

**Dokumentation der Ergebnisse der  
Kommunalbefragung zu „Innerstädtischen  
Hauptverkehrsstraßen“**

**Auftraggeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung**

**Ansprechpartner: Timo Heyn, Katrin Wilbert (empirica)  
Michael Bergholter, Markus Staedt (ANP)**

**empirica**  
Forschung und Beratung

empirica ag  
Zweigniederlassung Bonn

Kaiserstr. 29  
D- 53113 Bonn

Tel.: 0228 / 914 89-0  
Fax: 0228 / 217 410

bonn@empirica-institut.de  
www.empirica-institut.de



Architektur- und Planungsgesellschaft mbH

Hessenallee 2 • D-34130 Kassel

Telefon: 0561 / 70775-0  
Fax: 0561 / 70775-23

anp-ks@t-online.de

www.anp-ks.de

Projektnummer: 2010212  
Bonn/Kassel: Dez. 2011

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Hintergrund</b>	<b>1</b>
<b>2. Empirische Basis</b>	<b>2</b>
<b>3. Ergebnisse der Kommunalbefragung</b>	<b>3</b>
3.1 Relevanz der Hauptverkehrsstraßenthematik	3
3.2 Stadtentwicklungspolitische Bedeutung	5
3.3 Handlungsfelder	7
3.4 Maßnahmen	9
3.5 Kooperations- und Steuerungsverfahren	14
<b>4. Zusammenfassung der Befragungsergebnisse</b>	<b>15</b>

## 1. Hintergrund

Hauptverkehrsstraßen sind für das städtebauliche Gerüst der Städte von zentraler Bedeutung. Sie gehören aber auch zu den Hauptproblemzonen der städtebaulichen- und immobilienwirtschaftlichen Entwicklung. Seit längerem werden diese Problembereiche unter dem Blickwinkel integrierter verkehrlicher und städtebaulicher Planungen mit unterschiedlichen Konzepten in Wissenschaft und Praxis behandelt.

Wichtig erscheint, nun auch die städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Dimensionen stärker in den Blick zu nehmen. Viele Städte werden zukünftig mit einer stagnierenden oder rückläufigen Nachfrage nach Wohn- und Gewerberäumen zu rechnen haben. In den Regionen mit schwachen Wohnungsmärkten zeigen sich bereits heute schon massive Leerstandsprobleme. Auch die stadtbildprägenden Altbauten sind hiervon betroffen. Die Wohnbereiche entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen werden vielfach zunehmend unter Druck geraten, mit entsprechenden Risiken für die Entwicklung der Quartiere und Nachbarschaften.

Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gemeinsam mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) das ExWoSt-Forschungsfeld „Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen – Visitenkarte und Problemzone für die Wohnungsmarkt- und Stadtentwicklung“ begonnen und die Büros empirica, Bonn gemeinsam mit ANP, Kassel mit der Bearbeitung beauftragt.

Mit diesem Projekt soll ein systematischer bundesweiter Überblick über die städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Problemlagen und Lösungsansätze im Zusammenhang mit den Hauptverkehrsstraßen gewonnen werden. Dabei geht es um eine systematische Aufbereitung der relevanten Problem- und Handlungsfelder sowie der verschiedenen strategischen Ansätze und Projekte. Das Projekt setzt sich aus drei Hauptbausteinen zusammen und soll im Ergebnis u.a. zu einem Leitfaden („Instrumentenkoffer“) für die Kommunen zum Umgang mit den Hauptverkehrsstraßen aus städtebaulicher und immobilienwirtschaftlicher Sicht führen:

- Erstellung einer Expertise zur Gewinnung eines bundesweiten Überblicks zur grundlegenden und systematischen Aufbereitung der Gesamthematik
- Fachliche Begleitung von den fünf Fallstudien-Kommunen (Leipzig, Halle (Saale), Saarbrücken, Essen und Iserlohn). Diese Fallstudien haben explorativen Charakter und dienen darüber hinaus auch der Erarbeitung und Erprobung von Strategien zur Stabilisierung von schwierigen städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Situationen. Die Fallstudienkommunen erhalten hierzu auch eine Unterstützung über Zuwendungen des Bundes für die forschungsbedingten Maßnahmen.

- Durchführung eines Fachgesprächs zur Diskussion und fachlichen Vertiefung der einzelnen Themen und Handlungsfelder.

## **2. Empirische Basis**

Insgesamt wurden im Mai/Juni 2011 in 186 Städten die Dezernenten der (Stadt)Planungsämter persönlich angeschrieben (alle Städte ab 50.000 Einwohner). In den Stadtstaaten Berlin und Hamburg wurden die Bezirksämter kontaktiert. Insgesamt haben 102 Städte den ihnen zugesandten Fragebogen ausgefüllt und zurückgesandt (Rücklaufquote: 55%).

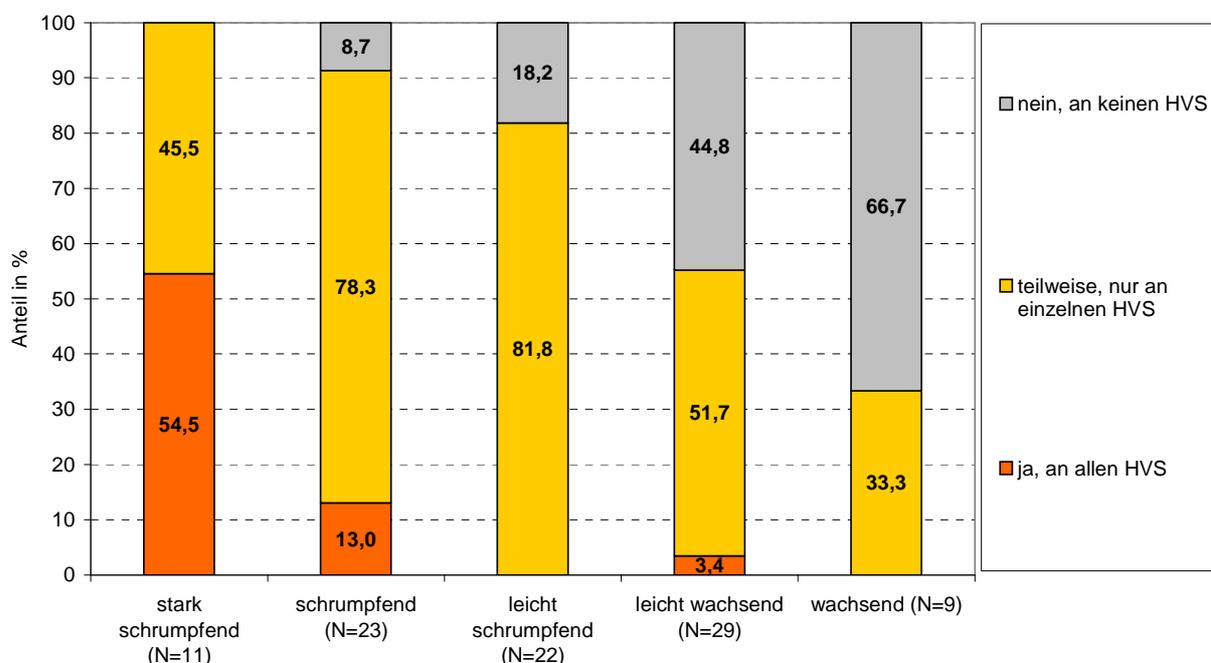
Bei den Städten, die auf die schriftliche Anfrage nicht geantwortet haben, wurde eine flächendeckende telefonische Nachrecherche durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass die Hauptverkehrsstraßenthematik nur in wenigen Ausnahmefällen als unrelevant eingestuft wurde bzw. keine Hauptverkehrsstraßen nach vorgegebener Definition vorhanden seien.

