

ProjektSkizzen 24

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät

Herbst 2020



Neue Herausforderungen
für die Mobilität

Inhalt



2 Editorial

Titelthema

- 3-5 Verkehrswende in Zeiten der Pandemie
 - 6-7 Wie der ÖPNV das Vertrauen zurückgewinnen kann
 - 8-9 Den Platz neu verteilen
 - 10-11 Gesunde Straßen und Plätze - StadtRaumCheck
 - 12 Neue digitale Möglichkeiten
 - 13 Kann die Digitalisierung den Verkehr reduzieren?
-
- 14-15 Stadtquartiere - Mobilität neu denken
 - 16 Radschnellwege am Beispiel Halle-Leipzig
 - 17 FUKO 2020: »Jetzt Straßen für alle schaffen«
 - 18 Ortsmitten gemeinsam barrierefrei gestalten
 - 19 Metropole Ruhr, Digitaler Dienstag
 - 20-21 Christian Bexen: Ein gutes Team ist wichtig
 - 22 Neue Projekte, Veröffentlichungen - eine Auswahl
 - 23 Lieblingsorte
 - 24 Kurznachrichten, Glosse, Kontakt

Impressum

Herausgeber

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner

Konzeption & Redaktion

Dr. Michael Frehn, Gernot Steinberg, Christian Bexen
(alle V.i.S.d.P.), Lorenz Redicker

Bildnachweis

Titelseite: imago images / Cord

Gestaltung: www.kuempellorenz.de

Druck: Clasen GmbH, Düsseldorf

Auflage: 1600, klimaneutral gedruckt

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). © Planersocietät 2020

Editorial

Alles neu!

Das Thema dieser ProjektSkizzen-Ausgabe stand eigentlich längst fest: die Verkehrswende. Doch dann kam Corona. Und vieles war plötzlich anders: Homeoffice, weniger Reisen, neue Bürgerbeteiligungsformate, Pop-up-Radwege, leere Busse und Bahnen. Aber trotz vieler Neuerungen, die Verkehrswende bleibt auf der Tagesordnung. Nur jetzt unter neuen Voraussetzungen.

Es ergeben sich damit: Neue Herausforderungen für die Mobilität. Das Ziel – eine dem Menschen angepasste Mobilität – bleibt bestehen. Und somit auch der Schwerpunkt dieses Heftes mit einer Einführung in das Thema und Geschichten über die Krise des ÖPNV, die Flächenkonkurrenz oder die vielen Möglichkeiten der Online-Beteiligung. Zum Titelthema passt

auch ein neues Tool der Planersocietät: der StadtRaumCheck. Damit wird der öffentliche Raum unter einem wichtigen Gesichtspunkt bewertet: Wie können Straßen und Plätze gesunden?

Neu aufgestellt hat sich die Spitze der Planersocietät: Christian Bexen fungiert seit dem Jahreswechsel als dritter Geschäftsführer. Lesen Sie im Interview mit ihm, was hinter dieser Änderung steckt.

Neu ist auch das Erscheinungsbild der ProjektSkizzen. So wie wir als Büro unser äußeres Auftreten, das Corporate Design, Anfang 2020 aufgefrischt haben, so halten wir es auch mit unserem Magazin. Es kommt luftiger und moderner daher, setzt mehr Leseanreize und betont auch die Optik – ohne inhaltlich zu verlieren.

Wohl wissend, dass Leser*innen gern auf Alt-Gewohntes zurückgreifen, hoffen wir doch, dass es Ihnen so gut gefällt wie uns.

Wir freuen uns über Rückmeldungen und wünschen Ihnen eine anregende Lektüre!

Ihr



Dr. Michael Frehn
Geschäftsführender
Partner

Tel.: 02 31 589696-0
frehn@planersocietaet.de



Verkehrswende in Zeiten der Pandemie

Mit der Pandemie schwinden alte Gewissheiten. Der öffentliche Nahverkehr war als Rückgrat der Verkehrswende gedacht. Doch wie soll das funktionieren, wenn die Fahrgäste plötzlich Angst vor einer Ansteckung haben und Busse und Bahnen meiden? Stattdessen rücken Rad- und Fußverkehr in den Fokus. Sicher aber ist: Die Verkehrswende soll kommen, auch wenn jeder etwas eigenes darunter versteht.



Vom Bundesverkehrsminister weiß man, dass er das Wort nicht so sehr mochte: Verkehrswende. »Ich kann mit diesem Begriff nichts anfangen«, hat Andreas Scheuer in einem Interview mit der ADAC-Zeitschrift »Motorwelt« gesagt und das vielfach wiederholt. Er spreche doch lieber von einer Antriebswende, ergänzte er.

Zum Glück sieht Scheuer das inzwischen anders. Der oberste Dienstherr im Bundesverkehrsministerium (BMVI) weiß, dass es nicht ausreicht, 47 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor gegen 47 Millionen Pkw mit Elektromotor – oder sonst einem umweltverträglicheren Antrieb – auszutauschen und den Verkehr mit ein bisschen



Temporäre Spielstraßen wie hier in Dortmund hat es in der Corona-Zeit vielfach gegeben. Sie wurden von den Anwohner*innen gut angenommen.

Digitalisierung effizienter zu gestalten. Zwar fließt noch immer mehr Geld in Straßen als in Schienen, aber im BMVI hat ein Umdenken eingesetzt. Die Mittel für den Umweltverbund steigen kräftig, schon vor Corona, und Andreas Scheuer betont, er sei auch Fahrradminister. Für seine Rede auf der 40-Jahr-Feier des ADFC wurde dieser Fahrradminister mit viel Applaus bedacht – für Sätze wie diesen: »Wenn Paris auf den Straßen Auto-spuren für Radfahrer freigeben kann, Entschuldigung, dann kann das eine deutsche Stadt auch!«

Wenn der Minister dazu auffordert, Auto-spuren in Radwege umzuwandeln – was ist das anderes als der Ruf nach einer Verkehrswende? Natürlich wälzt Scheuer mit diesem Satz auch die Hauptverantwortung dafür elegant auf die Kommunen ab. Dabei hat doch der Bund den Vorrang für das private Auto seit vielen Jahrzehnten vorgegeben, sei es über das Steuer- und

Verkehrsrecht oder per Infrastruktur- und Bauplanung. An diesem verkehrspolitischen Rahmen wird sich vorerst wenig ändern. Das Steuer herumreißen sollen und müssen vor allem die Städte und Gemeinden.

Auf wessen Kosten wird die Verkehrswende umgesetzt?

Richtig daran ist: die Kommunen wissen am besten, welche Autostraße sie in eine Flaniermeile umwandeln können, wo sie zu Fuß Gehenden und Radfahrenden Vorrang vor dem Kfz-Verkehr einräumen können. Und: wo das Unfug ist. Politik und Verwaltung müssen vor Ort den Widerspruch aushalten, der kommen wird, weil Auto fahrende Bürger*innen sich in ihren Rechten beschnitten fühlen, etwa dem auf einen praktisch kostenlosen Parkplatz im öffentlichen Raum vor oder doch zumindest nahe der eigenen Haustür. In den Städten muss verhandelt werden, wo, wie und auf wessen Kosten die Verkehrswende umgesetzt werden kann.

Die Verkehrswende ist alternativlos – weil sie dem Klimaschutz dient und der Umwelt, weil die Städte so sicherer werden und lebenswerter. Weil die Menschen den Wert des Zufußgehens wiederentdecken, sie gerne Rad fahren, schon vor der Pandemie, mit Elektrorädern längere Strecken zurücklegen. Und weil sie den Lebensraum zurückfordern, den ihnen das Auto über viele Jahre Stück für Stück genommen hat. Nur wächst die Fahrzeugflotte in Deutschland trotzdem Jahr für Jahr, auf 1.000 Einwohner*innen kamen im Jahr 2019 hierzulande 567 Pkw. Die Dominanz des Autos sei ungebrochen, konstatiert das Statistische Bundesamt dazu trocken: »Der Pkw-Bestand steigt unverändert und damit auch das Verkehrsaufkommen und die Emissionen.«

Dagegen muss man vor Ort erst einmal anarbeiten. Corona verschärft das Problem nun noch. Plötzlich scheint es gefährlich zu sein, Busse und Bahnen zu nutzen; auch

»Wenn Paris auf den Straßen Auto-spuren für Radfahrer freigeben kann, Entschuldigung, dann kann das eine deutsche Stadt auch!«

Andreas Scheuer

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

wenn es für die befürchtete höhere Ansteckungsrate im öffentlichen Verkehr keine haltbaren Belege gibt. Das Unwohlsein aber ist da, und so fehlen nach einem halben Jahr Pandemie noch immer 10 bis 20 Prozent der üblichen Fahrgäste in Bussen und Bahnen (siehe Seite 6). Ein Teil davon ist auf das Rad umgestiegen, viele Menschen aber auch auf das Auto.

