

## Angebot

# Städteprojekt: Parken neu organisieren.

Fortbildung, Erfahrungsaustausch und Kommunalanalyse

Anbieter: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH  
Zimmerstr. 13-15, 10969 Berlin  
Sitz Berlin, AG Charlottenburg, HRB 114959 B  
Geschäftsführung: Prof. Dr. Carsten Kühl, Dipl.-Geogr. Luise Adrian

Kontakt: Uta Bauer  
Tel.: 030/39001-151  
E-Mail: [Bauer@difu.de](mailto:Bauer@difu.de)

Dr. Michaela Christ  
Tel.: 030/39001-106  
E-Mail: [Christ@difu.de](mailto:Christ@difu.de)

Berlin, 29. Januar 2025

## Inhalt

I. Auf einen Blick	3
II. Ausgangslage und Inhalte	3
III. Arbeitsplan und Umsetzung	5
1. Basismodul: Fortbildung und Erfahrungsaustausch	5
1.1 Struktur und Inhalte der Workshops	5
1.2 Organisatorische Umsetzung	5
1.3 Teilnahme und Rahmenbedingungen	6
1.4 Dokumentation und Nachhaltigkeit	6
2. Vertiefungsmodul: Stadtspezifische Kommunalanalyse	6
3. Abschlusspublikation: Dokumentation und übertragbare Lösungen	7
IV. Zielgruppe, Exklusivität und Nutzen für die mitwirkenden Kommunen	7
V. Finanzierung und Mitwirkung der Kommunen am Projekt	8
VI. Zeitplanung und Laufzeit des Projekts	8
VII. Fachliche Bearbeitung und Begleitung durch das Difu	9

## I. Auf einen Blick

**Problem:** Die Organisation des sogenannten ruhenden Verkehrs ist ein komplexes und vielfach sehr umstrittenes Thema. Auf der Suche nach geeigneten Instrumenten und Lösungen stehen Kommunen vor vielen unbeantworteten Fragen, die sich aus wachsenden Herausforderungen (Klimaschutz, -anpassung, zunehmender Lieferverkehr, wachsender Flächenbedarf durch steigende Kfz-Zulassungszahlen), neuen Gestaltungsspielräumen (Änderung § 6a StVG vom 04.07.2020 zur Höhe der Bewohnerparkgebühren), veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen (StVG, StVO, VwV) und zu aktueller Rechtsprechung (BVerwG) zum Gehwegparken ergeben. Zu beachten ist weiterhin, dass Eingriffe im Parkraumangebot im öffentlichen Raum Auswirkungen auf die Nutzung der Stellplätze auf privaten Grundstücken haben und umgekehrt.

**Ziele:** All diesen Herausforderungen ist das Städteprojekt gewidmet. Es unterstützt Städte und Gemeinden dabei, ihr Parkraummanagement neu aufzustellen oder weiterzuentwickeln. Kernthemen sind das Parkraummanagement, die Steuerung des Stellplatzangebots auf privaten Flächen, die Steuerung der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, die veränderten gesetzlichen Regelungen der vergangenen Jahre sowie deren Auswirkungen auf kommunale Handlungsspielräume. Die vorgeschlagenen Kernthemen werden in Absprache mit den beteiligten Kommunen entsprechend deren Bedürfnissen angepasst und konkretisiert.

**Aufbau:** Das Städteprojekt setzt sich aus zwei Modulen zusammen, die aufeinander aufbauend von den beteiligten Städten gebucht werden können. Das Basismodul dient der Wissensvermittlung und dem Erfahrungsaustausch und besteht aus fünf Workshops. Das optional wählbare Vertiefungsmodul beinhaltet eine Kommunalanalyse zu einer von der teilnehmenden Kommune selbstgewählten Fragestellung.

**Kosten:** Das Projekt ist ein Kooperationsvorhaben der beteiligten Städte und des Difu. Die Städte beteiligen sich anteilig entsprechend der gewählten Module. Die Kosten variieren zwischen Difu-Zuwenderstädten und Nicht-Zuwendern, sie liegen je nach gewählten Modulen und Städtetestatus zwischen 8.400 und 31.000 Euro netto.

