



ProjektSkizzen 21

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät Winter 2017/18



Ruhender Verkehr
Fahrzeug oder Stehzeug?

Inhalt

- 02 Parken - oder was man sonst daraus machen könnte ...
- 04 Parken als wichtiger Baustein...
- 06 Warum ist Parken nicht kostenlos?
- 07 Parken vs. Nahmobilität
- 08 Parkplätze unter Strom
- 09 Mobilstationen: Von individueller zu vernetzter Mobilität
- 10 Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft
- 10 Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr
- 11 Auswahl aktueller Projekte
- 12 Zählen um zu Feiern
- 12 Die Nahmobilitäts-Checker
- 13 Anknüpfen an Utrecht
- 14 Lieblingsorte in der Stadt – Portraits aus dem Team, Teil 2
- 15 Vorstellung der Filialen
- 16 Glosse
Neues und Kontakte
Impressum

Prüfstand: Ruhender Verkehr in der Stadt

Das vergangene Jahr war mal wieder viel zu kurz und eher von Unruhe anstatt von Ruhe geprägt. Von Entschleunigung ist nicht viel zu spüren, sowohl zum Jahreswechsel als auch im alltäglichen Stadtverkehr. Und dann drohen auch noch mögliche Fahrverbote in den Städten. Zeit, um über eine „echte Verkehrswende“ nachzudenken. Eine Schlüsselrolle dabei nimmt zweifelsohne der Ruhende Verkehr ein. Anlass genug, sich in unseren ProjektSkizzen mit diesem vielfältigen Thema auseinanderzusetzen.

Ruhig ist er gar nicht. Überwiegend wird der Ruhende Verkehr mit parkenden Autos in Verbindung gebracht, birgt jedoch viele weitere interessante Aspekte. Was kostet uns eigentlich das Parken? Auch neue Herausforderungen wie die Elektromobilität oder kommunale Stellplatzsitzungen benötigen innovative Ansätze. Mobilstationen liegen zur Förderung der Multi- und Intermodalität im Trend: Serviceangebote und Sharing-Konzepte ergänzen Haltestellen. Moderne Fahrradparkhäuser werden immer mehr benötigt. Und die Fußgänger? Ja gibt es denn einen ruhenden Fußgängerverkehr? Aber natürlich, gewinnen doch Sitz- und Ruhemöglichkeiten sowie Verweilqualitäten immer mehr an Bedeutung. Diese Ausgabe greift die mehrdimensionalen Aspekte des ruhenden Verkehrs auf und soll ermutigen, ihn als einen Schlüssel für die Verkehrswende zu begreifen.

Viel Freude und „Ruhe“ beim Lesen der diesjährigen Ausgabe der ProjektSkizzen wünscht Ihnen das Team der Planersocietät!

Parken - oder was man sonst daraus machen könnte...

Der Ruhende Kfz-Verkehr wird in vielen Städten oft kontrovers diskutiert. Geht es den einen um eine Ausweitung der Parkmöglichkeiten, wollen die anderen das Parken im öffentlichen Raum zugunsten einer höheren Straßenraumqualität oder mehr Flächen für den Fuß- und Radverkehr reduzieren. Die derzeitige Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs ist gewaltig und der Druck auf die Flächen im Straßenraum nimmt weiter zu. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ist das Parkraummanagement ein bedeutendes Instrument, mit dem die Kommunen regulierend in das Verkehrsverhalten eingreifen können.

Fahrzeuge sind Stehzeuge, da sie im Schnitt 23 Stunden am Tag stehen. Überschlägig ist in Deutschland von ca. 25 bis 30 qm Stellplatzfläche pro Kopf für Pkw auszugehen, viele davon liegen im öffentlichen Straßenraum. Immer mehr innerstädtische Straßenräume werden inzwischen von parkenden Pkw dominiert. Dies wird insbesondere dann deutlich, wenn man historische Bilder aus der Zeit vor der Automobilisierung mit der heutigen Situation der Straßenräume vergleicht. Dabei regelte schon die Reichsgaragenverordnung von 1939 – einer der Ursprünge der autoorientierten Stadtentwicklung – wie viele Kfz-Stellplätze beim Neubau eines Gebäudes nachzuweisen sind. Doch die Stellplatzverordnungen lösen nicht allein das Problem auf den Straßen: Das Parken im Straßenraum nimmt weiter zu. Selbst in neuen Wohngebieten scheint es für viele

Bewohner – trotz vorhandener Stellplätze auf dem Grundstück – bequemer, unter der Laterne zu parken als in der Garage. Mit der Einführung des Gehwegparkens wurde auch nach und nach das Zustellen der Gewege zum Gewohnheitsrecht – gleichbedeutend mit weiteren Einschränkungen und Gefährdungen der Fußgänger. Die Bußgelder sind gering und die Gefahr, beim Falschparken „erwischt“ zu werden, noch viel geringer. Das gebührenfreie Parken im Straßenraum ist selbstverständlich und fast eine Art „Bürgergrundrecht“ geworden, sodass eine Sensibilisierung für die Anwendung dieser (ausnahmsweisen) Sondernutzung dringend erforderlich ist. Gleichzeitig leisten wir uns den Luxus, dass den 46 Mio. Pkw in Deutschland nicht nur ein Stellplatz (an der Wohnung), sondern schätzungsweise drei bis vier verschiedene Stellplätze zur Verfügung ste-

hen – rechnet man alle Stellplätze im Wohnumfeld, am Arbeitsplatz, Supermarkt oder auch Fitnesscenter zusammen. Die Konsequenz sind ein hoher Flächenverbrauch und ineffiziente Stellplatzlösungen.

Was leisten Parkraumbewirtschaftungskonzepte?

Parkraumbewirtschaftung ist zwar ein ungeliebtes und konfliktträchtiges Handlungsfeld, aber unstrittig auch ein wichtiges Instrument zur Steuerung des Parkdrucks in den Städten. Damit wird der öffentliche Parkraum effizient und effektiv - differenziert nach unterschiedlichen Nutzengruppen (Bewohner, Kunden und Besucher, Beschäftigte, Lieferverkehr) - zur Verfügung gestellt. In den letzten Jahren sind für viele Mittel- und Großstädte Parkraumkonzepte erstellt worden. Gleichzeitig ist die Parkraumbewirtschaftung

tung ein wichtiges Instrument zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens in den Städten. Aber nur ein Teil des öffentlichen Straßenraums wird derzeit bewirtschaftet und die Anreize, ein alternatives Verkehrsmittel an Stelle des Autos zu nutzen, sind aufgrund der niedrigen Parkgebühren zu gering. Die meisten Großstädte sehen Gebühren zwischen 1,00 EUR und 3,00 EUR pro Parkstunde vor, selbst für die zentralen Bereiche. Bislang nehmen nur München, Frankfurt am Main und Potsdam höhere Gebühren in den zentralsten Lagen. Für eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl sollten die Parkraumgebühren mindestens den Ticketpreisen für eine Hin- und Rückfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln entsprechen.

Zürich, Kopenhagen und Amsterdam sind beispielhafte Städte, die erfolgreich aufzeigen, dass eine konsequente, flächendeckende und intelligente Parkraumbewirtschaftung zu einem Umdenken führen kann, ohne dass darunter die Lebensqualität oder Attraktivität einer Stadt leiden muss. Ganz im Gegenteil haben diese Städte den Parkdruck reduziert, schrittweise Parkplätze im öffentlichen Raum abgebaut und die so entstandenen Freiräume in eine Strategie zur städtebaulichen Aufwertung sowie zur Förderung des Fuß- und Radwegs einbezogen.

Die beste Parkraumbewirtschaftung hat jedoch wenig Wert, wenn sie nicht angemessen überwacht wird. Im Durchschnitt stehen in den Großstädten sechs Überwachungskräfte je 1.000 bewirtschaftete Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Viel zu wenig, um eine Parkraumregelung angemessen kontrollieren und den Falschparkern wirkungsvoll begegnen zu können. Nicht nur Personalengpässe, sondern auch zu niedrige Bußgelder und eine weitverbreitete Duldung illegalen Parkens bei hohem Parkdruck bestärken Falschparken.

Umbrüche sind zu erwarten

Das Verkehrsgeschehen erlebt derzeit einen Umbruch: Sei es mit der langsam aufkommenden Elektromobilität oder mit der Digitalisierung und den zu erwartenden Entwicklungen des automatisierten Fahrens. Eine Privilegierung von Stellplätzen für Elektro-Fahrzeuge ist vor dem Hintergrund der notwendigen Ladeinfrastruktur erforderlich, muss allerdings bei einem „richtigen Durchbruch“ der Elektrofahrzeuge immer wieder überprüft werden (siehe auch unser Artikel „Parkplätze unter Strom“, S. 8).

Zukünftig bietet das automatisierte Fahren weitere Effizienzvorteile: Einen Parkplatz suchen, einparken und vorfahren – das alles können die Autos bald selbstständig. Viele Parkplätze – vor allem im öffentlichen Straßenraum – sind dann nicht mehr erforderlich. Erste Versuche für ein fahrerloses Parken in Parkhäusern werden derzeit umgesetzt. Dem Autonutzenden bietet diese Technik Bequemlichkeit, dem Parkhausbetreibenden eine höhere Auslastungsquote und der öffentlichen Hand eine deutliche höhere Effizienz (ca. 20 % mehr Fahrzeuge können bei gleicher Fläche abgestellt werden). Zudem gehen 40 % aller Pkw-Unfälle mit Sachschäden auf das Konto von Parkremplern. Deshalb sind auch hier deutliche Vorteile zu erwarten.