Dennoch wagen viele Kommunen die Verkehrswende, die einen zaghaft, andere gehen mutig voran, wieder andere haben die Corona-Zeit zum Ausprobieren genutzt, für provisorische (»Pop-up«) Spielstraßen und Radwege. Abhängig auch von den Gegebenheiten vor Ort. Die sind im sauerländischen Schalksmühle zweifelsfrei andere als in Großstädten wie Hamburg, wo es oft ein dichtes Netz an Bussen und Bahnen gibt und nicht selten einen hohen Radverkehrsanteil noch dazu. Aber eben auch in großer Zahl: Autos, Autos, Autos. Die Frage der Flächengerechtigkeit rückt deshalb in den Fokus: Der Platz muss neu verteilt werden (siehe Seite 8). Aber auch vorge-lagert muss neu gedacht werden: Wenn Stadtteile neu entstehen, können standort-bezogene Mobilitätskonzepte Alternativen entwickeln (siehe Seite 14). Für bestehende Quartiere hat die Planersocietät den Stadt-RaumCheck entwickelt, in dem es um eine verträgliche Umgestaltung des öffentlichen Raumes geht (siehe Seite 10).

Die Probleme auf dem Land sind andere

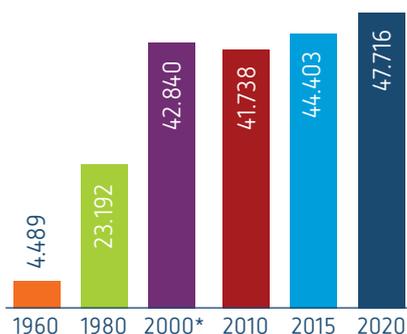
Auf dem Land ist die Situation komplizierter. Das Auto ist für viele Menschen alternativlos und eine Verkehrswende ist beim

Pendlerverkehr noch wenig zu erkennen. Das Angebot an Bussen und an Bahnen ist dünn, Fahrzeiten sind unattraktiv. Zudem spielt der Radverkehr, anders als noch vor wenigen Jahrzehnten, auf dem Land oft kaum mehr eine Rolle, nicht zuletzt, weil Wege immer länger werden. Supermarkt, Arzt, Apotheke, das Amt, die Bank, die Post – mal eben um die Ecke liegt das alles nicht mehr. Zudem gibt es teils im Übermaß, was in den urbanen Zentren fehlt: Platz. Auch deshalb wird der Autoverkehr weniger als Belästigung empfunden. Aber auch hier hinterlässt der wachsende Verkehr Spuren, wächst mit der Kfz-Belastung der Problemdruck. Das Land Baden-Württemberg hat deshalb ein eigenes Programm für Ortsmitten und -durchfahrten aufgelegt (siehe Seite 18).

Aber es gibt auch auf dem Land Alternativen zum eigenen Auto. Öffentlicher Verkehr wird nachfragegerecht gestaltet, fährt häufiger on demand, auf Anforderung. Die Digitalisierung erweitert die Möglichkeiten, lässt Individual- und öffentlichen Verkehr zusammenfließen. Manchmal verhilft auch eine simple analoge Lösung zu mehr Mobilität: die Mitfahrbank. Beim Fahrrad erweitert der Elektromotor die Reichweite, die Radwege werden stärker auf Pendlerinnen und Pendler zugeschnitten, Radschnellwege inzwischen in großer Zahl geplant (siehe Seite 16). Bike and Ride sowie Park and Bike erleichtern auch auf dem Land intermodalen Verkehr und stärken die Alternativen zum Auto. Auch in Zeiten der Pandemie.

Lorenz Redicker

Pkw-Bestand in Deutschland
Anzahl der gemeldeten Pkw in Deutschland 1960 bis 2020 (in 1.000)

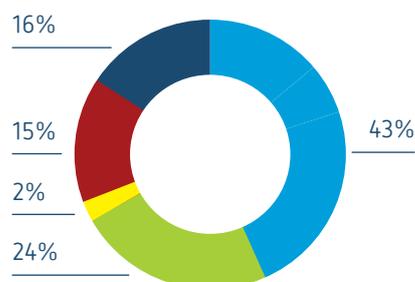


* Umstellung der Statistik im Jahr 2008

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Grafik: Planersocietät

Wie häufig verlassen Sie aktuell Ihr Zuhause, um Ihren Arbeitsort aufzusuchen? Befragung Anfang April 2020



- Genauso häufig wie zuvor
- Seltener als zuvor
- Häufiger als zuvor
- Gar nicht, ich arbeite von zu Hause bzw. im Homeoffice
- Gar nicht, ich arbeite im Moment nicht

DLR-Befragung »Wie verändert Corona unsere Mobilität?« Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Der ÖPNV in der Pandemie-Krise

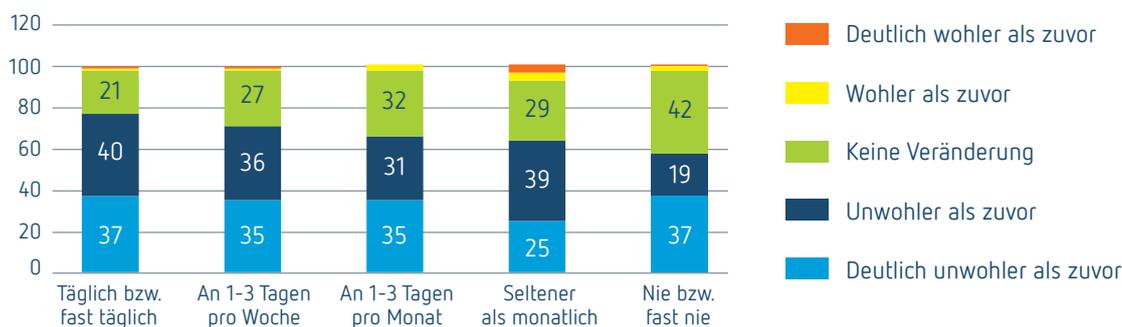
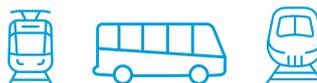
Wie der ÖPNV das Vertrauen zurückgewinnen kann

Nach einer Phase der offensiven Förderung des ÖPNV steht dieser derzeit als Verlierer in der Corona-Krise da. So wurden mit zunehmenden Verschärfungen der Infektionsschutzmaßnahmen im März 2020 klare Empfehlungen gegen die Nutzung von Bus und Bahn ausgesprochen.



Kein gutes Gefühl in Bussen und Bahnen

Wie fühlen Sie sich aktuell, wenn Sie den ÖPNV nutzen?
(bzw. nutzen würden?)



DLR-Befragung »Wie verändert Corona unsere Mobilität?« Antworten in Abhängigkeit von der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV. Befragung vom 6.-10. April, Personen ab 18 Jahre

Fahrgastverluste von bis zu 90 Prozent während des Lockdowns waren Folge dieser Empfehlung. Während nach schrittweisen Lockerungen das über alle Verkehrsmittel ausgewertete Fahrtenaufkommen inzwischen das Niveau des Vorjahres wieder erreicht hat, liegen die Fahrgastzahlen des ÖPNV im Durchschnitt noch teilweise bis zu 30 Prozent unterhalb des Vorjahresniveaus. Insbesondere wahlfreie Kunden vermeiden die ÖPNV-Nutzung weiterhin oft aus Angst vor einer Ansteckung.

Mehr Abstand durch mehr Leistung

Während konventionell auf eine gesunkene Fahrgastnachfrage mit einer Reduzierung des Leistungsangebotes reagiert wird, wäre dies in diesem Fall der falsche Weg: Das Angebot wird unattraktiver und die Gefahr, in Stoßzeiten in überfüllte Fahrzeuge zu geraten, steigt, so dass es keine Motivation gibt, sich wieder für eine ÖPNV-Nutzung zu entscheiden. Viele Bundesländer haben Förderprogramme für den Schülerverkehr aufgelegt oder angekündigt, um zusätzliche Leistungen und damit mehr Platz im Schülerverkehr zu ermöglichen. Aber auch auf regulären Fahrten in der Berufsverkehrszeit können Taktverdichtungen oder mit zwei Fahrzeugen geführte Fahrten die Platzverhältnisse verbessern und damit das Vertrauen der verloren gegangenen Fahrgäste zurückgewinnen. In Zeiten von Corona können die engen Platzstandards im ÖPNV nicht mehr aufrechterhalten werden. Wir brauchen mehr Kapazitäten,

vor allem durch eine Taktverdichtung, und attraktive und verständliche Tarife, die auch digital nutzbar sind. Zudem müssen Maßnahmen offensiv beworben werden.

Zur Umsetzung kann insbesondere kurzfristig auch auf überzählige Personal- und Fahrzeugkapazitäten aus Reisebusunternehmen zurückgegriffen werden. Eine langfristige Beibehaltung wird die derzeitige Personalknappheit in den ÖPNV-Branche jedoch deutlich verschärfen. Daher sind perspektivisch Lösungen gefragt, um vor allem den Tagesgang der Nachfragekurve abzuflachen, etwa durch Anpassung von Schulzeiten und weiteren Flexibilisierungen von Arbeitszeiten.

Lösungen für mehr Infektionsschutz im ÖPNV

Vor der Corona-Krise hatte der ÖPNV vielerorts nicht das Image eines sauberen Verkehrsmittels, wodurch das derzeitige Misstrauen in den ÖPNV vermutlich zusätzlich verstärkt wird. Mit der Optimierung von Reinigungsintervallen und -intensität sowie einer regelmäßigen Desinfektion besteht folglich eine Chance, dieses Negativ-Image des ÖPNV zu korrigieren. Aber auch die Einführung einer kontaktlosen Zahlung von im Fahrzeug gekauften Fahrscheinen, einer offensiven Einführung bzw. Vermarktung von Handy-Tickets mit geringen Zugangsbarrieren dienen nicht nur einem höheren Infektionsschutz, sondern können die Modernisierung des ÖPNV vorantreiben.