**Nutzen:** Die Teilnahme bietet Städten vielfältige Vorteile: Sie profitieren von einer Fortbildungsreihe, die individuell auf ihre spezifischen Bedürfnisse und Fragestellungen zugeschnitten ist, und haben die Möglichkeit, im interkommunalen Austausch voneinander zu lernen. Dabei gewinnen sie einen systematischen Überblick über den aktuellen Forschungsstand und den Status quo der kommunalen Praxis. Gleichzeitig reflektieren sie ihren lokal spezifischen Umgang mit den Themen Parken und Flächen-nutzung. Abschließend erhalten die teilnehmenden Kommunen einen umfassenden Bericht, der die Inhalte der Fortbildungsreihe und die jeweiligen Perspektiven der beteiligten Städte zusammenfasst.

## II. Ausgangslage und Inhalte

Das Thema Parken in Städten gilt als eine der zentralen Herausforderungen in Städten. Es betrifft zahlreiche Bereiche von der Verkehrsplanung über den Umweltschutz bis hin zur sozialen Gerechtigkeit und birgt weitreichende Implikationen für die Lebensqualität und die Nachhaltigkeit städtischer Räume.

Ein zentraler Kritikpunkt ist der enorme Flächenverbrauch durch Parkplätze. Diese nehmen wertvollen urbanen Raum ein, der für andere Zwecke wie Wohnungsbau, öffentliche Grünflächen oder soziale Infrastruktur genutzt werden könnte. Besonders in hochverdichteten Stadtzentren konkurrieren Parkflächen mit dringend benötigten Lebens- und Arbeitsräumen. Die oft priorisierte Bereitstellung von Parkplätzen führt zu einer ineffizienten Flächennutzung.

Darüber hinaus verursacht das Parken erhebliche Verkehrsprobleme. Ein erheblicher Teil des innerstädtischen Verkehrs besteht aus sogenanntem „Suchverkehr“, also Autofahrten, die unternommen werden, um einen freien Parkplatz zu finden. Dies führt zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen, erhöhtem Kraftstoffverbrauch und längeren Fahrzeiten. Parkplätze am Straßenrand verengen zudem Fahrbahnen und verschärfen Verkehrsstaus, was die Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigt. Die Störungen im Verkehrsfluss haben auch ökologische Konsequenzen, da sie den Ausstoß von Treibhausgasen und Luftschadstoffen steigern.

Die Umweltauswirkungen des Parkens gehen jedoch weit über den Suchverkehr hinaus. Die Versiegelung großer Flächen für Parkplätze reduziert die natürliche Versickerung von Regenwasser, erhöht das Risiko von Überschwemmungen und trägt zur Bildung städtischer Wärmeinseln bei. Besonders in dicht besiedelten Städten, die ohnehin mit den Folgen des Klimawandels kämpfen, verschärft dies bestehende Umweltprobleme. Zudem stehen große Parkflächen in Konflikt mit Zielen des Klimaschutzes, da sie den privaten Autoverkehr fördern und den Übergang zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln behindern.

Auch die wirtschaftlichen Kosten des Parkens werden häufig unterschätzt. Der Bau und die Instandhaltung von Parkflächen sind teuer, und die Kosten werden oft durch Quersubventionen gedeckt. Kostenlose Parkplätze erscheinen auf den ersten Blick attraktiv, verursachen jedoch versteckte Kosten für die Allgemeinheit, etwa durch höhere Steuern oder Mieten. Gleichzeitig schränken Mindestparkplatzanforderungen bei Neubauten die Gestaltungsmöglichkeiten ein und treiben die Baukosten in die Höhe, was sich negativ auf die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit von Wohnraum auswirkt.

Ein weiterer Aspekt, der häufig kritisiert wird, ist die soziale Ungerechtigkeit, die mit der Parkpolitik einhergeht. Subventionierte oder kostenlose Parkplätze begünstigen vor allem Autofahrende, während Menschen, die auf alternative Verkehrsmittel wie den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind, leer ausgehen. Diese Politik fördert die Nutzung des privaten Autos und benachteiligt Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV. Besonders problematisch ist dies in Anbetracht der Tatsache, dass nicht alle Menschen Zugang zu einem eigenen Auto haben und Parkanreize daher soziale Ungleichheiten verstärken können.