Die Digitalisierung wird das Verkehrs- und Parkgeschehen deutlich verändern, da sie gute Chancen bietet, die Infrastruktur effizienter zu nutzen und sich multimodaler zu bewegen. Straßen und Plätze können dadurch neu gedacht werden. Dies zeigt Chancen auf, ganz ohne parkende Autos im Straßenraum auszukommen, sie wieder als Aufenthalts- und Lebensräume zu gestalten und mehr Flächen dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Zukünftige Straßenräume müssen dabei wandlungsfähiger und flexibel gedacht werden – am besten schon heute. Was kann man mit den vorhandenen Garagen, Parkplätzen und Parkstreifen machen? Wie viele Nachverdichtungsmöglichkeiten und Begrünungen der Straßenräume wären dadurch möglich?

Optionen auch durch kommunale Stellplatzsatzungen

Viel Bewegung ist derzeit auch in den Stellplatzverordnungen und in ihrer Flexibilisierung zu erkennen. Hintergrund ist die Erfahrung, dass starre Normen nicht zu sinnvollen Lösungen vor Ort führen und die Stellplatzfrage inzwischen ein wichtiger Kostenfaktor im Wohnungsbau bzw. auch ein Problem bei den Nachverdichtungen geworden ist.

Die neue Landesbauordnung NRW weist die Möglichkeit auf, die erforderlichen Stellplätze nicht mehr starr nach Tabelle, sondern diese entsprechend ihrer Lage, ihren verkehrsmittelspezifischen Rahmenbedingungen sowie Erschließung (z.B. qualitätsvolle ÖPNV-Anbindung) spezifisch zu berechnen und angebotene Mobilitätsleistungen (CarSharing-Angebote, Fahrradverleih etc.) des Bauherrn bzw. der Wohnungsbaugesellschaft einzubeziehen. Hier

Modal-Split des Ruhenden Verkehrs

- 2 %** Radabstellflächen im öffentlichen Raum
- 3 %** Ruhender öffentlicher Verkehr (Haltestellen, Bahnhöfe)
- 3 %** Flächen für den ruhenden Fußgängerverkehr (Straßencafés, Parkbänke etc.)
- 92 %** Kfz-Parken im Straßenraum (ohne Parken auf Privatgrund)

Quelle: FGM-AMOR 2011: Flächensplit von verschiedenen Arten des ruhenden Verkehrs in der Stadt Graz; zitiert aus:

AGFS 2012: Parken ohne Ende!

entsteht ein enormes Potenzial, einerseits die Wohnungsbaukosten zu reduzieren, und andererseits die Stellplatzsatzung als Baustein der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements zu nutzen.

Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr zum Thema machen

Die gemischt genutzte und kompakte Stadt ist Grundprinzip der europäischen Stadtplanung. Der öffentliche Raum und das Thema Ruhender Verkehr sollten daher elementarer Bestandteil einer kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsstrategie sein – dies am besten auch in kombinierter Form, so wie es zum Beispiel Dortmund im neuen Masterplan „Mobilität 2030“ vornimmt. Damit könnten veränderten Mobilitäts- und Raumsprüchen Rechnung getragen und die verkehrssteuernde Funktion des Parkraumangebotes genutzt werden.

Keine Frage, das Thema Parken ist dabei auch ein wichtiges Kommunikationsthema. Eine Sensibilisierung, ein Aufklären über die Vorteile einer Parkraumsteuerung und ein Mitnehmen der Bevölkerung ist entscheidend für die Akzeptanz von Maßnahmen. Im gerade angelaufenen „QuartierMobil Bornheim“ in Frankfurt am Main nehmen wir dies in einem konkreten Reallabor zum Anlass, um aufzuzeigen, wie eine solche Aufwertungsstrategie für den öffentlichen Raum sowie eine restriktive Parkraumsteuerung im engen Dialog mit der lokalen Politik und Bevölkerung verknüpft und umgesetzt werden kann. Hier kommt es auf kommunikative Botschaften an.

Wir freuen uns auf diese und andere zukünftige Herausforderung rund um das Thema Ruhender Verkehr.

Ansprechpartner: Dr. Michael Frehn

Parken als wichtiger Baustein nachhaltiger Verkehrskonzepte

Erfahrungen und Strategien aus dem Bezirksamt Mitte in Berlin zum Thema „Parken“ und der Parkraumbewirtschaftung

Das Thema „Parken“ ist oft ein Reizwort in der Kommunikation zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft. Trotzdem ist es ein wichtiges Querschnittsthema, das mit vielen anderen Handlungsfeldern einer nachhaltigen Verkehrsplanung sowie städtebaulichen Konzepten zusammenhängt. Der Bezirk Mitte von Berlin hat sich deshalb seit Übernahme der Zuständigkeit für die Parkraumbewirtschaftung im Jahre 2000 intensiv mit dem Thema beschäftigt, insbesondere bei der Ausweitung von Parkraumbewirtschaftungszonen. Gleichzeitig wurde dabei das Thema „Parken“ im Verhältnis zu Rad- und Fußverkehrskonzepten mit betrachtet. Dies verweist auf den engen Zusammenhang des Parkraummanagements mit einer Förderung der Nahmobilität.

Der Umgang mit dem ruhenden Verkehr ist kein nachrangiges Sonderproblem, sondern ist verknüpft mit vielen Maßnahmenbereichen, in denen deshalb Handlungsbedarf besteht. Also ein Thema, das einer integrierten Betrachtung bedarf, in Wechselwirkung zu anderen Verkehrsarten und zum Städtebau, zur Straßenraumgestaltung und zu Aufenthaltsqualitäten:

- zunehmender Parkdruck, wachsende Stadt und Verdichtung,
- Beeinträchtigung für Fuß- und Radverkehr sowie Verkehrssicherheitsprobleme,
- Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raums,
- Frage nach dem Wert zentraler öffentlicher Flächen,
- (Bau-)Kosten für Stellplatzanlagen,
- Auswirkungen von Parkraummanagementmaßnahmen auf die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, mit den entsprechenden positiven Wirkungen beim Immissionsschutz,
- Parkraumbewirtschaftung als wichtiger Baustein bei Lärm- und Luftreinhaltungsplänen, aber auch generell bei Klimaschutzkonzepten.

Parkraumbewirtschaftung mit Blick auf alle Nutzungsansprüche

Ein bedeutender Baustein im Parkraummanagement und ein wichtiges kommunales Instrument ist die Parkraumbewirtschaftung. Denn damit können die Kommunen tatsächlich regulierend in das Verkehrsverhalten eingreifen. Durch die Verminderung des Parkdrucks ermöglicht die Parkraumbewirtschaftung - im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des öffentlichen Straßenraums - anderen Nutzungsansprüchen gebührende Berücksichtigung zu verleihen.



Erfahrungen aus Berlin Mitte

Der Bezirk Mitte hat im Jahr 2000 die bestehenden fünf Parkzonen aus dem Pilotgebiet City Ost von der Senatsverwaltung übernommen und die Grenzen teilweise erweitert. Mit der denkmalgeschützten Spandauer Vorstadt kam 2002 die erste neue Parkraumzone hinzu, die erstmalig auch große Bereiche mit reinem Bewohnerparken auswies sowie - aufgrund der starken Gastronomienutzung - eine zeitliche Ausdehnung bis 24 Uhr.

Inzwischen gibt es im Bezirk Mitte dreizehn Parkzonen. Dabei wurden so wichtige neue Zentren wie der Bereich um den Potsdamer Platz und das Kulturforum sowie der neue Hauptbahnhof in die Bewirtschaftung mit einbezogen. Sämtliche Erweiterungen gingen einher mit umfangreichen Vorher- und teilweise auch Nachher-Untersuchungen zur Wirkungsabschätzung.

2006 wurden sämtliche Bestandsgebiete einer umfassenden Analyse unterzogen sowie neue potentielle Erweiterungsgebiete untersucht. Ergebnis war das „Gesamtkonzept zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin“ mit fünf neuen Gebieten, nach Prioritäten gelistet. Außerdem wurden die Gebühren, gemäß der damals neuen Parkgebührenordnung des Landes Berlins, neu festgesetzt, abgestuft nach Bereichen mit jeweils drei, zwei und einem Euro die Stunde.

In den Jahren 2007 bis 2009 war der Bezirk Mitte auch als Projektpartner an dem Bundes-Forschungsprojekt „ParkenBerlin“ beteiligt.

Wichtige Erkenntnisse unserer Untersuchungen sind:

- Die Nachher-Untersuchungen zeigen die entlastende Wirkung nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung und einen Rückgang der Parkraumauslastung.
- Das Angebot an vorhandenen, öffentlich zugänglichen Parkbauten wird zu wenig genutzt, deren Auslastung liegt oft nur bei 20 Prozent.
- Teilweise sind auch hohe „Schwarzparker“-Anteile vorhanden, was eine konsequente und effektive Überwachung erforderlich macht, die sich auch an „Hotspots“ orientiert.
- In manchen Bereichen ist der Anteil der Ausnahmegenehmigungen außerordentlich hoch, was eine Überprü-

fung dieser Regelungen erforderlich macht, damit die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung nicht obsolet wird.

- Je nach Gebietscharakteristik sind die beschriebenen Merkmale sehr unterschiedlich ausgeprägt, was eine auf jedes Gebiet differenzierte Parkraumregelung notwendig macht.

Verknüpfung mit Themen des Fuß- und Radverkehrs

In all unseren Ausschreibungen der Gutachten zur Parkraumbewirtschaftung sind Positionen enthalten, in denen um Empfehlungen für tangierende Maßnahmen gebeten wird, die sich nicht nur auf das reine Parkraummanagement beziehen. So gründet sich die Einrichtung eines Fahrradstreifens in der Tiergartenstraße entlang der wichtigen innerstädtischen Parkanlage Großer Tiergarten auf das entsprechende Parkraumbewirtschaftungskonzept Tiergarten-Süd um den Potsdamer Platz und das Kulturforum. Wie bereits vorher in der Karl-Marx-Allee konnte nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung die Errichtung der Radverkehrsanlagen erfolgen, nachdem die nicht mehr genutzten Parkplätze zur Disposition standen!

