



Projekt „Planungsbeschleunigung“ im Auftrag der Agora Verkehrswende

Thomas Stein und Uta Bauer

Forschungsbereich Mobilität
Deutsches Institut für Urbanistik

50¹⁹⁷³⁻²⁰²³ **lifu**
Deutsches Institut für Urbanistik

Ausgangslage

- Maßnahmen für die kommunale Verkehrswende kommen nur schleppend voran
- „zu wenig Geld, zu wenig Personal, die StVO,...“ sind zentrale Hemmnisfaktoren
- **Aber** auch Strukturen & Prozesse bergen vielfach deutliches Beschleunigungspotenzial

Projektziel

- typische Hemmnisse in kommunalen Umsetzungsprozessen identifizieren
- gelungene Lösungen und Umsetzungszeiträume aufzeigen
- kommunizieren!

Thematischer Fokus

- Radverkehr
- Parkraumbewirtschaftung

Methodischer Ansatz

- ExpertInnen-Interviews und Hintergrundgespräche mit kommunalem Verwaltungspersonal

Radverkehr – was wir gemacht haben

Drei thematische Schwerpunkte

- Umsetzung von Fahrradstraßen
- Fachkräfte gezielt für die Radverkehrsplanung einsetzen
- Spezialisiertes Projektmanagement

Untersuchte Städte

- Konstanz, Hannover, Berlin-Mitte (Fahrradstraßen)
- Bielefeld, Berlin, Hamburg (Projektmanagement)
- Hannover, Bonn, 3. Stadt (Personal)



Tempo für Fahrradstraßen

Pro Woche können 100 Meter Fahrradstraße mit Markierungen, Schildern und Pollern angelegt werden.



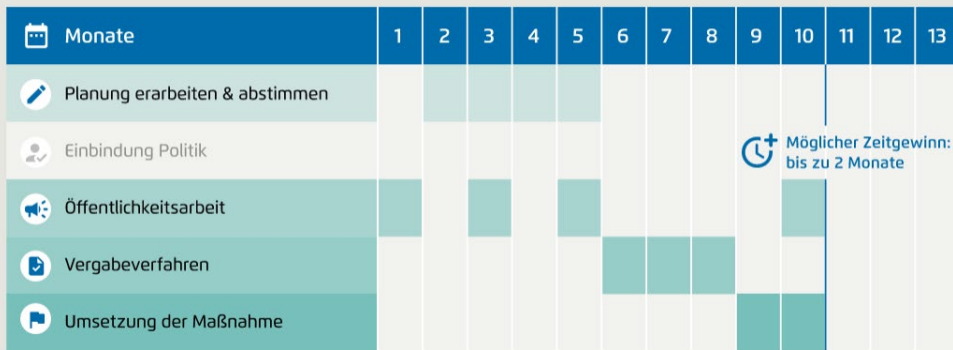
Agora Verkehrswende (09/2023) | Quelle: Eigene Darstellung, auf Grundlage von Daten der befragten Städte

Warum Fahrradstraßen?

- Fahrradstraßen als wichtiges und schnell zu realisierendes Netzelement
- In vielen Querschnitten und damit fast überall umsetzbar
- Meist keine oder nur geringe bauliche Maßnahmen nötig, im Kern: straßenverkehrsbehördliche Anordnungen
- Qualitätskriterien müssen berücksichtigt werden

Radverkehr - Umsetzung von Fahrradstraßen

Beispiel Berlin-Mitte: klarer politischer Handlungsauftrag

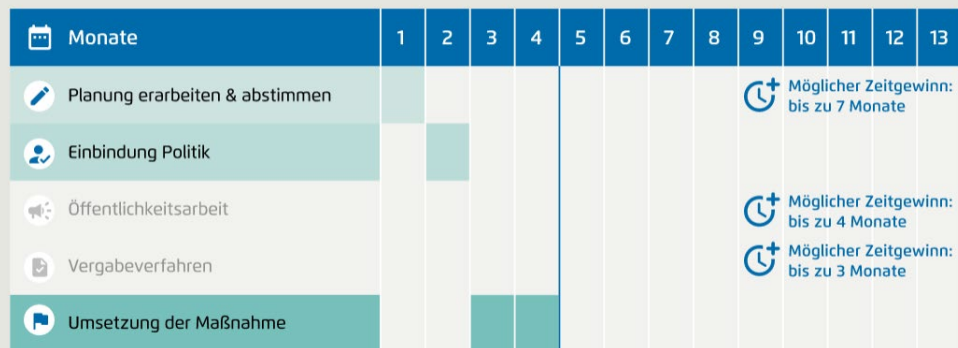


Agora Verkehrswende (08/2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der befragten Städte.