Die Wissenschaft weist zudem auf Fehlanreize hin, die durch die derzeitige Parkraumbewirtschaftung geschaffen werden. Günstige oder kostenlose Parkplätze fördern die Abhängigkeit vom Auto und behindern den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsoptionen. Insbesondere in Städten, die ihre Verkehrsplanung auf eine Maximierung des Parkraumangebots ausrichten, entstehen Zielkonflikte mit den Bemühungen, den Autoverkehr zu reduzieren und umweltfreundlichere Alternativen zu fördern.

Abschließend beleuchtet die Literatur auch die regulatorischen Herausforderungen des Parkens. Mindestparkplatzanforderungen führen häufig zu einem Überangebot an Stellflächen, während eine effektive Preisgestaltung oder Begrenzung des Parkraums in vielen Städten fehlt. Gleichzeitig werden Schnittstellen zwischen Parkplätzen und öffentlichen Verkehrsmitteln, wie Park-and-Ride-Systeme, oft vernachlässigt, wodurch der Wechsel auf kollektive Verkehrsmittel erschwert wird.

Die Problematik des Parkens in Städten ist somit komplex und vielschichtig. Sie umfasst ökologische, ökonomische und soziale Aspekte, die eng miteinander verwoben sind. Die Literatur schlägt zahlreiche Lösungsansätze vor, darunter eine Reduktion des Parkraumangebots, eine konsequente Preisgestaltung sowie die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Nur durch einen ganzheitlichen Ansatz kann die Parkraumpolitik zu einer nachhaltigen Entwicklung der Städte beitragen und die Lebensqualität ihrer Bewohner verbessern.

### III. Arbeitsplan und Umsetzung

Das Projekt setzt sich aus zwei Modulen zusammen, die aufeinander aufbauend von den beteiligten Städten gebucht werden können. Das Basismodul dient der Wissensvermittlung und dem Erfahrungsaustausch. Das optional wählbare Vertiefungsmodul beinhaltet eine Kommunalanalyse zu einer von der teilnehmenden Kommune selbstgewählten Fragestellung. Abgeschlossen werden beide Module mit einer Abschlusspublikation.

#### 1. Basismodul: Fortbildung und Erfahrungsaustausch

Am Basismodul nehmen alle interessierten Kommunen teil. Dieses Modul bildet die Grundlage für die Auseinandersetzung mit dem Themenfeld „Parken neu organisieren“ und besteht aus insgesamt fünf thematisch strukturierten Workshops. Ziel des Moduls ist es, den teilnehmenden Kommunen sowohl Wissen zu vermitteln als auch den Raum für Reflexion, Erfahrungsaustausch und gemeinsame Diskussionen zu schaffen.

##### 1.1 Struktur und Inhalte der Workshops

**Bedarfsgerechte Ausgestaltung.** Die genaue inhaltliche Ausrichtung der Workshops wird in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen festgelegt. Dies bedeutet, dass Bedarfe, konkrete Herausforderungen und Interessen der Kommunen bei der Themenwahl und Schwerpunktsetzung berücksichtigt werden. Damit wird sichergestellt, dass die Inhalte für die Teilnehmenden passgenau und praxisorientiert gestaltet sind. In den Workshops sollen Fragestellungen bearbeitet werden, die für den kommunalen Alltag relevant sind und die Beteiligten unmittelbar betreffen.

**Wissensvermittlung und Interaktivität.** Ein wesentlicher Bestandteil der Workshops ist die Vermittlung von Fachwissen durch erfahrene Difu-Wissenschaftler\*innen, die die Workshops inhaltlich konzipieren, moderieren und dokumentieren. Hierbei wird besonderer Wert auf eine klare, praxisbezogene Aufbereitung der Inhalte gelegt. Um den Blick über den eigenen Tellerrand zu ermöglichen, werden bei Bedarf auch externe Referentinnen eingeladen. Diese können Expertinnen aus anderen Kommunen mit Best-Practice-Beispielen, Jurist\*innen zur Klärung rechtlicher Fragen oder Fachleute aus spezifischen Bereichen sein. Dadurch profitieren die Teilnehmenden von vielfältigen Perspektiven und Erfahrungen, die sie in ihre eigene kommunale Praxis einfließen lassen können.

**Gruppengröße und Flexibilität.** Nicht jedes Thema ist für alle Kommunen gleichermaßen relevant. Daher wird in den Workshops bei Bedarf die Möglichkeit geschaffen, phasenweise in kleineren Arbeitsgruppen zu arbeiten. Dies ermöglicht es, gezielt auf spezifische Fragestellungen einzugehen und eine vertiefte Diskussion zu fördern.

