



Siegfried Dittrich

Die Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen – die Mühen der Ebene!

Erfahrungen und Erkenntnisse aus 25 Jahren in der Verwaltung

Auf der kommunalen Ebene müssen viele der Verkehrskonzepte umgesetzt und gegenüber der Bevölkerung vermittelt werden. Hier wird oft im Praxistest über Erfolg oder Misserfolg entschieden und erfolgt letztendlich auch die Konfrontation der konzeptionellen Überlegungen direkt mit den „Realitäten“. Aus 25 Jahren Erfahrung im Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte von Berlin sollen Kriterien und Empfehlungen benannt werden, die für eine erfolgreiche Umsetzung von Konzepten wichtig und entscheidend sind.

Warum sind Kommunen für die Herausforderungen des Mobilitätswandels unterschiedlich gerüstet? Dafür sind neben den spezifischen Rahmenbedingungen des jeweiligen Ortes sowie die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen auch die jeweils zur Anwendung kommenden Umsetzungsprozesse verantwortlich. Wie beschwerlich oder auch erfolgreich diese sein können, soll durch Beispiele aus dem Bezirk Mitte in Berlin¹ aufgezeigt werden, hauptsächlich an den beiden Praxisthemen Park/Parkraumbewirtschaftung und Radverkehrsförderung.

Spezifische Rahmenbedingungen am Beispiel des Bezirks Mitte in Berlin

Die vorzufindenden Gegebenheiten, wie Größe der Kommune, Lage im Zentrum, Peripherie oder ländlicher Raum sowie Bevölkerungsstruktur, vorhandene Einrichtungen und Infrastruktur, bieten bessere oder ungünstigere Voraussetzungen für die Umsetzung der Verkehrswende. Der seit der Fusion 2001 bestehende neue Bezirk Mitte ist mit 385.000 Einwohnern der bevölkerungsmäßig zweitgrößte und zweitdichteste unter den zwölf Bezirken in Berlin, flächenmäßig mit 40 km² der zweitkleinste. Als zentraler Bezirk in Berlin beheimatet er auch das bundesdeutsche Regierungsviertel, eine Vielzahl von Kultureinrichtungen, touristischen Zielen und Arbeitsstätten.

Beim Modal Split 2018 sind bereits 88 % der alltäglichen Wege der Bevölkerung von Mitte dem Umweltverbund zuzurechnen! Während von den Mitbewohnern nur noch 13 % der Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden, dafür aber

34 % zu Fuß und 22 % mit dem Rad, werden in den Randbezirken um die 40 % mit dem Kfz und nur etwas über 10 % mit dem Rad zurückgelegt. Dieser gravierende Unterschied zwischen innerer und äußerer Stadt, die unterschiedliche Bedeutung gerade beim Rad- und Kfz-Verkehr, erkennt man über die ganzen Jahre. Dabei sind viele der Randbezirke, im Gegensatz zu manchen Orten im Speckgürtel, gut mit U- und S-Bahnlinien erschlossen! Der Bezirk Mitte wird aber weiterhin durch den Kfz-Verkehr der Einpendler aus den Randbezirken und der Region massiv belastet. Dies zeigt, dass für eine erfolgreiche Verkehrswende das Leitbild der kompakten, trotzdem grün geprägten Stadt mit einer qualitativ vollen städtebaulichen Verdichtung, insbesondere an den bereits gut erschlossenen Standorten, umso mehr notwendig ist.² Die bisher noch vorhandene hohe Bevölkerungszahl innerhalb des S-Bahnringes Berlins garantiert die guten Bedingungen für die Nahmobilität! Steigende Bodenpreise und Mieten sowie der in der derzeitigen Pandemie steigende Wunsch nach einem Umzug ins Umland und in den Speckgürtel, „aufs Land“, lässt allerdings für die Zukunft nichts Gutes für die Mobilitätswende erwarten.

Fokus auf Umsetzungsprozesse legen!

Konzepte für eine Verkehrswende gibt es eigentlich schon seit Jahrzehnten. Allerdings wurde bisher zu wenig Wert auf eine Betrachtung der Prozesse gelegt, wie Konzepte in der Praxis erfolgreich „auf die Füße gestellt“ und umgesetzt werden können.

Finanzielle Ressourcen: wichtig, aber Geld ist nicht alles!