Zentrale Faktoren für eine schnelle Umsetzung

- Planungs- und Abstimmungsprozesse kurzhalten
- Politische Beschlusschleifen im Umsetzungsprozess minimieren
- Rahmenverträge und Eigenbetriebe sparen Zeit bei Vergabe und Umsetzung

Beispiel Hannover: weitreichendes Prüf- und Handlungsschema

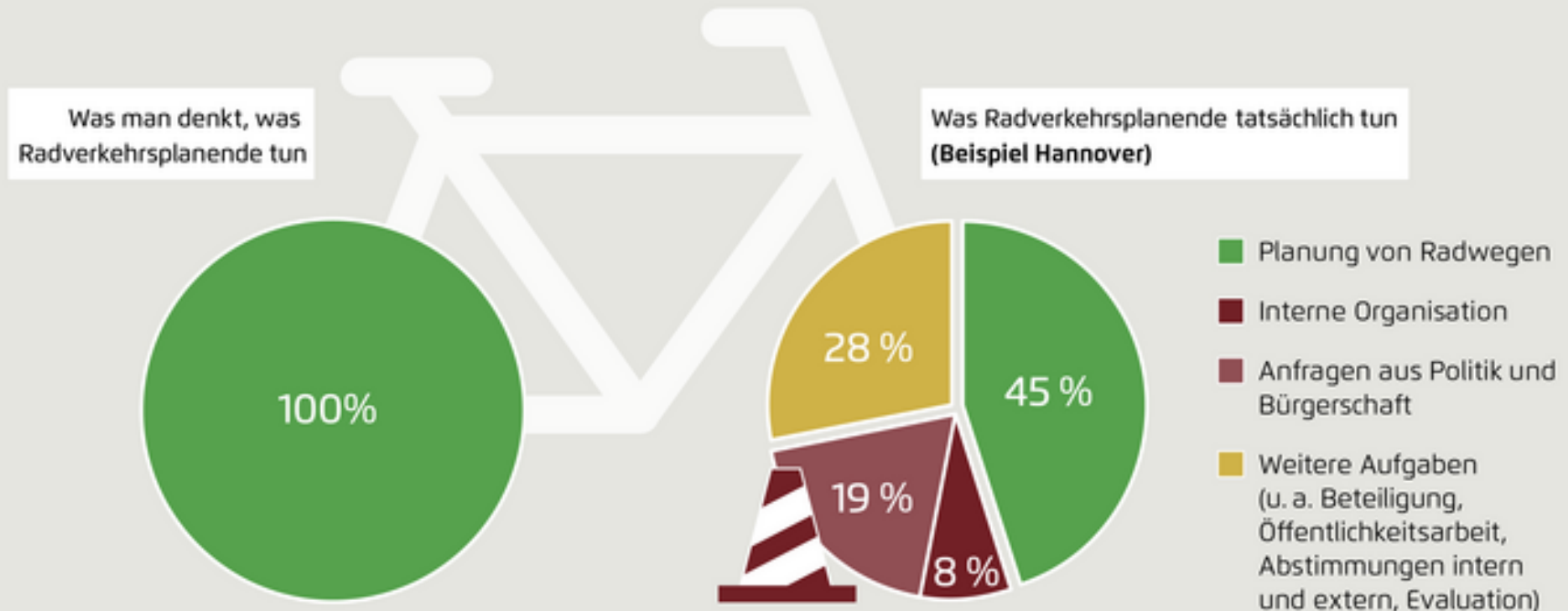


Agora Verkehrswende (08/2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der befragten Städte.

Radverkehr - Fachkräfte gezielt für die Radverkehrsplanung einsetzen

Warum dauert es so lange, bis ein Radweg entsteht?