**Plattform für Austausch und Reflexion.** Die Workshops dienen nicht nur der reinen Wissensvermittlung, sondern auch als Plattform für einen intensiven Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen. Im Dialog können die Teilnehmenden ihre bisherigen Erfahrungen reflektieren, voneinander lernen und gemeinsam neue Ansätze zur Organisation des Parkens entwickeln. Der kollegiale Austausch unterstützt die Kommunen dabei, Herausforderungen im eigenen Wirkungsbereich besser zu bewältigen.

##### 1.2 Organisatorische Umsetzung

Die fünf Workshops sind zeitlich und räumlich so organisiert, dass sie sich möglichst reibungslos in den Arbeitsalltag der Teilnehmenden integrieren lassen:

**Zwei Präsenz-Workshops:** Der erste Workshop zu Beginn des Prozesses und der abschließende Workshop finden in Präsenz am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin statt. Diese Präsenzveranstaltungen

staltungen haben eine Dauer von jeweils ca. 6 Stunden. Sie bieten den Teilnehmenden die Gelegenheit, sich persönlich kennenzulernen, Netzwerke zu bilden und die Grundlagen für den gemeinsamen Prozess zu schaffen.

**Drei Online-Workshops:** Um den Aufwand für die Kommunen zu minimieren und die Teilnahme möglichst flexibel zu gestalten, werden drei der fünf Workshops online durchgeführt. Diese virtuellen Treffen haben eine Dauer von jeweils ca. 3 Stunden und ermöglichen es den Teilnehmenden, sich ortsunabhängig und zeiteffizient zu beteiligen.

### 1.3 Teilnahme und Rahmenbedingungen

Pro Kommune können bis zu zwei Personen an den Workshops teilnehmen. Diese Regelung bietet den Kommunen die Möglichkeit, ihre Vertretung breit aufzustellen und unterschiedliche Perspektiven einzubringen. Zudem wird durch die begrenzte Gruppengröße ein intensiver Austausch und ein konzentrierter Diskussionsprozess gefördert.

### 1.4 Dokumentation und Nachhaltigkeit

Sämtliche Workshops werden durch die Difu-Wissenschaftler\*innen umfassend dokumentiert. Die Ergebnisse, Erkenntnisse und diskutierten Ansätze werden so festgehalten, dass die teilnehmenden Kommunen sie als Grundlage für ihre eigene Praxis nutzen können. Damit wird sichergestellt, dass die Inhalte über den Zeitraum der Workshops hinaus nachhaltig wirksam bleiben und den Kommunen langfristig zur Verfügung stehen.

Insgesamt bietet das Basismodul den Kommunen eine strukturierte, bedarfsgerechte und praxisorientierte Unterstützung bei der Neugestaltung des Parkraummanagements. Durch die Kombination von Wissensvermittlung, interaktivem Austausch und gezielter Begleitung werden die Kommunen befähigt, konkrete Lösungen für ihre lokalen Herausforderungen zu entwickeln und umzusetzen.

## 2. Vertiefungsmodul: Stadtspezifische Kommunalanalyse

Im Vertiefungsmodul geht das Difu gezielt auf die spezifische Situation und Problemlage zum Parkraummanagement in der jeweiligen Kommune ein. In enger Zusammenarbeit mit den Kommunen werden maßgeschneiderte Lösungsvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen erarbeitet. Die Bestandteile des Vertiefungsmoduls werden individuell mit den interessierten Kommunen abgestimmt und vertraglich gesichert. Folgende Bausteine wären beispielhaft möglich:

### **Umsetzung einer Quartiersgarage**

Hierbei werden Interviews mit ausgewählten Stakeholdern geführt und ein begleitender Präsenz-Workshop vor Ort durchgeführt. Ziel ist es, konkrete Handlungsschritte und Maßnahmen für die Umsetzung zu entwickeln.

### **Stadtbezogene Workshops**

Diese Workshops richten sich an kommunalpolitische Vertreterinnen, Verwaltungsmitarbeitende sowie Akteurinnen der Zivilgesellschaft. Inhalte: Vermittlung von Wirkungszusammenhängen, Instrumenten, rechtlichen Rahmenbedingungen und Best-Practice-Lösungen aus anderen Kommunen.

