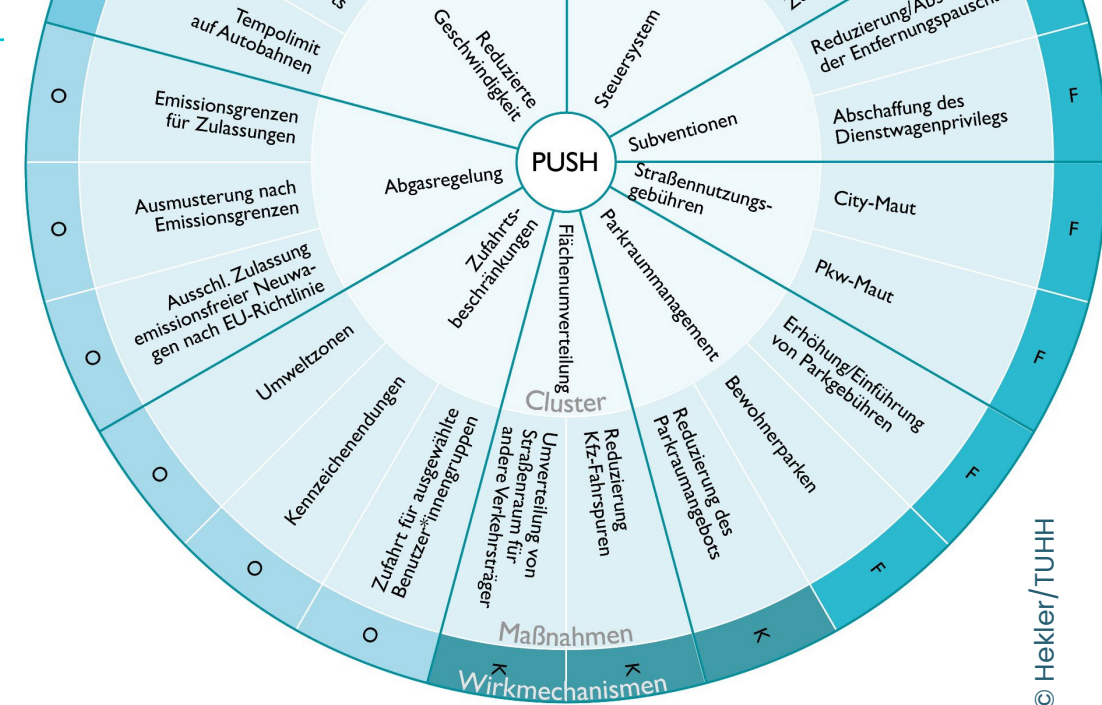
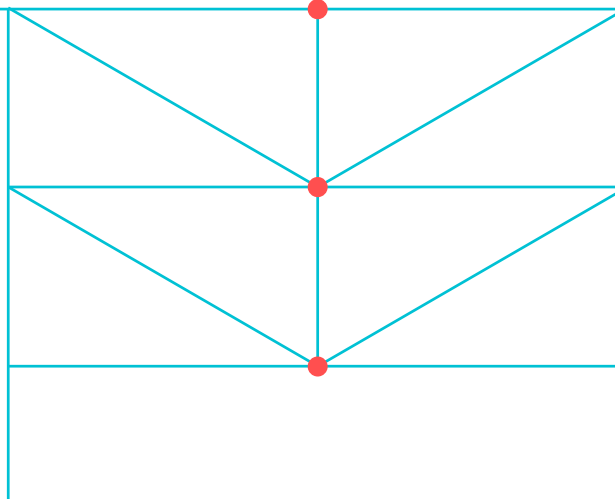


# OHNE PUSH KEINE VERKEHRSWENDE



© Hekler/TUHH

**TUHH**  
Technische  
Universität  
Hamburg



Institut für  
Verkehrsplanung  
und Logistik

Dr. Martina Hekler | 21. Hessischer Mobilitätskongress

Gefördert durch

**DFG** Deutsche  
Forschungsgemeinschaft

- CO<sup>2</sup>-Emissionen im Verkehr sind nach wie vor sehr hoch.
- Pkw-Bestand in Deutschland nimmt weiterhin zu.
- Derzeitige verkehrspolitischen Maßnahmen werden nicht zur nötigen Veränderung führen.