Obschon das Berliner Fahrradnetz, mit seinen diversen Radial- und Tangentialrouten, bereits Mitte der neunziger Jahre durch das Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen wurde, ließen sich dann einzelne Routen erst Anfang der 2000er Jahre verwirklichen – mit der Schaffung eines eigenen Haushaltstitels für neue Radinfrastruktur durch die

¹ Alle Berliner Bezirke sind von der Einwohnerzahl her wie Großstädte, mit einem Bezirksbürgermeister und Stadträten für die verschiedenen Fachabteilungen und den Fachämtern sowie der Bezirksverordnetenversammlung BVV als Bezirksparlament. Sie sind sozusagen die kommunale Ebene in Berlin. Allerdings sind die Bezirke gemäß Berliner Verfassung nur Selbstverwaltungseinheiten Berlins ohne Rechtspersönlichkeit. Sie haben damit rechtlich gesehen nicht den Status einer Kommune, sondern sind Teil der Berliner Verwaltung. Es gibt also nicht das politische Bezirksamt. So hat das Bezirksparlament auch in den meisten Fachfragen keine Entscheidungsbefugnis, sondern nur empfehlenden Charakter.

² Siehe dazu auch den Beitrag von Friedemann Kunst in diesem Heft.

Senatsverwaltung. Auch wenn der Umfang von 1 Mio. Euro noch relativ gering war, gab es einen Anreiz für die Bezirke, entsprechende Projekte umzusetzen, weil die normalen Investitions- und Straßenunterhaltungstitel dies davor nicht ermöglichten.

So wurden im Bezirk Mitte in den letzten 15 bis 20 Jahren Fahrradprojekte im Umfang von ca. 5 Mio. Euro mit diesem Senatsprogramm realisiert, meist als Schutz- und Fahrradstreifen auf der Fahrbahn (vgl. Bezirksamt Mitte von Berlin 2017). In ähnlicher Größenordnung wurden Projekte über andere, städtebauliche Förderprogramme umgesetzt, wie Aktive Zentren (AZ), Quartiersmanagement (QM) etc., die ebenfalls seit Anfang der 2000er Jahre vermehrt genutzt wurden.³ Mit diesen Förderprogrammen wurden auch diverse Verkehrskonzepte für einzelne Quartiere durch das Straßen- und Grünflächenamt erstellt.



Abb. 1: Mittels AZ-Programm umgesetzter Fahrradschutzstreifen in der Turmstraße (Foto: Siegfried Dittrich)

So hilfreich diese durch das Stadtentwicklungsamt koordinierten Förderprogramme aus finanzieller Sicht sind, muss man aber auch konstatieren, dass sie zeitliche und personelle Ressourcen bei den umsetzenden Ämtern binden, sei es durch Antragsformalitäten, Koordinierungs-, Steuerungs- und Lenkungsrounden – zudem hat jedes Programm seine eigenen Regeln und Förderrichtlinien. Generell sollten Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene so

gestaltet sein, dass sie für die umsetzende Verwaltung praxisnah und nicht zu zeitaufwendig sind. In den letzten Jahren waren zunehmend nicht mehr die fehlenden finanziellen Ressourcen das Problem, sondern die personellen.

Personelle Ressourcen, Qualität statt Quantität!

Nach Jahren personeller Einsparungen und wenigen Neueinstellungen wurde u. a. im erstmalig 2018 verabschiedeten Berliner Mobilitätsgesetz festgelegt, dass jeder Bezirk jeweils zwei zusätzliche Stellen für den Radverkehr bekommen soll. Da gleichzeitig auch die Senatsverwaltung eine Vielzahl von neuen Stellen für den Radverkehr schuf sowie ein Einstellungsbedarf bei der neugeschaffenen landeseigenen infraVelo GmbH entstand, zeigte sich sehr schnell, dass das Angebot von qualifizierten Planern und Ingenieuren diese plötzliche Nachfrage gar nicht decken konnte! So führte dieser Fachkräftemangel dazu, dass sowohl bei den Bezirken die neuen Fahrradstellen bis heute noch nicht alle besetzt werden konnten, als auch zu Problemen bei den Planungsbüros, die eigentlich die vielen neuen Projekte umsetzen sollten.