### 3. Ergebnisse der Kommunalbefragung

#### 3.1 Relevanz der Hauptverkehrsstraßenthematik

In drei Viertel der befragten Kommunen gibt es zunehmend Leerstände an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Dies ist besonders in Kommunen in schrumpfenden Regionen zu beobachten. In stark schrumpfenden Regionen zeigen sich in fast jeder zweiten befragten Kommune Leerstände an allen innerstädtischen HVS (vgl. Abbildung 1).

**Abbildung 1: Gibt es in Ihrer Kommune zunehmend Leerstände an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen?  
- nach Wachstums- und Schrumpfungsregionen\***



N=94

\* nach BBSR Prognose auf Basis Raumordnungsregionen

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

In allen befragten Kommunen ist die Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zudem ein relevantes Thema und dies insbesondere in der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung. Bei mehr als der Hälfte der Städte spielt das Thema der Hauptverkehrsstraßenthematik auch in der politischen Diskussion eine entscheidende Rolle. Allerdings spielt das Thema für nur 20% der Städte im Rahmen der kommunalen Wohnungsmarktbeobachtung eine relevante Rolle (vgl. Abbildung 2).

Dies zeigt sich auch an den zur Verfügung stehenden Datengrundlagen (vgl. Abbildung 3). Während Bodenrichtwerte, Daten zu Verkehrsbelastung und Verkehrsprognosen häufig noch auf gesamtstädti-

scher Ebene vorliegen, ist dies bei Leerstandsdaten, Eigentümerstrukturen und Preisniveaus nur bei weniger als 30% der Kommunen der Fall. Daten zu Luftschadstoffen, zur Gebäudestruktur, Leerständen und Sanierungszuständen von Gebäuden liegen eher für einzelne HVS als auf gesamtstädtischer Ebene vor. Dies weist auf eine punktuelle Problemanalyse an belasteten HVS hin.

**Abbildung 2: Die Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist ein relevantes Thema in der ...**

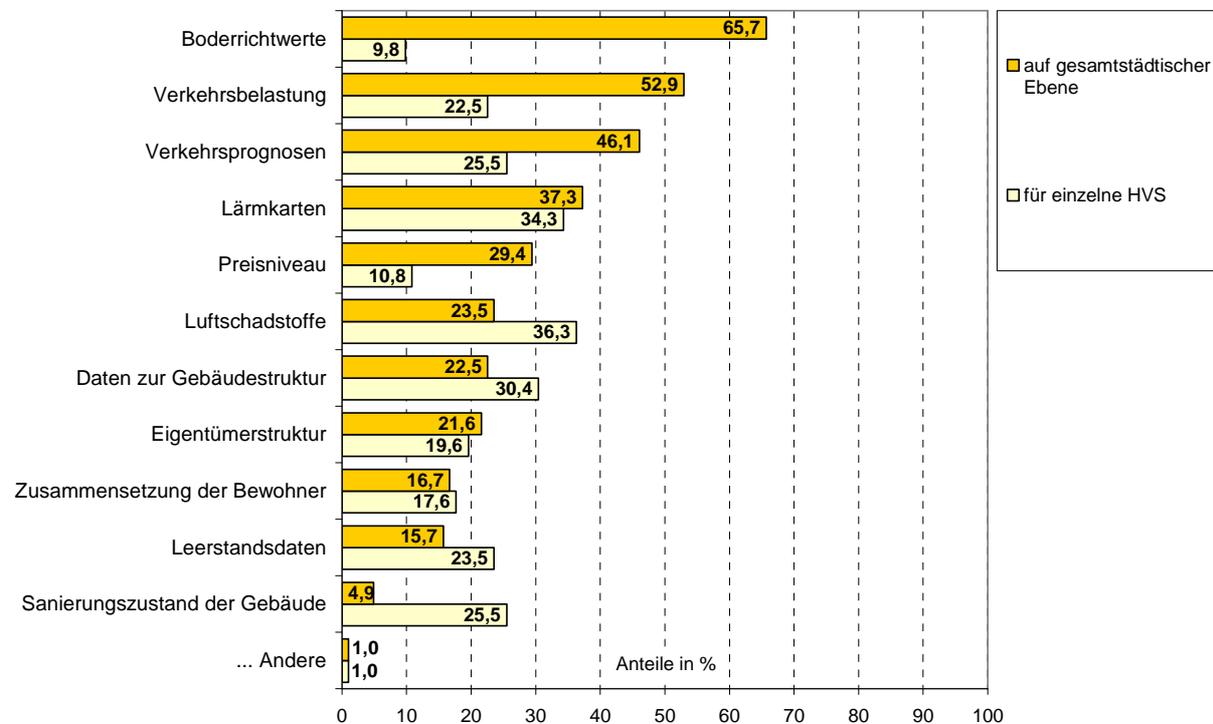
	N	%
Verkehrsplanung	98	96,1
Umweltplanung	65	63,7
Wohnungsmarktbeobachtung	20	19,6
Stadtentwicklungsplanung	86	84,3
politischen Diskussion	56	54,9
Nein, das Thema spielt bisher keine Rolle	0	0

N=102, Mehrfachnennung möglich

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

**Abbildung 3: Welche Informations-/Datengrundlagen stehen zur Verfügung?**



N=102, Mehrfachnennung möglich

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

### 3.2 Stadtentwicklungspolitische Bedeutung

40% der befragten Kommunen berücksichtigen die Problematik von innerstädtischen HVS bereits in der Analysephase (z.B. durch eigene Datenauswertungen, vgl. Abbildung 4 und Abbildung 3). 62% geben an innerstädtische HVS als Handlungsfeld in gesamtstädtischen Stadtentwicklungskonzepten zu berücksichtigen, 58% erarbeiten sogar integrierte kleinräumige Handlungskonzepte mit strategischen Ansätzen zum Umgang mit HVS. 16% der Befragten haben die Problematik der HVS bislang noch nicht berücksichtigt, planen dies aber in absehbarer Zeit. Lediglich 8% der befragten Kommunen werden dies auch in absehbarer Zeit nicht tun. Insbesondere in Kommunen in schrumpfenden Regionen findet die HVS-Problematik bereits in der Analysephase sowie in Stadtentwicklungskonzepten Beachtung (vgl. Abbildung 5).