Bei einer Fortführung der derzeitigen Verkehrspolitik werden die Klimaziele weiterhin verfehlt.

# VERKEHRSPOLITISCHE PUSH-MAßNAHMEN

Autofreie Innenstadt  
Erhöhung Parkgebühren  
Regionale Pkw-Maut  
Erhöhung Energiesteuer  
Umverteilung Straßenraum  
Cordon Pricing  
Anhebung Kraftstoffpreise  
Kennzeichenendungen  
Temporeduzierung außerhalb  
Abschaffung Dienstwagenprivileg  
Verkehrsberuhigung  
City-Maut  
Tempolimit 80 km/h (außerorts)  
Abschaffung Entfernungspauschale  
Steuersystem  
Erhöhung Kfz-Steuer  
Pkw-Maut ab 2030  
Ausmusterung nach Emissionsgrenzen  
Reduzierung Kfz-Fahrspuren  
Flächenumverteilung  
Abgasgrenzen für Neuregistrierungen  
Fahrverbote  
Zulassung emissionsfreier Neuwagen nach EU-Richtlinie  
Subventionen  
Emissionsgrenzen für Zulassungen  
Park- und Halteverbote  
Einführung Parkgebühren  
Reduzierung Entfernungspauschale  
Flächendeckende Maut für Pkw  
Parkraummanagement  
Fahrleistungsabhängige Maut für Pkw  
Einbahnregelungen auf Hauptverkehrsachsen  
Erhöhung Benzin- und Dieselpreise Pkw-Maut  
Einführung Zulassungssteuer  
Verkehrsberuhigte Bereiche  
Reduzierung Parkraumangebot  
Innenstadtmaut  
Tempolimit Autobahnen  
Tempolimit 30 km/h innerorts  
Reduzierte Geschwindigkeit  
Temporeduzierung innerorts  
Flächenhafte Tempolimits  
Abgasregelung  
Bewohnerparken  
CO<sup>2</sup>-Bepreisung

# ANSATZ ZUR KATEGORISIERUNG VERKEHRSPOLITISCHER PUSH-MAßNAHMEN

## Wirkmechanismen

### FINANZEN

Maßnahmen, die durch finanzielle Anreize oder erhobene Kosten wirken  
z. B. City-Maut, Parkgebühren

### ZEIT

Maßnahmen, die in ihrer Wirkung überwiegend eine zeitliche Dimension haben  
z. B. Tempolimits