Entsprechende Maßnahmen sind ebenso für den Fußverkehr möglich, beispielsweise durch die Anlage von neuen Querungshilfen, Freihalten der Gehwege vom ruhenden Kfz-Verkehr und erweiterten Aufenthaltsflächen. Dies zeigt die Bedeutung des Parkraummanagements für die Förderung der Nahmobilität. Inzwischen sind die Untersuchungen zum ruhenden Verkehr und zum Parkraummanagement auch fester Bestandteil unserer beauftragten Verkehrskonzepte, welche im Rahmen von städtebaulichen Förderprogrammen durchgeführt werden.

Fazit

Das Thema Parken muss in Politik und Planung frühzeitig in Verbindung gebracht werden mit den anderen Feldern der nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung; die Erkenntnis, dass es ohne entsprechende Regelungen zum ruhenden Verkehr keine Erfolge bei der Gestaltung lebenswerter Straßen- und Stadträume geben wird!

Deshalb müssen Mobilitätselemente, und damit auch das Parken frühzeitig bei der Entwicklung von städtebaulichen Projekten thematisiert und vertraglich, zum Bei-

spiel in städtebaulichen Verträgen gesichert werden. Dazu gehört auch eine Standortwahl, die eine Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördert. Insbesondere muss bei Architekturentwürfen die Unterbringung komfortabler Fahrradabstellanlagen berücksichtigt werden.

Auf kommunaler Ebene („äußere Erschließung“) müssen die städtebaulichen Projekte abgesichert werden durch entsprechende Konzepte und Maßnahmen zum ÖPNV, zur Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs, zum Carsharing und durch Parkraumbewirtschaftungskonzepte. Klare, transparente Regelungen der Parkraumbewirtschaftung fördern auch hier Verständnis und Akzeptanz.

Ein Gastbeitrag von Dipl.-Ing. Siegfried Dittrich
(Gruppenleiter Kommunales Planungs- und Verkehrsmanagement im Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Mitte von Berlin)

PROJEKTE DER PLANERSOCIÉTÄT ZUM THEMA RUHENDER VERKEHR:

- Stellplatzgutachten und Mobilitätskonzepte für Neubauprojekte (z. B. Hamburg Holstenareal, Stuttgart Hospitalviertel)
- Kommunale Stellplatzverordnungen: spezifische Grundlagen, raum- und verkehrsspezifische Analysen; Satzungen (z. B. Monheim)
- Parkraumerhebungen und -konzepte (Innenstädte, Quartiere, Nachbarschaften)
- Strategien und Masterpläne zum Thema Öffentlicher Raum & Parken
- Fahrradparkkonzepte und Bedarfsermittlungen
- Machbarkeitsstudien für multimodale Mobilstationen und deren Umfeldgestaltung
- Strategien zum Umgang im Nutzungskonflikt Parken vs. Fußverkehr
- Fachbroschüren und Öffentlichkeitsarbeit rund um das Thema Ruhender Verkehr
- Konfliktmanagement, Veranstaltungen
- Forschungsprojekte & Pilotprojekte (z. B. QuartierMobil: Reallabor in Frankfurt-Bornheim - Kommunikative Botschaften für die Neugestaltung des Parkens in urbanen Quartieren)

Warum ist Parken nicht kostenlos?

Diese Frage stellen sich viele Autofahrer. Schließlich gibt man doch Geld beim Einkaufen oder im Café aus. Früher war das Parken auch kostenlos, bis die Städte angefangen haben, Gebühren für das Parken zu verlangen. Dabei wird vielfach vergessen, dass die Herstellung, die Instandhaltung und die Bewirtschaftung von Parkraum Geld kosten und die Parkgebühren i.d.R. nur einen Teil dieser tatsächlichen Kosten decken.

Duisburg war die erste Stadt in Deutschland, die 1954 Parkuhren aufstellte. Die Gebühr betrug 10 Pfennig pro Stunde – ein Preis, den sich so mancher Autofahrer heute wünschen würde – führte jedoch damals zu Aufruhr, Unverständnis und z.T. Vandalismus (an den Parkuhren). Doch zu positiv waren die Effekte, vor allem in der Steuerung des Parkraums. In den Folgejahren erkannten dann auch andere Städte die mit einer Parkraumbewirtschaftung verbundenen Vorteile und zogen nach; während viele Bürgerinnen und Bürger meinen, dies diene nur zur Generierung von kommunalen Einnahmen, sind gerade die verkehrlenkenden Effekte positiv. Mittlerweile erfolgt die Parkraumbewirtschaftung in den Innenstädten nahezu flächendeckend.

Ein Gedankenexperiment

Der amerikanische Wirtschaftsprofessor Donald Shoup beschäftigt sich seit 35 Jahren mit dem Parken. Seine Antwort: Es kommt ständig überall zum Kampf, weil der Preis für das Parken nicht richtig bestimmt wird.

» Drivers want to park free, and that will never change. «

Donald Shoup

Eigentlich müsste sich der Preis entsprechend Angebot und Nachfrage regeln. In Stoßzeiten müsste der Preis deutlich höher sein. Und das generelle Grundübel des ganzen Parkproblems: das sogenannte Bordsteinparken wird noch häufig kostenlos zur Verfügung gestellt. Hier subventionieren die Städte indirekt den Autoverkehr. In einigen Städten in Dänemark werden daher inzwischen dynamische Parkgebühren erprobt. Die Kunst der Festlegung dynamischer Parkgebühren liegt darin, möglichst eine Auslastung von 80 - 85 % zu erzielen, so dass jedem Kunden auf jeden Fall ein Stellplatz zur Verfügung steht.

Parken ökonomisch betrachtet

Das Thema Parken hat jedoch eine ökonomische Kehrseite. Betrachtet man die tatsächlichen Kosten eines Stellplatzes sind



zunächst die (einmaligen) Herstellungskosten eines Stellplatzes relevant. Diese variieren je nach Anlagentyp (Straßenraum, größerer Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage) zwischen 3.000 und 30.000 EUR pro Stellplatz. Bei einer linearen Abschreibung (gemäß Afa-Tabelle 19 Jahre) würde ein Musterstellplatz mit 5.000 EUR Kosten von 0,72 EUR pro Tag verursachen; hinzu kommen Kosten für Betrieb und Instandhaltung (Reinigung, Beleuchtung, Bewirtschaftung etc.), die schwerer zu fassen sind, aber vermutlich geringer ausfallen werden als die Herstellungskosten. Zur Vereinfachung wird von Gesamtkosten – also Kosten für Herstellung, Betrieb und Instandhaltung – in Höhe von 1,00 EUR pro Tag für solch einen „Muster“-Stellplatz ausgegangen. Die ermittelten Kosten erscheinen zunächst angesichts der erhobenen Parkgebühren (Spitzenreiter in Deutschland ist derzeit Stuttgart mit maximal 3,50 EUR pro Stunde) gering. Die Einnahmeseite ist jedoch räumlich differenziert zu betrachten.

So überwiegt zwar in den zentralen Lagen bei einer reinen Gegenüberstellung von Kosten und Einnahmen die Einnahmeseite, die gebührenpflichtigen Stellplätze bilden jedoch nur einen kleinen Teil des gesamten Stellplatzangebots ab. So wird geschätzt, dass in den EU-15-Ländern etwa 300 Millionen öffentliche Stellplätze existieren. Von diesen sind nur ca. ¼ reguliert, d.h. sie unterliegen irgendeiner Form der Parkraumbewirtschaftung. Von den damit verbleibenden etwa 75 Millio-

nen regulierten Stellplätzen sind Schätzungen zufolge sogar nur 12-15 Millionen der Kategorie „gebührenpflichtiges Parken“ zuzuordnen; der Großteil entfällt auf die Kategorie „Parkausweise, blaue Zonen“ (Quelle: Q-Park).

Widmet man sich nun der letztgenannten Kategorie, ergibt sich bereits eine stark negative Bilanz, was Kosten und Einnahmen anbelangt. So wird in Deutschland lediglich eine Verwaltungsgebühr für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises fällig; diese beträgt üblicherweise zwischen 20 und 30 EUR pro Jahr. Eine Benutzungsgebühr kann nicht auferlegt werden, da immer mehr Ausweise als verfügbare Parkplätze ausgestellt werden; das Verhältnis variiert i. d. R. zwischen 1,5:1 und 3:1. Das bedeutet, dass für einen Stellplatz unter Zugrundelegung der jeweiligen Mittelwerte Einnahmen von lediglich 0,15 Euro pro Tag generiert werden. Mit zunehmender Entfernung zum Stadtzentrum nimmt die Parkraumbewirtschaftung ab, und es entstehen rein durch die Bereitstellung eines Stellplatzes keine Einnahmen.

Indirekte Subventionierung

Eine Parkplatzstudie geht davon aus, dass sich die jährlichen Kosten für den Betrieb und die Instandhaltung der öffentlichen Stellplätze in der EU-15 auf etwa 200 Milliarden EUR belaufen, jedoch nur ein Umsatz von 50 Milliarden EUR durch die gebührenpflichtigen Stellplätze generiert wird. Es liegt somit eine erhebliche Unterdeckung vor.

Die Betrachtung kann um die Berücksichtigung der sogenannten Opportunitätskosten, also die entgangenen Erträge bzw. Erlöse im Vergleich zur besten, nicht realisierten Handlungsalternative, ergänzt werden. Dies soll ebenfalls anhand eines Beispiels – Umnutzung eines Stellplatzes für eine gastronomische Außenbestuhlung in Dortmund und Hamburg – veranschaulicht werden. Nach den entsprechenden Satzungen sind Sondernutzungsgebühren für das Aufstellen von Tischen und Sitzgelegenheiten in Dortmund zwischen 0,08-0,18 EUR pro m²/Tag, in Hamburg sogar zwischen 0,14-0,27 EUR pro m²/Tag zu entrichten.