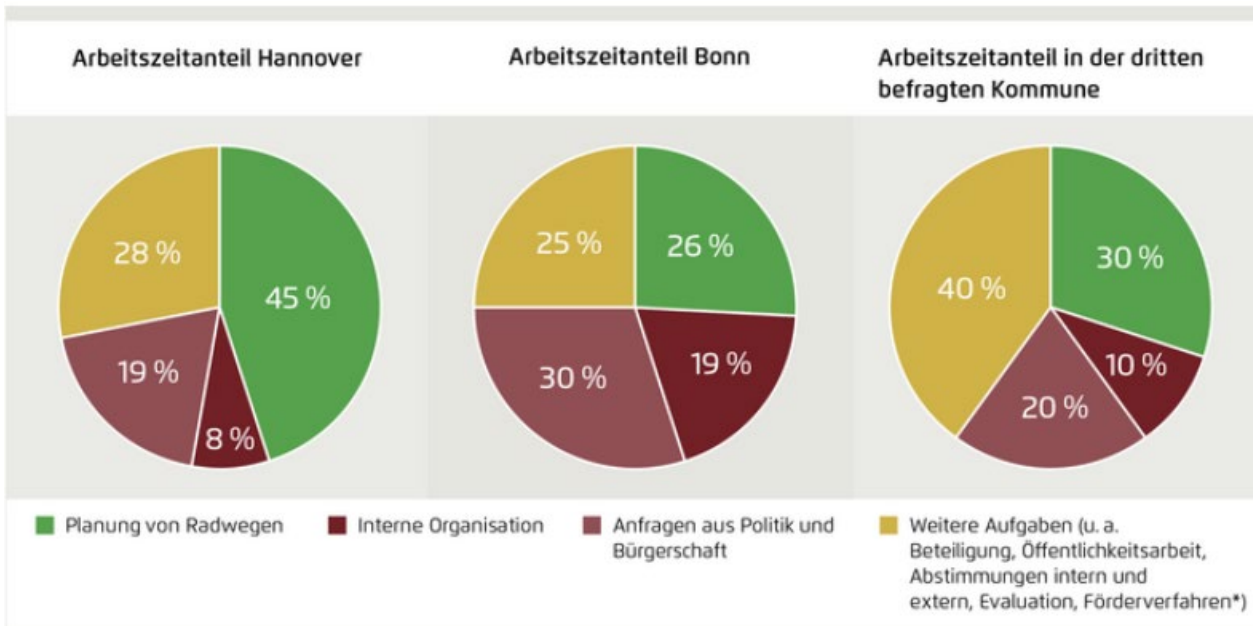
Ein Grund: Planungskapazitäten werden für andere Aufgaben genutzt



Radverkehr - Fachkräfte gezielt für die Radverkehrsplanung einsetzen

Herausforderungen:

- Anfragen aus Bevölkerung, Politik und von Medien kosten viel Zeit
- Kein Personal für Kommunikation und Beteiligung
- Komplexe Fördermitteladministration



Lösungsansätze

- Aufgaben an Spezialist:innen vergeben
 - Neue Personalstellen für Spezialaufgaben (Bonn)
 - Abteilung Bürgerbeteiligung (Heidelberg)
- Digitales und vernetztes Datenmanagement
 - Datenmanagement durch Projektsteuerung (Hamburg)
- Digitalisierung und proaktive Kommunikation
 - Projektkarte der infraVelo (Berlin)
 - Radentscheid-Jahresveranstaltung und Projektfortschritts-Video (Aachen)

