



acatech DISKUSSION

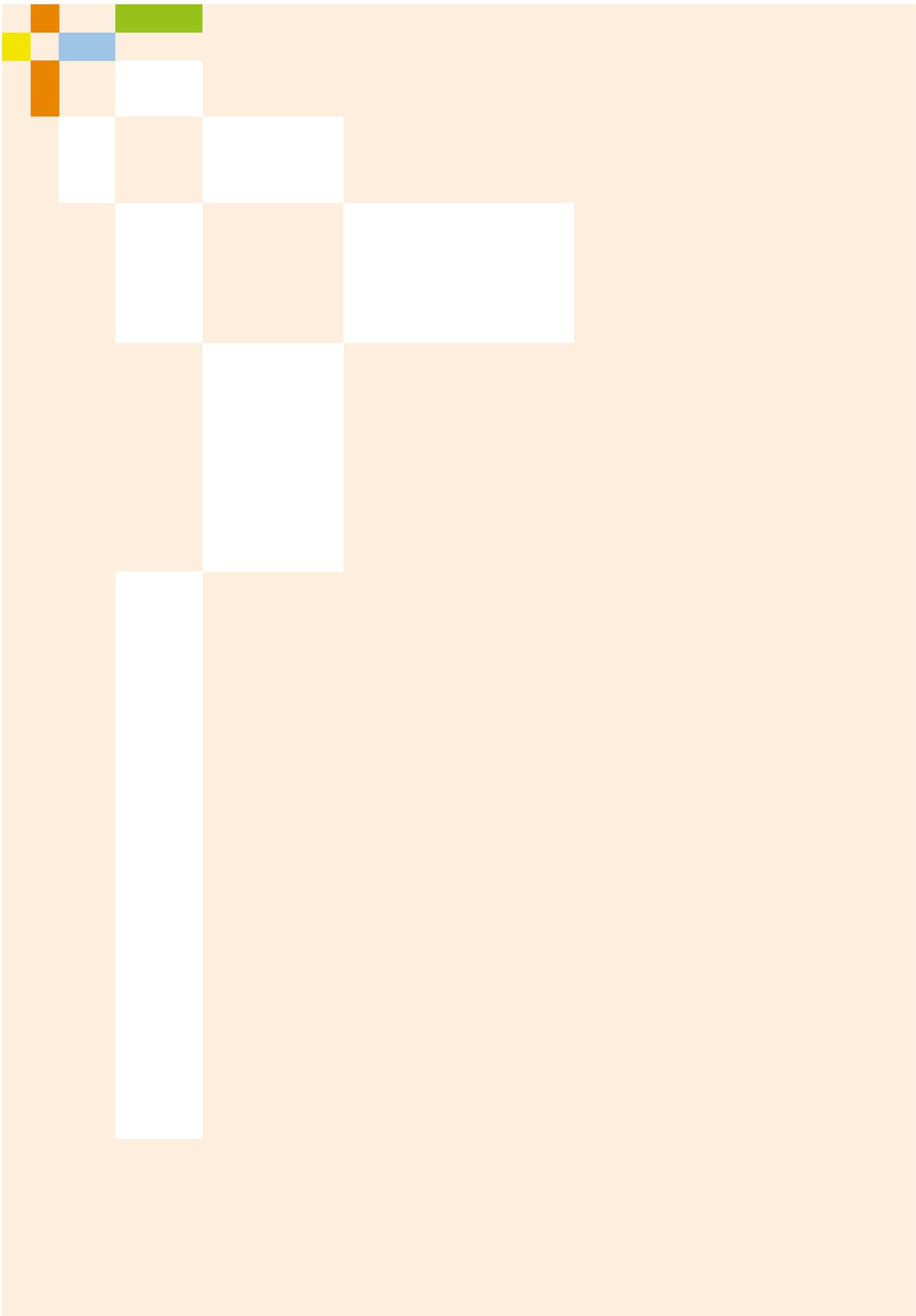
Ankommen statt unterwegs sein – Lokale Governance integriert gestalten

Projekt Integrierte Stadtentwicklung
und Mobilitätsplanung
Dritter Zwischenbericht

Klaus J. Beckmann, Wolfgang Blumthaler,
Helmut Holzapfel, Yulika Zebuhr

 **acatech**

DEUTSCHE AKADEMIE DER
TECHNIKWISSENSCHAFTEN



acatech DISKUSSION

Ankommen statt unterwegs sein – Lokale Governance integriert gestalten

Projekt Integrierte Stadtentwicklung
und Mobilitätsplanung

Dritter Zwischenbericht

Klaus J. Beckmann, Wolfgang Blumthaler,
Helmut Holzapfel, Yulika Zebuhr



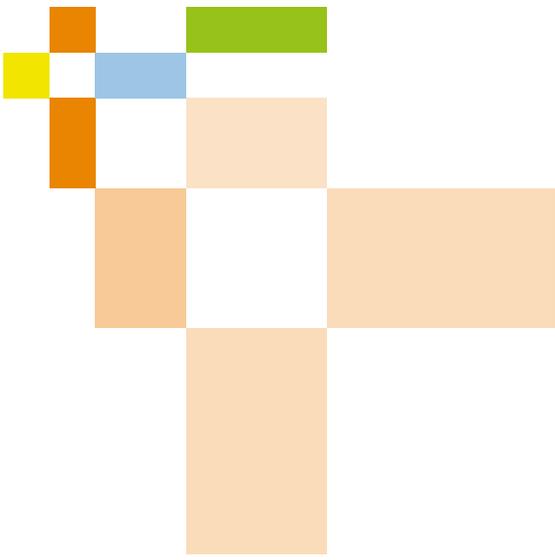
Die Reihe acatech DISKUSSION

Diese Reihe sammelt Autorenbeiträge über technikwissenschaftliche und technologiepolitische Themen. Sie dokumentiert die fachübergreifende Diskussion auf Veranstaltungen, in Projekten und Arbeitskreisen von acatech. Die inhaltliche Verantwortung liegt bei den jeweiligen Autorinnen und Autoren.

Alle bisher erschienenen acatech Publikationen stehen unter www.acatech.de/publikationen zur Verfügung.

Inhalt

Zusammenfassung	5
Projekt	7
1 Einleitung	8
2 Definition und Abgrenzung	9
2.1 Der Begriff Governance	9
2.2 Lokale Governance als Untersuchungsgegenstand	9
3 Rahmenbedingungen lokaler Governance	12
3.1 Kompetenzen im föderalen System	12
3.2 Ressourcen und Handlungsoptionen	15
4 Lokale Governance	17
4.1 Akteure	17
4.2 Strukturen	21
4.3 Kooperationen	22
4.4 Instrumente	23
4.5 Prozesse	27
5 Fazit und Ausblick	30
Anhang	31
Literatur	33



Zusammenfassung

Das acatech Projekt *Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung* untersucht, wie die Integration beider Aufgabenfelder nachhaltige Mobilität in Stadtregionen befördern kann und was die Erfolgsfaktoren dafür sind. Der erste Zwischenbericht *Raum und Mobilität zusammen denken*¹ hat den Zusammenhang von Raum und Mobilität auf den Ebenen der Stadtregion, der Gesamtstadt, des Quartiers und des Straßenraums in den Blick genommen. Der zweite Zwischenbericht *Verhalten verstehen, Veränderung fördern*² hat sich auf das individuelle Verhalten konzentriert und Möglichkeiten aufgezeigt, in diesem Bereich Änderungen anzustoßen.

Im Rahmen der Projektarbeit wurde deutlich, dass bei den lokalen Akteuren kein grundsätzliches Wissensdefizit hinsichtlich der Vorzüge einer integrierten Planung besteht. Dennoch wird das, was bereits bekannt ist, häufig nicht umgesetzt. Der vorliegende dritte Zwischenbericht beschäftigt sich daher damit, wie eine Integration in Kommunen und Regionen umgesetzt werden kann und nimmt dabei Gestaltung und Steuerung integrierter Prozesse in den Fokus. Dabei zeigt sich, dass für eine erfolgreiche

Umsetzung integrierter Planung viele unterschiedliche Aspekte lokaler Governance beachtet werden müssen.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die lokalen Rahmenbedingungen und der jeweilige Handlungsspielraum vor Ort, die durch verschiedene Parameter bestimmt werden: die Kompetenzverteilung im föderalen System, gesetzliche Regelungen, finanzielle Spielräume sowie Angebot an und Zugang zu Förderprogrammen.

Lokale Governance wird von verschiedenen Faktoren bestimmt. Dieser Zwischenbericht konzentriert sich vor allem auf den Aspekt der Zusammenarbeit und Kooperation von relevanten Akteuren. Dieser wird bestimmt von Strukturen in Politik und Verwaltung, den genutzten Instrumenten sowie der jeweiligen Ausgestaltung der Prozesse.

Die vorliegende Untersuchung bildet die Grundlage für einen Leitfaden, der im weiteren Projekt erarbeitet wird. Er soll Kommunen dabei unterstützen, die Governance integrierter Planungsprozesse zu optimieren. Darüber hinaus wird die Projektgruppe politische Empfehlungen erarbeiten, die dazu beitragen können, die Rahmenbedingungen integrierter Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung auf lokaler Ebene zu verbessern.

1 | Vgl. acatech 2022a.

2 | Vgl. acatech 2022b.



Projekt

Projektleitung

- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, acatech/KJB.Kom
Prof. Dr. Klaus J. Beckmann – Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation
- Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel, acatech/Zentrum für Mobilitätskultur Kassel

Projektgruppe

- Dipl.-Ing. Wolfgang Aichinger, Agora Verkehrswende
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Felix Huber, Bergische Universität Wuppertal
- Caroline Koszowski, M.Sc., TU Dresden
- Prof. Dr. Barbara Lenz, HU Berlin
- Dr. Jens Libbe, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
- Univ.-Prof. Dr. Martina Löw, TU Berlin
- Dipl.-Ing. Stephan Reiß-Schmidt, Stadtdirektor a. D./DASL
- Dipl.-Ing. Roland Stimpel, Fuss e.V./DASL
- Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst, TU München

Projektpartnerinnen und -partner

- Dr. Elke Bojarra-Becker, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
- Dr. phil. Jürgen Gies, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

- Burkhard Horn, Freiberuflicher Berater, Mobilität & Verkehr – Strategie & Planung, Berlin
- Dr. Charlotte Halpern, Sciences Po, Paris
- Alvaro Artigas, PhD, Sciences Po, Paris
- Elias Pajares, Plan4Better GmbH

Bearbeitung und Redaktion

- Wolfgang Blumthaler, acatech Geschäftsstelle
- Frederik Schümann, acatech Geschäftsstelle
- Yulika Zebuhr, acatech Geschäftsstelle (Projektkoordination)

Projektlaufzeit

12/2020–06/2023

Förderung

Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert – Förderkennzeichen 16DKVQ0001.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



1 Einleitung

Der Klimawandel stellt Mobilität und Stadtentwicklung in mehrfacher Hinsicht vor **große Herausforderungen**. So ist der Mobilitätssektor weltweit einer der größten Verursacher von CO₂-Emissionen³ und damit ein wesentlicher Treiber des Klimawandels. Auch in Deutschland sind die Emissionen in diesem Sektor hoch und in den vergangenen Jahren nicht nennenswert gesunken.⁴ Ein Grund dafür ist, dass ein zunehmendes Verkehrsaufkommen Effizienzgewinne kompensiert hat, die dank technologischer Fortentwicklung erzielt wurden.

Der erste Projektbericht *Ankommen statt unterwegs sein*⁵ hat aufgezeigt, dass Fehlentwicklungen in der Stadtplanung eine Reduktion von Emissionen hemmen, etwa wenn Menschen in ihrem Alltag längere Wege auf sich nehmen müssen. Eine auf **Nähe, Vielfalt und Aufenthaltsqualität** ausgelegte Stadtentwicklung kann hingegen dazu beitragen, die Menge an zurückgelegten Kilometern und damit auch an Emissionen zu reduzieren.

Doch nicht nur die Vermeidung von Emissionen, auch die Auswirkungen des Klimawandels beeinflussen Stadtregionen und darin stattfindende Mobilität. Zunehmende Temperaturen erfordern den Ausbau von grünen und blauen Infrastrukturen als Rückzugs- und Retentionsflächen. Damit nehmen Flächen- und Nutzungskonkurrenzen weiter zu. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, müssen in einem oftmals ohnehin begrenzten Stadtraum Konzepte für Fortbewegung, Logistik, sozialen Austausch und Erholung ent- und weiterentwickelt werden.

Konzepte einer **integrierten Planung von Raum und Mobilität**, bekannt als Stadt der kurzen Wege⁶ oder auch 15-Minuten-Stadt,⁷ werden in der Wissenschaft seit Jahrzehnten diskutiert.⁸ Einzelne Pilotprojekte setzen diese Konzepte bereits für Quartiere⁹ oder gesamte Städte¹⁰ um. Die Analyse von integrierten Ansätzen in Kommunen, Regionen und europäischen Städten im Rahmen der Begleitforschung des Projekts zeigt jedoch, dass eine flächendeckende Umsetzung noch nicht erfolgt und teilweise aufgrund erheblicher Widerstände scheitert.

Dabei kann es sich beispielsweise um Widerstände gegen eine Neuverteilung von Flächen handeln. In solchen Auseinandersetzungen liegt das Augenmerk in der öffentlichen Debatte häufig darauf, dass der motorisierte Individualverkehr beschränkt wird. Positive Argumente, die die Vorteile neuer Mobilitätskonzepte und veränderte Flächennutzungen für alle Nutzerinnen und Nutzer beleuchten, finden dabei oftmals wenig Gehör.

Andere Hemmnisse tun sich auf, weil sowohl die lokale Politik und als auch Verwaltungen häufig ungenügend auf eine integrierte Planung vorbereitet sind. Rahmenbedingungen, Prozesse und Instrumente orientieren sich meist an der bisherigen Praxis. Um neue Wege zu beschreiten, ist aktuell engagiertes und abgestimmtes Handeln einzelner Akteure notwendig. Das scheitert jedoch oftmals an erheblichen internen und externen Widerständen.

Angesichts dieses **Umsetzungsdefizits** widmet sich der vorliegende dritte Projektbericht des acatech Projekts *Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung* den Erfolgsfaktoren, die für die Umsetzung integrierter Planungsansätze relevant sind.

Im Zentrum stehen dabei **lokale Governance** und damit verbunden die Frage nach dem Handlungs- und Steuerungsrahmen von Kommunen und Regionen in integrierten Planungen. Das Projekt untersucht, wie Rahmenbedingungen, die Einbindung der relevanten Akteure, die Anpassung von Strukturen und Prozessen und die Kooperation sowie Weiterentwicklung von Instrumenten zu neuen Lösungsansätzen führen und damit die Akzeptanz von Maßnahmen gesteigert werden kann.

Aufbauend auf dieser Analyse lokaler Governance im Rahmen des dritten Zwischenberichts erfolgt die Erarbeitung der finalen Projektergebnisse: Zum einen werden Handlungsempfehlungen für Kommunen in Form eines Leitfadens erarbeitet, während zum anderen Empfehlungen für eine Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen gegeben werden.

3 | Vgl. Umweltbundesamt 2022a.

4 | Vgl. Nationale Plattform Zukunft der Mobilität 2021.

5 | Vgl. acatech 2022a.

6 | Vgl. Brunsing/Frehn 1999.

7 | Vgl. Moreno 2021.

8 | Vgl. Kutter 1975.

9 | Vgl. Feldtkeller/Holzzapfel 1999.

10 | Vgl. Ville de Paris 2022.

2 Definition und Abgrenzung

2.1 Der Begriff Governance

Die Art und Weise wie Gesellschaften ihr Zusammenleben organisieren, wie sie sich koordinieren und welche Möglichkeiten sie dabei schaffen, stellt ein wichtiges Themenfeld der Politikwissenschaften dar. Ein Kernbegriff, um diese Prozesse zu erklären, ist „Governance“. Er beschreibt die „**institutionalisierten Arten von sozialer Koordination**, um allgemein bindende Regeln zu entwickeln und zu implementieren, oder um Kollektivgüter zur Verfügung zu stellen“.¹¹

Der Ursprung des Begriffs geht auf die Untersuchung der Politikgestaltung in der Europäischen Union in den 1990er Jahren zurück. Anwendung findet er vor allem in der Beschreibung von Steuerungsformen, die sich im Gegensatz zur klassischen Regierungslehre weniger durch hierarchische, sondern eher durch partizipative Aspekte auszeichnen. Damit werden unterschiedliche Arten von Prozessen beschrieben: Prozesse, wie verschiedene Politikfelder koordiniert und gestaltet werden, oder solche, die das Regieren in Netzwerken über unterschiedliche politische und administrative Ebenen hinweg möglich machen (etwa von der europäischen über die nationale bis zur kommunalen Ebene) oder auch Prozesse, die verschiedene Fachdisziplinen und unterschiedliche Akteursgruppen wie die Zivilgesellschaft oder wirtschaftliche Interessensgruppen beteiligen.¹²

In einer Governance-zentrierten Betrachtung richtet sich das Augenmerk auf Prozesse und Zusammenhänge sowie die Rolle und den Handlungsrahmen unterschiedlicher Stakeholder im politisch-administrativen Mehrebenensystem.¹³ So kann zum Beispiel untersucht werden, ob und in welcher Form Stakeholderinnen und Stakeholder sowie Bürgerinnen und Bürgern an der Konzeptionierung und Umsetzung von lokalen Maßnahmen beteiligt werden und wie groß der politische Einfluss von Interessensgruppen auf Gesetzesvorhaben ist.

2.2 Lokale Governance als Untersuchungsgegenstand

Der dritte Bericht des Projekts *Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung* untersucht, wie eine integrierte Planung von Raum und Mobilität in der Praxis erfolgen kann. Aufbauend auf den bisherigen Projektberichten, die unterschiedliche Aspekte integrierter Planung beschrieben haben, liegt der Fokus auf der Umsetzung dieser Konzepte sowie der dafür notwendigen Governance. Untersucht wurden also die Rahmenbedingungen, Ansätze und Strategien des gesellschaftlichen Zusammenwirkens im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung.