Nur 28% der befragten Kommunen (N=26) geben an über eine Kategorisierung der unterschiedlichen HVS-Standorte nach Handlungsprioritäten oder Strategien im gesamtstädtischen Kontext zu verfügen.

**Abbildung 4: Wie wurde bzw. wird in Ihrer Kommune die Problematik der HVS im Rahmen von gesamtstädtischen bzw. kleinräumigen Konzepten berücksichtigt?**

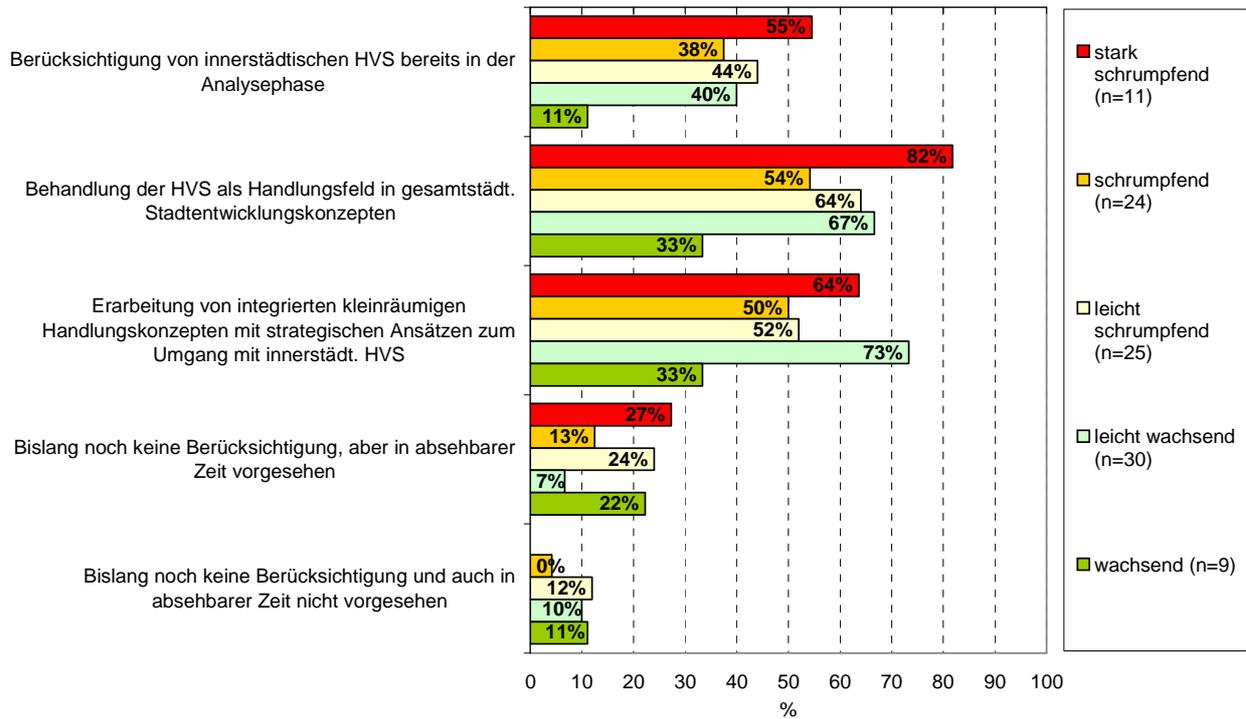
	%
Berücksichtigung von innenstädtischen HVS bereits in der Analysephase	39,4
Behandlung der HVS als Handlungsfeld in gesamtstädtischen Stadtentwicklungskonzepten	61,6
Erarbeitung von integrierten kleinräumigen Handlungskonzepten mit strategischen Ansätzen zum Umgang mit HVS	57,6
Bislang noch keine Berücksichtigung, aber in absehbarer Zeit vorgesehen	16,2
Bislang noch keine Berücksichtigung und auch in absehbarer Zeit nicht vorgesehen	8,1

N=99, Mehrfachnennung möglich

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

**Abbildung 5: Wie wurde bzw. wird in Ihrer Kommune die Problematik der HVS im Rahmen von gesamtstädtischen bzw. kleinräumigen Konzepten berücksichtigt? - nach Wachstums- und Schrumpfungsregionen\***



N=99, Mehrfachnennung möglich

\* nach BBSR Prognose auf Basis Raumordnungsregionen

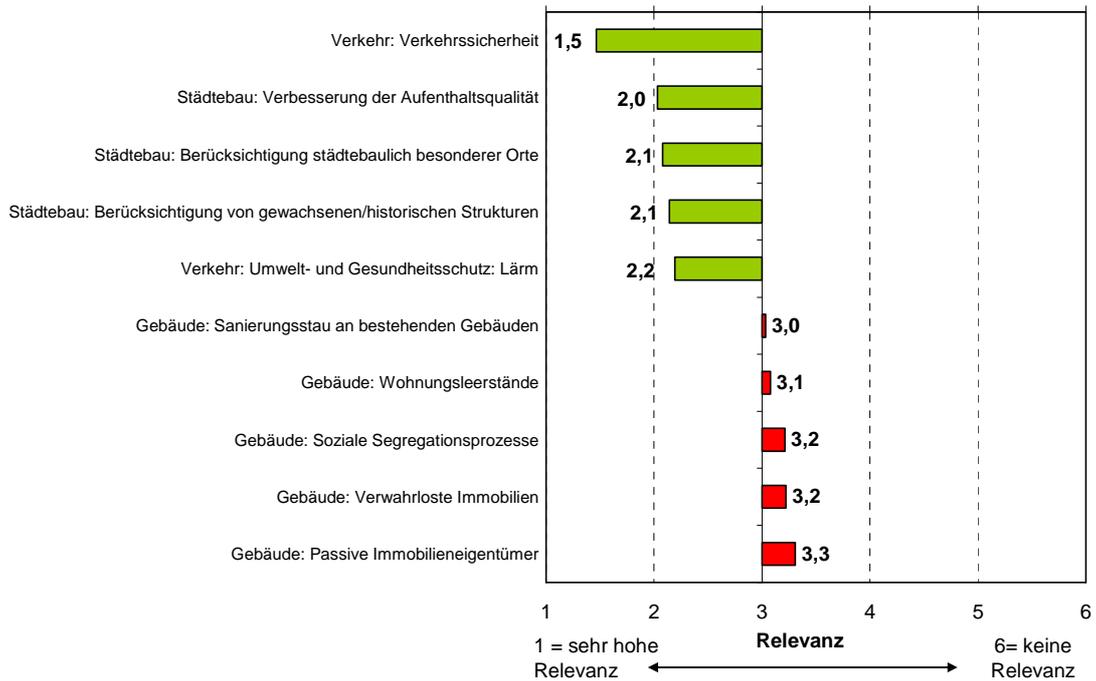
Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

### 3.3 Handlungsfelder

Genauso wie bereits in der Kommunalbefragung von 1986 (BMRBS 1986) wird die Verkehrssicherheit als wichtigstes Handlungsfeld an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen gefolgt von der städtebaulichen Aufwertung eingestuft. Weitere relevante Handlungsfelder sind die Berücksichtigung städtebaulich besonderer Orte oder von historischen Strukturen sowie der Umwelt- und Gesundheitsschutz. Als weniger relevant werden die Handlungsfelder passive Immobilieneigentümer, verwahrloste Immobilien, soziale Segregationsprozesse, Wohnungsleerstände oder Sanierungsstau an Immobilien eingeordnet (vgl. Abbildung 6 bis Abbildung 9).