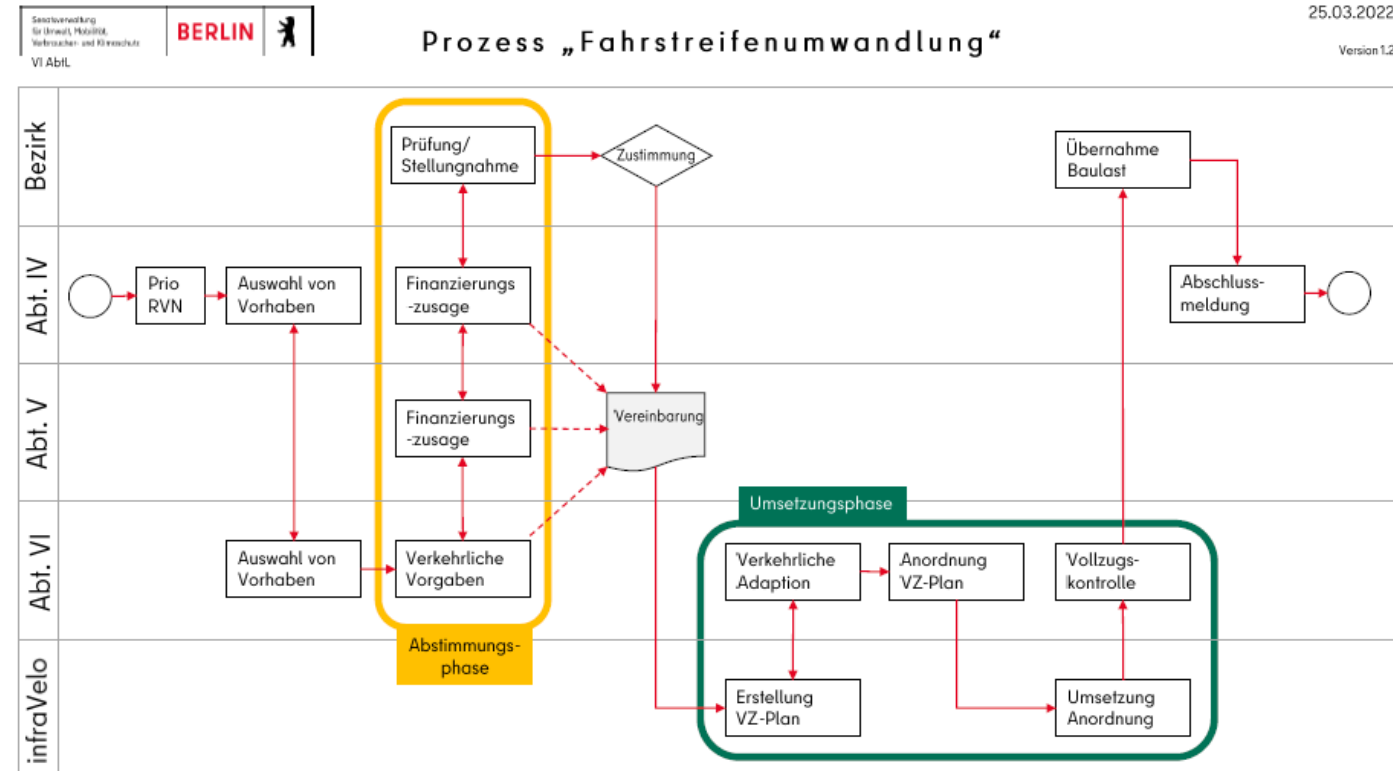
Radverkehr - Spezialisiertes Projektmanagement (Ifd.)

Herausforderungen:

- **Lange Planungszeiten u.a. durch fehlende**
 - Zuständigkeiten
 - Prozessverantwortliche
 - Entscheidungs-/Eskalationsmechanismen
 - Gemeinsames Zielverständnis

Lösungsansatz – Projektmanagement mit

- Strukturen
- Prozessen
- Fähigkeiten



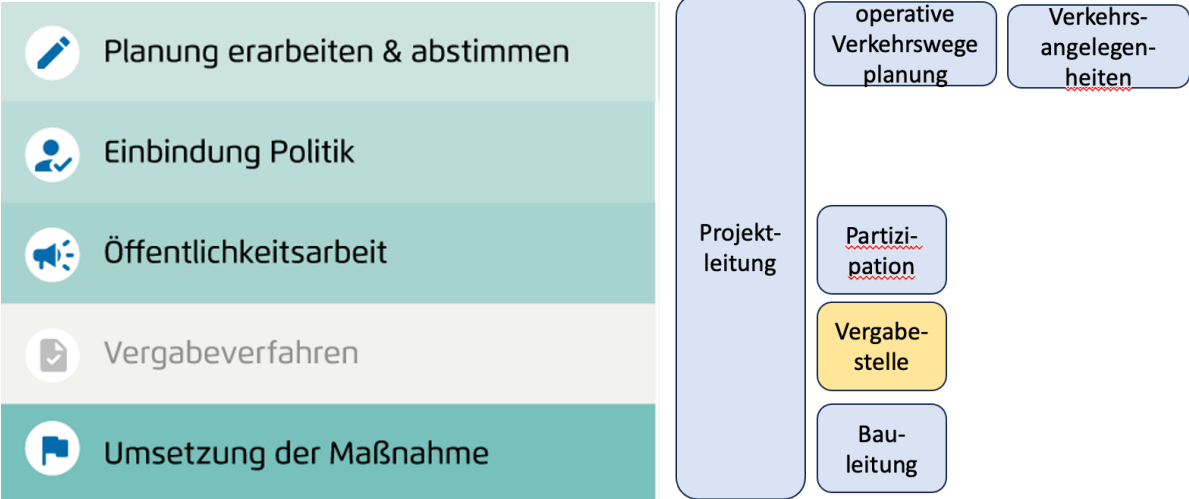
Radverkehr - Spezialisiertes Projektmanagement (Ild.)

