden
7.2	fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung		x			Zuletzt wurden Maßnahmen an Hauptverkehrsknoten umgesetzt
7.3	Netzschlüsse im Radverkehrsnetz: Travefähre, Brücken				x	zu teure Maßnahmen
7.4	wirksame Querungshilfen über HVS im Zuge v. Radrouten		x			Radrouten eher touristisches als funktionales Potential
7.5	Netzschlüsse durch Erhöhung d. Durchlässigkeit (echte und unechte Einbahnstraßen)		x			Großteil Einbahnstraßen (4,5 km) wurden f. d. Radverkehr in beide Richt. erst 2011 freigegeben
7.6	Fahrradstation am Lübecker Hauptbahnhof				x	lediglich Fahrradabstellanlage
7.7	Fahrrad-Abstellanlagen (Bike & Ride)		x			Intensivierung inbegriffen im Programm ('fahrradfreundliches Lübeck')
7.8	Entsiegelung und Begrünung von Radverkehrsanlagen					keine Maßnahme d. Zielszenarios
7.9	Wegweiser für Radfahrer		x			vollständige Umsetzung erst in Travemünde
7.10	regionale Koordinierung von Anlage und Betrieb der Radverkehrsanlagen				x	
7.11	Vervollständigung Radverkehrsnetz (durch z.B. Radwege, Radfahrstreifen)		x			wesentliche Arbeiten wurden laut Programm "fahrradfreundliches Lübeck" in 2010 realisiert
8	Konzepte für die Altstadt und die Stadtteilzentren					
8.1	Weiterentwicklung d. Konzepts d. verkehrsberuhigten Altstadt	x				politischer Wille ist da, auch durch solche Maßnahmen die Qualität der Altstadt zu erhalten und auszubauen

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt	Bemerkung
8.2	Modifikation der Parkraumbewirtschaftung				x	Ziel konnte in erster Linie nicht erreicht werden aufgrund fehlenden Personals für Planung und Überwachung
9	Parkraumkonzept					
9.1	Einrichtung dynamisches Parkleitsystem - Altstadt und Travemünde	x				
9.2	Park-Tarifierung: - Koordination - Tarifstaffelung und -gestaltung - Öffnungszeitenkoordination		x			Öffnungszeitenkoordination noch nicht umgesetzt
9.3	Einrichtung von tageszeitlichen Halteverboten an HVS				x	
9.4	Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken - am Alstadtrand - i.d. Stadtteilzentren				x	ähnliche Hindernisse siehe Maßnahme 8.2
9.5	Parkraumbewirtschaftung in Arbeitsplatzschwerpunkten (Kombination mit Schwerpunkten)				x	Koordination und Durchführung solcher Projekte stellte sich z.T. als schwierig heraus in Zusammenarbeit mit "Stadtverkehr Lübeck"
9.6	Anlage von P+R-Plätzen: insgesamt 10 P+R-Anlagen vorgesehen u.a. am HBF und Hochschulstadteil				x	P+R wegen zu geringer Parkgebühren nicht erfolgreich. Konsequenz zum Erfolg d. Maßnahme wurde nicht getroffen
9.7	Anlage weiterer Parkplätze in Zentren d. Nachfrage					keine Maßnahme d. Zielszenarios
10	Weiche Maßnahmen und Marketing					
10.1	ÖPNV-Tarife: verkehrsträgerübergreifendes Tarif-System, Kombi-Angebote, Job-Ticket				x	keine Umsetzung wg. fehlendem Personal und nicht vorhandener Finanzen
10.2	Park-Tarifierung: - Koordination - Tarifstaffelung nach Zentralität - Staffelung Höchstparkdauern		x			siehe 9.2
10.3	Überwachung d. Parkens und Kampagnen zur Korrektur d. Parkverhaltens				x	keine Finanzen
10.4	Geschwindigkeitsüberwachung auf HVS				x	keine Finanzen für weitere technische Ausrüstungen

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	nicht umgesetzt	Bemerkung
10.5	Initiierung von Projekten mit Symbolwirkung: z.B. autofreies Wohnen, Stadtteilauto inkl. Öffentlichkeitsarbeit				x	würde jedoch nur als eine "Kür-Maßnahme" ausgegeben
10.6	Einrichtung Mobilitätsservice mit Mobilitätsberatung		x			Anwesenheit eines Servicecenters am HBF und Herausgabe von Info-Broschüren. Jedoch kaum wesentliche & moderne Neuerungen
11	Maßnahmen zur Lärminderung					
	Fortschreibung des VEP zur Konkretisierung der Lärminderungsmaßnahmen				x	Konsequenz in d. Umsetzung v. Lärminderung wollte nicht getragen werden. Verantwortungsbereich Umweltamt

