



ProjektSkizzen 22/23

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät

Sommer 2019



**Wie die Digitalisierung
den Verkehr verändert**

Inhalt

- 02 Die Revolution beginnt im Kleinen
- 04 Digitale Helfer für die Logistik
- 05 Ridesharing: Wie ein König durch Berlin fahren
- 06 Digital Rad fahren
- 07 Wo Mobilität 4.0 schon umgesetzt ist
- 08 Masterpläne für eine saubere Luft
- 09 Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft
Vorträge und Veröffentlichungen
- 10 25 Jahre jung - Interview mit den Geschäftsführern
- 12 Eine Auswahl neuer Projekte
- 13 Mobilität im Quartier als Reallabor
- 14 Lieblingsorte in der Stadt – Portraits aus dem Team, Teil 3
- 16 Über den Dächern von Dortmund wird gefeiert
Neues und Kontakte
Impressum

Wir sind gespannt ...

Über Digitalisierung wird derzeit viel diskutiert, nicht nur in der Fachwelt, sondern auch in Politik und Gesellschaft. Doch was verbirgt sich dahinter, insbesondere im Verkehrsbereich? Wo sind Chancen, wo aber auch Risiken damit verbunden? Wie kann die Digitalisierung gewinnbringend für eine `echte` Verkehrswende eingesetzt werden und wo müssen Kommunen regulierend eingreifen? Wir bringen uns gleich mit mehreren Projekten, Studien und Modellvorhaben in Zukunftsprojekte ein. Ein Grund dafür, dass wir dieses Themenheft konzipiert und zudem eine bürointerne Arbeitsgruppe zur Digitalisierung gegründet haben. Wir freuen uns auf die digitalen Herausforderungen der Zukunft.

Genau wie wir uns in der Gründungsphase des Büros auf die damaligen Herausforderungen gefreut haben. Inzwischen ist es 25 Jahre her, dass unser Büro mit dem Anspruch einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung gegründet wurde. Auch mit etwas Stolz blicken wir auf diese 25 Jahre zurück. Wir freuen uns, dass wir mit unserer Leidenschaft und Motivation, aber auch mit der Qualität unserer Projekte überzeugend sind und heute mit drei Bürostandorten und dem fast 50-köpfigen Team eines der führenden Verkehrsplanungsbüros in Deutschland geworden sind. Trotzdem begreifen wir uns im Denken immer noch als Start-up, allerdings mit 25 Jahren Erfahrung. Gründe genug dies zu feiern. Wir freuen uns, viele unserer Kunden, Partner und Wegbegleiterinnen und Wegbegleiter auf unserer Feier am 27. September begrüßen zu können. Seien Sie gespannt, wir haben uns was Schönes ausgedacht und organisiert.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen des Doppelheftes 22/23
Das Team der Planersocietät

Die Revolution beginnt im Kleinen

Wie die Digitalisierung den Verkehr verändern könnte: ein Ausblick. Die Kommunen müssen handeln – sonst wächst der Autoverkehr

Digitalisierung gilt als Megatrend – gerade in der Mobilität. Die intelligente Vernetzung verschiedener Fahrzeuge und Verkehrsträger wird die Art, wie wir uns fortbewegen, nachhaltig verändern. Die Hoffnung ist, dass der Verkehr dadurch nicht nur effizienter und wirtschaftlicher gestaltet wird, sondern auch sicherer und komfortabler, nicht zuletzt ressourcenschonender und klimafreundlicher.

Die Idee ist: Wir sitzen seltener allein im (Elektro-)Auto und fahren dafür häufiger Rad, nehmen den Bus oder die Bahn, die wir vielleicht mit öffentlich zugänglichen, elektrisch betriebenen Kleinstfahrzeugen wie einem E-Roller kombinieren. Oder wir steigen zusammen mit zwei, drei weiteren Personen in ein autonom fahrendes Automobil, ein Auto übrigens, das keine Fahrfehler macht, nie zu schnell und nie bei Rot über die Ampel fährt - das also die Verkehrssicherheit entscheidend erhöhen kann.

Zudem wird der Güterverkehr endlich intelligent und effizient gesteuert: E-Lastenräder schnurren durch die Straßen, das Paket wird bei Bedarf kurzfristig auch zur Arbeit statt ins gerade verwaiste Heim gebracht und der Lkw-Verkehr auf den Auto-

bahnen fließt flüssiger als bislang – intelligenter Verkehrssteuerung sei Dank. Der Paketbote, der, in zweiter Reihe in der engen Wohnstraße haltend, auch im zweiten Anlauf die Ware nicht an den Mann oder die Frau bringen kann, gehört dann der Vergangenheit an.

Noch stehen wir erst am Anfang, aber längst gibt es sichtbare Veränderungen, manches ist gar selbstverständlicher Teil des Alltags. Bahnfahrende informieren sich selbst per App über Ausfälle und Verspätungen, intermodale Mobilitäts-Apps sind im Kommen, Fahrdienst-Vermittler wie Uber versuchen, in Europa und in Deutschland Fuß zu fassen – treffen dabei aber auf massiven Widerstand aus der Taxibranche und auf hohe juristische Hürden. Kaum jemand begibt sich noch ohne

Navi(-App) in unbekannte Gegenden, sei es mit dem Auto, dem Rad oder zu Fuß.

Autonomes Fahren braucht Zeit

Das assistierte oder teilautomatisierte Fahren, die ersten beiden (von fünf) Stufen auf dem Weg zum selbstfahrenden Auto, zählen auch in Deutschland immer häufiger zur Serienausstattung, etwa der Tempomat, automatische Spurhalteassistenten (jeweils Level 1) oder aber digitale Einparkhilfen und Überholassistenten (Level 2). Der Staupilot des Audi A8 erfüllt bereits die Anforderungen an hochautomatisiertes Fahren, das entspricht Level 3 (das Fahrzeug fährt in bestimmten Verkehrssituationen komplett selbstständig): Bei Stau und auf der Autobahn soll er den Wagen ohne Zutun des Fahrers bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h steuern.

Nur klappt das in turbulenten Situationen noch nicht immer, diese Funktion ist in Deutschland noch nicht zugelassen, das System deshalb ab Werk deaktiviert.

Auch jenseits des Autos tut sich etwas: Busse und Bahnen sollen demnächst ebenfalls autonom fahren, in ersten Testgebieten sind sie bereits unterwegs. Digital unterstützte Sharing-Modelle breiten sich aus, für Autos, klar, viel mehr aber noch für Fahrräder und neue, elektrische Klein- und Kleinstfahrzeuge. Und Fahrräder oder Feuerwehrautos können sich über Funksignale an Ampeln eine grüne Welle schalten.

Die Revolution beginnt im Kleinen, kommt auf leisen Sohlen daher, anfangs nur langsam, irgendwann beginnt sie zu rasen. Ist dieser Punkt bereits erreicht? Was das automatisierte Fahren betrifft, ist etwa Prognos skeptisch: Zwar sollen nach einer Studie des Wirtschaftsforschungsunternehmens für den ADAC bis 2050 etwa die Hälfte der Fahrzeuge über eine Automatisierungsfunktion verfügen. In den meisten Fällen wird diese jedoch nur auf Autobahnen nutzbar sein, auf Landstraßen können Prognos zufolge selbst im Jahr 2050 nur 4 Prozent der Fahrleistung automatisiert erbracht werden.

Mehr oder weniger Verkehr?

Führt die Digitalisierung zu weniger Verkehr? Sicher ist das nicht. In einem autonom fahrenden Auto können natürlich vier Personen sitzen – aber auch, so wie heute, eine, oder sogar gar keine, weil sich das Fahrzeug gerade allein auf die digitale Parkplatzsuche begibt und dabei auf ein gar nicht so nahes Wohnviertel zusteuert. Eine intelligente Verkehrssteuerung könn-

te auch zur Folge haben, dass wir häufiger ins Auto steigen, weil die Vernetzung Staus vermeidet und das Fahren im eigenen, selbstfahrenden Pkw – übrigens auch für Senioren eine Option, die selbst gar nicht mehr fahren könnten – einfach die bequemste, angenehmste Möglichkeit der Fortbewegung ist.

Fahrdienst statt Fahrrad

Dies gilt jedenfalls solange, wie die vorhandene auto-zentrierte Infrastruktur bestehen bleibt und nicht zugunsten anderer, verträglicherer Verkehrsarten zurück- und umgebaut wird. Schließlich steigert intelligente Verkehrsbeeinflussung die Leistungsfähigkeit von Straßen: es könnten also mehr Autos fahren, in den Städten wie auf den Autobahnen. Forscher der University of Kentucky haben gerade herausgefunden, dass Fahrdienstvermittler wie Uber den Verkehr in den Städten (konkret nachgewiesen für San Francisco) nicht mindern, sondern erhöhen – weil vor allem Radfahrende und zu Fuß Gehende den digitalen Service nutzen; private Fahrten hingegen würden deutlich weniger als erhofft ersetzt.

Wissenschaftlern der TU Berlin (TUB) kommen in Verkehrsmodellen für die deutsche Hauptstadt zu ähnliche Ergebnissen wie die Kollegen aus Kentucky. Auslöser der Entwicklung ist den TUB-Forschern zufolge der Preis: Ein Uber-Auto ist meist günstiger als ein Taxi, weil eine Privatperson am Steuer sitzt.

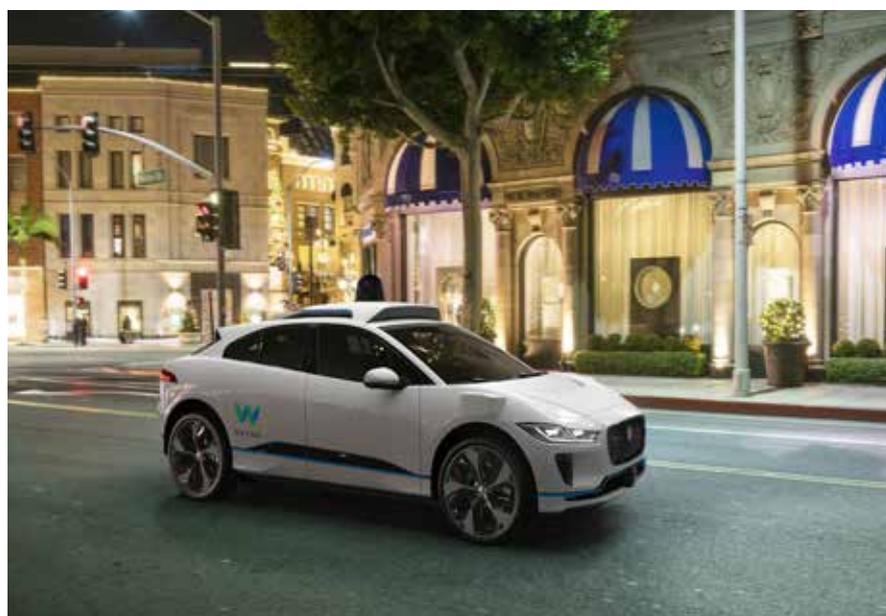
Digitale Fahrdienstservices gelten als Brücke zum autonomen Fahren. In beiden Fällen wird ein Auto geordert, einmal mit Uber-Fahrer, im anderen Fall eben ohne.