Zusammensetzung eines interdisziplinären Projektteams zur Radverkehrsplanung



Abbildung 2: Zusammensetzung eines interdisziplinären Projektteams zur Radverkehrsplanung im Amt für Verkehr. Gesteuert wird das Team von einer Projektleitung mit Weisungsbefugnis.

Einrichtung von Fahrradstraßen kann in Bielefeld beinahe zur Gänze im Projektteam abgeschlossen werden.





Parkraumbewirtschaftung – was wir gemacht haben

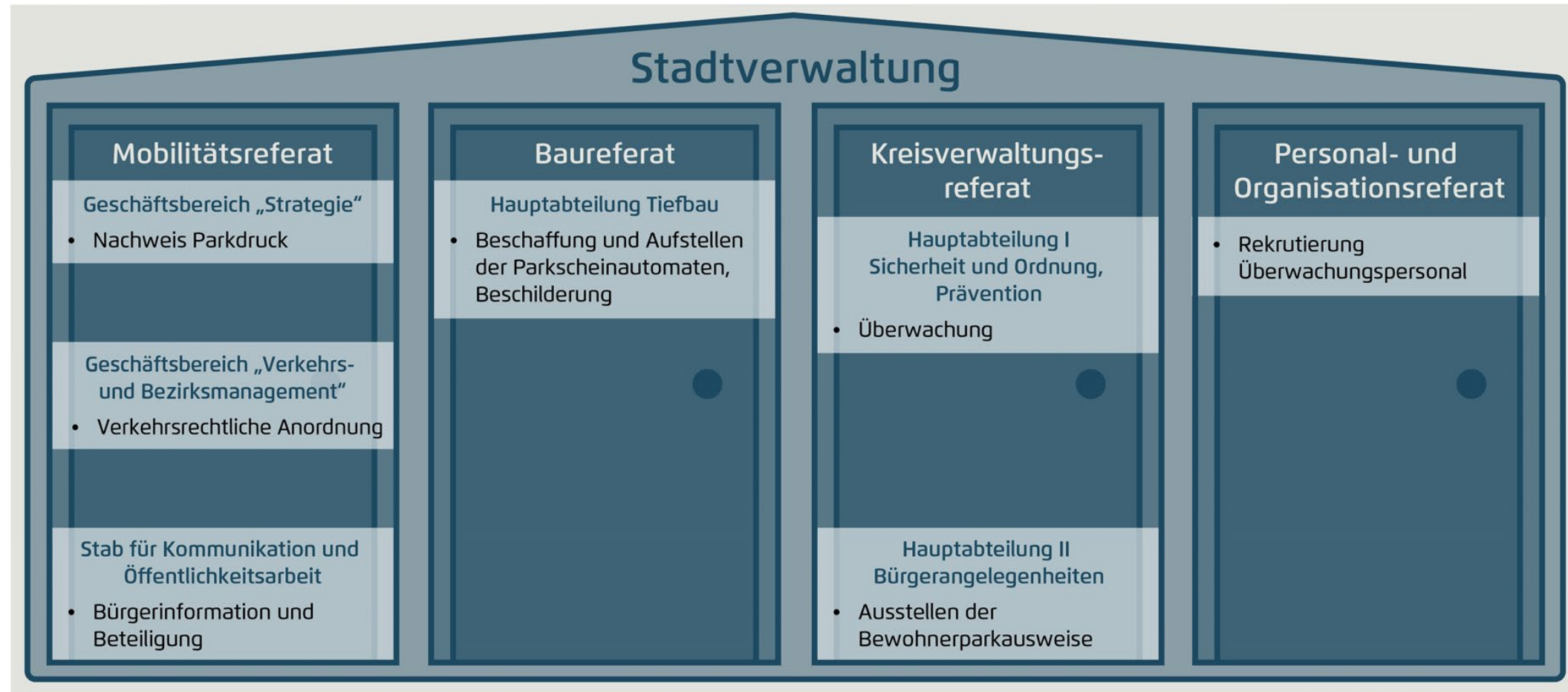
Typische Arbeitsschritte zur Einführung von PRB