Im Mittelpunkt stehen dabei die **lokale Ebene** und damit vor allem die Kommunen, die in der Stadtentwicklung und der Mobilitätsplanung eine zentrale Rolle spielen. Da die Aspekte Raum und Verkehr¹⁴ naturgemäß ein hohes Maß an Vernetzung mit sich bringen, wird auch das Zusammenspiel mehrerer Kommunen innerhalb von **Regionen** betrachtet, zum Teil auch über Landes- oder Staatsgrenzen hinweg. Fragestellungen übergeordneter Ebenen und deren Governance gelten in diesem Zusammenhang als Rahmenbedingungen, deren Ausgestaltung das Projekt separat untersucht.

Zur Strukturierung des weiten Begriffs Governance werden unterschiedliche Aspekte von lokaler Governance vertieft betrachtet. Abbildung 1 gibt einen Überblick der verwendeten Begriffe und zeigt den Zusammenhang der einzelnen Aspekte auf.

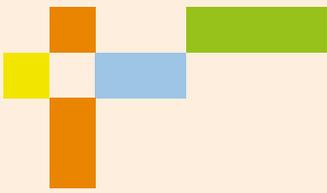
Die einzelnen Abschnitte werden durch fiktive Beispiele aus der Praxis ergänzt. Grundlage dafür ist die das Projekt begleitende Feldforschung sowie die bei dieser Gelegenheit mit lokalen Akteuren geführten Gespräche in den Teilprojekten „Erhebung und qualitative Analyse von Good Practices“, „Regionale Analysen“ und „Mobilitätswende und Governance in Kommunen der EU“. Die Erkenntnisse daraus werden in abstrahierter und anonymisierter Form genutzt.

11 | Siehe Risse 2011.

12 | Vgl. Hüttmann/Wehling 2020.

13 | Vgl. Peters/Pierre 2004.

14 | Vgl. acatech 2022a.



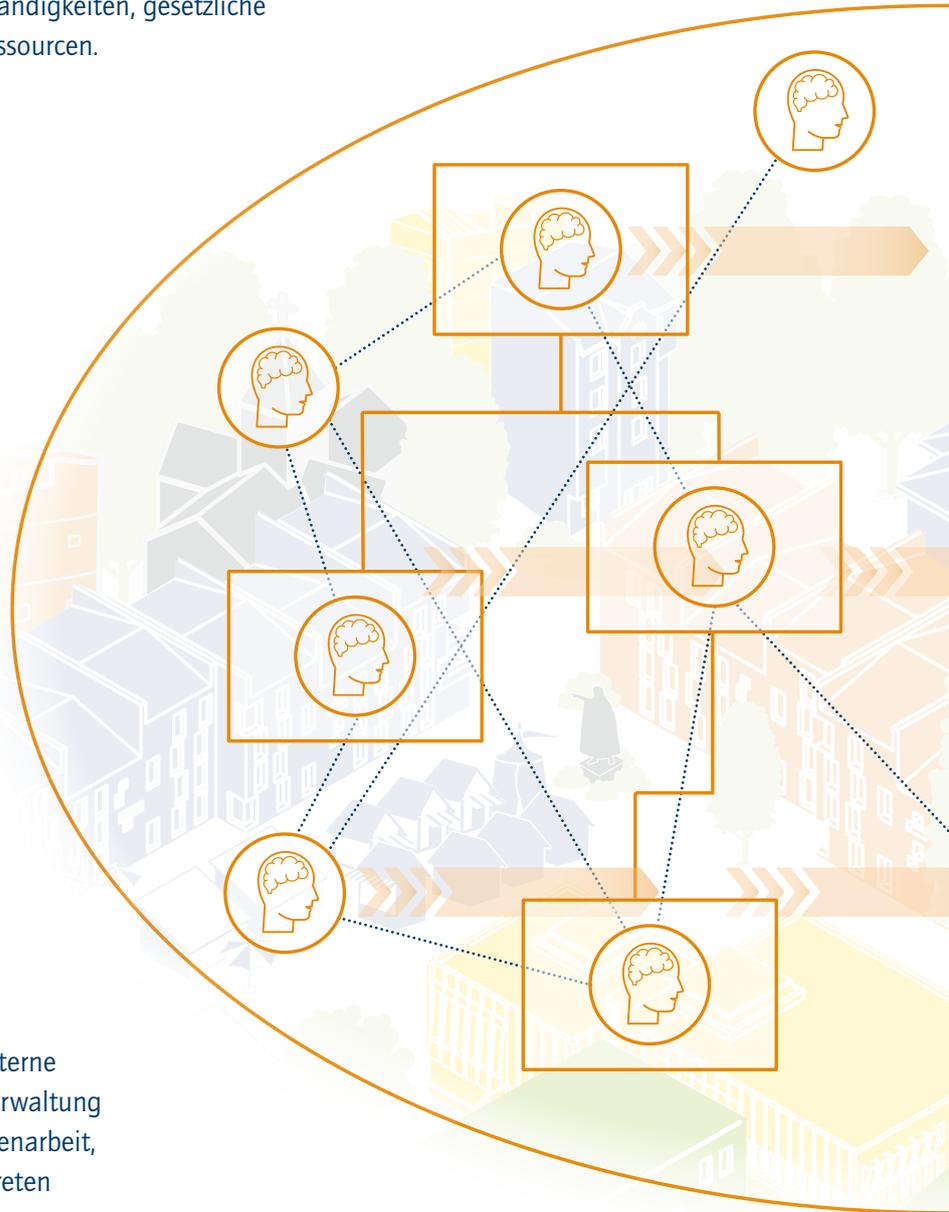
Rahmenbedingungen (Kapitel 3): Der Gestaltungsspielraum lokaler Governance wird durch übergeordnete rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festgelegt – durch Zuständigkeiten, gesetzliche Regelungen und verfügbare Ressourcen.



Akteure (Kapitel 4.1): Die Themenfelder Mobilität und Stadtentwicklung betreffen viele unterschiedliche Akteure und Fachdisziplinen. Diese weisen unterschiedliche, oft auch gegensätzliche Interessen auf.



Strukturen (Kapitel 4.2): Die interne Organisation von Politik und Verwaltung beeinflusst die interne Zusammenarbeit, die Schnittstellen und das Auftreten gegenüber externen Akteuren.





Kooperation (Kapitel 4.3): Die Einbindung und Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure sind die Grundlage, um „gute“ Instrumente zu entwickeln und diese erfolgreich und mit großer Akzeptanz umzusetzen.



Instrumente (Kapitel 4.4): Leitbilder, Pläne und Konzepte sind notwendig, um Ziele der Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung festzuschreiben und durch operative Instrumente umzusetzen.



Prozesse (Kapitel 4.5): Die Entwicklung und Umsetzung von Instrumenten erfolgen in unterschiedlichen Prozessen – wie Partizipation, Kommunikation, Aushandlung und Evaluation.

Abbildung 1: Lokale Governance setzt sich aus unterschiedlichen Aspekten zusammen (Quelle: eigene Darstellung)



3 Rahmenbedingungen lokaler Governance

3.1 Kompetenzen im föderalen System

Die Kompetenzverteilung zwischen den verschiedenen politisch-administrativen Ebenen ist durch die föderalen Strukturen der Bundesrepublik sowie die Zusammenarbeit innerhalb der Europäischen Union (EU) rechtlich geregelt. Dem Subsidiaritätsprinzip folgend garantieren EU- und verfassungsrechtliche Regelungen die verschiedenen Kompetenzen und Zuständigkeiten im politischen Mehrebenensystem. Das Institutionengefüge definiert damit auch den Handlungsrahmen für eine integrierte Raum- und Mobilitätsplanung:

- Die **Europäische Union** gibt durch Leitbilder, Verordnungen und Richtlinien den europäischen Rahmen für die Mitgliedsstaaten vor. Leitdokumente und politische Wegweiser wie die Leipzig Charta für die nationale Stadtentwicklungspolitik verbinden soziale, ökonomische und ökologische Ziele miteinander.¹⁵ Nachhaltige Stadtentwicklung in den Mitgliedsstaaten wird im Wesentlichen durch die europäische Kohäsionspolitik unterstützt.¹⁶ Außerdem stößt die EU Finanzierungs- und Förderstrategien für die Unterstützung von Projektierungen an – etwa im Zuge der Umsetzung des European Green Deals mit dem Ziel, Europa bis 2050 klimaneutral zu machen.¹⁷
- Die **Bundesrepublik** setzt die Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Union (etwa zur Luftreinhaltung oder zum Klimaschutz) in nationales Recht um. Außerdem ist der Bund dazu ermächtigt, gesetzliche Vorgaben für die Raum- und Mobilitätsentwicklung zu erlassen. Beispiele hierfür sind das Straßen(verkehrs)recht oder das Verkehrsinfrastrukturrecht im Bundesfernstraßengesetz, Straßenverkehrsgesetz oder in der Straßenverkehrs-Ordnung.

So wurde mit der Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung 2020 der Versuch unternommen, den Gestaltungsspielraum von Kommunen durch Experimentiermöglichkeiten zu erweitern.¹⁸ Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht eine Anpassung des Straßenverkehrsrechts vor, in deren Rahmen Ziele der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt und den Kommunen mehr Entscheidungsspielräume eröffnet werden sollen.¹⁹

Der Bund flankiert diese rechtlichen Vorgaben mit eigenen Förderstrategien. So werden beispielsweise über Programme der Städtebauförderung Finanzhilfen für Investitionen in die Erneuerung und Entwicklung von Städten und Gemeinden als Wirtschafts- und Wohnstandorte bereitgestellt. Rechtsgrundlagen sind das Grundgesetz, das Baugesetzbuch oder Verwaltungsvereinbarungen zwischen Bund und Ländern.²⁰

- Die **Länder** nehmen die rechtlichen Rahmenbedingungen der Europäischen Union und des Bundes auf, können aber dem Föderalismusprinzip entsprechend eigene Landesgesetze erlassen und verfügen auch über einen eigenen Staatshaushalt. Nach Artikel 30 des Grundgesetzes ist die Ausübung staatlicher Befugnisse und die Erfüllung staatlicher Aufgaben Sache der Länder. Der Bund hingegen darf nur Aufgaben erfüllen, Gesetze erlassen oder staatliche Befugnisse übernehmen, wenn dies das Grundgesetz ausdrücklich zulässt.²¹ Grundsätzlich steht das Bundesrecht allerdings über dem Landesrecht.
- **Kommunen** sind in staatsorganisationsrechtlicher Hinsicht ein Teil der Bundesländer und keine eigenständige Ebene. Dennoch genießen Kommunen als Gebietskörperschaften ein verfassungsrechtlich garantiertes Recht der Selbstverwaltung,²² wodurch sie alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze eigenverantwortlich regeln können. Dieses Selbstverwaltungsrecht bringt den Kommunen die Selbstbestimmung über den eigenen Finanzrahmen, über die Auswahl von geeignetem Personal sowie über die eigene Organisation und Planung von baulichen Maßnahmen – sofern sie nicht durch weitere bundes- oder landesrechtliche Vorgaben beschränkt werden. Kommunen sind auch für die öffentliche Daseinsvorsorge verantwortlich.²³ Dazu zählen Dienstleistungen aus den

15 | Vgl. Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2020.

16 | Vgl. Nationale Stadtentwicklungspolitik 2023.

17 | Vgl. Europäische Kommission 2023.

18 | Vgl. Begleitforschung Nachhaltige Mobilität 2023.

19 | Vgl. Koalitionsvertrag 2021.

20 | Vgl. Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2021.

21 | Vgl. Deutscher Bundestag 2022.

22 | Vgl. Artikel 28 Absatz 2 GG.

23 | Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik 2012.

Bereichen der Ver- und Entsorgung oder auch der öffentliche Personennahverkehr. Dazu obliegt den Kommunen das Projektieren und Umsetzen von Mobilitätsstrategien und Raumentwicklungsmaßnahmen. Gleichzeitig müssen lokale Maßnahmen immer im Einklang mit den geltenden gesetzlichen Regelungen stehen. Das kann eine kommunale Steuerung des Verkehrs erschweren oder unmöglich machen – so etwa das Einrichten von Tempo-30-Zonen²⁴ oder den Erlass neuer Parkgebührenregelungen.

Zuständigkeiten auf lokaler Ebene. Dabei wird die Integration von Stadtentwicklung und Mobilität in der Praxis nicht zuletzt dadurch erschwert, dass die Aufgaben unterschiedlichen Sphären angehören. So fallen beispielsweise die Wohnungsbauförderung, der Bau und die Unterhaltung von Gemeindestraßen unter das kommunale Selbstverwaltungsrecht. Straßenverkehrsangelegenheiten hingegen zählen zu den übertragenen staatlichen Aufgaben. Abbildung 2 zeigt exemplarisch, wie verwoben die Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Kommunen bei Verkehrswegen im Gemeindegebiet sind.

Die föderalen Strukturen in Deutschland führen in vielen Bereichen zu Überschneidungen unterschiedlicher Kompetenzen und

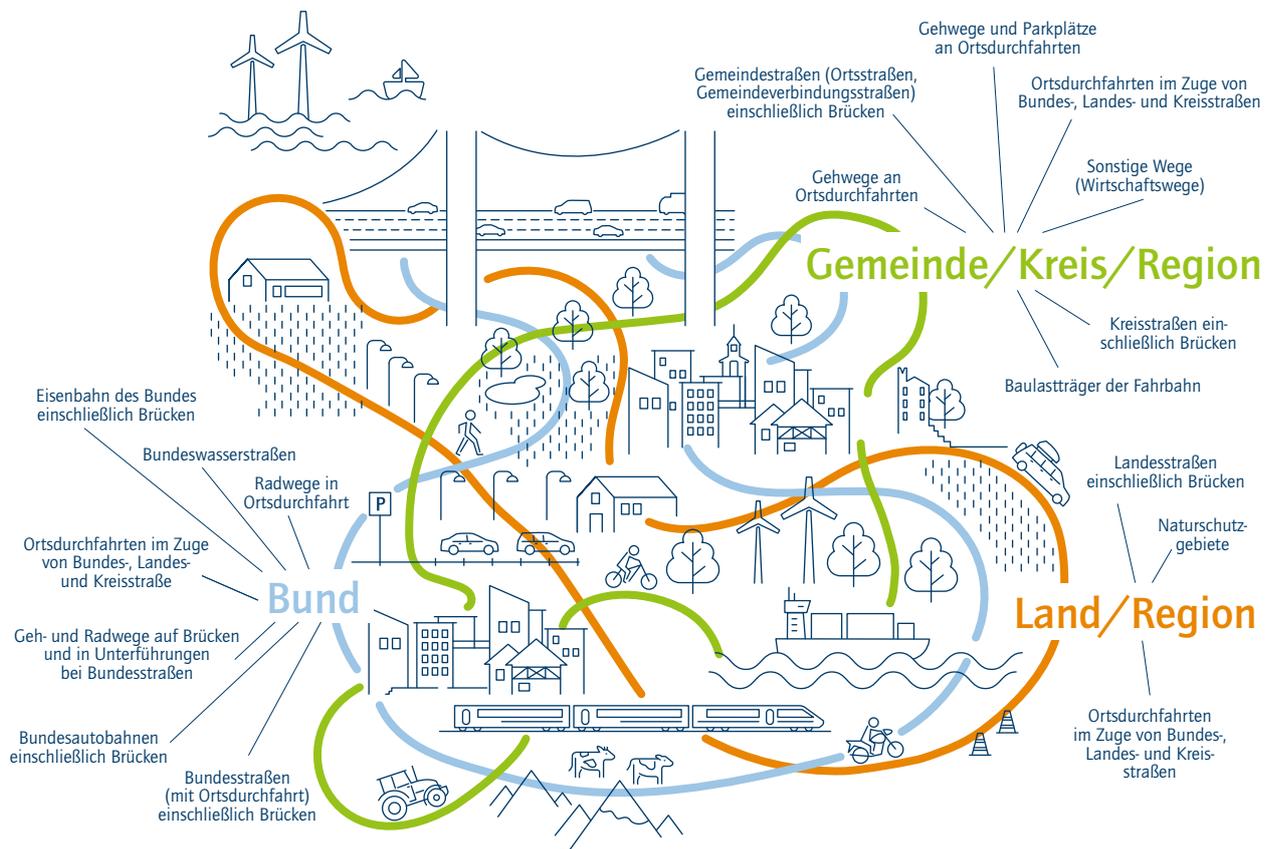
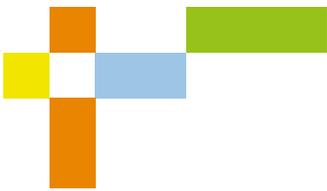


Abbildung 2: Zuständigkeiten für Verkehrswege im Gemeindegebiet (Quelle: eigene Darstellung nach Bundesstiftung Baukultur 2016)



Fehlende Zuständigkeit für Straßen im Gemeindegebiet



Die beiden Hezenheimer Stadtteile Sonnwendviertel und Eichsberg werden durch die Bundesstraße B153 getrennt. Um die Verbindung zwischen den Quartieren zu verbessern und den Einwohnerinnen und Einwohnern des Sonnwendviertels fußläufig Zugang zu den nahen Versorgungsinfrastrukturen am Eichsberg zu ermöglichen, soll die Barrierewirkung der B153 reduziert werden.

Die dafür geplanten Maßnahmen sind ein Ausbau von Querungsmöglichkeiten, wie Ampeln oder Fußgängerüberwege, eine abschnittsweise Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf dreißig Stundenkilometer in besonders sensiblen Bereichen sowie eine optische Umgestaltung des Straßenraums.

Im Rahmen ihrer Baulastträgerschaft ist die Stadt Hezenheim für die dafür notwendigen Bautätigkeiten direkt zuständig.