Für einen 12 m²-Stellplatz entstehen somit im Durchschnitt Gebühren in Höhe von 1,56 EUR (Dortmund) bzw. 2,46 EUR (Hamburg) pro Tag. Hinzu kommt der durch den gastronomischen Betrieb entstehende Umsatz. Unter der Annahme, dass auf einem Pkw-Stellplatz mindestens zwei Vierer-Tische einen Platz finden und pro Sitzplatz ein Umsatz von 25 EUR pro Tag generiert wird, ergibt sich ein Umsatz von 200 EUR pro Tag. Von einem Teil dieses Umsatzes profitiert letztlich auch die jeweilige Kommune, insbesondere in Form der Gewerbesteuer. Auch die Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes in Radabstellanlagen kann einen Mehrwert erzeugen. So

bestätigte eine Verbraucherbefragung in Bern, dass Radfahrende mehr Umsatz pro qm Parkfläche generieren als Autofahrende (7.500 EUR gegenüber 6.625 EUR).

Die Betrachtung zeigt, dass das Thema bereits aus ökonomischer Sicht vielschichtig ist. Der Vollständigkeit halber dürfen hier noch die weiteren Umnutzungsalternativen eines Stellplatzes nicht unerwähnt bleiben, die vor allem beim jährlichen, weltweiten Aktionstag „Park(ing) Day“ (siehe Foto) erlebbar gemacht werden und zum Umdenken anregen.

Ansprechpartner: Christian Bexen

Parken versus Nahmobilität

Nutzungskonkurrenzen und Herausforderungen

Straßen übernehmen eine Vielfalt an Funktionen und müssen unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden: Sie sind Verkehrsweg für den Kfz Verkehr, Abstellfläche zum Parken und Weg für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Als Teil des Wohnumfeldes sind sie täglicher Lebens- und Aufenthaltsbereich der Anwohner – für das Gespräch mit Nachbarn oder für Kinderspiel. Aufenthaltsqualität definiert sich dabei auch über die optische bzw. städtebauliche Qualität.

Das Thema Parken wird vor allem dort zum Thema, wo viele Menschen auf relativ engem Raum leben oder in Innenstädten mit ihren vielfältigen Versorgungs- und Freizeitangeboten. Mit der starken Motorisierung der vergangenen Jahrzehnte haben sich viele Straßen zu auto-dominierten Parkflächen gewandelt.

In den Straßen sind Anwohner oder Kunden oftmals Verursacher und Leidtragende zugleich: Einerseits soll das Auto möglichst nah am Ziel abgestellt werden. Andererseits wird mindestens der letzte Weg zu Fuß zwischen den parkenden Autos hindurch zurückgelegt und das Wohnumfeld der Anwohner wird durch den Parkdruck beeinträchtigt. Das ist nicht nur ein qualitatives Problem, sondern wirkt sich auch auf Komfort und Sicherheiten des zu Fuß Gehens sowie Radfahrens aus. Nicht zuletzt verunglücken Kinder vorwiegend in der Nähe des Elternhauses, unter anderem aufgrund von Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge. Nutzungskonflikte werden immer vielfältiger, da die Anforderungen wachsen. Der Online-Handel führt zu immer mehr Paketdienstleistern auf den Straßen, die ebenso wie Liefer- und Servicedienste sowie Handwerker Park- oder zumindest Haltemöglichkeiten benötigen. Stehen diese nicht zur Verfügung,

werden die Fahrzeuge auf Gehwegen, Rad- bzw. Schutzstreifen oder auf der Fahrbahn abgestellt. Behinderungen und Gefährdungen für Fußgänger, Radfahrer und auch Autofahrer sind die Folge.

Im Zuge einer Nahmobilitätsförderung ist das Thema Parken ein wichtiges Handlungsfeld. Die Nutzungskonkurrenzen müssen thematisiert werden und selbst Mindeststandards für Fuß- und Radverkehrsanlagen - z.B. ausreichend breite Gehwege und das Markieren von Schutzstreifen, sichere Übergänge ohne Sichtbehinderungen - müssen häufig hart erkämpft werden. Ein erster wichtiger Schritt ist, dass das Parkproblem strategisch angegangen werden muss. Da keine genauen Daten vorliegen, wird häufig „aus dem Bauch heraus“ argumentiert.

Wichtig ist zudem eine gezielte Überwachung des Parkraums und eine Kommunikation über die möglichen Folgen und Verkehrssicherheitsprobleme von illegalem Parken.

Die Bürgerschaft braucht eine positive Argumentationshilfe

Es hilft nur eins: Raus aus der Defensive. Nicht die Diskussion über Flächenkonkurrenzen zwischen Autofahren und Nahmo-

bilität, sondern die Vorzüge von mehr Aufenthaltsqualität und mehr Platz im Straßenraum sollten im Vordergrund stehen. Fahrradstraßen, Flaniererrouten für Fußgänger, Aufenthaltsflächen für Kommunikation und Spiel oder städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen im Straßenraum sind positive Maßnahmen für die Bewohnerinnen und Bewohner. Zudem kann Platz für ebenerdige und abschließbare Fahrradabstellplätze in den Quartieren mit Geschosswohnungsbau geschaffen werden. Weitere Herausforderungen ergeben sich aus der E-Mobilität und dem CarSharing mit Flächenansprüchen an reserviertes Parken bzw. Laden.

Die kontroverse Diskussion um den ruhenden Kfz-Verkehr ist Herausforderung und Chance zugleich: Einerseits zeigt sich ein gesellschaftlicher und planungspolitischer Wandel, indem neben Autofahren und -parken weitere Ansprüche an den Straßenraum wieder an Bedeutung gewinnen und gleichwertig beachtet werden müssen. Andererseits tragen die notwendige Diskussion, Kommunikation, innovative Lösungen und der Mut zu Veränderungen zu einem Wandel in den Köpfen und auch auf den Straßen bei.

Ansprechpartner: Jan Diesfeld

Parkplätze unter Strom

Elektromobilität und Ruhender Verkehr

Elektromobilität ist auf dem Vormarsch. Auch wenn sich der Anteil der Elektro-Kfz bei den Zulassungszahlen noch im Promillebereich befindet, nimmt die Förderung der Elektromobilität für eine nachhaltigere kommunale Verkehrsplanung eine wachsende Rolle ein. Viele Kommunen entdecken das Thema und erstellen mit Förderung der Bundesregierung kommunale Elektromobilitätskonzepte, um strategisch auf einen möglichen Durchbruch der Elektromobilität eingerichtet zu sein. Dabei ist neben vielen Möglichkeiten und Maßnahmen auch die Privilegierung der Elektroautos beim Parkraum ein Handlungsfeld. Das verabschiedete Elektromobilitätsgesetz erlaubt seit 2015 die Priorisierung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum z.B. durch die kostenfreie Nutzung von gebührenpflichtigen Kfz-Stellplätzen oder der ausschließlichen Reservierung für Elektrofahrzeuge.

Vor allem an Ladepunkten für Elektroautos wird die Privilegierung derzeit angewendet, um zugeordnete Stellflächen für E-Fahrzeuge von Falschparkern freizuhalten und einen uneingeschränkten Zugang zur Ladesäule zu ermöglichen. Neben dem damit verhängten Parkverbot gegen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wenden Kommunen teilweise auch eine zeitliche Beschränkung (via Parkscheibe) für Elektrofahrzeuge an, um eine entsprechende Fluktuation an der Ladesäule zuzulassen oder knüpfen den tatsächlichen Ladevorgang an die Gebührenbefreiung („Während des Ladevorgangs frei“). Gleichzeitig gilt das Privileg ausschließlich für Elektrofahrzeuge mit entsprechendem E-Kennzeichen.

Darüber hinaus können Elektroautos auch allgemeine Vorrechte im Parkraum ohne einen vorhandenen Ladepunkt eingeräumt werden. So spielen hierbei insbesondere Stellflächen an attraktiven Standorten (z.B. Innenstadt) bzw. in Parkraumbewirtschaftungszonen eine wichtige Rolle. Gleichwohl muss dabei bedacht werden, dass vor allem in diesen Lagen mit einem hohen Parkdruck, dieser durch entsprechende Bevorrechtigungen weiter verschärft wird.

In Anbetracht der aktuellen Zulassungszahlen von Elektroautos auf Bundesebene (ca. 34.000 reine Elektro-Pkw zum 1. Januar 2017) fällt dies zurzeit nur geringfügig ins Gewicht, dennoch gilt es im Zusammenhang mit zunehmenden Zulassungszahlen von E-Pkw die Anwendung solcher Privilegien gut abzuwägen. Ein weiterer nicht zu unterschätzender Faktor ist der beanspruchte Flächenbedarf. Ein E-Auto nimmt den gleichen Raum wie ein konventionell betriebener Pkw ein, sodass hierdurch keine Entlastung des öffentlichen Straßenraums zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs vorzuweisen ist.



Elektroparken im halb-öffentlichen und privaten Raum

Abseits des öffentlichen Raums verringert sich der Einfluss der Kommune. Eine Vielzahl der Stellplätze im innerstädtischen Bereich und in Wohn- oder Gewerbegebieten befindet sich im halb-öffentlichen oder privaten Raum und fallen in den Zuständigkeitsbereich privater Akteure. Die Stadt kann hier durch gezielte Ansprache und Information Initial- und Überzeugungsarbeit leisten, um – z. B. in Parkhäusern oder beim Arbeitgeber – entsprechende Privilegien umsetzen zu lassen. Neben der „freiwilligen“ Umsetzung von Seiten der privaten Ansprechpartner können durchaus auch Verträge oder Abkommen mit der Kommune ausgehandelt werden, wie z. B. Ausgleichszahlungen durch den Wegfall von Stellplätzen für Verbrennungsfahrzeuge in einem Parkhaus. In Wohngebieten bieten kommunale Stellplatzsatzungen/-verordnungen ein geeignetes Instrument für eine Stadt, die Anschaffung eines E-Autos zu attraktivieren.

