

Accele RAD

Planungsbeschleunigung für
den Radverkehr. Ein Programm
aus der Praxis für die Praxis.

Dokumentation



*Es braucht auch mehr Mut,
Zwischenschritte einfach mal zu überspringen.
Wir haben so viele Beteiligungsrunden,
wo immer wieder das Gleiche diskutiert wird.
Wenn man stattdessen in einem frühen Workshop
die zentralen Konfliktpunkte klar herausarbeitet und
dann sagt: „So, darauf bauen wir jetzt auf“;
dann kann man sich Monate sparen.*

Jurist, Mittelstadt, Niedersachsen

Inhalt

I. Zu Beginn	4
II. Was ist und seit wann sprechen wir über Planungsbeschleunigung?	9
III. Warum so kompliziert? Planungsbeschleunigung in komplexen Zeiten	21
IV. Das AcceleRAD-Programm: Aus der Praxis für die Praxis	28

Testkommunen

Testkommune Kinkel: Rückenwind für den Radverkehr	6
Testkommune Magdeburg: Abstimmungsrunden vor Ort	18
Testkommune Ansbach: Neue Struktur für Abstimmungsrunden	25

I. Zu Beginn

„Es gibt keinen Fachkräftemangel in kommunalen Verwaltungen. Allenfalls eine falsche Kombination von Zielen und Ressourcen.“ Die Amtsleiterin für Mobilität einer deutschen Großstadt war empört. Sie hatte aufmerksam die Präsentation des AcceleRAD-Projekts während einer Veranstaltung im Verkehrsministerium in Berlin verfolgt und war erkennbar nicht einverstanden mit der Beschreibung der Problemlagen und Herausforderungen in deutschen Verwaltungen, die das AcceleRAD-Team zusammengetragen hatte.

Fehlende Mitarbeiter*innen, der Mangel an Verkehrsingenieuren und Verkehrsplanerinnen innerhalb von Verwaltungen sowie außerhalb bei Bauunternehmen gilt unter Fachleuten und in der Literatur als ein wichtiger Grund für das geringe Tempo bei Planungs- und Genehmigungsverfahren für Mobilitätsinfrastruktur in Deutschland. Die Amtsleiterin, deren Kommune zu den Vorreitern der Mobilitätswende zählt und die mit hoher Schlagzahl Infrastrukturprojekte zur Förderung aktiver Mobilität realisiert, ließ das nicht gelten. Wenn es schwierig sei, Personal zu finden, müsse man die Aufgaben dem vorhandenen Personal anpassen. Niemandem sei geholfen, wenn Schreibtische überladen, Erwartungen nicht zur Leistungsfähigkeit der Verwaltung passten und dadurch selbst gesteckte Ziele verfehlt würden. Das koste nicht nur Zeit, sondern unnötig Nerven und Energie. Wenn hingegen erreichbare Ziele gesetzt würden, käme man auch rasch voran. Was in vielen Kommunen fehle, sei nicht zwingend mehr Personal, sondern Führungskräfte, die sich ihrer Verantwortung bewusst seien, so die engagierte DiskutantIn.

Die Anekdote steht stellvertretend für die vielen Gespräche und Diskussionen, die im Verlauf des AcceleRAD-Projekts zur Frage geführt wurden, wie Planungsprozesse in Verwaltungen schneller ablaufen können. Denn das war das Ziel des Projekts: herauszufinden, wo und wie Mitarbeitende kommunaler Verwaltungen selbst aktiv werden könnten, um Planungskulturen zu verändern; unabhängig von politischen Gegebenheiten oder rechtlichen Rahmenbedingungen. Die wichtigste Erkenntnis: Folgt man den Empfehlungen der Führungskräfte und Sachbearbeiter, die am AcceleRAD-Programm mitgearbeitet haben, dann ist Planungsbeschleunigung vor allen Dingen ein sozialer Prozess – ein Prozess, der die Zusammenarbeit in Teams verbessert,

das kollegiale Miteinander über Abteilungen und Ämtergrenzen hinweg in den Blick nimmt und nicht zuletzt diejenigen unterstützt, die zentrale Entscheidungen treffen.

Wer sich intensiv mit agilem Projektmanagement, mit moderner Team- und Produktentwicklung beschäftigen möchte, kann aus einer breiten Palette von Schulungen und Methoden auswählen. Es gibt gute und vielfach erprobte Angebote, um Prozesse zu steuern oder Ressourcenpläne zu erstellen. Das AcceleRAD-Programm ist kein weiteres dieser komplexen Angebote. Es bietet vielmehr mit sieben einfachen Maßnahmen einen niedrigschwelligen Einstieg, um Prozessabläufe zu optimieren, Ressourcen zielgerichteter einzusetzen und die Kultur der Zusammenarbeit zu verbessern.

Wir stellen das Programm in zwei Publikationen vor: Das Praxisbuch gibt Anleitungen zu den Bausteinen des Programms und liefert Materialien für den täglichen Gebrauch. Die hier vorliegende Dokumentation enthält Texte zum Weiterlesen über kommunale Planungsbeschleunigung im Allgemeinen und den AcceleRAD-Entstehungsprozess im Besonderen. Die Texte in diesem Buch beschreiben, wie die Bausteine für das finale AcceleRAD-Programm entwickelt wurden.

Unser herzlicher Dank gilt allen, die dieses Projekt ermöglicht und mit Leben gefüllt haben. Wir danken dem Bundesministerium für Verkehr für die Finanzierung des Projekts sowie den Mitarbeiter*innen im Bundesamt für Logistik und Mobilität, die das Projekt sehr wohlwollend und unterstützend begleitet haben. Unser besonderer Dank geht an die Modellkommunen, die mit ihrem Engagement, ihrer Offenheit und ihrem Mut zur Veränderung entscheidend dazu beigetragen haben, neue Wege zu erproben. Ebenso danken wir den vielen weiteren Kommunen, die sich beworben haben, den Mitgliedern des Städtenetzwerks sowie all den Inspirator*innen, die ihre Erfahrungen, Ideen und kritischen Fragen in die Entwicklungswshops eingebracht und die für Interviews und Beratungsgespräche zur Verfügung standen.

Ihr AcceleRAD-Team



*Unser Bauprozess hat darauf gewartet,
dass dieser Fernwärmeanschluss hergestellt wurde,
und es hat zweieinhalb Jahre zusätzlich gedauert.*

Amtsleiter Mobilität,
Großstadt NRW



Kirkel im Saarland – ausgewählte Testkommune in der Kategorie Kleinstadt
(Foto: AdobeStock, thomasknospe)

Testkommune Kirkel: Rückenwind für den Radverkehr

Die Gemeinde Kirkel im Saarpfalz-Kreis (Saarland) stand als kleine Kommune mit rund 10.000 Einwohner*innen und einem Fahrradbeauftragten in Teilzeit vor besonderen Ausgangsbedingungen. Die Motivation für die Bewerbung als Testkommune lag in dem Wunsch nach verbesserter Zusammenarbeit, einer schnelleren Projektumsetzung und der Chance, eine Vorbildfunktion für andere Kommunen im Saarland einzunehmen. Wie vielerorts im ländlichen Raum, sind die Strukturen überschaubar und die Ressourcen für den Radverkehr knapp: Lediglich zehn Stunden pro Woche stehen dem Fahrradbeauftragten zur Verfügung. Gerade deshalb war der Einstieg in die Testphase spannend und zugleich herausfordernd.

Die Testphase begann mit einem Auftaktworkshop, an dem nicht nur Vertreter*innen der Kommune teilnahmen, sondern auch Akteure aus dem Kreis und dem Land sowie Verbände wie der ADFC oder VCD. Gemeinsam wurde eine Vision entwickelt und wurden die für Kirkel passenden Bausteine ausgewählt. Der Auftaktworkshop wurde als Erfolg verbucht, weil die Teilnehmenden das Ziel verband, den Radverkehr in Kirkel und Umgebung zu verbessern, bis dato jedoch noch nicht in dieser Konstellation zusammengekommen waren. Dass konkrete Verbesserungen bald auf der Straße zu sehen sein sollten, war Konsens in der Gruppe. In Anlehnung an diese Ambitionen strebten die Teilnehmenden danach, Kirkel bald als „Klein-Holland im Saarland“ bezeichnen zu können.



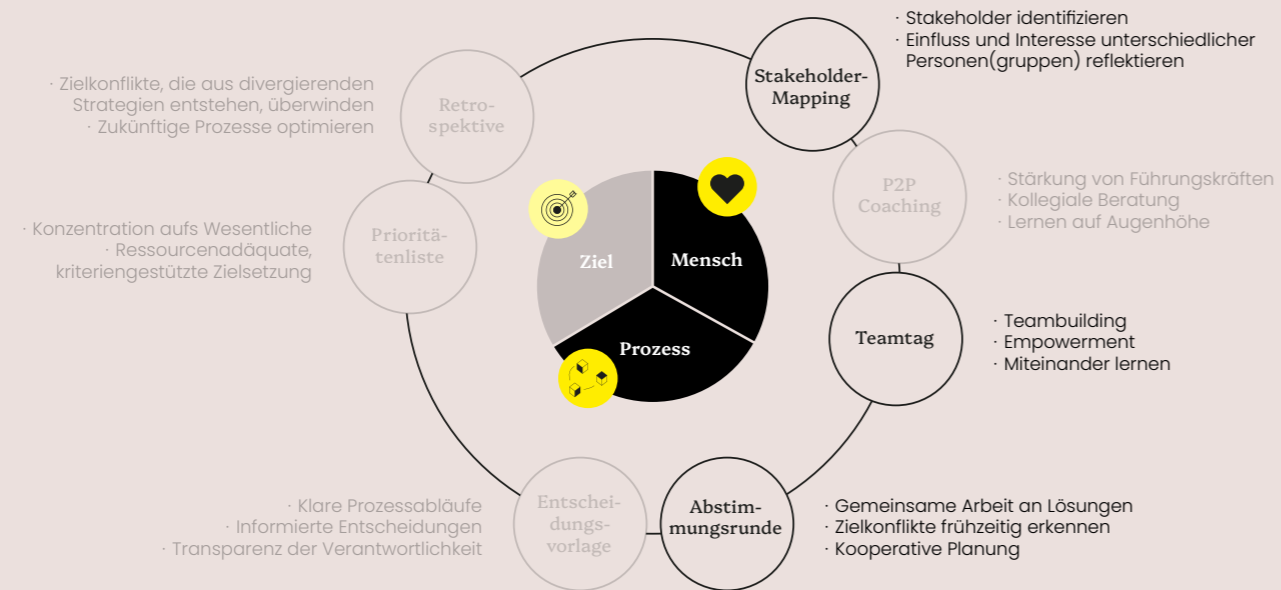
Zielbilder der Teilnehmenden des ersten AcceleRAD-Workshops in Kirkel

Kirkel entschied sich, die Bausteine Teamtag und Abstimmungsrunde zu testen. Ergänzend wurde vereinbart, die Entscheidungsvorlage zu diskutieren und gegebenenfalls nach der Testphase einzusetzen. Der Teamtag wurde dabei als Basis verstanden, damit sich alle Beteiligten kennenlernen und Zeit haben, gemeinsame Ziele zu identifizieren. In der Diskussion entstand die Idee, dieses Format künftig über die operative Verwaltung hinauszudenken und auch Mitglieder des Kreises und des Landes einzubeziehen. Für die Umsetzung galt daher zunächst, zwei Bausteine vertieft bearbeiten, weitere können im Nachgang folgen.



*Ich glaube,
was tatsächlich beschleunigend wirken könnte,
wäre die Standardisierung bestimmter Lösungen,
die nicht immer im Einzelfall diskutiert werden.*

Amtsleiter Mobilität,
Großstadt NRW



Die von Kirkel ausgewählten Bausteine des AcceleRAD-Programms

Besonders prägend war der Teamtag. Ursprünglich war eine Exkursion entlang einer potenziellen Radschnellweg-Trasse geplant, die sich terminlich jedoch nicht realisieren ließ. Stattdessen entschied das Projektteam gemeinsam mit der Kommune, den Teamtag an die in Kirkel stattfindende „Radkonferenz Saar“ anzubinden. Damit ergab sich die Chance zu einem intensiven Austausch mit Akteuren auch jenseits der Gemeindegrenzen. Deutlich wurde, wie sehr das persönliche Kennenlernen und die Arbeit in neuen Konstellationen die Zusammenarbeit erleichtern konnten.