Das Verhalten von Menschen als unbekannte Variable

Bei allen Bemühungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bleibt das Verhalten der Menschen die unbekannte Variable. So sind es oft einzelne Fahrgäste, die gegen die Hygieneauflagen verstoßen und damit die Bemühungen zum Wiedergewinnen des Vertrauens in den ÖPNV konterkarieren. Hier gilt es die seit Ende August zunehmend durchgeführten Kontrollaktionen weiter auszubauen und langfristig beizubehalten, so dass eine Kontrolle der Masken-Pflicht ebenso selbstverständlich durchgeführt wird wie eine Kontrolle des Fahrscheins.

Fazit

Der Vertrauensverlust für den ÖPNV im Zuge der Pandemie ist nicht ohne weiteres zu korrigieren. Ein ganzes Bündel an Maßnahmen ist dazu nötig; das wird viel Geld kosten und erfordert neue Konzepte. Ob und wann eine Wirkung eintritt, lässt sich dennoch kaum sagen.



Julian Scheer

M.Sc.
Raum- und
Verkehrsplaner

Tel: 0231/589696-17
scheer@
planersocietaet.de



Den Platz neu verteilen

Corona hat das Thema Flächengerechtigkeit im Straßenraum mit einer neuen Dynamik zurück auf die Agenda gebracht. Immer stärker taucht der Wunsch nach mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr und *gesunden* Straßenräumen auf, während sich zugleich das Auto immer mehr als vermeintlicher Gewinner der Pandemie herausstellt.

Die Vorteile, alleine im Auto zu sitzen – ohne Kontakt zu anderen Menschen –, brachte der Nutzung des Fortbewegungsmittels Zuwachs und einen Imagegewinn nach längerer Zeit der Stigmatisierung. Allerdings haben nicht alle Menschen das Privileg, einen privaten Pkw nutzen zu können – oder sie wollen es auch gar nicht erst haben. Personen unterer Einkommensgruppen sind aber besonders von den negativen Effekten der Nutzung des hohen Auto-Besitzes betroffen: Sie leben in der Regel häufiger an großen Straßen und in stark verdichteten Zentren mit wenig Grün. Kurz gesagt: sie haben Wohnbedingungen mit erhöhter Lärm- und Luftbelastung. Die Pandemie zeigt einmal mehr auf, dass ein Wandel hin zu einer menschengerechten Stadt stattfinden muss.

Infrastruktur stößt an Grenzen

Aktuell stehen unsere Städte vor dem Problem, dass Abstandsregeln eingehalten werden müssen, die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr dabei aber vielerorts an ihre Grenzen kommt. Die Antwort auf die Frage nach der Gesundheit im öffentlichen Straßenraum in Zeiten der Pandemie hat in einigen Städten schnell zu der Errichtung von Pop-up Bikelanes oder Pop-up Fußgängerzonen geführt. Gesunde Straßen für alle Menschen, auf denen Begegnung nicht

macht. Der halb-privatisierte Raum führt zu einer selbstverständlichen Inanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr. Freie Straßenzüge, die nicht restriktiv abgepollert sind, werden automatisch dem Kfz zugesprochen. Dass Autos tendenziell immer größer und teurer werden, nimmt die Unbedarftheit an Spiel und Spaß im öffentlichen Raum. Die Umnutzung dieser halb-privatisierten Räume ist fast nur durch Reglementierung möglich. Die Wirtschaftlichkeit hat dabei oftmals Vorrang. Gastronomische Außenbestuhlung hat einen wirtschaftlichen Vorteil. Es braucht allerdings auch unbedingt konsumfreie Räume in Städten.

Die Ansprüche steigen

In den Straßenräumen bilden sich viele Konflikte des Verkehrs ab: Lärm, Emissionen, Verkehrssicherheit, Flächenknappheit. Gleichzeitig steigen die Ansprüche an öffentliche Straßen und Plätze stetig an: zusätzliche Mobilitätsangebote, Qualität von Radverkehrsanlagen, Belange der Barrierefreiheit, Lieferzonen, vor allem auch Anforderungen an die Lebens- und Aufenthaltsqualität. Für viele Straßen gibt es somit nur geringen Spielraum, Platz oder Raum umzuverteilen. Fahrbahnen benötigen eine Mindestbreite, Gehwege sollten eher vergrößert als verkleinert werden und

Die Prozesse waren dabei von kontroversen Diskussionen und der Suche nach einem Konsens geprägt - zwischen *Mehr davon!* und *Die Idee ist gut, doch die Welt noch nicht bereit!*

auf engstem Raum stattfindet, sondern auf denen genug Platz ist, sich mit Abstand zu begegnen. Das ist das Ziel dieser Pop-up-Aktionen. Allerdings haben diese Städte oftmals viel Platz, während Städte mit engen Straßenräumen dabei das Nachsehen haben. Es geht also nach wie vor darum, den Platz neu zu verteilen.

Ein Problem der Aneignung des öffentlichen Raums durch Menschen ist die materielle Massigkeit, die Größe eines Kfz. Dieses stellt einen privaten Raum im öffentlichen Raum dar, der anderen die Nutzung und Aneignung unmöglich

die Infrastruktur des Radverkehrs sollte sich keinesfalls nur an Mindestmaßen orientieren. In einigen Straßenzügen ist eine Vergrößerung der Fläche für den Rad- und Fußverkehr jedoch nur mit einer Umwidmung von Kfz-Parkständen zu erreichen. Dies betrifft nicht nur die Qualifizierung der Wegeführungen (also Geh- und Radwege), sondern auch die damit verbundenen qualitativen Ausgestaltungen (Raum für Fahrradparken und Flächen für Aufenthalt, also den »ruhenden« Fußverkehr).

Beispiele aus Frankfurt und Flensburg
In Frankfurt am Main in der Freiligrath-



Sonja Gerling
M.A.
Stadt- und Regionalentwicklerin
Tel.: 0421/649153-46
gerling@planersocietaet.de



Kevin Hillen
M.Sc.
Raum- und Verkehrsplaner
Tel.: 0421/649153-44
hillen@planersocietaet.de

straße oder in der Flensburger Norderstraße hat sich die Planersocietät in den vergangenen Monaten mit dem Thema Flächengerechtigkeit und menschengerechte Stadtentwicklung beschäftigt. Beide Straßen in den Projekten weisen im Ist-Zustand eine große Fläche für den Kfz-Verkehr und gleichzeitig eine geringere Fläche für die aktiven Mobilitätsarten auf. Die Anwohnerschaft wurde jeweils umfangreich in den Umgestaltungsprozess einbezogen. Dabei galt es zwischen diametralen Wünschen zu vermitteln, aber auch die Angst vor Gentrifizierung und der Änderung des Charakters der Straße durch die Umgestaltung war zu spüren. Für beide Straßen wurde eine Umsetzungsvariante entwickelt, welche die Nutzung für den Fuß- und Radverkehr verbessern und Aufenthalt (wieder) ermöglichen soll. Die Prozesse waren dabei von kontroversen Diskussionen und der Suche nach einem Konsens geprägt - zwischen *Mehr davon!* und *Die Idee ist gut, doch die Welt noch nicht bereit!*

Aneignung durch die Nutzer*innen

Doch stellt sich die Frage, ob es an Mut fehlt, einer Straße oder einem Platz einmal kein Label zu geben und ob die alltägliche Nutzung nicht von den Nutzer*innen selbst ausgehen sollte. Es braucht also auch den Willen, so manchen Raum auch einmal ungeplant zu lassen, um eine Aneignung der Nutzer*innen möglich zu machen. Dafür braucht es allerdings tatsächlicher öffentlicher Räume und keine halb-privatisierten. Es braucht somit immer einen Bottom-up-Prozess, um den öffentlichen Raum zu verändern.

Gesunde Straßen und Plätze

StadtRaumCheck

Ein Instrument für die Bewertung des öffentlichen Raums

Bereits seit vielen Jahren beschäftigt sich der Planungsdiskurs mit der Frage, wie unsere Städte mit zukünftigen Veränderungen und bestehenden Problemen, die sich bereits heute und auch in Zukunft auf unsere Gesundheit auswirken, umgehen werden. Die aktuelle Corona-Pandemie legt die jahrzehntelangen Defizite der Flächenaufteilung im Straßenraum auf und zeigt umso mehr, dass dem öffentlichen Raum viel mehr Bedeutung beizumessen ist. Hier bietet sich ein neu entwickeltes Tool der Planersocietät an.

Wie geht es nach der Pandemie weiter? Wie kann eine lebenswerte Stadt erreicht werden? Und wie können Flächen im Straßenraum neu verteilt werden? Die Planersocietät hat im Rahmen des BMBF-Forschungsprojektes QuartierMobil einen innovativen StadtRaumCheck entwickelt, der es über zwei Workshops und einen vorgegebenen Rahmen ermöglicht, Impulse und Projekte für die Qualifizierung des öffentlichen Raums anzustoßen.

Betrachten wir unseren öffentlichen Raum als »Wohnzimmer im Freien«, stellen sich Fragen: Wo stehen wir heute und wo wollen wir hin? Wie gestalten wir diesen Raum so, dass wir auch in Zukunft gesundheitliche Vorteile daraus ziehen können? Fragen, denen wir uns im StadtRaumCheck annähern möchten. Ziel des Instruments StadtRaumCheck ist es, die Qualitäten, Stärken und Schwächen unseres heutigen Stadtumfelds zu erfassen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die zu einem

attraktiven und gesunden öffentlichen Raum – heute und morgen – beitragen.