So bietet die aktuelle Novellierung der Landesbauordnung NRW (die sich allerdings im Moratorium befindet) u. a. die Möglichkeit, in kommunalen Stellplatzsatzungen Festsetzungen zu Stellplatzanteilen für Elektro-Autos zu formulieren. Dies

geht auch Hand in Hand mit der Forderung nach Lademöglichkeiten in Wohnquartieren mit Sammelparkplätzen bzw. ohne private Stellplätze. Vor allem hier sind relativ lange Standzeiten der Pkw erforderlich. Es bedarf einer ausreichenden Anzahl von Lademöglichkeiten und somit auch von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge. Unterstützung wird dabei aktuell auf EU-Ebene signalisiert, wo im Rahmen einer EU-Richtlinie u. a. über die Verpflichtung zum Bau von Ladepunkten bei Neubauten oder großen Sanierungsvorhaben (Wohn- sowie Bürogebäude) diskutiert wird.

Abseits der Diskussionen zum Pro und Contra der Elektromobilität stellt die Privilegierung von Parkraum für Elektroautos durchaus ein sinnvolles Instrument dar. Vor allem hinsichtlich der Nutzung von Ladepunkten kann von einem zwingenden Erfordernis die Rede sein, um gegen potenzielle Falschparker vorgehen zu können. Unter der Annahme einer zunehmenden Anzahl von Elektroautos in naher Zukunft gilt es eine entsprechende Bevorrechtigung sorgfältig abzuwägen, da sich der öffentliche Raum stets im Geflecht zahlreicher Nutzungsinteressen befindet.

*Ansprechpartner:
Sebastian Schröder-Dickreuter, Julian Scheer*

Mobilstationen: Von individueller zu vernetzter Mobilität

Das eigene Auto verwöhnt uns mit Vorzügen, die gegenwärtige Mobilitätsalternativen nicht bieten: Es bringt uns mit Kind und Kegel zu jeder Uhrzeit von A nach B. Darüber hinaus wird es zum Lifestyle der individuellen Freiheit und persönlichen Selbstverwirklichung erhoben. Aber auch die Nachteile liegen auf der Hand: Insbesondere in städtischen Räumen sind Straßen überlastet, Parkraum knapp und es kommt zu Konflikten mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen. In einer Stadtentwicklung zu Gunsten einer lebenswerten Stadt gilt es daher, Strategien und Ansätze zu entwickeln, um Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto zu stärken. Die alternative Mobilität sollte im Idealfall genauso einfach nutzbar sein wie das Auto: Das Haus verlassen, einsteigen und losfahren. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die Vernetzung aller individuellen sowie kollektiven Mobilitätsangebote.

Einfach einsteigen und losfahren... Dieses Ziel verfolgen Mobilstationen: Ein mit den Ansprüchen vor Ort abgestimmtes Sortiment unterschiedlicher Mobilitätsangebote und ergänzender Service-Leistungen wird dort gebündelt. Darüber hinaus sind diese Angebote gemeinsam zu bewerben und sollten sowohl bei der Information als auch bei der Nutzung so wirken, als stammten sie aus einer Hand. Voraussetzung für ein Funktionieren dieses Ansatzes ist vor allem ein starkes Rückgrat in Form des öffentlichen Verkehrs.

Insbesondere in ländlichen Räumen bildet der öffentliche Verkehr jedoch häufig eben kein starkes Rückgrat, sondern ist mit wechselnden Abfahrtszeiten und einer geringen Taktfrequenz vor allem auf den Schülerverkehr ausgelegt. Um dennoch eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto anzubieten, sind insbesondere an diesen Standorten Abstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad und auch das eigene Auto relevant. So kann beispielsweise bei Pendelwegen in eine Großstadt das eigene Fahrzeug an der Mobilitätsstation am Bahnhof geparkt und dann der Weg mit dem Zug zurückgelegt werden. Umgekehrt können Carsharing-Autos an Mobilstationen auch eine Feinverteilung auf den letzten Meilen der Reisekette übernehmen. Wie in vielen Bereichen des Lebens gilt auch beim Abstellen von Autos und Fahrrädern an Mobilstationen: Mit Qualität überzeugen!

Sichere Abstellmöglichkeiten in Kombination mit Ladestationen und Schließfächer sind für Pedelecs und hochwertige Fahrräder unerlässlich. Auch beim Abstellen vom eigenen Pkw ist ein hoher Qualitätsanspruch erforderlich, u.a. eine gute Anbindung an das Straßennetz, sowie eine helle und transparente Gestaltung der Parkhäuser ist nötig.

Wohlfühlen, Image & Style: Faktor der Mobilitätsentscheidung

Die Autoindustrie hat es schon lange erkannt und zu eigenen Gunsten genutzt: Mobilitätsentscheidungen sind nicht ausschließlich rationale Entscheidung, die nach Reisezeit bzw. Transportkapazität getroffen werden. Auch das subjektive Wohlbefinden und das gesellschaftliche Ansehen ist von entscheidender Bedeutung für individuelle Mobilitätsentscheidungen.

Dieser Ansatz wird auch bei Mobilstationen berücksichtigt: Optisch ansprechende und moderne Gestaltungen, sowie ein hohes Sicherheitsempfinden sind neben den Mobilitätsangeboten ein wesentliches Erfolgskriterium um die notwendige Attraktivität der Angebote zu unterstreichen. Regional einheitliche Designs leisten ebenfalls einen Beitrag zur Markenbildung und Wiedererkennung. Ergänzende Serviceleistungen wie Aufenthaltsräume, Kioske oder Service-Punkte runden die Wahrnehmung von Mobilstationen ab. Eine Zugänglichkeit aller Mobilitätsangebote durch eine Mobilitätskarte mit einem einheitlichen Ansprechpartner, der alle

administrativen Aufgaben, wie etwa die Abrechnung mit dem Kunden übernimmt, rundet die gute Qualität für den Kunden ab.

Informieren, Planen und Umsetzen

Das Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen hat im Frühjahr 2017 die zweite überarbeitete Auflage des durch die Planersocietät erarbeiteten Handbuchs „Mobilstation Nordrhein-Westfalen“ herausgegeben. Ergänzend ist durch das Zukunftsnetz Mobilität auch ein Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen herausgegeben worden, um Mobilstationen in ganz Nordrhein-Westfalen einen hohen Wiedererkennungswert zu verschaffen. Diese Werke bieten auch für interessierte Kommunen und Kreise außerhalb Nordrhein-Westfalens, eine gute Übersicht zu Möglichkeiten und Zielen von Mobilstationen. Die Planersocietät bietet für Mobilstationen umfassende Planungsleistungen, von der Standortplanung bis zur Umsetzungsplanung, an.

Ansprechpartner: Julian Scheer



Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft

Qualifizierung öffentlicher Räume und neue Konzepte

Die Stärkung der nachhaltigen Mobilität, die integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie die Umweltbelastungen des Verkehrs sind kommunale Herausforderungen mit bisher sehr unterschiedlichen Umsetzungserfolgen. Die systematische Analyse kommunaler Verkehrskonzepte soll Erkenntnisse bringen inwieweit diese Lösungsansätze bieten, um die Verkehrsinfrastruktur in Hinblick auf die Lebensqualität zu qualifizieren.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) verfolgt mit der im Oktober 2015 vorgestellten Initiative „Neues Zusammenleben in der Stadt“ das Ziel, das Leitbild der kompakten, integrierten und umweltfreundlichen

Stadt sowie die Stadt der kurzen Wege schrittweise umzusetzen. Im Auftrag des Ministeriums bzw. des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung recherchiert und untersucht die Planersocietät mehrere gute Verkehrskonzepte der Kommunen (auf gesamtstädtischer, Quartiers- oder Projektebene). Es werden die Bemühungen der Kommunen analysiert, um nachhaltige Verkehrsmittel zu stärken und die Umweltqualität in den Städten zu steigern. Da die Umsetzungserfolge auf kommunaler Ebene sehr unterschiedlich sind, werden die verschiedenen konzeptionellen Herangehensweisen gegenübergestellt und mit einem Expertenkreis diskutiert. Ergebnisse der ExWoSt-Studie sind im Herbst zu erwarten.

FACHBROSCHÜREN ZUM THEMA:

- **Straßen und Plätze neu denken:**
Fachbrochure des Umweltbundesamtes mit guten Beispielen für gelungene innerörtliche Straßenraumgestaltung;
www.umweltbundesamt.de/publikationen
- **Fußverkehr - sozial und sicher. Ein Gewinn für alle:**
Grundlegendokument des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg mit Wissensbausteinen zur Fußverkehrsförderung in Kommunen;
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehr/>

Regionales Radwegenetz für den Alltagsverkehr in der Metropole Ruhr

Gemeinsam mit dem Büro VIA unterstützt die Planersocietät den Regionalverband Ruhr (RVR) dabei, den Radverkehr in der Metropole Ruhr weiter zu stärken. Während dies für den Freizeitverkehr bereits beispielhaft vom RVR auf regionalen und häufig separat geführten Radwegen realisiert ist und diese Wege bereits heute teilweise im Alltag genutzt werden, wurde mit dem Radschnellweg Ruhr der Grundstein für den Alltagsverkehr gelegt.

