



Vom Plan auf die Straße

Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können

ANALYSE



Impressum

Vom Plan auf die Straße

Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können

ANALYSE

ERSTELLT IM AUFTRAG VON

Agora Verkehrswende

Agora Transport Transformation gGmbH
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Wolfgang Aichinger
wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin

Autor:innen: Thomas Stein, Uta Bauer

Satz: Marica Gehlfuß

Lektorat: Infotext

Titelbild: iStock/photoschmidt

DANKSAGUNG

Für die Untersuchung wurden Interviews mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus folgenden Verwaltungsstellen geführt. Wir bedanken uns ausdrücklich für die Zeit und die wertvollen Informationen, die uns zur Verfügung gestellt wurden.

Fahrradförderung

- Land Berlin, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abt. VI
- Bezirksamt Berlin-Mitte, Straßen- und Grünflächenamt
- Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, Mobilitätsplanung
- Landeshauptstadt Hannover, Stabsstelle Mobilität und Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
- Stadt Konstanz, Amt für Stadtplanung und Umwelt, Radverkehrsbeauftragter
- Stadt Bonn, Dezernat für Planung, Umwelt und Verkehr
- Stadt Frankfurt am Main, Stabsstelle Radverkehr

Parkraumbewirtschaftung

- Land Berlin, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abt IV
- Bezirksamt Berlin-Mitte, Ordnungsamt
- Bezirksamt Berlin-Tempelhof-Schöneberg, Abteilung für Ordnung, Straßen, Grünflächen, Umwelt und Naturschutz
- Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, Verkehrsraummanagement
- Stadt Freiburg im Breisgau, Garten- und Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung
- Stadt Köln, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Verkehr, Verkehrsmanagement
- Stadt Frankfurt am Main, Strategische Verkehrsplanung und Straßenverkehrsamt

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2023): *Vom Plan auf die Straße. Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können*

www.agora-verkehrswende.de

Veröffentlichung: Oktober 2023

107-2023-DE

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

zwölf Jahre Planungszeit für einen Radweg. Mehr als drei Jahre bis zu einer neuen Parkzone. Auch ohne Praxiserfahrung in Politik oder Verwaltung sollte klar sein: effiziente Verkehrsplanung sieht anders aus.

Auch wenn die beiden Beispiele Extremfälle darstellen, ist die Beschleunigung von Verkehrsprojekten in vielen deutschen Kommunen ein drängendes Thema. Die Klimakrise erfordert rasches Handeln. Unterschriftensammlungen und sogenannte „Radentscheide“ zeigen die Dringlichkeit für mehr sichere Radwege. Die steigende Zahl privater Pkw macht es in den Städten immer schwerer, einen Parkplatz zu finden.

Doch wann ist Planung eigentlich „schnell“ und was macht eine Verwaltung „agil“? Welche Kenngrößen und Empfehlungen zu guten Verwaltungsverfahren gibt es? Trotz der Dringlichkeit gibt es zu diesen Fragen überaus wenig veröffentlichte Erkenntnisse. Wir haben deswegen das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) beauftragt, Verwaltungsprozesse und die Dauer bis zur Fertigstellung von Verkehrsmaßnahmen in verschiedenen deutschen Städten zu beschreiben. Grundlage sind Interviews mit den Verantwortlichen in den Verwaltungen.

Für viele Prozesse – etwa die Einrichtung von Fahrradstraßen oder Parkzonen – ist diese Beschreibung erstmalig erfolgt. Die Ergebnisse erlauben eine Analyse der heutigen Verwaltungspraxis und einen Vergleich zwischen den Kommunen. Alle befragten Städte verfolgen bereits neue Ansätze, um Zeit und andere Ressourcen zu sparen – und so schnellere Ergebnisse zu ermöglichen.

Die Lösungen lassen sich gut auf andere Orte übertragen. So hilft es etwa, Zuständigkeiten zu bündeln und Projektarbeit einzuführen. Das vermeidet die sprichwörtliche „organisierte Unzuständigkeit“, wie sie in hierarchischen Organisationen oder beim „seriellen“ Abarbeiten von Aufgaben leider immer wieder entsteht.

Für die Unterstützung durch die befragten Kommunen sind wir sehr dankbar. Sie haben in einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit dem Difu ihre Abläufe transparent gemacht. Das ist nicht selbstverständlich. Deswegen möchten wir unsere Studie auch als Ermöglichung für andere Städte und Gemeinden verstanden

wissen – und nicht als Ranking oder Bewertung. Nur wenn Prozesse beschrieben und dokumentiert werden, wenn Ziele vereinbart und Ergebnisse gemessen werden, kann die Verkehrswende beschleunigt werden.

Wir freuen uns auf die weitere Diskussion und wünschen eine anregende Lektüre.

Dr. Wiebke Zimmer

Stellvertretende Direktorin
für das Team von Agora Verkehrswende
Berlin, 26. Oktober 2023

Ergebnisse und Empfehlungen

1

Eine flexiblere Bundesgesetzgebung ist Voraussetzung für mehr Handlungsfreiheit in den Kommunen.

Das Straßenverkehrsrecht aus Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schränkt Kommunen im Wandel zu mehr Klimaschutz und Klimaanpassung, besseren Alternativen zum Autoverkehr und höherer Verkehrssicherheit ein. Beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Parkraumbewirtschaftung müssen Kommunen jede Maßnahme aufwendig begründen. Ein flexibler und gleichzeitig einfach zu handhabender verkehrsrechtlicher Rahmen kann helfen, die Verwaltungsarbeit deutlich schneller zu machen.

2

Kommunalpolitische Grundsatzbeschlüsse ersparen wiederkehrende Beschlüsse und erleichtern Vergaben.

Politische Grundsatzbeschlüsse geben der Verwaltung Rückendeckung und einen klaren demokratischen Auftrag, beispielweise zur Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen. Sie erübrigen weitere Beschluss Schleifen mit politischen Gremien. Die Beteiligung der Bürger:innen kann sich auf umfassende Information und bei Bedarf auf konflikthafte Projekte konzentrieren. Darüber hinaus ermöglichen Grundsatzbeschlüsse, Aufträge für externe Gutachten und Beschaffungen gebündelt auszuschreiben und Rahmenverträge zu schließen. Beides reduziert den Zeitaufwand bei den Vergabeverfahren.

3

Agiles Projektmanagement und gebündelte Entscheidungskompetenz verkürzen Abstimmungen.

Kommunalverwaltungen sind meist geprägt von hierarchischer Organisation und linearen Arbeitsprozessen. Spätestens wenn verschiedene Ämter an einem Strang ziehen sollen, ist agiles Projektmanagement ein effizienterer Weg. In Projekteinheiten, die sich aus den wesentlichen Verwaltungsstellen zusammensetzen, können Prozessschritte parallel statt hintereinander ablaufen. Ebenso können Entscheidungskompetenzen in einer Verwaltungsstelle gebündelt werden – beispielsweise für Verkehrsplanung und verkehrsrechtliche Anordnung in einem Mobilitätsamt. Ähnliche Effekte können aber auch ambitionierte, zielorientiert arbeitende Führungskräfte erzielen.

4

Zusätzliche Spezialist:innen für Kommunikation und Administration entlasten Fachkräfte bei der Verkehrsplanung.

Personalmangel ist eine zentrale Herausforderung für kommunale Verwaltungen, insbesondere bei der Radverkehrsförderung. Verkehrsplaner:innen und Ingenieur:innen müssen nebenher viele fachfremde Aufgaben erledigen, etwa bei Kommunikation, Beteiligung oder Projektmanagement. Eigenes, fachkundiges Personal für solche Aufgaben kann sie entlasten und sogar bessere Ergebnisse erzielen.

5

Digitalisierung steigert Effizienz und spart Zeit und Personal. Durch die Nutzung digitaler Lösungen können Verwaltungen schneller und effizienter werden. Beispiele sind ein gutes internes Datenmanagement, GIS-basierte Informationsportale und abteilungsübergreifende Planungsplattformen. Für eine erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung braucht es zuverlässige Kontrollen, die oft an Personalmangel scheitern. Digital unterstützte Kontrollen mithilfe von sogenannten Scan-Cars wären eine Lösung, sind in Deutschland aber rechtlich noch nicht möglich.

Inhalt

Vorwort	3
Ergebnisse und Empfehlungen	4
1 Radverkehrsplanung beschleunigen	7
1.1 Spezialisiertes Projektmanagement	7
1.1.1 Projekteinheit Radwege in Berlin	8
1.1.2 Projektstrukturen in Bielefeld	9
1.1.3 Bündnis für den Rad- und Fußverkehr in Hamburg	10
1.1.4 Zwischenfazit	11
1.2 Schnelle Umsetzung von Fahrradstraßen	12
1.2.1 Qualitätskriterien: Ein Schild macht noch keine Fahrradstraße	12
1.2.2 Umsetzung von Fahrradstraßen im Überblick	13
1.2.3 Beispiel Hannover: weitreichendes Prüf- und Handlungsschema	15
1.2.4 Beispiel Berlin-Mitte: klarer politischer Handlungsauftrag	16
1.2.5 Beispiel Konstanz: rasche bauliche Umsetzung ohne Vergabeverfahren	17
1.2.6 Zwischenfazit	17
1.3 Effektiver Personaleinsatz	19
1.3.1 Drei Städte – ähnliche Problemlagen	19
1.3.2 Lösungsansätze für einen effektiveren Personaleinsatz	21
2 Parkraumbewirtschaftung ausbauen	24
2.1 Politische Grundsatzbeschlüsse und Finanzierung	25
2.1.1 Politische Grundsatzbeschlüsse fassen	25
2.1.2 Transparenz bezüglich Einnahmen und Ausgaben schaffen	29
2.1.3 Zwischenfazit	30
2.2 Strukturen, Prozesse und Führungskräfte	30
2.2.1 Parkraumbewirtschaftung aus einer Hand organisieren	30
2.2.2 Engagierte Führung macht den Unterschied	32
2.2.3 Verwaltungsinterne Arbeitsprozesse optimieren	34
2.2.4 Zwischenfazit	35
2.3 Digitalisierung nutzen	35
2.3.1 Ausstellen der Bewohnerparkausweise	35
2.3.2 Onlinebeteiligung	36
2.3.3 Kreative Lösungen für die Kontrolle	36
2.3.4 Zwischenfazit	37
Literaturverzeichnis	38

1 | Radverkehrsplanung beschleunigen

Mehr Radverkehr – das ist das Ziel in vielen Städten und Gemeinden. Doch mitunter dauert es sehr lange, bis Radwege und andere Infrastrukturen entstehen. Der Wunsch nach schnellerer Planung und Umsetzung ist weit verbreitet.

Die Gründe reichen von Personalmangel über langwierige rechtliche Abstimmungen mit den Straßenverkehrsbehörden bis zu Arbeitsverfahren, die viel Risiko für Verzögerungen bergen. Auch die Art der gewählten Infrastruktur entscheidet über das Tempo. So braucht die Anlage baulicher Radwege deutlich mehr Zeit, als etwa hochwertige Fahrradstraßen oder geschützte Radfahrstreifen einzurichten.

Das Deutsche Institut für Urbanistik hat im Städtevergleich einige wesentliche Stellschrauben für die Beschleunigung der Radverkehrsplanung identifiziert. Hilfreich sind etwa ein spezialisiertes Projektmanagement und die klare Zuständigkeitsverteilung zwischen Behörden. Davon berichten unter anderem Behörden in Bielefeld, Hamburg und Berlin (Kapitel 1.1). Gut strukturierte Prozesse helfen auch bei der schnelleren Umsetzung von Fahrradstraßen, wie etwa Hannover und Konstanz zeigen. Im Berliner Bezirk Mitte lassen sich beinahe wöchentlich Fortschritte bei neuen Fahrradstraßen beobachten (Kapitel 1.2). Für derartige Erfolge braucht es auch einen effektiveren Personaleinsatz. Unter anderem Hannover und Bonn geben Einblick in ihre Strategien, um knappe Fachkräfte vor allem für ihre Kernaufgabe – das Planen neuer Radinfrastruktur – einzusetzen (Kapitel 1.3).

1.1 Spezialisiertes Projektmanagement

Kommunalverwaltungen sind geprägt von einer hierarchischen Organisation und kleinteiliger Aufgabenteilung. Dies soll unter anderem Rechtssicherheit, Nachvollziehbarkeit und Qualität in der Verwaltungsarbeit sicherstellen. Während diese Prozesse und Strukturen für viele Aufgabenbereiche adäquat und nützlich sind, stoßen sie bei der Radverkehrsförderung und dem damit einhergehenden komplexen und mitunter konfliktbeladenen Umbau des Straßenraums zunehmend an ihre Grenzen. Die bewährten Abstimmungsroutinen und Entscheidungsprozesse erscheinen vielfach als träge und ineffizient.

So findet die verwaltungsinterne Kommunikation zwischen zentralen Stellen oft erst spät oder auch gar nicht statt. Prozessschritte laufen eher hintereinander anstatt parallel ab. Häufig fehlt es an klaren Verantwortlichkeiten und Koordinierungsinstanzen für Planungsprozesse. Projekte geraten ins Stocken, Entscheidungen bleiben aus. Zudem erfordern die Aufgaben weit mehr als nur ingenieursspezifische Fähigkeiten. Personalkapazitäten fehlen oder werden nicht effektiv eingesetzt. Die Digitalisierung des Daten- und Wissensmanagements steht oft noch am Anfang. All diese Faktoren tragen dazu bei, dass Maßnahmen zur Radverkehrsförderung häufig nur langsam vorankommen oder auch scheitern.

Um die Radverkehrsplanung zu beschleunigen, bedarf es deshalb Alternativen zur klassischen Verwaltungsarbeit entlang von Linienhierarchien und fachlich-thematischen Silos. Auf der Ebene der verwaltungsinternen Arbeitsprozesse können Elemente von Projektmanagement hilfreich sein. Hierzu gibt es bereits verschiedenste Leitfäden¹ und Standards, die auf die Besonderheiten von Projektmanagement in der öffentlichen Verwaltung eingehen. Zudem gibt es in immer mehr Kommunen Verwaltungseinheiten, die die Themen Change- und Projektmanagement vorantreiben und verankern sollen². Trotz grundsätzlicher Offenheit und Problembewusstsein ist Projektmanagement jedoch noch in keiner Kommune konsequent eingeführt.

Im Folgenden werden Beispiele von Projektarbeit zur Optimierung von Radverkehrsplanungsprozessen aus Berlin, Hamburg und Bielefeld erläutert. Alle drei Kommunen stehen dabei noch relativ am Anfang. Sie können erste positive Effekte verzeichnen, lernen gleichzeitig dazu und passen ihr Vorgehen stetig an.

- 1 <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/moderne-verwaltung/praxisleitfaden-projektmanagement.html>.
- 2 Einen Einblick in die Aufgaben, Potenziale und Herausforderungen einer solchen Einheit gibt das V-Büro Bremen im Blog der „Verwaltungsrebellin“, <https://verwaltungsrebellin.de/v-buero-bremen/>.

1.1.1 Projekteinheit Radwege in Berlin

Die „Projekteinheit Radwege“ der Berliner Senatsverkehrsverwaltung unterstützt die Bezirke dabei, sichere Radfahrstreifen einzurichten und vorhandene Radwege zu verbreitern oder auch zu modernisieren.³ Sie ist bei der obersten Straßenverkehrsbehörde angesiedelt und vereint neben rechtlichem Wissen und verkehrsrechtlicher Anordnungskompetenz gleichzeitig Know-how für die Planung von Verkehr, Radverkehr und Lichtsignalanlagen sowie für die Erstellung von Verkehrszeichen-

3 Für das Berliner Hauptverkehrsstraßennetz ist die Senatsverwaltung für Planung und verkehrsrechtliche Anordnung verantwortlich. Die Berliner Bezirke bzw. die infraVelo setzen anschließend baulich um. Der Prozess der Fahrstreifenumwandlung wurde aus dem Vorgehen der Berliner Pop-up-Radwege abgeleitet und in ein zügiges Verfahren zur dauerhaften Anordnung von Radverkehrsanlagen überführt.

planen. Damit sind zentrale Arbeitsschritte eng verzahnt. Zudem koordiniert die Projekteinheit den Prozess bis zur straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.

Zentrale Arbeitsgrundlage ist neben der Straßenverkehrsordnung eine Rahmenvereinbarung mit den Berliner Bezirken, in der der „Prozess zu Fahrstreifenumwandlung“ und die Verantwortlichkeiten zwischen Senatsebene, Bezirken und der Infrastrukturgesellschaft InfraVelo festgehalten sind. Die Projekteinheit Radwege steht damit „für eine neue Kultur der Zusammenarbeit, die eine rasche Umsetzung zum Ziel hat“, wie es auf der Website von InfraVelo heißt. Im Ergebnis haben sich Planungszeiträume für Radverkehrsanlagen im Berliner Hauptstraßennetz um mehrere Monate verkürzt.⁴

4 Weitere Information zur Projekteinheit: <https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/projekteinheit-radwege/>.