**Abbildung 6: Welche Relevanz haben für Sie als kommunale Akteure die folgenden Handlungsfelder an innerstädtischen HVS?  
- 5 Handlungsfelder mit der höchsten bzw. niedrigsten Relevanz**

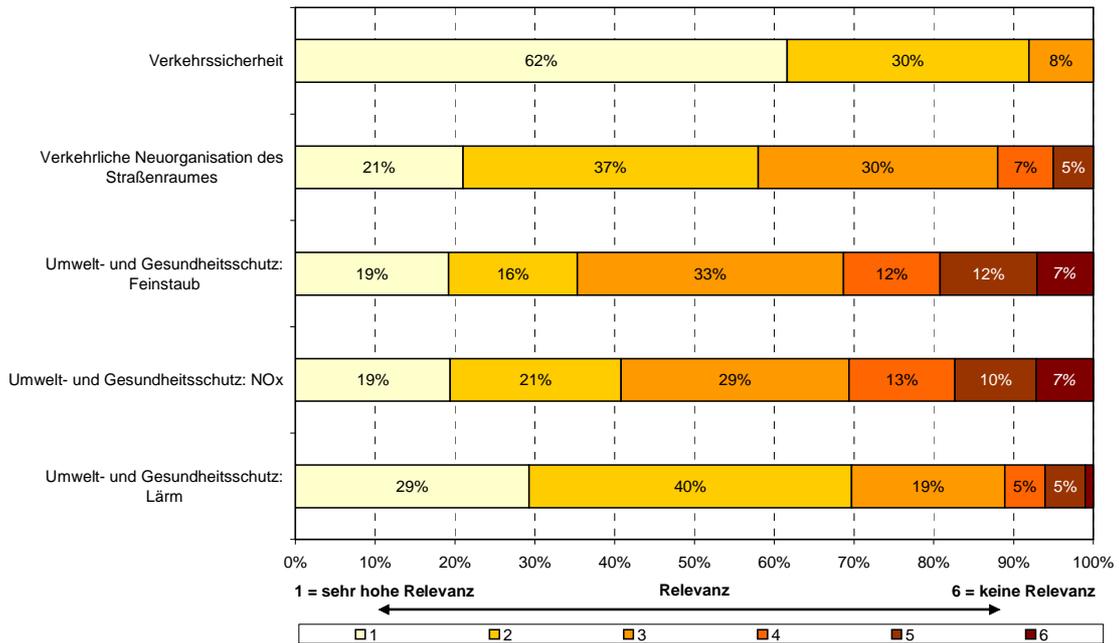


N=102

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

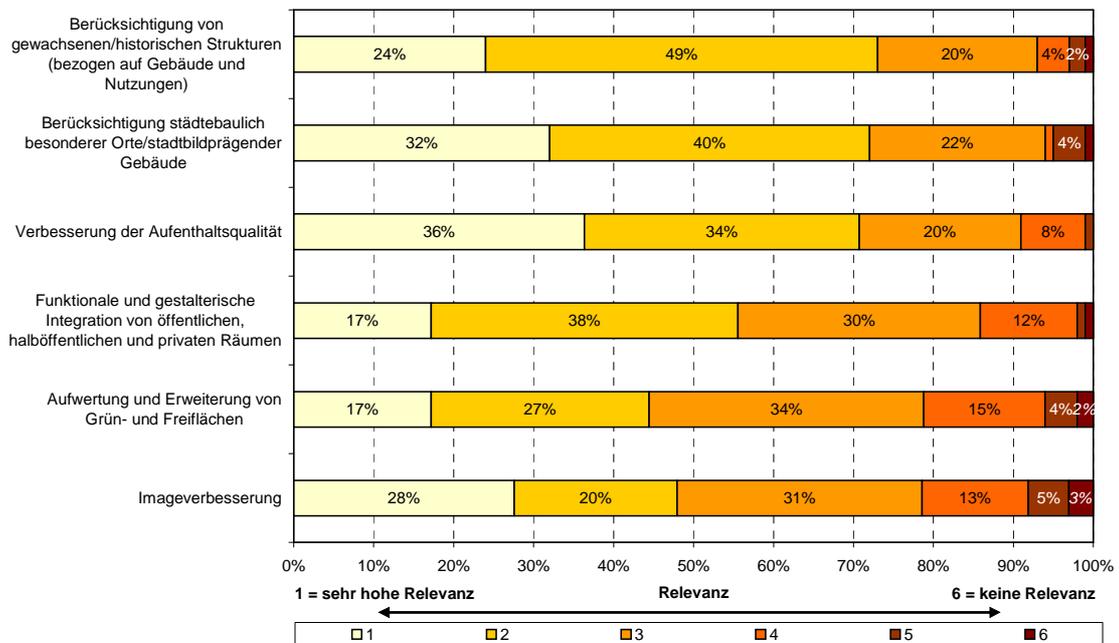
**Abbildung 7: Welche Relevanz haben für Sie als kommunale Akteure die folgenden Handlungsfelder an innerstädtischen HVS?**  
**- Handlungsfelder: Verkehr und Verkehrsanlagen**