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist es, das Bestandsnetz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und gleichzeitig Synergieeffekte für das Freizeit- bzw. touristische Netz und dessen Entwicklungsbedarfe zu berücksichtigen. Bei der Qualifizierung und Weiterentwicklung des Netzes für den Alltagsverkehr werden bei der Konzeptionierung nicht nur die Quellen und Ziele der Alltagsradler (Hauptzielgruppe Arbeits- und Ausbildungspendler) berücksichtigt, sondern auch – im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung und intermodalen Verkehrsmittelnutzung – die Verknüpfung mit dem SPNV/ÖPNV. Im Vergleich zum touristischen Netz sind darüber hinaus möglichst schnelle und direkte Verbindungen relevant, was neben möglichen Lückenschlüssen und Netzergänzungen auch die Qualifizierung des bestehenden regionalen Netzes beinhaltet.

Die Netzhierarchie mit Radschnellverbindungen als Rückgrat des Netzes, ergänzt um leistungsfähige Radhauptverbindungen und entsprechender regionale Zu-

bringer erfordert – auf Basis einer durchgeführten Potenzialanalyse – die Ausweitung des bestehenden Netzes um weitere regionale Radverbindungen. Eine Qualifizierung bestehender Verbindungen bedeutet hierbei die Anhebung von Qualitätsstandards, die für freizeitorientierte Netze ausreichen, aber für den Alltagsverkehr zu optimieren sind. Die Planung, aber auch die Umsetzung und Instandhaltung eines solchen Regionalen Radwegenetzes erfordert einen hohen Abstimmungsbedarf mit den 53 Verbandskommunen sowie darüber hinaus mit weiteren an der Radverkehrsplanung beteiligten Baulastträgern und Akteuren. In mehreren teilregionalen Arbeitskreisen und Workshops erfolgte eine enge baulastträgerübergreifende Abstimmung der Netzplanung und Maßnahmenentwicklung mit den Gebietskörperschaften.

Mit der im Frühjahr 2018 vorliegenden Konzeption liegt eine Netzhierarchie für das Regionale Radwegenetz vor. Maßnahmen und Handlungsbedarfe sind anhand der Netzkategorien und der Qualitätsstandards entwickelt und priorisiert worden.

Ansprechpartner: Gernot Steinberg



Eine Auswahl aktueller Projekte, Vorträge und Veröffentlichungen

AKTUELLE PROJEKTE

- **Kommunale Stellplatzsatzung Monheim:** Erarbeitung einer spezifischen Stellplatzsatzung aufbauend auf dem Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW; Auftraggeber: Stadt Monheim a. R.
- **Masterplan Mobilität Limburg:** strategisches Planwerk für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Limburg; in ARGE mit GGR; Auftraggeber: Stadt Limburg
- **Mobilitätskonzept für den Campus Universität/Hochschule Osnabrück:** verkehrliche Maßnahmen zur Aufwertung des Campus-Geländes; Auftraggeber: Universität Osnabrück
- **Verkehrskonzept Bochum-Nord:** Erarbeitung einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsstrategie für den Stadtbezirk Nord; Auftraggeber: Stadt Bochum
- **Innenverkehrskonzept Saarbrücken:** Prüfung der Machbarkeit von mehreren Varianten (inkl. Verkehrstechnische Mikrosimulation); in ARGE mit GGR; Auftraggeber: Landeshauptstadt Saarbrücken
- **Verkehrskonzept für den Ortskern Schmallenberg:** Verkehrsmaßnahmen zur Ortskernaufwertung; im Rahmen des städtebaulichen Rahmenplans (Pesch & Partner); Auftraggeber: Stadt Schmallenberg
- **Verkehrskonzept für die Landesgartenschau 2020 in Kamp-Lintfort:** Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsablaufs zur Landesgartenschau; Auftraggeber: Stadt Kamp-Lintfort
- **Nahmobilitäts-Checks in Hessen:** Durchführung des Pilotverfahrens in zwei hessischen Kommunen (Limburg und Hattersheim); Auftraggeber: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
- **Dinslaken Nahmobilität:** Konzept zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Auftraggeber: Stadt Dinslaken
- **Nahmobilitätskonzept Kamen:** gesamtstädtisches Konzept zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Auftraggeber: Stadt Kamen
- **Nahverkehrsplan Stadt Bottrop:** Erarbeitung eines Nahverkehrsplans inkl. Beteiligung; Schwerpunkte: Barrierefreiheit, S-Bahn-Taktanpassung; Auftraggeber: Stadt Bottrop
- **Nahverkehrsplan Kreis Viersen:** Erarbeitung eines Nahverkehrsplans, inkl. Beteiligung; Schwerpunkte: Anbindung Niederlande, Vergabe; Auftraggeber: Kreis Viersen
- **Radschnellwege in Baden-Württemberg:** Studie zur Etablierung von möglichen Radschnellwegen; in ARGE mit VIA und brenner-Ingenieure; Auftraggeber: Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
- **Bike & Ride-Konzept Baden-Württemberg:** Erarbeitung eines Leitfadens zur Förderung von B&R; in ARGE mit VIA e.G. und Jörg Thiemann-Linden; Auftraggeber: Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
- **Masterplan Klimafreundliche Mobilität Bad Salzuflen:** Strategischer Plan für eine klimafreundliche, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsentwicklung; Auftraggeber: Stadt Bad Salzuflen
- **Radkonzept Karlsbad:** Konzept zur Optimierung der Radwege; Auftraggeber: Stadt Karlsbad
- **Radkonzept Stadt Hagen:** Konzept zur Verbesserung der Radwege; Auftraggeber: Stadt Hagen
- **Radschnellwege für die Region Südlicher Oberrhein:** Detaillierte Machbarkeitsstudie (inkl. Kostenschätzung); in ARGE mit VIA; Auftraggeber: Regionalverband Südlicher Oberrhein
- **Elektromobilitätskonzept Solingen:** verkehrsträgerübergreifendes Konzept, u. a. mit Ladeinfrastruktur- & Beteiligungskonzept; Auftraggeber: Stadt Solingen
- **Parkraumkonzept Altstadt Warendorf:** Erhebungen und Konzeption zum ruhenden Verkehr in der Altstadt; Auftraggeber: Stadt Warendorf
- **Regionaltouristisches Konzept Naturpark Hohe Mark-Westmünsterland:** Konzept zur Verbesserung der touristischen Erreichbarkeit des Naturparks; in ARGE mit Projekt M; Auftraggeber: Regionalverband Ruhr
- **Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg:** Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks im dritten und vierten Jahr; Partizipationsansatz zur Fußverkehrsförderung in mehreren Kommunen; Auftraggeber: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg / NVBW
- **UBA MONASTA Modellvorhaben Nachhaltige Stadtmobilität:** Straßenraumgestaltung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs; Evaluation von vier ExWoSt-Modellquartieren in Aachen, Kiel, Köln, Leipzig; in ARGE mit Hochschule Bochum; Auftraggeber: Umweltbundesamt

VORTRÄGE UND AUFSÄTZE

- **Heidelberg, 22.06.2017:** Vortrag von Anne Mechels: „Von Wegen und von Kindern“ auf der Fachtagung zur fußgängerfreundlichen Kindermobilität des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg
- **Bielefeld, 01.06.2017:** Vortrag von Gernot Steinberg: „Beteiligung in der kommunalen Verkehrsplanung“ auf dem Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement des Zukunftsnetz Mobilität NRW
- **Dortmund, 25. April 2017:** Vortrag von Gernot Steinberg: „Car Sharing / Bike Sharing als neuer Mobilitätstrend“ auf einem vhw-Seminar
- **PlanerIn, Heft 5/2017 der SRL:** „Nahmobilität – ein Gewinn für alle. Neue Impulse für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung“; Aufsatz von Dr. Michael Frehn

Die Nahmobilitäts-Checker

Die Planersocietät begleitet Pilotprojekte in Limburg und Hattersheim

„Nah. Mobil. Fertig. Los.“ – So ist die Nahmobilitätsstrategie des Landes Hessen überschrieben, die im Frühjahr 2017 vorgestellt wurde. Der Aufforderungscharakter signalisiert: Das Land Hessen will beim Thema Nahmobilität loslegen und die Weichen auf Durchstarten stellen.



Eine Maßnahme der landesweiten Nahmobilitätsstrategie, die sich Kommunen ab 2018 fördern lassen können, ist der „Nahmobilitäts-Check“. Damit knüpft Hessen an die Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg an (siehe unsere ProjektSkizzen-Ausgabe Nr. 19), bezieht jedoch auch den Radverkehr und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit ein. Ziel der Nahmobilitäts-Checks ist es, die Politik und Öffentlichkeit vor Ort für die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern zu sensibilisieren sowie die Grundlagen für eine systematische Nahmobilitätsförderung zu legen.

Pilotphase mit 3 Kommunen

In einer Pilotphase wurden von Mai bis Oktober 2017 in fünf Kommunen (Hanau, Hattersheim, Limburg, Offenbach und Rödermark) die ersten Nahmobilitäts-Checks durchgeführt. Die Planersocietät hat zwei dieser Kommunen begleitet und fachplanerisch beraten: Während in Limburg der Schwerpunkt auf einer guten, schnellen und sicheren Erreichbarkeit des Bahnhofs lag, wurden in Hattersheim Vorschläge für drei Ortsteile erarbeitet, bei denen der Fokus auf Maßnahmen zum Radverkehr sowie zur Kinder- und Senioren(nah)mobilität lag.

Ablauf der „Checks“

Anknüpfend an ein Auftaktgespräch, eine Ortsbegehung sowie eine Befragung der Verwaltung wurden in einem ersten Workshop die jeweiligen Ziele und Handlungsbedarfe identifiziert. Hierauf aufbauend wurden individuell zugeschnittene Maß-

nahmen zur Förderung der Nahmobilität entwickelt, die in einem zweiten Workshop diskutiert, ergänzt und gemeinsam priorisiert wurden. Ergebnis des Prozesses ist ein Nahmobilitätsplan samt Empfehlungen zur Umsetzung.