### **Ausgewählte Fallstudien**

Beispiel: Untersuchung der Wirkung bestimmter Maßnahmen wie der Reduzierung des Parkraumbototes, Erhöhung der Parkgebühren oder der Einfluss solcher Maßnahmen auf den Einzelhandel. Diese Fallstudien dienen als empirische Grundlage für Entscheidungen der Kommune.

## Planspiele

Interaktive Planspiele mit verschiedenen Stakeholdern zur Simulation der Umsetzung von vorab definierten Maßnahmen. Planspiele bieten die Möglichkeit, praxisnah zu erproben, wie verschiedene Maßnahmen wirken und welche Herausforderungen dabei auftreten könnten.

## Kurzbericht zum Vertiefungsmodul

Der Kurzbericht fasst die Ergebnisse des Vertiefungsmoduls zusammen. Inhalte: Aufbereitung des städtischen Vorgehens, Einordnung der Ergebnisse und praktische Handlungsoptionen zur Weiterentwicklung des Parkraummanagements.

## 3. Abschlussdokumentation und übertragbare Lösungen

Die Ergebnisse des Städteprojekts werden abschließend in einer umfassenden Dokumentation systematisch aufbereitet. Ziel dieser exklusiven Dokumentation ist es, die gewonnenen Erkenntnisse, Erfahrungen und Handlungsempfehlungen zu einem nachhaltigen Parkraummanagement für die interne Verwendung der beteiligten Städte und Kommunen zugänglich zu machen.

Ein zentraler Bestandteil der Dokumentation ist ein systematischer und vergleichender Überblick über die Herangehensweisen und Maßnahmen, die in den beteiligten Kommunen zur Neugestaltung des Parkraummanagements umgesetzt oder diskutiert wurden. Dabei wird das Vorgehen der Kommunen sorgfältig analysiert und in den aktuellen Forschungsstand eingeordnet, sodass nachvollziehbare Erkenntnisse zu den Wirkungsmechanismen und Erfolgsfaktoren abgeleitet werden können.

Darüber hinaus würdigt die Publikation die spezifischen Ansätze und Maßnahmen, die im Rahmen des Vertiefungsmoduls gemeinsam mit einzelnen Kommunen erarbeitet wurden. Diese Darstellung dient als praxisnahe Inspiration für andere Städte und Kommunen, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen und nach tragfähigen Lösungswegen suchen. Die präsentierten Ansätze umfassen sowohl strategische Konzepte als auch konkrete Umsetzungsschritte, die in den lokalen Kontext eingebettet sind.

Um den Schutz der Kommunen zu gewährleisten, wird in der Dokumentation besonderer Wert auf die Vertraulichkeit sensibler Informationen gelegt. Daten, Erkenntnisse und Fallbeispiele aus einzelnen Städten werden so aufbereitet, dass keine Rückschlüsse auf deren Herkunft gezogen werden können. Dies erfolgt durch Anonymisierung und, wo erforderlich, durch eine generalisierte Darstellung der Inhalte.

Die Dokumentation bietet somit nicht nur einen fundierten Überblick über erfolgreiche Strategien und Herausforderungen im Parkraummanagement, sondern liefert auch konkrete Schlussfolgerungen und praxisnahe Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Gestaltung des urbanen Parkraums. Sie richtet sich ab politische Entscheidungsträger\*innen, Planer\*innen sowie weitere Akteur\*innen in den beteiligten Kommunen, die aktiv an einer zukunftsfähigen Mobilitäts- und Stadtentwicklung arbeiten möchten.

## IV. Zielgruppe, Exklusivität und Nutzen für die mitwirkenden Kommunen

Zielgruppe des Projekts sind vornehmlich Städte, die ihr Parkraummanagement neu organisieren wollen und die zur Fundierung ihrer Maßnahmen offene Fragen klären möchten. Alleinstellungsmerkmale

des Vorhabens betreffen die flexible und bedarfsorientierte thematische Ausrichtung der Workshops (vgl. Modul 1) sowie das kommunenspezifische Vorgehen der örtlichen Vertiefung (vgl. Modul 2).