N=102

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern empirica / ANP

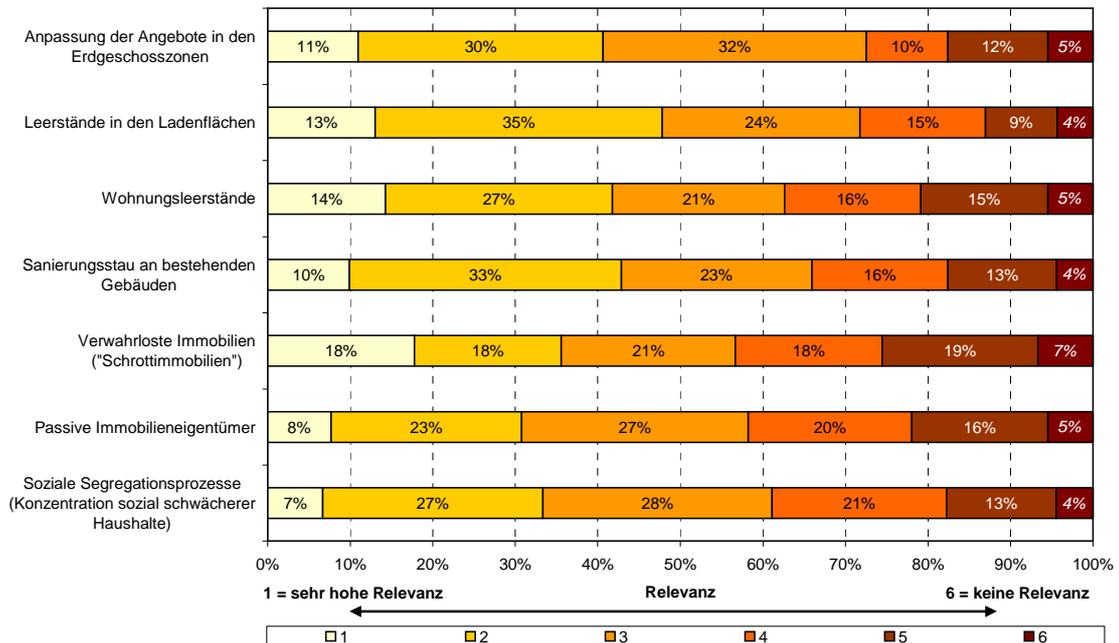
**Abbildung 8: Welche Relevanz haben für Sie als kommunale Akteure die folgenden Handlungsfelder an innerstädtischen HVS?**  
**- Handlungsfelder: Städtebau / Stadtstruktur**



N=102

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern empirica / ANP

**Abbildung 9: Welche Relevanz haben für Sie als kommunale Akteure die folgenden Handlungsfelder an innerstädtischen HVS?**  
**- Handlungsfelder: Gebäude / Immobilienbewirtschaftung**



N=102

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern empirica / ANP

### 3.4 Maßnahmen

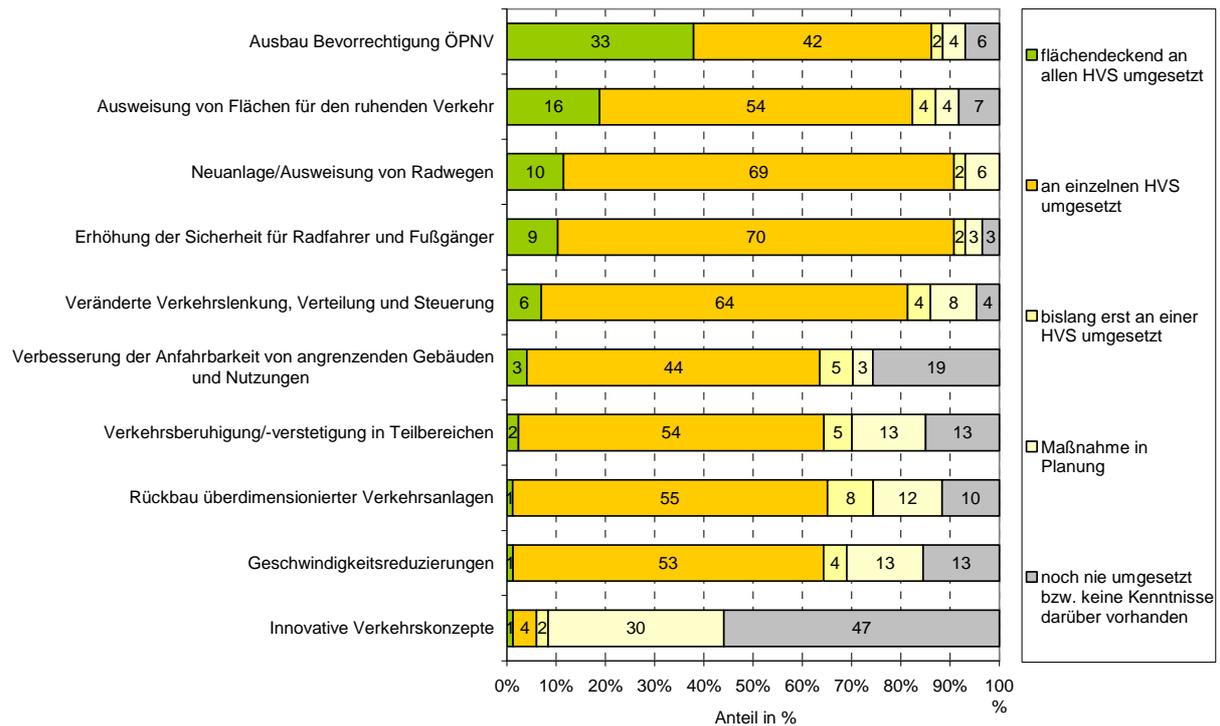
87% der befragten Kommunen haben in den letzten Jahren Projekte zur Entwicklung von HVS umgesetzt bzw. befinden sich noch in der Planung oder Umsetzung. Lediglich 13 Kommunen gaben an bislang noch keine Projekte zur Entwicklung von HVS umgesetzt bzw. geplant zu haben.

Die Einzelmaßnahmen wurden in den Kommunen in unterschiedlicher Intensität umgesetzt (vgl. Abbildung 10 und Abbildung 13). Nur wenige Einzelmaßnahmen wurden von den Kommunen flächendeckend an allen HVS umgesetzt wie z.B. die Bevorrechtigung des ÖPNV (in 38% der Kommunen), Erstellung von Lärmaktionsplänen (37%, weitere 39% der Kommunen planen die Erstellung von Lärmaktionsplänen), die Ausweisung von Flächen für den ruhenden Verkehr (19%) oder die Einrichtung einer Umweltzone (12%). Viele der Einzelmaßnahmen wurden allerdings an einzelnen HVS umgesetzt wie z.B. Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger (in 80% der Kommunen), Ausweisung von Ragwegen (79%), Aufwertung des öffentlichen Raumes (79%) oder die Veränderung der Verkehrslenkung (74%).

Bislang kaum umgesetzt wurden innovative Verkehrskonzepte und die Begleitung von architektonischen Veränderungen an den Wohnungen (z.B. Grundrisse, Wintergärten, Vorzonen). Allerdings planen aktuell 36% der Kommunen innovative Verkehrskonzepte.

In 54% der Kommunen wurden die Maßnahmen über die rechtlich erforderliche Einbeziehung von Fachplanungen hinausgehend ressortübergreifend abgestimmt. Schwerpunktmäßig werden die Fachämter Stadtplanung/Stadterneuerung, Verkehrsplanung/Tiefbau und Grün/Umwelt beteiligt. Darüber hinaus erfolgt eine Abstimmung auch häufig mit den Ämtern für Soziales, Wirtschaftsförderung, Ordnungsamt sowie Liegenschaften. Weitere Akteure wie Sanierungsträger, Bezirksregierung, Polizei, städtische Betriebe (u.a. Feuerwehr) und ADFC werden nur vereinzelt genannt.