Erschwerend kommt hinzu, dass durch immer umfangreichere und komplexer werdende Vorgaben und Vorschriften (wie bei den Vergaberichtlinien) sowie durch den oben erwähnten höheren Zeitaufwand bei Förderprogrammen und umfangreicheren Beteiligungsverfahren der Aufwand pro Projekt insgesamt steigt – was zu immer längeren Projektlaufzeiten führt. Deshalb ist es wichtig, sich stärker um die Fortbildung der Mitarbeiter und den Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen zu kümmern, um die Abläufe effizienter zu gestalten. Die Einrichtung der Fahrradakademie im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans war aus diesem Grunde eine sehr gute Idee. Dabei ist darauf zu achten, alle Mitarbeiter einzubeziehen. Fortbildung zur Förderung des Radverkehrs ist nicht nur für den „Radverkehrsbeauftragten“ notwendig, sondern eher für alle Bereiche eines umsetzenden Fachamtes, wie dem Straßen- und Grünflächenamt. Einerseits sind Gesetze, Regeln, Richtlinien und Regelpläne wichtig für eine effiziente Verwaltung, andererseits sind eine pragmatische Handhabung derselben, Flexibilität und Verantwortungsbewusstsein für eine erfolgreiche Projektumsetzung entscheidend (vgl. Keilani 2021). Hilfreich dafür sind neben der Fortbildung auch Arbeitshilfen und Leitfäden.

Ergebnis eines durch das Bundesverkehrsministerium geförderten Forschungsprojektes zur Parkraumbewirtschaftung, mit dem Bezirk Mitte als Projektpartner, war der Vorschlag für einen „Masterplan Parken“ für das Land Berlin (vgl. Lehmbrock et al 2009). Obwohl von der Senatsverwaltung positiv aufgenommen und in mehreren Workshops 2013 die wichtigsten Handlungsfelder dafür benannt wurden, ist dieser Masterplan, der inzwischen in „Strategie Parken“ umbenannt wurde, bis heute nicht verabschie-

³ Der Bezirk Mitte hat derzeit allein sieben QM- und drei AZ-Gebiete, jeweils drei Sanierungsgebiete sowie Bereiche aus dem städtebaulichen Denkmalschutz.



det. Wesentliches Element dieses Masterplans waren eine Überarbeitung des vorhandenen Leitfadens, die Aufteilung in praxisnahe Arbeitshilfen für die Bezirke sowie ein Dokument zur Kommunikation gegenüber Bevölkerung und Medien. Als im Rahmen der Luftreinhalteplanung und eines drohenden, gerichtlich verfügten Dieselfahrverbots 2019 plötzlich das Instrument der Parkraumbewirtschaftung wieder als eines der wirkungsvollsten erkannt wurde, fehlten den meisten Bezirken die genannten Hilfsmittel!

Generell ist deshalb zu konstatieren, dass allein ein „Mehr an Personal“ nicht unbedingt zu einer effizienteren Projektdurchführung führt. Umgekehrt kann es sogar kontraproduktiv wirken, wenn die Zahl der „Bedenkenträger“ und damit Blockademöglichkeiten steigen – und wenn durch fehlende Organisationsstrukturen keine Entscheidungen getroffen werden.

Effektive Strukturen und Abstimmungsprozesse im Verwaltungsablauf notwendig!

Mit Beginn der Radprojekte wurde im Bezirk eine Steuerungsrunde mit allen für die Umsetzung relevanten Akteuren der Verwaltung eingeführt: der Senatsverwaltung, den Straßenverkehrsbehörden, den Bereichen Konzepte, Entwurf und Straßenunterhaltung im Amt sowie teilweise den politisch Verantwortlichen. Seit einigen Jahren gibt es auch noch einen Beirat, den sogenannten „FahrRat“⁴, in dem Politik und Verbände vertreten sind. In ihm werden die wichtigen Projekte präsentiert und diskutiert.

Die Einrichtung der Radsteuerungsrunde war sinnvoll, der Erfolg allerdings unterschiedlich, je nachdem, ob entscheidungsbefugte Personen beteiligt waren – insbesondere auch fachliche und politische Vorgesetzte. Dies verweist vehement auf die Bedeutung von Entscheidungsstrukturen und dass Entscheidungen dann auch mal getroffen werden. Gerade bei Konflikten zwischen Behörden auf einer Ebene ist ein Übereinkommen notwendig – auch über den Prozessverlauf und Zuständigkeiten, wer dann endgültig entscheiden kann und sollte (vgl. Keilani 2021).