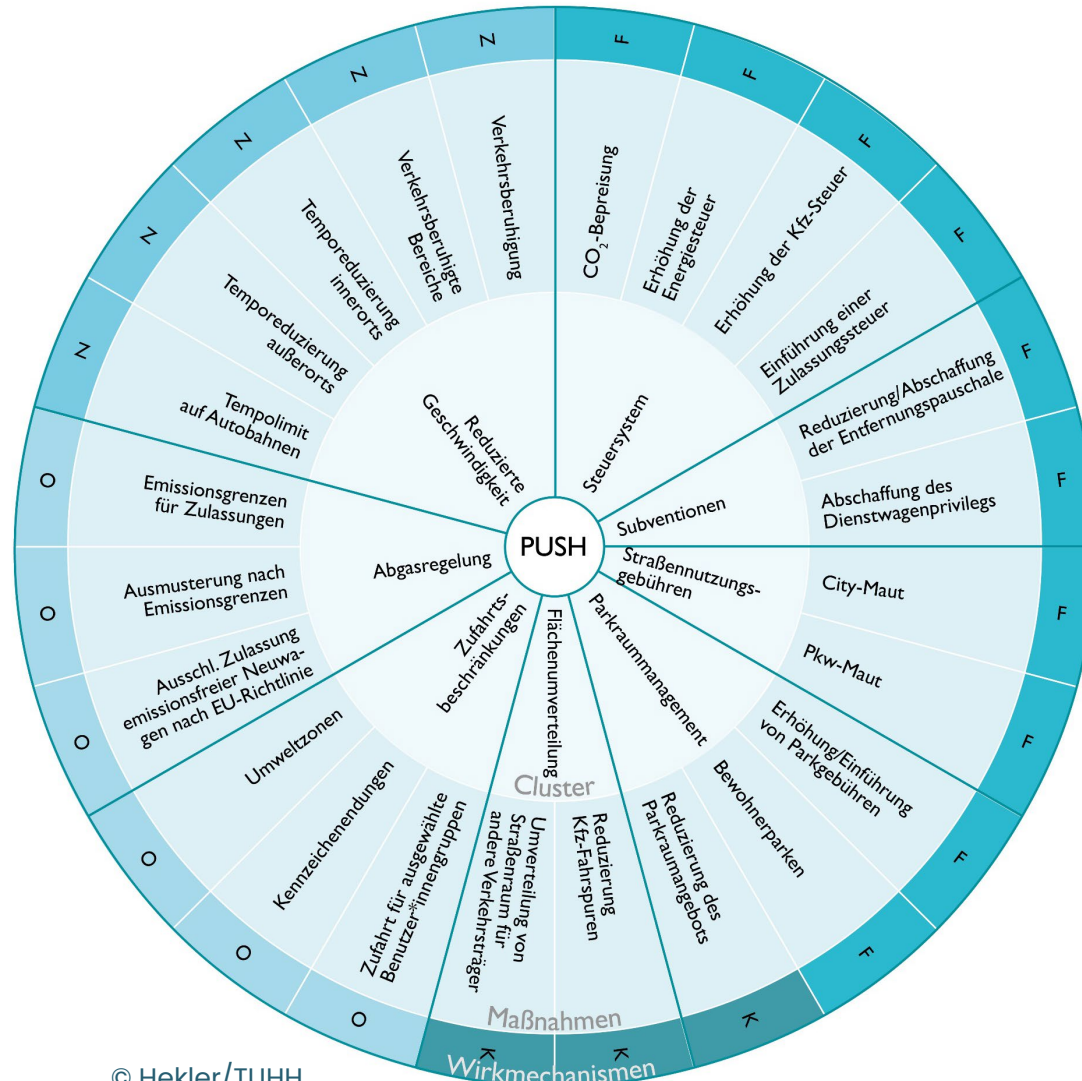
### ORDNUNGSRECHT

Maßnahmen, die über rechtliche Vorgaben wirken  
z. B. Zufahrtsbeschränkungen

### KAPAZITÄT

Maßnahmen, die in ihrer Wirkung eine kapazitätsbezogene Dimension haben  
z. B. Reduzierung Kfz-Fahrspuren