**Abbildung 10: In welcher Intensität hat Ihre Kommune die Einzelmaßnahmen umgesetzt?  
- Bereich Verkehr**

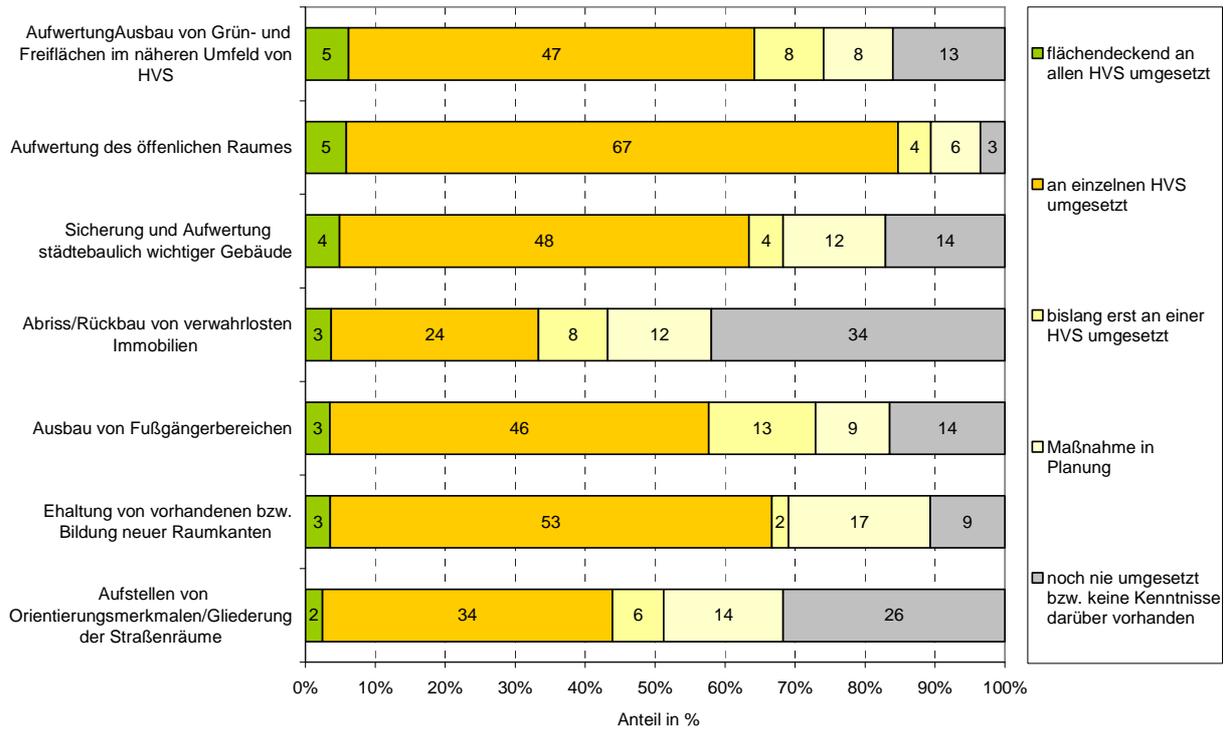


N=70-87

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

**Abbildung 11: In welcher Intensität hat Ihre Kommune die Einzelmaßnahmen umgesetzt?**  
**- Bereich Städtebau/Stadtstruktur**

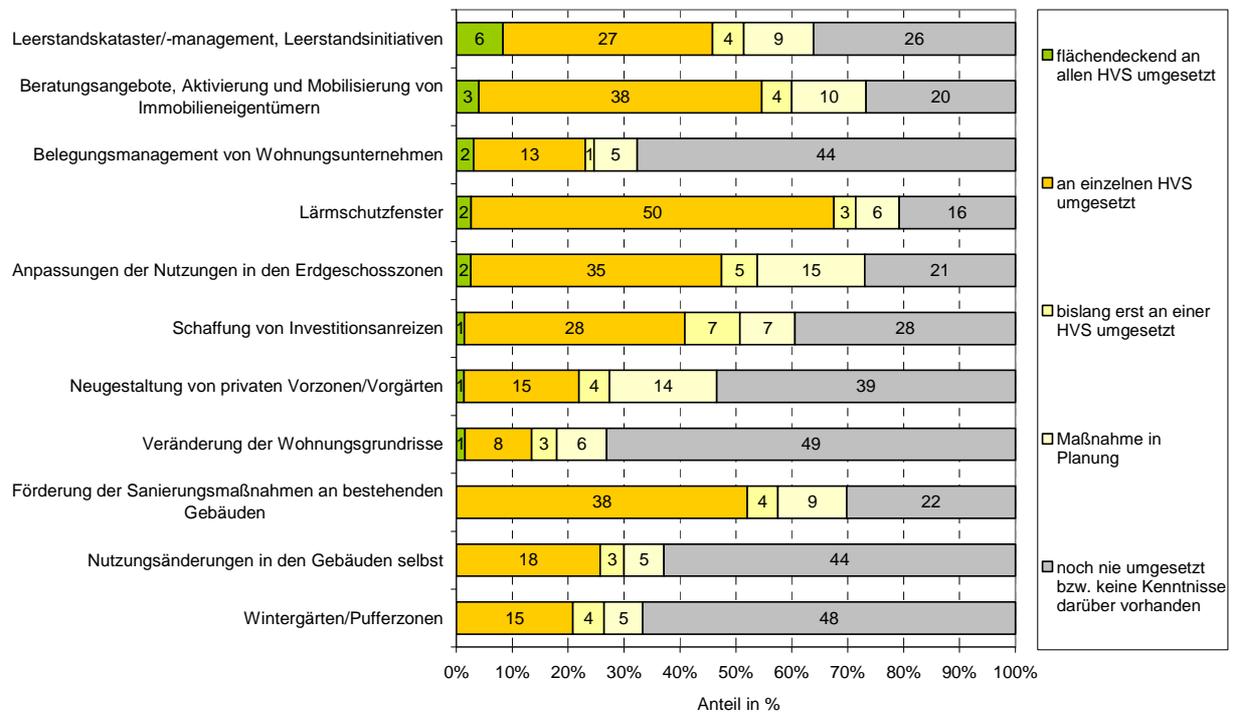


N=70-87

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

**Abbildung 12: In welcher Intensität hat Ihre Kommune die Einzelmaßnahmen umgesetzt?**  
**- Bereich Gebäude/Immobilienbewirtschaftung**