Die Teilnehmenden erhalten vertiefte Einblicke in die geltende Rechtslage und den Stand der Forschung. Sie bekommen einen Überblick über das Vorgehen in anderen Kommunen und diskutieren Best Practice Beispiele. Erarbeitet werden darüber hinaus praxisorientierte Lösungsoptionen zur Verbesserung der Situation in den teilnehmenden Kommunen – dies alles mit einem überschaubaren Aufwand an Zeit und Kosten.

## V. Finanzierung und Mitwirkung der Kommunen am Projekt

Das Projekt ist ein Kooperationsvorhaben der beteiligten Städte und des Difu. Es ist modular aufgebaut und umfasst ein Basis- und ein Vertiefungsmodul. Am Basismodul nehmen alle Kommunen teil. Das Vertiefungsmodul ist optional buchbar. Die Städte beteiligen sich anteilig entsprechend der gewählten Module. Die im Folgenden aufgeführten Kosten orientieren sich an der Mitwirkung von zehn Kommunen. Sofern mehr als 10 Kommunen mitwirken, reduzieren sich die je anteiligen Kosten. Die Kosten variieren zwischen Difu-Zuwenderstädten und Nicht-Zuwendern.

Basismodul:

Difu-Zuwenderstädte: ca. 8.400 Euro/netto (plus 7% MWSt.)

Nicht-Zuwender: ca. 9.700 Euro/netto (plus 7% MWSt.)

Vertiefungsmodul (optional):

Difu-Zuwenderstädte: ca. 18.500 Euro/netto (plus 7% MWSt.)

Nicht-Zuwender: ca. 21.300 Euro/netto (plus 7% MWSt.)

Bei Beteiligung an beiden Modulen ergeben sich somit folgende Kosten:

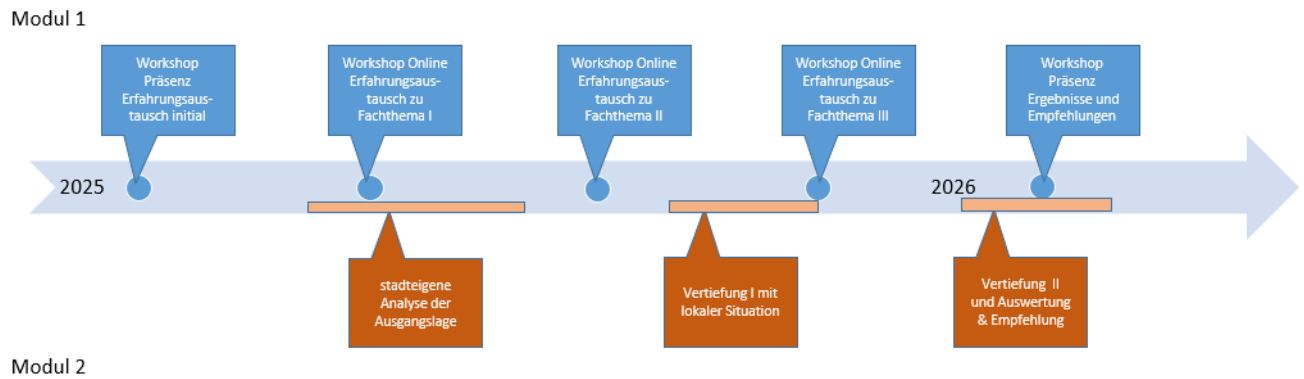
Difu-Zuwenderstädte: ca. 26.900 Euro/netto (plus 7% MWSt.)

Nicht-Zuwender: ca. 31.000 Euro/netto (plus 7% MWSt.)

Ressourcenaufwand: Jede Kommune benennt bis zu zwei Ansprechpartner\*innen. Sie nehmen an der Fortbildungsreihe teil, stehen für kleinere Beiträge im Rahmen der Workshops des Basismoduls zur Verfügung oder unterstützen mit Kontakten und Informationen vor Ort im Vertiefungsmodul. Darüber hinaus sind keine weiteren personellen Ressourcen erforderlich.

## VI. Zeitplanung und Laufzeit des Projekts

Angestrebt sind ein Projektstart im April/Mai 2025 und eine Laufzeit von 18 Monaten – abhängig von der Anzahl der beteiligten Kommunen an Modul 2. Die grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft jeder Kommune sowie das Interesse an den Modulen sollten die Kommunen bis 15. März 2025 geklärt haben und dem Difu mitteilen. Nach Festlegung der mitwirkenden Kommunen werden Anfang April/Mai 2025 die Verträge geschlossen.