Kosten für den Fahrer fallen beim autonomen Taxi erst gar nicht an – das dürfte die Fahrtkosten noch einmal senken. Dass autonomes Fahren zu weniger Autos in den Städten führt, ist also nicht selbstverständlich.

Das Potenzial aber ist da. So hat die Lissabon-Studie der OECD schon vor knapp zwei Jahren ergeben, dass bei einer Komplett-Umstellung auf Carsharing mit autonomen Fahrzeugen (Level 5) der Fahrzeugbestand in der portugiesischen Hauptstadt um 90 Prozent zurückgehen könnte; die CO₂-Emissionen würden um fast zwei Drittel sinken.

Kommunen müssen handeln

Auch die Forscher der TU Berlin sagen, Staus wie der Uber-induzierte Stillstand in San Francisco ließen sich verhindern – vor allem über den Preis. Wird für On-Demand-Sharing Modelle wie den BerlKönig in Berlin (siehe Seite 5) zum Beispiel eine Grundgebühr erhoben (beim BerlKönig: 4 Euro), gehen viele Leute auf kurzen Strecken lieber zu Fuß oder nutzen ein Rad (evtl. auch ein Sharing-Bike). Stau-anfällige Strecken könne man bepreisen, etwa über zeitabhängige Gebühren. Und natürlich können die Städte und Gemeinden all die anderen Methoden der Verkehrsplanung anwenden, die den Umweltverbund stärken und das Autofahren weniger attraktiv machen und damit zurückdrängen sollen. Entscheidend ist: die Kommunen müssen handeln. Wer die Verkehrswende will, muss etwas dafür tun; das Warten auf die Digitalisierung reicht dafür nicht aus. Es braucht den Willen, die Entwicklung in die gewünschte Richtung zu lenken.



Autoverkehr der Zukunft? Ein selbstfahrendes Auto der Google-Tochter Waymo - auf leerer Straße.
Foto: Waymo

Die Vernetzung und Weiterentwicklung digitaler Anwendungen im Verkehr wird zu einem Quantensprung unserer Mobilität führen. Und bietet neben Risiken viele Chancen. Die Effizienzsteigerung durch die Digitalisierung macht – einerseits – mehr Mobilität möglich und damit auch mehr Auto-Verkehr. Oder aber sie schafft – andererseits, bei zurückgehender, weil zurückgedrängter Automobilität – neue Freiräume für Städte und Gemeinden. Denn weniger Autos benötigen weniger Flächen, deshalb könnten Straßen und Plätze neu gestaltet werden, sich wieder zu Aufenthalts- und Lebensräumen wandeln – was sie vor der automobilen Revolution ja schon einmal waren.

Aufhalten, soviel scheint sicher, lässt sich die Digitalisierung im Verkehr nicht. Gestalten schon.

Digitale Helfer für die Logistik

Innenstädte leiden unter wachsendem Lieferverkehr. Die Digitalisierung könnte Abhilfe schaffen. Erste Konzepte sind im Einsatz

Die positive Wirtschaftsentwicklung, der steigende Konsum und der wachsende Onlinehandel sind im innerstädtischen Verkehr und auch im Hinblick auf dortige Verkehrsplanungsprozesse immer stärker zu berücksichtigen. Die innerstädtischen Straßen, in vielen Städten bereits überlastet, werden durch die Lieferverkehre zusätzlich belastet. Der Trend zur Lieferung nach Hause führt zu immer kleinteiligeren Zustellungsmustern und auch die mehrmalige Belieferung von Einzelhändlern in den Innenstädten bewirkt steigenden Verkehrsaufwand.

Viele Konflikte

Durch die hohen innerstädtischen Verkehrsbelastungen leidet zum einen die wirtschaftliche Effizienz der Kurier-, Express & Paketdienstleister (KEP-Dienstleister), zum anderen verursachen die Lieferfahrzeuge durch ihre vielen kurzen Haltevorgänge immer wieder Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern. Dadurch wird nicht nur der Verkehrsfluss, sondern auch die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst. Hinzu kommt die Schadstoffbelastung. Aus verkehrsplanerischer Sicht kritisch sind besonders die erfolglosen Zustellversuche der KEP-Dienstleister. Denn durch zweite oder gar dritte Zustellversuche, die Rückführung in zentrale Lager oder zum Händler sowie die Abholung der Sendungen entstehen zusätzliche Wege, welche die Verkehrsinfrastruktur weiter belasten und die genannten Probleme verstärken.

Alternative Modelle

Wie kann die Digitalisierung dazu beitragen, die innerstädtische Logistik effizienter, verträglicher und für alle Beteiligten zufriedenstellender zu gestalten? Die Entwicklungen in diesem Zusammenhang sind zumindest vielfältig und klingen vielversprechend; sie lassen sich thematisch wie folgt unterscheiden:

- Alternativen zur Adresszustellung
- Neue Adresszustellungsmodelle
- Erprobung alternativer Konzepte für die Citylogistik

Unter Alternativen zur Adresszustellung sind zum einen dienstleisterübergreifende Paketstationen und -shops zu verstehen, in die Bestellende ihre Lieferungen senden lassen können, wenn sie zum

Lieferzeitpunkt nicht zu Hause sind. Dazu sind eine digitale Echtzeit-Sendungsverfolgung sowie eine schnelle Kommunikationsmöglichkeit zwischen Bestellenden und dem KEP-Dienstleister erforderlich. Einen ersten Ansatzpunkt zu Paketstationen bietet die Initiative „Parcellock“ verschiedener KEP-Dienstleister.

Zum anderen können Unternehmen durch das Angebot einer Paketstation auf dem Firmengelände bzw. einer eigenen Paketannahmestelle dafür sorgen, dass ihre Angestellten durch die Lieferung zum Unternehmen unnötige Wege sowie zusätzliche Wege der KEP-Dienstleister einsparen. Je nach Größe des Unternehmens sind hier beachtliche Effekte zu erwarten. Ein aktuelles Digitalisierungsbeispiel hierzu bietet die Produktinitiative „Pakadoo“, die durch ein schlüssellostes elektronisches Autorisierungsverfahren die Bedienung der einzelnen Schrankfächer möglich macht. Die Information über die Paketzustellung erfolgt über eine App oder per E-Mail mit Zugangsdaten zum richtigen Fach. Erprobt wird derzeit auch, ob der Pkw-Kofferraum sich als Umschlagplatz für Lieferungen eignet. Übermittlung des Pkw-Standorts und Kofferraum-Öffnung erfolgen per App.

Hilfe von Robotern und Drohnen

Neue Adresszustellungsmodelle sind z.B. die zurzeit in Pilotphasen steckenden Entwicklungen hinsichtlich der Zustellung durch autonome Roboter oder Drohnen. Roboter könnten zukünftig in bestimmten Radien die Zustellung von Lieferungen übernehmen und von den Bestellenden durch Echtzeit-Übermittlung des Standorts via App, die auch die Öffnung des abschließbaren Packsystems der Roboter ermöglicht, punktgenau in Empfang genommen werden. Autonome Drohnen hingegen könnten in einer ersten Entwicklungsstufe den Transport gewisser Lieferungen vom Händler zum KEP-Dienstleister übernehmen. Die Auslieferung wird von Zustellfahrzeugen abgewickelt, auf deren Dächern Landeplattformen eingerichtet sind, welche die Drohnen autonom anfliegen können. Dadurch wird ein effizienter und schneller Zustellungsprozess möglich; dies bedient die stärker in den Fokus rückenden Themen „Same-Day“

bzw. „Same-Hour-Delivery“. In der Entwicklung deutlich weiter sind neue Adresszustellungsmodelle, die dem Zustellenden die Öffnung des Hausflurs ermöglichen, etwa durch ein Modul, das die eigene Gegensprechanlage mit dem Internet verbindet.

Mikro-Depots

Konzepte zu einer alternativen Ausgestaltung der Citylogistik sind insbesondere vor dem Hintergrund der vielen verschiedenen KEP-Dienstleister in der Diskussion. Um zu verhindern, dass etliche innerstädtische Fahrten mit leichten Nutzfahrzeugen gemacht werden, wird über gebündelte Fahrten einiger weniger Lkw zu so genannten Mikro-Depots nachgedacht. Diese funktionieren als dienstleisterübergreifende Zwischenlager, von denen aus die Lieferungen, möglichst mit emissionsfreien Fahrzeugen feinverteilt werden (z.B. per Lastenrad). Des Weiteren gibt es Pilotprojekte, die neben flexiblen Containern im öffentlichen Raum (z.B. in München: Test flexibler Mikro-Depots im Rahmen des EU-Projektes Civitas Eccentric) auch freie Stellplätze in innenstadtnahen Parkhäusern als Mikro-Depot nutzen (z.B. in Stuttgart).

Fazit

Die Entwicklungen der Digitalisierung für das Thema der innerstädtischen Logistik können vor allem dazu genutzt werden, bisher auftretenden zusätzlichen Verkehr durch wiederholte Zustellversuche bzw. weiteren Abholverkehr der Bestellenden zu vermeiden. Darüber hinaus bestehen erste Ansätze autonomer Lieferfahrzeuge sowie Konzepte, welche die innerstädtische Logistik effizienter und verträglicher strukturieren sollen.

Ein Einbezug der durch die Digitalisierung entstehenden Möglichkeiten sollte daher auch für die kommunale Verkehrsplanung genutzt werden. Dazu ist es für die Kommunen wichtig ihre Einflussmöglichkeiten zu nutzen; etwa im Zusammenhang mit Standorten für Mikro-Hubs und Ladezonen. Darüber hinaus ist eine Zusammenarbeit mit den KEP-Diensten anzustreben, um Entwicklungsanreize setzen zu können und zu vermitteln.

Ansprechpartner: Christof Tielker

Ridesharing: Wie ein König durch Berlin fahren

On-Demand-Ridesharing-Angebote wie der BerlKönig der BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) werden aktuell in mehreren deutschen Städten getestet. Die Taxi-Branche fürchtet neue Konkurrenz, die Politik ist teils skeptisch, die Fahrgäste aber nehmen das Angebot an. Auch wenn die ersten Projekte vor allem in Großstädten entstehen - im ländlichen Raum kann das Konzept ebenfalls Vorteile bieten.

Dienstag, 4 Uhr morgens, Berlin-Kreuzberg. Charlotte (27) und Mahmud (25) warten an der Ecke Oranienstraße/Adalbertstraße. Keine zwei Minuten später fährt ein nagelneuer, verdunkelter Van vor, getönte Scheiben, das typische Berliner U-Bahn-Sitzmuster ziert einen Teil des schwarzen Wagens. BerlKönig steht darauf in BVG-Farben geschrieben. Maxi, der freundliche Fahrer, begrüßt die beiden und bringt sie sicher nach Hause in den Schillerkiez. Auf dieser Fahrt sollte keine weitere Person mehr einsteigen, im Schnitt passiert dies jedoch auf zwei von drei Touren. BerlKönig ist das On-Demand-Ridesharing-Angebot der Berliner Verkehrsbetriebe, die dabei mit ViaVan zusammenarbeiten, einem Joint Venture von Mercedes Benz und dem amerikanischen Startup Via. Via hat eines der ersten Betriebssysteme für On-Demand-Ridesharing entwickelt, ihre Technik wird in vielen Städten weltweit eingesetzt.