Querungsanlagen sowie die angedachte Geschwindigkeitsreduktion müssen jedoch durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Da es sich um eine übertragene staatliche Aufgabe handelt, ist die untere Straßenverkehrsbehörde hier im Zweifel an die Zustimmung der höheren Ebenen gebunden.

Darüber hinaus erfolgt Verkehrsplanung häufig vom Großen ins Kleine. Das übergeordnete Autobahnnetz wird gegenüber den lokalen Verkehrswegen priorisiert. Autobahnen werden in Bundesverantwortung geplant und umgesetzt. Oft erzeugen sie dann einen starken Verkehrsdruck vor Ort. Hierbei obliegt die verträgliche Abwicklung des lokalen Verkehrsaufkommens den Kommunen – ganz gleich, ob ihre Infrastruktur dafür ausgelegt ist oder der übergeordnete Rechtsrahmen die notwendigen Spielräume dafür eröffnet.

So wird auch das derzeitige Vorgehen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung teilweise kritisch gesehen. Bei den

Planungsprozessen fehle es in der Regel an Zielvorstellungen. Außerdem würden häufig Planungsanlässe nur unzureichend analysiert, alternative Maßnahmen nicht in Betracht gezogen, keine oder unzureichende Vorabanalysen zu den Wirkungen erstellt sowie keine Kontrollmechanismen in Form von Evaluationen nach Abschluss der Maßnahmen implementiert. In den Planungen sollte nicht nur darüber entschieden werden, ob gebaut oder nicht gebaut werden solle. Es müssten auch weitere lokale Aspekte wie Alltagsgestaltung, Erreichbarkeit sowie die Erschließung des Nahraums betrachtet werden. Doch derzeitige Planungsprozesse im Bereich der Bundesverkehrsplanung ließen lokale Sachverhalte und Interessen außen vor.²⁵

Die **regionale Ebene** ist staatsorganisatorisch in den Ländern unterschiedlich institutionalisiert. Da Alltagsgestaltung (zum Beispiel Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Sport, Freizeit) und Mobilität in der Regel innerhalb einer Stadtregion stattfinden, kann es jedoch durchaus Sinn ergeben, eine regionale Perspektive einzunehmen und in Agglomerationsräumen zu denken und zu handeln.

Agglomerationen sind räumliche Ballungen sowie Verdichtungen von Bevölkerung und Wirtschaft im regionalen und lokalen Bezug.²⁶ Diese räumlichen Ballungen bringen sozioökonomische und räumliche Verflechtungen mit sich.²⁷ Eine besondere Form von Agglomerationen sind sogenannte Metropolregionen: Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) definiert Metropolregionen als „räumliche und funktionale Standorte, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen“. Räumlich gesehen bestehen sie aus einer Stadt oder mehreren beieinander gelegenen Städten einschließlich deren Verflechtungsräume. Zugleich bündeln Metropolregionen hochwertige Funktionen (Metropolraum als räumlicher Cluster von Metropolfunktionen von Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft) und sind Motoren der regionalen Entwicklung (Metropolregion als Entwicklungsbündnis).²⁸

25 | Vgl. Holzapfel 2013.

26 | Vgl. ebd.

27 | Vgl. Spektrum 2001.

28 | Vgl. Growe 2018.

Aus ökonomischer Perspektive sind regionale Kooperationen und regionale Netzwerke in Metropolregionen oft entscheidender als eine gute Fernerreichbarkeit.²⁹ Dennoch sind Interessenskonflikte zwischen Akteurinnen und Akteuren aufgrund unterschiedlicher ökonomischer, ökologischer oder sozialer Anforderungen keine Seltenheit, was ein hohes Maß an interkommunaler Kooperation erfordert. Das umfasst auch Formen der Zusammenarbeit, die Landkreis-, Bezirks-, Landes- oder Bundesgrenzen überschreiten, sowie die Kooperation mit Wirtschaft, Wissenschaft und weiteren Akteursgruppen.³⁰ Unterschiede in den geltenden Rechtsrahmen können die Kooperation zusätzlich erschweren.

Der kommunale Handlungsrahmen wird nicht nur durch die oben erwähnten Verschränkungen von Kompetenzen und Zuständigkeiten im institutionellen Gefüge bestimmt. Auch die **Auslegung geltenden Rechts** durch die Rechtsprechung setzt den Rahmen für den politischen Gestaltungsauftrag einer Regierung. Das Bundesverfassungsgericht gelangte beispielsweise im Jahr 2021 zu dem Urteil, dass das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung unzureichend sei.³¹

Auch das Handeln auf lokaler Ebene wird durch die Gerichtsbarkeit auf seine Rechtmäßigkeit überprüft. Relevante Beispiele sind etwa das Urteil zur Friedrichstraße in Berlin³² oder die gerichtliche Bestätigung der Rechtmäßigkeit temporärer Radwege in München.³³ Grundlage für diese Umwidmung von Straßenraum zugunsten der Radfahrerinnen und Radfahrer in Städten wie München und Berlin war eine spontan auftretende Veränderung des Mobilitätsverhaltens im Zuge der Covid-19-Pandemie.³⁴ Es tun sich also immer wieder auch Gelegenheiten – sogenannte **Windows of Opportunity** – für die Raumentwicklung oder die Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte auf.

3.2 Ressourcen und Handlungsoptionen

Ressourcen bestimmen maßgeblich die Handlungsräume auf lokaler Ebene. Gemeint sind Finanzmittel, sachliche und personelle Ressourcen, aber auch bestehendes Fachwissen. Diese Ressourcen bilden die Grundlage dafür, dass Kommunen ihren Aufgaben nachkommen.

Die **Finanzierung** von Kommunen aus dem Steueraufkommen wird über zwei Artikel im Grundgesetz geregelt: Artikel 28 Absatz 2 Grundgesetz garantiert ihnen Steuereinnahmen auf Basis der lokalen wirtschaftlichen Aktivität. Artikel 106 Absätze 5 bis 7 Grundgesetz legt fest, wie die Kommunen am allgemeinen Steueraufkommen beteiligt werden. Ihnen stehen die lokal erhobene Grund- und Gewerbesteuer, die örtlichen Verbrauchs- und Aufwandsteuern sowie ein prozentualer Anteil am Aufkommen der Einkommens- und Umsatzsteuer zu. Weitere Einnahmequellen sind Landeszuweisungen sowie die Erhebung von Gebühren und Abgaben. Viele Kommunen nehmen auch Kredite auf, um ihren finanziellen Spielraum zusätzlich zu erweitern.³⁵

Öffentliche Förderungen sind neben den gesetzlich garantierten Finanzierungsquellen ebenfalls eine wichtige Möglichkeit für Kommunen, Projekte in der Mobilitäts- und Stadtplanung zu finanzieren. Für die Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung stehen dafür sowohl spezifische, zielgerichtete Förderprogramme wie beispielsweise der Investitionspakt „Soziale Integration im Quartier“³⁶ zur Verfügung oder auch allgemeine Programme wie etwa die Städtebauförderung durch Bund und Länder.³⁷ Zusätzlich können sich Kommunen im Rahmen der europäischen Kohäsionspolitik mit Projekten um europäische Fördermittel bemühen, beispielsweise beim Europäischen Fond für Regionalentwicklung. Förderungen können an spezifische Auflagen gebunden sein und dadurch zusätzliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung von Projekten mit sich bringen.

29 | Vgl. Holzapfel 2013.

30 | Vgl. Horn 2022.

31 | Vgl. 1 BvR 2656/18.

32 | Vgl. Verwaltungsgericht Berlin 2022.

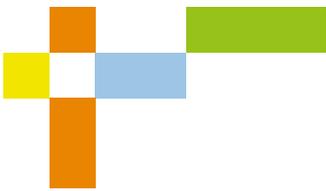
33 | Vgl. Süddeutsche Zeitung 2021.

34 | Vgl. Berliner Senatsverwaltung 2020.

35 | Vgl. Friedrich-Ebert-Stiftung 2019.

36 | Vgl. Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2022.

37 | Vgl. Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2021.



Mit dem „Programm Agglomerationsverkehre“ fördert die Schweizer Bundesregierung seit 2017 gezielt integrierte und regionsübergreifende Projekte und Ansätze der Verkehrs- sowie Siedlungsentwicklung innerhalb von Agglomerationsräumen, um den verkehrsinduzierten Herausforderungen in Ballungsgebieten gemeinschaftlich zu begegnen. In solchen Agglomerationen leben rund drei Viertel der Schweizer Bevölkerung. Zudem werden hier circa 84 Prozent der schweizerischen Wirtschaftsleistung erbracht. Finanzielle Förderungen bieten Gemeinden und Regionen zusätzliche Anreize, gemeinsam Lösungen zu suchen und Projekte gemeinschaftlich umzusetzen.

Die Mittel der Förderung stammen aus dem Fond für Nationalstraßen und umfassen jährlich 9 bis 12 Prozent des Budgetpostens.³⁸ Die Finanzierung einzelner Projekte richtet sich nach der Wirkung und beträgt 30 bis 50 Prozent der Projektsomme.

Wenn Fördermittel nur für einen begrenzten Zeitraum zur Verfügung stehen, ist das oftmals mit Risiken verbunden. So kann etwa die Entwicklung eines Projektes durch Förderungen finanziert sein, während nach dem Auslaufen des Förderzeitraums die Kosten des weiteren Betriebs auf die Kommune zurückfallen. Das kann in Kommunen aufgrund von Folgekosten zu finanziellen Engpässen führen und hemmt mitunter die Bereitschaft, Projekte anzugehen.³⁹

Steigende Aufwendungen in praktisch allen Ausgabenbereichen haben in vielen deutschen Kommunen zu einem **Finanzdefizit** geführt, das die Handlungsfähigkeit dauerhaft stark beeinträchtigt.⁴⁰ Dieser finanzielle Engpass hat auch Auswirkungen auf die zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen und den internen Wissensaufbau. Der aktuell starke Wettbewerb um qualifizierte **Fachkräfte** verschärft das Problem zusätzlich.⁴¹ Dabei ist

es für Kommunen oft schwer möglich, mit privatwirtschaftlichen Angeboten mitzuhalten.

Der Mangel an qualifiziertem Personal in der Verwaltung wird durch andere Faktoren verschärft. Die hohe Auslastung und das damit einhergehende Fehlen zeitlicher Kapazitäten sowie begrenzte Finanzmittel schränken die Möglichkeiten zur Weiterbildung der Mitarbeitenden ein. Diese Entwicklung birgt das erhöhte Risiko, dass Verwaltungen in Bezug auf Prozessinnovationen und den Stand der Technik zurückfallen. Zudem mangelt es oftmals an Gelegenheiten für internen Wissensaufbau und -weitergabe. Hausinternes Fachwissen konzentriert sich häufig auf einzelne Personen. Verlässt diese Person die Organisation, führt dies zu schwer abzufedernden Wissens- und Erfahrungslücken.

Finanzierungsprobleme bei auslaufender Förderung



Mit dem Ziel, das Mobilitätsangebot in der Stadtregion Gerners zu erweitern, haben die betroffenen Kommunen vor fünf Jahren ein gemeinsames Bedarfsverkehrsangebot entwickelt. Projektentwicklung und die ersten Betriebsjahre wurden durch Fördermittel des Bundes finanziert. Das Angebot ist jedoch nicht selbsttragend.

Mit Auslaufen der Bundesförderung fallen die laufenden Kosten auf die Kommunen zurück, die diese aufgrund der angespannten Finanzsituation nicht allein stemmen können. Auch eine geänderte Betriebsform macht den Bedarfsverkehr nicht profitabel, weshalb das Projekt Ende des Jahres eingestellt wird.

Damit fällt auch die Stelle der Projektverantwortlichen in der Verwaltung weg. Die von ihr in den fünf Jahren aufgebaute Expertise und die Personalkapazitäten gehen der Region verloren.

38 | Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2018.

39 | Vgl. Horn 2022.

40 | Vgl. Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände 2022.

41 | Vgl. Horn 2022.

4 Lokale Governance

Lokale Governance umfasst die Steuerung und Gestaltung innerhalb von Kommunen sowie das Zusammenwirken mehrerer Kommunen innerhalb einer Region. Sie wird dabei von dem in Kapitel 3 beschriebenen Handlungsraum bestimmt. Die folgenden Abschnitte beschreiben die einzelnen in Abbildung 1 veranschaulichten Aspekte lokaler Governance sowie ihr Zusammenspiel.

4.1 Akteure

Ein zentrales Merkmal von Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung ist die große Zahl und Vielfalt der betroffenen Akteure. Frehn verweist darauf, dass in diesen Prozessen Zielkonflikte unterschiedlicher Interessensgruppen zu erwarten sind, die gemeinsam diskutiert und verhandelt werden müssen.⁴² Diese Interessen abzustimmen und in die Entwicklung und Umsetzung

von Konzepten und Maßnahmen einfließen zu lassen, erfordert zusätzlichen Aufwand an Ressourcen und Zeit. Dennoch sind solche Prozesse für die erfolgreiche Umsetzung eines integrierten Planungsansatzes entscheidend. Sie ermöglichen es, Widerstände frühzeitig zu erkennen und neue Ideen aufzunehmen, Mehrwerte für alle Akteursgruppen zu schaffen und die Akzeptanz der Ergebnisse nachhaltig zu sichern.

Eine entscheidende Rolle spielen neben den klassischen Akteuren aus Politik und Verwaltung zivilgesellschaftliche Gruppen, aber auch Vertreterinnen und Vertreter aus Wissenschaft und Wirtschaft wie etwa lokale Unternehmen (Handel oder produzierendes Gewerbe), Immobilienentwickler oder privatwirtschaftliche Mobilitätsanbieter. Auf lokaler Ebene kommen weitere Akteure hinzu. Sie haben oftmals sehr spezifische Interessen, bringen individuelle Perspektiven ein und können das öffentliche Bild von Entwicklungen prägen sowie maßgeblich beeinflussen. Entsprechende Gruppen sind beispielsweise Akteurinnen und Akteure aus Schulen, Schulverwaltung, Umwelt- oder Naturschutz.

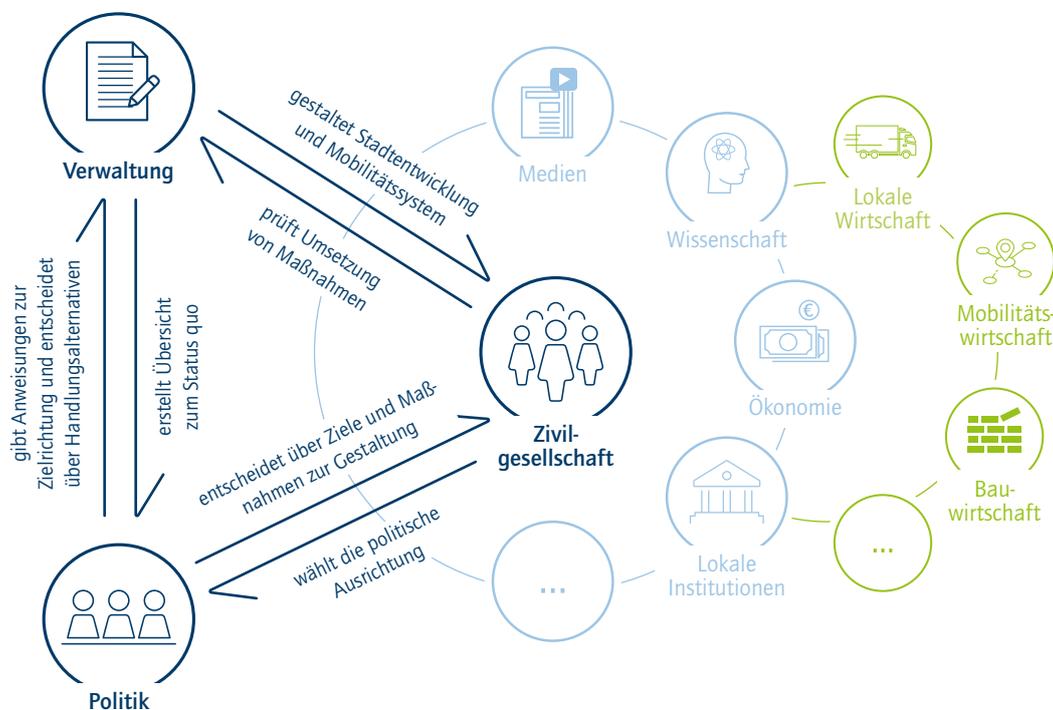


Abbildung 3: Akteurslandschaft kommunaler Governance (Quelle: eigene Darstellung nach Hausigke et al. 2021)



Trias aus Kommunalpolitik, Kommunalverwaltung und Zivilgesellschaft

Ein zentraler Aspekt lokaler Akteurskonstellationen ist das Zusammenspiel von Kommunalpolitik, Kommunalverwaltung und Zivilgesellschaft. **Bürgerinnen und Bürger** entscheiden in demokratischen Wahlen über die Zusammensetzung der kommunalen Verwaltungsspitzen wie Stadtrat oder Gemeinderat und damit über die politische Ausrichtung der Kommunalpolitik. In Form von Bürgerentscheiden können sie zudem auch über konkrete Projekte abstimmen. Die **Kommunalpolitik** übernimmt daraufhin die programmatische Weichenstellung und trifft Entscheidungen über Ausrichtung, Ziele und Ressourcen der kommunalen Entwicklung. Die **Kommunalverwaltung** schließlich erarbeitet für die kommunalpolitischen Ziele konkrete Programme und Maßnahmen in den Bereichen Stadtentwicklung, Städtebau und Mobilitätsgestaltung sowie Betrieb von Mobilitätsangeboten.