Flexible Anwendbarkeit ist wichtig

Die kurzfristige Anwendbarkeit spielt eine zentrale Rolle im StadtRaumCheck. Innerhalb von zwei ämterübergreifenden Workshops, bei denen auch Politik und weitere Stakeholder hinzugezogen werden können, sollen in einem ausgewählten Quartier oder abgegrenzten Stadtraum

- der Status-quo des öffentlichen Raums ermittelt,
- eine Vision für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Raums erarbeitet sowie
- kurz- und langfristige Maßnahmen für gesündere Straßen und Plätze und für eine Qualifizierung des öffentlichen Raums vorgeschlagen werden.



Gesunde Straßen und Plätze sind eine querschnittsorientierte Aufgabe

Lucy Saunders hat mit dem Healthy-Street-Ansatz in London gezeigt, dass es um eine integrierte Aufgabe geht, die ämterübergreifend angegangen werden sollte. Das hilft, das Thema Öffentlicher Raum nicht nur aus einer Perspektive zu betrachten, und ermöglicht es, Blockaden abzubauen und einen übergreifenden Konsens zu entwickeln.

Der StadtRaumCheck dient der Sensibilisierung, ist aber auch lösungsorientiert angesetzt. In einem überschaubaren Rahmen werden innerhalb von 2-3 Monaten eine Strategie sowie erste Lösungsansätze entwickelt. Mit Beteiligung verschiedener Instanzen können bereits zu Prozessbeginn Schwierigkeiten erkannt, im Vor-Ort-Dialog aufgegriffen und schnellstmöglich gelöst werden. Individuell und mit dem jeweiligen Auftraggeber abgestimmt erfolgt der StadtRaumCheck in drei Phasen.



In einem »Kick-Off«-Workshop mit möglichst vielen Ämtern oder Abteilungen lernen sich die Beteiligten gegenseitig kennen, stellen sich jeweils ihre Planwerke, Ziele und Ansätze vor. Basierend auf diesen vorhandenen Planwerken werden individuelle Themenschwerpunkte für den weiteren Workshopverlauf gelegt. Anschließend erkunden wir dabei den Raum aus unterschiedlichen Blickwinkeln und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Indikatoren für gesunde Straßen und Plätze werden konkret untersucht.

Die zweite Workshop-Phase widmet sich vor allem der Erlebbarkeit des Stadtraums. Zunächst sollen über das Erkunden des Stadtraums über verschiedene Mobilitätsformen die Qualitäten und Mängel des Stadtraums identifiziert werden. In einer anschließenden Diskussion werden Probleme aufgearbeitet und Handlungsschwerpunkte gesetzt. Am darauffolgenden Tag werden unter dem Titel »Visionsworkshop« Ideen, Utopien und Wünsche zur Konkretisierung der Schwerpunkte diskutiert und in Handlungsfeldern definiert.

Nach weiterer Bearbeitung der gesammelten Erkenntnisse erfolgt in kurzem

Zeitabstand (ca. 3-4 Wochen) ein »Ergebnisworkshop«. Die Planersocietaet stellt erarbeitete Leitthemen, unterstützt durch Visualisierungen und Projektbeispiele aus anderen Städten, Möglichkeiten und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung des untersuchten Stadtraums vor. Es folgt eine abschließende Diskussions- und Reflexionsrunde der Teilnehmenden. Sodann werden Ergebnisse der gesamten Workshopphasen nachbereitet und in Form eines Maßnahmenkatalogs »Gesunde Straßen und Plätze« für die Politik und Verwaltung aufbereitet.

Flexible Stadträume

Ob Groß-, Kleinstadt oder Landkommune, der StadtRaumCheck bietet die Möglichkeit, eine breite Masse verschiedener Stadträume zu untersuchen. Sei es die Innenstadt oder Ortsmitte, ein angrenzendes Stadtteilquartier, eine Einfallstraße, einen Stadtteil oder ein in die Jahre gekommenes Nahversorgungsquartier. Durch eine Schwerpunktsetzung vor Prozessbeginn, die mit den Stadtverwaltungen im Vorfeld flexibel abgesprochen werden, gepaart mit den interdisziplinären Erfahrungen des Büros der Planersocietaet in unterschiedlichsten Bereichen der Stadt- und

Verkehrsplanungen, ergeben sich jeweils individuell zugeschnittenen Ausgestaltungsmöglichkeiten und Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Stadträume.

Mit dem StadtRaumCheck erhalten Kommunen ein Wegbegleiter an die Hand, der ihnen auch für zukünftige Herausforderungen in anderen Stadträumen einen Anhaltspunkt für neue Ideen und Möglichkeiten gibt. Erste Kommunen haben großes Interesse an dem neuen Instrument gezeigt. Wir berichten in den nächsten Ausgaben der Projektskizzen, welche Fortschritte dieser integrierte Ansatz macht.



Dr. Michael Frehn

Dr.-Ing.
Stadtplaner AKNW,
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/589696-0
frehn@
planersocietaet.de



Kevin Hillen

M.Sc.
Raum- und
Verkehrsplaner

Tel.: 0421/649153-44
hillen@
planersocietaet.de

Online-Beteiligung

Neue digitale Möglichkeiten

Lange Zeit galt, dass ein Face-2-Face Austausch mit Akteuren sowie Bürger*innen unabdingbar für den Erfolg eines größeren Verkehrsprojekts ist. Der Corona-Virus hat dieses Credo auf die Probe gestellt – mit durchaus unterschiedlichen Ergebnissen.

Auch wenn seit Corona noch nicht viele Verkehrskonzepte verabschiedet wurden und somit der Erfolg auch der Online-Beteiligungen noch nicht abschließend bewertet werden kann, lassen sich erste Erkenntnisse zusammenfassen:



Rege genutzt werden Online-Karten von den Bürger*innen. Hier etwa zum Radkonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein. Es gab über 1000 Eintragungen.

1. Strukturierter Ablauf mit mehr Vor- & Nachbereitung.

Online-Beteiligungen erfordern einen starrereren, strukturierteren Ablauf. Eine Bereitstellung der Unterlagen im Vorfeld der Veranstaltung ist zu empfehlen, damit eine zielgerichtete Diskussion stattfinden kann.

2. Diskussionen müssen online deutlich fokussierter und zielgerichteter ablaufen.

Eine intensive Diskussionsrunde mit vielen Beteiligten gestaltet sich schwierig. Daher müssen Diskussionsthemen und Inhalte sehr zielgerichtet aufbereitet und eingebracht werden. Gerade im direkten Austausch zeigen sich häufig die Limitierungen der Onlinebeteiligung.

3. Es werden neue Zielgruppen erreicht.

Online beteiligen sich viel mehr 30- bis 65-Jährige. Der Anteil Älterer, die klassische Beteiligungsformate oftmals prägen, ist hingegen geringer.

4. Onlinebeteiligungen hängen am technischen Know-How der Beteiligten (und der technischen Verfügbarkeit am Arbeitsplatz).

5. Online-Beteiligungen eröffnen neue Möglichkeiten.

Die große Bandbreite sowie Individualisierungsmöglichkeiten durch Tools der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen (Online-Konferenzen, Webinare, Filme & Videos, interaktive Onlinedialoge/-fragebögen) erweitern die Optionen der klassischen Bürgerbeteiligung maßgeblich.

Digitalisierungsschub auch in der projektinternen Abstimmung

Der Austausch mit den Auftraggebern und Kooperationspartnern läuft gut. Viele der Städte und Gemeinden haben sich überraschend schnell auf die Gegebenheiten einstellen können; haben den Austausch mit uns über gängige Videokonferenzportale aufrechterhalten können. Natürlich gab es auch technische Schwierigkeiten. In der Summe hat Corona aber insbesondere im Austausch mit den Auftraggebern dazu geführt, dass erfolgreich neue Formate getestet werden konnten. Ein Online-Seminar zur Barrierefreiheit für das Verkehrsministerium kam sehr gut an. Sogar ein ganzer Kongress wie der 3. Deutsche Fußverkehrskongress wird von uns digital entwickelt (siehe Seite 17).

Der Online-Austausch ist dabei beliebter geworden – besonders bei kleineren Abstimmungsbedarfen zeigt sich, dass die Videokonferenz die Lücke zwischen dem Telefonat und dem Termin vor Ort füllen kann. Wo früher teils lange Anreisewege für einen kleineren Austauschbedarf in Kauf genommen wurden, werden heute Themen bilateral im Online-Austausch geklärt. Im Gegensatz zum Telefonat kann hier auch kurz eine Karte, eine Präsentation oder auch ein Textbaustein aufgerufen werden, Änderungen können direkt eingearbeitet werden und durch die Webcam entsteht auch eine Form der persönlichen Interaktion. Natürlich ersetzt dies nicht den direkten Austausch, es ergänzt ihn – und ist viel selbstverständlicher geworden.



Kein Stau auf der Datenautobahn

Kann die Digitalisierung den Verkehr reduzieren?



Dennis Stocksmeier

M.Sc. Raum- und Verkehrsplaner, Projektmanager Digitalisierung

Tel.: 0231/589696-25
stocksmeier@planersocietaet.de

Verschiedene gesellschaftliche Trends sorgen ebenso wie die Digitalisierung dafür, dass die Nachfrage nach einer nachhaltigen Mobilität und damit nach der »Verkehrswende« steigt. Wurde das Thema Klimaschutz in den vergangenen Monaten durch Corona überdeckt, so hat auch diese Krise deutlich gemacht: der Sektor Verkehr muss sich verändern.