Unterschied zum Taxi ist klein

Das Prinzip ist einfach – in der BerlKönig-App wird Start und Ziel im Bedienungsgebiet angegeben, sodann werden Fahrpreis, Standort und Ankunft in Echtzeit des nächsten BerlKönigs angezeigt. In meist nur wenigen Minuten trifft das Fahrzeug am definierten Abholpunkt ein. Hier liegt der kleine Unterschied zur Haustür-zu-Haustür-Bedienung, die personenbeförderungsmäßig weiterhin dem Taxi vorbehalten ist. Dennoch wird das neue Angebot naturgemäß im Taxigewerbe als neue Konkurrenz kritisch gesehen. Wird die Fahrt nun zum verbindlichen Fixpreis gebucht, kann es passieren, dass unterwegs weitere Fahrgäste zu- oder aussteigen, die Fahrt also geteilt wird. Systemseitig wird die effizienteste Fahrstrecke berechnet.

Angebote dieser Art werden in unterschiedlichen Städten bzw. Räumen in Deutschland derzeit getestet. In Berlin gibt es mittlerweile mehrere Ridesharing-Anbieter: auch Clevershuttle, ein Angebot der Deutschen Bahn in Kooperation mit lokalen Franchise-Partnern, und Allygator Shuttle, ein Angebot eines Konsortiums aus ADAC und DoorzDoor, sind in der Berliner Innenstadt überwiegend mit

Elektro-Fahrzeugen unterwegs (Allygator hat den Betrieb Ende März eingestellt). Weitere Unternehmen, in der Regel Start-ups in Verbindung mit der Automobil- (Moia, VW) oder Bahnbranche (Ioki, DB) stoßen in den Markt. Es ist davon auszugehen, dass künftig auch Verkehrsunternehmen des kommunalen ÖPNV in Großstädten weitere eigene Versuche starten (Duisburg, mybus).

Erste Projekte in Großstädten

Pilotprojekte gibt es aktuell vorwiegend im hochverdichteten städtischen Raum – dort, wo man meinen könnte, dass das reguläre ÖPNV-Angebot bereits die höchste Qualität aufweist. Erste Einschätzungen lauten, dass in den Randzeiten, in denen der Betrieb derzeit erfolgt, eine gewisse Dichte benötigt wird, um entsprechend Fahrten zu teilen. Untersuchungen vom BerlKönig zeigen, dass dort mittlerweile etwa 70 Prozent der Fahrten tatsächlich geteilt werden. Nichtsdestotrotz wird mit dem Forschungsprojekt EcoBus in Südniedersachsen derzeit der Einsatz im ländlichen Bereich erprobt, wo ein On-Demand-Ridesharing-Service durchaus als digitale Weiterentwicklung bestehender Bedarfsverkehre wie Anrufsammeltaxis gesehen werden kann.

Derzeit existiert noch keine allgemeinverbindliche rechtliche Normierung des Prinzips Ridesharing. Daher behelfen sich die Anbieter entweder mit einem Betrieb als Mietwagen-gewerbe (§49 (4) PBefG) oder nutzen die Experimentierklausel des Personenbeförderungsgesetzes. Diese beschränkt die „prakti-

Kleine Linksammlung

Weitere Informationen finden Sie hier:

- **ViaVan**
Wo? Berlin (BerlKönig)
mehr Info: viavan.com
- **Clevershuttle**
Wo? Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt, Stuttgart, Leipzig, Dresden, Kiel
mehr Info: clevershuttle.de
- **DoorzDoor**
Wo? Duisburg (myBus), Freyung (freYfahrt), München (IsarTiger)
mehr Info: doorzdoor.io
- **Ioki**
Wo? Wittlich (Wittlich Shuttle), Hamburg (Ioki Hamburg)
mehr Info: ioki.com
- **Moovel (jetzt: Reach now)**
Wo? u.a. Stuttgart (SSB Flex)
mehr Info: moovel.com
- **Moia**
Wo? Hamburg, Hannover
mehr Info: moia.io

sche Erprobung neuer Verkehrsarten“ auf vier Jahre. Sollte sich das Angebot etablieren, besteht in diesem Feld Handlungsbedarf.

Ein Ausblick

Charlotte und Mahmud nutzen den BerlKönig mit seinen Vorteilen öfter. Etwa, wenn unter der Woche nachts die U-Bahn nicht fährt, oder manchmal auch einfach aus Bequemlichkeit. Für sie stellt das Angebot eine moderne Ergänzung zum normalen BVG-Angebot dar. Auch wenn die beiden sowieso kein Auto besitzen – ein BerlKönig ist im Schnitt mit mehr Personen besetzt als ein Pkw. Auf dem Land kann ein vergleichbares System künftig eine Versorgungslücke schließen. Ob das System dort zu einem effizienteren Betrieb beitragen kann und ein tatsächliches Ridesharing auch stattfindet, gilt es noch zu erproben.

Ansprechpartner: David Madden



Ein BerlKönig in Berlin. Foto: Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Digital Rad fahren

„Dieselgate“, Klimaschutz, Verkehrswende, Gesundheitsförderung – das Fahrrad als klimafreundliches Verkehrsmittel steigt in der öffentlichen Wahrnehmung. Der Radverkehr stellt einen wichtigen und zuletzt wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen dar. Die Digitalisierung kann diesen Trend fördern und unterstützen und eröffnet den Planenden neue Möglichkeiten.

Die Digitalisierung erreicht auch den Radverkehr. Planende sowie Fahrende können von der Digitalisierung im Radverkehr profitieren.

Für uns Planende ergeben sich nahezu ungeahnte Möglichkeiten. Lange Zeit war die Radverkehrsplanung nahezu eine Black-Box. Wohin fahren die meisten Menschen mit dem Fahrrad? Welches sind die beliebtesten Pendlerstrecken? Wann fahren die Menschen? Wie lang sind die Strecken, die sie zurücklegen? All diese Fragen konnten nur über Umwege durch Befragungen oder Zählstellen abgebildet werden. Das ist nicht nur teuer, in den meisten Fällen sind diese Daten zudem nur eingeschränkt (zeitlich oder räumlich) nutzbar. Die Digitalisierung hilft hier und macht es möglich abzubilden, wie und wo sich Radfahrende in den Städten bewegen. Am offensichtlichsten und öffentlichkeitswirksamsten ist hierbei das sogenannte „Crowdsourcing“ mittels App. Dabei sammeln Smartphone-Apps die Bewegungsmuster ihrer Nutzer.

Heatmaps für die Planung

Mit den gewonnenen Daten können unter anderem sogenannte „Heatmaps“ erstellt werden. Mit Hilfe dieser Karten kann festgestellt werden, welche Routen bzw. Strecken am häufigsten gewählt werden. Je nach App können außerdem weitere Informationen wie Wege- und Stehzeiten, Start-Ziel-Matrizen oder die Entwicklung über den Tag als Zeitraffer abgebildet werden. Im Endeffekt bietet sich hiermit eine ganze Reihe an konkreten Anwendungsmöglichkeiten, wie eine Netzplanung, Anlagenplanung, Priorisierung von Maßnahmen oder auch eine Nutzung der Daten im Rahmen von Evaluation und Monitoring. Spannend ist dies auch im Rahmen des Stadtradelns. Im Projekt „Movebis“ leitet die TU Dresden Erkenntnisse wie Geschwindigkeiten oder Verzögerungen aus den getrackten Kilometern ab und stellt diese den teilnehmenden Kommunen zur Verfügung.

Allerdings haben diese neuen Tools noch ihre Grenzen. So haben die verschiedenen auf dem Markt befindlichen Apps auch unterschiedliche Zielgruppen. Es kommt daher vor, dass bestimmte Nutzergruppen überrepräsentiert sind. Denn hauptsächlich von



Quelle: Eigene Darstellung

Sport- und Freizeitradlern genutzte Apps haben eine eingeschränkte Aussagekraft für den Alltagsradverkehr. Es ist daher wichtig sich der Problempunkte und Grenzen dieser neuen Möglichkeiten bewusst zu sein, und diese entsprechend anzuwenden.

Auch Radfahrende können von der Digitalisierung profitieren. So bestehen bereits Projekte, in denen der Radverkehr mittels Smartphone-App beschleunigt wird. Hat eine radfahrende Person eine bestimmte App auf dem Smartphone installiert, wird mittels GPS die Position, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung erkannt. Passiert diese Person einen der virtuellen Auslösepunkte vor einer Ampel, meldet die App dies an die Verkehrszentrale. Diese wiederum gibt einen Befehl an die Ampelsteuerung. Nähert sich die radfahrende Person also einer Kreuzung mit einer solchen Ampel, schaltet diese automatisch auf grün. Der Vorteil für Radfahrende: weniger Halte und verkürzte Reisezeiten.

Mehr Sicherheit durch Vernetzung

Die Sicherheit im Radverkehr könnte sich durch die Digitalisierung erhöhen. Radfahrende und das Fahrrad werden Teil des „Internet of things“ (IoT) und damit auch der Car2x-Kommunikation. Mit Hilfe von Smartphones oder sogenannten Ortungstags stehen das Fahrrad und die Fahrenden im ständigem Austausch mit der digitalisierten Umwelt und insbesondere dem Kfz-Verkehr.

Autonome Fahrzeuge können Radfahrende (und auch zu Fuß Gehende) damit noch besser erkennen. Neben bzw. nach dem „Abbiegeassistenten“ (vor allem im Lkw) können damit vor allem in den kommenden Stufen des automatisierten Fahrens (Abbiege-) Unfälle vermieden werden.

Nicht allein der fließende, auch der ruhende Radverkehr wird von der Digitalisierung profitieren. Fahrradschlösser, die mit dem Smartphone ver- und entriegelt werden und im Falle eines Diebstahls Alarmsignale abgeben und diese dem Besitzer melden, sind bereits am Markt angekommen. Das Ausleihen herkömmlicher Leihfahrräder wird über entsprechende Apps vereinfacht. Schließlich sind Mobilfunkanbieter inzwischen auf den Markt „Radverkehr“ aufmerksam geworden und bieten in Kooperation mit Fahrradherstellern Pakete zur Absicherung der Räder an. Dabei wird eine Sim-Karte in das Fahrrad verbaut, um im Falle der Entfernung des Fahrrads aus einem vorher definierten Bereich Alarm zu schlagen und dem Besitzer über sein Smartphone die Ortung des Rads ermöglicht.

Die Digitalisierung verändert alle Bereiche und Belange der Gesellschaft, ebenso wie alle Bereiche der Mobilität. Die Zukunft der vernetzten Welt hat begonnen und der Radverkehr ist ein Teil davon.