In diesem Prozess kommt es immer wieder zu Interessenskonflikten. Mayntz und Scharpf stellten bereits in den frühen 1970er Jahren fest, dass die Konfliktlinien zwischen Politik und Verwaltung, Verwaltung und Zivilgesellschaft sowie Zivilgesellschaft und Politik zwar umfassend konstatiert und theoretisch seit Langem bekannt, praktisch aber bisher nicht hinreichend gelöst sind.⁴³ Diese Aussage büßt bis heute nicht an Aktualität ein. Bezugnehmend auf Mayntz und Scharpf halten Schwedes und Rammert es auch im Jahr 2021 für elementar, das Augenmerk auf diese drei Akteursgruppen zu richten, um die politischen Ziele in diesem Planungsprozess erfolgreich umzusetzen.⁴⁴



Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung:

Eine Herausforderung, die sich aus diesem politisch-administrativen Gefüge ergibt, ist die Abstimmung zwischen einer in der Regel an Wählerinteressen, Wahlerfolgen und damit Wahlperioden orientierten politischen Programmatik und den in der Regel langwierigen und auf Kontinuität ausgerichteten Planungs- und Umsetzungshorizonten von städtebaulichen oder verkehrlichen Maßnahmen.

Differenzen zwischen Politik und Verwaltung



Im Zuge der letzten Kommunalwahl kam es in Erzbach zu einem Wechsel der politischen Führung. Die neue Bürgermeisterin möchte Stadtplanung und Verkehrsentwicklung stärker nachhaltig und umweltschonend ausrichten und den motorisierten Individualverkehr beschränken.

Diese Pläne stoßen jedoch auf erhebliche Vorbehalte in der Verwaltung. Vor allem die unter ihrem Vorgänger besetzte Verwaltungsspitze möchte an den damals gefassten Konzepten festhalten. Diese favorisieren den Individualverkehr und haben den Ausbau der Straßenkapazitäten zum Ziel.

Diese Differenzen erschweren die Zusammenarbeit und sorgen für Projektverzögerungen.

Dieses Konfliktpotenzial tritt verschärft auf, wenn progressive oder transformative Ansätze zur Diskussion stehen, etwa im Hinblick auf wirtschaftliche, technische sowie klima-, umwelt- oder sozialpolitische Zielsetzungen. Etablierte Kräfte in Politik und Verwaltung stehen einer Veränderung jedoch oft skeptisch bis ablehnend gegenüber. Daher ist ein hohes Maß an Einsatz, Mut und Schlagkraft einzelner Personen notwendig, um Veränderung anzustoßen, dafür eine Mehrheit im Stadtrat zu finden und diese auch umzusetzen. Hierbei wird die Verwaltung häufig als Akteur wahrgenommen, dessen Vorgehensweise sehr technisch und eng an den Richtlinien orientiert ist. Der Dialog mit anderen Akteuren werde oftmals nicht gesucht, Veränderungen würden nicht aktiv angegangen, innovative Ansätze nicht weiterverfolgt.⁴⁵

Insbesondere bei der Verkehrsplanung tritt dieser Konflikt offen zutage, wenn unterschiedliche Zielsetzungen von Mobilität aufeinandertreffen. Das kann der Fall sein, wenn ein Mobilitätsverständnis von Nähe, Erreichbarkeit, kurzen Wegen und reduzierten Umweltbelastungen auf ein Verständnis trifft, welches das Ziel hat, den motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen. Argumente, die eine höhere Lebensqualität oder stadträumliche Aspekte betonen, finden in den dabei entstehenden Debatten häufig keine Beachtung.⁴⁶

43 | Vgl. Mayntz/Scharpf 1973.

44 | Vgl. Schwedes/Rammert 2021.

45 | Vgl. Rosa-Luxemburg-Stiftung 2020.

46 | Vgl. Holzapfel 2023.

Es kann herausfordernd sein, einen **Wandel im Mindset** in Gang zu bringen, Offenheit gegenüber transformativen und experimentellen Ansätzen zu schaffen und den Willen für eine kreative Umsetzung schrittweise zu erhöhen. Zentral ist dabei die Frage, wie sich Politik und Verwaltung gegenseitig besser verstehen und unterstützen können.⁴⁷



Zivil- und Stadtgesellschaft:

Zivil- und Stadtgesellschaft haben sich in den vergangenen Jahrzehnten von reinen Nutzerinnen und Nutzern von Verkehrsmitteln, Angeboten und Infrastrukturen hin zu aktiven Gestaltern von Städtebau und Mobilität entwickelt.

Aktive Initiativen aus der Zivilgesellschaft



Der Marktplatz von Bredelscheid hatte in der Vergangenheit eine geringe Aufenthaltsqualität und war meist verwaist. Dies hatte negative Auswirkungen auf die Geschäfte der ansässigen Gastronomie- und Handelsbetriebe. Anwohnende fürchteten eine Abwertung des Quartiers.

Auf Initiative einiger ansässiger Geschäftsleute hin bildete sich ein breites Bündnis von Anwohnenden, Wirtschaftstreibenden und Kulturschaffenden, das Lösungsvorschläge erarbeitet hat.

Im Austausch mit der Stadtverwaltung konnte ein neues Nutzungskonzept für den Marktplatz entwickelt werden, welches die Interessen aller Betroffenen berücksichtigt. Bauliche Maßnahmen steigerten die lokale Aufenthaltsqualität.

Die zivilgesellschaftliche Initiative ist weiterhin aktiv und organisiert Events und Veranstaltungen rund um den Marktplatz.

Stadtteile zeichnen sich häufig durch komplexe demografische und soziale Strukturen aus. Nachbarschaftsinitiativen schaffen hier neue Möglichkeiten, stärker auf die Situation vor Ort einzugehen. Denn Bewohnerinnen und Bewohner können die Erfordernisse ihrer Nachbarschaft meist klar benennen und zielgerichtete Maßnahmen vorschlagen.

Neben den direkt betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie Eigentümerinnen und Eigentümern sind auch gesellschaftliche Initiativen und Interessensvertretungen relevante zivilgesellschaftliche Akteure. Dabei kann es sich um lokale oder anlassbezogene Bürgerinneninitiativen handeln oder um andere Interessengruppen. Sie vertreten beispielsweise die lokale Wirtschaft, den Einzelhandel oder soziale Minderheiten.⁴⁸

Zivilgesellschaftliche Initiativen können auch Umwelt- und Klimaschutzthemen oder die Inklusion von Menschen mit Einschränkungen adressieren. Über ihr Engagement wollen sie städtebauliche Prozesse konstruktiv begleiten, ihre Interessen als Bewohnerinnen und Bewohner des Ortes vertreten oder einen gesellschaftlichen Beitrag leisten. Unterschiedlich ausgeprägte Kenntnisse und Handlungslogiken in Kombination mit einer direkten Betroffenheit führen jedoch häufig zu Konflikten, die nicht selten öffentlich ausgetragen werden.⁴⁹

Ökonomie

Städtebauliche und verkehrliche Veränderungsprozesse haben einen großen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung. Daher bringen Wirtschaftsakteure oftmals besondere Perspektiven ein. Nachfolgend werden exemplarisch einzelne Wirtschaftsbranchen sowie deren Interessen und Möglichkeiten der Kooperation mit ihnen aufgeführt.



Lokal ansässige Wirtschaft:

Alle lokal ansässigen Wirtschaftsbetriebe – insbesondere Handel, Handwerk und Logistik – haben Interesse an einer guten Erreichbarkeit sowie an einer effizienten Ver- und Entsorgung ihrer Standorte. Aus einer autozentrierten Betrachtung heraus bedeutet dies vor allem, dass die Betriebe gut an das Straßennetz angebunden sind und dass Park- sowie Lademöglichkeiten verfügbar sind. Daher reagiert die lokale Wirtschaft bei Projekten, die darauf abzielen, Straßenverkehrsflächen zu reduzieren und Straßenraum umzuwidmen, häufig kritisch.

Werden die Interessen der lokalen Wirtschaft im Rahmen einer engen Kooperation jedoch ausreichend berücksichtigt, können solche Projekte zu einer Aufwertung des Standorts führen und auch einen wirtschaftlichen Mehrwert generieren. Das haben unterschiedliche Projekte gezeigt. So etwa verbessern sich Aufenthaltsqualität und Stadtklima, wenn Flächen verkehrsberuhigt und neugestaltet werden. Das kann dazu führen, dass die dort

47 | Vgl. Agora Verkehrswende 2017.

48 | Vgl. Horn 2022.

49 | Vgl. Schwedes/Rammert 2021.



ansässigen Geschäfte und Betriebe mehr Kundschaft haben und ihre Umsätze steigern.⁵⁰

Wirtschaftliche Attraktivität durch räumliche Umgestaltung



In Sonnighofen wurde im Rahmen der Innenstadtentwicklung beschlossen, den zentralen Marktplatz in eine verkehrsberuhigte Zone zu wandeln. Die dort ansässigen Handelsbetriebe standen den Maßnahmen anfangs sehr kritisch gegenüber. Sie hatten Bedenken, dass dies Kundschaft von außerhalb abschrecken und die Belieferung erschweren könnte.

In Kooperation entwickelten Verwaltung und Wirtschaft ein Konzept. Es beinhaltet, dass die ansässigen Unternehmen an den Tagesrandzeiten beliefert werden können. Für Kundinnen und Kunden sollten Parkmöglichkeiten an der bisherigen Zufahrt zum Marktplatz geschaffen werden, damit die Zone auch mit dem Auto gut erreichbar ist.

Die darauffolgende Umgestaltung steigerte die Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz deutlich. Das hat den Platz merkbar belebt, wovon die dort ansässige Gastronomie und der Einzelhandel profitierten.



Immobilien- und Bauwirtschaft:

Die Immobilien- und Bauwirtschaft nimmt eine wesentliche Rolle in Raumentwicklung und Mobilitätsplanung einer Kommune ein. Wird neuer Wohnraum geschaffen, zieht das Bedarfe in der Mobilität und der Daseinsvorsorge nach, die von der Kommune bedient werden müssen.

Neue Bauprojekte benötigen Flächen, die gerade in urbanen Räumen häufig knapp und vielfach nachgefragt sind. Eine weitere Nutzungskonkurrenz tut sich durch den zunehmenden Bedarf an grünen und blauen Flächen auf, die für ein angenehmes Stadtklima sorgen sollen. Vor diesem Hintergrund ist es im beiderseitigen Interesse, dass Bau- und Immobilienwirtschaft und Kommune partnerschaftlich zusammenarbeiten. Ein

gängiges Modell erlaubt es Immobilienentwicklern beispielsweise, weniger Autostellplätze einzuplanen, wenn Bewohnerinnen und Bewohnern im Gegenzug alternative Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden.⁵¹ Das spart Geld, senkt den Flächenverbrauch für Parkraum und befördert eine nachhaltigere Mobilität.

Ein weiterer Aspekt der Kooperation mit der Immobilien- und Bauwirtschaft ist die Bodenpolitik. Sie kann Grundeigentümer und Immobilienentwickler in die Finanzierung von Stadtentwicklungs- und Infrastrukturmaßnahmen einbinden. So ermöglicht etwa das Konzept der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) in München,⁵² Planungsbegünstigte an Kosten und Lasten zu beteiligen, wenn durch Bebauungspläne der Bodenwert steigt.



Mobilitätswirtschaft:

Im Zuge der Digitalisierung entstehen neue Geschäftsmodelle in der Mobilitätswirtschaft. Markt und Akteurslandschaft im Verkehrs- und Mobilitätssektor haben sich im letzten Jahrzehnt durch das Aufkommen von Sharing-Modellen und anderen datenbasierten Mobilitätsangeboten **grundlegend verändert**. Es entstanden und entstehen neue, vernetzte Mobilitätsangebote und Modelle für Buchung, Bezahlung und Abwicklung.⁵³ Zu den etablierten Akteuren aus Automobilwirtschaft und den öffentlichen Verkehrsbetrieben gesellen sich zunehmend neue Akteure, die ihre oft datengetriebenen Geschäftsmodelle auf den Markt bringen. Auch vor etablierten Verkehrsbetrieben machen diese Veränderungen durch den Megatrend Digitalisierung nicht Halt.

Die Transformation, deren wesentlicher Treiber die Digitalisierung ist, muss von den Kommunen koordiniert werden. In der jüngsten Vergangenheit hat sich immer wieder gezeigt, dass Kommunen diese übergreifende Steuerungsaufgabe aktiv in die Hand nehmen und ihre gestalterische Rolle wahrnehmen müssen.

Ein Beispiel ist der Umgang mit Fahrzeugen wie E-Rollern. Diese werden oft willkürlich im Straßenraum abgestellt, was zu gesellschaftlichem Unmut führt.⁵⁴ Inzwischen haben Kommunen und Wirtschaftsakteure erkannt, dass dazu abgestimmte Vorgehensweisen und eine bessere Zusammenarbeit im beiderseitigen Interesse sind. So können sie etwa Absprachen treffen und feste

50 | Vgl. Wirtschaftskammer Wien 2019.

51 | Vgl. Hafencity 2021.

52 | Vgl. Landeshauptstadt München 2021a.

53 | Vgl. Mobility Data Space 2021.

54 | Vgl. Bayerischer Rundfunk 2018.

Abstellflächen für Leih- oder Sharing-Fahrzeuge festlegen. Möglich ist auch, Sharing-Angebote in bestehende lokale Angebote zu integrieren. Die dafür notwendigen Rahmenbedingungen mussten erst etabliert werden, beispielsweise durch Anpassungen des Personenbeförderungsgesetzes.⁵⁵ Dies war ein wichtiger Schritt. Doch obwohl ein neuer Rechtsrahmen geschaffen wurde, wird auch in Zukunft Flexibilität aufseiten aller Akteure vonnöten sein, um tragfähige Lösungen vor Ort zu schaffen.

Weitere lokale Akteure

Im lokalen Gefüge gibt es viele weitere Akteure, die zu einer integrierten Raum- und Mobilitätsentwicklung beitragen können. So stellen etwa Polizei, Rettungsorganisationen, Planungszweckverbände, Genehmigungs- und Finanzierungsbehörden, aber auch Schulen und andere Infrastruktureinrichtungen spezifische Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und bringen spezifische Perspektiven in die Debatte ein. Bildungs-, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen können lokale Expertise beisteuern und mithilfe von verkehrs- und mobilitätspädagogischen Ansätzen eine nachhaltigere Mobilität kultivieren. Auch lokale Medien und öffentlichkeitswirksame Akteure sollten in den Prozess einbezogen werden, um Akzeptanz zu schaffen.⁵⁶

4.2 Strukturen

Das Handeln lokaler Akteure wird zu einem hohen Maß von internen kommunalen und regionalen Strukturen in Politik und Verwaltung bestimmt.

Horizontale Strukturen beschreiben die unterschiedlichen hierarchischen und organisatorischen Ebenen in der Kommune. Der Handlungsspielraum untergeordneter Ebenen wird dabei von höherrangigen Hierarchieebenen festgelegt.

Unter **vertikalen Strukturen** wird die Gliederung entlang fachlich-inhaltlicher Schwerpunktsetzungen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten verstanden. Dabei handelt es sich beispielsweise um Planungs-, Bau-, Wirtschafts- und Sozialreferate beziehungsweise -ressorts.

Eine passgenaue Strukturierung von kommunalen Aufgabenbereichen zu finden, ist mitunter herausfordernd. Hier gilt es den richtigen Zuschnitt von **Bereichsgröße** und **Themenfragmentierung** zu finden. Werden zu viele Themenfelder in einem Bereich gebündelt, steigen die bereichsinternen Abstimmungsbedarfe.

Dies führt zu mehr horizontalen Strukturen und erschwert die effiziente Steuerung. Sind die Themenfelder innerhalb der Verwaltung hingegen stark fragmentiert, führt das zu einer hohen Dichte vertikaler Strukturen, einer hohen Anzahl an Schnittstellen und zieht einen hohen Aufwand an Koordinierung nach sich.

Umstrukturierung und Schaffung eines Mobilitätsreferats



In der Metropole Jausborn wurde im Zuge einer Organisationsreform ein neues Mobilitätsreferat gegründet. Dieses vereint die Bereiche Mobilitätsstrategie und -planung sowie Verkehrsmanagement und Straßenverkehrsangelegenheiten, die bisher in unterschiedlichen Referaten angesiedelt waren. Ziel der Umstrukturierung war es, Abstimmungen zwischen den Bereichen effizienter zu gestalten und so die Verkehrswende zu beschleunigen.

Im Zuge der Umstrukturierung wurden dabei die bisher zusammengehörigen Themenbereiche Mobilitätsplanung, Bau von Verkehrsanlagen und Stadtentwicklungsplanung getrennt. Das erschwerte die Abstimmung bei integrierten Planungsprozessen. Die Anzahl der Schnittstellen – ein wesentliches Ziel der Umstrukturierung – konnte letztlich nicht reduziert werden.

Temporäre Strukturen



Mit dem Ziel, eine neue Gesamtstrategie für Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung zu erarbeiten, wurde in Urdenswörth die Arbeitsgruppe „Urdenswörth bewegen“ eingerichtet.

Die Arbeitsgruppe wurde temporär eingerichtet und mit der Aufgabe betraut, ein neues „Leitbild 2035“ zu erarbeiten. Bei der Auswahl der Beteiligten achtete man darauf, dass alle wesentlichen Interessen ausgewogen vertreten waren. So fanden sich in der Arbeitsgruppe politische Akteure aller Fraktionen, die betroffenen Verwaltungseinheiten, kommunale Vertreterinnen und Vertreter der Stadtregion, Wirtschaftstreibende und große Arbeitgeber, Verbände, zivilgesellschaftliche Initiativen und lokale Institutionen wie Feuerwehr und Polizei.

55 | Vgl. Umweltbundesamt 2022b.

56 | Vgl. Horn 2022.



Neben diesen Aspekten spielt auch die **lokalpolitische Schwerpunktsetzung** eine Rolle für die Organisation. Oftmals bestimmen parteipolitische Agenda und individuelle Akzentuierung der Entscheidungsträger den Zuschnitt der Ressorts. Darauf abgestimmte Umstrukturierungs- und Reorganisationsprozesse betreffen viele Verwaltungsmitarbeitende und bergen Konfliktpotenzial. Politisch-administrative Strukturanpassungen bieten aber auch die Chance, Schnittstellen an geänderte Rahmenbedingungen anzupassen und damit zu verbessern.