Ergänzt wurde dies durch einen Workshop zur Einführung einer Abstimmungsrunde, die dazu diente, unterschiedliche Perspektiven systematisch an einen Tisch zu bringen. Hier gab es von den Teilnehmenden positives Feedback. Der Prozess wurde als konstruktiv erlebt, weil es im strukturierten Rahmen weniger um das Vertreten von festen Positionen ging, als vielmehr darum wechselseitig die Standpunkte der anderen zu verstehen. Darüber hinaus stieß in Kirkel die Entscheidungsvorlage in der Bauverwaltung, insbesondere im Bauhof auf Interesse. Sie könnte dort zum Einsatz kommen, ein Hinweis darauf, dass die AcceleRAD-Bausteine themenunabhängig eingesetzt werden können.

Für Kirkel stellte die Testphase eine wichtige Bereicherung dar, wenngleich der enge zeitliche Rahmen wenig Raum ließ, um die Bausteine dauerhaft in die Verwaltungspraxis zu überführen. Dennoch erwies sich die Erfahrung, in diesem Prozess sichtbar berücksichtigt zu werden, als starker Motivations-schub. Neue Kontakte, etwa auf Landesebene oder durch die Einrichtung von Arbeitskreisen, gaben zusätzlich Rückenwind und deuten darauf hin, dass die Wirkung über das Projekt hinaus anhalten wird.

II. Was ist und seit wann sprechen wir über Planungsbeschleunigung?

Planungsbeschleunigung ist ein Thema, das in Deutschland regelmäßig auf der politischen Tagesordnung steht. Dahinter steht die Forderung, Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte schneller, effizienter und weniger konfliktanfällig zu gestalten. Gemeint sind vor allem nationale oder international relevante Infrastrukturprojekte, die große gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung haben, wie etwa Verkehrswege, Energieinfrastruktur oder Großbauprojekte. Beschleunigung kann auf unterschiedlichen Ebenen ansetzen und mit verschiedenen Mitteln realisiert werden:

- Rechtlich durch Verkürzung von Klagemöglichkeiten, die Standardisierung von Verfahren oder die Einführung von Genehmigungsfiktionen;
- Prozessual durch bessere Koordination zwischen Behörden, Abbau von Doppelprüfungen, Digitalisierung und effizientere Verwaltungsverfahren;
- Beteiligungsbezogen durch neue Formen digitaler Öffentlichkeitsbeteiligung, die Akzeptanz schaffen sollen
- sowie materiell durch die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller oder anderer Ressourcen.¹

Im Bereich Verkehr bedeutet Planungsbeschleunigung, dass Straßen, Bahntrassen, Brücken, aber auch Infrastruktur für aktive Mobilität deutlich schneller realisiert werden sollen. Aktuell können zwischen der ersten Konzeption und der baulichen Umsetzung viele Jahre vergehen.² Kritisiert werden in der öffentlichen Debatte insbesondere umfangreiche Umweltprüfungen, Beteiligungsverfahren, fehlende Abstimmung zwischen den Planungsebenen sowie langwierige Gerichtsverfahren.

Die Forderung nach Planungsbeschleunigung ist kein neues Phänomen. Schon in den 1970er- und 80er-Jahren sprach man im Kontext von großen Infrastrukturprojekten über Planungsbeschleunigung. Nach der Wiedervereinigung wurde der Begriff zu einer Art politischem Schlüsselwort für die umfangreichen Bauprogramme in Ostdeutschland. Bereits Anfang der 1990er-Jahre setzte die Bundesregierung erste gesetzliche Maßnahmen, um Planungsverfahren zu beschleunigen. Den Auftakt machte 1991 das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, das vor allem den schnellen

¹ BBSR (2021); Kappes (2023)

² Kuschner (2023)

Ausbau der Infrastruktur in den neuen Bundesländern ermöglichen sollte.³ Zwei Jahre später folgte das Planungsvereinfachungsgesetz, das zentrale Instrumente in das allgemeine Planungsrecht überführte.⁴ 2006 ersetzte das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz die bisherigen Sonderregelungen und galt fortan bundesweit.

Seit den 2010er Jahren ist Planungsbeschleunigung endgültig zu einem bundesweiten Reformfeld geworden. Neue Dynamik in der Diskussion entstand nach Protesten um „Stuttgart 21“, dem umstrittenen Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs von einem oberirdischen Kopfbahnhof zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof. Das Planungsvereinheitlichungsgesetz von 2013 manifestierte erstmals die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Planungsrecht. Ein weiterer Wendepunkt war das Planungsbeschleunigungsgesetz von 2018, das stärker auf Effizienzgewinne durch reduzierte Beteiligungsverfahren, schnellere Genehmigungen für vorbereitende Baumaßnahmen und die Digitalisierung setzte.⁵ Während der Corona-Pandemie wurde 2020 mit dem Planungssicherstellungsgesetz erstmals die digitale Durchführung von Beteiligungsverfahren gesetzlich festgehalten.⁶



Die Zeitfresser liegen vor allem darin, dass man häufig eigentlich aus Angst, etwas zu vergessen oder einfach falsch zu machen, ganz, ganz viel untersucht.

Jurist, Mittelstadt, Niedersachsen

Nicht zuletzt die Debatten um die diversen Veränderungen des Rechtsrahmens trugen dazu bei, den Begriff fest im politischen Sprachgebrauch zu etablieren. Etabliert hat sich auch, dass Planungs-

beschleunigung in den Koalitionsverträgen der letzten Bundesregierungen Thema ist. Die Große Koalition von 2018 setzte auf die Digitalisierung von Genehmigungsverfahren, die Ampel-Koalition (2021 – 2024) beschloss einen „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“. Auch die aktuelle Bundesregierung (seit Mai 2025, CDU/CSU und SPD) hat Planungsbeschleunigung prominent in ihrem Koalitionsvertrag „Verantwortung für Deutschland“ verankert. Geplant ist ein umfassendes „Deutschlandpaket zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren“, das eine tiefgreifende Reform des Planungs-, Bau-, Umwelt- und Verwaltungsrechts vorsieht. Verfahren sollen standardisiert, Verfahrensstufen reduziert und Ersatzneubauten genehmigungsfrei gestellt werden; für zentrale Infrastrukturprojekte wird eine Genehmigungsfiktion nach Fristablauf eingeführt, Bürgerbeteiligung und Erörterungstermine sollen optional werden.⁷

Es zeigt sich dabei ein Muster: Planungsbeschleunigung wird politisch vor allem in Zeiten besonderer Herausforderungen vorangetrieben: ob nach der Wiedervereinigung, im Zuge der Energiewende, während der Pandemie oder angesichts der Klimakrise. „Planungsbeschleunigung ist das Gebot der Stunde, damit unsere Gesellschaft die vielfältigen Herausforderungen und großen gesellschaftlichen Ziele bewältigen kann – insbesondere die Energiewende, die Verkehrswende und die Erneuerung der Infrastruktur“,

³ Kuschenerus (1992)

⁴ Deutscher Bundestag (2022)

⁵ Herber (2021)

⁶ Zschiesche & Grünberger (2024)

⁷ Ministerpräsidentenkonferenz (2024)

heißt es entsprechend in einem aktuellen Artikel zum Thema.⁸ Während die Befürworter*innen von Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung darin ein Mittel sehen, Deutschland zukunftsfähig zu halten, warnen Kritiker*innen vor einem Abbau von Beteiligungsrechten und zusätzlicher Verfahrenskomplexität.

Heute steht Planungsbeschleunigung daher nicht nur für verkürzte Fristen oder reduzierte Klagewege, sondern für die umfassendere Frage, wie Planungs- und Genehmigungsverfahren effizient, digital und transparent gestaltet werden können.

Förderung des Radverkehrs in Bund, Ländern und Kommunen

In den letzten Jahren gab es auf unterschiedlichen Ebenen Initiativen, um die Radverkehrsplanung zu beschleunigen. Bund, Länder und Kommunen haben Programme und Projekte initiiert, um Verfahren zu vereinfachen, Kapazitäten zu stärken und Planungen schneller umsetzen zu können. Diese Initiativen setzen an unterschiedlichen Stellen an: Manche bieten materielle Unterstützung, andere setzen auf Wissensvermittlung und Beratung, wieder andere auf organisatorische, prozessuale Vereinfachungen im planerischen Ablauf. Der nächste Abschnitt gibt einen Überblick über die wichtigsten Ansätze.

Bundesebene: Gesetze und Förderung

Auf Bundesebene sollen, neben den oben beschriebenen gesetzlichen Rahmenseetzungen, Förderprogramme und Modellvorhaben Kommunen und Länder in ihren Planungen unterstützen.

Ein strategischer Rahmen ist der Nationale Radverkehrsplan 3.0. Mit diesem Strategiepapier legt die Bundesregierung die Leitlinien für die Radverkehrspolitik fest. Der Bund verpflichtet sich darin, Förderprogramme, rechtliche Anpassungen, Forschung und Wissenstransfer bereitzustellen. Zugleich adressiert der Plan die Verantwortung von Ländern und Kommunen: Sie sollen den Radverkehr systematisch in Verkehrs- und Raumplanungsprozesse einbinden sowie landesweite und kommunale Netzkonzepte entwickeln. Zwar setzt der NRVP keine direkten Beschleunigungsinstrumente, er wirkt jedoch mittelbar beschleunigend, indem er Strukturen vereinheitlicht, Zuständigkeiten klarer verteilt und Schnittstellen zwischen den Planungsebenen verbessert. Damit sollen Doppelarbeiten vermieden, Schnittstellen verbessert und langfristig effizientere Abläufe ermöglicht werden.⁹

Darüber hinaus setzte die damalige Bundesregierung aus CDU/CSU und SPD 2019 mit dem Klimaschutzprogramm 2030 Impulse. Das Programm sollte dazu beitragen, Klimaschutzziele zu erreichen, insbesondere die Reduktion der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent bis 2030 gegenüber 1990. Dieses sogenannte Klimapakete enthält langfristige

⁸ Priebis (2023)

⁹ BMDV (2022)

Investitionsprogramme wie das Sonderprogramm Stadt und Land, die Förderung von Radschnellwegen, den Ausbau des Radnetzes Deutschland sowie die Unterstützung kommunaler Modellvorhaben. Flankierend werden Forschungsprojekte, Bike+Ride-Anlagen oder die Förderung von Lastenrädern unterstützt.

Neben diesen großen Linien finanzieren verschiedene Bundesministerien auch Modellprojekte, die neue Themen in die Radverkehrsplanung einbringen und Beschleunigung auf praktischer Ebene unterstützen. Dazu gehört beispielsweise die Unterstützung des Verkehrsministeriums beim Gründungsprozess der Dachorganisation der Arbeitsgemeinschaften Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen. Die AGFK Deutschland möchte künftig den Wissenstransfer zwischen Bundesebene und kommunaler Praxis organisieren. Auch das Forschungsprojekt KoRa, das Planungshemmnisse systematisch erfasst¹⁰ und Lösungsansätze (Quick-Check-Tool) entwickelt hat, sowie die Informationsplattform Plan F, die bestehende Leitfäden und Projekte in einem Handbuch und auf einer interaktiven Webseite bündelt und strukturiert, sind hier zu nennen. In diesem Kontext werden auch Quick-Build-Maßnahmen erprobt, etwa Pop-up-Radwege oder temporäre Umbauten, die von Kommunen kurzfristig umgesetzt und aus Bundesmitteln gefördert wurden. Projekte wie InnoRADQuick zeigen, dass solche pragmatischen Ansätze wertvolle Erfahrungen für dauerhafte Strukturen liefern können.¹¹

Zusätzlich stellt das Verkehrsministerium über die Jahre weitere Förderlinien bereit, die mittelbar zur Beschleunigung beitragen: nicht-investive Modellvorhaben zur Optimierung von Planungs- und Beteiligungsprozessen, investive „Leuchtturmprojekte“ für innovative Radverkehrsanlagen, Programme der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) zur Förderung kommunaler Radverkehrsmaßnahmen sowie die Unterstützung bei der Erstellung von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Als Beispiel ist „Pop-up-Mobilitätswende“ zu nennen, die temporäre Lösungen erprobt.¹² Diese Förderformate füllen die Lücke zwischen langfristigen Programmen und kurzfristigen Maßnahmen und sollen dazu beitragen, dass Kommunen Planungsprozesse schneller und strukturierter aufsetzen können.