Ansprechpartner: Dennis Stocksmeier

Wo Mobilität 4.0 schon umgesetzt ist

Freie Parkplätze, das richtige U-Bahn-Ticket und Mobilfunkdaten für die Verkehrsplanung – die Digitalisierung ist in der Gegenwart angekommen

Mobilität 4.0, Digitalisierung, automatisiertes bzw. autonomes Fahren – diese Begriffe begleiten die Verkehrsplanung seit einigen Jahren. Viele Themenfelder im Handlungsfeld Digitalisierung werden derzeit vor allem durch die technische Perspektive untersucht und getestet. Andere Themen hingegen sind für kurz- bis mittelfristige Umsetzungen von integrierten Mobilitätskonzepten in Städten, Gemeinden und Regionen relevant.

Parken

Im Parkraummanagement sind bereits viele Projekte in alltagstauglicher Umsetzung. Diese betreffen v. a. die digitale Erfassung der Stellplatzbelegung mit Implementierung von Echtzeitinformation sowie Buchung und Bezahlung von Parkgebühren per App. So können Autofahrer direkt zu freien Parkständen navigiert werden. Weiterhin existieren Ansätze, die auch private Parkhäuser und Tiefgaragen öffentlich nutzbar machen. Insgesamt tragen die digitalen Ansätze im Bereich Parken vor allem zu einer verträglichen und effizienten Abwicklung des Pkw-Verkehrs bei. Beispiele hierfür sind:

- T-Systems, Park and Joy
- ParkNow GmbH, ParkNow-App
- ParkU, Sesam-Technologie
- Siemens, Sensor-Technologien zur Parkraum-Erfassung

Umweltsensitives/-orientiertes Verkehrsmanagement

In Bezug auf eine flüssigere Verkehrsabwicklung des Autoverkehrs werden aktuell vor allem leistungsfähige, integrierte Ver-

kehrsmanagementsysteme diskutiert und unter dem Begriff des umweltsensitiven Verkehrsmanagements vermarktet. Der Vorteil dieser Systeme ist eine komplexe, verkehrsnachfrageabhängige Steuerung von Ampelanlagen, außerdem die Möglichkeit für dynamische Routen und Parkleitrouten. Auch diese Systeme haben das Ziel, die effiziente und verträgliche Abwicklung des Autoverkehrs zu fördern. Wesentliche Grundlage hierfür ist ein Verkehrsrechner mit entsprechendem Funktionsumfang. Beispiele hierfür sind:

- Siemens AG, Sitraffic (Verkehrsrechner für intermodales, umweltsensitives Verkehrsmanagement)
- AVT Stoye, Verkehrsrechnersysteme

Digitales Ticketing im ÖPNV

Einen wesentlichen Beitrag leistet die Digitalisierung zum Abbau von Nutzungshürden für das Tarifsystem des ÖPNV. So muss ein potenzieller Fahrgast sich vor Antritt der Fahrt nicht mehr damit beschäftigen, welches Ticket für die Fahrt das Richtige ist. Hier gibt es Ansätze, mit

denen durch ein digitales Ticketing auch ein neues, kilometerabhängiges Tarifsystem eingeführt wird. Andere Ansätze setzen ein Check-In/Be-Out (App starten beim Einstieg und einfach Aussteigen) in bestehenden Tarifstrukturen um.

- VRR: NextTicket
- VRN: eTarif
- FAIRTIQ-App: App zur Digitalisierung des Vertriebs in bestehenden Tarifsystemen

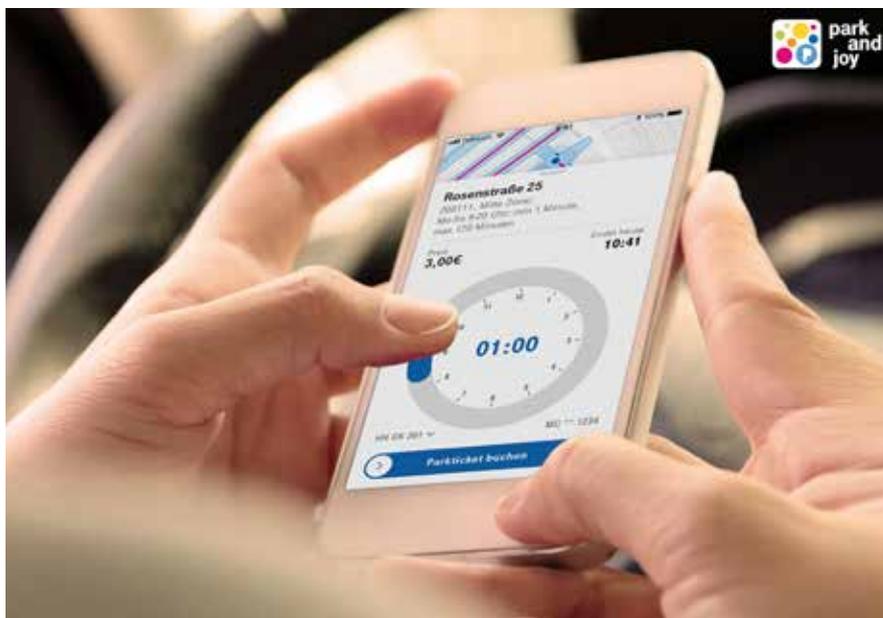
Digitale Planungstools

Neben dem Einsatz von digitalen Ansätzen bei der Projektumsetzung hilft die Digitalisierung auch bei der Gestaltung von Planungsprozessen. Mit interaktiven Webplattformen für den Bürgerdialog, Einsatz von interaktiven Beteiligungsformaten in Veranstaltungen mit Livekommentaren bestehen hier Möglichkeiten, Planungsprozesse digital zu gestalten. Datengrundlagen für die Planung lassen sich durch die Nutzung digitaler Endgeräte leichter erzeugen. So lassen sich aus Mobilfunkdaten umfassende Informationen zu Verkehrsverflechtungen ableiten. Einige Beispiele:

- Online-Dialog zum Mobilitätsplan D
- Mentimeter: Interaktive Präsentationen mit Livekommentaren per Smartphone
- Telefónica Next: Mobilfunkdaten für Verkehrsplanungsprozesse
- Stadtradeln-App: Planungsdaten aus Stadtradeln-Aktion zu Routen und Verkehrsablauf im Radverkehr

Viele digitale Lösungen sind bereits heute Realität. Neue Projekte werden in Kürze auf dem Markt kommen. Weitere Informationen und Einzelfallberatungen zum Thema greifen wir im Spätsommer in einem Seminar zur Digitalisierung auf. Bei Interesse melden Sie sich.

Ansprechpartner: Dennis Stocksmeier



Die Park-and-Joy-App im Einsatz. Quelle: Park and Joy/Deutsche Telekom

Masterpläne für eine saubere Luft

Drohende Fahrverbote in den Städten: Was passiert mit den Fördergeldern?

Fahrverbote für Diesel? Kaum ein Thema beschäftigte Städte, Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger im vergangenen Jahr mehr. Zahlreiche Städte entwickelten durch vom Bund geförderte sogenannte Green-City-Masterpläne Strategien, um dies zu verhindern und ihre Städte sauberer und lebenswerter zu machen.

Der mediale Aufschrei Anfang des Jahres 2018 war unüberhörbar: Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge und unabsehbare Folgen für Städte und Fahrzeughersteller dominierten die Nachrichten. Grund war die Bestätigung zweier Urteile gegen die Städte Stuttgart und Düsseldorf durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Diesel-Fahrverbote als grundsätzlich anwendbares, wenn verhältnismäßiges Mittel, um die Schadstoffbelastung der Luft in unseren Städten zu reduzieren, waren fortan möglich und werden z.B. in Hamburg bereits umgesetzt.

Dass unsere Städte unter teils massiven Schadstoffbelastungen leiden und Gefährdungen für unseren Lebensraum entstanden sind, war dabei sicher für die Wenigsten eine neue Nachricht. Die Ursachen und Folgen des Verkehrsaufkommens in den Städten rückten durch diverse Urteilsprüche stark ins mediale Interesse und ins Bewusstsein vieler Menschen – nicht nur aus Angst vor Fahrverboten. Dabei tun sehr viele Städte bereits seit langer Zeit etwas gegen die örtlichen Verkehrsprobleme und für die Aufenthaltsqualitäten in ihren Städten und Kommunen – in verschiedenen Tiefen und mit unterschiedlichem Erfolg. Einig sind sich aber so gut wie alle handelnden Personen, dass gute und saubere Luft ein wichtiger Bestimmungsfaktor für die Lebensqualität in einer Stadt ist, doch insbesondere bei den Stickstoffoxiden überschreiten zahlreiche Städte die

gesetzlichen Grenzwerte nach wie vor. Einer der Hauptverursacher ist dabei der Kraftfahrzeugverkehr.

Besondere Rolle für Digitalisierung

Durch Fördergelder aus dem im Nachgang des Dieselskandals 2017 aufgestellten Sofortprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung, welches mit bis zu einer Milliarde Euro zusätzlicher Mittel ausgestattet ist, bot sich für mittlerweile insgesamt 64 Städte 2017/2018 die Möglichkeit, neue und innovative Ideen aufzugreifen und weiterzuführen, um eine effektive Schadstoffreduzierung zu erreichen. Eine Voraussetzung für die Inanspruchnahme einiger dieser Fördergelder ist ein Green City Masterplan.

Die Pläne dienen den Städten als Grundlage für Förderanträge sowie die Umsetzung der emissionsreduzierenden Maßnahmen und dem Fördermittelgeber als spätere Grundlage für die Förderentscheidungen. Der Digitalisierung kommt dabei eine besondere Relevanz zu, denn Maßnahmen zur Digitalisierung im Verkehrs- und Mobilitätssektor sind ein Schwerpunkt bei der Förderung aus dem Bundesprogramm. Weitere Handlungsfelder sind die Elektrifizierung, ÖPNV & Vernetzung, urbane Logistik sowie die Förderung des Radverkehrs.

Die Planersocietät durfte sogar sechs Kommunen bei der Erstellung der Green City Masterpläne unterstützen: Bremen,

Dortmund, Fulda, Gelsenkirchen, Kiel und Limburg beauftragten uns mit der Erstellung eines Plans. Für unser Büro war dies zunächst eine Herausforderung, denn der ganze Prozess sah einen straffen Zeitplan vor und letztlich sollten natürlich auch passende Ergebnisse erzielt werden. Es wurde in einem gemischten Team aus Dortmund und Bremen eine Task-Force ins Leben gerufen, um sich mit den – teils auch für uns neuen – Anforderungen an die Pläne zu befassen. Insbesondere das Handlungsfeld Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme versprach dabei eine Herausforderung zu werden. Dieses Handlungsfeld war durch die gleichnamige Förderrichtlinie des BMVI gesetzt und beinhaltete vielfältige Maßnahmenbereiche, wie etwa die Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts-, Umwelt- und Meteorologie-Daten, Verkehrsplanung/-management oder Automation sowie Kooperation und Vernetzung. Darüber hinaus ist im Weiteren eine Förderrichtlinie für intelligente Verkehrssteuerung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) geplant, die das Handlungsfeld erweitern wird.