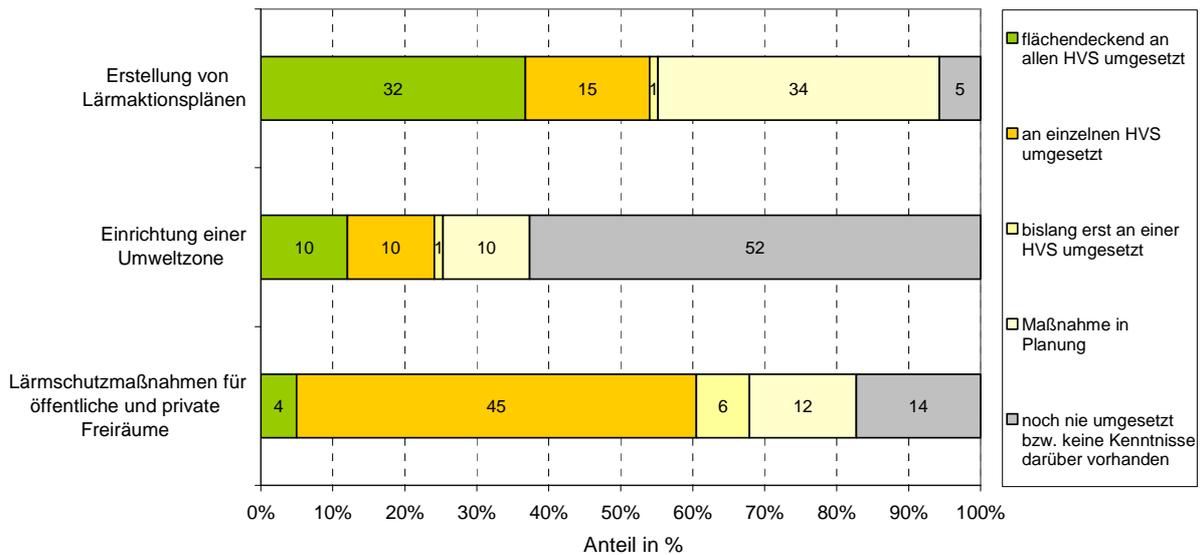


N=70-87

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

**Abbildung 13: In welcher Intensität hat Ihre Kommune die Einzelmaßnahmen umgesetzt?  
- Bereich Umwelt-/Gesundheitsschutz**



N=70-87

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

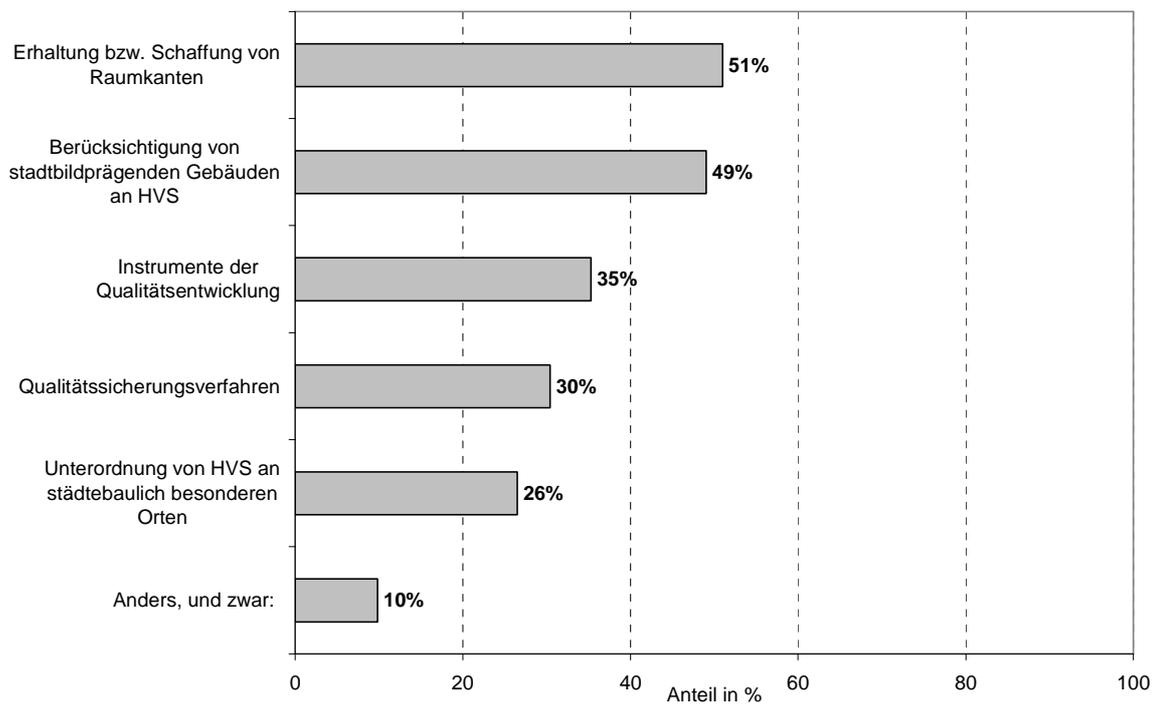
empirica / ANP

Wirkungsanalysen und Evaluationen von (Einzel)Maßnahmen werden bislang kaum durchgeführt. Nur 21 Kommunen haben vor der Umsetzung Untersuchungen zu den Wirkungen einzelner Maßnahmen bzw. der Gesamtmaßnahme durchgeführt. Auch nach der Umsetzung erfolgten in nur 14 Kommunen Evaluationen bzw. Einschätzungen zu den Wirkungen der umgesetzten Einzel- bzw. Gesamtmaßnahme. Dabei wurden verschiedene Untersuchungsmethoden angewandt:

- Erhebungen, Zählungen und Messungen (z.B. Belastung, Geschwindigkeit, Lärm, von der Maßnahme begünstigte Bewohner/Nutzer)
- Berechnungen (z.B. Fahrzeiten)
- Kostenschätzungen
- Variantenuntersuchungen
- Vorbereitende Untersuchungen / Gutachten / Handlungskonzepte (u.a. Prüfung Erreichung der Zielstellungen, qualitative Einschätzung der positiven Wirkungen)

Baukulturelle Aspekte werden bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Hälfte der Kommunen berücksichtigt. Dabei finden die Erhaltung bzw. Schaffung von Raumkanten oder die Berücksichtigung von stadtbildprägenden Gebäuden an HVS die größte Beachtung (vgl. Abbildung 14).