- Politischer Auftrag
- Nachweis des Parkdrucks und Erarbeitung Konzept
- Bürgerinformation/-beteiligung
- straßenverkehrsrechtliche Anordnungsaufgaben
- Beschaffung und Bau (Schilder, Parkscheinautomaten)
- Ausstellen der Bewohnerparkausweise /
Ausnahmegenehmigungen
- Organisation der Überwachung, Personalrekrutierung und
Ausbildung

Untersuchte Städte

- Berlin (Tempelhof-Schöneberg, Mitte)
- Hamburg
- München
- Freiburg
- Frankfurt am Main
- Köln

Beispiel München



Typische Beschleuniger - Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung

Die richtigen Anreize setzen

- Politische Grundsatzbeschlüsse fassen
- Transparenz zu Einnahmen und Ausgaben schaffen

Wo ein Wille ist, ist ein Weg ...

- Parkraumbewirtschaftung aus einer Hand organisieren
- Gute Führung macht einen Unterschied
- Verwaltungsinterne Arbeitsprozesse optimieren

Digitalisierung nutzen

- Bewohnerparkausweise
- Beteiligung
- Überwachung

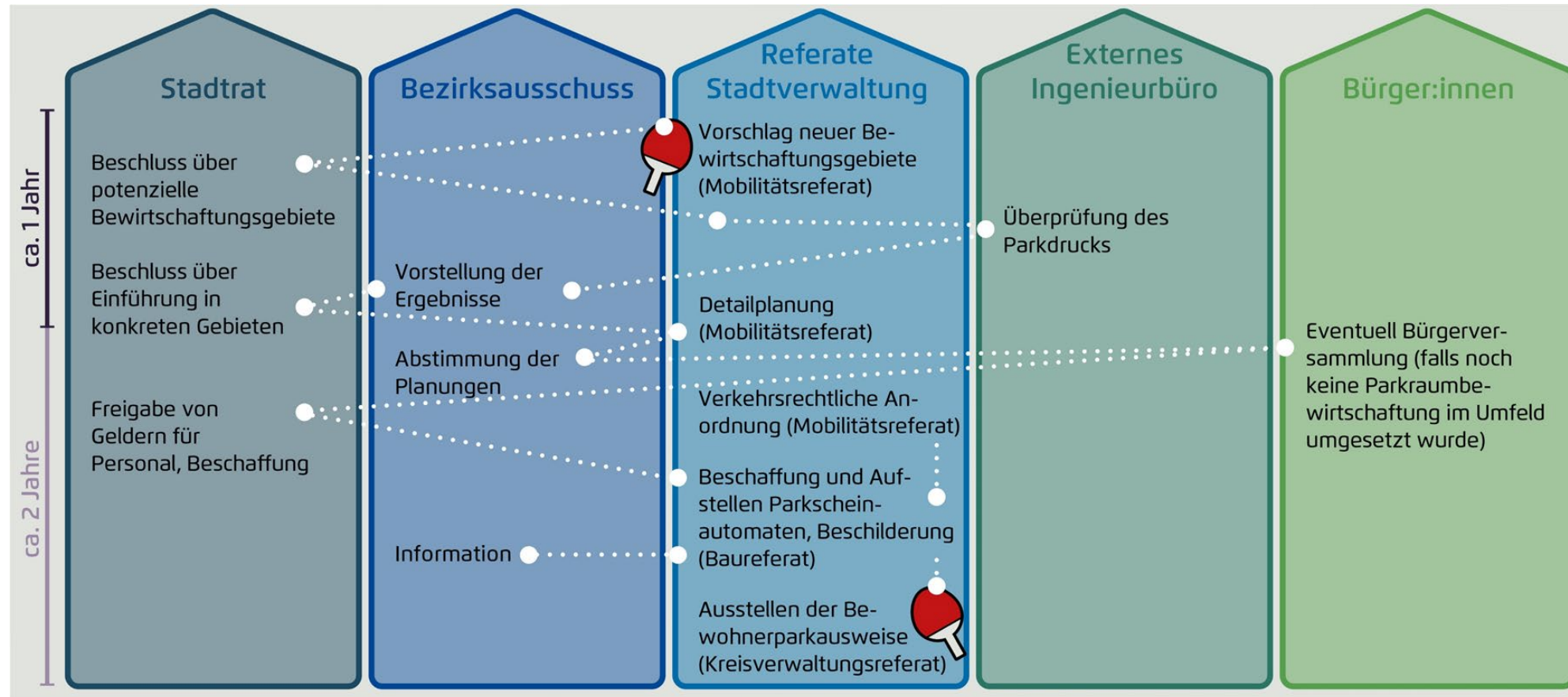
Die richtigen Anreize setzen - politische Grundsatzbeschlüsse