Geschützter Radfahrstreifen auf ehemaligem Parkstreifen in der Müllerstraße in Berlin-Mitte als ein Ergebnis der Projekteinheit Radwege

Abbildung 1



1.1.2 Projektstrukturen in Bielefeld

In Bielefeld zeigte sich in den vergangenen Jahren, dass die in Volumen und Komplexität wachsenden Maßnahmen im Verkehrsbereich mit bestehenden Arbeitsroutinen kaum mehr zu bewältigen sind. Neben dem Ruf nach mehr Personal wurde auch deutlich, dass erhebliche Effizienzgewinne in den Prozessen und Strukturen des Amtes für Verkehr liegen.

Ein Mittel, um diese zu realisieren, ist die Einführung von Projektstrukturen und -teams. Diese eignen sich für komplexe Maßnahmen, die einen höheren Abstimmungsbedarf über einen längeren Zeitraum haben, und ergänzen die bestehende Linienorganisation. Das Tagesgeschäft – also eher kleinteilige, wiederkehrende oder in sich abgeschlossene Routineaufgaben wie die Stellungnahme zu Bebauungsplanverfahren oder der Ausbau von ÖPNV-Haltestellen – verbleibt in der klassischen Linienstruktur.

Je nach Auftrag und Zielsetzung werden Mitarbeitende aus verschiedenen Bereichen in einem Projektteam gebündelt und der Prozess durch eine Projektleitung gesteuert (siehe Abbildungen 2 und 3). Hilfreich ist, dass

alle im Radverkehr üblicherweise planungsrelevanten Disziplinen bereits im Amt für Verkehr verortet sind, wodurch eine einheitliche Ziel- und Prioritätensetzung erleichtert wird. Innerhalb der Projektstruktur wird gemeinsam und zeitgleich an einem Vorhaben gearbeitet. Eventuelle Änderungen können sofort in die Planung einfließen. Außerdem ist die Projektleitung gegenüber allen Mitgliedern des Projektteams weisungsbefugt, auch wenn diese aus unterschiedlichen Teilen des Amtes für Verkehr kommen.

Aktuelles Beispiel für die Projektarbeit ist die Fahrradstraße Ehlenruper Weg⁵. Die Fahrradstraße führt über 1,8 Kilometer durch Bielefelder Stadtgebiet und ist aufgrund umstrittener Maßnahmenbestandteile (Wegfall von Stellplätzen, Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr) zunächst in einem mehrstufigen Verkehrsversuch erprobt worden. Für die Projektleitung ist eine Mitarbeiterin im Bereich „Operative Verkehrsplanung“ verantwortlich. Sie übernimmt die Steuerung der verschiedenen internen und externen Beteiligten und koordiniert insbesondere während der Verkehrsversuche die Evaluation sowie die Beteiligungs- und Öffentlichkeits-

5 <https://fahrradstrasse-bi.de/>.

Zusammensetzung eines interdisziplinären Projektteams zur Radverkehrsplanung im Bielefelder Amt für Verkehr

Abbildung 2

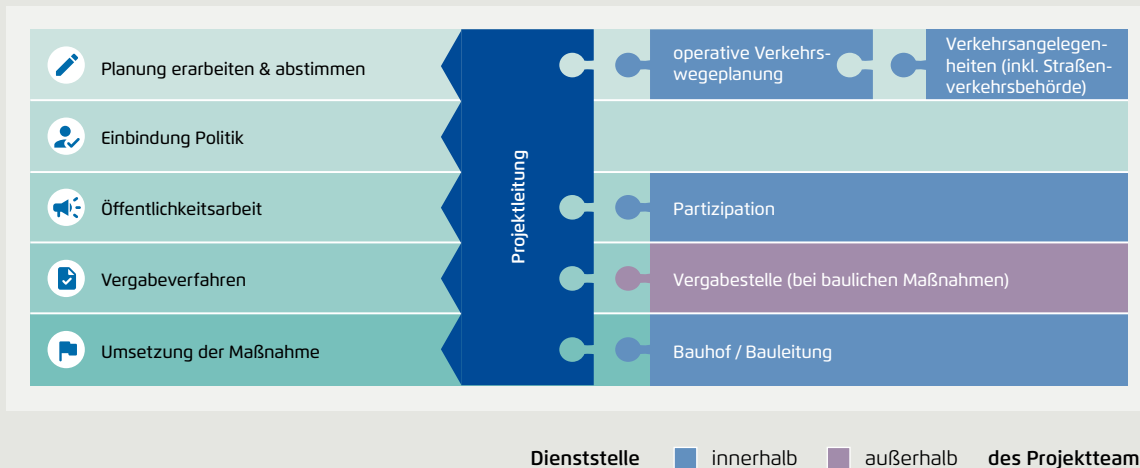
Das Team wird von einer Projektleitung mit Weisungsbefugnis gesteuert



Einsatz eines interdisziplinären Projektteams im Bielefelder Amt für Verkehr beim Einrichten einer Fahrradstraße

Abbildung 3

Das Team kann (fast) alle Schritte ausführen



Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Stadt Bielefeld

arbeit. Die Projektleitung ist dabei vollständig aus dem Tagesgeschäft herausgelöst und neben Projektarbeit nur zu einem geringen Anteil von zehn Prozent mit Kapazitäten für weitere Aufgaben (vor allem interne Organisation) ausgestattet. Dadurch wird der Projektfortschritt sichergestellt und Planungspersonalkapazitäten werden nicht durch Management-Aufgaben gebunden.

1.1.3 Bündnis für den Rad- und Fußverkehr in Hamburg

In Hamburg ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) mit der Steuerung und dem Controlling zur Umsetzung des „Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr“ betraut. Aktuell sind drei Vollzeitstellen damit beschäftigt. Sie übernehmen das Berichtswesen, das Risikomanagement und das Kostencontrolling:

- Mit dem **Berichtswesen** werden laufende Maßnahmen der verschiedenen Realisierungsträger in Hamburg (Bezirke, Hamburg Port Authority, LSBG) entlang von Kennzahlen⁶ nachgehalten. Daraus entsteht eine umfangreiche Datengrundlage, die der Verwaltung

über ein stadteigenes Portal zur Verfügung steht. Auf dieser Basis können Maßnahmenbestandteile, der Projektfortschritt (siehe Abbildung 4) und die Kosten nachvollzogen werden. Das erleichtert auch die Beantwortung von Anfragen aus dem politischen Raum.

- Beim **Risikomanagement** steht die frühzeitige Identifizierung und wenn möglich Klärung von Projektverzögerungen im Zentrum. Als Teil der oben genannten Fortschrittsberichte werden etwaige Risiken⁷ und deren Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß mit den beteiligten Realisierungsträgern wiederkehrend ermittelt und, sofern nötig und möglich, Klärungsmöglichkeiten gesucht.
- Beim **Kostencontrolling** werden zum einen jährliche Vereinbarungen zum Mittelabfluss für die kommenden Jahre getroffen und überprüft; zum anderen werden die geplanten Maßnahmen auf Passfähigkeit mit bestehenden Bundesförderprogrammen abgeglichen und die Realisierungsträger dazu beraten.

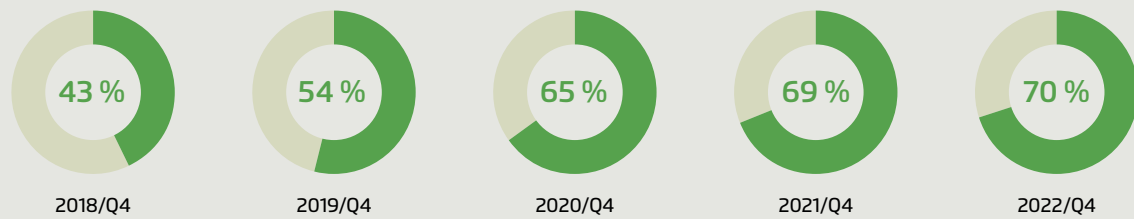
6 Schaffung/Wegfall Parkplätze und Fahrradbügel, Baumbestand, Kosten der Maßnahmen, Projektfortschritt, etc.

7 Ein Beispiel: Hoher Personalmangel bei den Realisierungsträgern führt zu Überbelastung, schlechter Datenlage, Druck etc.

Bündnis für den Rad- und Fußverkehr beschleunigt den Radwegebau

Abbildung 4

Ausbaufortschritt bei den Hamburger Velorouten in den Jahren 2018 bis 2022



Grad der Fertigstellung

Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

Das Projektcontrolling ist bereits eine wichtige Stütze für die Hamburger Radverkehrsförderung. Potenziale für eine Weiterentwicklung gibt es noch für ein einheitlicheres Datenmanagement, eine Verbesserung der Software sowie für eine stärkere und frühzeitigere Steuerung.

1.1.4 Zwischenfazit

Die Erfahrungen aus den Kommunen zeigen die positiven Wirkungen, wenn sich spezialisierte Einheiten der Verwaltung bei der Radverkehrsplanung auf das Projektmanagement konzentrieren. Dadurch wird es möglich, bei immer mehr und komplexer werdenden Maßnahmen im öffentlichen Raum den Überblick zu behalten und die Umsetzung zu beschleunigen. Abstimmungsprozesse und Prozessverantwortlichkeiten werden dabei klar benannt und die vielfältigen verwaltungsinternen Koordinierungs-, Kommunikations- und Managementaufgaben besser durch die notwendigen Kompetenzen und Kapazitäten abgedeckt.

1.2 Schnelle Umsetzung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element für attraktive Radverkehrsnetze. Sie basieren vor allem auf Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden und können in der Regel ohne oder mit nur geringem baulichen Aufwand zügig umgesetzt werden. Der Gewinn für die Sicherheit und den Komfort der Radfahrenden ist groß. In vielen Fällen sind sie für Kommunen das Mittel der Wahl, weil sie im Gegensatz zu abgetrennten Radverkehrsanlagen Mischverkehr zulassen – und dadurch auch in schmalen Straßen realisiert werden können. Anhand von Beispielen aus Hannover, Berlin-Mitte und Konstanz zeigen Agora Verkehrswende und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), wie Planung und Bau von Fahrradstraßen in der kommunalen Praxis ablaufen und worauf es bei einer schnellen Umsetzung ankommt.

1.2.1 Qualitätskriterien: Ein Schild macht noch keine Fahrradstraße

Fahrradstraße ist nicht gleich Fahrradstraße. Mit Blick auf die Praxis in Deutschland zeigt sich, dass ganz unterschiedliche Maßnahmen unter dem Begriff „Fahrradstraße“ eingesetzt werden. In der Publikation „[Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis](#)“ haben das Difu und die Bergische Universität Wuppertal 2021 systematisch Fahrradstraßen untersucht und Qualitätskriterien festgelegt. Demnach reicht die bloße Beschilderung einer Fahrradstraße nicht aus, um signifikante Verbesserungen im Sinne der objektiven und subjektiven Sicherheit für Radfahrende zu erreichen.⁸

8 Fahrradstraßen – Leitfaden, S. 13f., <https://backend.orl.is.difu.de/server/api/core/bitstreams/d9483ac8-2855-4431-9159-a49707136b1c/content>.

Fahrradstraße Triftstraße in Berlin-Mitte

Abbildung 5



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Laura Fritsche, Bezirksamt Berlin-Mitte

Vielmehr gilt es, den Straßenraum so umzugestalten, dass der Vorrang für den Radverkehr deutlich wird, ein zügiges und angenehmes Vorankommen möglich ist und gleichzeitig typische Unfallgefahren wie Kreuzungssituationen oder das achtlose Öffnen von Fahrzeugtüren (Englisch: *dooring*) vermindert werden. Um dies zu erreichen, werden folgende Elemente kombiniert:

- deutliche Markierung der Fahrradstraße durch Bodenpiktogramme und flächige Markierungen mindestens an Konfliktpunkten sowie Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen,
- Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen bei gleichzeitiger,
- Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehr durch Kfz-Netzunterbrechungen mittels Diagonalsperren, modalen Filtern oder gegenläufigen Einbahnstraßen,
- breite Fahrgasse von ca. 4 Metern, um Nebeneinanderfahren auch im Begegnungsfall zu ermöglichen, gegebenenfalls unter Wegfall von Parkständen.

Besonders die letzten beiden Punkte bergen hohes Konfliktpotenzial, da hierzu Beschränkungen für fahrende und parkende Kfz notwendig sind.

Die Beispiele Triftstraße in Berlin-Mitte (siehe Abbildung 5) und Kettenhofweg in Frankfurt am Main (siehe Abbildung 6) zeigen, wie die genannten Elemente in der Praxis kombiniert werden, so dass eine vorbildliche Fahrradstraße entsteht.

1.2.2 Umsetzung von Fahrradstraßen im Überblick

Für die folgende Beschreibung von Fahrradstraßen-Umsetzungsprozessen haben die Städte Hannover, Berlin-Mitte und Konstanz einen Einblick in ihre Verwaltungspraxis gegeben. Die Angaben aus Hannover und Berlin-Mitte beziehen sich auf kein konkretes Projekt, sondern geben eine übliche Bearbeitungsdauer im laufenden Verwaltungsgeschäft wieder. Für den Fall

Fahrradstraße Kettenhofweg in Frankfurt am Main

Abbildung 6



Konstanz stammen die Angaben von einem kürzlich fertiggestellten Projekt. In jedem Fall werden die oben genannten Qualitätskriterien in den Kommunen berücksichtigt.

Um die einzelnen Arbeitsschritte und Zeitansätze vergleichbar zu machen, wurden die Angaben vereinheitlicht und verdichtet. Die sich daraus ergebenden Einzelschritte werden im Folgenden kurz skizziert und anschließend mit den Zeitansätzen aus den drei Städten illustriert. Anschließend werden die kommunalen Beispiele verglichen sowie Brems- und Beschleunigungsfaktoren entlang des Umsetzungsprozesses dargelegt. Hier fließen auch Erkenntnisse aus Hintergrundgesprächen mit weiteren Kommunen ein, mit denen die Abläufe aus den Beispielkommunen reflektiert wurden.

- **Vorbereitung:** Wo eine Fahrradstraße umgesetzt wird, ergibt sich in den befragten Kommunen aus politisch beschlossenen Radverkehrskonzepten und -strategien⁹ sowie den daraus abgeleiteten Radverkehrsnetzen. Auf dieser Basis ist es Kommunen seit der letzten Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) möglich, Fahrradstraßen auch ohne Verkehrszahlerhebung einzurichten. Sobald eine Straße für den Fahrradverkehr eine „hohe Netzbedeutung“¹⁰ hat, kann sie als Fahrradstraße angeordnet werden. Insofern sind die konzeptionellen Grundlagen wichtige Vorbedingung für die Umsetzung. Zusammen mit der Priorisierung und Finanzierungssicherung (zum Beispiel über den Kommunalhaushalt und/oder Fördermittel) für die einzelnen Maßnahmen sind diese Schritte dem eigentlichen Umsetzungsprozess vorgeschaltet.
- **Planung erarbeiten und abstimmen:** Kernstück der Umsetzungsprozesse sind die Planungs- und Abstimmungsphasen. Hier werden die nötigen Maßnahmen für die Fahrradstraße festgelegt und mit verwaltungsinternen Akteuren, Trägern öffentlicher Belange (zum Beispiel: Feuerwehr, Polizei, ÖV-Betriebe usw.) und Anlieger:innen abgestimmt. Hier müssen verschiedene Anforderungen gegeneinander abgewogen und

Flächenkonflikte, beispielsweise ums Kfz-Parken, gelöst werden. Je nachdem wie groß die Nutzungskonflikte, aber auch wie klar die politischen Vorgaben sind (siehe auch Schritt 2), kann dies ein zügiger oder langwieriger Prozess werden. In den befragten Kommunen können Planungen in wenigen Wochen oder Monaten abgeschlossen werden. Verwaltungsintern sind in den befragten Kommunen die Planungsabteilung und die Straßenverkehrsbehörde unmittelbar an der Planung beteiligt und in direktem Austausch. Im Falle von baulichen Anpassungen ist zusätzlich noch die Tiefbauabteilung involviert.

- **Einbindung der Politik:** In den befragten Kommunen sind die politischen Gremien vor dem Umsetzungsprozess eingebunden. Entweder gibt es, wie oben beschrieben, ein stadtweites, politisch beschlossenes Konzept oder im Einzelfall auch straßenspezifische Umsetzungsbeschlüsse. Die Rolle und Einbindung der kommunalpolitischen Gremien im laufenden Umsetzungsprozess werden in den Kommunen unterschiedlich definiert. Entweder findet sie a) gar nicht statt (Berlin-Mitte), b) die Gremien werden lediglich im Rahmen einer Frist informiert (Hannover) oder c) es braucht einen zusätzlichen Planungsbeschluss (Konstanz), um in die weitere Planung und Umsetzung zu gehen.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Die Einbeziehung von Anwohner:innen und Anlieger:innen hat in den hier berücksichtigten Umsetzungsprozessen der befragten Kommunen höchstens informatorischen Charakter. Nach finaler Planung und vor Beginn der Umsetzung werden Postwurfsendungen verteilt oder Infoschilder aufgestellt. In Berlin-Mitte gibt es zudem zu jeder Fahrradstraße eine sukzessiv aktualisierte [Projektseite](#)¹¹ und ein gemeinsames „Anradeln“ bei Fertigstellung des Projekts. Hannover macht keine Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung einer Fahrradstraße.
- **Vergabeverfahren:** Zwei der befragten Kommunen (Hannover und Konstanz) können für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen auf eigene technische Betriebe beziehungsweise eine Rahmenvertragsfirma zugreifen. Damit ist keine gesonderte Vergabephase

9 Konstanz: Handlungsprogramm Radverkehr, Hannover: Netzkonzept Radverkehr, Berlin: Radverkehrsplan.

10 Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße.