Vorreiterstädte wie Brüssel mit der Einführung von Einfahrtverboten in die Innenstadt, um mehr Platz für Rad- und Fußverkehr zu schaffen, sind hier ebenso zu nennen wie die immer weiter Verbreitung findenden »Pop-up Radwege«. Doch wie können langfristige Lösungen aussehen? Kann und wird uns die Digitalisierung dabei helfen, den Verkehr zu reduzieren?

Die Coronakrise hat uns vieles vor Augen geführt. Dazu gehört auch, dass Homeoffice für viele Arbeitnehmende eine (temporäre) Lösung sein kann. Die Digitalisierung kann also nicht allein dabei helfen, unsere Mobilität nachhaltiger zu gestalten und vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen, sondern auch dabei, Wege tatsächlich zu vermeiden. Ähnliches gilt in zunehmendem Maße auch für andere Wegezwecke wie den Gang zur Behörde oder sogar zum Arzt. Die Digitalisierung ermöglicht es uns, ohne physische Anwesenheit Erledigungen vorzunehmen.

Digitalisierung wirkt ambivalent

Bereits etabliert ist dies beim Einkaufen: Ob Getränke, Einrichtungsgegenstände oder Kleidung, das Onlineshopping hat nicht erst seit Corona Hochkonjunktur. Das wiederum führt auch zu (verkehrlichen) Problemen. Eine steigende Zahl an Paketen und die Flut an Lieferfahrzeugen und Lieferfahrten können hier zu negativen Auswirkungen führen. Innovative und neue Ansätze wie Micro-Hubs sollen hier dafür sorgen, die Entwicklungen verträglich und



© istockphoto

Straßen pflastern die Landschaft. Kann die Digitalisierung hier für Entlastung sorgen?

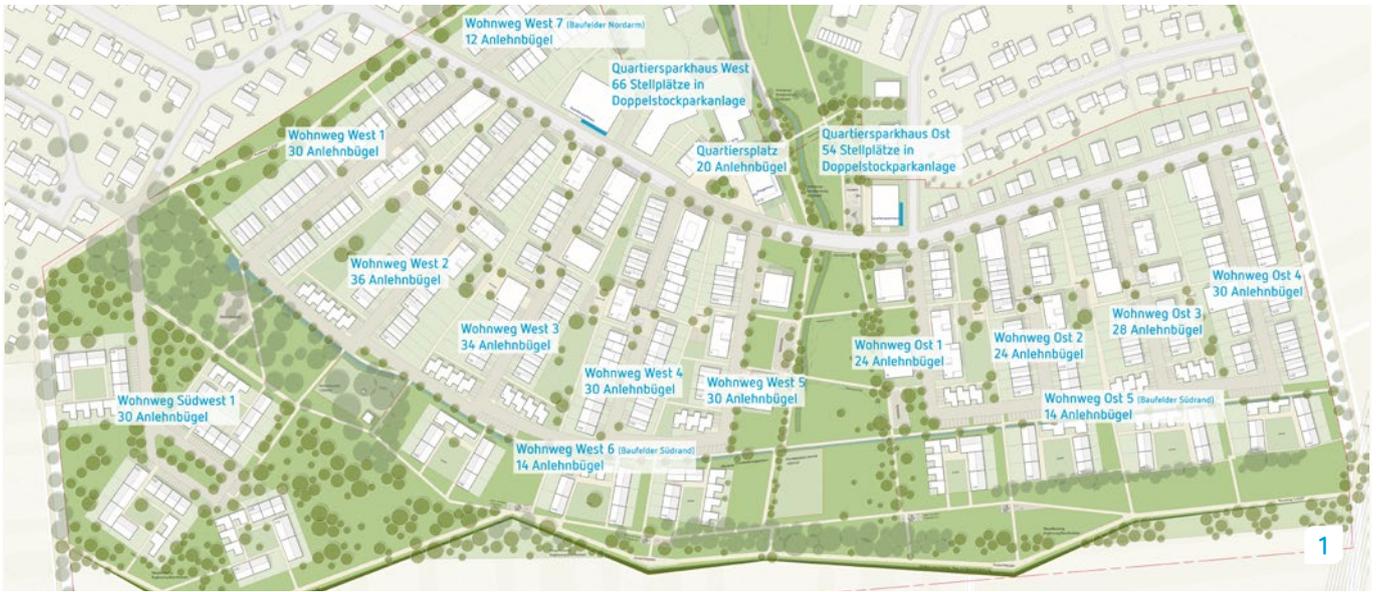
nachhaltig zu gestalten. Es gilt also frühzeitig mögliche Auswirkungen zu erkennen und steuernd einzugreifen.

Chancen des automatisierten Fahrens

Ähnliches gilt für autonome Fahrzeuge: die reine Einführung neuer Techniken wie des autonomen Fahrens wird nicht automatisch eine Verbesserung oder Reduzierung des Verkehrs nach sich ziehen. Wird jedes derzeit bestehende Fahrzeug einfach durch ein autonomes Fahrzeug ersetzt, kann dies möglicherweise in geringem Maße dem fließenden Verkehr zu Gute kommen (keine plötzlichen Bremsmanöver und damit weniger Staubildung o. ä.). Den Grundproblemen der städtischen Räume – wie die Verteilung des Straßenraums, der mangelnden Lebens- und Aufenthaltsqualität – wirkt dies allerdings nicht entgegen. Bei einer hohen Marktdurchdringung autonomer Taxis könnte immerhin das Platzproblem gelöst werden: weniger

private Pkw benötigen weniger Platz für den ruhenden Verkehr, wodurch die frei werdenden Flächen der Nahmobilität und dem Aufenthalt zu Gute kommen können. Allerdings besteht hier dennoch die Gefahr einer Steigerung des Verkehrsaufkommens, wie auch eine Studie des Unternehmens Deloitte nahelegt. Unter bestimmten Voraussetzungen könnte damit der Verkehr in deutschen Städten um 30 Prozent wachsen. Annahme hierbei ist allerdings unter anderem, dass die Kosten für die Nutzung autonomer Taxis (oder Shuttles) günstiger sind als die Nutzung des ÖPNV.

Die Digitalisierung bietet insgesamt enorme Chancen, den Verkehr in Zukunft zu reduzieren und unsere Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Sie ist allerdings kein Allheilmittel und die Möglichkeiten, die sich hierdurch bieten, sollten immer frühzeitig genutzt und mögliche negative Auswirkungen ggf. regulatorisch behoben werden.



1. © Planersocietät



1 Plan für das Mobilitätskonzept »Blumenrod«

- Animationen zum Mobilitätskonzept für Hamburg-Oberbillwerder
- 2 Mobilitätshub
- 3 Nahmobilität im »Grünen Loop«
- 5 Blick von oben

4 Innovative Mobilitätskonzepte auf Gebäudeebene – hier für das ehemalige Dortmunder Gesundheitshaus

2. © ADEPT ApS mit Karres en Brands Landschaftsarchitekten b.v. & Transsolar-Enertechnik GmbH



3. © ADEPT mit Karres + Brands / IBA Hamburg
4. © Planersocietät



5. © ADEPT mit Karres + Brands / IBA Hamburg GmbH

Mobilität neu denken

Beim Um- und Neubau von Stadtquartieren legen mehr und mehr Städte besonderen Wert auf eine nachhaltige und integrierte Stadt- und Mobilitätsplanung. Urbane, durchmischte Quartiere, ein hochwertiger öffentlicher Raum und vielfältige Mobilitätsangebote stehen im Mittelpunkt. Parkende Kfz stören dabei, deshalb bedarf es innovativer Mobilitätskonzepte, um den Stellplatzschlüssel reduzieren zu können.

Mobilitätskonzept für Hamburg-Oberbillwerder

In Hamburg entsteht mit Oberbillwerder ein komplett neuer Stadtteil nach diesem Prinzip. In der wachsenden Hansestadt Hamburg werden stetig neue Stadtquartiere entwickelt, um der Nachfrage nach Wohnraum und urbanem Leben gerecht zu werden. Das sicherlich deutschlandweit größte Projekt ist dabei die Entwicklung des neuen, 105. Hamburger Stadtteils Oberbillwerder, der – koordiniert durch die IBA Hamburg GmbH – im Bezirk Bergedorf mit Anbindung an die S-Bahn entstehen wird. Rund 7.000 Wohnungen, 5.000 avisierte Arbeitsplätze sowie die Ansiedlung einer Hochschule zeigen die Dimensionen des Projekts.

Großzügige Flanierachse

Ein besonderer Fokus wird auf die Entwicklung eines hochwertigen öffentlichen Verkehrs- und Freiraums gelegt, in dem keinerlei Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr vorgesehen sind. Der Stadtteil wird von einer großzügigen zentralen Flanierachse, attraktiven straßenunabhängigen Fuß- und Radwegen sowie von verkehrsberuhigten Wohnwegen geprägt. Das Parken soll ausschließlich in zehn sogenannten Mobility Hubs stattfinden; diese stellen zugleich lokale Quartierszentren sowie Versorgungs- und Mobilitätsdreh-scheiben dar. Damit dieses Konzept gelingt, wird das Projekt von einem innovativen Mobilitätskonzept begleitet, das durch die Planersocietät erarbeitet wird. Zeitgleich

wird intensiv an der Entwicklung und Ausgestaltung der Mobility Hubs geplant und geforscht.