**Abbildung 14: Wie wurden baukulturelle Aspekte bei der Umgestaltung bzw. Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen inhaltlich und/oder verfahrenstechnisch berücksichtigt?**



N=102, Mehrfachnennung möglich

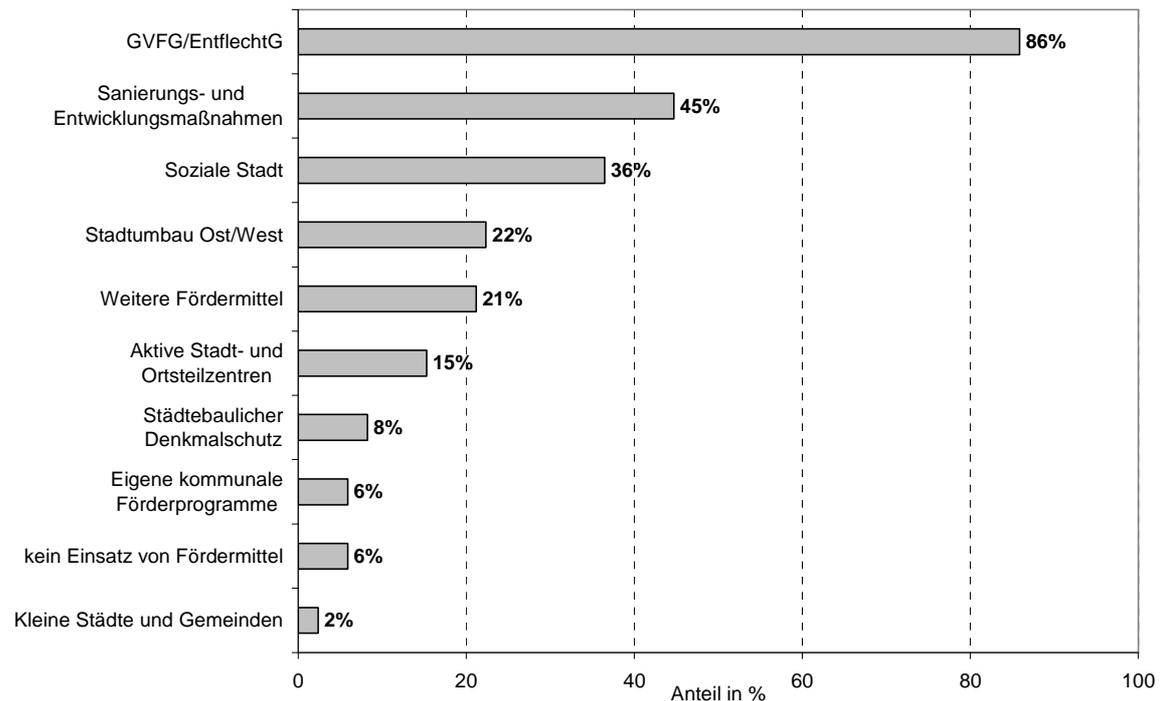
Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt vorrangig über GVFG/EntflechtG (86%) oder über das Städtebauförderprogramm „Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“ (45%) (vgl. Abbildung 15). Nur 6% der befragten Kommunen haben bei der Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen keine Fördermittel eingesetzt.

Neben den in Abbildung 15 genannten Fördermitteln wurden weiterhin Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Konjunkturpaket II, der Regionale 2010 oder lokalen Schallschutzfensterprogrammen eingesetzt.

**Abbildung 15: Welche Fördermittel wurden bisher zur Umgestaltung bzw. Aufwertung von bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen eingesetzt?**



N=85, Mehrfachnennung möglich

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

### 3.5 Kooperations- und Steuerungsverfahren

Aus Sicht der Befragten hat die Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen den höchsten Stellenwert für die Bewohner und Händler entlang der Hauptverkehrsstraße, gefolgt von den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern (Radfahrer und Fußgänger) sowie Immobilieneigentümern.

Dennoch wenden nur 40% der befragten Kommunen informelle Beteiligungsformen im Zusammenhang mit der Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen an. Auch ein Projekt- und Prozessmanagement in der Einbindung von Akteuren bzw. in der verwaltungsinternen Steuerung wird nur von weniger als einem Drittel der Befragten verwendet. Public Private Partnership-Modelle als Lösungsweg in der Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen spielen in den Kommunen noch eine untergeordnete Rolle. (vgl. Abbildung 16)

**Abbildung 16: Gibt es in Ihrer Kommune im Zusammenhang mit innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Überlegungen zu Kooperations- und Steuerungsverfahren im Hinblick auf...**

	%
Anwendung informeller Beteiligungsformen	40,2%
Anwendung von Projekt- und Prozessmanagement in der Einbindung von Akteuren, Bürgern, Stakeholdern	32,4%
Anwendung von Projekt- und Prozessmanagement in der verwaltungsinternen Steuerung	23,5%
Anwendung von Public Private Partnership-Modellen als Lösungsmodell	7,8%
Andere	3,9%

N=102, Mehrfachnennung möglich

Quelle: Auswertung der empirischen Bestandsaufnahme (2011), schriftliche Befragung aller 186 deutschen Städte ab 50.000 Einwohnern

empirica / ANP

#### **4. Zusammenfassung der Befragungsergebnisse**

- Die Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist in allen befragten Kommunen ein relevantes Thema.
- Hierzu tragen auch die zunehmenden Leerstände an einzelnen Hauptverkehrsstraßen, in schrumpfenden Regionen häufig auch an allen Hauptverkehrsstraßen, bei.
- Die hohe Relevanz der Thematik spiegelt sich allerdings noch nicht in den zur Verfügung stehenden Datengrundlagen wider. Nur wenige Informationen liegen auf gesamtstädtischer Ebene vor (u.a. Bodenrichtwerte, Daten zur Verkehrsbelastung, Verkehrsprognosen und Lärmkarten). Typische Problemfelder an Hauptverkehrsstraßen wie Emissionsbelastungen, Leerstände oder Sanierungsstau haben die Kommunen jedoch veranlasst spezifische Datenerhebungen speziell an Hauptverkehrsstraßen durchzuführen (z.B. Daten zu Luftschadstoffen, Gebäudestruktur, Leerstände und Sanierungszustand).
- Die Hauptverkehrsstraßenproblematik ist in der Stadtentwicklungsplanung angekommen. Nur knapp 25% der befragten Kommunen berücksichtigen HVS bislang noch nicht in gesamtstädtischen oder kleinräumigen Konzepten. Insbesondere in stark schrumpfenden Regionen wird die Problematik der Hauptverkehrsstraßen bei mehr als 50% der befragten Kommunen sowohl in gesamtstädtischen als auch in kleinräumigen Konzepten berücksichtigt.
- Zentrale Handlungsfelder sind Verkehrssicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Berücksichtigung städtebaulich besonderer Orte, Berücksichtigung von gewachsenen/historischen Strukturen sowie Lärmschutz.
- Fast alle befragten Kommunen haben bereits Projekte zur Entwicklung von Hauptverkehrsstraßen umgesetzt. Dabei gibt es nur wenige Kommunen die Einzelmaßnahmen flächendeckend an allen

HVS umgesetzt haben wie z.B. die ÖPNV-Bevorrechtigung oder die Erstellung von Lärmaktionsplänen. Immobilienwirtschaftliche Maßnahmen spielen insgesamt noch eine untergeordnete Rolle. Viele der genannten Einzelmaßnahmen wurden von mehr als 40% der Kommunen noch nie umgesetzt.

- Wirkungsanalysen und Evaluationen von (Einzel)Maßnahmen werden bislang kaum durchgeführt.
- Baukulturelle Aspekte werden bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Hälfte der Kommunen berücksichtigt.
- Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt vorrangig über GVFG/EntflechtG (86%).
- Kooperations- und Steuerungsverfahren werden bislang noch nicht systematisch im Zusammenhang mit Hauptverkehrsstraßen angewandt.