Eng mit der Strukturorganisation verbunden ist die **Verteilung von Ressourcen** auf die einzelnen Bereiche. Besteht ein Ungleichgewicht an verfügbaren Finanz- und Personalressourcen, hat dies Auswirkungen auf die interne Machtbalance. Je besser ausgestattet die Ressorts der Verkehrsplanung sind, umso offensiver können die dort tätigen Akteure Themen angehen und das Handeln der Verwaltung nach ihren Interessen prägen. Eine Abstimmung der Interessen auf Augenhöhe zwischen den einzelnen Ressorts droht damit verloren zu gehen.

4.3 Kooperationen

Kooperation kann sehr unterschiedliche Formen annehmen: von der Informationsweitergabe und dem Informationsaustausch über die Koordination unterschiedlicher Interessen in der Plan- und Konzepterstellung bis hin zur gemeinsamen Umsetzung von Projekten. Zu unterscheiden sind formelle und informelle Kooperationsformen:

- **Formelle Kooperation** folgt klar festgelegten Prozessen und tritt meist innerhalb der Verwaltung oder zwischen der Verwaltung und externen Akteuren auf. Beispiele dafür sind etwa Beteiligungs- und Partizipationsprozesse, Begutachtungs- und Stellungnahmeverfahren sowie Kooperationsformate, mithilfe derer städtebauliche Maßnahmen finanziert werden.
- **Informelle Kooperation** wird durch weniger stark institutionalisierte Austauschprozesse getrieben und findet oftmals parallel zu formellen Kooperationsprozessen statt. Ein Beispiel dafür ist etwa das lockere Gespräch in der Kaffeepause. Dabei ist informelle Kooperation nicht auf die interne Arbeit in Verwaltung und Politik beschränkt. Auch die Einbindung und der Austausch innerhalb der Zivilgesellschaft können auf informelle Art erfolgen.

Gute Abstimmung durch informelle Kooperation



In der Verwaltung der Stadt Waldratbek herrscht ein sehr gutes Betriebsklima unter den Mitarbeitenden der Abteilungen für Mobilitätsplanung und Stadtentwicklung. Der regelmäßige und enge Austausch, etwa im Rahmen von gemeinsamen Regelterminen, ermöglicht eine effiziente und effektive inhaltliche Abstimmung. Parallel zu diesen Terminen treffen sich die Mitarbeitenden inzwischen auch regelmäßig zum gemeinsamen Mittagessen und nehmen zusammen an Fortbildungen teil. Dabei tauschen sie sich auch fachlich aus. Beide Teams profitieren von dem informellen Wissens- und Erfahrungsaustausch. Alle Beteiligten fühlen sich gut über Entwicklungen informiert, stimmen Instrumente frühzeitig ab und entwickeln sie gemeinsam weiter.

Diese informelle Kooperation ist zu einem wichtigen Faktor für die erfolgreiche Integration von Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung in Waldratbek geworden.

Das Zusammenwachsen der Siedlungsräume und zunehmende Wirtschafts-, Pendel- und Freizeitverkehre führen zu einer engen Verflechtung von Stadtzentren und Umland. Daher ist es zieldienlich, eine entsprechend weite Perspektive einzunehmen und viele Themen als **regionale Herausforderungen** zu behandeln.

Interkommunale Kooperation ist der Schlüssel für die erfolgreiche Bewältigung dieser regionalen Herausforderungen. Verpflichtende Vorgaben zur regionalen Zusammenarbeit bleiben bis heute allerdings weitgehend aus.⁵⁷ Häufig finden sich jedoch Formen projektbezogener Zusammenarbeit. Hier gibt es meist ein konkretes Ziel, auf das die Beteiligten hinarbeiten. Zu einer dauerhaften und stärker institutionalisierten Form der Kooperation kommt es jedoch nicht. Möglich ist auch, in der Zusammenarbeit Aufgaben zu bündeln oder Ressourcenengpässe abzufedern, etwa indem Aufgaben in Personalunion durchgeführt werden. Auch der Wissensaufbau kann durch gegenseitiges Lernen im interkommunalen Austausch profitieren.

Eine zielgerichtete **externe Kooperation** von Planung, Konzeptionierung und Umsetzung von Maßnahmen ermöglicht es,

57 | Vgl. Horn 2022.

die Interessen von Nutzerinnen und Nutzern sowie Betroffenen überregional, ausgewogen und koordiniert einfließen zu lassen. Das passiert beispielsweise in Form von Beteiligungs- und Partizipationsprozessen.

Eine Variante der externen Kooperation ist die vertragliche Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren. Die Grundidee dieses Modells ist es, die Tätigkeit der privaten Akteure über die Vorgaben von Planungsinstrumenten hinaus mit den Interessen der Kommune zu verknüpfen. Eine Kooperation auf Augenhöhe und klare Rahmenbedingungen durch Politik und Verwaltung sind für eine erfolgreiche Umsetzung solcher Formate unabdingbar.

Ein Beispiel solcher Kooperationsformen im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung sind etwa die sogenannten **Business Improvement Districts (BID)**⁵⁸ beziehungsweise **Partnerschaften für Attraktivierung von City-, Dienstleistungs- und Tourismusbereichen (PACT)**. Die Grundlage dieser Konstruktionen bildet die Baugesetzbuch-Novelle 2007.⁵⁹ Die dort fixierte Möglichkeit, durch Landesgesetze entsprechende Modelle zu ermöglichen, wird aktuell nur von einigen Ländern genutzt. Für die resultierenden Modelle werden dabei unterschiedliche Namen verwendet.

Im Kern geht es bei den Business Improvement Districts darum, dass private Grundeigentümerinnen und -eigentümer gemeinsam mit der Kommune Konzepte erarbeiten und mitfinanzieren, die die Standortqualität steigern. Damit können Investoren das Quartier und damit auch ihre eigene Liegenschaft aufwerten, was häufig verbesserte Umsatzmöglichkeiten mit sich bringt.

Angesichts der vielfältigen Akteurslandschaft ist für die integrierte Planung ein hohes Maß an Kooperationsbereitschaft erfolgsentscheidend. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass integrierte Planungs- und Umsetzungsprozesse eine neue **Kultur der Zusammenarbeit** erfordern. Wie oben beschrieben umfasst das die Zusammenarbeit vor Ort zwischen den Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft sowie zwischen Kommunalverwaltung und Lokalpolitik. Aber auch der Austausch der Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Ordnungsamt, den Ämtern für Klimaschutz, Gesundheit, Umweltschutz und

Soziales, den Bürgerämtern, der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Wirtschaftsförderung ist wichtig.⁶⁰ In all diesen Bereichen sind zudem regionale Abstimmungen und Kooperationen notwendig.

Regionale Kooperation zur Entwicklung von Wirtschaftsflächen



In der Region südlicher Eppewald ist rund um einen neuen Industriestandort ein hoher Bedarf an neuen Gewerbeflächen entstanden. Die in den Kommunen der Region ausgewiesenen freien Gewerbeflächen reichen nicht aus, die Nachfrage zu bedienen.

Geht die Entwicklung neuer Gewerbestandorte unabgestimmt vonstatten, drohen Fehlentwicklungen. Diese können dazu führen, dass Flächen- und Infrastrukturbedarf sowie der lokale Logistikverkehr unnötig hoch ausfallen.

Um dem entgegenzuwirken, haben die Kommunen die Einrichtung eines kommunalen Zweckverbands beschlossen und ihn mit der Entwicklung einer gemeinsamen Ansiedlungsstrategie betraut. Ziel der Strategie war, den Flächenbedarf und das Verkehrsaufkommen möglichst gering zu halten. Ein Lösungsansatz bestand darin, gemeinsame Standorte für Gewerbeflächen festzulegen. Die daraus entstehenden finanziellen Verpflichtungen und Erträge wurden unter den Kommunen aufgeteilt.

4.4 Instrumente

Geeignete Instrumente der kommunalen Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung sind Leitbilder, Konzepte und Planungsdokumente. Darin legen die Akteure die Grundlagen der Planung und Entwicklung fest, machen räumliche Einteilungen, setzen Rahmenbedingungen und beschreiben bauliche oder betriebliche Maßnahmen. Die einzelnen Dokumente unterscheiden sich in formeller Hinsicht. Sie sind in unterschiedlichem Maße bindend und verpflichtend. Außerdem variieren sie in Ausrichtung, inhaltlicher und räumlicher Detailtiefe sowie zeitlichem Horizont. Abbildung 4 zeigt einen exemplarischen Überblick verschiedener Instrumente, die im folgenden Kapitel ausführlicher beschrieben werden.

58 | Vgl. Stadt Hamburg 2023.

59 | Vgl. § 171f BauGB.

60 | Vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2018.

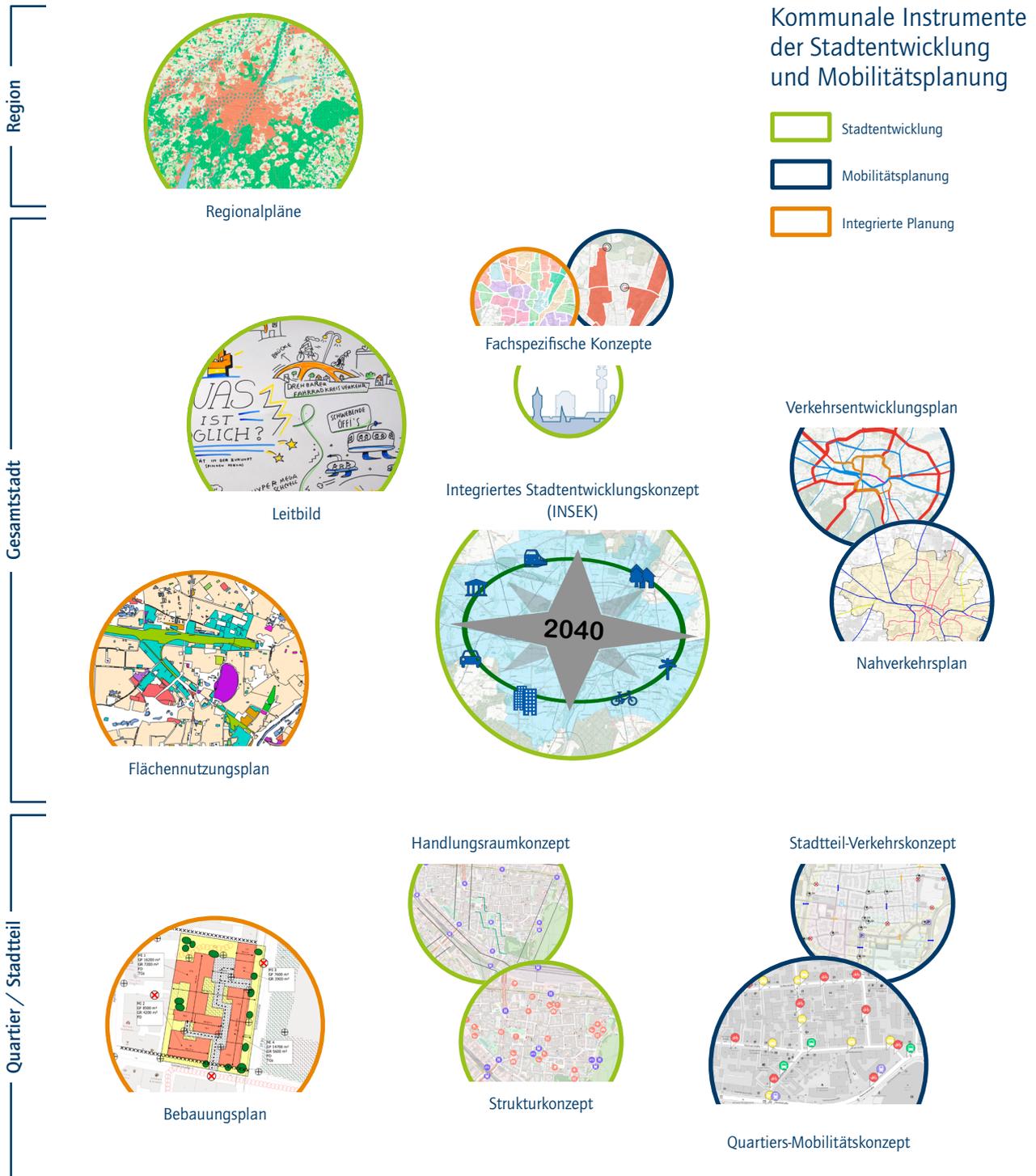


Abbildung 4: Instrumente der kommunalen Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung (Quelle: OpenStreetMap, eigene Darstellung nach: Regionaler Planungsverband München 2019 | Landeshauptstadt München 2020 | Landeshauptstadt München 2021b | Landeshauptstadt München 2019 | Landeshauptstadt München 2021c | Geoportal München 2023 | Landeshauptstadt München 2021d | Landeshauptstadt München 2022 | Landeshauptstadt München 2009 | Münchner Verkehrsgesellschaft 2023)

Leitbilder

Kommunen – zum Teil auch Regionen – erstellen häufig Leit- und Zukunftsbilder, um übergreifende, allgemeine Entwicklungsziele und Prioritäten festzuschreiben. Diese Dokumente haben in der Regel einen eher informellen Charakter und sind auf einen langen Zeithorizont von zehn bis zwanzig Jahren angelegt. Inhaltlich sind die darin festgeschriebenen Ziele meist von allgemeiner Natur, beziehen sich etwa auf den Umwelt- und Klimaschutz, soziale Nachhaltigkeit oder wirtschaftliche Entwicklung.

Leitbilder sind gute Instrumente, um übergeordnete Zielsetzungen für die Entwicklung einer Kommune festzuschreiben. Sie haben eine hohe kommunikative Wirkung und helfen, Akzeptanz für geplante Maßnahmen zu schaffen. Außerdem bündeln sie die unterschiedlichen Aktivitäten. Wird das Leitbild konsequent angewendet, bauen alle weiteren Planungsdokumente und Konzepte auf dem Leitbild auf und zahlen auf die Erreichung der festgelegten übergeordneten Ziele ein.

Kommunale Zielsetzung über ein langfristiges Leitbild



In Oberschwebingen wurde 2015 in einem breit angelegten Partizipationsprozess das „Leitbild 2035“ entwickelt. Vor dem Hintergrund des prognostizierten weiteren Wachstums der Stadt wurden Ziele für eine nachhaltige, sozial gerechte und lebenswerte Zukunft festgelegt.

Die in dem Prozess erarbeiteten Leitziele bilden die Grundlage für eine Überarbeitung und Anpassung aller Planungsinstrumente. Für 2025 ist eine Neuauflage des Partizipationsprozesses geplant, um die bisherige Zielerreichung zu evaluieren und das Leitbild für 2045 fortzuschreiben.

Integrierte Instrumente der kommunalen Stadtentwicklung

Im Kern geht es bei diesen integrierten Instrumenten darum, Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung, kulturelle oder soziale

Entwicklung sowie Natur- und Landschaftsschutz gesamtheitlich zu betrachten. Damit betreffen diese Instrumente auch kommunale Aufgabenbereiche, die über die traditionellen Grenzen von Stadtplanung und Mobilität hinausgehen.

Zentrales Instrument einer integrierten Planung ist ein **integriertes strategisches Stadtentwicklungskonzept (INSEK)**.⁶¹ Dieses informelle Dokument legt strategische und fachliche Leitlinien für alle Handlungsfelder fest. Es kann darüber hinaus wesentliche Leitprojekte ressortübergreifend darstellen und gegebenenfalls räumlich konkretisieren.⁶² Ein Stadtentwicklungskonzept schafft damit langfristig einen Orientierungsrahmen für Kommunalpolitik und Verwaltung. Es sollte unter intensiver Beteiligung aller Akteure erarbeitet und vom Stadtrat beschlossen werden. Ergänzend können integrierte Instrumente auch für Stadtteile oder Quartiere entwickelt werden, etwa im Rahmen eines Handlungsraum- oder Strukturkonzepts.

Formelle Instrumente der städtebaulichen Planung

Hauptinstrument der städtebaulich-räumlichen Planung ist der für das gesamte Stadtgebiet verpflichtend zu erstellende **Flächennutzungsplan (FNP)**. Er legt die Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung fest. Außerdem regelt er die Aufteilung in Freiräume und Siedlungsflächen, die Lage wesentlicher verkehrlicher Infrastrukturelemente sowie die Standorte öffentlicher Einrichtungen. Die **Landschaftsplanung** ist meist in den Flächennutzungsplan integriert und regelt Belange der Freiraumentwicklung, der Klimaanpassung sowie des Landschafts- und Naturschutzes.

Der Flächennutzungsplan ist behördenverbindlich und schafft kein Baurecht. Baurecht wird auf Basis des Flächennutzungsplans mit der verbindlichen Bauleitplanung durch **Bebauungspläne** beziehungsweise auf Basis von **planersetzenden gesetzlichen Regelungen**⁶³ geschaffen.

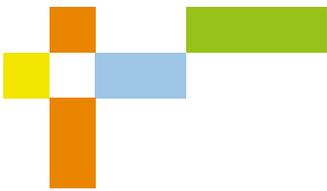
Bebauungspläne gelten für begrenzte Teilbereiche der Stadt, etwa einen Baublock oder ein größeres Quartier. Sie regeln vor allem die Einteilung eines Gebietes in öffentliche oder private Verkehrs-, Grün und Bauflächen mit Art und Maß⁶⁴ der baulichen Nutzung. Baugebiete werden nach § 1 Absatz 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in Kategorien wie Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet oder Industriegebiet typisiert.

61 | Vgl. Landeshauptstadt München 2015.

62 | Vgl. Deutscher Städtetag 2015.

63 | Vgl. §§ 34, 35 BauGB.

64 | Das Nutzungsmaß beziehungsweise die Baudichte bestimmt sich etwa durch die Anzahl an Vollgeschossen, erlaubte Bauhöhen oder die Grundflächen-/Geschossflächenzahl (GRZ – Relation Grundfläche zur Grundstücksfläche, GFZ – Relation Geschossfläche zur Grundstücksfläche).