Standortbezogene Mobilitätskonzepte auch in Klein- und Mittelstädten

Auch andere Kommunen verfolgen zunehmend das Ziel, im Um- und Neubau begrenzte Stellplatzschlüssel anzuwenden und parkende Kfz möglichst aus dem öffentlichen Raum fernzuhalten. So sollen nachhaltige und besonders lebenswerte Quartiere entstehen und zugleich die Mobilität der neuen Einwohner*innen so organisiert werden, dass in den meisten Fällen das private Auto von Anfang an obsolet wird. Dabei können nicht nur Einzelprojekte in Großstädten herausgehoben werden – auch die 35.000-Einwohner-Kommune Limburg a. d. Lahn beispielsweise setzt mit einem auf den städtebaulichen Entwurf aufbauenden Mobilitätskonzept auf eine zukunftsgerichtete Entwicklung des Plan-gebiets »Blumenrod«.

Auch auf Gebäudeebene können innovative Mobilitätskonzepte wirken: So werden bei der Revitalisierung des ikonischen ehemaligen Dortmunder Gesundheitshauses ebenfalls nachhaltige Mobilitätsbausteine umgesetzt. Die Planersocietät berät diesbezüglich Kommunen, Projektentwickler und Architekten/Städtebauer/Planer.

Spielraum bei der Stellplatzsatzung

Wesentliche Ansatzpunkte bei solchen vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepten

sind die Regelungen und Spielräume zur Reduzierung und Ausgestaltung des ruhenden Verkehrs der jeweiligen kommunalen Stellplatzsatzungen sowie Landesbauordnungen. Zur »Kompensation« von herzustellenden Pkw-Stellplätzen werden insbesondere Mobilitätsbausteine wie quantitativ als auch qualitativ hochwertiges Fahrradparken, eine von Anfang an gesicherte ÖPNV-Erschließung sowie die Bereitstellung von Sharing-Angeboten und digitale Mobilitätsorganisation verfolgt. Der verbleibende ruhende Verkehr wird dabei häufig in Tiefgaragen, Quartiersparkhäusern oder sogenannten Mobilitäts-Hubs gebündelt.

Es ist davon auszugehen, dass vorhaben- bzw. standortbezogene innovative Mobilitätskonzepte an Bedeutung gewinnen werden. Die Planersocietät wird sich diesem Themenfeld durch innovative Leistungen besonders widmen. Kommunen, Projektentwickler, Planer und Architekten sind herzlich eingeladen, auf uns zuzukommen, um das Thema Mobilität im städtebaulichen Kontext integriert, nachhaltig und innovativ zu berücksichtigen.



David Madden

M.Sc.
Stadtplaner AKNW,
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/589696-22
madden@
planersocietaet.de

Radschnellwege

Ein neues Rückgrat für die Radverkehrsinfrastruktur - das Beispiel Halle (Saale) - Leipzig

Der RS1 im Ruhrgebiet hat es vorgemacht. Inzwischen werden bundesweit Radschnellverbindungen geplant. Ziel ist es, den Radverkehr über deutliche Qualitätsverbesserungen zu stimulieren. Radschnellverbindungen zielen in erster Linie darauf ab, ein zügiges, attraktives und sicheres Radfahren zu gewährleisten und so besonders Berufspendler*innen zum Umstieg vom Auto auf das Rad zu bewegen.



Caroline Huth

M.Sc.
Raum- und Verkehrsplanerin

Tel.: 0231/589696-29
huth@planersocietaet.de



Das Zeichen 350.1 »Radschnellweg« steht seit 2020 in der StVO.

Im Stadt-Umland-Verkehr bzw. in der Verbindung von Städten sollen sie als das Rückgrat der Radverkehrsinfrastruktur fungieren und aufgrund ihrer besonderen Ausgestaltung den Radverkehr auch bei längeren Wegestrecken (bis ca. 20 km) entscheidend fördern. Im Nationalen Radverkehrsplan begrüßt die Bundesregierung ausdrücklich die Entwicklung von Radschnellwegen als innovative, infrastrukturelle Maßnahme im Radverkehr und stellt seit 2017 entsprechende Fördermittel zur Verfügung.

Hohe Anforderungen

Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen sind mit hohen Anforderungen an Breite, Oberfläche, Linienführung und die Gestaltung von Kreuzungspunkten verknüpft. Die Qualitätsstandards der FGSV gelten in den meisten Bundesländern als Orientierungsrahmen, sind jedoch nicht rechtsverbindlich. Um den relativ hohen Ressourceneinsatz zu rechtfertigen, gibt die FGSV eine prognostizierte Mindestauslastung der Radschnellverbindung von 2.000 Radfahrenden pro Werktag auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke vor.

In der Vergangenheit gab es bereits Bestrebungen, eine direkte, schnell befahrbare Route für den Alltagsradverkehr zwischen den Städten Halle (Saale) und Leipzig einzurichten. Vor dem Hintergrund eines steigenden öffentlichen und politischen Interesses an Radschnellverbindungen und der Aussicht auf Gewährung von Bundesfinanzhilfen wurde die Realisierbarkeit einer derartigen Verbindung neu

geprüft. Die entstandene Potenzial- und Machbarkeitsstudie beinhaltet die Berechnung des prognostizierten quantitativen Potenzials sowie die Prüfung der Machbarkeit in Hinblick auf die erhöhten Qualitätsstandards. In fast allen Abschnitten des Korridors wurden die Potenziale von 2.000 Radfahrenden pro Werktag nachgewiesen. Für drei Vorzugstrassen wurde ein Maßnahmenkonzept inklusive Kostenschätzung erstellt.

Intensive Mitarbeit

Durch die intensive Mitarbeit der von dem Projekt berührten Kommunen, Landkreise, Ministerien und Interessenverbänden bei der Erstellung wurde bereits ein starkes Interesse an einem länderüberschreitenden Radverkehr im Alltag aufgezeigt. Die Potenzial- und Machbarkeitsanalyse bildet die Ausgangsbasis für die weiteren Planungsphasen, die Beteiligung der Öffentlichkeit und für die Realisierung des bundeslandübergreifenden Radschnellweges zwischen Halle (Saale) und Leipzig. Die Projektbeteiligten haben dafür einen Letter of Intent unterzeichnet, in dem sie die Bedeutung des Projektes für den Umwelt- und Klimaschutz, die Berufspendlerverkehrs sowie für die bundesländerübergreifende Vernetzung in der Region betonen. Die Koordination von Finanzierung, Planung und baulicher Umsetzung übernimmt zunächst die Metropolregion Mitteldeutschland als etablierte länderübergreifende Institution mit dem Ziel, den Radschnellweg Halle-Leipzig als ein Vorhaben im Rahmen des Strukturwandels im Mitteldeutschen Revier einzustufen.



»Jetzt Straßen für alle schaffen!«

FUKO2020
Jetzt anmelden unter
fussverkehrskongress.de
Wir freuen uns
auf Ihre Teilnahme



Der 3. Deutsche Fußverkehrskongress (Fuko) findet erstmals als digitale Veranstaltung statt. Gemeinsam mit der Partneragentur tippingpoints aus Bonn organisiert die Planersocietät den digitalen Fuko am 21. Oktober. Der Kongress steht unter dem Motto: Jetzt Straßen für alle schaffen!

Ursprünglich war alles ganz anders geplant. Doch wie bei nahezu allen Projekten hat auch hier die Corona-Pandemie einiges verändert: zunächst sollte der Fuko wie auch bei den ersten beiden Runden 2014 in Wuppertal und 2018 in Berlin als normale zweitägige (Präsenz-)Veranstaltung in Stuttgart stattfinden.

Mit der zunehmenden Verschärfung der Pandemie-Lage im Frühjahr lag dann bald die Entscheidung auf der Hand: **Fuko goes digital!**

In einem Kraftakt wurden die bisherigen Planungen, Absprachen und bereits erreichten Meilensteine über Bord geworfen und fast alles auf Null gesetzt. Trotz langjähriger Erfahrung in der Vorbereitung vergleichbarer Veranstaltungen organisieren wir mit dem digitalen Fuko nun erstmals

eine virtuelle Veranstaltung in dieser Größe. Waren wir beim ursprünglich geplanten klassischen Kongress in Stuttgart noch von gut 400 Teilnehmenden ausgegangen, erwarten wir jetzt bei der virtuellen Durchführung noch mehr Teilnehmende.

Nationale Fußverkehrsstrategie

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur treten nicht nur als Veranstalter auf: Landesminister Winfried Hermann MdL wird den kompletten Tag aus einem Studio in Stuttgart begleiten. Und auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer MdB wird live aus Berlin zugeschaltet. Der Kongress dient unter anderem der Vorbereitung einer ersten nationalen Fußverkehrsstrategie. Gleichzeitig liefert er Anknüpfungspunkte für die Arbeit in den Ländern und Kommunen.

Der Kongress möchte dazu beitragen, den Fußverkehr stärker in den Mittelpunkt der

Verkehrspolitik von Bund, Ländern und Kommunen zu stellen. Er möchte ermuntern, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen und der Perspektive von Kindern und älteren Menschen sowie Mobilitätseingeschränkten in der Verkehrsplanung mehr Gewicht zu verleihen.