Anlage 4: Maßnahmenumsetzungsliste Kiel

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
1	Fußverkehr					
	Zielerreichung durch Aufstellung Fußwegachsenpläne und Maßnahmen - Verbesserung d. Qualität d. Angebote f. Fußverkehr - Erhöhung d. Sicherheit - Verbesserung Mobilitäts- chancen f. Menschen mit besonderen Bedürfnissen		x			Pläne für 6 Stadtteile sind bisher erstellt worden. Entsprechende Maßnahmen (kleinere bauliche Eingriffe im Straßenraum) werden parallel abgearbeitet. In 2014 werden Pläne für 2 weitere Stadtteile aufgestellt und sollen umgesetzt werden.
2	Radverkehr					
	<i>Erweiterung d. bestehenden Velo-Routen-Netzes um Tangential- und Umlandverbindungen</i>					
2.1	<i>Veloroute 1</i>					
2.1.1	Projensdorfer Straße/Westring	x				
2.1.2	Westring/Paul-Fuß-Straße	x				
2.1.3	Chemnitzstraße	x				
2.1.4	Wulfsbrook				x	
2.2	<i>Veloroute 2</i>					
2.2.1	Hardenbergstraße	x				
2.2.2	Blücherstraße	x				
2.2.3	Eggerstedtstraße	x				
2.3	<i>Veloroute 3</i>					
2.3.1	Eckernförderstraße				x	
2.3.2	Olshausenstraße	x				
2.4	<i>Veloroute 4</i>					
2.4.1	Chemnitzstraße	x				
2.4.2	Hasseldieksdammer Weg			x		
2.4.3	Hofholzallee	x				
2.5	<i>Veloroute 5</i>					
2.5.1	Verknüpfung mit Velo-Route 1 durch straßenbegl. Radweg				x	
2.5.2	Verbindungsweg Christianspries und Julius- Fürst-Weg	x				
2.5.3	Ausbau Strandstraße				x	
2.5.4	Barrierefreier Ausbau Fähranleger Holtenau			x		

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
2.5.5	Verbreiterund RW Prinz-Heinrich-Straße und Hindenburgufer			x		
2.6	<i>Veloroute 6</i>					
2.6.1	Sophienblatt - Hamburger Chaussee				x	
2.6.2	Ausbau Wulfsbrook				x	
2.7	<i>Veloroute 7</i> Schönberger Straße als Teil Ostseeküstenradweg				x	
2.8	<i>Veloroute 8</i> Sanierung Stoschstraße				x	
2.9	<i>Veloroute 9/9a</i>					
2.9.1	Radwegausbau (9a) im Zuge A21-Bau				x	
2.9.2	Sieversdiek (9)				x	
2.9.3	Werftbahnkreisel (9)			x		
2.10	<i>Nebenrouten</i>					
2.10.1	Immelmannstraße Holtenau			x		Umsetzung in 2014
2.10.2	Knooper Weg			x		Umsetzung in 2014
2.10.3	Eckernförder Straße (zw. Westring u. Arndtplatz)	x				
2.10.4	Andreas-Gayk-Straße				x	
2.10.5	Hummelswiese / Königsweg				x	
2.10.6	Rendsburger Landstraße				x	
2.10.7	Hörn-Eidertal	x				
2.10.8	Zum Forst			x		
2.10.9	Preetzer Straße		x			
2.11	<i>Sonstige Netzergänzungen</i>					
2.11.1	Uferstraße	x				
2.11.2	Feldstraße	x				
2.11.3	Bau Radweg auf stillgelegter Gleisstraße zw. Mühlendamm und Univ.		x			1. Bauabschnitt ist fertiggestellt
2.11.4	Verbindung Kronsburg - Wellsee				x	
2.12	<i>Fahrradfreundliche Ampelschaltungen</i>	x				
2.12.1	Optimierung LSA-Schaltungen an einzelnen Knotenpunkten	x				
2.12.2	Koordination LSA Streckenverlauf Radrouten				x	
2.12.3	Optimierung d. Einsatzes gesonderter Radsinalanl.	x				
2.13	<i>Optimierung Fahrradparken</i>					
2.13.1	Fahrradhäuser und überdachte Abstellanlagen		x			Umsetzung schon am Blücherplatz
2.13.2	Fahrradstation am HBF	x				