Für beträchtliche Teile zusammenhängend bebauter Siedlungsbereiche liegen meist keine Bebauungspläne vor. Ist ein Gebiet nicht von einem Bebauungsplan abgedeckt, gilt die planeretzende Regelung im Innenbereich, dass ein Bauvorhaben dann zulässig ist, wenn es sich „nach Art und Maß [...] in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist“.⁶⁵

Instrumente der kommunalen Mobilitätsplanung

Übergeordnete informelle Instrumente der kommunalen **Mobilitätsplanung** sind **Verkehrsentwicklungspläne (VEP)** beziehungsweise **nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP)**. Diese dienen der strategischen Ausrichtung der Verkehrsplanung in der Kommune. Sie beschreiben übergeordnete Ziele, etwa eine Stadt der kurzen Wege, Verkehrsminderung, eine Priorisierung des Umweltverbundes oder die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Auf der Basis von Modellen der örtlichen und überörtlichen Verkehrserzeugung und einer Analyse der Umweltwirkungen wird darin die angestrebte Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsarten beziehungsweise -mittel festgelegt. Zudem beschreiben sie die dafür erforderliche Infrastruktur und zielführende Strategien des Mobilitätsmanagements.

Ergänzt werden sie durch den formellen **Nahverkehrsplan**. Dieser wird meist in Kooperation mit den lokalen Verkehrsbetriebern erarbeitet. Er legt Qualitätsstandards für die Versorgung durch den öffentlichen Nahverkehr fest und beschreibt Infrastrukturvorhaben.

Darüber hinaus haben Kommunen die Möglichkeit, mithilfe von Stadtteil- oder Quartiersmobilitätskonzepten detaillierte Regelungen auf kleinräumlicher Ebene auszuarbeiten.

Fachspezifische Konzepte

Neben den bisher diskutierten Planungsdokumenten, die generelle Grundlagen der räumlichen Planung von Stadtentwicklung und Mobilität festlegen, spielen auch fachspezifische Instrumente eine große Rolle. Diese Instrumente beschäftigen sich nicht ausschließlich mit Fragen der Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung, sondern beinhalten Themen aus den unterschiedlichsten Fachbereichen. Die darin getroffenen Regelungen beeinflussen jedoch auch Stadtentwicklung und Mobilität.

Fachspezifische Instrumente sind etwa Regelungen zur Stellplatzsatzung, Innenstadt-, Einzelhandels- oder Hochhauskonzepte oder Konzepte zur Verbesserung der Umwelt. Ein Beispiel hierfür sind **Green-City-Masterpläne**. Sie zielen auf die Verbesserung der Luftqualität ab.

Im Sinne einer integrierten Planung ist es wichtig, auch solche „fachfremden“ Konzepte und die beteiligten Akteure in die Kooperation einzubinden, um die übergreifenden Ziele der strategischen und fachlichen Leitlinien zu unterstützen.

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) gehen auf eine Initiative der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2013 zur urbanen Mobilität zurück. Sie sind in weiten Teilen mit den deutschen **Verkehrsentwicklungsplänen (VEP)** vergleichbar. Bei diesen SUMPs oder auch VEP handelt es sich um strategische Planungen, die ein umsetzungsorientiertes Maßnahmenpaket beinhalten. Sie beruhen auf intensiven Beteiligungsprozessen.

Mithilfe dieser Planungsinstrumente soll ein Ausgleich unterschiedlicher Ziele erreicht werden, die zum Teil in Konkurrenz zueinanderstehen. So sollen sie zum einen qualitativ hochwertige Lebens- und Mobilitätsverhältnisse sicherstellen und zum anderen Lärm-, Luftschadstoff-, und Verkehrsbelastungen reduzieren. Diese Planungsprozesse können daher herausfordernd sein. Für die Erarbeitung und Umsetzung der SUMPs sind die jeweiligen politischen Entscheidungsträger verantwortlich. In den Entwicklungsprozess sollen auch alle relevanten Interessengruppen sowie die Öffentlichkeit einbezogen werden.

Diese Strategie wird seit 2021 durch eine neue Initiative für urbane Mobilität sowie die Leitlinien für transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) flankiert. Damit sollen bis 2025 alle Großstädte des TEN-V-Netzes einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität ausarbeiten. Dies soll den Zielen der Treibhausgasreduzierung sowie der Verbesserung von Verkehr und Mobilität dienen.^{66, 67}

65 | Siehe §34 Absatz 1 BauGB.

66 | Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik 2018.

67 | Vgl. Europäische Kommission 2021.

Regionale Instrumente

Die bisher beschriebenen Instrumente zielen vor allem auf die innerkommunale Planung ab. Doch auch Instrumente, die Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung auf regionaler Ebene in den Blick nehmen und die gesamte Region als Handlungsraum betrachten, sind wichtig. Grundlage solcher Instrumente ist die Abstimmung und Kooperation der betroffenen Kommunen.

Inhaltlich ähneln sich regionale und kommunale Instrumente. Sie legen allgemeine Ziele in Form eines regionalen Leitbilds fest und umfassen Konzepte der Stadtentwicklung, der Mobilitätsplanung oder der integrierten Planung. **Regionalpläne** unterscheiden sich dabei hinsichtlich Maßstabs, Regelungstiefe und -dichte sowie vor allem in Bezug auf Verbindlichkeit und Verantwortlichkeiten zwischen den einzelnen Bundesländern deutlich. Ihre Funktion ist aber nahezu gleich: Regionalpläne legen Grundsätze der Raumentwicklung sowie spezifischer weiterer Sachbereiche sowie verbindliche, letztabgewogene Ziele zeichnerisch beziehungsweise textlich fest. Sie bilden die Basis für die kommunalen Bauleitpläne, die dann verpflichtend an die Ziele der Raumordnung und den Regionalplan anzupassen sind.⁶⁸

Regionalplan als Instrument zur regionalen Abstimmung



Die Stadtregion Mattingen umfasst die Stadt Mattingen sowie die drei umgebenden Landkreise. Die Region zeichnet sich durch eine enge Verflechtung aus. Folge davon sind ein hohes Pendleraufkommen nach Mattingen sowie ein stetig zunehmender Bedarf an Wohnflächen in den umliegenden Landkreisen.

Um die daraus entstehenden Herausforderungen in den Bereichen Verkehr, Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung zu bewältigen, haben sich die betroffenen Kommunen auf gemeinsame Ziele für die Fortschreibung des Regionalplans geeinigt.

Dieser definiert sieben primäre Entwicklungskorridore, entlang derer die weitere Entwicklung der Region erfolgen soll. Das umfasst den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots entlang dieser Achsen sowie eine vordringliche Siedlungsentwicklung in den Korridoren.

4.5 Prozesse

Die Konzeption, Abstimmung und Umsetzung von Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung kann als eine Kombination unterschiedlicher Prozesse beschrieben werden. Diese Prozesse sind abhängig von den jeweils betroffenen Rahmenbedingungen, Akteuren und Strukturen sowie deren Kooperation und den jeweiligen Instrumenten.

Integrierte Planungsansätze machen daher häufig eine Harmonisierung der Abstimmungsprozesse nötig. Das gilt auch für begleitende Prozesse, wie etwa Kommunikation, Interessenausgleich und Evaluation.

Das ist angesichts der unterschiedlichen Ausgestaltung der Prozesse mitunter herausfordernd. Einige Akteure haben beispielsweise lang erprobte und etablierte Entscheidungsprozesse mit einem hohen Grad an formalen Anforderungen. Andere treffen Entscheidungen schnell mit wenig Formalitäten. Auch Zeithorizonte können stark divergieren. So sind Investitionsentscheidungen häufig sehr langfristig angelegt, wohingegen Betriebsformen oder Nutzungen deutlich schneller verändert werden können.

Eine mögliche Folge schlecht abgestimmter Prozesse ist, dass Planungen und Konzepte nicht mehr zueinanderpassen – etwa, wenn die Anbindung eines Quartiers durch den öffentlichen Verkehr nicht mehr zu veränderten Anforderungen passt, um Jahre zu früh, zu spät oder an den falschen Stellen erfolgt.

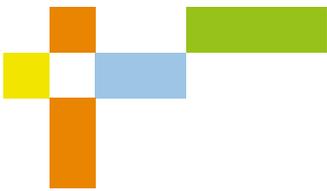
Von den vielen Prozessen, die im Kontext von Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung ablaufen, werden im Folgenden vier Bereiche, die für integrierte Ansätze von besonderer Bedeutung sind, genauer betrachtet: Kommunikationsprozesse, Partizipations- und Beteiligungsprozesse, experimentelle Prozessansätze sowie Evaluations- und Monitoringprozesse.

Kommunikation

Wie im zweiten Projektbericht *Verhalten verstehen, Veränderung fördern*⁶⁹ ausgeführt, spielt das individuelle Verhalten eine große Rolle bei Mobilität und Stadtentwicklung. Kommunikation, die auf Verstehen, Verhaltensänderung und Akzeptanz abzielt, ist daher eine wichtige Maßnahme in integrierten Planungsprozessen. Kommunikation beinhaltet, Akteure transparent über Ziele und Notwendigkeiten geplanter Maßnahmen sowie einzelne

68 | Für Grundlagen und Organisation der Regionalplanung vgl. Priebs 2018.

69 | Vgl. acatech 2022b.



Projektschritte und Partizipationsmöglichkeiten zu informieren. Langfristig ist eine gelungene Kommunikation ein wesentlicher Faktor, ein positives Bild nachhaltiger Entwicklung zu etablieren und eine nachhaltige Mobilitätskultur aufzubauen.

Im Interesse einer guten und erfolgreichen Kommunikation sollten relevante Akteure frühzeitig eingebunden und regelmäßig informiert werden. Botschaften sollten auf die relevanten Zielgruppen abgestimmt werden. Themensetzung und die passende Wahl der Kommunikationsinstrumente sind weitere wichtige Elemente. Orientierung für die Konzeptionierung können Kampagnen von Mobilitätsanbietern geben, die oftmals mit überraschenden, ungewöhnlichen oder humorvollen Botschaften arbeiten und so ein positives und zeitgemäßes Image des öffentlichen Verkehrsangebots befördern.⁷⁰

Beteiligung

Beteiligungsprozesse zeichnen sich durch wechselseitige Kommunikation verschiedener Gruppen aus. Sie haben zum Ziel, neben den Hauptakteuren weitere betroffene Personen und Gruppen an Planungs- und Umsetzungsprozessen zu beteiligen. Dabei geht es zunächst um einen wechselseitigen Abgleich von Interessen und in einem späteren Stadium um die gemeinsame Konzeption von Maßnahmen. Üblicherweise sind dabei Personengruppen an den Partizipationsprozessen beteiligt, die direkt von Plänen betroffen sind. Außerdem nehmen häufig Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Handel teil oder ganz allgemein interessierte Bürgerinnen und Bürger. In gewissen Themenfeldern werden spezifische Bevölkerungsgruppen in besonderem Maß beteiligt, etwa Jugendliche sowie ihre Vertreterinnen und Vertreter. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn ein neues Radwegkonzept erarbeitet wird.⁷¹

Solche Beteiligungsformate sind in vielen Kommunen bereits erprobt – so zum Beispiel im Rahmen der Erstellung oder Fortschreibung von SUMPs, Verkehrsentwicklungsplänen oder Quartierskonzepten, aber auch bei kleinteiligen Umbaumaßnahmen.⁷²

Beteiligungsprozesse können eine große Herausforderung für alle Beteiligte darstellen. Denn unterschiedliche Interessen, Handlungslogiken und Rahmenbedingungen bestimmen das Handeln

der einbezogenen Akteure. Daher ist eine sorgfältige Auswahl des Formats und des Akteurskreises Voraussetzung für erfolgreiche Partizipation. Auch eine gezielte Analyse der Zielgruppe und ein differenziertes Vorgehen können von Vorteil sein.⁷³

Bessere Lösungen durch Partizipation



In Mavensee kam es aufgrund der geplanten Neugestaltung der Innenstadt zu zunehmenden Konflikten zwischen den betroffenen Parteien. Um die verfahrenere Situation zu lösen und eine gemeinschaftliche Herangehensweise zu entwickeln, wurde ein umfassender Partizipationsprozess initiiert. Alle betroffenen lokalen Akteure wurden darin eingebunden.

Im Rahmen des Prozesses wurde deutlich, dass der ursprüngliche Plan der Stadt keine ausreichende Akzeptanz findet. Vor diesem Hintergrund wurde die Umsetzung gestoppt. Vorschläge, die während des Partizipationsprozesses entwickelt wurden, bilden die Grundlage für ein neues Konzept. Dieses wird aktuell von der Verwaltung entwickelt und soll im kommenden Jahr vorgestellt werden.

Experimentelle Ansätze

Experimentelle Ansätze und Prozesse bieten die Möglichkeit, Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung dynamisch zu gestalten. Kommunen bietet das Gesetz verschiedene rechtliche Gestaltungsräume, beispielsweise auf Basis der sogenannten Experimentierklauseln,⁷⁴ die sich unter anderem im Personenbeförderungsgesetz⁷⁵ oder in der Straßenverkehrsordnung finden.⁷⁶

Diese Regelungen ermöglichen es im Einzelfall und für einen begrenzten Zeitraum, von den Vorschriften abzuweichen, um bestimmte Projekte zu erproben und deren Wirkungen zu evaluieren. Beispiele für die Anwendung von Experimentierklauseln sind etwa die kurzfristige Umwidmung von Fahrspuren des Pkw-Verkehrs in Radwege, Busspuren oder die Einrichtung sogenannter „Schani-Gärten“ auf bestehenden Parkplätzen. Während der Covid-19-Pandemie gab es einige dieser Initiativen in Städten.

70 | Vgl. GUD.Berlin 2023.

71 | Vgl. Stadt Kassel 2019.

72 | Vgl. Umweltbundesamt 2020.

73 | Vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2018.

74 | Vgl. Begleitforschung Nachhaltige Mobilität 2023.

75 | Vgl. PBefG §2 Abs. 7.

76 | Vgl. StVO §45 Abs. Abs. 1 Satz 2 Nr. 6.

Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt: Taktischer Urbanismus funktioniert als Instrument für die Umgestaltung des öffentlichen Raums. Mit geringen Mitteln werden Räume durch einen gemeinschaftlich gesteuerten Ansatz in lebenswerte Orte verwandelt. Das schafft Bewusstsein für die unterschiedlichen Nutzungsfunktionen im und Ansprüche an den öffentlichen Raum.

Erprobung innovativer Konzepte durch Experimentierräume



Die Innenstadt von Tromsby hat mit Leerstand zu kämpfen. Um dem entgegenzuwirken, wurde das Reallabor „Shared Use“ eingerichtet. Auf einem Areal nahe der Stadtmitte und den angrenzenden öffentlichen Räumen sollen unterschiedliche Nutzungskonzepte und Kombinationsmöglichkeiten entwickelt werden.

Um dies möglich zu machen, kommt es zu Abweichungen von den Vorschriften des Flächennutzungs- und Bebauungsplans. Außerdem wird in die Nutzung und Gestaltung des betroffenen Straßenraums eingegriffen. Auf Basis der begleitenden Forschung sollen die Maßnahmen in fünf Jahren evaluiert und dauerhafte Konzepte entwickelt werden. Dafür sind Anpassungen der kommunalen Regelungsinstrumente geplant.

Auch Reallabore bieten die Möglichkeit, neue Formen der Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung experimentell zu erproben.⁷⁷ Dabei liegt der Fokus vor allem darauf, innovative Technologien oder Geschäftsmodelle zeitlich und räumlich begrenzt zu erproben. So können etwa das automatisierte und vernetzte Fahren oder der Einsatz autonomer Shuttles über den allgemein gültigen Rechtsrahmen hinaus getestet werden. Auf Basis solcher Erfahrungen können auch Empfehlungen für künftige rechtliche Regelungen gegeben werden.⁷⁸ Projekte für Experimentierräume sind per Definition zeitlich beschränkt. Daher braucht es

Lösungsansätze, wie erfolgreiche Konzepte mittel- bis langfristig verstetigt werden können.

Monitoring und Evaluation

Um die langfristigen Ziele einer integrierten Raum- und Mobilitätsplanung zu erreichen, ist es notwendig, auch Zwischenziele zu definieren und diese beständig mit dem aktuellen Status abzugleichen. Außerdem müssen Effekte von Maßnahmen evaluiert sowie Leitbilder, Konzepte und Pläne dynamisch weiterentwickelt werden. So können die Beteiligten besser auf veränderte externe Rahmenbedingungen reagieren.

Ein laufendes Monitoring basiert auf der Auswahl von messbaren Kriterien, die Rückschluss auf die Entwicklung geben können. Solche Kriterien können etwa lokale Daten zur individuellen Mobilität und Verkehrsmittelwahl oder statistische Informationen zu Wohnbevölkerung und wirtschaftlichen Entwicklung sein. Neben Datensätzen von kommunalen Quellen und Mobilitätsanbietern können auch regelmäßige lokale Befragungen eine wichtige Informationsquelle für das Monitoring sein. Voraussetzung für eine gewinnbringende Einordnung ist, dass eine Strategie zu Erhebung und Verwendung unterschiedlicher Daten formuliert wird.

Für die Evaluierung von Governance-Ansätzen und Maßnahmen ist es entscheidend, die jeweiligen Hintergründe zu beleuchten⁷⁹ und klare Kriterien zu benennen, um die Auswirkungen der Maßnahme zu bewerten. Regelmäßige Erhebungen dieser Kriterien vor, während und nach Umsetzung der Maßnahme geben Rückschluss darüber, ob die gesetzten Ziele erreicht wurden oder ob unerwartete oder auch unerwünschte Effekte aufgetreten sind.