12 Foren

In der ersten Keynote stellt Lucy Saunders das von ihr entwickelte britische Healthy-Street-Konzept vor. In Vorträgen, Diskussionen und insgesamt zwölf unterschiedlichen Foren mit zahlreichen weiteren Mobilitätsexpertinnen und -experten wollen wir weitere Denkanstöße und konkrete Anregungen vermitteln. Die Inhalte der Konferenz werden als Livestreams übertragen. Dennoch soll nicht nur ein Film abgespielt werden. Wir arbeiten mit verschiedenen interaktiven Chat- und Videoformaten und möchten damit den Austausch ermöglichen. Anmeldungen sind bis kurz vor Kongressbeginn möglich.

Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat 2019 das ressortübergreifende Impulsprogramm »Na klar, zusammen halt ...« ins Leben gerufen. Im Rahmen verschiedener konkreter Projekte soll das Miteinander im Land gestärkt werden.

Eines dieser Projekte läuft unter dem Namen »Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten« und wurde unter Federführung des Ministeriums für Verkehr (VM) gemeinsam mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR) und dem Ministerium für Soziales und Integration (SM) konzipiert. Unter der Leitung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) entwickelt die Planersocietät gemeinsam mit Pesch&Partner Architekten Stadtplaner GmbH – unter wissenschaftlicher Begleitung – in 20 baden-württembergischen Kommunen Planungsleitbilder für lebenswerte Ortsmitten.

Die Ausgangssituation

Der öffentliche Raum hat durch den zunehmenden Verkehr seine Kernfunktion als sozialer, kultureller, öffentlich und vielfältig nutzbarer Raum eingebüßt. Insbesondere im ländlichen Raum und in peripheren Stadtteilen fehlt es vielen Kommunen häufig an lebenswerten, attraktiven und kommunikativen Ortsmitten

mit unterschiedlichen Funktionen, die ein Gemeinschaftsgefühl aufkommen lassen. Vielmehr sind viele dieser Räume durch nicht mehr zeitgemäß gestaltete Aufenthaltsflächen, funktionale Mängel und Lärm gekennzeichnet oder fehlen schlichtweg. Ein funktionierende Ortsmitte zeichnet sich hingegen durch ansprechende, vielfältig nutzbare Straßenraum- und Platzgestaltung aus. Sie verfügt neben Einrichtungen des täglichen Bedarfs auch über ausreichend medizinische, soziale oder kulturelle Angebote. Es gibt generationenübergreifende Treffpunkte, ergänzt durch eine gute ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsanbindung. Diese Faktoren bilden einen funktionellen Raum der Identifikation, des Austauschs und der Teilhabe für Jung und Alt.

Der Weg

Im Rahmen eines standardisierten Verfahrens wird in den 20 Kommunen – in Zusammenarbeit mit Verwaltung, Politik, gesellschaftlichen Akteuren und Bürgerschaft – der Transformationsprozess der Ortsmitten gestartet und gestaltet. Fester



Philipp Hölderich
M.Sc.
Stadtplaner AKBW, Verkehrsplaner, Team- u. Standortleiter
Tel.: 0721/831693-10
hoelderich@planersocietaet.de

Bestandteil je Kommune ist die Erstellung eines Planungsleitbildes für die Ortsmitte im Rahmen eines dialogorientierten Prozesses. Die individuellen Beteiligungskonzepte berücksichtigen kommunalspezifische Strukturen und Rahmenbedingungen und fördern vor allem auch eine nachhaltige Implementierung der entsprechend zu ergreifenden Maßnahmen. Die Kommunen können sich dabei an kommunikativ-partizipativen Bausteinen bedienen, die sich in planende, analysierende und aneignende Dialogformate clustern lassen.

Das Ziel

Die Umsetzung des Projektes soll einen ersten richtungsweisenden Beitrag leisten, das vom VM ausgegebene Ziel zu erreichen, bis 2030 insgesamt 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten im Land zu schaffen. Mit Hilfe der gesammelten Erfahrungen aus den 20 Ortsmitten soll ein Leitfaden für andere Kommunen entstehen, der das Projekt in die Fläche bringt und anderen Kommunen Ideen und Inspirationen für eigene Aktivitäten liefern soll.



Hamburg: Die Osterstraße schlug einst eine Schneise durch Eimsbüttel. Sie wurde stadtverträglich umgestaltet.



Siegen: Hier gab es mal einen Parkplatz über der Sieg (die Siegplatte). Also viel Beton und viel Blech. Jetzt hat der Mensch Vorrang.

Projekt

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept Metropole Ruhr erarbeitet

Mit dem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept liegt erstmals eine regionale Gesamtbetrachtung zum Thema Mobilität in der Metropole Ruhr vor. Es ist verkehrsträgerübergreifend angelegt und an den Verkehrsbedürfnissen der Region orientiert.



Das gemeinsam mit dem Regionalverband Ruhr, den Kommunen sowie Verbänden und Institutionen der Region erarbeitete Konzept baut auf den vielen positiven Ansätzen und konkreten Projekten auf, die in den vergangenen Jahren in der Region entstanden sind. Es ergänzt die sektoralen Verkehrskonzepte auf kommunaler und



© Regionalverband Ruhr

regionaler Ebene. Mit dem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept liegen einerseits ein strategischer Rahmen für die zukünftige regionale Mobilitätsentwicklung in der Metropole Ruhr vor und andererseits mehrere konkrete Umsetzungsprojekte, die es in den kommenden Jahren zu realisieren gilt.

Digitaler Dienstag

Digitalisierung in einer halben Stunde

Die Digitalisierung verändert die Mobilität. Die Planersocietät beschäftigt sich seit Jahren intensiv mit dem Thema. Zu Beginn des Corona-Lockdowns haben wir kurzfristig den »Digitalen Dienstag« ins Leben gerufen.



In Online-Diskussionsrunden oder Video-Impulsvorträgen beschäftigen wir uns mit verschiedenen Aspekten der Digitalisierung im Verkehr. In der Regel einmal im Monat, **jeden ersten Dienstag ab 16 Uhr**, gehen wir auf unserem Youtube-Kanal für eine (gute) halbe Stunde auf Sendung. Fast 1.000 Aufrufe hat dabei inzwischen allein unser erster Digitaler Dienstag zum Thema »Corona und die Verkehrswende – was sind Chancen und Risiken?« generiert. Die Expertendiskussion mit Uta Bauer (Difu), Dr. Michael Frehn und Kevin Hillen (beide Planersocietät) wurde von Matthias

Bongard moderiert. Der langjährige WDR-Moderator war auch bei weiteren Diskussionsrunden (#DD2: Partizipationsprozesse zu Pandemiezeiten; #DD4: StadtRaumChec; #DD5: Digitalisierungsprojekte im Radverkehr) auf unserem Youtube-Kanal zu sehen.

Bis zum Jahresende stehen die nächsten Themen bereits fest: Am 3. November gibt es voraussichtlich eine Expertendiskussion zum Thema »Digitalisierung und Parken: Werden neue Ansätze alles revolutionieren?«; am 1. Dezember einen Impulsvortrag zu alternativen Antriebsformen.

Aktuelle Informationen zum Digitalen Dienstag gibt es auf den digitalen Kanälen der Planersocietät: der Homepage, der Facebook-Seite und auf Instagram. Auf dem Youtube-Kanal kann man verpasste Sendungen nachträglich anschauen; den passenden Link gibt es auf unserer Seite.

Wenn Sie Themenwünsche haben oder andere Anregungen, können Sie sich gern direkt an uns wenden, per Mail an digitalerdienstag@planersocietaet.de



Interview

»Ein gutes Team ist wichtig!«

Seit Anfang 2020 ist Christian Bexen Mit-Geschäftsführer der Planersocietät. Der inzwischen 40-Jährige leitet damit auch einen Generationenwechsel im Büro ein. Im Interview erzählt der Stadt- und Verkehrsplaner, was sich seit seinen Anfängen bei der Planersocietät im Jahr 2011 verändert hat und wie er sich die Arbeit mit Auftraggebern, seinen Partnern und Mitarbeiter*innen in der Zukunft vorstellt.



Christian Bexen
Dipl.-Ing.
Stadtplaner AKNW,
Verkehrsplaner
Geschäftsführer
Tel.: 0231/589696-22
bexen@planersocietaet.de

Herr Bexen, Sie ergänzen seit Anfang 2020 Dr. Michael Frehn und Gernot Steinberg in der Geschäftsführung der Planersocietät. Was sind Ihre Schwerpunkte im Büro?

Ich beschäftige mich schwerpunktmäßig mit standortbezogenen, integriert angelegten Mobilitätskonzepten. Diese reichen von eher größer angelegten, oftmals quartiersbezogenen Ansätzen bis hin zu konkreten Bauvorhaben. Hier geht es darum, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln, die eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung voranbringen. Darüber hinaus berate ich auch viele Kommunen bei der Aufstellung von gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplänen; diese sind etwas strategischer ausgerichtet, gehen natürlich auch auf die spezifischen lokalen Rahmenbedingungen ein und betrachten zudem die regionalen Zusammenhänge.

Sie haben 2011 bei der Planersocietät angefangen. Was hat sich seitdem verändert?

Gerade das Thema »Verkehrswende« nimmt eine viel größere Rolle ein. War dies vor etwa 10 Jahren noch ein Begriff, der selten und wenn nur mit Bedacht eingesetzt wurde, hat dieser zunehmend an gesellschaftlichem und öffentlichem Auftrieb gewonnen. In der Fachliteratur habe ich hierzu einmal den Ausdruck »Begriffskarriere« gelesen, aus meiner Sicht sehr passend. Zugleich ist auch das Büro gewachsen, da wir uns intensiv mit Themen wie Klimaschutz, nachhaltige Mobilitätssysteme und integrierte Verkehrsplanung beschäftigen, die mit der Verkehrswende in Zusammenhang stehen.