11 Beispiel einer Informationsseite des Bezirks Berlin-Mitte zur Fahrradstraße Charlottenstraße: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/fahrradstrasse-charlottenstrasse-1248593.php>.

Tempo für Fahrradstraßen

Abbildung 7

Mögliche Geschwindigkeit beim Anlegen einer Fahrradstraße mit Markierungen, Schildern und Pollern, wenn Planung, Abstimmung und Vergabe abgeschlossen sind



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

nötig. Im Vergleich dazu nimmt dieser Schritt in Berlin-Mitte im Idealfall nur mehrere Wochen in Anspruch; er kann je nach Auftragsvolumen und Auslastung der Baufirmen aber auch mehrere Monate dauern. Basis der Umsetzung ist ein abgestimmter Verkehrszeichenplan.

- **Umsetzung der Maßnahme:** Die Umsetzung der Maßnahme ist im Idealfall der schnellste Teil des gesamten Umsetzungsprozesses. In einer Woche können zirka 100 Meter Fahrradstraße markiert und beschildert sowie Poller gesetzt werden. Bei der Umsetzung der Maßnahme hat das jahreszeitliche Timing einen starken Einfluss auf die Fertigstellung eines Fahrradstraßenprojekts. Üblicherweise kann nur zwischen Mai und Oktober markiert werden. Fällt die Beauftragung einer Firma beispielsweise in den November, kann sich je nach Witterungslage die Umsetzung entsprechend verzögern. Auch das interne Management der beauftragten Baufirmen kann zu Verzögerungen führen.

1.2.3 Beispiel Hannover: weitreichendes Prüf- und Handlungsschema

Die Landeshauptstadt Hannover hat auf Basis eines Verwaltungsgerichtsurteils zur Fahrradstraße Kleefelder Straße¹² ein „Prüf- und Handlungsschema zur Optimierung von Fahrradstraßen“¹³ entwickelt. Die im Urteil genannten und in das Prüfschema übertragenen Kriterien sind mit den eingangs genannten vergleichbar und gehen über die bisherige Hannoveraner Praxis¹⁴ hinaus. Mit dem Urteil konnten bestehende rechtliche Bedenken insbesondere zu Beschränkungen des Kfz-Verkehrs in Fahrradstraßen ausgeräumt werden. Verwaltungsintern

12 Informationen zum Verwaltungsgerichtsurteil in Hannover, <https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/Meldungsarchiv-f%C3%BCr-das-Jahr-2022/Neue-Verkehrsregeln-in-der-Kleefelder-Stra%C3%9Fe>.

13 Prüfschema zur Optimierung bestehender Fahrradstraßen, <https://e-government.hannover-stadt.de/lhsimwebre.nsf/DS/3295-2022>

14 In allen bestehenden Fahrradstraßen wurde bisher lediglich das VZ 244 (Fahrradstraßen-Schild) aufgestellt.

ist nunmehr klar, wie Fahrradstraßen gestaltet sein müssen. Dadurch laufen Planungs- und Abstimmungsprozesse zügig ab. Auch aus dem politischen Raum wurde klar signalisiert, die Kriterien aus dem Urteil als Maßstab zu nehmen.¹⁵ Da zudem kein Vergabeverfahren nötig ist, ist der Umsetzungsprozess unter Idealbedingungen der schnellste im Vergleich aller drei Städte (siehe Abbildung 8).

Zwar handelt es sich um eine Einzelfallentscheidung des Gerichts, dennoch wendet die Stadt das Prüfschema sukzessive auf sämtlichen Fahrradstraßen im Stadtgebiet an. Begonnen wurde mit dem Überprüfungs- und Anpassungsprozess im Bezirk Hannover-Mitte¹⁶. Umgesetzt werden vor allem Markierungen und Beschilderungen, ergänzt mit einfachen Tiefbau-Unterhaltungsmaßnahmen wie kleineren Gehweg- und Bordanpassungen, Deckensanierungen und Anpassungen der Lichtsignalsteuerung. In einzelnen Fällen kann es allerdings auch zur Aufhebung einer bestehenden Fahrradstraße kommen, wenn beispielsweise die Mindestfahrgassenbreiten

auf Grund baulicher Limitierungen nicht sichergestellt werden kann. Des Weiteren wird bei besonders komplexen Straßenräumen oder Synergien mit anderen Planungen ein gesondertes Verfahren durchgeführt. Die Kriterien aus dem Prüfschema gelten auch dann, wenn eine neue Fahrradstraße geplant und angeordnet wird. Grundsätzlich lassen sich diese auch im genannten Zeitraum realisieren.

1.2.4 Beispiel Berlin-Mitte: klarer politischer Handlungsauftrag

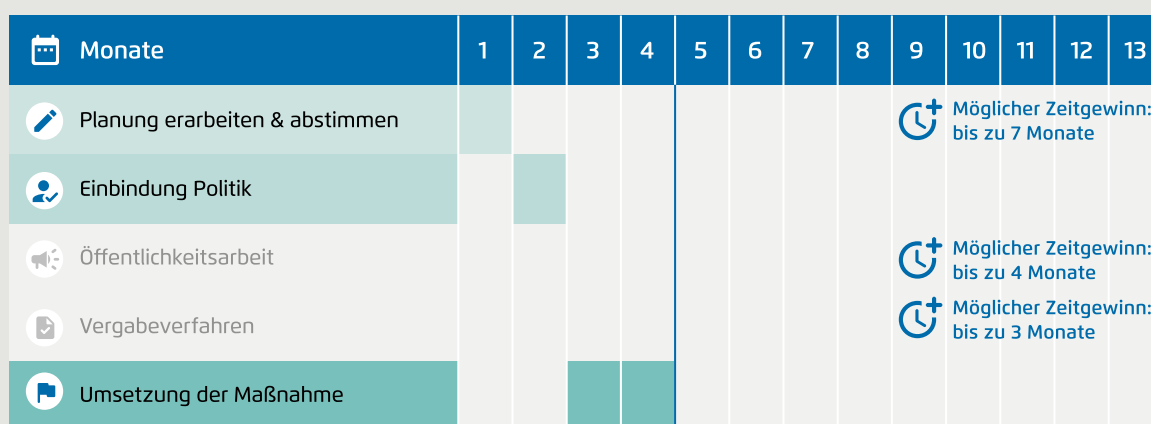
Der Berliner Bezirk Mitte liegt hinsichtlich der Durchlaufzeit im Mittelfeld der betrachteten Kommunen (siehe Abbildung 9). Die verwaltungsinternen Abstimmungsprozesse nehmen die meiste Zeit in Anspruch. Gleichwohl gibt es durch eine starke politische Rücken- deckung sowohl auf bezirklicher Ebene (bezirkliches Radverkehrsnetz, Beschlüsse für Fahrradstraßen durch die Bezirksverordnetenversammlung) als auch durch berlinweite Vorgaben (unter anderem Berliner Radverkehrsnetz, Berliner Mobilitätsgesetz) einen klaren Handlungsauftrag, der im Bezirk von den Beteiligten bei der Straßenverkehrsbehörde sowie im Planungsbereich umgesetzt wird. Die sukzessive Öffentlichkeitsarbeit (Website, Pressemitteilung, Vor-Ort-Schilder) ist mit genügend Kapazitäten hinterlegt, sodass diese Aktivitäten gut eingetaktet werden können. Fertiggestellt wurden

15 „Wo Fahrradstraße draufsteht, wird künftig auch Fahrradstraße drin sein“, so Oberbürgermeister Belit Onay, <https://presse.hannover-stadt.de/pmDetail.cfm?pmid=20349>.

16 Fahrradstraßen Adolfstraße, Kleefelder Straße, Lange Laube, Flüggestraße/Eichstraße sowie ein Teil der Klee- straße.

Beispiel Hannover: weitreichendes Prüf- und Handlungsschema

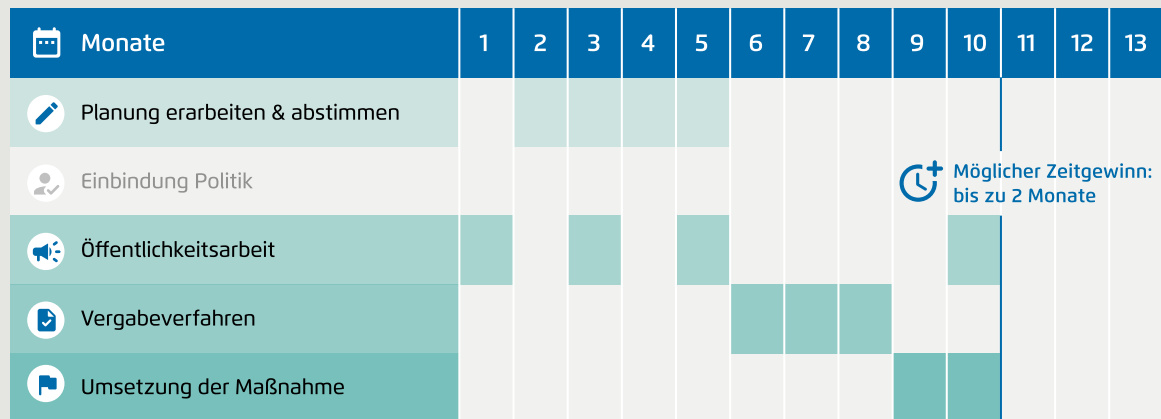
Abbildung 8



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

Beispiel Berlin-Mitte: klarer politischer Handlungsauftrag

Abbildung 9



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

vor kurzem die Charlottenstraße und die Triftstraße. Aktuelle Projekte sind u.a. die Gartenstraße, Lynarstraße, Tucholskystraße.¹⁷

1.2.5 Beispiel Konstanz: rasche bauliche Umsetzung ohne Vergabeverfahren

In Konstanz hat die Umsetzung einer Fahrradstraße gut zwölf Monate gedauert. Dabei nahm auch hier der Planungs- und Abstimmungsprozess einen sehr großen Teil der Zeit in Anspruch – auch im Vergleich zu den anderen Kommunen (siehe Abbildung 10). Dies lag im konkreten Fall an fehlenden Kapazitäten für die Planung sowie an zusätzlichen Abstimmungsschleifen mit Anlieger:innen. Da im Vergleich zu den anderen Städten in Konstanz eine politische Beschlusschleife vorgesehen ist, hat dieser Schritt mehr Zeit als in den anderen Städten in Anspruch genommen. Demgegenüber ist sowohl die Öffentlichkeitsarbeit (Postwurfsendung für Anlieger:innen) als auch die unmittelbare bauliche Umsetzung durch die technischen Betriebe im Vergleich effizient organisiert. Ein weiteres vergleichbares Fahrradstraßen-Projekt hat in Konstanz deutlich länger gedauert. Dies lag

unter anderem an internen Diskussionen zum Wegfall von Stellplätzen, fehlenden Planungskapazitäten und aufwändigem Fördermittelmanagement. Ein schnelles Vorgehen ist in Konstanz zwar möglich, aber noch nicht als Standardverfahren etabliert.

1.2.6 Zwischenfazit

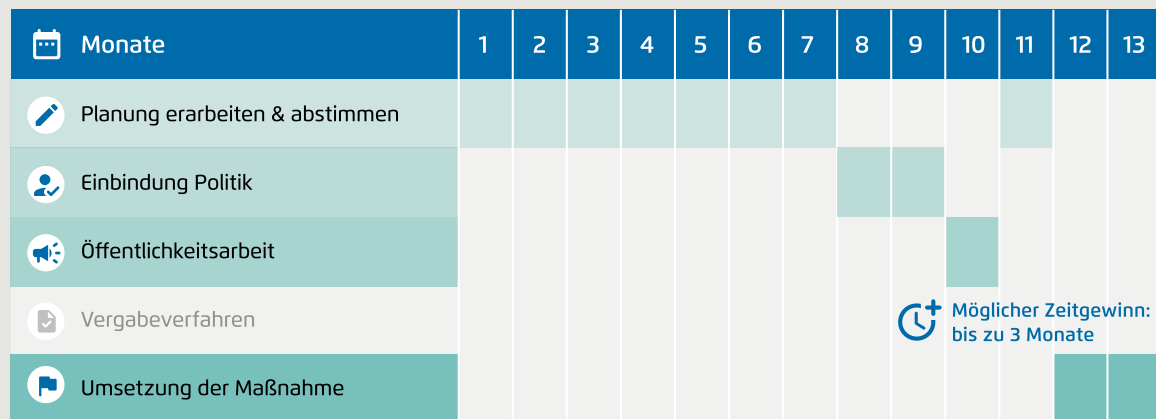
Die dargestellten Prozesse geben einen Überblick über einzelne Bestandteile eines Umsetzungsprozesses für eine Fahrradstraße. Dabei wird deutlich: Fahrradstraßen lassen sich in wenigen Monaten bis zu einem Jahr mit einfachen Elementen und ohne umfangreiche Tiefbaumaßnahmen in hoher Qualität errichten. Viele Maßnahmen sind relativ einfach (Beschilderung, Poller, Markierungen) und ohne Tiefbaumaßnahmen umsetzbar. Für den zügigen Ausbau von zusammenhängenden und attraktiven Radnetzen ist das ein gutes Zeichen.

In Reflexionsgesprächen mit Verwaltungsmitarbeitenden aus weiteren Kommunen konnten die Abläufe und Zeitansätze der Beispielmunicipien grundsätzlich bestätigt werden. Gleichwohl wurde von allen Gesprächspartner:innen betont, dass es sich bei den oben dargestellten Abläufen und Zeitschienen um relativ schnelle Prozesse handelt. Der Wegfall von Parkständen und die Unterbrechung von Kfz-Durchgangsverkehr sind zum Beispiel Qualitätskriterien und Konfliktherde gleichermaßen.

¹⁷ Projektübersicht des Bezirks Berlin-Mitte, <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/radverkehr-895126.php>.

Beispiel Konstanz: rasche bauliche Umsetzung ohne Vergabeverfahren

Abbildung 10



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

So wurden auch stets verschiedene Bremsfaktoren benannt, die zu deutlichen Verzögerungen führen können.

Drei Faktoren sind besonders wichtig, um die Prozesse zu beschleunigen:

- Planungs- und Abstimmungsprozesse kurzhalten:** Mit Blick auf die drei Beispielkommunen wird deutlich, dass die Planungs- und Abstimmungsprozesse einen großen Zeitanteil einnehmen. Da oft auf Tiefbaumaßnahmen verzichtet werden kann, sind per se weniger Akteure zu beteiligen. Dennoch können gerade die Elemente in Fahrradstraßen, die Kfz-Verkehr beschränken, auch verwaltungsintern für Dissens sorgen. Gegen Blockaden, Unsicherheiten und Entscheidungsvakuum helfen klare Kriterien und Zuständigkeiten, zum Beispiel wann eine höhere Entscheidungsebene hinzugezogen werden sollte. In Hannover sorgt aktuell vor allem das Urteil des Verwaltungsgerichts beziehungsweise das Prüfschema für eine schnelle interne Entscheidungsfindung. In Berlin-Mitte ist es der klare Handlungsauftrag aus den verschiedenen planerischen und politischen Vorgaben.
- Politische Beschlusssschleifen im Umsetzungsprozess minimieren:** Gerade bei konfliktträchtigen Maßnahmen kommt es in vielen Kommunen dazu, dass übergeordnete und beschlossene Planungen im konkreten Fall hinterfragt werden. Besonders wenn

Straßen deutlich umgestaltet werden und Kfz-Fahrspuren oder Parkflächen entfallen, wird das „laufende Geschäft der Verwaltung“ angehalten und die Maßnahme trotz Grundsatzbeschluss, Radroutennetz und Gestaltungsvorgaben für Fahrradstraßen politisch und öffentlich diskutiert. Um schnelle Umsetzungsprozesse zu erreichen, braucht es aus der Kommunalpolitik verlässliche Zielvorgaben und Prioritäten, die auch bei Gegenwind weitergelten. Immer neue politische Beschlusssschleifen für einzelne Vorhaben bieten hingegen immer wieder neuen Anlass für politische Auseinandersetzungen.

- Rahmenverträge oder Eigenbetriebe sparen Zeit bei Vergabe und Umsetzung:** In Relation zum Planungsprozess nimmt das Vergabeverfahren in Berlin-Mitte einen ähnlich hohen Zeitanteil ein. Im Gegensatz dazu kann die bauliche Umsetzung in Hannover und Konstanz durch einen Rahmenvertrag beziehungsweise den kommunalen Eigenbetrieb deutlicher schneller beginnen. Um Zeit zu sparen und auch administrativen Aufwand für das Planungspersonal zu minimieren, ist es empfehlenswert, Rahmenverträge für Beschilderung, Markierungsarbeiten und Poller setzen abzuschließen oder kommunale Bauhöfe damit zu beauftragen. Im Gegensatz zur Einzelvergabe sind bei Rahmenverträgen auch die Auftragsvolumen für Firmen attraktiver und erhöhen die Chance auf geeignete Bewerber.