Mit der Installation eines „Bündnisses für Radverkehr“ (nach Hamburger Vorbild), einer Koordinationsstelle bei der Senatsverwaltung, der Gründung der oben bereits erwähnten infraVelo GmbH, die übergeordnete Radprojekte selbst umsetzen, die Bezirke bei der Organisation und Moderation der Steuerungsrunden sowie mit einer Datenbank unterstützen sollen wird eine effizientere Umsetzung der Radprojekte angestrebt. Nach Überwindung der „Kinderkrankheiten“ ist abzuwarten, wie diese Instrumente, die alle im Berliner Mobilitätsgesetz⁵ verankert sind, Erfolg haben werden.

⁴ Inzwischen ist der FahrRat auf Bezirksebene auch durch das Berliner Mobilitätsgesetz festgeschrieben.

⁵ Siehe Berliner Mobilitätsgesetz, § 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr.

Eine erfolgreiche Organisationsentwicklung zeigt sich im Bezirk Mitte seit der Übernahme der Parkraumbewirtschaftung in die Verantwortung der Berliner Bezirke im Jahr 2000 (Bestand damals: fünf Parkzonen in Mitte). Es wurde im Straßen- und Grünflächenamt eine eigene Gruppe dafür gegründet, die danach auch die Verantwortung für alle bezirklichen Verkehrskonzepte übernahm. Diese Gruppe stellt ein Alleinstellungsmerkmal in den Berliner Bezirken dar. Dadurch konnten über die Jahre Erfahrungswissen und Kompetenz aufgebaut werden, was zu diversen Beratungen auch für andere Bezirke führte. So wurden seit 2002 bis 2018 im Bezirk Mitte elf zusätzliche Parkzonen umgesetzt, inklusive der Vergabe und Betreuung der dafür notwendigen Parkraumuntersuchungen und Gutachten an private Planungsbüros.

Zu den bisher bewirtschafteten 30.000 Stellplätzen in Mitte kommen 40.000 Stellplätze hinzu, sodass es dann insgesamt 70.000 Stellplätze in der Parkraumbewirtschaftung geben wird.

Dies erfordert 1.438 neu zu beschaffende Parkscheinautomaten und 186 zusätzliche Überwachungskräfte inkl. Koordinatoren.

Daraus ergibt sich der Bedarf für neue (wahrscheinlich privat anzumietende) **Räumlichkeiten** (Ankleide- und Pausenräume, Schreib- und Besprechungsräume).

Im Vorfeld sind folgende Schritte notwendig:

- Erstellen von Verkehrszeichenplänen und deren straßenverkehrsbehördliche Anordnung,
- Ausschreibung und Installation von Verkehrszeichen und Parkscheinautomaten,
- Einwerbung, Auswahl und Schulung von Überwachungskräften, Vorbereitung und Ausgabe von Vignetten und Ausnahmegenehmigungen und
- Information der Bevölkerung und der Medien sowie Durchführung von Bürgerveranstaltungen.

Die Vorbereitungszeit für diese Umsetzungsschritte beträgt mindestens ein Jahr nach Bezirksamtsbeschluss.

Abb. 2: Hoher Aufwand bei der Umsetzung neuer Parkzonen notwendig (im Ordnungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Bürgeramt)

Nach einigen Jahren ohne Erweiterung aus Gründen der Bezirkspolitik wurden 2018 mit der Vergabe von drei umfangreichen Gutachten zu den sowohl bestehenden als auch bisher unbewirtschafteten Gebieten im Gesamtbezirk die Grundlagen für eine Anpassung und enorme Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung gelegt: Auf Grundlage dieser Gutachten und des (politischen) Bezirksamtsbeschlusses vom August 2019 werden in diesem und im nächsten Jahr 14 neue Parkzonen in Moabit und Wedding geschaffen, die bisher 30.000 bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum um 40.000 auf insgesamt 70.000 erweitert!