Insgesamt kombiniert die Bundesebene drei zentrale Ansätze zur Planungsbeschleunigung: rechtliche Vereinfachungen durch Beschleunigungsgesetze, strategische Weichenstellungen wie den NRVP 3.0 und das Klimapaket 2030 sowie praxisnahe Förderprogramme.

Länderebene: Unterstützung der Kommunen mit Geld und Know-how

Die Bundesländer versuchen die Radverkehrsplanung vor allem dadurch zu beschleunigen, dass sie Kommunen organisatorisch und finanziell unterstützen. Ein Ansatzpunkt sind eigene Förderprogramme, die darauf zielen, Verfahren für die Antragstellung zu vereinfachen und bürokratische Hürden im Vergleich zu Bundesmitteln zu reduzieren.

Daneben richten Länder zunehmend Kompetenzzentren ein, die Beratung, Musterlösungen und koordinierende Hilfen bereitstellen. Sie fördern den Aufbau kommunaler Fachstellen, teilweise mit Personalkostenzuschüssen – beispielsweise in NRW über das Zukunftsnetz Mobilität mit mehreren geförderten Stellen zur Beratung der Kommunen und stellen Fortbildungsangebote für Planer*innen bereit. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen bietet Musterlösungen, Planungstools und koordinierende Unterstützung.¹³ In Mecklenburg-Vorpommern wurde 2025 mit dem „Werkzeugkasten Rad- und Nahmobilitätskonzept“ der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK MV) ein praxisnahes Instrument entwickelt, das Kommunen durch standardisierte Arbeitsschritte, Vorlagen und Checklisten entlasten soll.¹⁴

Besonders bei Radschnellwegen, die eine überörtliche Bedeutung haben, übernehmen Länder in wachsendem Maße selbst die Planung und Finanzierung. Damit sollen Verfahren gebündelt und Abstimmungen über kommunale Grenzen hinweg erleichtert werden. Beispiele hierfür sind der RSI in Nordrhein-Westfalen (der über das Zukunftsnetz NRW unterstützt wird), die Radschnellverbindung Frankfurt–Darmstadt in Hessen¹⁵ sowie geplante Trassen in Bayern und Berlin. In Berlin ist der Aufbau eines umfassenden Netzes von Radschnellverbindungen gemäß Mobilitätsgesetz § 45 geplant, wofür das landeseigene Unternehmen infraVelo gegründet wurde.

Ein weiteres Ziel der Länder besteht darin, Planungsabläufe durch Standardisierung von Querschnitten und Leitfäden zu straffen, wie es etwa im baden-württembergischen RadNETZ¹⁶ oder im Radverkehrsnetz Bayern vorgesehen ist. Ergänzend fördern sie den Aufbau kommunaler Fachstellen, teilweise durch Zuschüsse zu Personalkosten – beispielsweise in NRW – und stellen Fortbildungsangebote für Planer*innen bereit. Initiativen wie die der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS-NRW) gestartete „Umsetzungsinitiative – Einfach mal machen“ verfolgen das Ziel, Kommunen zu motivieren, mit pragmatischen Übergangslösungen schnell sichtbare Verbesserungen zu schaffen. Als praktische Hilfestellung ist daraus eine Loseblattsammlung für Schnellmaßnahmen entstanden, abgestimmt mit der obersten Straßenverkehrsbehörde NRW.¹⁷



Was die Projekte wirklich verzögert, sind die Konflikte, die in der Örtlichkeit entstehen, weil die Orte, wo wir planen, einfach so kompliziert sind. Entweder ist der Vorhabenträger kompliziert oder die Belange, die berührt sind, sind kompliziert. Oder es bildet sich eine Nachbarschaftsinitiative. Irgendetwas ist immer. [...] Und das, was wir jetzt merken, was uns enorm verzögert, ist das Wegbrechen von Personal, also dass wir rausfunken und sagen: Hey, wir haben irgendwo ein Problem – und da sitzt gar keiner mehr, der uns zuhört.

Stellv. Abteilungsleiterin,
Großstadt Norddeutschland

10 Stein et al. (2022)

11 ADFC (2023); Umweltbundesamt (2021)

12 BMWV (2023)

13 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen [AGNH] (2025)

14 AGFK MV (2025)

15 AGNH (2025)

16 Aktivmobil BW (2025)

17 AGFS NRW (2024)

Das Land Baden-Württemberg unterstützt Kommunen beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur durch Zuschüsse nach dem Landesgemeindefinanzierungsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und ergänzende Programme. Gefördert werden vielfältige Maßnahmen – vom Bau und der Sanierung von Radwegen bis hin zu Radschnellverbindungen, Abstellanlagen und Querungshilfen. Neben der finanziellen Förderung stellt das Land auch Beratungsangebote, Planungsleitfäden und Visualisierungshilfen bereit, die Kommunen bei der Entwicklung und Umsetzung einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsplanung begleiten. Eine zentrale Rolle übernimmt die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW). Sie gilt als Motor und Impulsgeber für die kommunale Rad- und Fußverkehrsförderung: Über 120 Städte, Gemeinden und Landkreise nutzen das Netzwerk, um voneinander zu lernen, Beratung und Weiterbildung in Anspruch zu nehmen und ihre Interessen gegenüber Land und Bund zu vertreten. Damit trägt die AGFK-BW maßgeblich dazu bei, erfolgreiche Ansätze sichtbar zu machen und landesweit zu verstetigen.

Auch in Bayern wurde mit der Zentralstelle Radverkehr eine Anlaufstelle geschaffen, die Kommunen bei der Umsetzung von Projekten berät. Sie ist seit Inkrafttreten des Bayerischen Radgesetzes (BayRadG) im Jahr 2023 fester Bestandteil der Landespolitik. Als Referat der Landesbaudirektion unterstützt sie Kommunen bei Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur und stellt Leitfäden als Arbeitshilfe bereit.

Einen besonders weitreichenden Ansatz verfolgt Berlin, wo mit der landeseigenen Infrastrukturgesellschaft infraVelo die Planung und Umsetzung von Radinfrastruktur aus der Verwaltung herausgelöst wurde, um Abläufe zu bündeln und die Umsetzung zu beschleunigen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Länder weniger durch eigene Bauleistungen, sondern vor allem über Rahmensetzung, Koordination, Beratung und gezielte Unterstützung darauf hinwirken, dass Radverkehrsplanung schneller umgesetzt werden kann.



Alles, was auf der Fahrbahn stattfindet, braucht immer eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung, und es ist einfach super kompliziert. [...] Das ist übrigens auch ein großes Problem, [...] was dazu führt, dass die Dinge alle immer auf dem Gehweg erst mal landen und nicht auf der Fahrbahn. [...] Das ist ja von niemandem böse gemeint, aber sozusagen da überhaupt erst mal zu identifizieren: Wir haben ein Problem – das war schon ein wichtiger Schritt. Denn eigentlich sollte es eine Verfahrensbeschleunigung sein, und am Ende hatte es den gegenteiligen Effekt.

Amtsleitung Infrastruktur,
Großstadt

Kommunale Ebene: Prozesse optimieren

Auf kommunaler Ebene entscheidet sich maßgeblich, ob Radverkehrsplanung tatsächlich zügig umgesetzt werden kann. Städte und Gemeinden tragen in Deutschland die Hauptverantwortung für die konkrete Planung, Genehmigung und Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur. Gerade hier zeigen sich jedoch zahlreiche Hemmnisse: fehlendes Fachpersonal, komplexe Abstimmungsprozesse zwischen Ämtern, begrenzte Haushaltsmittel und oftmals langwierige Beteiligungsverfahren.¹⁸

Auch Sofortmaßnahmen können beschleunigend wirken. Pop-up-Radwege, temporäre Markierungen oder modulare Elemente schaffen kurzfristig sichtbare Verbesserungen, erhöhen die Verkehrssicherheit und testen Lösungen im Realbetrieb, bevor sie dauerhaft baulich umgesetzt werden. Unterstützt werden Kommunen dabei etwa durch die von der AGFS NRW herausgegebene Loseblattsammlung „Einfach mal machen“ mit praxisnahen Beispielen für Schnellmaßnahmen oder durch Bundesinitiativen wie die Pop-up-Mobilitätswende.

In manchen Städten gilt eine gute Beteiligungskultur als Schlüssel zur Beschleunigung. Kommunen versuchen, Konflikte frühzeitig zu entschärfen, indem sie zielgruppenspezifische Formate wie Nachbarschaftsgespräche oder Workshops mit Schulen und Betrieben einsetzen. Ziel ist es, Widerstände abzubauen und Akzeptanz zu schaffen, um langwierige Einspruchsverfahren und Klagen zu vermeiden.¹⁹

Um Planungen zu beschleunigen, setzen Kommunen auf unterschiedliche Strategien. Ein zentraler Ansatz besteht darin, Verwaltungsstrukturen umzuformen: Viele Städte haben Radverkehrsbeauftragte oder eigene Fachstellen eingerichtet, um Zuständigkeiten zu bündeln und Entscheidungswege zu verkürzen. Auch interdisziplinäre Projektteams sind verbreitet, die Verkehrsplanung, Tiefbau und Umweltbehörden frühzeitig zusammenbringen und so die vielfach beklagte „mangelnde Netzwerkfähigkeit“ überwinden sollen.²⁰ Leipzig hat mit der sogenannten Phase-0 ein Instrument entwickelt, das den Einstieg in Mobilitätsprojekte systematisiert: Noch vor Beginn einer konkreten Planung wird dort geprüft, welche Mobilitätsbedarfe berücksichtigt und welche Zielkonflikte schon zu Beginn erkannt und in den Planungen bedacht werden müssen, sodass spätere Verzögerungen vermieden werden.

Dass es in kommunalen Verwaltungen vielfältige Innovationen gibt, die dazu beitragen Planungsprozesse zu beschleunigen, wurde auch in den zehn Expert*inneninterviews deutlich, die im Rahmen von AcceleRAD geführt wurden. Danach gefragt, was sie in ihren Verwaltungen unternommen haben, um effizienter voranzukommen, antworten Führungskräfte mit sehr unterschiedlichen Maßnahmen. Vom Verkehrswende-Jour fixe, bei dem sich Fachbereiche regelmäßig austauschen und Entscheidungen abgestimmt vorbereiten, über das gemeinsame, öffentlichkeitswirksame „Anradeln“ neuer Radwege bis hin zu eigenen auf die örtliche Verwaltungsarchitektur angepassten Prozessen gab es zahlreiche Ideen, die umgesetzt wurden. Dazu gehört etwa ein Verfahren, das in einer Kommune etabliert wurde, um

¹⁸ Hertel et al. (2024); Kuscher (2023); Stein & Bauer (2023)

¹⁹ Siegert (2019)

²⁰ Kuscher (2023)

Zielkonflikte frühzeitig zu identifizieren: Zu Beginn jeder Planung wird eine Mitteilung an alle Fachabteilungen verschickt, die innerhalb von vier Wochen ihre Bedarfe äußern müssen. Das ist eine Maßnahme, die spätere Abstimmungen deutlich verkürzt, weil Planende bereits zu Beginn einen Überblick über die Anforderungen und Zielkonflikte bekommen, die im linearen Prozess womöglich erst sukzessive bekannt geworden wären. Die Liste solcher Innovationen ließe sich weiter fortsetzen. Dass sie es gibt, zeigt zweierlei. Erstens: In Kommunen existiert – anders als der Eindruck, der in der öffentlichen Debatte oft erweckt wird – ein veritables Problembewusstsein, bisweilen auch ein großer Problemdruck, was die Umsetzungsgeschwindigkeit anbelangt. Zweitens zeigen solche Verfahrensänderungen, dass – und auf welche Weise – Kommunen durch eigene Organisationsinnovationen konkrete Beschleunigungseffekte erreichen können.