Berlin: Beschluss zur flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im Luftreinhalteplan (2019)



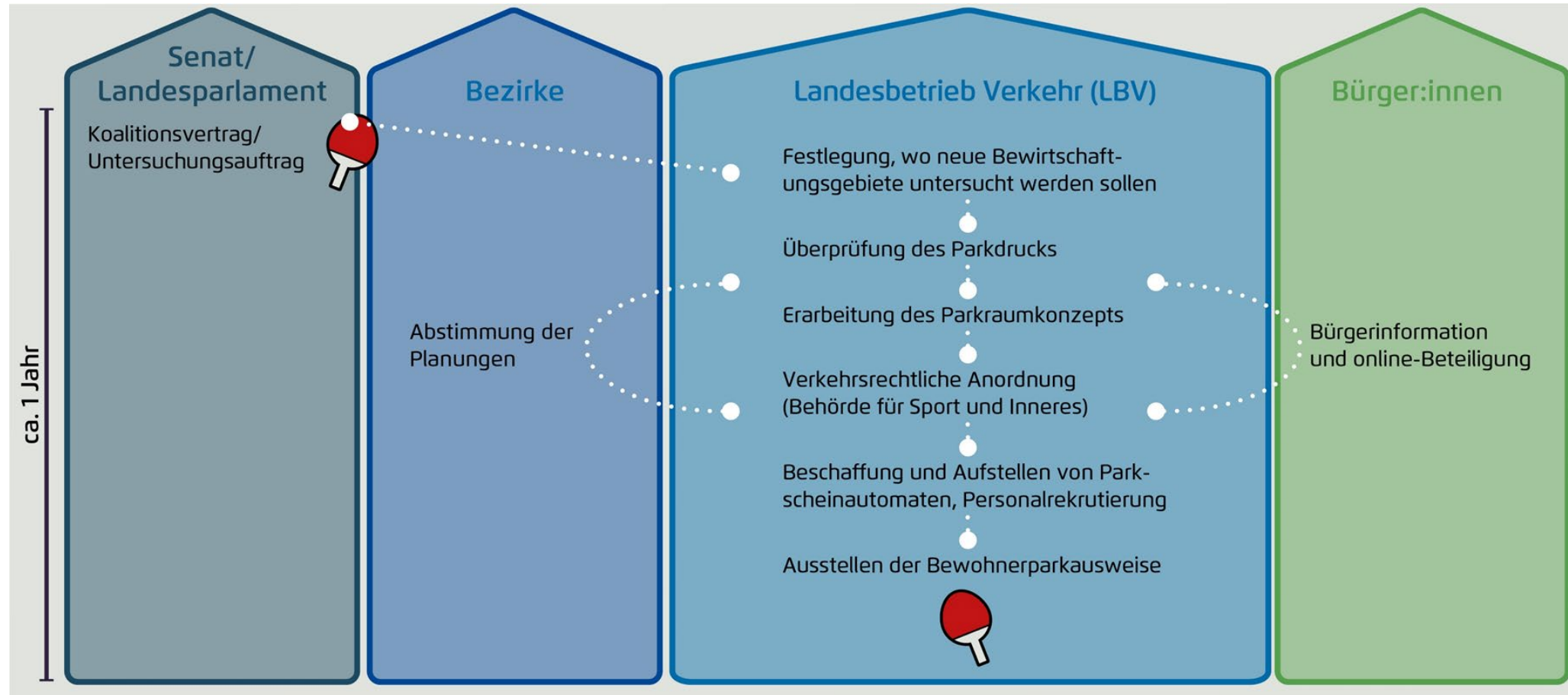
Die richtigen Anreize setzen - politische Grundsatzbeschlüsse