An den Workshops nahmen sowohl Vertreter der Verwaltungen, der Kommunalpolitik und der relevanten Interessenverbände als auch eingeladene (Zufalls-)Bürgerinnen und Bürger teil.

Vorteile für Kommunen

Insgesamt handelt es sich bei den Nahmobilitäts-Checks um ein inhaltlich kompaktes und zeitlich übersichtliches Instrument. Es liefert im Ergebnis einen Nahmobilitätsplan mit einer strukturierten Bestandsaufnahme und einer umsetzungsorientierten Maßnahmenliste. Zu den Maßnahmen zählen etwa die konkrete Verortung von Querungshilfen, Vorschläge für eine verbesserte Orientierung von Fußgängern und Radfahrern, die Entwicklung von fußgängerfreundlichen

Mischverkehrsflächen oder die versuchsweise Öffnung einer Bahnstrecke für Radfahrende.

Die Nahmobilitäts-Checks sind - dies zeigen die ersten Erfahrungen - ein gutes Instrument zur Sensibilisierung für die Belange des Fuß- und Radverkehrs. Sie sind darüber hinaus auch ein sehr guter „Türöffner“, um in einen größeren Beteiligungsprozess zum Thema Mobilität einzusteigen.

Die Nahmobilitäts-Checks werden gemäß der neu entwickelten „Förderrichtlinie Nahmobilität“ des Landes Hessen ab sofort mit einem Regelfördersatz von 70 Prozent gefördert. Die Planersocietät freut sich darauf, auch andere Kommunen zu unterstützen, die beim Thema Nahmobilität loslegen und durchstarten wollen – sowohl in Hessen als auch in anderen Bundesländern.

Ansprechpartner: Dr. Michael Frehn, Merja Spott, Inga Marie Wolf



Zählen, um Klarheit zu schaffen

Passantenfrequenzerhebungen an verkaufsoffenen Sonntagen

Verkaufsoffene Sonntage sind umstritten. Einerseits werden sie als rettende Strohhalme des Einzelhandels gesehen, andererseits werden sie von Gewerkschaften hart umkämpft. Der besondere Anlass und nicht das Verkaufen muss im Vordergrund stehen. Dabei können Frequenzzählungen helfen, welche die Planersocietät im Auftrag zahlreicher Kommunen regelmäßig durchführt.

Bislang darf nach dem (noch geltenden) Ladenöffnungsgesetz in NRW jede Kommune maximal elf Sonntage im Jahr freigeben. Dies allerdings nur aus besonderem Anlass, wie z. B. bei traditionellen Märkten, Festen, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen. Die Nutzung dieser butterweichen Ausnahmeregelung nahm aus Sicht der Gewerkschaften, Kirchen und anderen Interessensvertretern Überhand. Daher klagten sie in vielen Fällen. Gemäß zahlreicher Urteile muss der Anlass bzw. die Veranstaltung im Vordergrund stehen bzw. eine prägende Wirkung haben; die Ladenöffnung muss

sich als „Anhängsel“ der anlassgebenden Veranstaltung erweisen. Dementsprechend müssen die Kommunen den Nachweis erbringen, dass der Anlass selbst mehr Besucherinnen und Besucher anzieht als die reine Ladenöffnung.

Mit den Ergebnissen der von der Planersocietät durchgeführten Frequenzzählungen und Passantenbefragungen können wir den Kommunen dabei eine geeignete Datengrundlage an die Hand geben, um diesen Nachweis zu liefern.

Ansprechpartner: Christian Bexen



Anknüpfen an Utrecht

Radkultur in den Niederlanden - eine lehrreiche Teamreise

Im Sommer 2017 ging der Betriebsausflug der Planersocietät diesmal über zwei Tage nach Utrecht in die Niederlande. Die 340.000 Einwohner-Stadt ist Symbol für eine konsequente und systematische Förderung des Radverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten und war somit geeignetes Schaufenster für unser Team, um zu erfahren, was anderswo alles möglich ist.

Am Bahnhof begrüßt die Stadt ihre Besucher mit einem beeindruckenden Fahrradparkhaus, sowohl hinsichtlich der Größe, als auch der Ausstattung. Richtig anschaulich wurde es dann auf einer mehrstündigen von Saskia Kluit (Fietzersbond) geführten Fahrradtour. Sie zeigte plastisch auf, was es bedeuten kann, wenn der Radverkehr nicht nur bei jeglichen Planungen mitgedacht wird, sondern im Zentrum sämtlicher Planung steht. Die niederländische Radverkehrsplanung hat bei der Infrastrukturplanung nicht nur die radaffinen Gruppen im Blick, sondern alle

Radfahrer, ob mit acht Jahren oder mit achtzig Jahren. Radfahrer in Utrecht genießen stets freies Rechtsabbiegen, man fährt über breite Radwege, die abgesetzt von der Fahrbahn und vom Gehweg sind. Dadurch gibt es weniger Konflikte - sowohl mit Autos als auch mit Fußgängern. Letzteres ist jedoch in Utrecht auch nicht immer ausgeschlossen, denn als Fußgänger hat man es aufgrund der Fahrradmassen nicht immer leicht. Da kann es schon mal schwer fallen, den Radweg zu überqueren.

Ganzer Stolz der Utrechter ist eine neue breite Fahrradbrücke, die sogar über das Dach einer neugebauten Kita geführt wird. Sie verbindet ein neu entwickeltes Stadtviertel auf der anderen Seite des Kanals direkt mit der Innenstadt. Ebenfalls beeindruckend ist der Rückbau einer ehemals mehrstreifigen Hauptverkehrsstraße vor dem Bahnhof zu einem heute ansehnlichen Kanal. Dort, wo früher auf mehreren Spuren Autos durch die Stadt fuhren,

ist jetzt ein Stück grüner Freiraum für die Menschen in der Stadt zurückgewonnen worden. Auch in den Niederlanden geschah all dies nicht ohne Konflikte und es war eine Menge Überzeugungsarbeit nötig. Dies glückte durch eine jahrzehntelange fahrradgerechte und vor allem konsequente Planung.

Die Ergebnisse sind unverkennbar: Radfahren in Utrecht macht Spaß. Es sind deutlich weniger Pkw unterwegs und die Stadt besticht durch eine hohe Lebens-, Verweil- und Aufenthaltsqualität. Davon haben wir uns dann auch noch am Abend und am nächsten Tag überzeugen können. So denken wir immer gerne an Utrecht zurück.

Ach, wäre es nicht schön, wenn wir zukünftig nicht mehr ganz so weit für unsere Betriebsausflüge fahren müssten...

Ansprechpartner: Merja Spott, Kevin Hillen

Lieblingsorte in der Stadt

Porträts aus dem Team - Teil 2

Auf 30 Personen ist unser Team inzwischen angewachsen. Bereits in der letzten Ausgabe haben wir begonnen, Ihnen in loser Reihenfolge nach und nach unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorzustellen. Wir haben auch in der zweiten Folge wieder nach Lieblingsorten gefragt:

Gernot Steinberg ist Geschäftsführender Partner und Mitinhaber der Planersocietät. Er verfügt über umfassende Erfahrungen im Themenfeld Rad- und Fußverkehr sowie im ÖPNV, Mobilitätsmanagement, in der Moderation von Workshops und Planungsprozessen sowie im Bereich der Projektsteuerung.

Anne Mechels ist Bauingenieurin und leitet das Bremer Filialbüro. Sie arbeitet interessiert und engagiert im Bereich klimafreundlicher Mobilität mit den Schwerpunkten Nahmobilität, Radverkehr, Straßenraum und Verkehrstechnik. Unter anderem hat sie die Prozesse VEP Bremen und Masterplan Mobilität KielRegion managed.

Heike Rose hat an der Ruhr-Universität in Bochum Geographie (Dipl.) studiert und ist seit 2014 bei der Planersocietät als Teamassistentin tätig. Neben der Unterstützung des gesamten Teams bei der Abwicklung des Büroalltages, arbeitet sie auch immer wieder gerne in den Projekten mit.



DIE HEIMAT ENTDECKEN

Bis vor zwei Jahren hätte ich überlegen müssen, welche Stadt, welches Quartier, Café oder Restaurant ich nenne. Seit der Geburt meiner Tochter wandeln sich meine Lieblingsorte regelmäßig.

Vor anderthalb Jahren war es der Springorumweg in Bochum, da ich dort wohnortnah, innerstädtisch und trotzdem ruhig im Grünen den Kinderwagen schieben konnte. Seit einem halben Jahr ist der Spielplatz im Bochumer Tierpark unser Lieblingsort. Mitten im ältesten Stadtpark des Ruhrgebiets gelegen, gestaltet mit engem Bezug zu unterschiedlichen Lebensräumen von Tieren, garantiert der Spielplatz bei Wind und Wetter Spaß und gute Laune. Dem Kind beim Entdecken und Ausprobieren, den Eltern im angrenzenden Kiosk beim Beobachten und Kaffeetrinken.

URLAUB IM ALLTAG

Am schönsten ist es in Bremen an der Weser. Vielerorts: am Osterdeich, im Hafen, am Strand, beim Leuchtturm oder auf der Fähre. Je nach Stimmung und Jahreszeit. Auch gerne im Wasser. Mal niedrig, mal hoch, mal über den Ufern.

Der Blick von der Brücke gehört dazu, wenn ich zu Fuß, meistens per Rad oder mit der Bahn unterwegs bin. Beim Verlassen von Bremen und beim Ankommen. In der Morgensonne oder am Abend. Wie Urlaub im Alltag, Fluss inmitten der Stadt.