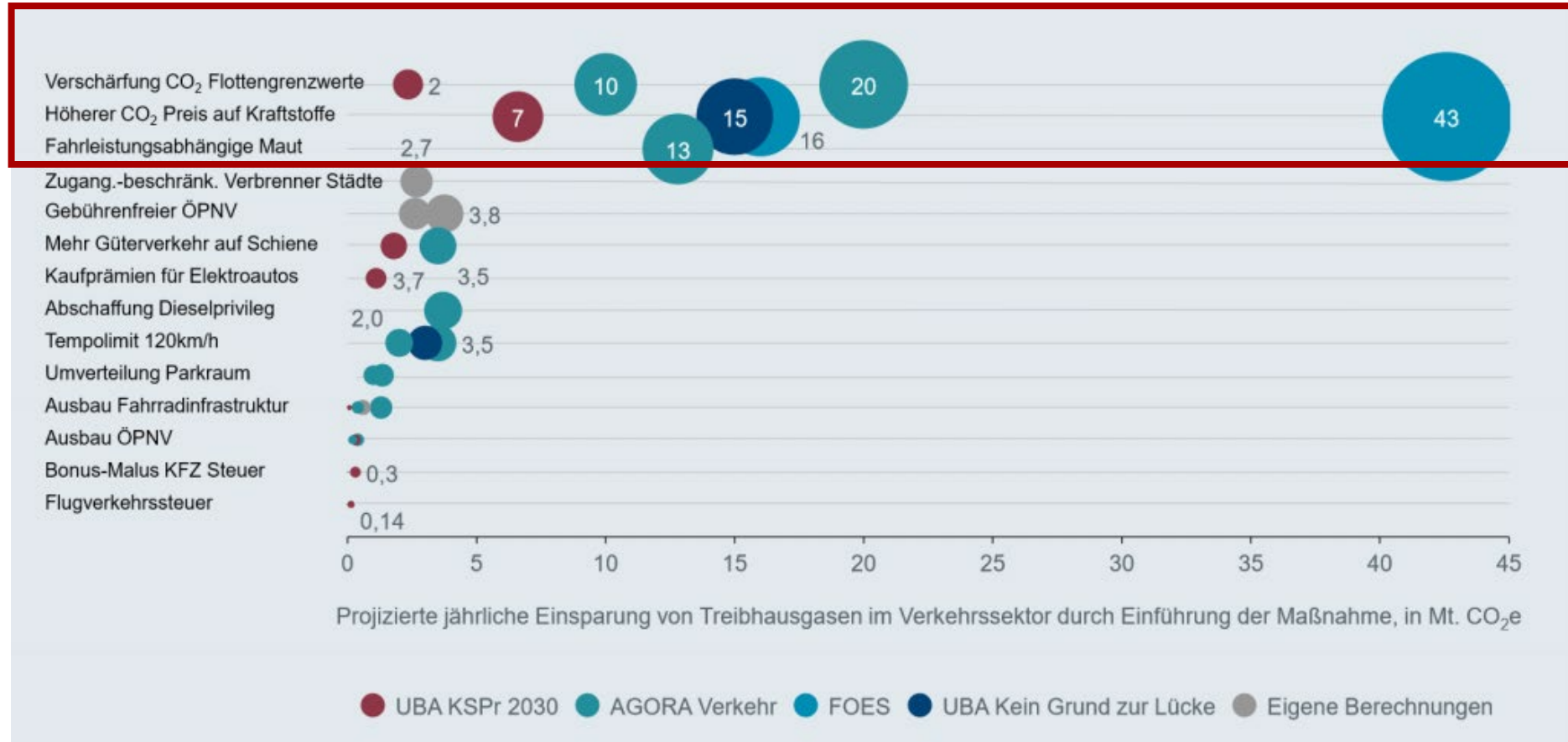
# STRUKTURIERUNG IN MAßNAHMENCLUSTERN UND DIFFERENZIERUNG NACH WIRKMECHANISMEN



- 8 Cluster
- 24 Maßnahmen
- 4 Wirkmechanismen

Welche Push-Maßnahmen sind  
wie wirksam?

# Wirkungen Push&Pull-Maßnahmen: Beispielrechnungen



# WIRKUNGEN PUSH&PULL-MAßNAHMEN: BEISPIELRECHNUNGEN FÜR KASSEL

Planfall Prognosejahr 2030	Maßnahmen	Veränderung der CO <sup>2</sup> -Emissionen gegenüber dem Prognose-Nullfall
P1.1 Pull-Maßnahmen	Ausbau ÖPNV - Ausbau Tram-Netz - Taktverdichtung im gesamten Netz, die zu einer Steigerung der Betriebsleistung im ÖPNV um 62 % führt	- 1 %
P1.2 Push-Maßnahmen	Begrenzung des MIV - Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h - Umgestaltung des Straßenraums auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen zulasten des Kfz-Verkehrs	- 12 %
P2 Push- und Pull- Maßnahmen	Maßnahmen aus P1.1 und P1.2	- 13 %
P3 Erweiterte Push- und Pull-Maßnahmen	Maßnahmen aus P2 und zusätzlich - Abschaffung Pkw-Stellplätze - Erhöhung Parkgebühren - Ausbau Radverkehrsinfrastruktur	- 19 %