## VII. Fachliche Bearbeitung und Begleitung durch das Difu

Das Projekt wird von einem erfahrenen Projektteam geleitet und bearbeitet.

### Uta Bauer (Projektleitung)

Uta Bauer arbeitet seit 2015 als wissenschaftliche Mitarbeiterin, Team- und Projektleiterin im Forschungsbereich Mobilität. Zuvor leitete sie 15 Jahre lang ein eigenes Planungs- und Forschungsbüro. Durch weitere berufliche Stationen als Referentin für Stadt- und Verkehrsplanung bei der Stadt Frankfurt/Main sowie als Referentin im Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung bringt sie unterschiedliche Perspektiven in die Bearbeitung und Leitung anwendungsorientierter Forschungsprojekte ein. Schwerpunkte ihrer aktuellen Arbeit liegen auf kommunalen Strategien der Verkehrswende, insbesondere der aktiven Mobilität (Fußverkehr), den Themen Parkraum und Mobilitätsmanagement sowie dem Zusammenhang von Siedlungsstruktur und Verkehr. Sie ist Mitglied im Mobilitätsbeirat „Fußverkehr“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin sowie der SRL-Arbeitsgruppe „Nahmobilität“. Uta Bauer studierte Geografie mit den Nebenfächern Volkswirtschaftslehre und Biologie an der Philipps-Universität Marburg.

### Dr. Michaela Christ (stellvertretende Projektleitung)

Die Soziologin ist seit Herbst 2023 Leiterin des Teams Nahmobilität am Difu. Zuvor verantwortete sie am Norbert Elias Center der Europa Universität Flensburg den Forschungsbereich historische Transformationsforschung. Sie hat in dieser Funktion den Masterstudiengang Transformationsstudien konzipiert und sechs Jahre lang geleitet und Lehrveranstaltungen unter anderem zu qualitativer Sozialforschung gelehrt sowie diverse Forschungsprojekte im Bereich nachhaltige Stadtentwicklung durchgeführt. Am Difu ist sie u.a. für die Planung, Organisation und Durchführung von Wissenstransferprojekten im Bereich Fuß- und Radverkehr sowie entsprechenden Forschungsvorhaben zuständig.

### Martina Hertel (wissenschaftliche Mitarbeiterin)

Martina Hertel hat Geographie und Kartographie an der FU Berlin sowie Verkehrswissenschaften an der TU Berlin studiert. Seit Mitte der 1990er Jahre hat sie zahlreiche Projekte im Bereich der Verkehrsplanung bearbeitet. Frau Hertel ist seit 2011 als wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Deutschen Institut für Urbanistik im Bereich Mobilität tätig. Sie bearbeitet seitdem die Themenfelder Öffentliche Fahrradverleihsysteme, Rad- und Fußverkehr sowie Parkraummanagement in nationalen und internationalen Projekten. Frau Hertel moderiert regelmäßig Seminare, konzipiert und organisiert Fachtagungen sowie Workshops.

### **Ausgewählte Difu-Referenzprojekte:**

Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität (2024) Das Difu und die TU Dortmund untersuchen die Wechselwirkungen zwischen Alltagsmobilität und Wohnort im Auftrag des BMBF.

<https://difu.de/projekte/stadtstruktur-wohnstandortwahl-und-alltagsmobilitaet>

Sicherheitsrisiko Parken! (2023) - Seminarreihe im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR)

<https://difu.de/projekte/sicherheitsrisiko-parken-0>

Verkehrswende: Kurzer Prozess! Wie können Umsetzungsprozesse im Parkraummanagement beschleunigt werden? (2023) im Auftrag der AGORA Verkehrswende

<https://difu.de/publikationen/2023/vom-plan-auf-die-strasse>

Park4SUMP: Parkraummanagement und nachhaltige Stadtverkehrspläne (2022) im Auftrag der EU Horizon 2020

<https://difu.de/projekte/park4sump-parkraummanagement-und-nachhaltige-stadtverkehrsplaene>

Prozesse und Kommunikation beim Parkraummanagement - Leitfaden für die kommunale Praxis (2018) im Auftrag der AGORA Verkehrswende

<https://difu.de/projekte/prozesse-und-kommunikation-beim-parkraummanagement>