In der Praxis verdeutlichen Städte wie Freiburg, das mit dem RadNETZ plus systematisch Radvorrangrouten ausgebaut hat, München, das mit dem Radentscheid klare zeitliche Vorgaben verankerte, oder Karlsruhe, das mit seiner langfristigen Radverkehrsstrategie auf Kontinuität setzt, wie unterschiedlich Beschleunigungsstrategien ausfallen können.²¹ Gemein ist diesen Beispielen, dass kommunale Strategien zwischen organisatorischen Reformen, digitalen Innovationen, kurzfristigen Maßnahmen und Beteiligungsformaten variieren und dass gerade ihre Kombination entscheidend zur Beschleunigung beiträgt. Kommunen sind keineswegs nur Empfänger von Bundes- und Landesprogrammen. Vielmehr sind sie in der Umsetzungsdynamik selbst der zentrale Hebel. Sie können durch eine kluge Verbindung von Struktur- und Prozessänderungen, pragmatischen Lösungen und innovativer Beteiligung maßgeblich bestimmen, wie schnell Radverkehrsplanung tatsächlich realisiert wird.

21 Stein & Bauer (2023)

Literatur

Aktivmobil Baden-Württemberg. (2025). Ein einheitliches Netz für das ganze Land. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/uebersicht-radnetz-baden-wuerttemberg/>

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club. (2023). InnoRADQuick: Erfolgsfaktoren für den Wandel zur lebenswerten Stadt. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/InnoRAD-Projekt/adfc_innoRADQuick_2023_web.pdf

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (2024). Leitfaden Sofortmaßnahmen: Hinweise zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr. Stadt Krefeld. <http://www.agfs.nrw/leitfaden-sofortmassnahmen>

Arbeitsgemeinschaft für Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern e. V. (2025). Werkzeugkasten für Rad- und Nahmobilitätskonzepte. Stadt Rostock. https://agfk-mv.de/wp-content/uploads/AGFK_MV_Werkzeugkasten_Rad_Nahmobilitaetskonzept_2025_Online_DS-1.pdf

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. (2025). Mobiles Hessen 2030 – Nahmobilitäts-Check. <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/nahmobilitaets-check/>

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. (2025). Mobiles Hessen 2030 – Radschnellverbindungen in Hessen. <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/radschnellverbindungen/>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. (2021). Planungsbeschleunigung: Zeitliche Optimierungsmöglichkeiten der Aufstellung/Teilfortschreibung von Regionalplänen (MORO Informationen). <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/moro-info/20/moro-info-20-1.html>

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. (2023). Pop-up-Mobilitätswende: Bundesweite Verbreitung von Sofortmaßnahmen. <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung-der-nki/projekte/pop-mobilitaetswende>

Deutscher Bundestag (Hrsg.). (2022). Verfahrensbeschleunigung im Planungsrecht – Diskussionsstand aktueller Fachveröffentlichungen. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages. <https://www.bundestag.de/resource/blob/918342/921647ab0edccfb6cee6703ad6b2fb8e/WD-7-079-22-pdf-data.pdf>

Herber, F.-R. (2021). Braucht Deutschland wirklich weitere Planungsbeschleunigungsgesetzgebung? NZV – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 34 (5), 243 – 52.

Hertel, M., Horn, B., Klein, T., Kuscher, P., Le Bris, J., Markscheffel, F., Reichel, D. & Vogl, S. (2024). Kommunale Radverkehrsförderung beschleunigen – Planungsprozesse optimieren. <https://repository.difu.de/items/f5c7e2c6-427f-4fa0-99f0-5022fada5e38>

Kappes, C. (2023). Stellschrauben der Planungsbeschleunigung: Standardisierung und gerichtliche Kontrolldichte. UPR – Umwelt- und Planungsrecht, 43(3), 89 – 95.

Kuschnerus, U. (1992). Beschleunigung von Verkehrswegen – Erfahrungen aus der praktischen Abwicklung von Planungen. UPR – Umwelt- und Planungsrecht (Vol. 12), 167 – 72.

Ministerpräsidentenkonferenz. (2024, 18. Juni). Stand der Umsetzung des Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern: Erster Monitoring-Bericht der Bundesregierung und der Länder. <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/976072/2293176/fd6633514b696c79ceaba8c5b35f91eb/2024-06-20-mpk-planungsbeschleunigung-bericht-data.pdf?download=1>

Priebs, A. (2023). Planungsbeschleunigung in der Regionalplanung. Möglichkeiten und Grenzen. RaumPlanung, 1(220), 9 – 13.

Siegert, S. (2019). Beschleunigung von Planungsverfahren – Kann Deutschland von Dänemark lernen? UPR – Umwelt- und Planungsrecht (39), 468 – 75.

Stein, T., Klein, T. & Lindner, S. (2022). Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung? Erste Ergebnisse aus dem laufenden BMBF-Forschungsprojekt „KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten“ (Sonderveröffentlichung). Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/583610>

Umweltbundesamt (Hrsg.). (2021). InnoRADQuick: Innovative Radverkehrslösungen und Radnetze schnell auf Deutschland übertragen und implementieren. Dessau-Roßlau. <https://www.umweltbundesamt.de/das-uba/was-wir-tun/foerdern-beraten/verbaendefoerderung/projektfoerderung-projekttraeger/innoradquick-innovative-radverkehrsloesungen>

Zschiesche, M. & Grünberger, T. (2024). Öffentlichkeitsbeteiligung und Planungsbeschleunigung – Versuch einer ersten Bilanz der 20. Legislatur aus Umweltsicht. Natur und Recht, 46(8), 505 – 515. <https://doi.org/10.1007/s10357-024-4410-3>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2022). NRVP: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, Fahrradland Deutschland 2030. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile

Kuscher, P. (2023). Beschleunigung von öffentlichen Planungsverfahren. Verwaltung & Management, 29(2), 81 – 89. <https://doi.org/10.5771/0947-9856-2023-2-81>

Stein, T. & Bauer, U. (2023). Vom Plan auf die Straße: Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können – Analyse. Agora Verkehrswende. <https://repository.difu.de/handle/difu/73>



Ein großer Beschleunigungshebel wäre es, wenn man den Ämtern, die beteiligt werden, eine verbindliche Frist setzt. Also dass sie innerhalb von vier Wochen ihre Stellungnahme abgeben müssen, und wenn sie das nicht tun, dann gilt es als Zustimmung. [...] Das würde in meinen Augen enorm helfen, weil viele Verzögerungen einfach daraus entstehen, dass Stellungnahmen nicht kommen oder viel zu spät kommen.

Jurist,
Mittelstadt, Niedersachsen

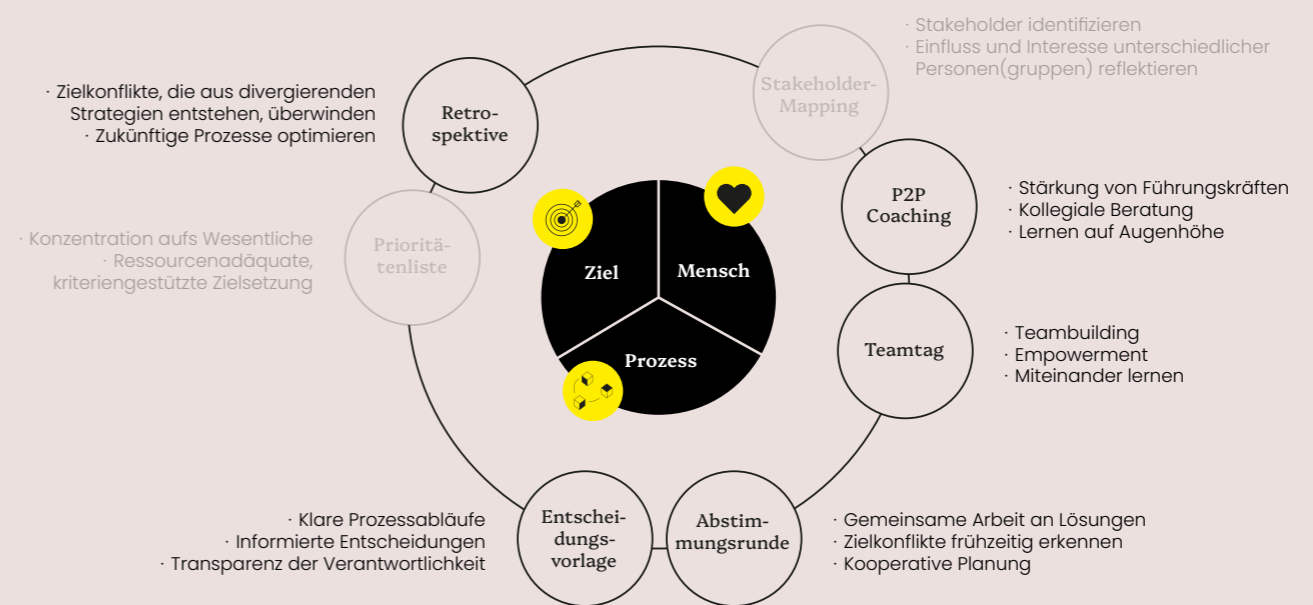


Landeshauptstadt Magdeburg in Sachsen-Anhalt – ausgewählte Testkommune in der Kategorie Großstadt
(Bild: AdobeStock, Votimedia)

Testkommune Magdeburg: Abstimmungsrunden vor Ort

Magdeburg ist mit rund 245.000 Einwohner*innen die größte Stadt der drei Testkommunen. Die Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts hatte sich beworben, um ihre ambitionierten strategischen und verkehrspolitischen Ziele schneller und einfacher erreichen zu können. Dazu gehört auch die Stärkung des Radverkehrsanteils am Modal-Split. Die Testphase begann mit einem Auftaktworkshop, in dem die Bausteine vorgestellt und ihre Übertragung auf aktuelle Vorhaben diskutiert wurden. Beteiligt waren Vertreter*innen verschiedener Fachbereiche der Verwaltung sowie externe Akteure, darunter ADFC, ADAC, VCD und die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB).

Magdeburg entschied sich, eine große Bandbreite an Bausteinen zu erproben: den Teamtag, die Abstimmungsrunde und die Entscheidungsvorlage sowie ergänzend das Peer-to-Peer-Coaching und die Retrospektive & Dokumentation. Besonders prägend war der Teamtag, der sich als Türöffner für eine neue Kultur der Zusammenarbeit erwies: Während einer Exkursion nach Potsdam gab es Gelegenheit, Einblicke in Verwaltungsabläufe der Hauptstadt Brandenburgs zu bekommen. Zudem wurden bei einer ausgedehnten Radtour durch die Stadt realisierte Radverkehrsprojekte besichtigt, deren Ausführung diskutiert und Ideen für eigene Vorhaben mitgenommen. Kolleg*innen aus unterschiedlichen Bereichen der Magdeburger Verwaltung lernten sich kennen, was erheblich zur Verbesserung der Kommunikation im Arbeitsalltag beitrug. In einer Verwaltung, die kaum über informelle Räume für Begegnungen verfügt, erwies war der als Fachexkursion durchgeführte Teamtag als geeignetes Format für den niedrigschwelligen Austausch, bot Möglichkeiten, die Perspektiven anderer Teilnehmer*innen kennenzulernen und gemeinsam abseits der Routinen des Alltags fachlich zu diskutieren.