1.3 Effektiver Personaleinsatz

Personalmangel ist eine zentrale Herausforderung für kommunale Verwaltungen – das gilt auch bei der Radverkehrsförderung. Für die Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur werden vor allem Ingenieur:innen gebraucht. Die sind am Arbeitsmarkt gefragt und für Kommunen nicht immer leicht zu gewinnen. Umso schwerer wiegt, dass Planer:innen bei ihrer Arbeit in den Kommunen viel Zeit auf andere Aufgaben verwenden müssen, die dann für die Hauptaufgabe Radwegeplanung fehlt. Es lohnt sich daher zu prüfen, wie diese Aufgaben anders bewältigt oder delegiert werden können.

Für Agora Verkehrswende hat das Deutsche Institut für Urbanistik Verkehrsverwaltungen Fachkräfte in Hannover, Bonn und einer weiteren Kommune mit ca. 150.000 Einwohner:innen nach Arbeitsaufgaben und Zeitaufwänden im Bereich der Radverkehrsplanung befragt. Außerdem hat das Institut Lösungsbeispiele aus verschiedenen Städten zusammengetragen, die zeigen, wie Fachkräfte entlastet sowie Arbeitsprozesse oder Kommunikation verbessert werden können.

1.3.1 Drei Städte – ähnliche Problemlagen

In den drei untersuchten Städten wird ein Anteil von 55 bis rund 75 Prozent der Arbeitszeit der Radverkehrsplaner:innen durch Aufgaben gebunden, die nicht originär dem Ausbau des Radwegenetzes dienen, obwohl dieser in allen Städten beschlossen wurde und politische Priorität haben soll (siehe Abbildung 12). Neben der zeitaufwändigsten Aufgabe „Anfragen aus Politik und Bürgerschaft“ bieten insbesondere Tätigkeiten in der Kategorie „weiteren Aufgaben“ – etwa Beteiligungsformate, Abstimmungsprozesse oder Ausschreibungen – Potenzial zur Verbesserung.

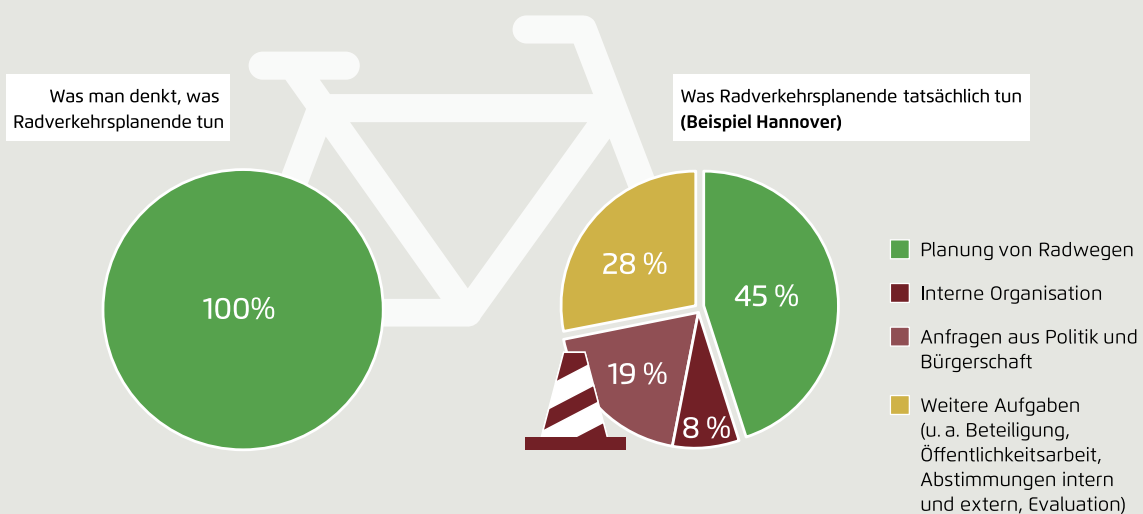
Anfragen aus Bevölkerung, Politik und von Medien kosten viel Zeit

Kommunale Verwaltungen erhalten viele Anfragen von Bürger:innen, Medien, Verbänden oder aus der Politik. Das Bedürfnis nach Information und Mitbestimmung ist verständlich, kostet aber viel Zeit. Denn wenn es ihre Arbeit betrifft, sind Radverkehrsplaner:innen an der Beantwortung der Anfragen beteiligt. Neben einer

Warum dauert es so lange, bis ein Radweg entsteht?

Abbildung 11

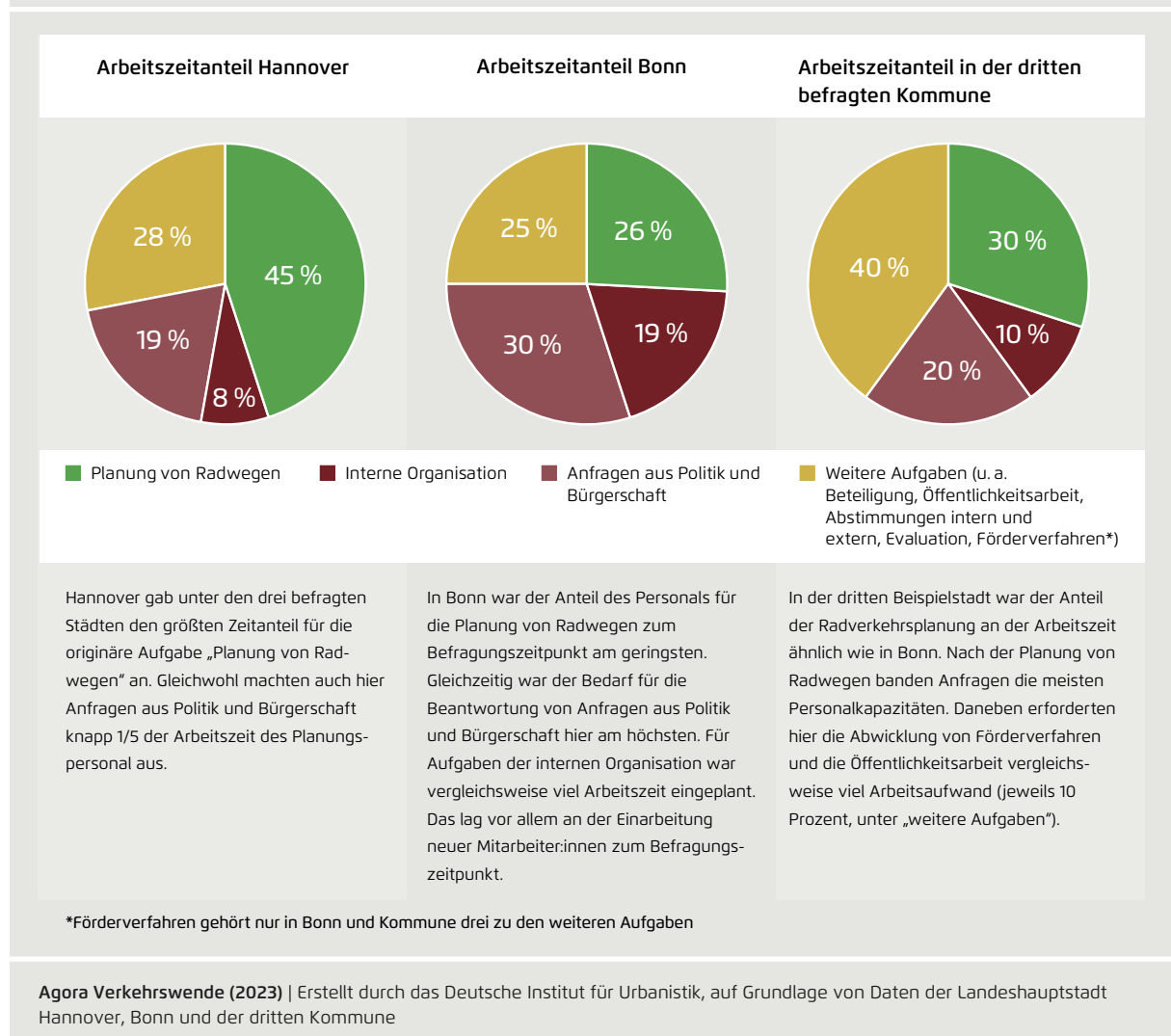
Ein Grund: Planungskapazitäten werden für andere Aufgaben genutzt



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Landeshauptstadt Hannover

Anteile der Arbeitszeit von Radverkehrsplaner:innen für verschiedene Aufgaben

Abbildung 12



steigenden Zahl von Anfrage^{18,19} macht ihnen dabei oft ein ineffizientes Wissensmanagement innerhalb der Verwaltung zu schaffen. Möglichkeiten der Digitalisierung werden nicht genutzt und Informationen müssen zum Teil aufwändig aus dezentralen Excel-Listen zusammengetragen werden. In den befragten Kommunen nehmen diese Aufgaben zwischen 19 und 30 Pro-

zent der Arbeitszeit der Planer:innen in Anspruch. Ein Beispiel: In der Stadt Heidelberg muss das Amt für Mobilität neben Telefonanrufen und Briefen jährlich bis zu 25.000 E-Mails beantworten, darunter viele Anliegen und Ideen aus der Bürgerschaft²⁰.

Kein Personal für Kommunikation und Beteiligung
Beteiligungsveranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Aufgaben bei Radverkehrsprojekten. Neben der inhaltlichen Vorbereitung fallen dabei orga-

18 <https://www.wetterauer-zeitung.de/wetterau/friedberg-ort28695/legt-anfrageritis-friedberger-verwaltung-lahm-12163438.html>

19 <https://checkpoint.tagesspiegel.de/langmeldung/4leWrnPdBCDlMuyOEhs2d2>

20 <https://werdenktwas.de/2023/01/27/maengelmelder-pilotprojekt-in-heidelberg-gut-angelaufen/>

nisatorische Aufgaben an, etwa für Konzept, Veranstaltungsort oder Informationsmaterial. In der Praxis übernehmen oft Radverkehrsingenieur:innen diese Aufgaben und verlieren Zeit für die Planung von Radwegen. Gleichzeitig fehlt es an professionellem Know-how für überzeugende und zielgruppengerechte Veranstaltungen und Formate.

Komplexe Fördermitteladministration

Fördermittel von Bund und Ländern sind wichtige Finanzierungsbausteine für Radinfrastrukturmaßnahmen. Der teilweise hohe administrative Aufwand erfordert jedoch viele Personalstunden, die je nach Kommune auch von Planer:innen geleistet werden müssen. Auch in diesem Fall kann professionell ausgebildetes Personal diese nicht nur entlasten, sondern die Fördermittelbeschaffung und -verwaltung verbessern.

1.3.2 Lösungsansätze für einen effektiveren Personaleinsatz

Die Problemlagen ähneln sich vielerorts – wenngleich die Dringlichkeit sich von Fall zu Fall unterscheidet. Wird beispielsweise ein Radweg nur aus Haushaltsmitteln finanziert und ohne, dass dafür Parkplätze wegfallen, verringert sich der Aufwand bei Fördermitteln und Öffentlichkeitsarbeit im Vergleich zu konfliktträchtigen Maßnahmen, die aus Fördermitteln finanziert werden.

Klar ist außerdem, dass zur Arbeit von Planungspersonal auch künftig die Beantwortung von Fragen aus Politik und Bürgerschaft zählen werden – denn im Zweifel haben nur sie das nötige Fachwissen. Auch interne Abstimmungen, Stellungnahmen zu anderen kommunalen Planungen oder die Mitarbeit an Beteiligungsveranstaltungen werden bis zu einem gewissen Grad notwendige Tätigkeiten von Planer:innen bleiben.

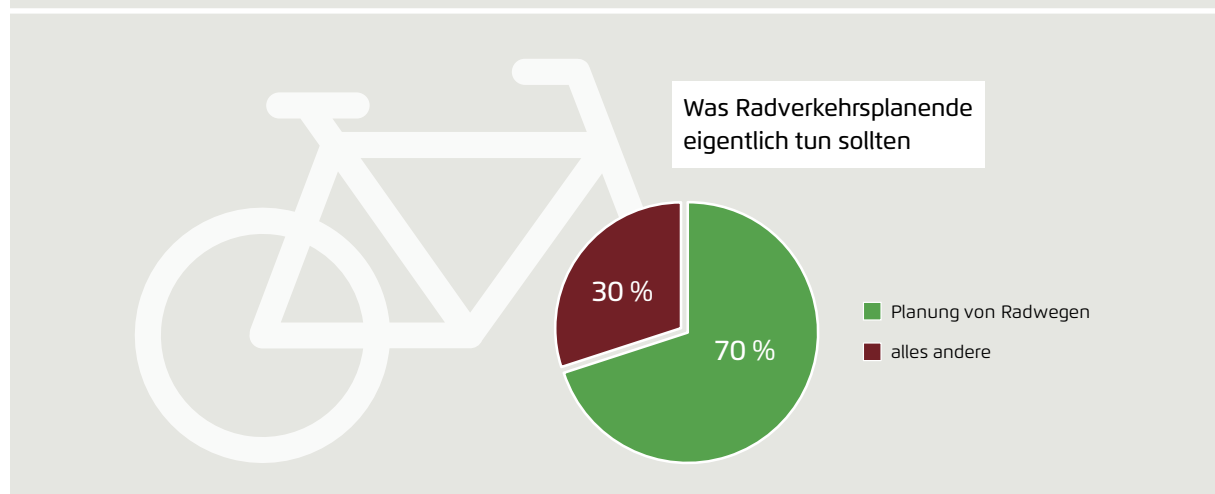
Dennoch ist der effektivere Einsatz von Fachkräften eine zentrale Stellschraube, um dem Personalmangel zu begegnen. Statt zu 30 Prozent Planungsaufgaben und zu 70 Prozent andere Tätigkeiten zu übernehmen (vgl. Bonn und dritte Beispielstadt) sollte dieses Verhältnis umgekehrt sein (siehe Abbildung 13)

Die drei befragten Städte und viele weitere Kommunalverwaltungen haben die beschriebenen Problemlagen erkannt und arbeiten an Lösungen. Dazu gehören:

- Arbeitsteilung durch spezialisierte und interdisziplinäre Teams,
- ein verbessertes, digital unterstütztes Daten- und Wissensmanagement,
- mehr Transparenz und Information nach außen sowie
- effektivere Arbeitsprozesse durch Projektarbeit und Projektmanagement anstelle von linearem oder sektorialem „Abarbeiten“.

Ideale Arbeitszeitverteilung von Radverkehrsplaner:innen

Abbildung 13



1. Lösungsansatz: Aufgaben an Spezialist:innen vergeben

Verkehrsplanung ist heute mehr denn je ein konfliktträchtiges und interdisziplinäres Thema, das weit über Straßenbau und verkehrstechnische Überlegungen hinausgeht. Neben dem drängenden Thema Klimaschutz spielt gerade in der Stadt die Verteilung knapper Flächen eine größere Rolle als früher. Kommunikation, Information und Beteiligung von Politik und Bevölkerung haben deshalb eine höhere Bedeutung. Zudem steigt der Aufwand für Projekt- und Fördermittelmanagement oder auch die Koordinierung innerhalb der Verwaltungen. Viele dieser Aufgaben erfordern nicht zwingend eine technische Ausbildung, sondern können auch mit anderen Kompetenzprofilen gut oder sogar besser abgedeckt werden.

Neue Personalstellen für Spezialaufgaben (Bonn)

Die Stadt Bonn geht die identifizierten Flaschenhälse mit neuem Personal in spezialisierten Aufgabenbereichen an. Zum einen wurde eine Koordinierungs- und Kommunikationsstelle für den Radverkehr geschaffen, die als Schnittstelle zu anderen Abteilungen und Ämtern fungiert. Die Stelle kann mit den Mitteln für unbesetzte Tiefbaustellen finanziert werden. Sie unterstützt Ingenieur:innen bei der internen Koordination, bei Abstimmungen und anderen Arbeitsprozessen.

Eine weitere Personalstelle unterstützt das Radverkehrs- und Mobilitätsteam bei der Beantwortung und Koordinierung von Anfragen aus der Bevölkerung, bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Stellungnahmen zu politischen Anträgen und Beschlüssen. Diese neuen Stellen sind erst vor wenigen Monaten geschaffen worden. Mit wachsender Routine dürfte die Entlastungswirkung sukzessive steigen.

Auch das Fördermittelmanagement wird seit einigen Jahren zentral von einer Person bearbeitet. Die hohe Anzahl an Maßnahmen und Förderprogrammen mitsamt ihren verschiedenen administrativen Anforderungen können so besser koordiniert, die Mittel effektiver eingesetzt und das Planungspersonal von Aufgaben entlastet werden.

Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung (Heidelberg)

In Heidelberg werden Know-how und Personalkapazitäten zu Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

in einer Koordinierungsstelle gebündelt. Die Mitarbeitenden dort beraten und unterstützen Fachämter sowie Vorhabenträger bei der Entwicklung und Durchführung von Beteiligungsverfahren. Sie übernehmen etwa organisatorische Aufgaben oder die Moderation der Veranstaltung und entlasten damit die Verkehrsplaner:innen. Durch die Beratung wird auch die Qualität der Veranstaltungen gesichert.