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
2.13.3	Diebstahlprävention durch Radcodierung und bewachtes Parken				x	
2.14	<i>Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</i>					
2.14.1	Etablierung griffiger Slogan f. Mobilitätsmanagement und Radverkehr	x				Erfolgt durch den Slogan "Kieler Weg" siehe Maßnahme 8.5.2
2.14.2	Public-Awareness-Kampagne z. Verkehrssicherheit			x		soll 2014 umgesetzt werden
2.14.3	Vermarktung d. Velorouten als hochwertiges Prdodkut				x	
2.14.4	Zielgruppenspezifische Aktivitäten	x				
2.15	<i>Verknüpfung mit ÖPNV</i>					
2.15.1	überdachte Fahrradbügel an ÖPNV-Haltestellen	x				Ziel wird kontinuierlich verfolgt
2.15.2	Verbesserung B&R-Situation durch Fahrradstation HBF	x				siehe Maßnahme 2.13.2
2.15.3	Verlegung ehem. HBF-Fahrradboxen zu anderen B&R-Stationen	x				
2.15.4	Verbesserung Radmitnahmemögl. v.a. im Busverkehr (z.B. durch Radträgersysteme)				x	
2.16	<i>Fahrradtourismus</i>					
2.16.1	Neuaufgabe Radverkehrsstadtplan & Freizeitwegangaben	x				
2.16.2	Broschüre Freizeitrouen Kiel u. Umland	x				
2.16.3	Serviceeinrichtungen für Touristen	x				
2.16.4	Einrichtung Radverleih	x				
2.16.5	Qualitätssicherung Radwege: - Ostseeküstenradweg - Nord-Ostsee-Kanal-Radweg				x	
3	ÖPNV					
3.1	Stadt-Regional-Bahn Kiel				x	Entscheidung steht an und Vorplanungen wurden unternommen Jedoch nur bei Finanzierung von Bund, Region und Privaten Investoren
3.2	<i>Liniennetzanpassungen Busverkehr</i>					
3.2.1	Neue Linie: Suchsdorf - Friedrichsort				x	
3.2.2	Angebotserweiterung Elmschhagen-Süd (L34)	x				siehe Liniennetzplan wird Linie bis Kroog geführt

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
3.2.3	Verbindung Wellsee und Kronsburg	x				
3.2.4	Einführung Anruf-Linien-Taxi im südlichen Stadtgebiet	x				
3.2.5	Innenstadt-Verknüpfungskonzept			?		Fortschritt konnte nicht recherchiert werden
3.3	<i>Schienegebundener Personennahverkehr</i>					
3.3.1	Taktverbesserung im Regionalverkehr (RB, RE) z.B. nach Lübeck, Hamburg, Rendsburg	x				
3.3.2	Nutzung weiterer SRB-Haltepunkte für d. Regionalverkehr	x				z.B. Elmschhagen, Hassee
3.4	<i>Fördeschifffahrt</i>					
3.4.1	differenzierteres Angebot für Touristen und Pendler				x	Finanzierung der teuren Schiffsinfrastruktur noch nicht machbar.
3.4.2	kürzer Takt f. Pendler				x	Einbindung ins ÖPNV-Gesamtkonzept wichtig um Nutzer zu gewinnen um dann Taktung erhöhen zu können
3.4.3	schnellere Schiffe (f. kürzere Wartezeiten)				x	
3.4.4	bessere Integration Radverkehr				x	
3.4.5	attraktivere, barrierefreie Gestaltung d. Anleger		x			
3.5	<i>Ergänzende Infrastrukturmaßnahmen</i>					
3.5.1	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV		x			wird nach und nach ausgebaut
3.5.2	Modernisierung Wartestände/-hallen v.a. in der Peripherie		x			wird sukzessiv ausgebaut
3.5.3	Umbau u. Modernisierung ZOB			x		Umbaumaßnahmen sollen ab 2014 starten
3.5.4	Mobilitätszentrale	x				seit 2010 in Betrieb
3.5.5	Vernetzung mit Radverkehr	x				
3.5.6	Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und im Bus	x				Informationssysteme dieser Art sind weiter für neue Haltestellen vorgesehen
3.6	Optimierung Busbeschleunigung (z.B. Beeinflussung LSA-Anl.)	x				nur Begleitung keine Maßnahmenentwicklung von Nöten
3.7	Marketing ÖPNV - als Teil d. umfassenden Mobilitätsmanagements	x				Umgesetzt mit "Kieler Weg" - Marke siehe auch: Maßnahmenbündel: 2.14
4	Kinder im Verkehr					
	Erstellung Kinderwegeplan in gemeinsamer Ausarbeitung mit Fußverkehrsplan		x			wurde für 6 Stadtteile aufgestellt und wird parallel mit den Maßnahmen für d. gemeinen Fußverkehr bearbeitet.
5	Fließender KFZ-Verkehr					