LAUFEND DURCH DIE NATUR

Hügelig durch das Ardeygebirge, flach auf der ehemaligen Bahnstrecke „Rheinischer Esel“ oder durch die Felder des ländlich geprägten Großholthausen: Joggen in der Natur gibt mir Ruhe und Erholung.

Beim Laufen bekomme ich den Kopf frei, finde Zeit zum Nachdenken. Möchte ich es mal nicht ganz so ruhig haben, drehe ich auch gerne meine Runden um den Phoenixsee in Dortmund-Hörde. Gerade in der dunkleren Jahreszeit bietet sich die ‚Seerunde‘ zum Joggen an, da die Wege beleuchtet sind.

Die Freude des Laufens teile ich gerne mit den Arbeitskollegen: sei es bei der Feierabendrunde oder beim Firmenlauf. Dieses Jahr steht ein kleines Jubiläum an: Das Team der Planersocietät wird das fünfte Jahr in Folge am Firmenlauf teilnehmen.

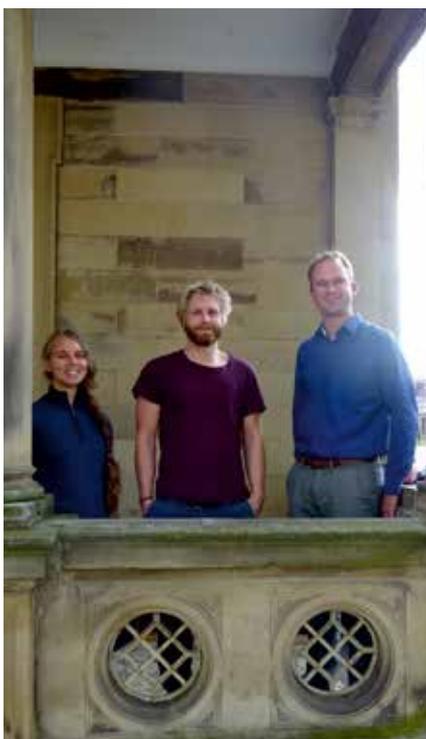
FILIALE BREMEN

Startschuss: Zur Bearbeitung des VEP Bremen sind wir 2012 zunächst als Zwischennutzung in die „Abfertigung“ in der Überseestadt eingezogen – und dann in Bremen geblieben, seit 2015 in den Büroräumen „Am Wall“. Zu dritt (eine Stadt- und Regionalentwicklerin, eine Bauingenieurin und ein Raumplaner) im Team mit einem Master-Student als Projektassistenz – und einer Außenstelle in Kiel.

Drumherum: Mitten in der Stadt. Unser Blick vorne aus dem Fenster geht auf eines der Wahrzeichen Bremens: die Wallmühle. Und auch vor unserer Tür, für Verkehrsplanende immer wieder interessant, liegt die Kreuzung Herdentor / Am Wall mit Pulks von Fußgänger*innen (zentrale Achse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt) und in Zukunft der ersten Fahrrad-Premierroute Bremens (übrigens eine Maßnahme aus dem VEP). Vom Hinterhof geht es direkt in die Fußgängerzone.

Gemeinsam: In einer Bürogemeinschaft mit alten Nachbarn aus der Abfertigung, Webdesigner, Programmierer, 3D-Animateur und ein Biologe machen wir mittags zusammen Pause, ab und zu Orga-Treffen und nicht zu vergessen Sommerfest und Weihnachtsfeier.

Aktuell: Unterwegs zwischen Schleswig-Holstein und NRW, schließen wir derzeit den Masterplan Mobilität KielRegion ab, bearbeiten ein Mobilitätskonzept für Greven, drei Elektromobilitätskonzepte für Solingen, Flensburg und Delmenhorst, Verkehrsgutachten für diverse Städte und starten gerade mit dem Verkehrsentwicklungsplan Buxtehude sowie mehreren GreenCity-Plänen.



FILIALE KARLSRUHE

Startschuss: Mit der Bearbeitung der zweiten Runde der Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg sowie der Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Stuttgart eröffnete im Sommer 2016 unsere zweite Bürofiliale in Karlsruhe. Unser Team setzt sich aus derzeit drei Personen zusammen.

Drumherum - „Schwein gehabt“: Nach dem Ende des Karlsruher Schlachthofs im Jahr 2006 konnte sich an gleicher Stelle ein neues Stadtquartier entwickeln, welches heute für die Kultur- und Kreativwirtschaft in Karlsruhe steht. Dabei wirkt der „Kreativpark Alter Schlachthof“ auch für uns sehr inspirierend, für neue Projekte und für ein interdisziplinäres Arbeiten.

Gemeinsam: Mit einer Lichtdesignerin, einem Büro für Evaluation und Besuchersforschung im Kulturbereich sowie der

Happiness Festival GmbH beziehen wir das Erdgeschoss des ehemaligen Direktorenhauses. Hier gestalten sich immer wieder gemeinsame Mittagessen und Ideen für Aktivitäten außerhalb der Arbeitszeiten.

Aktuell: Von unserem Standort aus sind wir aktuell u. a. in Stuttgart (Mobilitätskonzept Neubauquartier), Karlsbad (Radverkehrskonzept), Backnang, Göppingen, Pfalzgrafenweiler, Wiesloch (für die dritte Runde der Fußverkehrs-Checks), Saarbrücken (Innenstadtverkehrskonzept) sowie für den Regionalverband Südlicher Oberrhein (Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen) und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bzw. Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (B+R Konzept; Potenzialanalyse und Verfahren für Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen) tätig.



Ist das Kunst, oder kann das weg?

Der private Pkw – ist er nun ein Fahrzeug oder doch eher ein „Stehzeug“?

Durchschnittlich legen Menschen täglich rund dreieinhalb Wege zurück, das sind ungefähr 1,5 Stunden unterwegs. Leicht lässt sich ausrechnen, dass ein Auto die größte Zeit des Tages steht und nicht dem eigentlichen Zweck der Mobilität dient.

Insbesondere in dicht bebauten Städten werden die Klagen laut, wenn die Stehzeuge nicht in den privaten Garagen oder auf Grundstückseinfahrten untergebracht werden können. Sie stehen im Weg (aus Sicht der Fußgänger und Radfahrer) oder eben dort, wo man das eigene Fahrzeug grade abstellen will. Dauernd ist alles vollgeparkt, wie soll man denn bei diesen Zuständen direkt in die Stadt kommen? Mit

entsprechenden Parkgebühren und begrenzten Abstellzeiten darf zumindest jeder mal dran, der Umschlag wird erhöht und die sogenannten Dauerparker aus der Innenstadt verdrängt ...

Auch Künstler inspirierte das Paradoxon des „Ruhenden Verkehrs“, also dem „still stehenden Vorankommen“ – mit möglichst viel PS. So kam der Bregenzer Künstler Gottfried Bechtold schon vor über 40 Jahren auf die Idee, schnittige Porsche 911er in Beton zu gießen und diese 300 km/h-Maschinen durch ihr eigenes Gewicht (16 Tonnen wiegt die Skulptur) auf ewig am Straßenrand festzusetzen. Er gab die Skulpturen zur Interpretation frei: Betrachten wir sie für uns also als Mahnmal. Auf dass die oft wie in Beton gegossene Selbstverständlichkeit, seinen PS-Boliden in der Innen-

stadt direkt vor dem Wunschziel abstellen zu können, nachhaltig anfängt zu bröckeln und der Einsicht weicht, dass der wertvolle öffentliche Raum lieber mit Leben zu füllen ist, als mit Stahl und Beton.



Beton-Porsche in Bregenz

Neues und Kontakte

Neu im Team der Planersocietät:

Ein herzliches Willkommen an die neuen Kollegen und Kollegin, die 2017 zum Team gestoßen sind:

- **Johannes Pickert (*1987)**, M.Sc. Raumplanung; Schwerpunkte: Radverkehr, Verkehrsentwicklungsplanung, Masterpläne zur Luftreinhaltung
- **Johannes Lensch (*1986)**; Dipl.-Ing. Raumplanung; Schwerpunkte: ÖPNV, Radkonzepte, Mobilitätskonzepte (Standort: Karlsruhe)
- **Caroline Huth (*1990)**, M.Sc. Raumplanung; Schwerpunkte: Radverkehrskonzepte, Nahmobilität, Beteiligung
- **Christian Schippl (*1990)**, M.Sc. Raumplanung; Schwerpunkte: Mobilitätskonzepte, Verkehrsentwicklungsplanung, Verkehrskonzepte, Radverkehr

Lust auf mehr Informationen?

Dann sprechen Sie uns gerne unter den folgenden Adressen an:

Hauptsitz Dortmund:

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund
Tel. 0231/58 9696-0

Filiale Bremen:

Am Wall 142, 28195 Bremen
Tel. 0421/649 153-44

Filiale Karlsruhe:

Alter Schlachthof 3, 76131 Karlsruhe
Tel. 0721/783 669-79

Oder auch Online:

www.planersocietaet.de
www.facebook.com/planersocietaet

Wir freuen uns auf Sie!

Impressum

Herausgeber

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

www.planersocietaet.de

Geschäftsführung

Dr.-Ing. Michael Frehn, Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Konzeption & Redaktion

Dr. Michael Frehn, Gernot Steinberg,
Thomas Mattner, Vivian Thielemann

Titelfoto

Stadtwerke Füssen

Druck

Clasen Druck, Düsseldorf

Personenbezeichnungen

In der Wortwahl werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind beide Geschlechter angesprochen.

ProjektSkizzen ist eine Zeitschrift der Planersocietät. Sie erscheint jährlich. Falls Sie die Zeitschrift nicht weiter beziehen möchten oder weitere Exemplare benötigen, benachrichtigen Sie uns bitte per Fax (02 31/58 96 96-18) oder per E-Mail (info@planersocietaet.de).