Um die Erkenntnisse aus Monitoring und Evaluation umzusetzen, muss es bei Konzepten, Plänen und Maßnahmen die Möglichkeit geben, nachzusteuern. Gerade langfristige Instrumente sollten daher die Option einer regelmäßigen Überarbeitung beinhalten. Dazu ist auch eine gesunde Fehlerkultur notwendig, also die allseitige Bereitschaft, Fehler als Grundlage für bessere künftige Entscheidungen zu sehen.

77 | Vgl. RealLabHH 2021.

78 | Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2019.

79 | Vgl. Derichs 2014.



5 Fazit und Ausblick

Eine integrierte Planung von Raum und Mobilität kann dazu beitragen, Stadtregionen besser zu vernetzen, vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten in Quartieren auszuschöpfen und Straßenräume attraktiver zu gestalten. Sie kann Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen und den öffentlichen Raum beleben. Ebenso kann sie zu einer umweltfreundlicheren Mobilität beitragen. Denn wenn nahegelegene Ziele gut erreichbar sind, führt das im Alltag zu kürzeren Wegen und damit zu weniger Ressourcenverbrauch.

Die Wissenschaft diskutiert den Zusammenhang von Raum und Mobilität bereits seit Jahrzehnten. Einzelne erfolgreich umgesetzte Projekte illustrieren die Vorteile einer auf Nähe ausgerichteten Stadt- und Mobilitätsplanung.⁸⁰ Trotzdem erfolgt eine integrierte Planung noch nicht flächendeckend. Die das Projekt begleitende Feldforschung zeigt, dass vor allem kleinere und ressourcenschwache Kommunen bei der Umsetzung integrierter Planungsprozesse vor großen Herausforderungen stehen.

Der vorliegende Bericht hat sich der Frage gewidmet, wie lokale Governance integrierte Planung unterstützen kann und zeigt mögliche Ursachen für Hemmnisse auf, diese anzuwenden. Denn die Qualität integrierter Planungsprozesse hängt in vielerlei Hinsicht von der Gestaltung lokaler Governance ab. Lokale Governance wird bestimmt von sehr unterschiedlichen Faktoren wie der Akteurslandschaft, Strukturen, Kooperationsformen, Instrumenten und Prozessen oder anderen Rahmenbedingungen. Jeder einzelne Faktor hat großen Einfluss auf die jeweiligen Handlungsspielräume von Kommunen in integrierten Planungsprozessen.

In all diesen Bereichen kann es zu Widerständen kommen, die eine integrierte Planung erschweren. So liegen etwa strukturelle

Hemmnisse vor, wenn vorwiegend der Verkehrsplanung, insbesondere der Errichtung von hochrangigen Verkehrswegen, viele Ressourcen zugeteilt werden. In Planungsprozessen führt das dann dazu, dass die Belange der Verkehrsplanung gegenüber anderen Bereichen übergewichtet werden, etwa gegenüber der Stadtentwicklung, der Gestaltung kleinräumiger Strukturen, dem Um- und Rückbau oder einer effizienteren Nutzung von Verkehrsflächen.

Eine erfolgreiche Umsetzung integrierter Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung erfordert daher auch, diejenigen Aspekte anzupassen und zu optimieren, die lokale Governance bestimmen. Dies betrifft die bestehenden Strukturen, die gelebten Prozesse sowie die verfügbaren Instrumente. Zudem ist zentral, die Kooperation zwischen den betroffenen Bereichen zu stärken, die relevanten Akteure einzubinden und vor allem die regionale Zusammenarbeit zu stärken.

Um kommunale und regionale Governance konkret zu unterstützen, wird es im nächsten Schritt dieses Projekts darum gehen, einen Leitfaden für Kommunen zu entwickeln. Dieser soll anhand verschiedener Umsetzungspfade veranschaulichen, welche Anpassungen der lokalen Governance eine integrierte Planung unterstützen können. Der Leitfaden wird in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) erarbeitet und sich auf die Ergebnisse der das Projekt begleitenden Feldforschung stützen.

Der vorliegende Bericht hat deutlich aufgezeigt, dass Kommunen und Regionen Handlungsspielräume und ausreichend Ressourcen für die Umsetzung integrierter Planung benötigen. Durch eine Anpassung der Rahmenbedingungen können sie ihre Potenziale voll ausschöpfen. Die Projektgruppe wird daher Empfehlungen zu möglichen Anpassungen von Recht, Organisation, Zuständigkeiten und Prozessen, Förderung und Ausbildung erarbeiten.

80 | Vgl. Beckmann 2020.

Anhang

Abkürzungen und Glossar

BID	Business Improvement Districts sind Konzepte zur Steigerung der Standortqualität unter Beteiligung privatwirtschaftlicher Akteure
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
Erreichbarkeit	Möglichkeit, Ziele oder Aktivitäten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dabei ist zwischen der Erreichbarkeit aus der Perspektive von Personen und der Erreichbarkeit von Standorten zu unterscheiden.
EU	Europäische Union
FNP	Flächennutzungsplan
Governance	Steuerungs- und Entscheidungsprozesse sowie -strukturen. Umfasst die Aufgabenbereiche Planung, Umsetzung, Regulierung und Finanzierung/Förderung
INSEK	Integriertes strategisches Stadtentwicklungskonzept
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
Mobilität	Für Mobilität existieren unterschiedliche Definitionen. In diesem Projekt verstehen wir Mobilität primär als Möglichkeit der Teilnahme an Austausch- und Vermittlungsprozessen.
Nachhaltigkeit	Nachhaltigkeit fußt auf den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales. Auch kulturelle sowie psychisch-emotionale und physische Aspekte sind dabei zu berücksichtigen. Nachhaltiges Handeln ist das Haushalten mit erschöpflichen Ressourcen unter Berücksichtigung globaler und generationsübergreifender Gerechtigkeitsaspekte.
PACT	Partnerschaften für die Attraktivierung von City-, Dienstleistungs- und Tourismusbereichen
SoBoN	Sozialgerechte Bodennutzung ist ein Instrument der Flächen- und Wohnungspolitik zur Beteiligung von Planungsbegünstigten an Kosten und Lasten.
Stadtregion	Die Stadtregion umfasst dicht bebaute, urbane Gebiete wie auch umliegende, weniger dicht bebaute Gebiete. Die Abgrenzung der Stadtregion erfolgt über den Einflussbereich der urbanen Zentren und die Intensität der Verflechtungen zwischen Umland und Stadt.
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
Verkehr	Umsetzung der Mobilität in physische Ortsveränderungen. Entsteht durch die tatsächliche Bewegung von Personen oder dem Transport von Gegenständen im Raum



Abbildungen

Abbildung 1:	Aspekte lokaler Governance	10
Abbildung 2:	Zuständigkeiten für Verkehrswege	13
Abbildung 3:	Akteurslandschaft kommunaler Governance	17
Abbildung 4:	Instrumente der lokalen Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung	24

Literatur

acatech 2022a

acatech (Hrsg.): *Ankommen statt unterwegs sein – Raum und Mobilität zusammen denken* (acatech Diskussion), München 2022.

acatech 2022b

acatech (Hrsg.): *Ankommen statt unterwegs sein – Verhalten verstehen, Veränderung fördern* (acatech Diskussion), München 2022.

Agora Verkehrswende 2017

Agora Verkehrswende: *Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende*, 2017. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf [Stand: 17.03.2023].

Berliner Senatsverwaltung 2020

Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz: *Weitere temporäre Radwege werden eingerichtet*, 2020. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.918101.php> [Stand: 19.01.2023].

Bayerischer Rundfunk 2018

Bayerischer Rundfunk: *Obike-Rückzug in München*, 2018. URL: <https://www.br.de/nachrichten/bayern/obike-rueckzug-in-muenchen, QoEhQui> [Stand: 14.03.2023].

Beckmann 2020

Beckmann, K.J.: „Beispiele einer gelungenen Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung“. In: *Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandel*, Hannover: Verlag der ARL-Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft 2020, S. 270–289.

Begleitforschung Nachhaltige Mobilität 2023

Begleitforschung Nachhaltige Mobilität: *Experimentierräume & Experimentierklauseln*, 2023. URL: <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/experimentierklauseln-und-ihre-nutzung/> [Stand: 14.03.2023].

Brunsing/Frehn 1999

Brunsing, J./Frehn, M.: *Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie?*, Dortmund 1999.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2018

Bundesamt für Raumentwicklung ARE: *Programm Agglomerationsverkehr (PAV): Verkehr und Siedlung in Agglomerationen: mit Weitsicht Zukunft planen*, 2018. URL: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/verkehr-und-siedlung-in-agglomerationen-mit-weitsicht-zukunft-pl.html> [Stand: 14.03.2023].

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2019

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: *Freiräume für Innovationen – Das Handbuch für Reallabore*, 2019. URL: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Digitale-Welt/handbuch-fuer-reallabore.pdf?__blob=publicationFile [Stand: 14.03.2023].

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2020

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: *Neue Leipzig Charta*, 2020. URL: <https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html> [Stand: 14.03.2023].

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2021

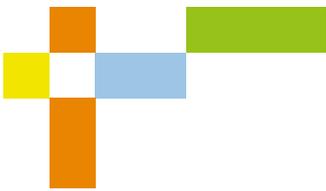
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: *Städtebauförderung*, 2021. URL: https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Startseite/startseite_node.html;jsessionid=F43C8F71BBCCBA20465AEE3C80C545CE.live11293 [Stand: 14.03.2023].

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2022

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: *Integration und Stadtentwicklung*, 2022. URL: <https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/staedtebau/sozialer-zusammenhalt/integration-stadtentwicklung/integration-stadtentwicklung-node.html> [Stand: 19.01.2023].

Bundesstiftung Baukultur 2016

Bundesstiftung Baukultur, Potsdam: *Baukulturbericht 2016/17*, 2016. URL: https://www.bundesstiftung-baukultur.de/fileadmin/files/medien/78/downloads/bbk_bkb-2016_17_low_0.pdf [Stand: 17.03.2023].



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände 2022
Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände: *Prognose der Kommunal Finanzen*, 2022. URL: <https://www.dstgb.de/publikationen/pressemitteilungen/hohe-defizite-der-kommunen-in-den-jahren-2022-und-2023/220818-fachpapier-prognose-finanztage-der-kommunen.pdf?cid=r9a> [Stand: 19.01.2023].

Derichs 2014
Derichs, A: *Wirkungsorientiertes Monitoring urbaner Verkehrspolitik. Das Beispiel City of Tshwane, Südafrika*, Dissertation, Dortmund 2014.

Deutscher Bundestag 2022
Deutscher Bundestag: *Gesetzgebungszuständigkeiten von Bund und Ländern*, 2022. URL: https://www.bundestag.de/parlament/aufgaben/gesetzgebung_neu/gesetzgebung/bundesstaatsprinzip-255460 [Stand: 19.01.2023].

Deutsches Institut für Urbanistik 2012
Deutsches Institut für Urbanistik: *Was ist eigentlich ... Öffentliche Daseinsvorsorge?*, 2012. URL: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-oeffentliche-daseinsvorsorge> [Stand: 19.01.2023].

Deutsches Institut für Urbanistik 2018
Deutsches Institut für Urbanistik: *Was ist eigentlich SUMP und VEP?*, 2018. URL: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-sump-und-vep> [Stand: 09.03.2023].

Deutscher Städtetag 2015
Deutscher Städtetag (Hrsg.): *Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement*, Berlin und Köln: Deutscher Städtetag 2015.

Europäische Kommission 2021
Europäische Kommission: *Fragen und Antworten: Europäischer Rahmen für urbane Mobilität*, 2021. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/qanda_21_6729 [Stand: 09.03.2023].

Europäische Kommission 2023
Europäische Kommission: *Europäischer Grüner Deal*, 2023. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de [09.03.2023].

Feldtkeller/Holzapfel 1999
Feldtkeller, A./Holzapfel, H.: *Beiträge zu einem neuen Städtebau*, Kassel: Arbeitsgruppe für integrierte Verkehrsplanung Universität Kassel 1999.

Frehn et al 2021
Frehn, M./Diesfeld, J./Othengrafen, M.: *Kommunale Mobilitätsnetzwerke – Handbuch des Zukunftsnetzwerks Mobilität NRW*, 2021. URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/83eb3589d0cc74a4e218177018baf20f/znm-handbuch-mobilitatskonzepte.pdf> [Stand: 14.03.2023].

Friedrich-Ebert-Stiftung 2019
Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): *Grundwissen Kommunalpolitik – 4. Kommunale Finanzen*, 3. Auflage, 2019. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/akademie/kommunal/15866/15866-04.pdf> [Stand: 15.03.2023].

Geoportal München 2023
Geoportal München: *Flächennutzungsplan*, 2023. URL: <https://geoportal.muenchen.de/portal/master/#> [Stand: 13.04.2023].

Growe 2018
Growe, A.: „Metropolregion“. In: *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: ARL-Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2018, S. 1507-1515.

GUD.Berlin 2023
GUD.Berlin: *Wir schreiben die großen Lovestories*, 2023. URL: <https://gud.berlin/case-study/bvg-2> [Stand: 14.03.2023].

HafenCity 2021
HafenCity Hamburg: *Stationäres CarSharing in der östlichen HafenCity startet*, 2021. URL: <https://www.hafencity.com/news/stationaeres-car-sharing-in-der-oestlichen-hafen-city-startet-im-herbst> [Stand: 14.03.2023].

Hausigke et al. 2021
Hausigke, S./Kruse, C./Buchmann, L./Glock, J.P./Gerlach, J./Schwedes/O., Becker, U.J.: *Leitfaden Mobilitätsberichterstattung. Ein Instrument zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität*, Technische Universität Berlin 2021.

Heinrich-Böll-Stiftung 2018
Heinrich-Böll-Stiftung: *Bitte wenden! Mit Kommunikation zu einer Verkehrswende Kultur in unseren Städten – eine Anleitung in neun Schritten*, böll.brief Grüne Ordnungspolitik #7, 2018. URL: https://www.boell.de/sites/default/files/boell.brief_go7_bitte_wenden.pdf [Stand: 14.03.2023].

Holzapfel 2013

Holzapfel, H.: „Einige Bemerkungen über Planungsprozesse und Planungsinhalte“. In: Holzapfel, H./Protzke, K. (Hrsg.): *Verkehrsplanung und Landschaft. Tradition und Perspektiven*, Kassel: University Press Kassel 2013, S. 7-10.

Holzapfel 2023

Holzapfel, H.: *Begegnungen und Debatten mit Karl Ganser: Der Verkehr kann nur gewendet werden, wenn wir über Kultur, Alltagserfahrung und Geschichte reden*, 2023 (im Druck).

Horn 2022

Burkhard Horn: *Vom Wissen zum Tun: Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene*, Berlin und Köln: Deutscher Städtetag 2022.

Hüttmann/Wehling 2020

Hüttmann, M.G./Wehling, H.G.: *Das Europalexikon*, 3. Auflage, Bonn: Dietz 2020.

Initiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten 2023

Initiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten: *Forderungen und Hintergründe der Städteinitiative*, 2023. URL: <https://www.lebenswerte-staedte.de/hintergruende.html> [Stand: 17.03.2023].

Kutter 1975

Kutter, E.: „Mobilität als Determinante städtischer Lebensqualität“. In: Leutzbach, W. (Hrsg.): *Verkehr in Ballungsräumen* (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft 24), Köln: SpringerLink 1975, S. 65-75.

Koalitionsvertrag 2021

Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP: *Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit*, 2021. URL: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/a4ceb7591c8d9058b402f0a655f7305b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1> [Stand 14.03.2023].

Landeshauptstadt München 2009

Landeshauptstadt München: *Soziale Stadt Giesing: Wegenetz im Sanierungsgebiet*, 2009. URL: https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:fd6dea9b-156b-40c2-8f41-737f3fa9df9a/Wegenetz-Sanierungsgebiet-Giesing_Untersuchungsbericht_2009-07.pdf [Stand:13.04.2023].

Landeshauptstadt München 2015

Landeshauptstadt München: *Leitmotiv und Leitlinien der Perspektive München*, 2015. URL: https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:cc5ced33-3072-4b1d-9541-b23113e3f030/PM_Beileger_web.pdf [Stand:14.03.2023].

Landeshauptstadt München 2019

Landeshauptstadt München: *Mobilität in München 2030: Modellstadt München 2030*, 2019. URL: <https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:6b039253-6432-4942-9979-13a656666576/Vision-Zeichnung-Mobilitaet-Muenchen2030.pdf> [Stand:13.04.2023].

Landeshauptstadt München 2020a

Landeshauptstadt München: *Hochhausstudie München: Entwurf*, 2020. URL: https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:32f57b93-30ca-4de9-a075-1b5348cbe198/Hochhausstudie_Langfassung.pdf [Stand:13.04.2023].

Landeshauptstadt München 2021a

Landeshauptstadt München: *Sozialgerechte Bodennutzung* (SoBoN), 2021. URL: <https://stadt.muenchen.de/infos/sozialgerechte-bodennutzung.html> [Stand: 21.03.2023].

Landeshauptstadt München 2021b

Landeshauptstadt München: *Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München*, 2021. URL: <https://muenchenunterwegs.de/content/723/download/nahverkehrsplan.pdf> [Stand:13.04.2023].

Landeshauptstadt München 2021c

Landeshauptstadt München: *Handlungsraum 6 Neuperlach*, 2021. URL: <https://stadt.muenchen.de/infos/handlungsraum6-neuperlach.html> [Stand:13.04.2023].

Landeshauptstadt München 2022

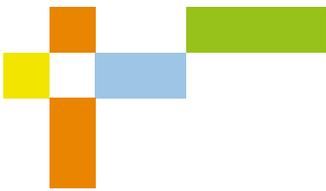
Landeshauptstadt München: *Siedlung Ludwigsfeld*, 2022. URL: <https://stadt.muenchen.de/infos/siedlung-ludwigsfeld.html> [Stand:13.04.2023].

Mayntz/Scharpf 1973

Mayntz, R./Scharpf, F.W.: *Planungsorganisation: die Diskussion um die Reform von Regierung und Verwaltung des Bundes*, Piper 1973.