Die von Magdeburg ausgewählten Bausteine des AcceleRAD-Programms

Als besonders innovativ erwies sich die Magdeburger Verwaltung bei der Ausgestaltung der Abstimmungsrunde. Für ein Pilotprojekt, das auf sichere Schulwege für radfahrende Schüler*innen an einem neuen Schulstandort abzielt, traf man sich bei Schnee und Eis nicht in den Räumen der Stadtverwaltung, sondern vor Ort. Verschiedene Behörden- und Dienststellenvertreter*innen erörterten im Rahmen der Ortsbegehung (und im Anschluss im Alten Rathaus) Möglichkeiten der künftigen Gestaltung der Radverkehrsanlage. Manche Zielkonflikte konnten durch dieses Gespräch vor Ort frühzeitig erkannt und Lösungsvorschläge besprochen werden. Die Ergebnisse

flossen direkt in die Planungsprozesse ein und lassen sich künftig auch auf andere Projekte übertragen. Darüber hinaus nahm Magdeburg am Peer-to-Peer-Coaching teil, um auf Führungsebene Erfahrungen und Lösungsansätze mit einer anderen Kommune auszutauschen. Zum Ende der Testphase wurde die Retrospektive & Dokumentation eingesetzt. Sie erwies sich als besonders hilfreich, um Ergebnisse zu reflektieren, Lernerfahrungen festzuhalten und Empfehlungen für kommende Projekte abzuleiten. Es zeigte sich, dass ein regelmäßiger Einsatz dieses Formats großen Mehrwert schaffen könnte. Auch wenn die Workshops Zeit kosteten, wurden sie von den Beteiligten insgesamt als wertvoll empfunden.



Der Teamtag führte zu einem Fachaustausch nach Potsdam (Bild: Tim Schneider, Landeshauptstadt Magdeburg)

Neben diesen positiven Erfahrungen traten auch Herausforderungen auf. Manche Bausteine erwiesen sich in der Umsetzung als schwierig und führten zu Unsicherheiten. Die Entscheidungsvorlage konnte nicht ohne weiteres übernommen werden, sondern muss auf die Bedarfe und Prozesse vor Ort angepasst werden. Außerdem wurde deutlich, dass der Einsatz der Instrumente Zeit beansprucht, die im kommunalen Alltag nicht immer zur Verfügung steht. Hilfreich war es daher, sich zunächst auf wenige Bausteine zu konzentrieren und diese konsequent einzusetzen, statt von Beginn an alle Prozesse umzustellen.

III. Warum so kompliziert? Planungsbeschleunigung in komplexen Zeiten

2021 stellte die Grünen-Fraktion eine kleine Anfrage an die damalige Bundesregierung aus CDU/CSU und SPD. Wie lange es dauert, um Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen zu errichten, wollten die Abgeordneten wissen. Aus der Antwort geht hervor: Je nach Bundesland ist mit Planfeststellungsverfahren mit einer durchschnittlichen Dauer von zwischen sechs und neun Jahren zu rechnen. Geht es um Radinfrastruktur in Kommunen, gibt beispielsweise das hessische Verkehrsministerium auf seiner Homepage an, dass allein der Planungs- und Genehmigungsprozess selbst bei vereinfachten Verfahren mindestens zwei Jahre dauert, mit Planfeststellungsverfahren sind es mindestens fünf Jahre – ohne Bauzeit. Berlins landeseigene Gesellschaft für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen wiederum hält fest, für Planung und Herstellung eines Radschnellwegs in der Stadt seien mindestens sieben Jahre zu veranschlagen. Hört man sich schließlich bei Planerinnen und Planern aus Kommunen um, erfährt man, es gibt Radverkehrsinfrastruktur, deren Planungen sich weit über zehn Jahre erstrecken, aber auch solche, die in weniger als einem Jahr abgeschlossen sind. So unterschiedlich die Projekte auch sind, in einem Punkt sind sich alle Beispiele ähnlich: Der eigentliche Bau dauert oft nur einen Bruchteil der Zeit. Planung und Genehmigungen hingegen sind zeitintensiv. Langwierig ist nicht das Bauen, sondern das Planen. Die Forderung nach Planungsbeschleunigung ist daher seit einiger Zeit fester Bestandteil politischer Debatten. Die schnelle Wende aber ist bislang ausgeblieben.

Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein für die Mobilitätswende. Planungsbeschleunigung hat daher besondere Dringlichkeit, wenn es um die Förderung des Umweltverbunds geht – dazu gehört auch der Ausbau der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr. Denn diese Formen der Fortbewegung gelten nicht nur als gesund, ressourcenschonend und kostengünstig, sondern sind auch zentrale Bausteine einer klimagerechten Verkehrswende. Angesichts zu hoher Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und der Tatsache, dass Deutschland seine Klimaziele ohne eine substantielle Verlagerung hin zu emissionsfreien Verkehrsmitteln nicht erreichen wird, rückt neben dem ÖPNV auch der Ausbau von Rad- und Fußwegen in den Fokus. Jede Verzögerung bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten bedeutet, dass die Reduktion von CO₂-Emissionen verlangsamt wird – mit unmittelbaren Folgen für den Klimaschutz.



Hinzu kommt, dass aktive Mobilität nicht nur ein Instrument der Emissionsminderung ist, sondern auch eine entscheidende Rolle in der Klimaanpassung spielt. Hitzewellen und Starkregenereignisse werden häufiger; Städte stehen unter Druck, ihre Infrastruktur resilienter zu gestalten. Breite, sichere Radwege und komfortable Fußwege können hier Teil multifunktionaler Lösungen sein: Sie tragen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs und damit auch zur Verringerung von Hitzeinseln bei, schaffen Raum für Versickerungsflächen und Begrünung und erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Damit leistet die Förderung aktiver Mobilität einen doppelten Beitrag – sie hilft, Emissionen zu vermeiden, und stärkt zugleich die Anpassungsfähigkeit der Städte an den Klimawandel.

Die Standards sind wichtig, um ein Gefühl zu haben, was man bauen muss – aber am Ende zählt die Erfahrung der Radfahrenden. [...] In Deutschland sagt man: „Die Richtlinie sagt fünf Meter.“ Bei uns sagt man eher: „Wenn es vor Ort nur vier Meter werden können, dann ist das auch in Ordnung – Hauptsache, die Route ist angenehm und sicher.“

Verkehrsplaner,
Nijmegen/Niederlande

Gerade in diesem Bereich ist die Diskrepanz zwischen politischem Anspruch und planerischer Realität besonders sichtbar. Einerseits gibt es ambitionierte Ziele auf allen Ebenen: Kommunale Radverkehrskonzepte, Radverkehrsstrategien der Länder und die bundespolitische Forderung nach einer „Fahrradnation“ verdeutlichen die politische Priorität. Andererseits zeigen die langen Umsetzungszeiten, dass bestehende Planungs- und Genehmigungsprozesse die Dynamik der notwendigen Transformation nicht einlösen können. Planungsbeschleunigung im Bereich des Umweltverbunds ist daher nicht nur eine Frage effizienter Verwaltung, sondern eine Bedingung für das Erreichen übergeordneter klima- und verkehrspolitischer Ziele.

Mobilitätsforscher*innen konstatieren, dass die zunehmenden Konflikte um den Umbau der Städte, die Transformation des Mobilitätssystems und die Politisierung der Mobilitätswende zur Verzögerung derselben beitragen.¹ Bisweilen wird noch ein weiterer Grund für die lange Dauer von Verfahren genannt: Planungsbeschleunigung, so heißt es in der Literatur, ist in modernen Gesellschaften fast notwendigerweise schwer. Weniger, weil Verwaltungen eine besondere Liebe zur Bürokratie pflegen oder absichtlich Prozesse verschleppen – beides mag gelegentlich vorkommen –, sondern weil zunehmende Komplexität ein Kennzeichen moderner Gesellschaften ist. Und je verflochtener, vielschichtiger und unübersichtlicher die Gesellschaft, desto komplexer werden auch ihre Verwaltungsverfahren. In der Soziologie wird diese Dynamik mit dem Begriff der funktionalen Differenzierung beschrieben: moderne Gesellschaften bilden immer stärker spezialisierte Teilsysteme aus, die nach eigenen Logiken funktionieren und deren Verflechtungen untereinander lange Prozessketten und aufwendige Verfahrensschritte nach sich ziehen. Zugespitzt könnte man

¹ Böhmer (2019); Canzler (2025); Ruhrort (2022)

formulieren: Alles wird komplizierter, weil Verwaltungen durch widersprüchliche Erwartungen, sich überlagernde Zuständigkeiten und steigende Anforderungen an Transparenz und Gerechtigkeit zunehmend schwerfälliger agieren.²

Was von außen oft als lähmend, dysfunktional oder übermäßig formal wahrgenommen wird, hat durchaus seinen Sinn. Während noch vor einigen Jahrzehnten ingenieurwissenschaftliches Expert*innenwissen als ausreichend galt, um Verkehrsinfrastruktur in der Stadt zu gestalten, sind heute umfassende Beteiligungs- und Abwägungsprozesse erforderlich. Beteiligungskultur, Umweltverträglichkeit, Barrierefreiheit und die Sicherstellung von Rettungswegen – all dies sind Errungenschaften moderner Gesellschaften, die Planung gerechter, nachhaltiger und transparenter machen. Aber sie verlangsamten die Verfahren. Komplexität ist hier nicht bloß Hindernis, sondern Ausdruck gesellschaftlicher Fortschritte, die nicht ohne Weiteres geopfert werden können. Und Langsamkeit ist nicht immer ein Ausdruck von Schwerfälligkeit, sondern Folge eines Systems, das Gerechtigkeit und Beteiligung gewährleisten möchte.

Gleichzeitig zeigt sich: Unter denselben Rahmenbedingungen zunehmender gesellschaftlicher Komplexität kommen manche Kommunen schneller voran als andere. Natürlich spielt Geld eine Rolle – oft sind es die wohlhabenderen Städte, die Projekte zügiger umsetzen können. Doch finanzielle Ressourcen allein erklären die Unterschiede nicht. Denn es gibt auch Kommunen, die trotz guter Ausstattung ins Stocken geraten, während weniger gut situierte andere beachtliche Fortschritte erzielen. Offenbar ist es nicht allein die Ausstattung mit Mitteln, sondern auch die Art, wie Verwaltungen arbeiten und wie sie ihre Prozesse organisieren, die über das Tempo entscheidet.

Fragt man in Kommunen, die in der Lage sind, in kurzer Zeit Radverkehrsanlagen zu realisieren, so wird oft auf veränderte Formen der Zusammenarbeit verwiesen. Nicht neue Gesetze oder zusätzliche Mittel allein seien entscheidend, sondern andere Routinen in der Verwaltung. Genannt werden unter anderem übergreifende Teams, projektorientiertes Arbeiten mit klaren Zielen und Verantwortlichkeiten, Ortsbegehungen und Phase-0-Workshops, gemeinsame Problemdefinitionen, integrierte Planungsansätze, die Zielkonflikte frühzeitig sichtbar machen, eine Fehlerkultur, die Lernen aus Irrtümern ermöglicht, die frühe Einbindung relevanter Akteure oder Rituale, mit denen gemeinsam Erfolge gefeiert werden.

Als soziale Innovation bezeichnet man das Aufgreifen und Etablieren neuer sozialer Praktiken, die dazu beitragen, gesellschaftliche Herausforderungen besser zu bewältigen und dabei bestehende Routinen, Rollen oder Institutionen zu verändern. Anders als technische Innovationen stehen nicht primär neue Technologien im Mittelpunkt, sondern Veränderungen des sozialen Handelns und Zusammenarbeitens. Solche Innovationen können sich in ganz unterschiedlichen Lebensbereichen zeigen: beim Wohnen etwa durch gemeinschaftliche Modelle wie Mehrgenerationenhäuser, in der Arbeitswelt durch flexible Arbeitszeitmodelle, im Gesundheitswesen durch neue Formen der Nachbarschaftshilfe und Sorgearbeit oder eben

² Kesselring (2025); Mehde (2020); Reidt (2020)

in Verwaltungen bei der Neuorganisation von Planungsprozessen. Entscheidend ist, dass diese Neuerungen nicht nur praktische Probleme lösen, sondern auch soziale Beziehungen und Strukturen nachhaltig umgestalten. Soziale Innovationen entstehen dort, wo Menschen gemeinsam neue Wege erproben, Verantwortung anders verteilen oder Formen der Teilhabe ausbauen. Ihre Bedeutung ist in den letzten Jahren gestiegen – nicht zuletzt, weil Politik und Wissenschaft zunehmend erkennen, dass große Zukunftsfragen wie Klimawandel, demografischer Wandel oder Digitalisierung nicht allein durch technische Lösungen beantwortet werden können.