2018 wurde auch im Ordnungsamt, das für die Überwachung und den „Betrieb“ (Beschaffung Parkscheinautomaten, Betreuung des privaten Betreibers) zuständig ist, durch den Amtsleiter ein eigener Fachbereich Parkraumbewirtschaftung geschaffen. In enger Abstimmung zwischen Ordnungsamt und Straßen- und Grünflächenamt wurden somit die genannten Gutachten begleitet und trotz der gewaltigen Herausforderungen die Umsetzung (vgl. Abb. 2) erfolgreich auf den Weg gebracht. Am 1. April 2021 wurden die ersten beiden neuen Parkzonen in Moabit eröffnet, weitere folgen monatlich, und nächstes Jahr soll das ganze Programm abgeschlossen sein. Obwohl für alle Bezirke bzgl. der Parkraumbewirtschaftung die Rechtsgrundlagen gleich sind, sind die Erfolge und die Umsetzung doch sehr unterschiedlich. Ein Grund liegt in den oben geschilderten organisatorischen und strukturellen Entscheidungen. Der Bezirk Mitte hat damit seit Übernahme in eigener Verantwortung die Ausweitung und Fortentwicklung der Parkraumbewirtschaftung konsequent umgesetzt und zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt.



Abb. 3: Fahrradstraße Liniestraße mit neuen zusätzlichen und farblichen Elementen (Foto: Siegfried Dittrich)

Integrierte Betrachtung notwendig!

Nachdem die Parkraumbewirtschaftung in Mitte eingeführt wurde, ergaben sich plötzlich auch neue Spielräume für den Fuß- und Radverkehr: So war etwa in der Karl-Marx-Allee umgehend freier Parkraum vorhanden, so dass bereits vor zwanzig Jahren durch Wegnahme einer Parkspur mit 2,60 m einer der breitesten Radfahrstreifen

in Mitte realisiert werden konnte. In einem begrenzten Straßenraum sind die Möglichkeiten und Behinderungen für den Fuß- und Radverkehr immer in Abhängigkeit vom Kfz-Verkehr zu sehen. Das Parkraummanagement ist daher ein wichtiges Instrument zur Förderung der Nahmobilität. Leider wird das in der medialen und politischen Öffentlichkeit nicht immer so gesehen. Das Thema „Radverkehr“ genießt weitgehend ein positives Echo, während das Thema „Parken“/Parkraumbewirtschaftung mit einem negativen Image zu kämpfen hat – obwohl beides nur zwei Seiten derselben Medaille sind.

Integrierte Planung und Konzepte sind zwar „State of the Art“ – kein Konzept kommt inzwischen ohne diesen Begriff aus –, allerdings erkennt man in der Realität nicht unbedingt integriertes Denken, weder im normalen Verwaltungsablauf noch in der öffentlichen Diskussion:

- Jedes Fachgebiet versucht, das Maximum aus seiner Sicht herauszuholen,
- es verschärft immer weiter seine einschlägigen Vorschriften, Vorgaben und Regulierungen,⁶
- dabei wird übersehen, dass man andere Fachgebiete dabei beeinflusst und beeinträchtigt.

Es fehlt oft ein systemisches Denken, komplexe Vorgänge in ihren Wirkungen zu durchdenken und danach auch in Entscheidungen umzusetzen.

Folgende Aspekte sind dabei wichtig:

- **Das Vordergründige, „Konkretistische“ ist nicht immer das wirkungsvollste!**

Inzwischen geht die öffentliche Diskussion wieder um „geschützte Radwege und Kreuzungen“, „Bäume sind gut für den Klimaschutz“, es werden „Radwege“ gefordert, aber auch Parkplätze etc. Dabei wird geflissentlich übersehen, dass es mal das Leitbild eines gemischten Verkehrs im Straßenraum auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau gab, um räumliche Konflikte zu minimieren: Zum Beispiel können geschützte Radverkehrsanlagen auch negative Auswirkungen auf den Fußverkehr haben, in begrenzten Straßenräumen muss man manchmal auch auf Parkplätze und Bäume verzichten, der Verzicht auf eine verdichtete kompakte Stadt kann Wirkungen im Umland und in der Region induzieren, die einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung diametral entgegenstehen (vgl. Ausführungen zur Raumstruktur weiter oben).