2. Lösungsansatz: digitales und vernetztes Datenmanagement

Ein gutes internes Datenmanagement kann den Rechercheaufwand bei Anfragen aus Politik und Bürgerschaft reduzieren und das Planungspersonal entlasten.

Projektsteuerung durch Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (Hamburg)

In Hamburg übernimmt der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) die Projektsteuerung zur Umsetzung der [Maßnahmen](#) des [Bündnisses für den Fuß- und Radverkehr](#). In dieser Funktion bündeln die Mitarbeitenden neben Projektmanagementaufgaben verschiedene Informationen aus den Hamburger Bezirken zu Radverkehrsmaßnahmen wie Projektstand, Finanzierungsgrundlage oder Maßnahmenart. Diese Datengrundlage des LSBG entlastet das Planungspersonal in den Bezirken bei der alltäglichen Arbeit, die etwa bei kleinen Anfragen aus der Politik entsteht. Die zentrale Steuerung vereinfacht zum Beispiel Auskünfte darüber, wie viele Bäume oder Parkplätze von einer Maßnahme betroffen sind.

3. Lösungsansatz: Digitalisierung und proaktive Kommunikation

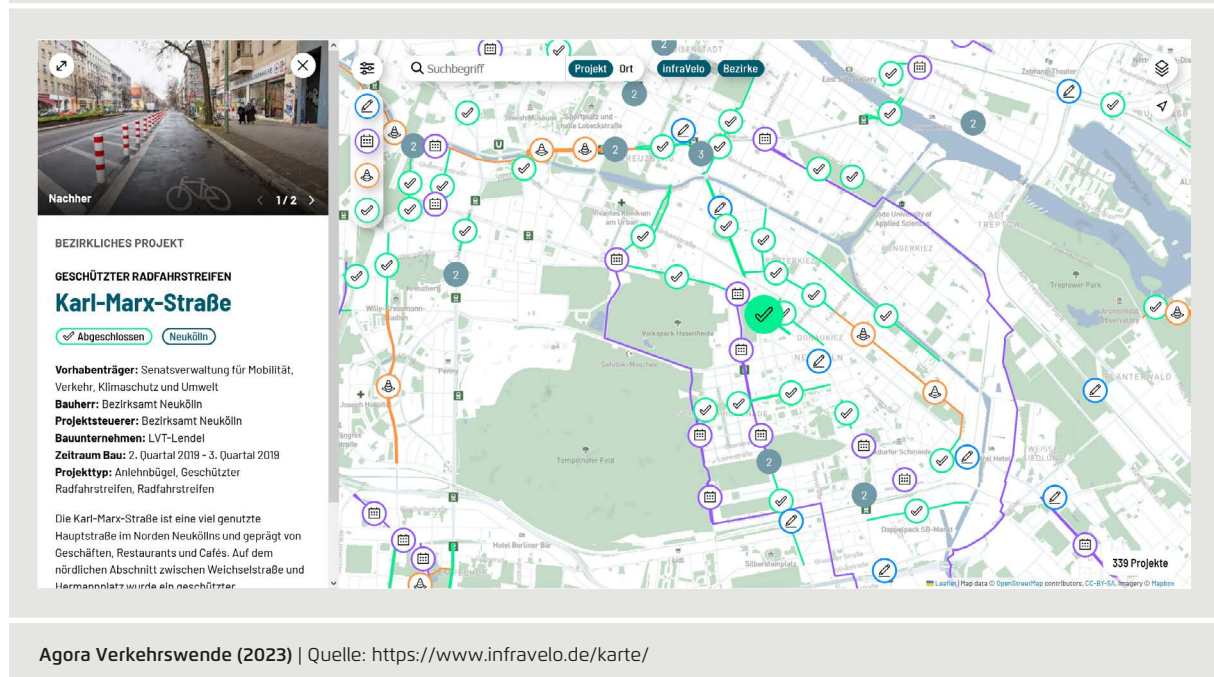
Neben einer effektiven Beantwortung versuchen Kommunen auch die Zahl der Anfragen zu verringern. Proaktive Information über Projektstände oder Planungsideen können Nachfragen aus der Öffentlichkeit überflüssig machen. Neben klassischen Informationsseiten oder Sachstands- und Fortschrittsberichten auf der kommunalen Homepage dienen dazu immer öfter GIS-basierte Informationsportale.

Projektkarte von infraVelo (Berlin)

In Berlin stellt die landeseigene Radinfrastrukturgesellschaft infraVelo GmbH aktuelle Informationen zu Radverkehrsmaßnahmen auf einer digitalen Projektkarte dar

Projektkarte von infraVelo (Screenshot)

Abbildung 14

Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: <https://www.infravelo.de/karte/>

(siehe Abbildung 14). Neben der Verortung findet sich zu jeder Maßnahme eine Kurzbeschreibung mit Details zu Vorhabenträgerschaft, Zeitplanung, Umsetzungsstand und Projekttyp.

Kommunikation über den Fortschritt des Radwegebaus können helfen, Anfragen aus Politik und Bürgerschaft zu vermeiden – oder schneller zu bearbeiten.

Radentscheid-Jahresveranstaltung und Projektfortschritts-Video (Aachen)

Die Stadt Aachen informiert einmal im Jahr auf einer Veranstaltung über den Fortschritt bei der Umsetzung des „Radentscheid“-Beschlusses. Neben der Veranstaltung veröffentlicht sie ein hochwertig produziertes Video zu verschiedenen Projekten.

Die Umfrage in drei Kommunen zeigt: Auch wenn Radverkehrsplaner:innen vorhanden sind, können sich diese aufgrund zahlreicher anderer Aufgaben nicht ausreichend dem Radwegbau widmen. Damit bleibt eine entscheidende Ressource für die Verkehrswende zum Teil ungenutzt. Lösungsansätze lassen sich in einigen Kommunen finden. Hilfreich ist es zum Beispiel, Spezialaufgaben wie Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit nicht an die Radverkehrsplaner:innen zu vergeben, sondern an dafür geschulte Kräfte innerhalb der Verwaltung. Ein digitales Datenmanagement und eine regelmäßige

2 | Parkraumbewirtschaftung ausbauen

Parkraumbewirtschaftung hilft, den ruhenden Verkehr besser zu steuern und ist in den meisten Kommunen ein etabliertes Instrument. Viele Studien belegen, dass Parkraumbewirtschaftung die Chancen, einen Parkplatz zu finden, erhöht, den Parksuchverkehr reduziert und damit den Verkehrsfluss insgesamt verbessert. Nachgewiesen ist auch, dass in vielen Stadtgebieten insgesamt kein Parkplatzmangel besteht, sondern eher ein „Kostenlos-Parken-Problem“: Solange der Stellplatz im öffentlichen Straßenraum kostenfrei ist, sind viele private (Tief-)Garagen und Parkhäuser wenig ausgelastet.

Vorteile der Parkraumbewirtschaftung:

- Die dauerhafte Belegung von öffentlichen Parkplätzen durch Camping-Fahrzeuge und gewerbliche Fahrzeuge wird erheblich reduziert.
- Private Stellplätze in Hinterhöfen oder Garagen werden stärker genutzt, das schafft mehr Platz auf der Straße.
- Parkplätze werden durchschnittlich öfter, aber dafür kürzer genutzt; mehr Autofahrende finden einen Parkplatz.
- Der Parksuchverkehr reduziert sich, der Verkehr kann besser fließen.
- Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende verbessert sich, da Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen eher freigehalten werden und das Falschparken abnimmt.
- Der öffentliche Raum wird gerechter genutzt: Einnahmen durch die Parkraumbewirtschaftung können für den Ausbau des Umweltverbunds verwendet werden – einkommensschwache Personen nutzen öffentliche Transportmittel häufiger als ein eigenes Auto.

Einführung der Parkraumbewirtschaftung: Kommunen im Vergleich

Kommunen kommen bei der Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen unterschiedlich schnell voran. Um die Ursachen dafür zu erfahren, wurden für die vorliegende Untersuchung die notwendigen Verfahrensschritte ermittelt und zuständige Verwaltungsmitarbeiter:innen in sechs Kommunen zu Vorgehensweise und Dauer der Verfahrensschritte befragt. Die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftungszone folgt im Wesentlichen den folgenden Schritten:

- politischer Auftrag zur Parkraumbewirtschaftung,
- Nachweis des Parkdrucks und der Nutzungskonkur-

renz; Erarbeitung eines Konzepts,

- Bürgerinformation/-beteiligung,
- verkehrliche Anordnungsaufgaben,
- Beschaffung und Bau (Schilder, Parkscheinautomaten),
- Ausstellen der Bewohnerparkausweise,
- Organisation der Überwachung, Personalrekrutierung und Ausbildung.

Auch organisatorische Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Zuständigkeit und Organisation des Parkraummanagements sowie die Finanzierung und zweckgebundene Verwendung der Einnahmen haben einen wichtigen Einfluss auf den Ablauf der Parkraumbewirtschaftung.

Ein direkter Vergleich der Prozesse in den analysierten Kommunen ist nicht zielführend, weil die Parkraumbewirtschaftungszonen unterschiedlich groß und komplex (zum Beispiel durch Nutzungskonkurrenzen zwischen Gewerbe, Wohnen, Einzelhandel) sind. Weiterhin waren die Ausgangsbedingungen mitunter sehr verschieden. Einige Kommunen nutzen die Einführung der Parkraumbewirtschaftung, um das Gehwegparken neu zu ordnen (zum Beispiel Köln), sodass sich die Kommunikation mit den Anwohnenden sehr viel aufwendiger gestaltet. Andere wie beispielsweise Frankfurt am Main hatten bereits reines Bewohnerparken installiert, die Einführung des gebührenpflichtigen Kurzzeitparkens kann dann ohne Nachweis des Parkdrucks erheblich schneller erfolgen.

Vorbemerkungen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen der Parkraumbewirtschaftung

Die Voraussetzungen für die Erhebung von Parkgebühren sind im Straßenverkehrsrecht, also auf Bundesebene geregelt. Generell gilt in Deutschland, dass überall dort am Fahrbahnrand geparkt werden kann, wo es nicht ausdrücklich verboten ist (Gemeingebrauch). Möglichkeiten, die Dauer des Parkens einzuschränken (Kurzzeitparken) sind in § 6 a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) geregelt. Die jeweiligen Parkgebühren-Verordnungen der Bundesländer (ParkgebVO) regeln die Höhe der Parkgebühren. Anders als beim Kurzzeitparken sind für die Anordnung des Bewohnerparkens besondere Voraussetzungen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, erheblicher Parkdruck) maßgeblich. Seit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im

Jahr 2020 werden die Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen nicht mehr bundeseinheitlich vorgegeben (bisher Höchstsatz von 30,70 Euro pro Jahr). Die Bundesländer wurden ermächtigt, eigene Regeln aufzustellen. Nach der neuen Rechtslage kann nun auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten angemessen berücksichtigt werden (vgl. § 6 a Abs. 5 a Satz 3 StVG)²¹. Bei der Einrichtung von Bewohnerparken sind drei Prinzipien zu unterscheiden:

- Mischprinzip: Bewohnende sind von Parkraumbewirtschaftung (Kurzzeitparken) ausgenommen
- Wechselprinzip: zeitlich begrenzte Sonderberechtigung, zum Beispiel nachts
- Trennprinzip: Parkplätze werden ausschließlich für Bewohnende vorgehalten; keine Nutzung durch andere Gruppen

Bei der Anwendung des Trenn- und Wechselprinzips muss der Gemeindegebrauch gewahrt werden. Das heißt, der Anteil der für Bewohnende reservierten Parkflächen darf an Werktagen von 9 bis 18 Uhr maximal 50 Prozent des Parkraums und in der übrigen Zeit maximal 75 Prozent umfassen. Städte und Gemeinden können Parkgebühren im Rahmen des Kurzzeitparkens nach § 6 a Abs. 6 Satz 1 StVG auch dann anordnen, wenn sie die rechtlichen Voraussetzungen für das Bewohnerparken nicht erfüllen. Im Rahmen des Zeitparkens sind auch monatliche oder jährliche Gebühren möglich. Dabei haben Kommunen sowohl bei der Begründung (der Nachweis des erheblichen Parkraumdrucks entfällt) als auch bei der Ausgestaltung größere Spielräume als beim Bewohnerparken.

2.1 Politische Grundsatzbeschlüsse und Finanzierung

Die kommunale Verwaltung nutzt bewährte Strategien, um Prozesse wie die Parkraumbewirtschaftung effektiv und zügig umzusetzen. Sie braucht dafür gerade bei umstrittenen Projekten ein eindeutiges politisches

Votum und damit politische Rückendeckung sowie eine solide finanzielle Ausstattung. Wie das erfolgreich gelingt, zeigen die folgenden Ausführungen.

2.1.1 Politische Grundsatzbeschlüsse fassen

Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung basiert auf dem StVG und auf straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO. Für die rechtssichere Einführung einer neuen Parkraumbewirtschaftungszone ist nicht entscheidend, ob sich die Kommunalpolitik oder die Mehrheit der Anwohnenden für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung ausspricht, sondern ob die Einführung straßenverkehrsrechtlich korrekt begründet ist. Voraussetzung hierfür sind Kriterien der Sicherheit und der Ordnung des Verkehrs sowie beim Bewohnerparken der Nachweis des Parkdrucks. De facto sind solche Entscheidungen sehr umstritten, sodass die Verwaltung sich politische Rückendeckung in Form von kommunalpolitischen Beschlüssen holt.

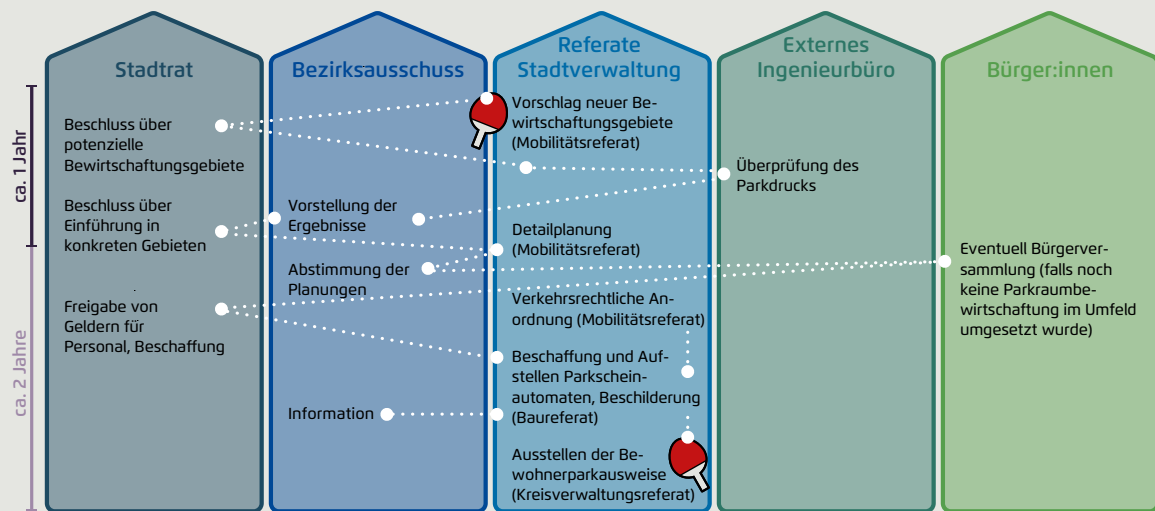
In großen Städten – beispielsweise in München – sind mehrere Informations- und Beschluss Schleifen über das Stadtparlament und die jeweiligen Bezirksgruppen üblich (siehe Abbildung 15). Zuerst schlägt die Verwaltung dem Stadtrat potenzielle Bewirtschaftungsgebiete vor. Stimmt das Parlament zu, erfolgt anschließend die Beauftragung eines externen Gutachtens, welches den Parkdruck nachweist. Im Regelfall erarbeitet die Verwaltung das konkrete Parkraumbewirtschaftungskonzept für die jeweilige Zone. Das Konzept wird mit dem Stadtparlament und den Bezirksgruppen rückgekoppelt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist in München bereits ein Jahr vergangen. Die letzte Freigabe gibt der Stadtrat, wenn Gelder für Beschaffungen und Überwachungspersonal erforderlich werden. Diese vielen Abstimmungen kosten nicht nur Zeit, sondern bergen auch die Gefahr, die Maßnahme immer wieder neu begründen zu müssen und von wechselnden politischen Mehrheiten abhängig zu werden. Im Schnitt dauert der Prozess zur Einführung einer neuen Parkzone in München etwas mehr als zwei Jahre (siehe Abbildung 16).

21 Deutscher Bundestag: Berücksichtigungsfähige Aspekte bei der Festlegung von Bewohnerparkgebühren. WD 7 – 3000 – 014/22, 26.04.2022, <https://www.bundestag.de/resource/blob/897200/d7f19c38a44a453807cc9c384652/00d0/WD-7-014-22-pdf-data.pdf>.