Solche Veränderungen greifen in die Organisationskultur von Verwaltungen ein. Sie lösen starre Routinen auf, verringern Silodenken und ermöglichen ein gemeinsames Verständnis für die vielfältigen Zielkonflikte, die moderne Planung prägen. Damit verkürzt sich nicht automatisch jede Planungsphase, aber es verringert sich die Reibung, und Entscheidungen können früher abgesichert werden. In diesem Sinn ist Planungsbeschleunigung weniger eine technische als eine soziale und kulturelle Frage.

So verstanden, kann Planungsbeschleunigung auch in modernen, hochkomplexen Gesellschaften möglich sein – nicht indem man die Komplexität leugnet oder ignoriert, sondern indem man lernt, mit ihr besser umzugehen.

Literatur

Böhmer, J. (2019). Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr lösen – am Beispiel von Fußgängerzonen. In *So geht's: Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen* (Edition Difu – Stadt, Forschung, Praxis Nr. 18, S. 191 – 202): Deutsches Institut für Urbanistik (Difu).

Canzler, W. (2025). Konflikte und Koalitionen beim Umbau der Autogesellschaft. In W. Canzler, J. Haus, A. Knie & L. Ruhrort (Hrsg.), *Handbuch Mobilität und Gesellschaft: Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung* (S. 427 – 441). Springer VS.

Kesselring, S. (2025). Mobilität aus modernisierungstheoretischer Sicht. In W. Canzler, J. Haus, A. Knie & L. Ruhrort (Hrsg.), *Handbuch Mobilität und Gesellschaft: Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung* (S. 79 – 95). Springer VS.

Mehde, V. (2020). Die nächste Runde der Beschleunigungsdiskussion. *Planungsverfahren und Infrastrukturentwicklung als Organisations- und Managementaufgabe*. *Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl)*, 135(20), 1312 – 1319.

Reidt, O. (2020). Beschleunigungsgesetze – Machen Gesetze wie das NABEG Planungsverfahren schneller? *Speyerer Forschungsberichte*, 296, 125 – 137.

Ruhrort, L. (2022). Can a rapid mobility transition appear both desirable and achievable? Reflections on the role of competing narratives for socio-technical change and suggestions for a research agenda. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 36(1), 123 – 140. <https://doi.org/10.1080/13511610.2022.2057935>

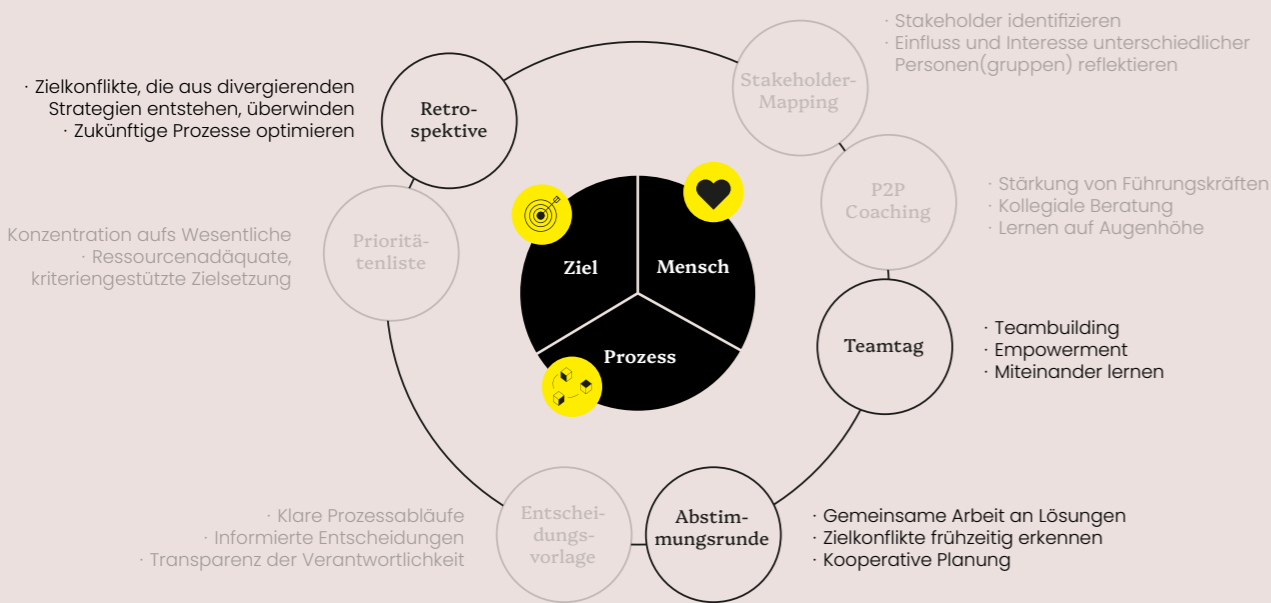


Ansbach in Bayern – ausgewählte Testkommune in der Kategorie Mittelstadt (Bild: AdobeStock, Tina)

Testkommune Ansbach: Neue Struktur für Abstimmungsrunden

Ansbach ist eine kreisfreie Stadt in Bayern mit rund 40.000 Einwohnenden. Die Stadt bewarb sich als Testkommune für das AcceleRAD-Programm, um Impulse und innovative Ansätze für die internen Prozess- und Entscheidungsstrukturen zu gewinnen. Ziel war es, bestehende Verfahren kritisch zu hinterfragen und neue Routinen zu erproben.

In der Testphase entschied sich Ansbach für drei Bausteine: die Abstimmungsrunde, den Teamtag und die Retrospektive. Diese Auswahl spiegelt den Wunsch wider, sowohl die internen Abstimmungsprozesse effizienter zu gestalten als auch den kollegialen Austausch zu fördern und abschließend Lernerfahrungen zu sichern. Die Umsetzung begann mit einem Workshop, an dem eine breite Palette an Akteuren teilnahm: Kolleginnen und Kollegen aus dem Baureferat und Rechtsreferat über das Stadtentwicklungsamt, die Straßenverkehrsbehörde und das Tiefbauamt bis hin zur Klimaschutzbeauftragten und zum Kultur- und Tourismusreferat tauschten sich gemeinsam aus. Auch die Polizeiinspektion war eingebunden. In diesem Rahmen wurden die Bausteine an die lokalen Bedingungen angepasst.



Die von Ansbach ausgewählten Bausteine des AcceleRAD-Programms

So wurden etwa die bereits bestehenden Abstimmungs-runden neu strukturiert. Künftig wird zwischen fachlicher Abstimmung und der Abstimmung mit Entscheidungsträgern unterschieden. Diese Trennung macht die Prozesse klarer und hilft dabei, die unterschiedlichen Ebenen besser zu adressieren. Ein weiterer Schwerpunkt war der Teamtag, der vor dem Hintergrund der Einführung einer neuen Fahrradstraße sowie der Einarbeitung neuer Kolleg*innen in der Straßenverkehrsbehörde durchgeführt wurde. Teilgenommen haben Stadtplaner*innen der Kommune und Mitarbeitende der Straßenverkehrsbehörde. Der Teamtag führte die Gruppe auf eine Fahrradtour durch Nürnberg, begleitet von den dortigen Fachkolleg*innen aus der Radverkehrsplanung und der Straßenverkehrsbehörde. Im Mittelpunkt stand das Thema Fahrradstraßen. Ziel war es, den kollegialen Austausch zu fördern, Einblicke in Abstimmungsprozesse und Strukturen in Nürnberg zu gewinnen und neue Kontakte zu knüpfen. Dieser interkommunale Austausch erwies sich als besonders wertvoll, weil konkrete Erfahrungen ausgetauscht wurden, die für Ansbach direkt anschlussfähig waren.



Der Teamtag führte die Gruppe auf einen fachlichen Austausch nach Nürnberg (Bild: Stadt Ansbach)

Am Ende der Testphase nutzte Ansbach die Retrospektive, um die gemachten Erfahrungen zu reflektieren und Schlussfolgerungen für künftige Projekte zu ziehen. Deutlich wurde, dass die Impulse von außen, sei es durch das AcceleRAD-Team oder den Austausch mit den Kolleg*innen in Nürnberg, für besonders wertvoll erachtet wurden. Ohne den frischen Wind der Externen wäre die Intensität der Umsetzung kaum erreicht worden.

Insgesamt zeigte sich: Die Teilnahme als Testkommune brachte sowohl interne Diskussionen als auch öffentliche Aufmerksamkeit mit sich. Zwar war der Mehrwert oft schwer nach außen zu kommunizieren, da er stark in organisatorischen und sozialen Veränderungen innerhalb der Verwaltung lag. Doch gerade darin bestand die Wirkung von AcceleRAD in Ansbach: Impulse von außen halfen, eingefahrene Routinen aufzubrechen, neue Kontakte zu knüpfen und Prozesse in Bewegung zu setzen.

IV. Das AcceleRAD- Programm: Aus der Praxis für die Praxis

09/2023 – Auftakt

Wie wird Planungsbeschleunigung gefördert?
Wo setzt AcceleRAD an?

ab 11/2023 – Ko-Kreation

Entwicklungsworkshops mit Kommunen und Expert*inneninterviews

ab Frühjahr/2024 – Städtenetzwerk

begleitende Entwicklungs- und Austauschformate

ab 04/2024 – Modellkommunen

Ausschreibung, Bewerbung und Auswahl

ab 09/2024 – Testphase

Praktische Erprobung der Maßnahmen in den Modellkommunen

07/2025 – Abschluss

Feinschliff und Veröffentlichung des AcceleRAD-Programms

AcceleRAD wurde aus der Praxis für die Praxis entwickelt. Mitarbeitende aus Verwaltungen, Planerinnen und Bürgermeister, Amtsleiterinnen und Ingenieure haben das Programm erarbeitet. Menschen, die die alltäglichen Hürden der Radverkehrsplanung kennen, sind die Entwickler*innen der Lösungen geworden. Dass so viele Menschen aus der Praxis beteiligt waren, ist die große Stärke des Programms. Entstanden ist ein kleiner feiner Werkzeugkasten für mehr Tempo in der Planungspraxis.

Auftakt: Wie wird Planungs- beschleunigung gefördert? Wo setzt AcceleRAD an?

Der Titel AcceleRAD ist Programm. Er spielt auf das englische *to accelerate* an – beschleunigen – und verbindet diesen Anspruch mit dem Ziel, die Radverkehrsplanung in deutschen Kommunen spürbar voranzubringen. AcceleRAD steht für den Versuch, Tempo aufzunehmen – nicht indem Beteiligung und Rechtsstaatlichkeit beschnitten werden, sondern indem Verwaltungsroutinen hinterfragt und neue Formen der Zusammenarbeit erprobt werden.

Das Programm knüpft unmittelbar an die Ergebnisse des Forschungsprojekts KoRa an – ausgeschrieben: „Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten“. In diesem Projekt waren die zentralen Hindernisse auf dem Weg zu einer schnelleren Radverkehrsförderung untersucht worden. Die Handlungsempfehlungen, die daraus hervorgingen, lassen sich in drei Schlagworte fassen: strategischer denken und integrative Abläufe entwickeln, eine neue Kultur der Zusammenarbeit etablieren, und den Umgang mit Stakeholdern und Zivilgesellschaft professionalisieren.