# WIRKUNGEN PUSH-MAßNAHMEN: BEISPIELRECHNUNGEN FÜR MÜNCHEN

Szenarien Ist-Situation 2019 als Bezugsfall	Maßnahmen	Verkehrliche Wirkungen	
		Verkehrsleistung [Pkm]	Modal Split
S1 Push-Maßnahme	- Anhebung Parkgebühren: <i>Tagesticket von 6 € auf 10 €</i>	Rückgang der Pkm des MIV um 1,2 %	Verlagerung auf den ÖV steigt um 0,4 %
S2 Push-Maßnahmen	- Anhebung Parkgebühren: <i>Tagesticket von 6 € auf 10 €</i> - City-Maut: <i>6 € pro Tag (Mo-Fr)</i>	Rückgang der Pkm des MIV um 23,3 %	Verlagerung auf den ÖV innerhalb des mittleren Rings steigt um 5,9 %
S3 Push-Maßnahmen	- Anhebung Parkgebühren <i>Tagesticket von 6 € auf 10 €</i> - City-Maut: <i>10 € pro Tag (Mo-Fr)</i>	Rückgang der Pkm des MIV um 29,9 %	Verlagerung auf den ÖV innerhalb des mittleren Rings steigt um 8,5 %

# WIRKUNGEN PUSH-MAßNAHMEN: METAANALYSE – SECHS DIMENSIONEN

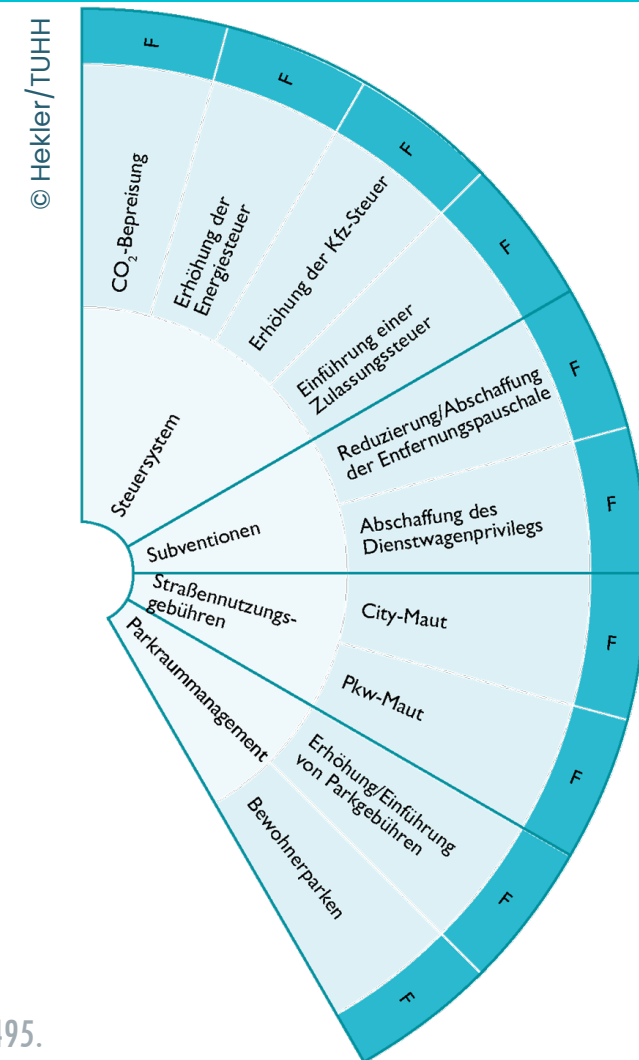
## Wirkungsdimensionen

Verkehrliche Wirkungen z. B. Verkehrsleistung, Modal Split	Umweltrelevante Wirkungen z. B. CO <sup>2</sup> -Emissionen, Luftschadstoffe	Ökonomische Wirkungen z. B. Mittelverwendung, Kosten der Maßnahme
Wirkungen, die die Umsetzung betreffen z. B. Umsetzungszeitraum, Zielerreichung	Gesellschaftliche Wirkungen z. B. Akzeptanz Straßenverkehrslärm, soziale Inklusion	Siedlungsstrukturelle Wirkungen z. B. Flächenverbrauch, unerwünschte Nebenwirkungen

# WIRKUNGEN PUSH-MAßNAHMEN: METAANALYSE – METHODISCHES VORGEHEN

„Tortenstück“ – Push-Maßnahmen, die eine finanzielle Wirkung haben

- Identifizierung relevanter (Primär)Studien
- Erfassung unterschiedlicher Wirkungen, die von den jeweiligen Push-Maßnahmen ausgehen
- Abschätzung der Wirkungen