Abstimmungsprozess zur Einführung neuer Parkzonen (München)

Abbildung 15

Fehlende politische Grundsatzbeschlüsse kosten Zeit

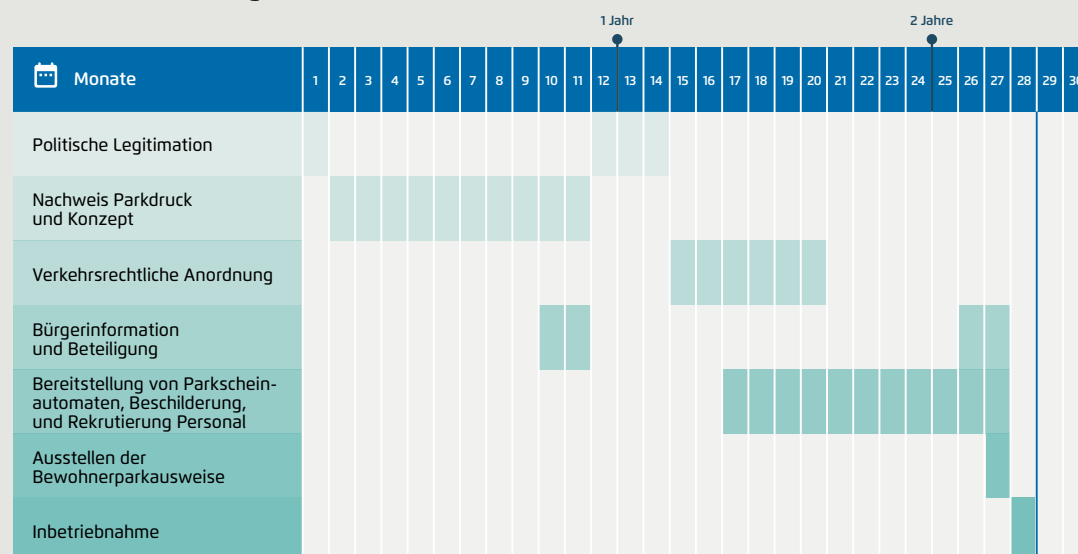


Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Landeshauptstadt München

Beispiel München: Erhebungen und Beschaffungen kosten Zeit

Abbildung 16

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen dauert rund 2,5 Jahre



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

Andere Kommunen fassen Grundsatzbeschlüsse für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in größeren, zusammenhängenden Stadtgebieten:

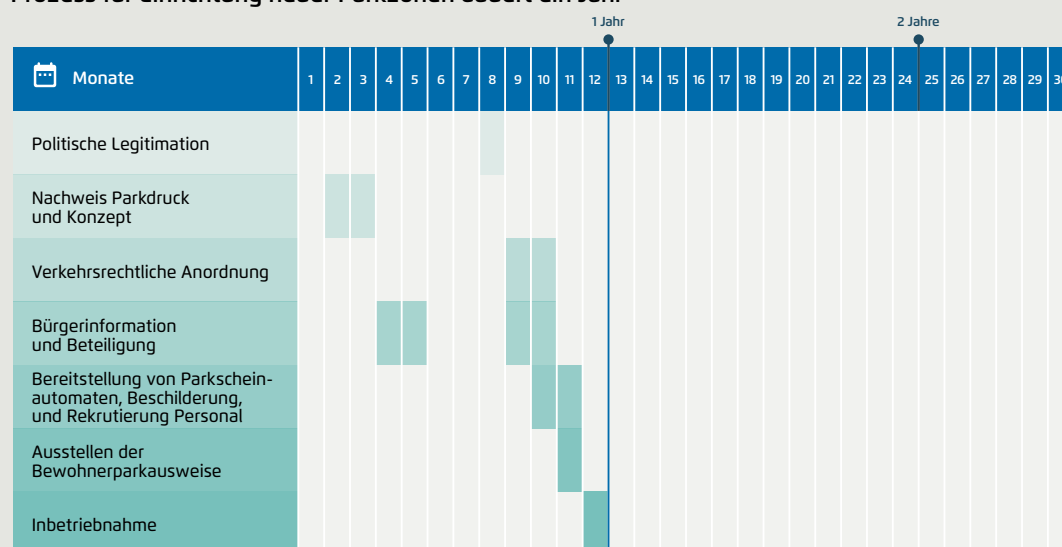
- Die Hansestadt Hamburg hat im Koalitionsvertrag zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen (Juni 2020) festgehalten, die Parkraumbewirtschaftung und das Bewohnerparken in dicht besiedelten, urbanen Quartieren systematisch und möglichst flächendeckend weiter auszubauen.²² Zudem ist in der Hamburger Verfassung (Artikel 4) geregelt, dass staatliche (Bundesland) und kommunale Aufgaben nicht getrennt werden. Die Landesbehörden können deshalb für das gesamte Stadtgebiet handeln. Die Bezirke werden informiert, sind aber – anders als in Berlin – für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung nicht zuständig. Seitdem wurden in drei Jahren 45 neue Parkraumbewirtschaftungszonen eingeführt, in den fünf Jahren davor waren es lediglich 15 (siehe Abbildungen 17 und 18).
- Berlin und Frankfurt am Main haben 2019 die drohenden Diesel-Fahrverbote abgewendet, indem unter anderem Grundsatzbeschlüsse im Luftreinehalteplan zur flächendeckenden Einführung der Parkraumbewirtschaftung gefasst wurden. Nun geht es zügiger voran (siehe Abbildung 19). Der Berliner Bezirk Mitte hat im Zeitraum von April 2021 bis Dezember 2022 15 neue Parkraumbewirtschaftungszonen gestartet und bewirtschaftet seine Bezirksfläche inzwischen nahezu vollständig. Der Bezirk bietet benachbarten Bezirken bereits Amtshilfe an, das heißt, er unterstützt die Kolleg:innen anderer Bezirke bei der Einführung neuer Zonen mit Rat und konkretem Personaleinsatz. Bei vergleichbarer Ausgangslage (zentrale Lage, hoher Parkdruck) kommen andere Bezirke deutlich langsamer voran. Die Gründe dafür sind vielfältig.
- In der Stadt Freiburg im Breisgau hat der Gemeinderat, ausgehend von den bestehenden Parkgebührenzonen, die Verwaltung beauftragt, in den Quartieren der Gebührenzonen 1 und 2 den Parkraum flächendeckend zu bewirtschaften und zudem ein Konzept zu erarbeiten, in welchen Quartieren des übrigen Stadtgebiets (Zone 3) ebenfalls eine Bewirtschaftung des Parkraums eingeführt werden soll.

22 Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen, <https://www.hamburg.de/senatsthemen/koalitionsvertrag/>, S. 110.

Beispiel Hamburg: Parkraummanagement aus einer Hand spart Zeit

Abbildung 17

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen dauert ein Jahr

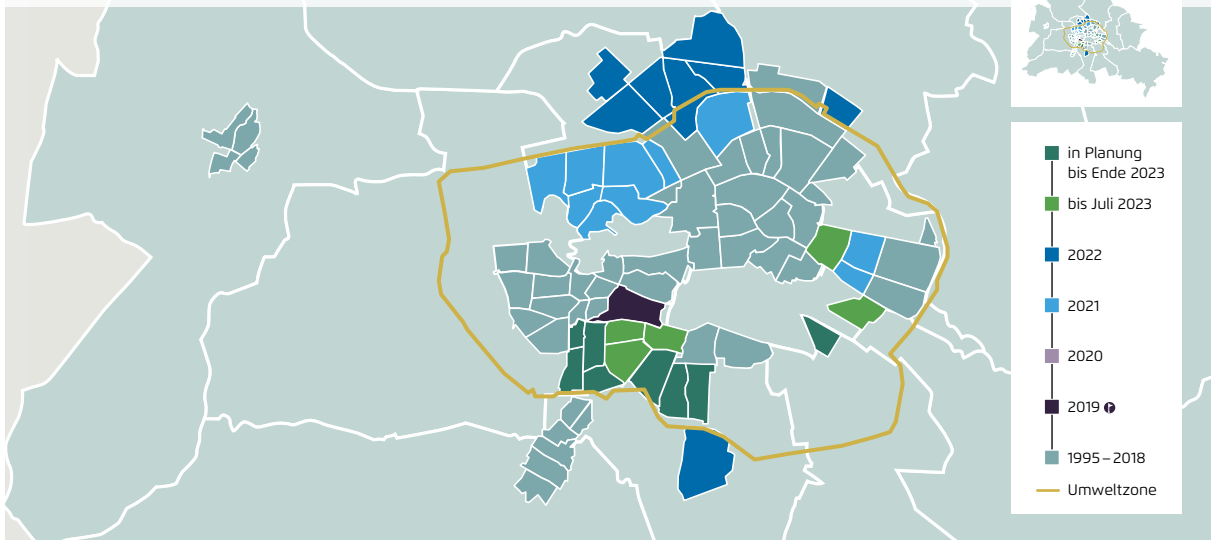


Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der freien Hansestadt Hamburg.

Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin

Abbildung 18

Weniger Parksuchverkehr, mehr Verkehrssicherheit, mehr Flächengerechtigkeit

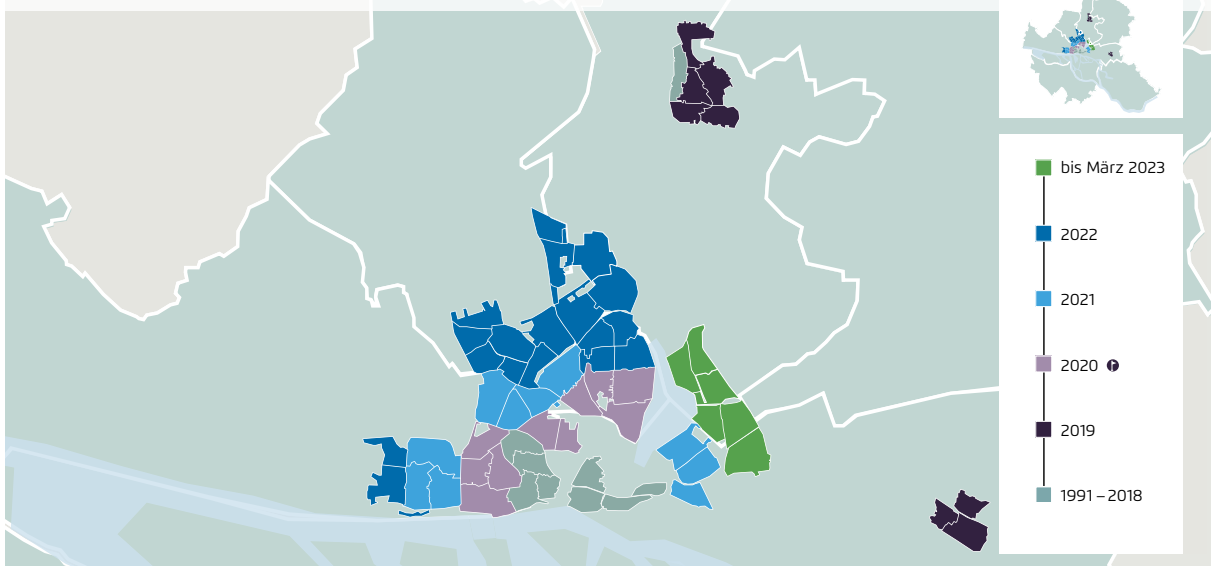


Agora Verkehrswende (2023) | Daten: Der Berliner Luftreinhalteplan 2019 sieht eine Bewirtschaftung des gesamten S-Bahnringes (Umweltzone) vor. Dies wird voraussichtlich bis Ende 2026 erreicht. 📍 Jahr des Grundsatzbeschlusses. Quelle: SenUMVK Berlin (<https://fbinter.stadt-berlin.de>)

Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Hamburg

Abbildung 19

Weniger Parksuchverkehr, mehr Verkehrssicherheit, mehr Flächengerechtigkeit



Agora Verkehrswende (2023) | 📍 Koalitionsvertrag. Quelle: Landesbetrieb Verkehr sowie <https://geoportal-hamburg.de/bewohnerparkgebiete-hh/>

Gibt es einen politischen Auftrag zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung, können anschließend die einzelnen Verfahrensschritte effizienter geplant und umgesetzt werden:

- So können politische Gremien lediglich informiert werden, es braucht aber keine weitere Beschlussfassung mehr.
- Die Beteiligung der Bürger:innen kann sich auf die umfassende Information beschränken, oder es kann nur dort beteiligt werden, wo Konflikte absehbar sind.
- Darüber hinaus können Ausschreibungen für Machbarkeitsstudien für mehrere Zonen erfolgen und Rahmenverträge für die Beschaffung von Schildern oder Parkscheinautomaten geschlossen werden.

2.1.2 Transparenz bezüglich Einnahmen und Ausgaben schaffen

In der Regel fließen die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (Parkgebühren, Bußgelder, Gebühren für Bewohnerparkausweise) in den allgemeinen Haushalt einer Kommune. Diese Einnahmen stehen aber nicht in allen Kommunen direkt für Ausgaben im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung, wodurch Finanzierungslücken die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung häufig verhindern. Anders in Hamburg und Berlin:

- In Hamburg ist der für die Parkraumbewirtschaftung zuständige Landesbetrieb als eigenwirtschaftlich agierendes kommunales Unternehmen organisiert

und hat damit einen Überblick über die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung. Einnahmen können hier nicht nur in die Prozessoptimierung investiert werden, zum Beispiel in die Anschaffung von Software für das automatische Ausstellen der Bewohnerparkausweise, sondern sie können auch in die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung reinvestiert werden, wie zum Beispiel den Personalwuchs für die Überwachung oder die Anschaffung von Parkscheinautomaten (siehe Abbildung 20). Trotz der Reinvestitionen werden in Hamburg jährlich mehrere Millionen Euro Überschüsse erwirtschaftet, die für die Finanzierung der Mobilitätswende genutzt werden können.

In Berlin erlaubt die Senatsverwaltung den Bezirken, eigene Wirtschaftspläne für die Parkraumbewirtschaftung aufzustellen. Hintergrund war die Tatsache, dass Bezirke keine Rücklagen und finanziellen Mittel für die Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen (Machbarkeitsstudien, Anschaffung von Parkscheinautomaten) hatten. Die Einnahmen der Parkgebühren fließen nun zu 100 Prozent, die der Bußgelder zu 50 Prozent in den Wirtschaftsplan und können zweckgebunden für die Einrichtung einer neuen Parkraumbewirtschaftungszone verwendet werden. Damit decken sie die laufenden Unterhaltungskosten für bereits vorhandene Zonen. Darüber hinausgehende Überschüsse können zur Realisierung nicht anders finanzierbarer Projekte genutzt werden, etwa für Schulsanierungen oder Straßenbegrünungen.

Parkraumbewirtschaftung refinanziert sich selber

Abbildung 20

Eigenwirtschaftliche Investitionen sind in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf möglich



Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Landesbetriebs Verkehr (LBV) Hamburg

Im Bezirk Berlin-Mitte refinanziert sich die Investition in die Parkraumbewirtschaftung im Verhältnis 1 zu 1,4. Doch nicht in allen Bezirken wird sich ein entsprechender Überschuss realisieren lassen. Die Wirtschaftlichkeit ist abhängig von dem Zentralitätsgrad der Gebiete, der Carsharing-Dichte, dem dort herrschenden Parkdruck, der lokalen Nutzungskonkurrenz und der ausgeübten Kontrollintensität, aber auch von der Höhe der Parkgebühren, der Höhe der Gebühren für Bewohnerparkausweise und Bußgelder.

2.1.3 Zwischenfazit

Politische Grundsatzbeschlüsse helfen bei der zügigen Einführung von Parkraummanagement. Hinderlich sind hingegen zahlreiche Informations- und Beschlusssschleifen, beispielsweise im Stadtparlament und den jeweiligen Bezirksghremien. Es kann ausreichen, die Bürgerinnen und Bürger umfassend zu informieren – auch über Vorteile für Autofahrer:innen, wie etwa weniger Parksuchverkehr. Auf Beteiligung von Politik und Bevölkerung sollte in erster Linie dort gesetzt werden, wo Konflikte absehbar sind. Beschleunigend wirkt es außerdem, die Parkraumbewirtschaftung in einem eigenwirtschaft-

lichen Unternehmen (wie etwa einem Kommunal- oder Landesbetrieb) zu organisieren.

2.2 Strukturen, Prozesse und Führungskräfte

Eine große Herausforderung in vielen Städten ist, dass für die Parkraumbewirtschaftung unterschiedliche Verwaltungseinheiten und Dezernate zusammenarbeiten müssen. Das erfordert eine klare Zielorientierung, Priorisierung, kluge Abstimmungsprozesse und gute Organisationsstrukturen.

2.2.1 Parkraumbewirtschaftung aus einer Hand organisieren

Die verschiedenen Aufgaben zur Einführung und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung könnten effektiver bearbeitet werden, wenn möglichst viel Entscheidungskompetenz in einem Amt gebündelt wird oder diese in verschiedenen Ämtern, aber unter der gleichen politischen Verantwortung, organisiert ist.