Mit AcceleRAD sollte nun der nächste Schritt getan werden: weg von abstrakten Empfehlungen, hinein in den Verwaltungsalltag. Die Leitfrage lautete: Wie lässt sich eine Kultur der Zusammenarbeit transformieren? Welche Routinen und tradierten Abläufe müssten aufgebrochen werden, damit Planung wirklich schneller wird? Und wo gibt es bereits Ansätze, die zeigen, dass Planungskulturen sich transformieren lassen? AcceleRAD war also weniger ein weiteres Forschungsprojekt, sondern ein praktischer Versuch: den Kulturwandel in den Verwaltungen nicht nur zu beschreiben, sondern zu erproben.

Eine Zusammenschau der verschiedenen Fördermaßnahmen zum Radverkehr auf den unterschiedlichen politischen Ebenen zeigte, Planungsbeschleunigung in der Radverkehrsinfrastruktur wird auf allen Ebenen vorangetrieben. Der Bund setzt auf Gesetze, strategische Leitlinien wie den Nationalen Radverkehrsplan und flankierende Förderprogramme. Die Länder unterstützen durch eigene Förderlinien, Beratungsstrukturen und Standardisierung von Planungen. Kommunen können zusätzlich zur Beschleunigung ihrer Planungsprozesse auf eine Reihe von unterstützenden Materialien zurückgreifen. Dazu gehören Musterlösungen, Planungstools und Checklisten wie der „Werkzeugkasten Rad- und Nahmobilitätskonzepte“ (AGFK MV), Leitfäden und Handbücher wie Plan F oder die Loseblattsammlung „Einfach mal machen“ (AGFS NRW). Ergänzt werden diese Angebote durch standardisierte Querschnitte, Visualisierungshilfen und praxisorientierte Beispiele, die von Ländern und Fachnetzwerken bereitgestellt werden. Sie helfen Kommunen, Verfahren zu vereinheitlichen, Konflikte frühzeitig zu identifizieren und Abläufe effizienter zu gestalten.

Ko-Kreation: Entwicklungsworkshops mit Kommunen und Expert*inneninterviews

Das AcceleRAD-Programm wurde von kommunalen Verwaltungsmitarbeitenden und externen Beschleunigungsexpert*innen gemeinsam in mehreren Workshops entwickelt. Zusätzlich wurden in sieben Interviews Mitarbeitende aus unterschiedlichen Bereichen kommunaler Verwaltungen befragt, wie sie Verwaltungsprozesse beschleunigen würden. Insgesamt waren rund 30 Personen aus unterschiedlichen Kommunen und Verwaltungsteilen an der Entwicklung des Programms beteiligt. In den Workshops wurden unter Einsatz kreativer Methoden aus dem Design Thinking sukzessive die einzelnen Maßnahmen erarbeitet. Diskutiert wurde dabei entlang zentraler Fragen, etwa: Wie können wir in Verwaltungen eine gute Fehlerkultur etablieren, damit Mitarbeitende mutig neue Wege gehen? oder Wie lassen sich Transparenz und Zusammenarbeit so gestalten, dass alle Beteiligten Verantwortung übernehmen und sich als ein Projektteam verstehen? Weitere Leitfragen bezogen sich auf Führungsverantwortung, Transparenz, Projektmanagement, Teamverständnis, Zielklarheit und den Umgang mit Konflikten.

In den Workshops betonten die Teilnehmenden, dass innovative Radverkehrsplanung

- Verantwortungsübernahme und Gestaltungsspielräume braucht,
- Vertrauen und persönliche Beziehungen eine zentrale Rolle für gelingendes Arbeiten spielen,
- Zielkonflikte durch gemeinsame Zukunftsvisionen überwunden werden können,
- Kommunikation aktiv gestaltet werden sollte
- sowie verbindende Institutionen oder Akteur*innen benötigt, die Aufgaben koordinieren.

Besonders hervorgehoben wurde, dass organisatorische und soziale Faktoren häufig mehr zur Verzögerung beitragen als technische Hürden. Dazu zählen fehlendes gegenseitiges Kennenlernen und Vertrauen, Probleme im intersektoralen Projektmanagement, unzureichendes Datenmanagement, mangelnde Priorisierung durch Führungskräfte und deren fehlender Entscheidungswille, schwache Kommunikationsstrategien und eine geringe Veränderungsbereitschaft in Verwaltungen. Die Beteiligten unterstrichen zudem, dass häufig der Mut fehlt, Gesetze und Richtlinien im Sinne vorhandener Spielräume auszulegen, während starre Standards und Arbeitsroutinen Projekte zusätzlich blockieren.

Im Laufe des Prozesses identifizierten die AcceleRAD-Gestalter*innen drei Bereiche, für die wenige, aber gezielte Maßnahmen erarbeitet werden können: Mensch, Prozess und Ziel. Für jeden dieser Bereiche wurden zwei Maßnahmen entwickelt. Ergebnis war ein Prototyp mit sechs Bausteinen, die ineinandergreifen, aber auch einzeln von Kommunen genutzt werden sollten. Denn – darin waren sich die Teilnehmenden einig – Planungsbeschleunigung gelingt nicht durch ein einzelnes Werkzeug, sondern nur durch ein Bündel von Maßnahmen, die soziale, organisatorische und fachliche Aspekte gleichermaßen in den Blick nehmen.

Städtenetzwerk: Kollegiale Begleitung

Ein Städtenetzwerk, dem Mitarbeitende aus zehn Kommunen unterschiedlicher Größe angehörten, begleitete zunächst die Entwicklung des Prototypen und anschließend die Modellkommunen. Die beteiligten Kommunen gaben Feedback zum Programm, probierten einzelne Bausteine selbst aus und diskutierten gemeinsam, wie die Kooperation zwischen Fachbereichen und mit Genehmigungsbehörden verbessert werden könnte. Die Ergänzungen aus dem Städtenetzwerk trugen dazu bei, mit der Akteursanalyse einen weiteren Baustein in das Programm zu integrieren. Hilfreiche Kommentare bezogen sich zudem auf sprachliche Wendungen und Formulierungen, die zum Verwaltungsalltag passen, sowie auf den Hinweis, dass Maßnahmen, die für sich in Anspruch nehmen, einfach zu sein, nicht zwei Seiten Erläuterung benötigen sollten. Die Bausteine wurden daher so kurz, anwendungsorientiert und konkret formuliert, dass sie ohne große Einarbeitung nutzbar waren.

”

***Wir haben ja auch wirklich einen tatsächlichen Druck:
Unfallzahlen, Klima-Thematik, Sicherheit der Radfahrenden.
Deswegen ist Schnelligkeit geboten.
Und dafür braucht es politische Rückendeckung,
klare Standards und eine gute Ressourcenausstattung,
damit Planer*innen auch tatsächlich planen können.***

Mobilitätsexperte,
Think Tank Berlin

Modellkommunen: Ausschreibung, Bewerbung und Auswahl

Um den Prototyp in der Praxis zu erproben, startete im Mai 2024 eine öffentliche Ausschreibung um Modellkommunen zu finden, die das Programm testen wollten. In ihren Bewerbungsschreiben sollten die Kommunen kurz auf vier Fragen eingehen: Warum möchten Sie am AcceleRAD-Programm teilnehmen? Wer in Ihrer Kommune unterstützt diese Bewerbung? Wo sehen Sie Beschleunigungspotential in Ihrer Kommune? und Wann wäre das Programm für Sie ein Erfolg? Innerhalb von vier Wochen gingen 25 Bewerbungen etwa in gleicher Zahl aus kleinen, mittleren und großen Kommunen ein. Die Sichtung der Motivationsschreiben ließ deutlich werden: Der Bedarf an Unterstützung bei der Planungsbeschleunigung scheint gegeben.

Die Bewerbungen zum AcceleRAD-Programm zeigten ein bemerkenswert einheitliches Bild: Nicht die Ideen fehlen, sondern der Atem, sie umzusetzen. Fast alle Kommunen berichteten von vorhandenen Radverkehrskonzepten, Masterplänen und Zielbeschlüssen. Klimaneutralität, Mobilitätswende, Lebensqualität – die Schlagworte, so heißt es in den Schreiben aus den Kommunen, seien bekannt, die politischen Willensbekundungen abgegeben. Doch zwischen Papier und Praxis spannt sich ein weites Feld aus zähen Routinen, mangelndem Entscheidungswillen und konfliktreichen Aushandlungsprozessen. Hier setzen die Hoffnungen auf das Programm an: Aus den Bewerbungen sprach der Wunsch, das Programm solle zum Katalysator werden, der das Potenzial vorhandener Konzepte in sichtbare Veränderungen im Straßenbild übersetzt. Oder, wie es in der Bewerbung einer Mittelstadt aus Bayern heißt: „Wir erhoffen uns wertvolle Impulse und innovative Ansätze für unsere internen Prozess- und Entscheidungsstrukturen.“

Unterstützt wurden die Bewerbungen von breiten Allianzen – Oberbürgermeister*innen, Dezernaten, Ratsmehrheiten, aber auch Hochschulen, Vereinen und Bürgerinitiativen. In dieser Rückendeckung zeigte sich: Radverkehrsförderung ist längst kein Nischenthema mehr, sondern ein gesellschaftliches Gemeinschaftsprojekt. Doch die Vielzahl der Akteure bringt ihre eigenen Herausforderungen mit sich. Die Bewerbungen sprachen von endlosen Mitzeichnungsverfahren, zähen Dienstwegen und einer „Bedenkenkultur“, in der jede Fachstelle mit guten Gründen den nächsten Schritt ausbremst. Wie eine Großstadt aus Sachsen-Anhalt schreibt: „Es sind insbesondere die historisch gewachsenen top-down-Strukturen mit zähen Abläufen und einer ausgeprägten Bedenken-Unkultur, die uns ausbremsen.“

In den Kommunen ist bekannt, dass Planungsbeschleunigung nicht einfach durch mehr Geld oder mehr Personal entsteht. Sie erhoffen sich vor allem eine neue Kultur der Zusammenarbeit. Interdisziplinär, lösungsorientiert, mutiger – so lauten die wiederkehrenden Stichworte. Statt auf starre Hierarchien zu setzen, brauche es Vertrauen, offene Kommunikation und die Bereitschaft, Zielkonflikte frühzeitig anzusprechen. In ländlichen Räumen heißt das: bessere Abstimmung mit Landkreisen und Straßenbaulastträgern. In Städten bedeutet es, den Widerstand gegen Flächenumverteilungen ernst zu nehmen, ohne sich von ihm lähmen zu lassen. Eine kleine Kommune aus Niedersachsen bringt es auf den Punkt: „Beschleunigungspotenzial liegt vor allem in der Zusammenarbeit mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern – hier muss gemeinsame Planung zielführender ermöglicht werden.“

Als Erfolg wird in den Bewerbungen nicht nur die schnellere Umsetzung einzelner Projekte definiert – auch wenn Radvorrangrouten, Mobilstationen oder Netzschlüsse konkrete Prüfsteine sind. Erfolg bedeutet ebenso, Verwaltungsroutinen zu hinterfragen und ein neues Selbstverständnis zu entwickeln: dass Radverkehrsförderung nicht das ungeliebte Anhängsel der Straßenplanung ist, sondern ein zentrales Element der kommunalen Zukunftsgestaltung. Eine Mittelstadt aus Baden-Württemberg formuliert es so: „Das Programm wäre ein Erfolg, wenn wir endlich an einem Strang ziehen können, ohne dass jedes Fachamt mit ‚Todschlachargumenten‘ jede Maßnahme blockiert.“

So ergibt sich aus den Bewerbungen ein gemeinsames Narrativ: Die Bewerber*innen wissen, dass die eigentliche Herausforderung nicht im Fehlen von Plänen, sondern in der Trägheit ihrer Umsetzung liegt. Sie suchten keine Blaupause, sondern einen Resonanzraum, um den eigenen Kulturwandel zu reflektieren und ihn zu beschleunigen. Manche artikulierten die Hoffnung, dass ein gemeinsamer Aufbruch entstehen könnte – und die Radverkehrsförderung endlich das Tempo gewinnt, das sie braucht um flächendeckende Wirkung für Klima, Gesundheit und Aufenthaltsqualität zu entfalten. Eine Großstadt aus Niedersachsen fasst diese Erwartung so zusammen: „Wir sehen das Programm als Chance, uns nicht von starren Strukturen entmutigen zu lassen, sondern den notwendigen Wandel aktiv anzugehen.“

Das Projektteam wählte aus den Bewerbungen drei Kommunen aus: Die Kleinstadt Kirkel im Saarland, Ansbach in Bayern und die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt, Magdeburg. Zwischen Herbst 2024 und Sommer 2025 testeten sie den Prototyp in einer neunmonatigen Phase.