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
5.1	<i>Maßnahmen im Bereich der Stadteinfahrten</i>					
5.1.1	B 503 Anschluss Boelckestraße				x	schon im GVP '88 vorgeschlagen
5.1.2	Anschlussstelle Rumohr A 215				x	
5.1.3	Sechsstreifiger Ausbau A 215 (zwischen A 210 und B 76)				x	
5.1.4	Anschlussstelle Uhlenkrog			x		Planfeststellungsverfahren läuft - jedoch wird die AS in leicht abgewandelter Form umgesetzt
5.1.5	Ausbau B 404 / A 21 und Südspange			x		Derzeit läuft eine Variantenuntersuchung. Diese Projekte sind auch im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt
5.1.6	Hinweis zur Tieferlegung d. Konrad-Adenauer-Damms					kein dringender Eingriff notwendig - dennoch sollte ein Eingriff auf Agenda bleiben
5.1.7	Leistungssteigernde Maßnahmen B 76 AS Wellseedamm/Viallacher Str.			x		Vorplanungen liegen vor
5.1.8	Knoten Ostuferentlastungsstraße (B 502 neu)				x	
5.2	<i>Maßnahmen im Bereich der Stadttangenten (B 76/B 502)</i>					
5.2.1	Erweiterung auf sechs Streifen: Olof-Palme-Damm (zw. Holsteinknoten & A 215)	x				
5.2.2	Anschlussstelle Olshausenstraße			x		Vorplanung liegt vor
5.2.3	Hinweise zum Theodor-Heuß-Ring					Hinweis auf die Wichtigkeit aber auch Auslastung der HVS. Bauliche Maßnahmen würden derzeit zu starke Eingriffe nach sich ziehen
5.2.4	Barkauer Kreuz				x	
5.2.5	Ostuferentlastungsstraße (B 502 neu) + stadtverträgliche Gestaltung Ostring				x	Im BVWP nur als zusätzlicher Bedarf qualifiziert --> geringere Chancen auf zeitnahe Umsetzung + Finanzierung
5.3	<i>Ausbaumaßnahmen im Netz innerstädtischer HVS</i>					
5.3.1	Uferstraße (zw. Schleusenstr. u. Nordhafen)	x				
5.3.2	Uferstraße (zw. Schleusenstr. u. Scheerhafen)				x	
5.3.3	Prinz-Heinrich-Str. /Adalberstr. (zw. Schleusenstr. u. Hindenburgufer)			x		Vorplanung liegt vor
5.3.4	Knooper Weg (zw. Lehmburg und Exerzierplatz)		x			
5.3.5	Knoten Lehmburg/Knooper Weg/Gutenbergstraße			x		Planung ist in Vorbereitung

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
5.3.6	Werftstraße (zw. Preetzer Str. und Karlstal)				x	
5.4	<i>Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen außerhalb d. Stadttangenten</i>					
5.4.1	Erschließung Falckensteiner Str./Feste Friedrichsort				x	
5.4.2	Anbindung Friedrichsorter Str./Förderstraße			x		Vorplanung liegt or
5.4.3	Verknüpfung Kanalstr. - Schusterkrug über Strandstr.				x	
5.4.4	Ortseingang Holtenau				x	
5.4.5	Verknüpfung Gewerbegeb. Tannenberg mit d. Nordhafen			x		in Vorplanung
5.4.6	Kreisstraße 1 (Solldiekswall)			x		in Vorplanung u.a. unter Bearbeitung in Workshopforum
5.4.7	Westumgehung Neumühlen-Dietrichsdorf			x		in Vorplanung
5.5	<i>Ausbau von Verkehrsstraßen und Sammelstraßen innerhalb d. Stadttangenten</i>					
5.5.1	Westring (Bereich holsteinknoten)				x	
5.5.2	Paul-Fuß-Straße	x				innerhalb diesem Jahr umgesetzt
5.5.3	Hindenburgufer (zw. Bernhard-Harms-Weg und Carl-Löwe-Weg)			x		in Vorplanung
5.5.4	Olshausenstr. (zw. Knooper Weg und Hansastr.)	x				
5.5.5	Beselerallee/Reventlouallee	x				
5.5.6	Feldstr. (zw. Brunswiker Str. und Baselerallee)		x			
5.5.7	Skandinaviendamm				x	
5.5.8	Eckernförderstraße (zw. Arndtplatz und Westring)	x				
5.5.9	Rathausstr./Exerzierplatz	x				
5.5.10	Knoten Ringstr./Hopfenstr.			x		in Vorplanung
5.5.11	Ausbau Hummelwiese			x		Vorplanung - Vorlage Entwurf in 2014
5.5.12	Straßenzug Alte Lübecker Chaussee/Rondeel/Königsw.			x		in Vorplanung
5.6	Grundsanie rung diverser verkehrswichtiger Straßen (in Baulast d. Stadt) (Anzahl: 23)	siehe Bemerkung				umgesetzt: 2 (9%) tw. umgesetzt: 1 (4%) in Planung: 9 (39%) (noch) nicht umgesetzt: 11 (48%)
5.7	Grundsanie rung verkehrswichtiger Ingenieurbauwerke (in Baulast d. Stadt)			x		v.a. Beton- und Mauersanierungen als auch Wegweisungsbrücken. Unterhaltung d. Bauwerke ist auf gutem Stand