# WIRKUNGEN PUSH-MAßNAHMEN: METAANALYSE – METHODISCHE HERAUSFORDERUNGEN

- unterschiedliche Studien sind nur bedingt miteinander vergleichbar, da meist **unterschiedliche Annahmen** getroffen wurden
- in den Studien oft nicht ersichtlich, inwiefern die Studien **Wechselwirkungen** zwischen unterschiedlichen Maßnahmen berücksichtigen
- jede Maßnahme ist auch im Vergleich zu anderen (vorgeschlagenen und bestehenden) Maßnahmen zu prüfen, um **Widersprüche zu vermeiden** und **Synergien zu nutzen**
- Übertragung von Best-Practice-Maßnahmen aus anderen Städten, garantieren nicht den gewünschten Effekt, da die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen im **lokalen Kontext** zu betrachten ist

# Warum sind Push-Maßnahmen in der Politik unbeliebt?

# POLITIKWISSENSCHAFTLICHE PERSPEKTIVE: DREI ANALYSEEBENEN

- Polity (Institutionen): Kompetenzverteilungen zwischen Ressorts und auf Bund- und Länderebene
- Politics (Prozesse): Parteipolitische Präferenzen
- Policy (Inhalte): Verkehrspolitische Inhalte im öffentlichen Diskurs

„Im verkehrspolitischen Bereich sind gerade die Push-Maßnahmen immer die Bösen. Das hat dazu geführt, dass in der Verkehrspolitik eigentlich alle bloß noch über Pull-Maßnahmen reden.“ (B01)

„Wenn du eine Push-Maßnahme vorschlägst, musst du sie sehr gut in einem Setting vorschlagen. Aber nicht vier Wochen vor der Wahl.“ (B01)

„Ich sage aber auch, man kann gefühlt jede Push-Maßnahme gut framen.“ (B01)

„Man muss überhaupt keine Push-Maßnahmen machen, weil da kriegt man erst mal selten Applaus dafür, also außer man ist wirklich in den total progressiven Städten und hat große Teile einer Stadtgesellschaft, die das auch wirklich aktiv fordern und dann auch publizieren, aber wenn man realistisch ist, ist die Einführung von Push-Maßnahmen erst mal, die für politisch große Konflikte sorgen.“ (L01)

„Wie gesagt, das ist die Politik, die will wiedergewählt werden, die tut sich natürlich mit Push-Maßnahmen immer viel, viel schwerer, als wenn man Wohltaten verkünden kann und unter die Menschen bringt.“ (K03)

„Muss man alles über Verbote quasi regeln, halte ich eher für den falschen Weg. Also es muss schon eher über das Angebot, die Attraktivität dessen, was man dann will, geregelt werden.“ (K04)