Die Zahl der Abstimmungsschleifen hat einfach einen Einfluss. [...] Wenn die Planung aus einem Guss kommt und nicht dauernd Übergaben erfolgen, ist es wesentlich störungsfreier.

Mobilitätsexperte, Think Tank Berlin

Testphase: Praktische Erprobung der Maßnahmen in den Testkommunen

Die eigentliche Nagelprobe für das AcceleRAD-Programm war die Testphase zwischen Herbst 2024 und Sommer 2025. In dieser Zeit wurde der Prototyp in drei Modellkommunen erprobt, die bereit waren, ihre alltäglichen „Zeitfresser“ offenzulegen und Neues zu wagen. Jede Stadt wählte für sich, welche Bausteine am besten passten, und so begann eine Reise, die weniger von Einheitlichkeit als von Unterschiedlichkeit geprägt war.

Zum digitalen Auftakt gab es eine Programmvorstellung und eine kompakte Handreichung, doch rasch wurde klar: Papier allein reicht nicht. Schon bei der Vorbereitung der ersten Workshops zeigte sich, dass ein gründliches Stakeholdermapping unverzichtbar war, um die richtigen Menschen in den Testkommunen an den Tisch zu holen. Der erste Workshop diente dann nicht nur dem gegenseitigen Kennenlernen, sondern war zugleich eine Art Standortbestimmung: Wo stehen wir? Welche Hebel versprechen die größte Wirkung? Welche Routinen wollen wir hinterfragen? Zwei weitere Treffen vor Ort folgten, flankiert von digitalen Konsultationen und zahlreichen Gesprächen zwischen Projektteam und den Verantwortlichen in den Verwaltungen.

Die Testkommunen blieben mit ihren Erfahrungen nicht unter sich. Sie berichteten im Städtenetzwerk von ihren Fortschritten und Stolpersteinen – und traten schließlich bei der Fahrradkommunalkonferenz in Hannover auch vor ein größeres Publikum. Dort wurde deutlich: Die Arbeit an schnelleren Planungen ist keine technische Übung, sondern ein Prozess, der Aufmerksamkeit weckt, Fragen provoziert und Resonanz erzeugt.

Wie aufgrund der unterschiedlichen Stadtgrößen, politischen Rahmenbedingungen, Ressourcen und Personenkonstellation nicht anders zu erwarten war, gestaltete sich die Implementierung der Bausteine in den Testkommunen unterschiedlich. Doch genau darin lag der Reiz der Testphase: Sie zeigte, wie wandelbar das Programm ist, wie es sich anpassen lässt an verschiedene Größenordnungen, Kulturen und Verwaltungsrealitäten. Was allen gemeinsam war: die Erfahrung, dass Beschleunigung nicht im Sprint, sondern im kollegialen Miteinander entsteht. (Wie sich dies konkret ausprägte, schildern die Städteportraits im Einzelnen.)

Abschluss: Feinschliff und Veröffentlichung des AcceleRAD-Programms

Nach der Testphase mit Evaluation und der Einarbeitung der Erkenntnisse aus den Modellkommunen und dem Städtenetzwerk, liegt das endgültige Programm vor und kann von anderen Kommunen genutzt werden.

Im Rahmen der Testphase hat sich das Programm verändert. Mit der Stakeholderanalyse und der Zukunftsvision sind zwei Bausteine hinzugekommen. Zudem wurde deutlich, dass die einzelnen Maßnahmen drei Kategorien zuzuordnen sind: Dort, wo an den Zielen gearbeitet werden soll, die in der Kommune erreicht werden sollen, liefern die Prioritätenliste, die Retrospektive und die Zukunftsvision passende Ansätze. Möchte sich eine Kommune vordringlich den Prozessen widmen, die notwendig sind, die Ziele zu erreichen, können die Entscheidungsvorlage und die Abstimmungsrunde Beschleunigungshilfen sein. Mit Blick auf die Menschen, die in der Kommune für Planungsprozesse zuständig bzw. von diesen betroffen sind, können das Stakeholdermapping, die das Führungskräftecoaching und der Teamtag zur Verbesserung der Planungskultur beitragen.

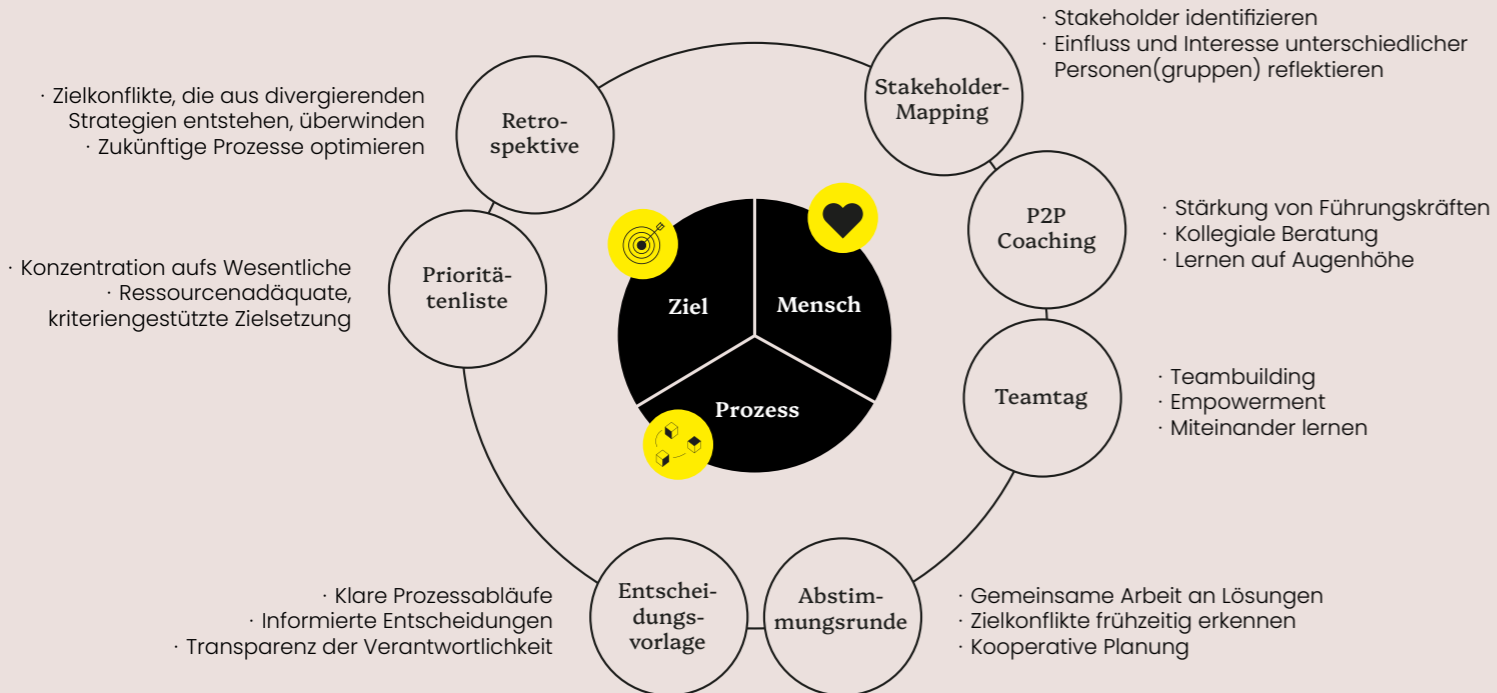
Alle Bausteine sind leicht verständlich, praxisnah, zugänglich und sofort nutzbar. Sie setzen dort an, wo Projekte erfahrungsgemäß ins Stocken geraten. Sie stärken Mut und Verantwortungsbereitschaft, fördern Zusammenarbeit über Ämtergrenzen hinweg und sorgen für klare Ziele. Sie können einzeln in laufende Projekte integriert werden oder ihre Wirkung in Kombination miteinander erzielen. Die Bausteine fokussieren darauf, reibungsfreier miteinander zu arbeiten, Prozesse zu verschlanken, Ressourcen gezielt einzusetzen und dadurch Projekte schneller zum Abschluss zu bringen.

Das Programm ist eine besonders niedrigschwellige Ergänzung zu den bestehenden Maßnahmen und Beratungsangeboten und unterstützt vor allem jene Kommunen, die bisher noch nicht von bestehenden Beschleunigungsinitiativen profitieren konnten.

Also [unsere Stadt] ist sehr, sehr auf Kompromisse ausgelegt und auf Konsens. Also wenn hier irgendeine Dienststelle nicht zustimmt, dann müssen ein paar Extraschleifen gedreht werden, bis der Konflikt glattgezogen ist. Das finde ich, ist besonders in [unserer Stadt] [...] Aber ehrlicherweise habe ich damit noch keine schlechten Erfahrungen gemacht. Ich finde das ganz gut, dass hier die ganzen Träger öffentlicher Belange so eng und so freundschaftlich zusammen sind. [...] Man merkt einfach, dass man sich schneller durch dieses Feld bewegen kann, wenn alle Dienststellen gut mit Personal ausgestattet sind und wenn Strukturen da sind, in denen man vernünftig miteinander reden kann und Konflikte lösen kann.

Stellv. Abteilungsleiterin,
Großstadt Norddeutschland





Das AcceleRAD-Programm

Schneller zu werden, sollte einfach sein. In diesem Punkt waren sich die Praktiker*innen aus kleinen, mittelgroßen und großen Städten einig, die die Maßnahmen des AcceleRAD-Programms entwickelt haben: Ein Stakeholdermapping, ein Coaching für Führungskräfte, ein Teamtag, eine Entscheidungsvorlage, eine ämterübergreifende Abstimmungsrunde, eine Prioritätenliste sowie die Reflektion und Auflösung von Zielkonflikten. Die Maßnahmen sollen Kommunen dabei helfen, Prozesse zu verschlanken, Ressourcen und Personal zielgerichtet einzusetzen, Zielkonflikte zu minimieren und Projekte abzuschließen. Indem Führungskräfte bestärkt und Mitarbeitende zur ämterübergreifenden Zusammenarbeit ermutigt werden. Indem Ziele mit Blick auf vorhandene Mittel und Personal definiert und Entscheidungen transparent gemacht werden. Indem Prioritäten gesetzt, Zielkonflikte identifiziert und bearbeitet werden.



Was wir brauchen, sind gestaltungswillige Menschen, die mit Überzeugung für die notwendige Veränderung im öffentlichen Raum eintreten – und die zeigen, dass Wandel möglich ist.

Amtsleiter Mobilität,
Großstadt NRW



(Bild: AdobeStock, azureus70)



Hier finden Sie das Praxisbuch sowie die darin enthaltenen Materialien zum Download.



Hier finden Sie die vorliegende Dokumentation sowie weitere Informationen zum Projekt.

Impressum

Verantwortlich für das Projekt:

tippingpoints.
Agentur für nachhaltige
Kommunikation

lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

experience

Zum AcceleRAD-Team gehörten:

für tippingpoints: Michael Adler, Andres Dolega, Lisa Landvogt, Rosa Rausch, Katharina Geber, Jan Koch

für das Difu: Michaela Christ, Jan Philipp Mesenbrock

für Experience Consulting: Jessica Le Bris, Stephan Vogl

Sie benötigen Unterstützung? Wir beraten Sie gerne.
Kontaktieren Sie uns:

mail@tippingpoints.de

info@experience-consulting.de

Das Projekt "AcceleRAD - Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse" wurde aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) gefördert. Förderkennzeichen: VB2304A,B&C

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