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
5.8	Verkehrslenkungskonzept d. Kieler Innenstadt		x			Maßnahmen eines Verkehrslenkungsk. setzen sich aus thematisch untersch. Maßnahmen zusammen
5.9	Temporeduzierung zur Lärminderung und Optimierung d. Verkehrsflusses			x		im VEP zur Prüfung im Lärmaktionsplan (2008) zur Prüfung festgesetzt. Konkrete Maßnahmenumsetzungen bei bestimmten Voraussetzungen nach 2014 vorgesehen
6	<i>Ruhender Kraftfahrzeugverkehr</i>					
6.1	Parken in Wohnquartieren - Nutzung umweltfr. Verkehrsmittel - Car-Sharing - Schaffen v. priv. Stellfl.					Es werden keine unbedingt umzusetzende Maßnahmen aufgezählt sondern nur in Betracht kommende Handlungsfelder benannt (u.a. aus finanziellen Gründen)
6.2	Erstellung Parkraumbewirtschaftungskonzept f. Parken in Wohnquartieren			x		in 2014 wurde Untersuchungsraum für angedachtes Parkraumbewirtschaftungskonzept noch einmal wesentlich erweitert (im Vergleich zum VEP '08)
6.3	alternative Zahlungssysteme für Parkplätze			x		
7	<i>Fernverkehr</i>					
	Fernverkehrsmaßnahmen für Schiene, Straße, Luft und Wasser					im VEP nicht als konkretere Maßnahmenziele beschrieben. Maßnahmen d. Fernverkehrs in anderen Themengebieten wiederzufinden
8	<i>Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement</i>					
8.1	<i>Informationsangebote</i>					
8.1.1	Mobilitätsportal im Internet	x				
8.1.2	Neubürgerinformation	x				Broschüre seit 2011 zugänglich
8.2	<i>Alternative Mobilitätsangebote</i>					
8.2.1	Fahrgemeinschaften f. Pendler	x				seit 2008 in gemeinsamer landesweiter Marketingoffensive umgesetzt
8.2.2	Ausweitung von P+R-Stellplätzen					neben Bestandsplätzen kein großer Bedarf, da fehlendes schienengebundenes Verkehrsmittel fehlt
8.2.3	Car-Sharing-Angebote - Stellplatzerweiterung - Verknüpfung mit Betrieben und Behörden - besseres Online-Market. - Angebotserweiterung		x			weitere Kooperation mit weiteren Städten notwendig um als mittelgroße Stadt zeitgerechte Angebote zu haben
8.3	<i>Projekte zur organisatorischen Vernetzung v. Mobilitätsang.</i>					

	Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	(noch) nicht umgesetzt	Bemerkung
8.3.1	MobilPaket - Kombination von umweltfr. Verkehrsdienstleistungen im Gesamtpaket				x	
8.3.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement				x	
8.4	<i>Verkehrssystemmanagement (VSM)</i>					
8.4.1	Verkehrstelematiksystem			x		Umsetzung stockt Rentabilität fraglich, da Alternativangebote von Navigationsführern oder etwa Google verfügbar
8.4.2	LKW-Führungskonzept			x		Konzept wird vorbereitet
8.4.3	Baustellen- und Störungsmanagement				x	
8.5	Mobilitätsmarketing					
8.5.1	Informationsbroschüren an Haushalte zu infrastrukturellen Maßnahmen (BSP: Fahrradstraße)		x			
8.5.2	Umfassende Vermarktung aller Kieler Mobilitätsdienstleistungen (cooperate design)	x				seit 2009 alle Mobilitätsdienstleistungen im "Kieler Weg" gebündelt

Erklärung

Name, Vorname: Sebastian Groß

Matrikel-Nr.: 6007493

Studiengang: Stadtplanung (M.Sc.)

Ich versichere, dass ich diese Master-Thesis ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Hamburg,

.....

(Unterschrift)