Anwendbare Alltags-Lösungen

Im August vergangenen Jahres wurden im Rahmen einer von Dr. Frehn moderierten SRL-Veranstaltung die Erfahrungen zu den Planungsprozessen zusammengetragen. Das BMVI hat inzwischen gemeinsam mit Unterstützern (u.a. dem Deutschen Städtetag) das Nationale Kompetenzzentrum für nachhaltige urbane Mobilität (NaKoMo) gegründet. Dadurch sollen Städte und Kommunen kontinuierlich über die bestehenden Fördermöglichkeiten zur Reduzierung der Stickoxidbelastungen unterstützt und aktive Hilfestellungen bei der praktischen Umsetzung geleistet werden. Zudem sollen auch die Kommunen miteinander in den Dialog treten.

Wir freuen uns, dass wir die Städte in diesem auch für uns spannenden Prozess unterstützen konnten. Denn was es braucht sind echte, im Alltag durch die Bevölkerung anwendbare Alternativen zum Auto sowie innovative Maßnahmen für eine tatsächliche Verkehrswende in den Städten.

*Ansprechpartner: Kevin Hillen,
Sebastian Schröder-Dickreuter*



Ein Anlass für zu hohe Stickoxid-Werte: Stau auf der B1 in Dortmund. Quelle: Eigene Darstellung

Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft

ExWoSt-Studie befasst sich mit Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte

Die Stärkung der nachhaltigen Mobilität und die Integration von Verkehrsentwicklung und Stadtplanung ist eine Herausforderung für die Kommunen. Die Erfolge insbesondere bei der Umsetzung fallen bisher sehr unterschiedlich aus. Die Planersocietät hat im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) untersucht, wie Städte und Gemeinden mit dieser Herausforderung umgehen. Im Rahmen des Forschungsprojekts „Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft“ wurden bestehende Verkehrs- und Mobilitätskonzepte systematisch analysiert. Konkret wurde der Frage nachgegangen, ob und wie der Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu höheren Aufenthaltsqualitäten führen.

Basierend auf einer umfassenden Beispielrecherche und Literaturanalyse zu guten Beispielen wurde eine Datenbank erstellt und zusammen mit dem Auftraggeber vielversprechende Konzepte für eine Detailbetrachtung ausgewählt. Zu 20 Beispielen wurde eine Dokumentenanalyse durchgeführt. Die daraus resultierenden acht ausgewählten Fallstudien Erfurt, Göttingen, Kiel, Leipzig, Rudersberg, Stuttgart sowie Graz und London wurden durch Interviews und Begehungen vertieft betrachtet. Die im

Zuge der Analyse abgeleiteten Erkenntnisse konnten im Rahmen eines Workshops mit verschiedenen Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft, Spitzenverbänden und den Kommunen reflektiert und validiert werden.

Im Ergebnis zeigt sich, dass Städte und Gemeinden ihre Verkehrsplanungskonzepte häufig aus den Zielen der Stadtentwicklungsplanung ableiten und diese immer mehr als kontinuierliche Pläne verstehen, die regelmäßig aktualisiert und ergänzt werden. Als Grundlage für diese stufenweise und integrierte Vorgehensweise sind politisch beschlossene Ziele unabdingbar, an denen sich die lokale Verkehrspolitik auch messen lässt. Als Hürden werden in vielen Städten der Mangel an Personal und Wissen, aber auch der fehlende politische Wille, die fehlende Konsequenz sowie der bestehende finanzielle und rechtliche Handlungsrahmen beschrieben.

Bund und Länder sind wichtig

So verwundert es nicht, dass die Ausgestaltung des Stadtverkehrs der Zukunft nicht allein in der Hand von Städten und Gemeinden liegen kann. Bund und Ländern kommt ebenfalls eine wichtige Funktion zu. Der Di-

alog zwischen den drei Ebenen sowie eine integrierte Sichtweise in der Gestaltung von Finanz- und Fördermitteln bzw. des Rechtsrahmens sind zentrale Forderungen der Städte und Gemeinden. Eine erste Konsequenz ist die Gründung des Nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige urbane Mobilität (Nakomo) durch Bundesverkehrsministerium, Länder und den Deutschen Städtetag. Wir sind gespannt, was sich daraus entwickelt.

Für die Transformation des Stadtverkehrs ist ein breiter politischer und gesellschaftlicher Konsens nötig. Die Vermittlung der Notwendigkeit, aber auch der Chancen dieses Wandels gelingt insbesondere, wenn alle Formen der Kommunikation eingesetzt werden – von Marketing- und Aufklärungskampagnen über einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch bis hin zu Reallaboren. Diese „weichen“ Maßnahmen entscheiden darüber, ob Push- und Pull-Maßnahmen Akzeptanz finden und Debatten über den Stadtverkehr der Zukunft ausgewogen stattfinden können.

Der Bericht zur ExWoSt-Studie ist als BBSR-Online-Publikation 08/2019 erschienen und online abrufbar (bbsr.bund.de).

Ansprechpartner: Dr. Michael Frehn

Vorträge und Veröffentlichungen

- **Mellendorf, 26.03.2019:** Vortrag von Christian Bexen: „Straßen und Plätze neu denken – mehr Raum für eine aktive Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen“ auf dem VSVI-Seminar „Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen“
- **Köln, Augsburg, Darmstadt, Berlin, Nov./Dez. 2018:** Vortrag von Christian Bexen: „Umbau von Hauptverkehrsstraßen anhand von Beispielen in Leverkusen und Bielefeld“ im Rahmen der Difu-Seminarreihe „Sicher zu Fuß und mit dem Rad“
- **Der Nahverkehr, Heft 5/2019:** „Das Projekt Wunderlinie. Ein Beispiel für die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs Deutschland-Niederlande; Aufsatz von Rolf Alexander, Martijn Ebben, Jans Zwiers
- **Chemnitz, 15.03.2019:** Vortrag von Gernot Steinberg: „Nahmobilitätsförderung am Beispiel Göttingen“ auf der Impuls-Konferenz: Stadt – CHEMNITZ – Fluss: Akzente für eine lebenswerte Stadt
- **Kassel, 7.11.2018:** Vortrag von Dr. Michael Frehn: „Umsetzungserfahrungen mit Verkehrsentwicklungsplänen in Deutschland – ein Überblick“ auf dem 2. Nationalen Workshop im Rahmen des CIVITAS PROSPERITY-Projekts
- **„Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft“.** Online-Publikation zur Studie der Planersocietät des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR); Bonn 2019
- **Frankfurt a. M., 26.02.2019:** Vortrag von Dennis Stocksmeier: „Kommunale Rahmenbedingungen für mikromobile Mobilität“ auf dem Workshop „Zukunftsfeld Mikromobile“ des ivm und Fraunhofer IML
- **Berlin, 11.10.2018:** Vortrag von Philipp Hölderich: „Fußverkehrs-Checks als partizipatives Instrument der Fußverkehrsförderung“ auf dem 2. Deutschen Fußverkehrskongress in Berlin
- **Geht doch!** – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie; Unterstützung des Difu durch die Planersocietät bei der Erarbeitung der Veröffentlichung im Auftrag des Umweltbundesamtes, Dessau-Roßlau 2018

25 Jahre jung

Ein Vierteljahrhundert Verkehrsplanung: Planersocietät feiert Geburtstag

Die Geschichte der Planersocietät reicht bis in das Jahr 1994 zurück. Dr. Michael Frehn zählte zu den Gründern des Büros, Gernot Steinberg stieß wenige Jahre später dazu. Im Gespräch blicken die beiden Geschäftsführer nicht nur auf eine Erfolgsgeschichte zurück, sie schauen auch mit Optimismus in die Zukunft.

25 Jahre Planersocietät, Herr Dr. Frehn, wie waren die Anfänge des Büros?

Michael Frehn: Gestartet sind wir mit einer Handvoll motivierter, kreativer Köpfe in einem kleinen Büro im Dortmunder Union-Gewerbehof, einem ökologischen Gründerzentrum. 10 Jahre später - als es dort zu eng wurde - sind wir mit einigen Leuten mehr in die Chemnitzer Straße in die südliche Innenstadt von Dortmund umgezogen. Die 2000er-Jahre waren aufgrund der Finanzsituation der Kommunen die schwierigste Phase des Büros. Aber auch am neuen Standort wurde es bald zu eng, so sind wir 2009 um die Ecke in unser heutiges Büro in die Gutenbergstraße weitergezogen. Dort haben wir das Glück, dass Dank der Flexibilität unseres Vermieters unsere wachsenden Expansionswünsche erfüllt werden können. Ab 2012 kam die erste Niederlassung in Bremen und 2016 eine zweite in Karlsruhe dazu. Heute verstehen wir uns trotz unserer Größe noch als Start-Up mit 25 Jahren Erfahrung, das immer auf der Suche nach neuen Ideen

und den besten Lösungen für unsere Kunden ist.

Herr Steinberg, wie haben sich die Themen in diesen Jahren entwickelt?

Gernot Steinberg: In der ersten Phase der Gründung haben wir vor allem auf Querschnittsthemen, Wettbewerbe und Forschungsprojekte gesetzt. Ab dem Jahr 2000 haben wir uns weiter auf integrierte Verkehrsprojekte, die strategische Verkehrsentwicklungsplanung sowie auf die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV konzentriert. Neue Themen wie Shared Space, Klimaschutzkonzepte, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Radschnellwege, Nahmobilität und Fußverkehrsförderung kamen hinzu. Wir hatten das Glück, mit unseren Projekten immer mit an der Spitze gewesen zu sein. Unsere Projekte haben sich gewandelt, sind anspruchsvoller geworden. Heute gehören Mobilitätskonzepte für eine Metropole Hamburg oder die Metropole Ruhr auf der einen Seite und Konzepte für den ländlichen

Raum oder auch viele Einzelprojekte im Kleinen dazu. Insgesamt managt unser Team jährlich über 100 Projekte.