Mobility Data Space 2021

Mobility Data Space: *Secure Marketplace for Mobility Data*, 2021. URL: <https://mobility-dataspace.eu/> [Stand: 14.03.2023].



Moreno 2021

Moreno, C./Allam, Z./Chabaud, D./Gall, C./Pratlong, F.: „Introducing the ‚15-Minute City‘: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities“. In: *Smart Cities 2021*, 4, 93–111. URL: <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006> [Stand: 24.04.2023].

Münchener Verkehrsgesellschaft 2023

Münchener Verkehrsgesellschaft: *MVG move*, 2023. URL: <https://move.mvg.de/> [Stand: 13.04.2023].

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität 2021

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität: *Ergebnisbericht der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität. Ergebnisse aus drei Jahren NPM (2018–2021)*, 2021. URL: <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/2download/mobilitaet-von-morgen-ganzheitlich-gestalten-ergebnisse-aus-drei-jahren-npm-2018-2021/> [Stand: 14.07.2022].

Nationale Stadtentwicklungspolitik 2023

Nationale Stadtentwicklungspolitik, Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: *Europäische Stadtentwicklung*, 2023. URL: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Europaeische-Stadtentwicklung/europaeische-stadtentwicklung_node.html [Stand: 14.03.2023].

Peters/Pierre 2004

Peters, B.G./Pierre, J.: „Multi-level Governance: a Faustian Bargain?“. In: *Multi-level Governance*, 2004, S. 75–89.

Priebs 2018

Priebs, A.: „Regionalplanung“. In: *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: ARL-Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2018, S. 2047–2062.

RealLabHH 2021

Projektmanagement Office RealLabHH: *Reallabor Hamburg*, 2021. URL: <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/AVF-projekte/reallabhh.html> [Stand 14.03.2023].

Regionaler Planungsverband München 2019

Regionaler Planungsverband München: *Regionalplan München Karte 2: Siedlung und Versorgung*, 2019. URL: https://www.region-muenchen.com/fileadmin/region-muenchen/Dateien/Karten/042019/Karte_2_RP14_Muenchen_Stand25022019.pdf [Stand: 13.04.2023].

Risse 2011

Risse, T. (Hrsg.): *Governance Without a State?: Policies and Politics in Areas of Limited Statehood*, Columbia University Press 2011.

Rosa-Luxemburg-Stiftung 2020

Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.): *Berliner Verkehrswende. Von der Auto- zur Mobilitätsgerechten Stadt*, Analysen Nr. 60, Berlin (Text: Hendrik Sander), 2020. URL: <https://www.rosalux.de/publikation/id/42609/die-berliner-verkehrswende?cHash=abdf8a02f857fd2d999c170f1ab6d5f1> [Stand: 14.03.2023].

Schwedes/Rammert 2021

Schwedes, O./Rammert, A.: *Was ist Integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung*, Discussion-Paper, Berlin 2021. URL: <https://www.tu.berlin/ivp/forschung/discussionpaper/dp-15-was-ist-integrierte-verkehrsplanung> [Stand: 14.03.2023].

Stadt Kassel 2019

Stadt Kassel: *Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030. Ziele und Umsetzungsstrategie*, 2019. URL: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php [Stand: 14.03.2023].

Stadt Hamburg 2023

Stadt Hamburg: *Business Improvement Districts – Private Initiativen zur Stadtteilentwicklung*, 2023. URL: <https://www.hamburg.de/bid/> [Stand: 14.03.2023].

Süddeutsche Zeitung 2021

Süddeutsche Zeitung: *Gericht weist Klage gegen neue Radwege ab*, 2021. URL: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-pop-up-radwege-urteil-1.5450347> [Stand: 19.01.2023].

Spektrum 2001

Spektrum Akademischer Verlag: *Lexikon der Geographie: Agglomeration*, 2001. URL: <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/agglomeration/147> [Stand: 12.04.2023].

Umweltbundesamt 2020

Umweltbundesamt (Hrsg.): *Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen*, 2020. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310_uba_fachbroschuere_quartiersmobilitaet_gestalten_bf.pdf [Stand: 14.03.2023].

Umweltbundesamt 2022a

Umweltbundesamt: *Berechnung der Treibhausgasemissionsdaten für das Jahr 2021 gemäß Bundesklimaschutzgesetz, Begleitender Bericht*, 2022. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/361/dokumente/220310_vjs_2021_-_begleitender_bericht_-_sauber_vbs_korr_kurzfassung.pdf [Stand: 14.03.2023].

Umweltbundesamt 2022b

Umweltbundesamt: *Personenbeförderungsgesetz-Novelle 2021 – Kurzbewertung der Ergebnisse aus Umweltsicht*, 2022. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/personenbefoerderungsgesetz-novelle-2021> [Stand: 14.03.2023].

Umweltbundesamt 2023

Umweltbundesamt: *Umweltthesaurus*, 2023. URL: https://sns.uba.de/umthes/de/labels/TH_00500068.html [14.03.2023].

Verwaltungsgericht Berlin 2022

Verwaltungsgericht Berlin: „Vorerst freie Fahrt in der Friedrichstraße“, Nr. 45/2020, Pressemitteilung vom 25.10.2022, 2022. URL: <https://www.berlin.de/gerichte/verwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2022/pressemitteilung.1257663.php> [Stand: 21.12.2022].

Ville de Paris 2022

Ville de Paris: *Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité*, 2022. URL: <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37> [Stand: 14.03.2023].

Wirtschaftskammer Wien 2019

Wirtschaftskammer Wien: *Bericht des Standortanwalts – City-Projekte*, 2019. URL: https://www.wko.at/site/standort-anwalt-wien/1_CityProjekte_SiS_17102019_web.pdf [Stand: 14.03.2023].





Über acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften

acatech berät Politik und Gesellschaft, unterstützt die innovationspolitische Willensbildung und vertritt die Technikwissenschaften international. Ihren von Bund und Ländern erteilten Beratungsauftrag erfüllt die Akademie unabhängig, wissenschaftsbasiert und gemeinwohlorientiert. acatech verdeutlicht Chancen und Risiken technologischer Entwicklungen und setzt sich dafür ein, dass aus Ideen Innovationen und aus Innovationen Wohlstand, Wohlfahrt und Lebensqualität erwachsen. acatech bringt Wissenschaft und Wirtschaft zusammen. Die Mitglieder der Akademie sind herausragende Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus den Ingenieur- und den Naturwissenschaften, der Medizin sowie aus den Geistes- und Sozialwissenschaften. Die Senatorinnen und Senatoren sind Persönlichkeiten aus technologieorientierten Unternehmen und Vereinigungen sowie den großen Wissenschaftsorganisationen. Neben dem acatech FORUM in München als Hauptsitz unterhält acatech Büros in Berlin und Brüssel.

Weitere Informationen unter www.acatech.de



Autorinnen und Autoren:

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

KJB.Kom Prof. Dr. Klaus J. Beckmann – Kommunalforschung,
Beratung, Moderation und Kommunikation/
acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften
Karolinenplatz 4
80333 München

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel

Zentrum für Mobilitätskultur Kassel/
acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften
Karolinenplatz 4
80333 München

Yulika Zebuhr

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften
Karolinenplatz 4
80333 München

Wolfgang Blumthaler

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften
Karolinenplatz 4
80333 München

Reihenherausgeber:

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 2023

Geschäftsstelle	Hauptstadtbüro	Brüssel-Büro
Karolinenplatz 4	Pariser Platz 4a	Rue d'Egmont/Egmontstraat 13
80333 München	10117 Berlin	1000 Brüssel (Belgien)
T +49 (0)89/52 03 09-0	T +49 (0)30/2 06 30 96-0	T +32 (0)2/2 13 81-80
F +49 (0)89/52 03 09-900	F +49 (0)30/2 06 30 96-11	F +32 (0)2/2 13 81-89
info@acatech.de		
www.acatech.de		

Geschäftsführendes Gremium des Präsidiums: Prof. Dr. Ann-Kristin Achleitner, Prof. Dr. Ursula Gather, Dr. Stefan Oschmann, Manfred Rauhmeier, Prof. Dr. Christoph M. Schmidt, Prof. Dr.-Ing. Thomas Weber, Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner

Vorstand i.S.v. § 26 BGB: Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner, Prof. Dr.-Ing. Thomas Weber, Manfred Rauhmeier

Empfohlene Zitierweise:

Beckmann, K. J./Blumthaler, W./Holzapfel, H./Zebuhr, Y.: *Ankommen statt unterwegs sein – Lokale Governance integriert gestalten. Projekt Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung. Dritter Zwischenbericht* (acatech DISKUSSION), München 2023.
DOI: https://doi.org/10.48669/aca_2023-8

ISSN 2193-8970

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben – auch bei nur auszugsweiser Verwendung – vorbehalten.

Copyright © acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften • 2023

Koordination: Wolfgang Blumthaler, Yulika Zebuhr

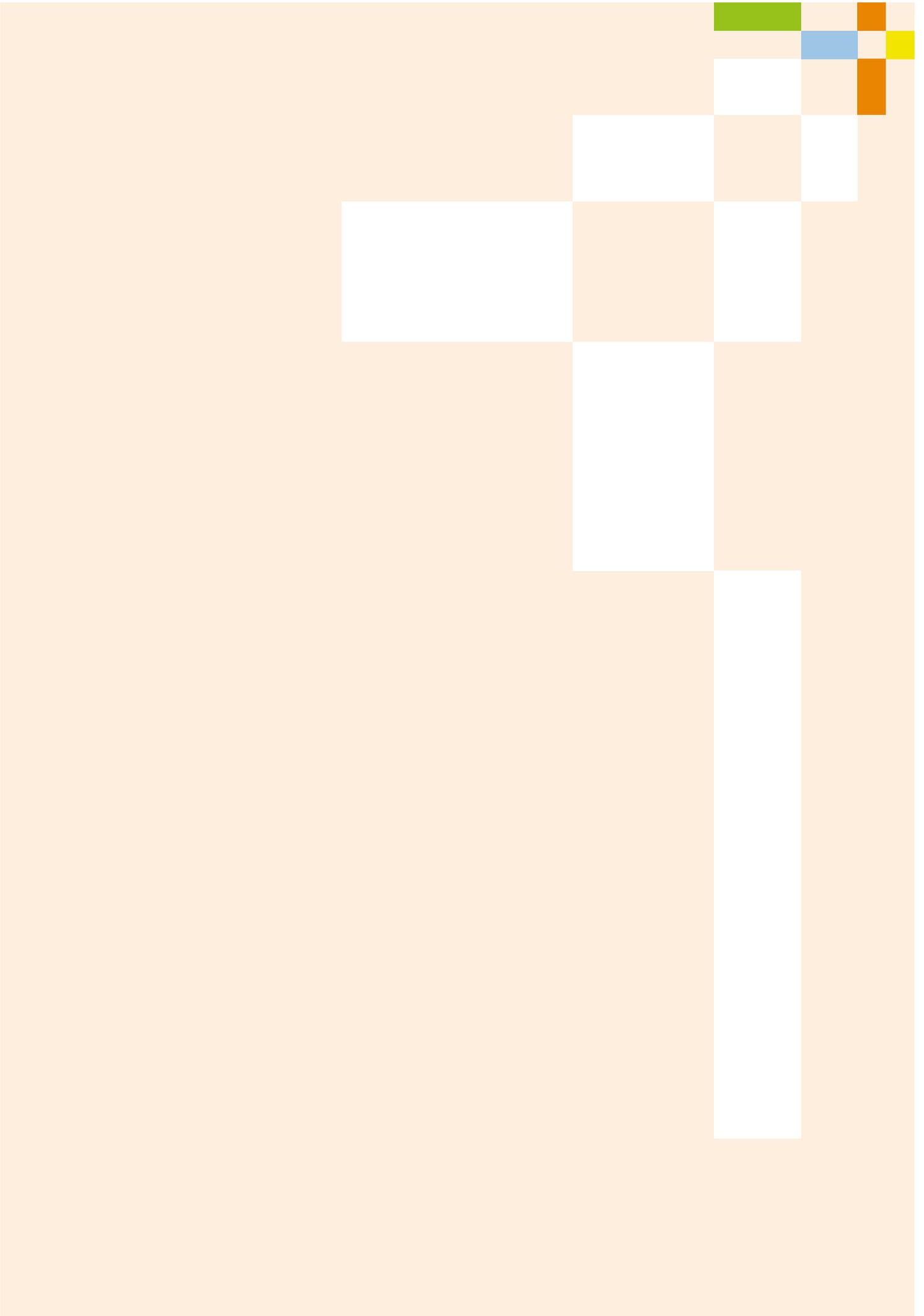
Redaktion: Elisabeth Mader

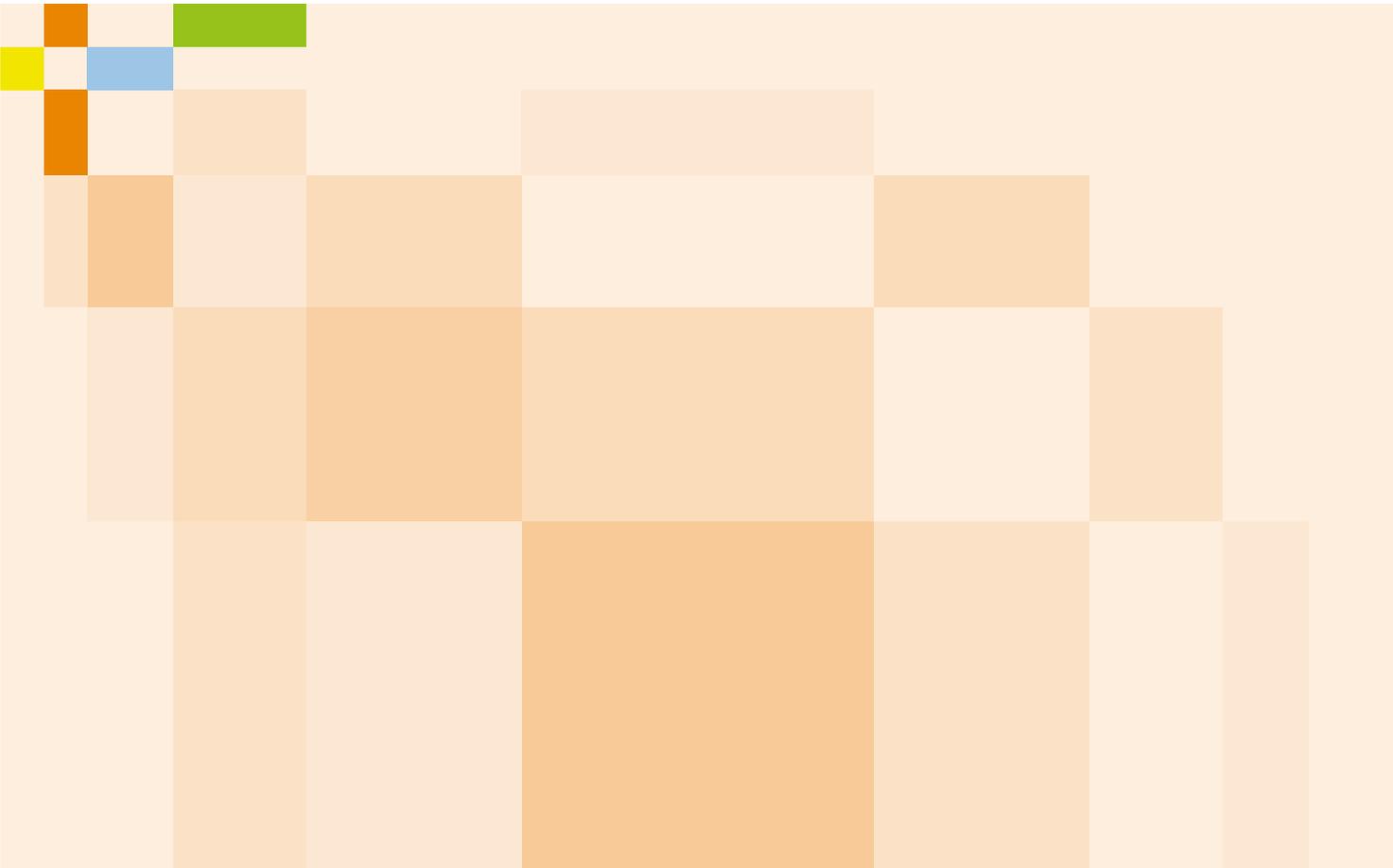
Lektorat: Lektorat Berlin

Layout-Konzeption, Konvertierung und Satz: GROOTHUIS. Gesellschaft der Ideen und Passionen mbH für Kommunikation und Medien, Marketing und Gestaltung; groothuis.de

Titelfoto: iStock/funky-data

Die Originalfassung der Publikation ist verfügbar auf www.acatech.de





Eine integrierte Planung von Raum und Mobilität kann dazu beitragen, Stadtregionen besser zu vernetzen, vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten in Quartieren auszuschöpfen und Straßenräume attraktiver zu gestalten. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität wird dadurch erhöht, der öffentliche Raum belebt. Konzepte einer auf Nähe und Erreichbarkeit ausgerichteten Planung – auch bekannt als Stadt der kurzen Wege oder 15-Minuten-Stadt – werden in den Wissenschaften schon seit Jahrzehnten diskutiert. Vorzeigeprojekte setzen diese Erkenntnisse bereits vereinzelt in Quartieren oder Städten um, eine flächendeckende Umsetzung ist bislang allerdings noch nicht erfolgt.

Die vorliegende acatech DISKUSSION richtet den Blick auf dieses Defizit und untersucht Grundlagen und Rahmenbedingungen integrierter Planungsprozesse in Kommunen und Regionen. Es wird deutlich, dass der Erfolg lokaler Governance von vielen unterschiedlichen Parametern abhängt. Dazu zählen Rahmenbedingungen, Strukturen und Prozesse in Verwaltung, Politik und Gesellschaft, Kooperation der unterschiedlichen Akteure, ein geeigneter Instrumentenmix, aber auch die finanzielle und personelle Ausstattung vor Ort.