Aufgabenverteilung bei der Einführung neuer Parkzonen (München)

Abbildung 21

Entscheidungskompetenzen auf viele Verwaltungsstellen verteilt



So ist häufig das Verkehrsplanungsamt zuständig für die konzeptionelle Planung einer Parkraumbewirtschaftungszone, für die eigene Erstellung oder Vergabe einer Machbarkeitsstudie beziehungsweise des Nachweises des Parkdrucks und für die Bürger:inneninformation oder -beteiligung. Verkehrliche Anordnungsaufgaben übernimmt die Straßenverkehrsbehörde, für Beschaffung und das Aufstellen der Parkscheinautomaten ist das Tiefbauamt verantwortlich. Die Überwachung organisiert das Ordnungsamt, für die Einstellung des Kontrollpersonals wird das Personalamt eingebunden. Für das Ausstellen der Bewohnerparkausweise werden die Daten der Einwohnermelde- oder Bürgerämter gebraucht, die entweder das Ausstellen der Ausweise und den Datenabgleich vollständig übernehmen oder entsprechende Daten bereitstellen. Die Auflistung macht deutlich, dass es viele Gründe gibt, warum die Zusammenarbeit stocken kann und ein Vorgang lange braucht, um durch alle Ämter und über verschiedene Schreibtische zu wandern.

In einigen Kommunen wurden bereits Verwaltungsstrukturen angepasst und insbesondere planende (Verkehrs- und Tiefbau) und anordnende Behörden (Straßen-

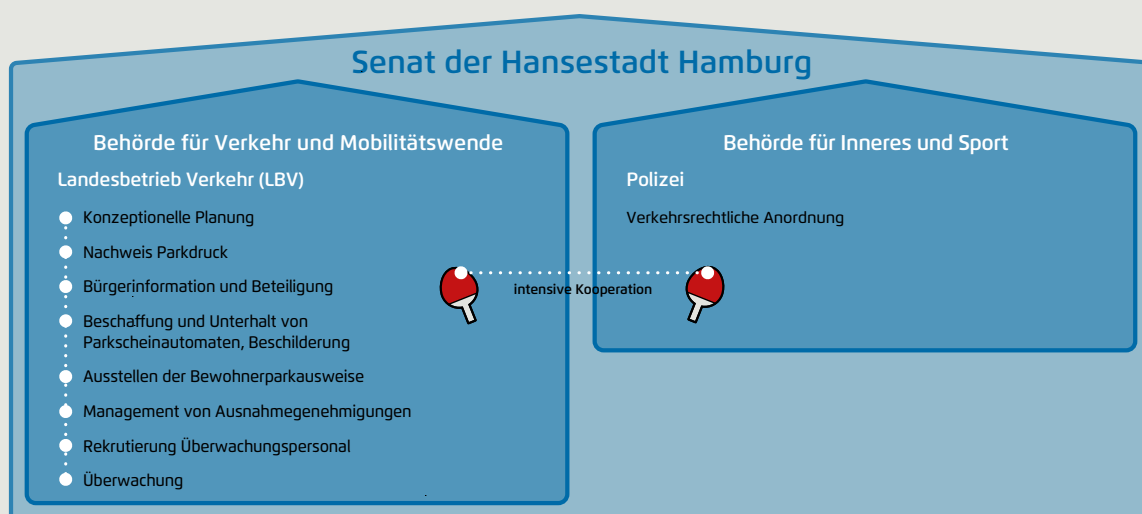
verkehrsbehörden) zu einem Mobilitätsamt zusammengefasst. Beispielhaft sei die Neugründung des Mobilitätsreferats in München genannt. Häufig aber bleiben die Aufgaben der Überwachung in den Ordnungsämtern, das Ausstellen der Bewohnerparkausweise in den Meldestellen oder Bürgerämtern (siehe Abbildung 21).

Die Hansestadt Hamburg hat die Parkraumbewirtschaftung besonders effektiv aufgestellt. Das operative Geschäft der Hamburger Fachbehörde (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, BVM) wird von dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) übernommen, der als kommunaler Eigenbetrieb unternehmerisch gesteuert wird. Die Aufgaben der Parkraumbewirtschaftung (konzeptionelle Planung, Bürger:inneninformation, Beschaffung, Bau und Unterhaltung der Parkscheinautomaten, Ausstellen der Vignetten (Bewohner- und Ausnahmegenehmigungen), Management von Ausnahmegenehmigungen sowie Überwachung wurden im Landesbetrieb Verkehr (LBV) zusammengeführt (siehe Abbildungen 22 und 23). Allein die straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben sind in der Fachbehörde für Inneres und Sport und dort bei der Polizei angesiedelt. Mit der Bündelung der Aufgaben wurden

Aufgabenverteilung bei der Einführung neuer Parkzonen (Hamburg)

Abbildung 22

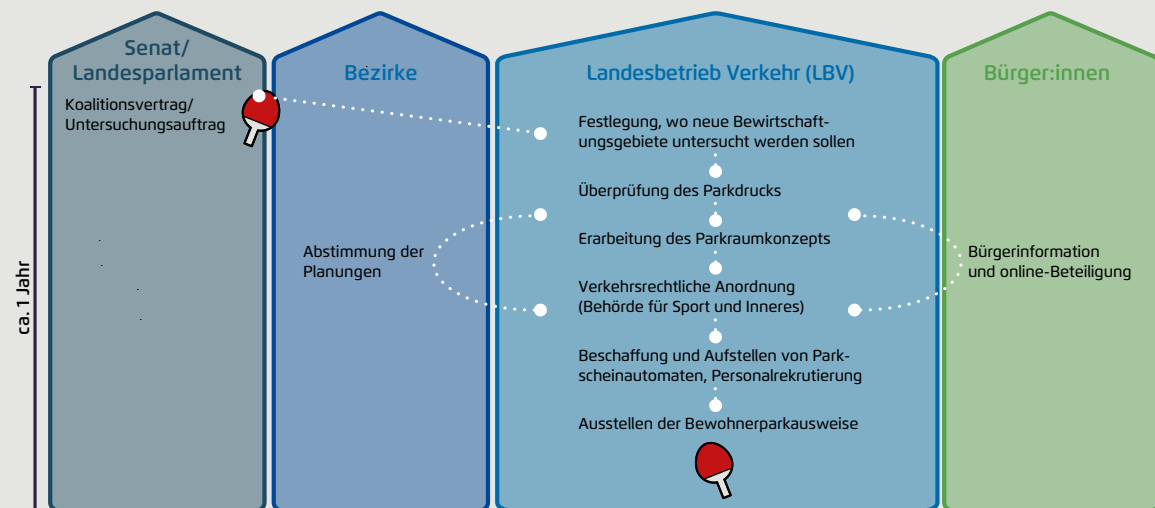
Parkraumbewirtschaftung aus einer Hand



Abstimmungsprozess zur Einführung neuer Parkzonen (Hamburg)

Abbildung 23

Politische Grundsatzbeschlüsse ersparen wiederkehrende Beschlüsse



Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Landesbetriebs Verkehr (LBV) Hamburg

alle Abläufe der Parkraumbewirtschaftung optimiert. So wurde beispielsweise entschieden, den Nachweis des Parkdrucks nicht komplett extern zu vergeben, sondern die konzeptionellen Arbeiten intern zu organisieren und nur noch die Erfassung der Auslastung des Parkraums zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten extern zu beauftragen. Ein großer Vorteil ist es, die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung eigenverantwortlich in die Optimierung der Prozesse reinvestieren zu können, beispielsweise bei der Anschaffung von Software zur Digitalisierung von Abläufen oder der Einstellung von zusätzlichem Personal.

Der Hamburger Ansatz, Parkraumbewirtschaftung in einem kommunalen Eigenbetrieb zu organisieren und damit Aufgaben zu bündeln und effektiver zu bearbeiten, ist prinzipiell in Abhängigkeit vom Kommunalrecht der jeweiligen Bundesländer auch in anderen Kommunen möglich.

2.2.2 Engagierte Führung macht den Unterschied

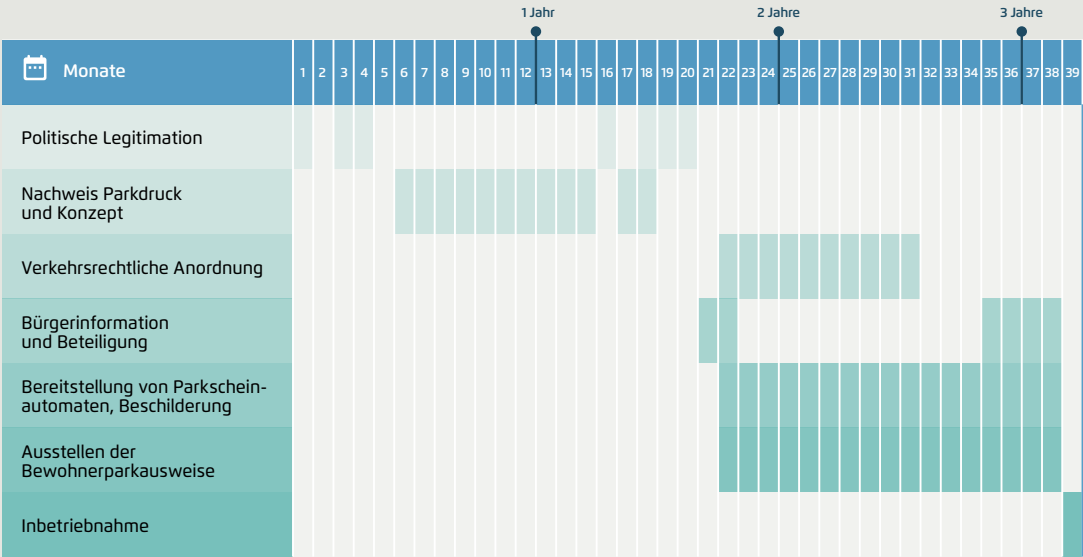
Hat eine Kommune nicht die Gelegenheit, Ämterstrukturen und Zuständigkeiten umzuorganisieren, machen gut geführte und organisierte Prozesse einen erheblichen Unterschied. Im Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg lädt die zuständige Stadträtin seit 2021 alle zwei Wochen die beteiligten Amtsleitungen zu einem Jour fixe ein, um Arbeitsaufträge abzustimmen und verbindliche Verabredungen zu treffen. Damit wird dokumentiert: Parkraumbewirtschaftung ist „von oben“ gewollt, der Verwaltungsspitze ist der zügige Fortschritt in diesem Bereich wichtig, und sie trägt dafür Sorge, dass alle beteiligten Personen transparent über die Abläufe der anderen Verwaltungseinheiten informiert werden. Insgesamt wurden die Prozesse im Bezirksamt stark beschleunigt (siehe Abbildungen 24 und 25).

Schon länger bewährt hat sich auch das gut gemanagte Verfahren der Parkraumbewirtschaftung im Berliner Bezirk Mitte. Die Bewirtschaftung ist hier seit 2022 flächendeckend umgesetzt. Maßgeblich für die zügige Umsetzung war ein von der Aufgabe überzeugter Amtslei-

Beispiel Tempelhof-Schöneberg (vorher)

Abbildung 24

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen dauerte über drei Jahre

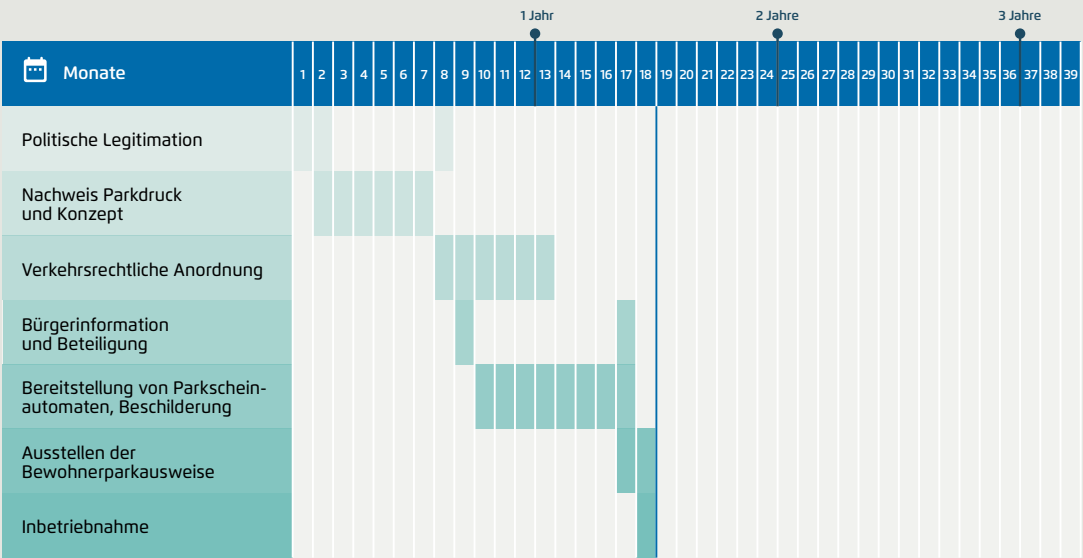


Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Bezirks Tempelhof-Schöneberg.

Beispiel Tempelhof-Schöneberg (nachher)

Abbildung 25

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen wurde auf die Hälfte verkürzt



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Bezirks Tempelhof-Schöneberg.

ter und ein kompetentes, dauerhaft eingespieltes Team von Verwaltungsangestellten in verschiedenen zuständigen Ämtern (Ordnungsamt, Straßen- und Grünflächenamt).²³

Ein häufig genannter Grund für Verzögerungen im Ablauf ist der chronische Personalmangel. Gleichwohl lohnt es sich, genauer hinzuschauen. Wird der Prozess ineffektiv gesteuert, hilft mehr Personal mitunter wenig. Gut geführte Prozesse kommen deshalb auch mit wenig Personal aus. Eine wichtige Rolle spielt zudem die Qualifikation des Personals. Während Großstädte jeweils eigenes Fachpersonal für Aufgaben des Parkraummanagements haben, müssen in weniger ausdifferenzierten Verwaltungen mehrere unterschiedliche Aufgaben parallel bearbeitet werden. In den Straßen- und Grünflächenämtern der Berliner Bezirke muss sich beispielsweise Personal aus der Grünplanung in Aufgaben des Parkraummanagements einarbeiten. Verständlich, dass hier teilweise Einarbeitungsprozesse die Bearbeitungszeiten verlängern.

2.2.3 Verwaltungsinterne Arbeitsprozesse optimieren

Nachweis des Parkdrucks beim Bewohnerparken

Um Bewohnerparkbevorrechtigungen einzuführen, muss in einem ersten Schritt belegt werden, dass in dem betreffenden Gebiet tatsächlich ein erheblicher Parkdruck vorliegt (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO, Randnummern 29 ff zu § 45 StVO). Hierfür wird eine nach Nutzergruppen, Tageszeiten und Stadtstruktur differenzierte Parkbilanz erstellt.

Um diesen Nachweis zu erbringen, gehen Städte unterschiedlich vor. Die meisten Städte vergeben entsprechende Machbarkeitsstudien an externe Ingenieurbüros, in denen für die potenziellen Bewirtschaftungsgebiete geprüft wird, ob die Voraussetzungen (erheblicher Parkdruck, unterschiedliche Nutzungsgruppen) zutreffen. Im Regelfall wird – aufgrund begrenzter Personalressourcen und fehlender Liquidität – eine neue Parkraumbewirtschaftungszone erst dann geplant, wenn die vorherige in

Betrieb genommen ist. Typische Wege, diesen Prozess zu beschleunigen sind:

- Die Leistungsbeschreibung wird so formuliert, dass sie mit wenig Veränderungen für mehrere Parkraumbewirtschaftungszonen genutzt werden kann oder
- es werden Rahmenverträge für mehrere Parkraumbewirtschaftungszonen ausgeschrieben.

Die Stadt Freiburg verzichtet ganz auf eine externe Vergabe. Nach Freiburger Erfahrungen ist die externe Vergabe des verkehrlichen Gutachtens (Ausschreibung, Vergabe, Betreuung, Prüfung, Abnahme) mit viel internem Steuerungsaufwand verbunden. Weiterhin wird argumentiert, dass hoheitliche Aufgaben wie straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (zum Beispiel Erstellen von Verkehrszeichenplänen) ohnehin eine Vor-Ort-Begehung und -Überprüfung der Verwaltung erfordern. Mit der verwaltungsinternen Erarbeitung können verschiedene Arbeitsprozesse zusammengefasst werden. Der Zeitaufwand pro Bewirtschaftungszone wird in Freiburg auf circa drei Monate geschätzt. In Köln dauert es bei externer Vergabe etwa ein halbes bis dreiviertel Jahr, bis ein Erhebungsbericht vorliegt. Auch hier ist man der Meinung, mit der internen Bearbeitung – entsprechende Personalausstattung vorausgesetzt – zügiger voranzukommen.