Abstimmungsprozesse zur Einführung neuer PRB in München und Hamburg im Vergleich



Die richtigen Anreize setzen - politische Grundsatzbeschlüsse

Abstimmungsprozesse München und Hamburg im Vergleich



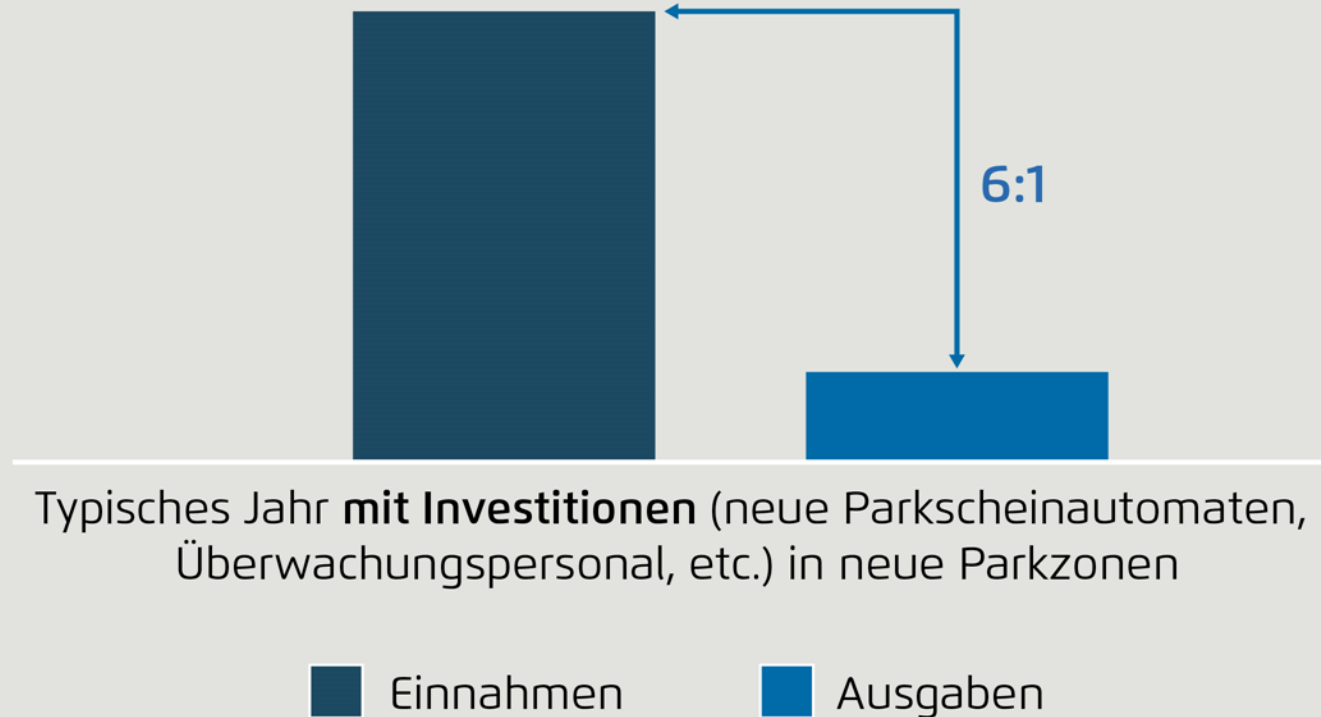
Die richtigen Anreize setzen – Transparenz Einnahmen & Ausgaben

Hamburg: Parkraumbewirtschaftung refinanziert sich selber



Die richtigen Anreize setzen - Transparenz Einnahmen & Ausgaben

Parkraumbewirtschaftung ist kein Zuschussgeschäft



Wo ein Wille ist, ist ein Weg – PRB aus einer Hand organisieren

Beispiel Hamburg

Senat der Hansestadt Hamburg

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Landesbetrieb Verkehr (LBV)

Operatives Geschäft

- Konzeptionelle Planung
- Beschaffung/Bau und Unterhalt von Parkscheinautomaten
- Bürgerinformation und Beteiligung
- Ausstellen der Bewohnerparkausweise
- Management von Ausnahmegenehmigungen
- Überwachung



intensive Kooperation



Behörde für Inneres und Sport

Polizei

Straßenverkehrsbehördliche Aufgaben

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit !

Uta Bauer & Thomas Stein
030 39001 – 151/-181
Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13-15

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

T +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129

M info@agora-verkehrswende.de