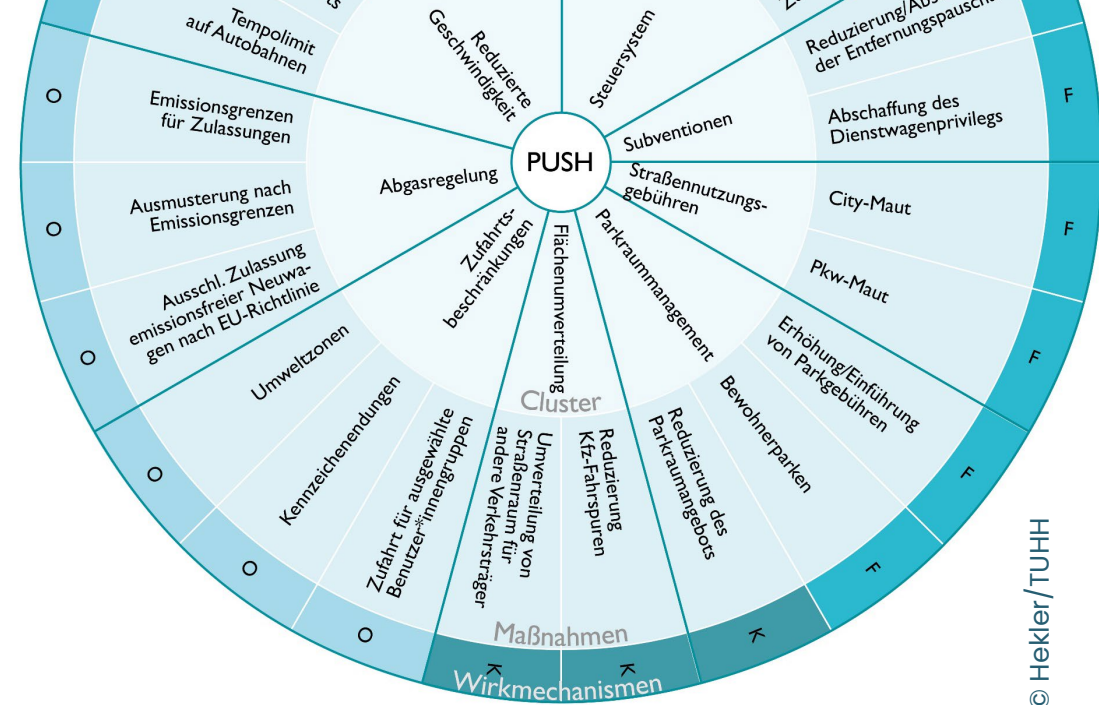
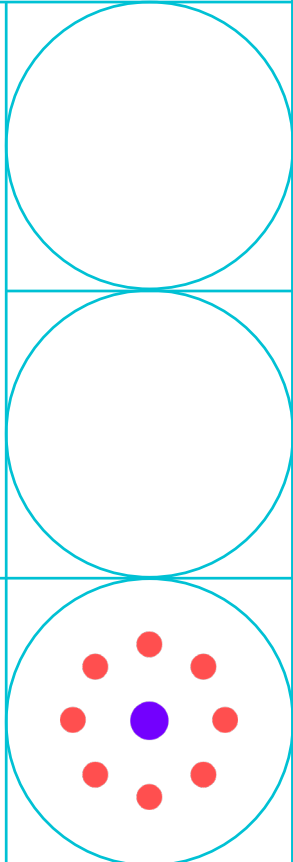
- Nur wenn auch Push-Maßnahmen umgesetzt werden, kann die Verkehrswende gelingen.
- Verkehrspolitische Maßnahmen sind vorhanden – jetzt braucht es den politischen Willen, sie konsequent, flächendeckend und langfristig anzuwenden.
- Für die notwendige Verkehrswende braucht es seitens der Politik eine Abkehr, lediglich in Wahlperioden zu denken.
- Umsetzung von Push-Maßnahmen erfordert langfristige Strategien.

# DANKESCHÖN

Dr. Martina Hekler

Technische Universität Hamburg (TUHH)  
Institut für Verkehrsplanung und Logistik  
Am Schwarzenberg-Campus 3 (Gebäude E)  
21073 Hamburg  
Tel.: +49 40 42878-3904  
[martina.hekler@tuhh.de](mailto:martina.hekler@tuhh.de)  
[www.tuhh.de](http://www.tuhh.de)

[tuhh.de](http://tuhh.de)



© Hekler/TUHH



Falck, O.; Fichtl, A.; Janko, A.; Kluth, T.; Wölfl, A. (2020): Verkehrliche Wirkungen einer Anti-Stau-Gebühr in München. Ifo Institut für Industrieökonomik und neue Technologien.

Levi, S.; Wolf, I.; Flachslan, C.; Koch, N.; Koller, F.; Edmondson, D. (2021): Klimaschutz und Verkehr: Zielerreichung nur mit unbequemen Maßnahmen möglich. Ariadne-Analyse. Projektbericht.

Sommer, C.; Briegel, R.; Harz, J.; Reiserer, M. (2022): Strategien zur Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr. In: Der Nahverkehr, Nr. 5, S. 6-11.

Timulak, L. (2014): Qualitative Meta-Analyse. In: Flick, U. (Hg.): The SAGE Handbook of Qualitative Data Analysis, S. 481-495.

UBA (Hg.) (2021): Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für eine umweltorientierte Verkehrspolitik. Abschlussbericht.

Weed, M. (2005): Meta Interpretation: A Method for the Interpretative Synthesis of Qualitative Research. In: Forum Qualitative Sozialforschung, Vol. 6, Nr. 1, Art. 37.