Ähnlich wie Freiburg geht auch der LBV in Hamburg vor. Die Erfassung der Auslastung des Parkraums zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten wird zwar an externe Ingenieurbüros vergeben, aber alle weiteren Arbeitsschritte wie die Auswertung der Zählungen, die Abgrenzung der Bewirtschaftungszonen, die Art der Bewirtschaftung und die Dokumentation in einem Bericht erfolgt verwaltungsintern. In der Bilanz kommt auch Hamburg so zügiger und kostensparender voran als Kommunen, die diese Aufgaben extern bearbeiten lassen. Zwei Personen schaffen circa vier Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung im Jahr. Stolperstein der verwaltungsinternen Bearbeitung ist jedoch der handwerklich saubere Nachweis des Parkdrucks. Aktuell sah das Verwaltungsgericht Köln (Beschluss vom 02.11.2022, Az. 18 L 1522/22) die Ausweisung der Bewohnerparkzone „Pauli“ in Köln-Braunsfeld als offenkundig rechtswidrig an, da der Parkdruck nicht korrekt ermittelt und festgestellt wurde. Im Jahr 2018 hatte die Stadt Köln den Parkdruck in Eigenregie ermittelt. Zentral ist also die Rechtssicherheit der Methodik.

23 Dittrich, Siegfried (2021): Die Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen – die Mühen der Ebene! In: vhw FWS 3 / Mai–Juni 2021, S. 135–140.

Beschleunigung durch Rahmenverträge

Ist darüber hinaus ein Überblick vorhanden, wie viele Parkraumbewirtschaftungszonen in einem überschaubaren Zeitraum eingerichtet werden, kann der Beschaffungsprozess für die Anschaffung von Parkscheinautomaten über Rahmenverträge vereinfacht werden. Der Sinn und Zweck von Rahmenverträgen besteht darin, mehrere Einzelaufträge bündeln zu können und nicht immer wieder erneut ein Vergabeverfahren starten zu müssen. Das erlaubt dem öffentlichen Auftraggeber mehr Flexibilität. So nutzen etwa Freiburg oder der Berliner Bezirk Mitte Rahmenverträge, um beispielsweise die Beschaffung von Parkscheinautomaten oder Verkehrsschildern zeit- und personalressourcensparender zu organisieren.

2.2.4 Zwischenfazit

Es ist effektiv, möglichst viel Entscheidungskompetenz in einem Amt zu bündeln. Vielerorts ist dies heute nicht der Fall, da zahlreiche, sehr unterschiedliche Aufgaben für erfolgreiches Parkraummanagement nötig sind. Ein regelmäßiger Jour Fixe mit allen beteiligten Amtsleitungen kann ebenfalls helfen, Arbeitsaufträge abzustimmen und verbindliche Verabredungen zu treffen.

Gibt es ausreichend Personal, kann es zur Beschleunigung von Prozessen beitragen, nicht zu viele Tätigkeiten an Externe zu vergeben. So wird in Hamburg die Erfassung der Auslastung des Parkraums zwar an Ingenieurbüros vergeben. Alle weiteren Schritte wie die Auswertung der Zählungen, die Abgrenzung der Bewirtschaftungszonen, die Art der Bewirtschaftung

und die Dokumentation in einem Bericht erfolgen jedoch verwaltungsintern.

2.3 Digitalisierung nutzen

Angesichts des wachsenden Fachkräftemangels können viele Aufgaben in der Verwaltung nur noch mit Unterstützung digitaler Lösungen bewältigt werden. Das wird auch bei Aufgaben der Parkraumbewirtschaftung deutlich.

2.3.1 Ausstellen der Bewohnerparkausweise

Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung wächst die Zahl der Bewohnerparkausweise, die ausgestellt werden – eine Aufgabe, die viele Kommunen ohne eine Digitalisierung des Prozesses gar nicht mehr bewältigen könnten. In Hamburg, München und Frankfurt am Main werden die Ausweise vollautomatisch oder weitgehend vollautomatisch ausgestellt. In Frankfurt am Main können sowohl Fahrzeug- wie auch Meldedaten automatisch generiert werden. Hier ist das Ordnungsamt, welches auch gleichzeitig die Kfz-Zulassungsstelle ist, für das Ausstellen der Bewohnerparkausweise zuständig. In München und Hamburg ist der automatische Zugriff auf die Fahrzeugdaten der Kfz-Zulassungsstelle noch nicht möglich. Der Fahrzeugschein wird deshalb hochgeladen, die Überprüfung der Daten erfolgt stichprobenartig. Der in Hamburg 2019 in Betrieb gegangene Onlinedienst zur Beantragung von Bewohnerparkausweisen ist der meistgenutzte Onlinedienst Hamburgs. Täglich nutzen mehr als 750 Personen diesen Service. Viele Kommu-

Parkraumbewirtschaftung mit Curbside Management kombinieren

In Köln, Freiburg und Frankfurt am Main wird die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zum Anlass genommen, teilweise auch andere Regeln zum Parken (zum Beispiel Gehwegparken) auf den Prüfstand zu stellen und das Parken im öffentlichen Raum neu zu ordnen. Die Stadt Frankfurt am Main versucht beispielsweise, Ladesäulen, Parkscheinautomaten und Stellflächen für Fahrräder vom Gehweg auf die Straße zu bringen und bei Bedarf Lieferzonen auszuweisen. Alles wird modular geplant und kann auf die jeweilige Situation vor Ort angepasst werden. Dadurch fallen mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftungszone auch Parkplätze weg. Diese Prozesse brauchen umfassendere Beteiligungsformate und dauern länger als bei der Umsetzung einer klassischen Parkraumbewirtschaftungszone.

nen haben den Prozess immerhin teilautomatisiert. Der Antrag kann online gestellt und online bezahlt werden, die Verwaltung gleicht jedoch händisch die gemachten Angaben mit den vorhandenen Kfz- und Melderegistern ab und verschickt die Vignette per Post.

Viel Aufwand verursacht auch die Bearbeitung von Ausnahmegenehmigungen zum Beispiel für Handwerker, Pflegedienste etc., die häufig eine Einzelfallprüfung erforderlich machen. Die Stadt Wien hat auch diesen Prozess digitalisiert.

2.3.2 Onlinebeteiligung

Die Digitalisierung spielt auch bei anderen Arbeitsprozessen eine wachsende Rolle. Hamburg organisiert den Prozess der Bürger:inneninformation und -beteiligung effektiver und kombiniert die Bürger:inneninformation mit einer Onlineumfrage, um ein Stimmungsbild der Anwohnenden und konkrete Anregungen einzuholen. Alle volljährigen Personen mit Erstwohnsitz im neuen Gebiet erhalten ein Informationsschreiben zur Einführung der Parkraumbewirtschaftungszone mit Zugangsdaten für die Onlineumfrage per Post. Bei den Befragungen geben durchschnittlich 75 Prozent an, dass sie die Einführung des Bewohnerparkens positiv bewerten, die Rücklaufquote liegt bei circa 20 Prozent. Eine Onlinebefragung im Rahmen der „Parkraumuntersuchung Hoheluft-West/Eimsbüttel-Ost 2021“ führte zum Beispiel dazu, dass der Zonenzuschnitt verändert wurde. Diese Form der Bürger:innenbeteiligung nimmt in Hamburg rund vier Monate in Anspruch (inklusive Auswertung).

2.3.3 Kreative Lösungen für die Kontrolle

Grundsätzlich ist eine effiziente Parkraumkontrolle wesentliche Voraussetzung für eine wirkungsvolle Bewirtschaftung. Solange in Deutschland die Kontrolle durch Scan-Cars (siehe Abbildung 26), die bei der Vorbeifahrt alle Autonummern geparkter Wagen erfassen, nicht möglich ist, kämpfen die zuständigen Verwaltungsstellen in Deutschland, häufig die Ordnungsämter, nahezu flächendeckend mit gravierendem Personalmangel.

Die geringe Bezahlung, die mit dem Außendienst verbundenen wetterbedingten Unannehmlichkeiten und Auseinandersetzungen mit Falschparkenden führen zu

geringer Arbeitsplatzbindung, hohen Fehlzeiten und Fluktuation. Dazu kommt, dass in den Metropolregionen ausgebildetes Personal häufig weite Wege zum Einsatzort hat, da die Mieten in zentralen Lagen nicht zum erzielbaren Einkommen passen. So wechselt ausgebildetes Personal regelmäßig bei entsprechender Gelegenheit an Einsatzorte in Wohnortnähe. Viele Städte rekrutieren deshalb permanent neue Überwachungskräfte und bilden diese aus. Je nach Zahl der Bewirtschaftungszonen bleibt in vielen Großstädten eine dreistellige Zahl an benötigten Stellen unbesetzt. Aber auch kleinere Städte kämpfen mit dem Problem.

Die Stadt Landau beschäftigt deshalb auch Studierende oder ältere Personen, die ohnehin keinen dauerhaften Job suchen.

Eine weitere Option, um das Personalproblem zu entschärfen, hat Wiesbaden gefunden: Das Wiesbadener Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr dokumentiert ab sofort Falschparkende auf Bus- und Umwelts Spuren oder in Haltestellenbereichen mittels Fotobeweis. Die ESWE Verkehr plant, bis Ende 2024 etwa 30 Linienbusse mit einem Frontkamera-System auszustatten. Die Frontkameras können vom Fahrpersonal mit einem Knopfdruck ausgelöst werden. Dabei wird eine Fotoserie erstellt, in der mittels GPS-Daten der Standort sowie die exakte Uhrzeit enthalten sind. Dieser Fotobeweis, der alle datenschutzrechtlichen Vorgaben erfüllt, wird bei ESWE Verkehr in einer manuellen Prüfung ausgewertet und an die städtischen Verkehrsbehörden weitergeleitet. Diese entscheiden dann, ob ein entsprechendes Bußgeldverfahren eingeleitet wird. Bisher war es für die Fahrerinnen und Fahrer von ESWE Verkehr nur handschriftlich möglich, eine entsprechende Meldung über Falschparkende im Liniennetz zu erfassen. Mit den Frontkameras wird dieser Prozess nun digitalisiert und für das Fahrpersonal deutlich vereinfacht. Ein ähnliches Verfahren wäre auch für städtische Entsorgungsfahrzeuge denkbar.²⁴

24 Landeshauptstadt Wiesbaden: Frontkameras in ESWE-Bussen: Fotobeweis zur Beschleunigung des Busverkehrs, https://www.wiesbaden.de/medien/rathausnachrichten/PM_Zielseite.php?showpm=true&pmurl=https://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/141010100000450300.php.

Elektrisches Scan-Fahrzeug der Stadt Amsterdam zur Kontrolle des Parkraums

Abbildung 26



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Agora Verkehrswende (2021): Fotobeweis am Straßenrand. Stadt Amsterdam.

2.3.4 Zwischenfazit

Mit der wachsenden Bedeutung von Parkraummanagement wird es immer notwendiger, zentrale Prozessschritte zu digitalisieren. In einigen Städten wie Frankfurt am Main, München und Hamburg werden Bewohnerparkausweise (weitgehend) automatisch ausgestellt – mit großem Erfolg. So ist das entsprechende Angebot der meist genutzte Online-Dienst Hamburgs. Digital werden in Hamburg auch die Umfragen im Zuge der Bürgerinformation und -beteiligung umgesetzt.

Dringend gebraucht wird eine digitale Unterstützung bei den Parkkontrollen. Personalmangel, verbunden mit hohen Fehlzeiten und Fluktuationen, schränken die Wirksamkeit der Kontrollen stark ein – was auf Kosten der Verkehrssicherheit und der Parkplatzverfügbarkeit geht. Scan-Cars, wie sie im europäischen Ausland bereits eingesetzt werden, würden hier Abhilfe schaffen.

3 | Literatur

Der letzte Zugriff auf Online-Quellen erfolgte jeweils am 24.10.2023.

Agora Verkehrswende (2022): *Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement.* URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße. URL: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwv-bund_26012001_S3236420014.htm

Bezirksamt von Berlin-Mitte (Hrsg.): *Projektübersicht des Bezirks Berlin-Mitte.* URL: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/radverkehr-895126.php>.

Bundesministerium des Innern (Hrsg.) (2013): *Praxisleitfaden – Projektmanagement für die öffentliche Verwaltung.* URL: https://www.verwaltung-innovativ.de/SharedDocs/Publikationen/Steuerung/praxisleitfaden_projektmanagement.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2022): *Berücksichtigungsfähige Aspekte bei der Festlegung von Bewohnerparkgebühren.* WD 7 – 3000 – 014/22, 26.04.2022, <https://www.bundestag.de/resource/blob/897200/d7f19c38a44a-453807cc9c38465200d0/WD-7-014-22-pdf-data.pdf>

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.) (2021): *Fahrradstraße – Leitfaden für die Praxis.* URL: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Dittrich, Siegfried (2021): Die Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen – die Mühen der Ebene! In: vhw FWS 3 / Mai-Juni 2021, S.135-140.

GB infraVelo GmbH (Hrsg.) (o.J.): *Projekteinheit Radwege.* URL: <https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/projekteinheit-radwege/>

Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft. URL: <https://www.hamburg.de/senatsthemen/koalitionsvertrag/S.110>

Landesbetrieb Verkehr Hamburg (Hrsg.): *Informationen zum Geschäftsbericht 2021.* URL: <https://www.hamburg.de/lbv-geschaeftsberichte/>

Landesbetrieb Verkehr Hamburg (Hrsg.): *Informationen zum Geschäftsbericht 2022.* URL: <https://www.hamburg.de/lbv-geschaeftsberichte/>

Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (2022 a): *Prüf-scheema zur Optimierung bestehender Fahrradstraßen – Drucksache Nr. 3295/2022, S.2.* URL: [https://e-government.hannover-stadt.de/lhhSIMwebdd.nsf/E6DCD3DDD44D49B8C125891A004380AA/\\$FILE/Druckversion.pdf](https://e-government.hannover-stadt.de/lhhSIMwebdd.nsf/E6DCD3DDD44D49B8C125891A004380AA/$FILE/Druckversion.pdf)

Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (2022 b): *Umsetzung des Fahrradstraßenurteils – Optimierung der Fahrradstraßen – Vorgehensweise und Ergebnisvorstellung für den Bezirk Mitte.* Pressemitteilung vom 16.12.2022. URL: <https://presse.hannover-stadt.de/pmDetail.cfm?pmid=20349>.

Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (o.J.): *Fahrradstraße – Neue Verkehrsregeln in der Kleefelder Straße.* URL: <https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/Meldungsarchiv-f%C3%BCr-das-Jahr-2022/Neue-Verkehrsregeln-in-der-Kleefelder-Stra%C3%9Fe>

Stadt Wiesbaden (2023): Pressemitteilung. *Frontkameras in ESWE-Bussen: Fotobeweis zur Beschleunigung des Busverkehrs.* URL: https://www.wiesbaden.de/medien/rathausnachrichten/PM_Zielseite.php?showpm=true&pmurl=https://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/141010100000450300.php

Tagesspiegel (2022): *Senat und Bezirke werden durch Parlamentsanfragen lahmgelegt in Tagesspiegel Checkpoint.* URL: <https://checkpoint.tagesspiegel.de/langmeldung/4leWrnPdBCDlMuyOEhs2d2>

Wagner, Jürgen (2019): *Legt die „Anfrageritis“ die Friedberger Verwaltung lahm?* in Wetterauer Zeitung. URL: <https://www.wetterauer-zeitung.de/wetterau/friedberg-ort28695/legt-anfrageritis-friedberger-verwaltung-lahm-12163438.html>

Projekte zum Thema



Radverkehrsplanung beschleunigen

Mehr Radverkehr – das ist das Ziel in vielen Städten und Gemeinden. Doch mitunter dauert es sehr lange, bis Radwege und andere Infrastrukturen entstehen. Der Wunsch nach einer schnelleren Planung und Umsetzung ist weit verbreitet.



Parkraumbewirtschaftung ausbauen

Parkraumbewirtschaftung hilft Kommunen, den ruhenden Verkehr besser zu steuern. Sie kann dazu beitragen, Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu lösen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Autoverkehr zu reduzieren. Bei der Einführung neuer Parkzonen kommen Städte und Gemeinden allerdings unterschiedlich schnell voran. Wieso es einigen Kommunen gelingt, Parkraumbewirtschaftung bei gleichen gesetzlichen Rahmenbedingungen zügiger als andere einzuführen, haben Agora Verkehrswende und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) gemeinsam untersucht.

Publikationen von Agora Verkehrswende

Mobilitätsarmut in Deutschland

Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz

Stadt, Land, Ladefluss

Ein Leitfaden für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Kommunen

E-Fuels zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Was strombasierte synthetische Kraftstoffe für die Energiewende im Verkehr leisten können – und was nicht

Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I

Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn

Kosten der Mobilität

Zahlen und Fakten zu den Preisen im Straßen- und Schienenverkehr sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft und den Klimaschutz

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Eingereicht beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen der Verbändeanhörung

Gesteuertes Laden – kurz erklärt

Warum es sich lohnt, beim Laden von Elektrofahrzeugen auf Stromangebot und Netzauslastung zu achten

Vorteil für Vorreiter

Wie sich Marktentwicklungen und Elektrifizierungsstrategien der Automobilhersteller auf deren Gewinnaussichten auswirken

StVO-Reform im Überblick

Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen

Straßenverkehrsgesetz modernisieren, Freiräume für Kommunen schaffen

Umparken – Den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement

Fotobeweis am Straßenrand

Wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Sicherheit erhöhen kann und sich mit dem Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt

Alle Publikationen finden Sie auf unserer Internetseite: www.agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