Das Straßen- und Grünflächenamt hat in den letzten Jahren

⁶ So wird in neuen Vorgaben der Berliner Feuerwehr bei Neubau ein Mindestmaß von 5,50 m für die Aufstellflächen der Fahrzeuge im Straßenraum gefordert, falls kein zweiter Rettungsweg vorhanden ist. Dies kollidiert vehement mit den Zielen einer Verkehrsberuhigung. So ist im Gebiet der flächenhaften Verkehrsberuhigung in Moabit nur eine Fahrgasse von maximal 5,00 Metern vorhanden. Zwar hat dies bisher keine Auswirkungen für den Bestand, jedoch unmittelbar bei jeder Änderung der Parkstandsordnung im Straßenraum bzw. neuen Hochbauvorhaben.



ein Programm auf den Weg gebracht, um an 28 Schulen des Bezirks nach einer Bedarfsabfrage sowie Potenzialanalyse dort ca. 1.300 Fahrradbügel zu realisieren. Die Bedenken hinsichtlich der Beeinträchtigung des Biotopflächenfaktors (gewisse Versiegelung) und des Denkmalschutzes führten nun dazu, dass die Umsetzung sich doch wesentlich verzögert hat, obwohl im Berliner Umweltschutzprogramm die Förderung des Radverkehrs als förderwürdig angesehen wird und die fortdauernde Nutzung des „Elterntaxis“ nicht unbedingt als nachhaltig angesehen werden kann.

■ Flächendeckend statt punktuell!

In den achtziger Jahren wurde im Ortsteil Moabit als Teil eines Bundesforschungsprojektes die flächenhafte Verkehrsberuhigung umgesetzt. Der Grundgedanke war, statt einer aufwendigen verkehrsberuhigten Umgestaltung einer einzigen Straße mit relativ einfachen baulichen Maßnahmen die Verkehrsberuhigung eines ganzen Quartiers flächenhaft zu erreichen. Dieser Gedanke einer flächenhaften Umsetzung sollte auf viele Maßnahmenprogramme übertragen werden.

■ Weniger ist mehr – einfacher statt kompliziert!

Der Gedanke der flächenhaften Umsetzung führt zu „einfacheren“ Maßnahmen. Es war politisch gewollt, die seit Langem bestehende Fahrradstraße Linienstraße mit weiteren Elementen zu „ertüchtigen“. Obwohl es dann einen Kompromiss zwischen Politik und Amt gab, führten insbesondere die umfangreichen farbigen Markierungen zu einem größeren baulichen und zeitlichen Aufwand, u. a. durch notwendige Ausschreibungsverfahren, statt der üblichen Umsetzung innerhalb der normalen Straßenunterhaltung (vgl. Abb. 3). Angesichts des umfangreichen Programms für neue Fahrradstraßen muss immer eine Abwägung zwischen erforderlichen verkehrssicherheitsrelevanten Maßnahmen und der Begrenzung auf einfache Elemente stattfinden, um in absehbarer Zeit eine Vielzahl von Fahrradstraßen umsetzen zu können.

Vor diesem Hintergrund sind die derzeit laufenden Diskussionen zu den geschützten Radwegen und Kreuzungen sowie einigen baulich aufwendigen Vorschlägen zur Realisierung der diversen Radschnellverbindungen in Berlin kritisch zu sehen. Unter Berücksichtigung der oben genannten finanziellen und insbesondere personellen Ressourcen ist bei diesem Aufwand eine Realisierung aller Vorhaben in einem auch Wirkung erzeugenden, vernünftigen Zeitraum völlig illusorisch!



Abb. 4: Kombination „einfacher“ Maßnahmen im Straßenraum: Fahrradbügel in der Fahrbahn; Sicherung der Fußgängerquerung; Tempo-30-Zone; E-Ladestation; Parkraumbewirtschaftung (Quelle: Siegfried Dittrich)

■ Zeitfaktor beachten!

Man sollte sich immer die Frage stellen: Was kann man überhaupt unter den finanziellen und personellen Gegebenheiten in einem Zeitraum umsetzen, um ein konkretes Ziel zu erreichen? Deshalb sind die oben genannten Prinzipien von relativ einfachen, aber flächendeckenden Maßnahmen auch unter dem zeitlichen Aspekt bedeutend. Bei den verkehrlichen Quartierskonzepten des Bezirks standen deshalb in den letzten Jahren immer zügig umzusetzende Maßnahmen im Fokus (vgl. auch Abb. 4):

- einfache Radbügel in der Fahrbahn, die gleichzeitig in Kreuzungsbereichen Sichtbeziehungen ermöglichen,
- Ausweisung von Fahrradstraßen, die sich mit einfachen Elementen zügig umsetzen lassen,
- Einführung der Parkraumbewirtschaftung und Ausweisung neuer Parkzonen, die durch die regelmäßige Überwachung auch günstige Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr absichern.