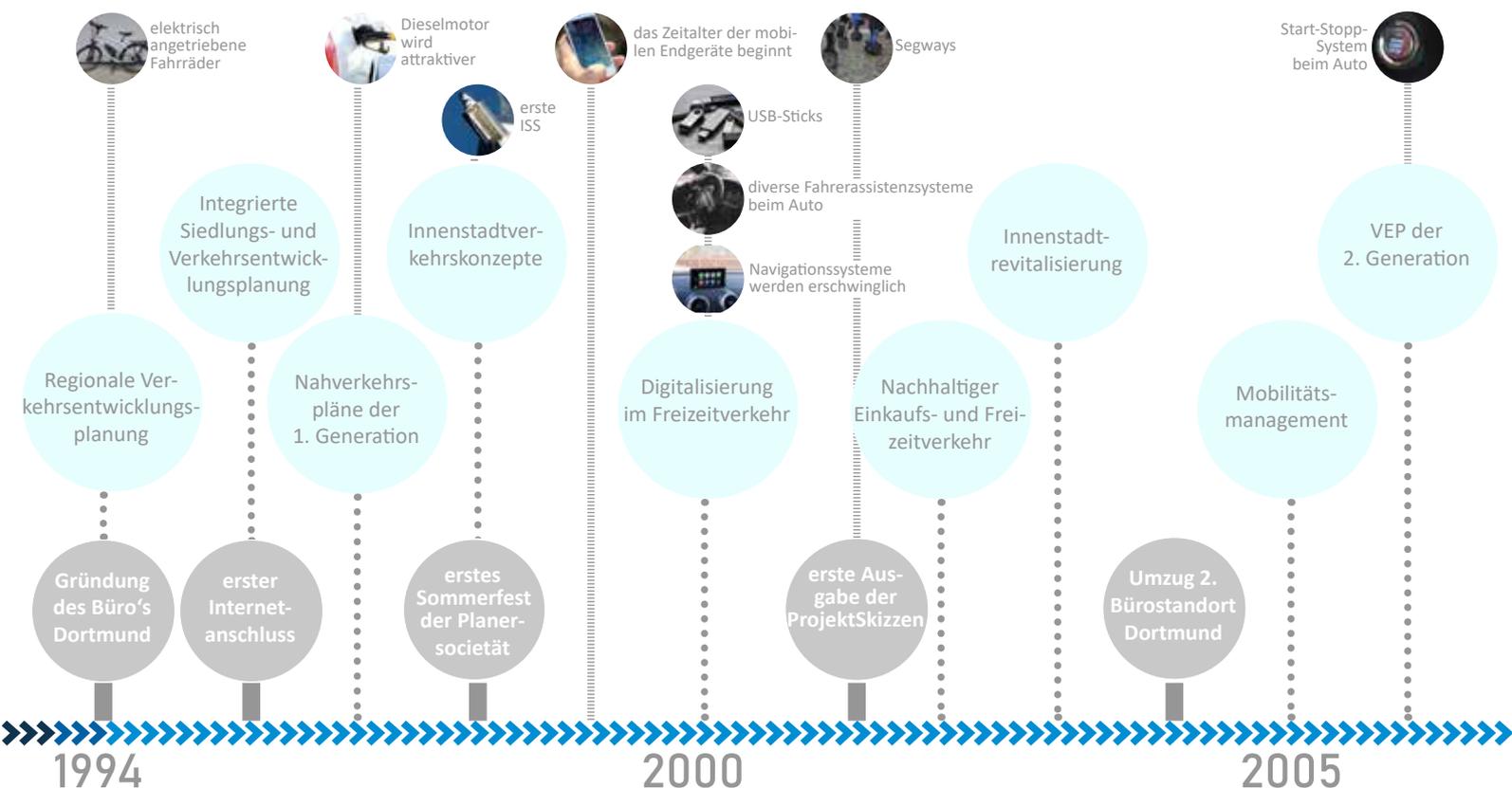
Haben Sie Projekte, die Ihnen besonders am Herzen liegen?

Steinberg: Mir fällt da sofort der Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet ein. Auch, weil wir hier mit vielen Kommunen im Revier zusammenarbeiten konnten.

Frehn: Puh..., es gab und gibt so viele spannende Projekte... Sehr schön im letzten Jahr war beispielsweise die Organisation des 2. Deutschen Fußverkehrskongresses in Berlin.

Wie hat sich das Team entwickelt?

Frehn: Natürlich gab es auch personell eine enorme Weiterentwicklung. Angefangen haben wir mit drei Leuten. Heute sind wir ein Team von fast 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die an drei Standorten deutschlandweit mit ihren Projekten auf eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung hinarbeiten. Nach und nach wurde



die Verantwortung für den Büroerfolg immer mehr Mitgliedern unseres wachsenden Teams in die Hände gelegt. Wir haben Strukturen eingezogen, uns kontinuierlich weiterentwickelt und professionalisiert. Das interdisziplinäre Team setzt sich heute aus sehr unterschiedlichen Berufen zusammen: Bei uns arbeiten Expertinnen und Experten aus Raumplanung, Verkehrsplanung, Stadtplanung, Bauingenieurwesen und Geographie sowie Kommunikation projektspezifisch miteinander. 25 Jahre Planersocietät, das sind 25 Jahre Aufbau einer Planungs- und Bürokultur, deren Eckpfeiler seit Anbeginn die gleichen sind: Offenheit für Neues, flache Hierarchien, Leidenschaft und Qualität, Vertrauen und Verantwortung.

Steinberg: Prägend war auch immer die Zusammenarbeit mit anderen Büros. Wir haben auch von den Kooperationen profitiert – und diese sicher auch von uns.

Stichworte Digitalisierung und Verkehrswende: Was kommt in Zukunft auf die Stadt- und Verkehrsplanung zu?

Frehn: Die Themen und Aufgaben werden komplexer. Wir befinden uns derzeit mitten in einer weitreichenden Umbruchphase. Mobilität verändert sich. Das wollen wir aktiv mitgestalten. Gleichzeitig freut uns, dass Themen, die wir schon vor 20 Jahren bearbeitet haben und die damals Nischenthemen waren, inzwischen bei Politik, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürgern angekommen sind. Wir haben die



Gernot Steinberg (links) und Dr. Michael Frehn im Gespräch.

Verantwortung, diese Umbruchsituation auch für eine richtige Verkehrswende zu nutzen.

Steinberg: Auch die digitale Revolution wird deutliche Konsequenzen für den Verkehrsbereich haben. Digitalisierungsansätze lassen traditionelle Nutzungshemmnisse für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verschwinden. Die Digitalisierung stellt uns vor neue Herausforderungen. Daher sind „Leitplanken“, die die Kommunen bei dem Thema setzen müssen, umso wichtiger. Hier unterstützen wir gerne.

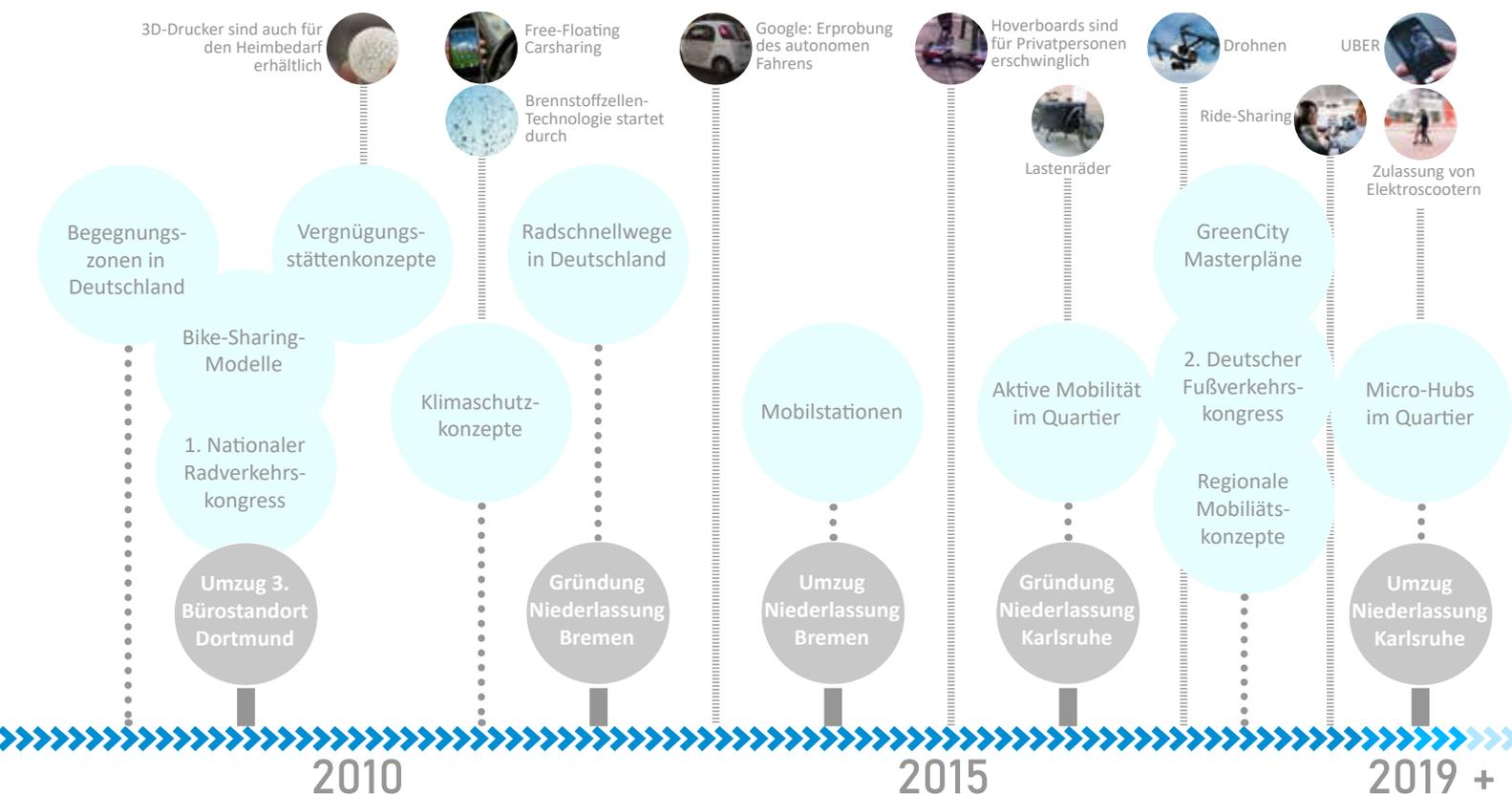
Wie reagieren Sie auf darauf?

Frehn: Wir setzen uns mit diesen Themen systematisch auseinander. Wo liegen Risiken, wo können uns Digitalisierungsansätze die Verkehrswende unterstützen? Eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe arbeitet permanent daran, daraus Innovations-

ansätze auch für die herkömmlichen Projekte zu gewinnen. Die Planersocietät ist jetzt 25 Jahre jung. Ich bin sehr zuversichtlich, dass uns dies mit unserer Innovationskraft und Erfahrung, unserem motivierten Team kombiniert mit der Leidenschaft für eine nachhaltige Verkehrspolitik gelingen wird.

Wenn Sie das mal kurz zusammenfassen, was bringt uns die Zukunft? Und wie ist Ihre Einstellung?

Steinberg: Die Zukunft wird uns noch viele spannende Herausforderungen bringen, die wir mit Interesse und Sorgfalt beobachten. Wir beschäftigen uns mit den für uns, unsere Kunden und den Kommunen relevanten Themen. Wir freuen uns, mit den daraus resultierenden Impulsen unsere Regionen, Städte und die Mobilität gestalten zu können.



Eine Auswahl neuer Projekte

- **Strategisches Handlungskonzept der Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg:** in ARGE mit ARGUS/ Urbanista; Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
- **Masterplan Mobilität Dortmund Stufe 2:** Teilkonzepte für die Bereiche Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr & Verkehrssicherheit, Ruhender Verkehr & Öffentlicher Raum; Auftraggeber: Stadt Dortmund
- **Mobilitätsplan D – Phase 1:** Erarbeitung eines Zielkonzeptes inkl. Evaluation zusammen mit Politik und einer Fachgruppe Mobilität (inkl. Verkehrsforen und Online-Dialog); Auftraggeber: Landeshauptstadt Düsseldorf
- **VEP Lahr mit ÖPNV Konzept:** verkehrsträgerübergreifendes Konzept mit besonderem Fokus auf den ÖPNV; breite Öffentlichkeitsarbeit; Auftraggeber: Stadt Lahr (Schwarzwald)
- **Integriertes Mobilitätskonzept Paderborn:** gesamtstädtischer VEP inkl. Planungsdialog; Auftraggeber: Stadt Paderborn
- **Mobilitätskonzept Bretten:** Verkehrsmittelübergreifende Grundlagenermittlung; Haushalts- und Unternehmensbefragung; Maßnahmenentwicklung und Umsetzungskonzept; Bürgerbeteiligung; Auftraggeber: Stadt Bretten, 2019-2020
- **Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr:** Entwicklung übergreifender Strategien und Projekte; Auftraggeber: Regionalverband Ruhr
- **Mobilitätskonzept für das Saarland:** Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung der bestehenden Verkehrssysteme; Erstellung von Szenarien, Zielen, Handlungsansätzen und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung; Erarbeitung von Modellprojekten; Auftraggeber: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- **Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen:** Entwicklung eines Quartierskonzeptes mit Planungsspaziergängen; Auftraggeber: Stadt Bielefeld
- **Mobilitätsenerhebung für den Landkreis Augsburg:** Haushaltsbefragung von ca. 11.000 Haushalten zum Mobilitätsverhalten; Auftraggeber: LK Augsburg
- **1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg – Aktionsprogramm:** landesweite Maßnahmen und Begleitung von 6 Modellkommunen; Auftraggeber: Verkehrsministerium Baden-Württemberg/ NVBW
- **Fußverkehrs-Checks für NRW:** Begleitung und Betreuung eines partizipativen Verfahrens zur Fußverkehrsförderung in 5 Kommunen; Auftraggeber: Zukunftsnetz Mobilität NRW, VRS
- **Fußverkehrs-Checks für Baden-Württemberg;** 5. Runde der Fußverkehrs-Checks als landesweite Maßnahme sowie zur Unterstützung von 10 Kommunen; Auftraggeber: Verkehrsministerium Baden-Württemberg/NVBW
- **Nahmobilitätskonzept Castrop-Rauxel:** Analysen und Maßnahmen; Vorbereitung der AGFS-Bewerbung; in ARGE mit VIA; Auftraggeber: Stadt Castrop-Rauxel
- **Studie Radschnellwege in Deutschland:** Zusammenfassung von Projekten und Projektvorhaben; Aufbereitung von Argumenten; Auftraggeber: Bündnis 90/ Die Grünen Bundestagsfraktion
- **Machbarkeitsstudien für drei Radschnellverbindungen in München:** Variantenbewertung, Maßnahmenentwicklung; in ARGE mit VIA; Auftraggeber: Landeshauptstadt München
- **Potenzial- und Machbarkeitsanalyse zu einer Radschnellverbindung zwischen Halle (Saale) und Leipzig:** Quantitative Potenzialermittlung im Korridor; Entwicklung und Bewertung von Trassenvarianten; Konzeption der Vorzugstrasse; in ARGE mit VIA eG; Auftraggeber: Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH
- **Fortschreibung Radkonzept Kreis Unna:** Unfallanalysen, Radwegenetz, Netzanalyse, Maßnahmenentwicklung; Auftraggeber: Kreis Unna
- **Radverkehrskonzept für die Stadt Kempen:** Problemanalyse und Netzkonzeption, Bewertung Multimodalität, Potenzialanalyse mit Definition von Qualitätsstandards sowie Zielsetzung, Energie- und THG-Bilanz, Unfallanalyse; in Arge mit VIA, Auftraggeber: Stadt Kempen
- **Nahverkehrsplan Schwalm-Eder-Kreis:** Fortschreibung des Nahverkehrsplans; Auftraggeber: Schwalm-Eder-Kreis
- **Studie S28 – Westverlängerung:** Aufbereitung und Argumentationslinien für eine Verlängerung einer S-Bahn in einer Broschüre; Auftraggeber: Kreis Viersen
- **Umsetzungskonzept Mobilstationen Landkreis Bamberg:** Darstellung von Modulen und Dienstleistungen; Auftraggeber: Landkreis Bamberg
- **Mobilstation Hauptbahnhof Hamm:** Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote zu einer integrierten Mobilstation; Auftraggeber: Stadt Hamm
- **Rahmenplan Diepholz:** Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans für die Innenstadt; in ARGE mit BPW, Ho-reis+Blatt; Auftraggeber: Stadt Diepholz
- **Vergnügungsstättenkonzept Alfeld:** Analyse und Konzeption zur Steuerung von Vergnügungsstätten; Auftraggeber: Stadt Alfeld
- **Mobilitätskonzept für das Holsten-Areal in Hamburg-Altona;** Mobilitätskonzept im Rahmen eines Neubauquartiers; Auftraggeber: SG Development GmbH
- **Verkehrsgutachten Emscherland 2020:** Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrs für einen Natur- und Wassererlebnispark; Auftraggeber: Emschergenossenschaft
- **Stellplatzsatzung Leverkusen:** Erarbeitung eines Vorschlags zur Neufassung der Stellplatzsatzung; Auftraggeber: Stadt Leverkusen
- **Verkehrsuntersuchung St.-Joseph-Stift Bremen:** Standortanalysen, Erhebungen, Prognosen, Maßnahmen; Auftraggeber: Freie Hansestadt Bremen

Mobilität im Quartier als Reallabor

Das Forschungsprojekt QuartierMobil untersucht Verkehr interdisziplinär und direkt vor Ort

GEFÖRDERT VOM


 Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

QuartierMobil ist ein Forschungsprojekt im Rahmen der Leitinitiative Zukunftsstadt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Im Stadtteil Bornheim in Frankfurt am Main untersuchen wir gemeinsam mit der Stadt Frankfurt am Main und zwei Universitäten neue Möglichkeiten der Mobilität und Verkehrsentwicklung in Quartieren.

Bis zum Jahr 2020 möchte die Planersocietät gemeinsam mit dem Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Frankfurt am Main sowie der Goethe-Universität Frankfurt und der TU Braunschweig im Reallabor Bornheim vor Ort Strategien entwickeln, um die Ansprüche an den Straßenraum und sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse zusammenzubringen. Eine Besonderheit ist, dass sich durch die angebundenen Universitäten ein trans-

disziplinärer Projektverbund ergibt, welcher sich von der klassischen Konzepterstellung unterscheidet.

Dynamik der Gesellschaft und Persistenz der Infrastruktur?

Es ergeben sich somit sowohl planungspraktische als auch wissenschaftliche Ziele. Unter anderem wird wissenschaftlich untersucht, wie die Mobilitätswünsche der Bevölkerung sowie die erkennbare gesellschaftliche Dynamik mit der vergleichsweise langwierigen Anpassung der Infrastruktur interagieren. Aus planungspraktischer Sicht werden auf Basis der analysierten Bedürfnisse und Möglichkeiten Handlungsoptionen und Ansätze zur zukünftigen Gestaltung der Mobilität und zur Auflösung von Problemlagen vor Ort (beispielsweise Konflikte durch den ruhenden Verkehr, Sicherheit Kindern im Schulumfeld oder verträglichere Quartierslogistik) entwickelt.

Blick auf ein zweites Quartier

QuartierMobil hat darüber hinaus die Besonderheit, dass neben dem Reallabor in Bornheim auch in Darmstadt die Lincoln-Siedlung behandelt wird, die im Gegensatz zu Bornheim kein historisch

gewachsenes Bestandsquartier, sondern ein neu entwickeltes Projekt auf einer Konversionsfläche ist. Hier sind als weitere Partner das Büro SteetePlanung und die Stadt Darmstadt involviert.

Wünsche der Bevölkerung

In einer groß angelegten Befragung der AG Mobilitätsforschung im Frühjahr sowie einer öffentlichen Auftaktveranstaltung im Sommer 2018 galt es zunächst, ein Bild von den Wünschen und Impulsen der Bevölkerung zu gewinnen. Daraus ergaben sich ausgewählte Lupenräume im Quartier, in denen gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern vor Ort und umsetzungsorientiert nach Lösungsmöglichkeiten gesucht wird, welche anschließend im Sinne eines Reallabors erprobt werden können. Die darauf fußenden Strategien und Handlungskonzepte sollen sowohl lokal umsetzbar sein als auch einen übertragbaren Charakter auf andere Quartiere besitzen.

Weitere Informationen finden Sie auf der Projekthomepage:
www.quartiermobil-bornheim.de

Ansprechpartner: Kevin Hillen, Manuel Weiß



Ein Teil der neuen urbanen Mobilität

E-Scooter bergen großes Potenzial. Noch gibt es aber offene Fragen

E-Scooter sind in aller Munde und auch in der Presse omnipräsent. Dabei stehen die elektrischen Tretroller je nach Autor oder Autorin entweder für den Heilsbringer der neuen urbanen Mobilität oder für das alles gefährdende Fahrzeug, das sich auf Geh- und Radwege oder die Fahrbahnen drängt.

Die Digitalisierung eröffnet der Mobilität neue Möglichkeiten und macht Sharing-Modelle für E-Scooter erst praktikabel. Richtig ist aber: Es gibt Probleme und offene Fragen, was diese neue Art der Fahrzeuge angeht und die (noch) nicht abschließend geklärt sind: Wer nutzt E-Scooter wann und zu welchem Zweck? Wie wirken sie sich auf andere Verkehrsmittel aus? Geht von ihnen eine zuneh-

mende Gefährdung für schwächere Verkehrsteilnehmer aus oder sind Fahrende von E-Scootern besonders gefährdet? Wie nachhaltig sind die E-Scooter wirklich?

Die Planersocietät hat dazu ein Informationsblatt für Kommunen erstellt, das über die Homepage herunterzuladen ist. Wir werden die Entwicklung begleiten und auch immer wieder darüber berichten.

E-Scooter bieten große Chancen für eine Nahmobilitätsförderung sowie für eine neue mobile Vielfalt in den urbanen Zentren. Sie werden neue Probleme mit sich bringen, können aber auch Teil einer neuen, vernetzten urbanen Mobilität sein.

Weitere Informationen: Dennis Stocksmeier



Nicht unumstritten: E-Scooter (Foto: VOI)

Lieblingsorte in der Stadt

Porträts aus dem Team - Teil 3

Auf 48 Personen ist unser Team inzwischen angewachsen. Bereits in den beiden vergangenen Heften der ProjektSkizzen haben wir begonnen, Ihnen in loser Reihenfolge unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorzustellen. Wir haben auch in der dritten Folge wieder nach ihren Lieblingsorten gefragt.

Thomas Mattner hat Raumplanung an der TU Dortmund studiert und ist nach einer Tätigkeit beim Wuppertal Institut seit 2012 bei der Planersocietät tätig. Seine Schwerpunkte liegen in den Bereichen Verkehrsentwicklungsplanung, Verkehrsmodell, Radverkehr, Lärmaktionsplanungen, Verkehr und Umwelt.