Die in der Pandemie neu und schnell geschaffenen „Pop-up-Radwege“⁷ entsprechen natürlich den oben genannten Prinzipien einer zügigen Umsetzung. Allerdings hat sich der Bezirk Mitte bei der Invalidenstraße, in Abwägung des finanziellen und zeitlichen Aufwands, statt einer provisorischen Anordnung doch für die endgültige Lösung entschieden: Einerseits wäre auch für ein Provisorium ein nicht unwesentlicher (dann verlorener) Finanzbetrag notwendig gewesen, andererseits hätten die komplexen Verhältnisse des engen Straßenraums mit Ladezonen und Straßenbahn auch bei einem Provisorium längere Abstimmungsprozesse erfordert (vgl. Abb. 5a und 5b).

⁷ Siehe dazu auch das Interview mit Olaf Rabe in diesem Heft.



Abb. 5a und 5b: Geschützter Radstreifen in der Invalidenstraße sowie Mischzone mittels neuer Verkehrszeichen⁸ (Fotos: Siegfried Dittrich)

Fazit

- Auch wenn Geld wichtig ist, muss der Fokus hinsichtlich des Mitarbeiterstammes verstärkt auf Qualität, Fortbildung und Erfahrungsaustausch gelegt werden.⁸
- Es muss mehr auf Effektivität beim Einsatz der vorhandenen Ressourcen geachtet werden. Insbesondere müssen die Entscheidungsstrukturen in den Blick genommen und auch bei konflikträchtigen Situationen letztlich Entscheidungen getroffen werden. Ganz wichtig ist die Funktion eines „Kümmerers“, sowohl auf Verwaltungs- als auch politischer Ebene.
- Dabei ist die Unterstützung durch die Politik notwendig, durch die Vorgabe von Zielen, Prioritäten und Konzepten, die aber auf eine pragmatische Umsetzung in der kommunalen Verwaltung ausgerichtet sein sollten.
- In der Bürgerbeteiligung, gegenüber der Öffentlichkeit und der Bürgerschaft sollen Konzepte, Prozesse und Entscheidungen transparent vermittelt werden – ohne dabei konsequentes Handeln zu unterlassen oder der Klientelpolitik zu verfallen.
- Insgesamt ist für eine erfolgreiche Mobilitätswende ein nach den oben genannten Kriterien konsequentes Handeln sowohl auf Verwaltungs- als auch auf politischer Ebene notwendig!



Siegfried Dittrich

Stadt- und Verkehrsplaner, bis Ende 2020 25 Jahre Mitarbeiter im Bezirksamt Mitte von Berlin, Gruppenleiter für die Verkehrs- und Freiraumkonzepte im neu fusionierten Straßen- und Grünflächenamt

Quellen:

- Bezirksamt Mitte von Berlin, Ordnungsamt (2021): <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/ordnungsamt/parkraumbewirtschaftung/>
- Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt (2017): Bestand, Ausbau und Planung der Radinfrastruktur in Berlin-Mitte, Vortrag und Präsentation auf der Pressekonferenz am 06.02.2017.
- Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt (2021): <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/ruhender-verkehr-parkraumbewirtschaftung-895140.php>
- Berliner Mobilitätsgesetz. Online verfügbar unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/>
- Dittrich, Siegfried (2017): Das Thema „Parken“ als Hemmnis oder als Steuerungsinstrument? Über den Umgang mit dem ruhenden Verkehr in städtebaulichen Konzepten, in: Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 2/2017, S. 87.
- Dittrich, Siegfried (2019): Platz für sichere Rad- und Gehwege gewinnen – die Mühen der Ebene. Die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Vortrag und Präsentation beim DIFU am 15.11.2019.
- infraVelo GmbH (2021): <https://www.infravelo.de/assets/PDFs/2-fachpraesentation-16-9-web-final-korr3.pdf>
- Keilani, Fatina (2021): In der Selbstblockade, in: Tagesspiegel vom 18.04.2021, S. 5.
- Lehmbrock, M./Heinrichs, E./Kohlen, R./Uricher, A./Preuss, Th./Dittrich, S. (2009): Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „Parken Berlin“, Abschlussbericht. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).
- LK Argus GmbH (2012): Masterplan Parken Berlin, Bestandsanalyse und Ausblick.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2017): Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK (2021): <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>

⁸ Neues Verkehrszeichen VZ 277.1 in der geänderten StVO „Überholverbot des Fahrradfahrenden“.