MIT WEITBLICK UND DER LIEBE FÜRS DETAIL

Mein Lieblingsort in der Stadt? Keine leichte Frage. Beruflich und privat habe ich inzwischen schon so manche Stadt kennen gelernt. Am meisten gefallen mir die historisch gewachsenen, quirligen Altstädte. Dort setze ich mich am Markt vor ein Café oder unter einen Baum und schaue dem Treiben zu. Aber als erstes muss ich mir immer einen Überblick verschaffen. Daher zieht es mich in Städten vorerst nach oben – ob Funk- oder Kirchturm, so eine Stadt von oben zu sehen finde ich immer wieder spannend. Das spiegelt sich auch in meinem Lieblingsort meiner Heimatstadt Bergkamen wider. Das ist nämlich unsere renaturierte Kohlenhalde Großes Holz und die nahe gelegene Eisdielen unten am Boden. Die gefällt auch meinem 5-jährigen Sohn, der seit einigen Jahren bei der Freizeitgestaltung das Sagen hat. Aber Zoos, Abenteuerspielplätze und Wälder bieten auch Erwachsenen jede Menge Spannendes zu entdecken ...

Julian Scheer hat Raumplanung an der TU Dortmund studiert. Er ist seit 2012 bei der Planersocietät und inzwischen Team- und Projektleiter. Seine Schwerpunkte liegen vor allem in der ÖPNV-Förderung und empirischen Verkehrsforschung. Außerdem ist er für die Durchführung von Mobilitätshebungen zuständig sowie der Datenschutzbeauftragte des Büros.



PHOENIX WEST: ROMANTIK UND INNOVATIONSGEIST

Schwere Abgase, helle Flammen beim Hochofen-Abstich, Lärm vom Stahlwerk und den Güterzügen. Drumherum Arbeitersiedlungen, eine kleine Ortsmitte, Geschäfte, Kneipen. Das war Dortmund-Hörde bis 1998. Dann ging das Hochofenwerk Phoenix West außer Betrieb, 2001 folgte das Stahlwerk Phoenix Ost und machte dem Phoenix-See Platz. Heute ist der Strukturwandel auf Phoenix West so gut sichtbar wie kaum anderswo, das macht für mich die Faszination des Ortes aus: Neben den nun hier angesiedelten Tech-Unternehmen ist Phoenix West vor allem grün geworden. Hier beginne ich meine Jogging-Runden und kann über Wege fernab des Autoverkehrs zum Phoenix-See oder durch den Rombergpark laufen. Und wenn die Sonne zwischen Stadion und Florianturm versinkt, wird mir immer wieder bewusst, dass Ruhrpott-Romantik mehr ist als urige Kneipen, „die Bude umme Ecke“ und graue Arbeitersiedlungen.

Caroline Huth hat Raumplanung an der TU Dortmund sowie Geographie an der Universität Bonn studiert. Sie ist seit 2017 bei der Planersocietät tätig. Ihre Schwerpunkte sind Radverkehrsplanung und Nahmobilitätskonzepte sowie Machbarkeitsstudien für Radschnellwege.



KLETTERN IM BERGWERK

Als frischgebackene Dortmunderin gibt es für mich noch viel Neues zu entdecken. Besonders gut gefallen mir die lebhaften und urbanen Straßen des Kreuzviertels und der Nordstadt. Mein Lieblingsort in dieser Stadt liegt jedoch abseits vom städtischen Trubel. In Huckarde findet man im alten Turbokompressorengebäude der Kokerei Hansa – wie sollte es im Ruhrgebiet anders sein?! – die Kletterhalle Bergwerk. Beim Klettern und Bouldern richte ich meinen gesamten Fokus auf die Wand und die Koordination meines Körpers. Alltagsstress und Sorgen haben an der Wand keinen Platz. Stattdessen benötigt man Konzentration, Willenskraft, Vertrauen und gute Kletterpartner oder Kletterpartnerinnen. Die Kletterhalle ist für mich der perfekte Ort zum Verausgaben und Abschalten. Müde und glücklich kann man im Anschluss den Feierabend im Liegestuhl mit Blick auf den Deusenberg und die untergehende Sonne genießen.

Lukas Pöpsel hat von 2013 bis 2016 Geographie an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität in Bonn studiert und ist seit 2017 bei der Planersocietät. Er arbeitet an Verkehrsentwicklungsplanungsprozessen, Passantenfrequenzerhebungen sowie an Mobilitätshebungen. Seine Masterarbeit will er bis Ende 2019 abschließen.



IM SCHATTEN DES GROSSEN WESTFALENSTADIONS ...

... liegt noch ein anderer Sportplatz. Ohne Strafraum und Elfmeterpunkt – und gar nicht grün, sondern blau: der Lacrosseplatz der Dortmund Wolverines. Zwei bis dreimal in der Woche spiele ich dort mit meinen Mannschaftskameraden. Lacrosse ist schnell, verlangt dem Körper einiges ab und fordert höchste Konzentration – perfekt also, um auf andere Gedanken zu kommen. An den Spieltagen erreichen wir zwar noch nicht die Zuschauerzahlen unseres Nachbarn, aber das kann ja noch werden ... Für mich ist das aber nur einer von vielen besonderen Orten, die Dortmund zu bieten hat. Aufgewachsen in den Hellwegbörden, geht es ohne die Borussia und das Westfalenstadion einfach nicht. Und so besuche ich gerne ein Spiel des schwarz-gelben Nachbarn. Wenn es etwas ruhiger sein soll, beobachte ich das städtische Treiben aus einem der vielen Lokale oder es zieht mich in die schöne Landschaft meiner Heimat zurück.

Sebastian Schröder-Dickreuter hat in Dortmund Raumplanung studiert und ist seit 2012 bei der Planersocietät im Bremer Büro tätig, inzwischen als Team- und Standortleiter. Er bearbeitet die Schwerpunkte Elektromobilität, integrierte Konzepte, Verkehrsentwicklungsplanung und Klimafreundliche Mobilität.



URBAN UND HEKTISCH ODER LÄNDLICH UND IDYLLISCH?

Beides trifft zu! In Berlin aufgewachsen habe ich seitdem nur im städtischen Umfeld gelebt und merke oft: ich brauche die lebendige Stadt mit allen Einflüssen. Am liebsten bin ich hier mit dem Lastenrad unterwegs. Gleichzeitig gefällt es mir, von Grün umgeben zu sein und Platz für verschiedene Dinge und Aktivitäten zu haben. Seit über einem Jahr hat es meine Frau und mich als Paten in ein Übergangswohnheim für geflüchtete Menschen verschlagen, weil uns der Ort die Möglichkeit gibt, eine andere Perspektive auf das Leben in Bremen kennenzulernen.

Johannes Lensch hat in Dortmund und Bergen (Norwegen) Raumplanung studiert. Nachdem er dreieinhalb Jahre als konzeptioneller Verkehrsplaner bei der Südwestbus GmbH innerhalb der DB Regio gearbeitet hat, verstärkt er unser Team in Karlsruhe seit Juli 2017. Seine Schwerpunkte sind ÖPNV und Nahmobilitätskonzepte sowie integrierte Verkehrsprojekte.



DIE VIELFALT VON KARLSRUHE

Karlsruhe bietet viele spannende Orte, die es zu erkunden lohnt. Aufgrund des strahlenförmigen Aufbaus hat Karlsruhe als eine der wenigen Städte dreieckige Plätze, die bei wissendem Blick immer wieder zum Staunen anregen. Gepaart mit badischer, pfälzischer und französischer Lebensfreude entsteht häufig ein fröhliches Zusammensein auf diesen Plätzen. Die Lage der Stadt ist dabei besonders: Aus Karlsruhe sind die Rheinebene, die Pfalz sowie der Schwarzwald und das Elsass für Mountainbike-Touren und guten Wein zu erreichen. Nach einer Stunde Fahrt auf dem Bike winkt auch schon der erste 1.000er mit zünftigen Downhillabfahrten.

Über den Dächern von Dortmund wird gefeiert

25 Jahre Planersocietät – das ist Anlass genug für eine Feier. Das Büro begeht das Jubiläum am 27. September 2019 über den Dächern von Dortmund, im VIEW im Dortmunder U.

Vor der Feier lädt die Planersocietät zu drei Exkursionen, die uns zu Projektorten führt. Auf einer Radtour von Essen nach Mülheim geht es um Radschnellwege, bei einem Rundgang um den Phoenixsee um die Wandlung eines Stadtteils, bei einer Wanderung vom

Büro der Planersocietät zum Skywalk auf Phoenix West um Fußverkehrschecks und neue Perspektiven auf die Stadt.

Eingeladen sind frühere und aktuelle Wegbegleiter der Planersocietät: die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner unserer Kunden, unsere Kooperationspartner und natürlich die aktuellen und ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Wir freuen uns auf eine schöne Feier!



Neues und Kontakte

Neu im Team der Planersocietät:

Wir begrüßen 2019 folgende neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

- **Lara Wohland (*1989), B.Sc. Bauingenieurwesen;** hat mehrere Jahre im Tiefbauamt der Stadt Bochum gearbeitet und ist seit dem 1.4.2019 für den Bereich Entwurf und Radverkehr tätig
- **Lorenz Redicker (*1965), Dipl.-Journalist;** hat viele Jahre als Journalist bei einer Tageszeitung gearbeitet. Er hat durch seine langjährige Mitarbeit im Verkehrsclub Deutschland (VCD) Bezug zum Verkehr. Herr Redicker ist seit dem 1.5.19 als Referent für Kommunikation und Lektorat tätig
- **Philipp Walgern (*1989), M.Sc. Raumplanung;** ist seit dem 15.5.19 im Karlsruher Büro mit den Schwerpunkten Fußverkehr, Nahmobilität, Verkehrskonzepte tätig
- **Annika Worch (*1994), B.Sc. Raum- und Umweltplanung;** ist seit Mitte 2019 im Karlsruher Büro mit den Schwerpunkten Radverkehr, Nahmobilität und Fußverkehr tätig

Neues Büro in Karlsruhe

Unser Büro ist umgezogen, am alten Standort wurde es zu eng. Den neuen Bürostandort finden Sie ab sofort in den neuen Räumlichkeiten in der Moltkestraße 43 in 76133 Karlsruhe.

Deutscher Fahrradpreis

Der Regionalverband Ruhr (RVR) ist für das geplante regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr mit dem Deutschen Fahrradpreis 2019 ausgezeichnet worden. Herzlichen Glückwunsch! Die Planersocietät und das Planungsbüro Via haben den RVR bei der Erarbeitung des Bedarfsplans unterstützt.

Impressum

Herausgeber

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation; Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner

Geschäftsführung

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

Konzeption & Redaktion

Dr. Michael Frehn, Gernot Steinberg (beide V.i.S.d.P.)
Thomas Mattner, Lorenz Redicker, Vivian Thielemann

Druck: Clasen Druck, Düsseldorf

Lust auf mehr Informationen?

Dortmund:

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

Niederlassung Bremen:

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

Niederlassung Karlsruhe:

Moltkestraße 43, 76133 Karlsruhe
Tel. 0721/831 693 -10

Oder auch online:

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

Wir freuen uns auf Sie!

Personenbezeichnungen

In der Wortwahl werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind alle 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 E-Mail (info@planersocietaet.de).