Wie Sie bereits sagten, ist die Planersocietät mit ihrem Erfolg auch immer größer geworden. Was sind die Konsequenzen?

Organisatorisch haben wir uns neu aufgestellt. Neben der Geschäftsführung gibt es Team- und Projektleiter, die unter-

schiedliche Zuständigkeiten übernehmen und für eine qualitätvolle und gleichzeitig effiziente Bearbeitung der Projekte sorgen. Das Thema »Qualitätsmanagement« wird professionell angegangen, denn Qualitätssicherung und -entwicklung sind eine entscheidende Daueraufgabe. Dazu gehört auch der Ausbau der internen Fortbildung.



Der beste Plan funktioniert nur mit kompetenten, motivierten Leuten!

Christian Bexen

Die Planersocietät ist deutschlandweit, zum Teil sogar darüber hinaus tätig. Das bedeutet zwangsläufig, dass man viel unterwegs ist. Wie passt das mit der Familie zusammen?

Uns als Büro ist es wichtig, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu beweisen. Ich selbst arbeite zu 80 Prozent, um ein möglichst ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeit und Privatleben zu erreichen. Natürlich bin ich zeitweise auch einmal längere Zeit unterwegs; aber dann wird das frühzeitig im Vorfeld mit der Familie abgestimmt. Darüber hinaus ist es aktuell üblicher geworden, Abstimmungstermine als Video- oder Telefonkonferenzen abzuhalten. Das ersetzt zwar nicht den persönlichen Umgang; es kann jedoch ein hilfreiches, ergänzendes Kommunikationsformat sein, mit dem zumindest ein Teil der Reisezeiten eingespart werden kann. So tragen wir auch direkt zu einer Verkehrsvermeidung bei.

Die Planersocietät ist inhabergeführt. Was bedeutet das für Sie selbst, Herr Bexen?

Inhabergeführt bedeutet für mich in erster Linie, dass eine hohe Qualität in der Bearbeitung gewährleistet ist. Wir als Geschäftsführer stecken inhaltlich selbst mitten in den Projekten. Das ermöglicht es uns, unsere Erfahrungen und Kenntnisse, aber vor allem auch unsere Leidenschaft vollständig und direkt in die Projekte einbringen zu können. Inhabergeführt heißt für mich jedoch auch, Verantwortung zu übernehmen, sei es gegenüber den Mitarbeiter*innen, gegenüber unseren Kunden oder im Sinne eines allgemein nachhaltigen Handelns gegenüber unserer Umwelt.

Herr Bexen, die Planersocietät betreut pro Jahr rund 100 Projekte. Wie wichtig ist da das Zusammenspiel zwischen Auftraggeber und Planungsbüro?

Unser Projektvolumen ist stark gestiegen, die Projekte werden größer und anspruchsvoller als früher. Heute entwickeln wir Mobilitätskonzepte für eine gesamte Metropolregion wie dem Ruhrgebiet oder die Mobilitätswende für Hamburg. Eine gute Partnerschaft mit dem Auftraggeber ist für uns der Schlüsselfaktor für den Erfolg eines Projekts; gleichzeitig ist ein gut zusammengesetztes Team, das sich in Hinblick auf die Fähigkeiten einander ergänzt und sich für ein gemeinsames Ziel engagiert, von essenzieller Bedeutung.

Dafür braucht man gute Leute...

Der beste Plan funktioniert nur mit kompetenten, motivierten Leuten, die mit Spaß und Kreativität an die Sache gehen. Das sehen wir bei der Planersocietät seit vielen Jahren und deshalb ist uns ein gutes Team sehr wichtig.

Eine Auswahl aktueller Projekte, Vorträge und Veröffentlichungen

Aktuelle Projekte

Handbuch »Kommunale Mobilitätskonzepte«: Hinweise und Empfehlungen für den Aufbau und die Struktur von kommunalen Mobilitätskonzepten; Auftraggeber: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Marburg Verkehrs- und Mobilitätsentwicklungskonzept: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für alle Verkehrsmittel; umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit; Auftraggeber: Stadt Marburg

Rhein-Wupper Mobilitätskonzept: Integriertes regionales Mobilitätskonzept; Weiterentwicklung des SPNV- und Schnellbusnetzes, Anforderungen an Mobilitätsknotenpunkte, Netzkonzeption eines regionalen Radwegenetzes für fünf Städte und zwei Kreise; in ARGE mit planlokal und Stein Stadt- und Regionalplanung. Auftraggeber: Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH

MEP 2035+ Braunschweig: Gesamtstädtischer Mobilitätsentwicklungsplan inkl. Vororientierung, Analysen und Zielvision sowie Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit; Auftraggeber: Stadt Braunschweig

Elsdorf Mobilitätskonzept: Verkehrsträgerübergreifendes Konzept unter Berücksichtigung der Tagebaufolgeplanungen Hambach; inkl. versch. Beteiligungsformate; Auftraggeber: Stadt Elsdorf

Gronau Mobilitätskonzept: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für alle Verkehrsmittel; Haushalts- / Unternehmens- sowie Interessenvertreterbefragungen zum Mobilitätsverhalten, Verkehrsmodell; breite Öffentlichkeitsbeteiligung; Auftraggeber: Stadt Gronau

Stuttgart Lebenswert Stadt für alle: Grundlagenanalyse und Konzeption für eine autoarme Innenstadt; Auftraggeber: Landeshauptstadt Stuttgart

Regionale 2025 – Gesamtperspektive Erlebnis Brölkorridor: Erstellung eines gesamtträumlichen Leitbildes sowie Ableitung von Maßnahmenbündeln in ARGE mit Reicher Haase Assoziierte, Green Box; Auftraggeber: Rhein-Sieg Kreis

Mobilitätserhebung für Kamp-Lintfort: Haushaltsbefragung von ca. 3.200 Haushalten zum Mobilitätsverhalten; Auftraggeber: Stadt Kamp-Lintfort

Mobilitätserhebung Wuppertal: Haushaltsbefragung von ca. 22.000 Haushalten zum Mobilitätsverhalten; Auftraggeber: Stadt Wuppertal

On-Demand-Verkehre im Landkreis Cloppenburg: Evaluation von On-Demand-Verkehren im ländlichen Raum mit Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung des Angebotes; gemeinsam mit dem ILS; Auftraggeber: Landkreis Cloppenburg

HUPMOBILE Hamburg-Altona: Entwicklung, Durchführung und Erarbeitung zukunftsweisender, nachhaltiger Mobilitätskonzepte zu den Themen Mobility as a Service (MaaS); Intelligent Transport Systems (ITS); Last Mile Logistik und Betriebliches Mobilitätsmanagement für den Teilraum Hamburg-Altona; Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg

Nahverkehrsplan Gießen: Fortschreibung des NVP, insbesondere Angebotskonzept für das Stadtbusnetz Gießen; Auftraggeber: Stadt Gießen

Nahmobilitätskonzepte für zwei Dortmunder Quartiere: Inklusive Parkraumerhebungen und -konzepte. Auftraggeber: Stadt Dortmund

Korridorstudie Stadtbahnlinie 66 in Sankt Augustin: Untersuchung der Auswirkungen einer Taktverdichtung auf das Verkehrsgeschehen und die Verkehrsmittelwahl, Ableitung von Handlungsansätzen und begleitenden Maßnahmen; Auftraggeber: Rhein-Sieg-Kreis

Fußverkehrs-Checks für Baden-Württemberg; 6. Runde der Fußverkehrs-Checks als landesweite Maßnahme sowie zur Unterstützung von 10 Kommunen; Auftraggeber: Verkehrsministerium Baden-Württemberg / NVBW

Fußverkehrs-Checks für NRW: Begleitung und Betreuung eines partizipativen Verfahrens zur Fußverkehrsförderung in 6 Kommunen; Auftraggeber: Zukunftsnetz Mobilität NRW, VRS

Schwerte Fußverkehrskonzept: Definition von Fußverkehrsachsen, Analyse und Maßnahmenentwicklung, Beteiligungsprozess; Auftraggeber: Stadt Schwerte

Radkonzept Kreis Siegen-Wittgenstein: Entwicklung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes (inner- und außerorts);

Netz- und Maßnahmenentwicklung in Abstimmung mit Kreis und Kommunen; Auftraggeber: Kreis Siegen-Wittgenstein

Flensburg - Westliche Altstadt: Vertiefende verkehrliche und städtebauliche Untersuchung für das Teil-Sanierungsgebiet »Westliche Altstadt«; in ARGE mit BPW, Horeis+Blatt; Auftraggeber: Stadt Flensburg

Arnsberg – Umgestaltung einer Straße im Stadtteil Bruchhausen: Straßenraumgestaltung unter Beteiligung der Anwohner*innen; Auftraggeber: Stadt Arnsberg

St. Augustin Mobilitätsmanagement für eine neue Kita: Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrs für einen KiTa-Neubau, inkl. begleitender Eltern- und Bürgerinformation; Auftraggeber: Stadt Sankt Augustin

Leverkusen – Verkehrskonzept Odenthaler Straße: Verkehrskonzept inkl. Leistungs- und Mikrosimulationsberechnungen; in ARGE mit nts Ingenieurgesellschaft. Auftraggeber: Stadt Leverkusen

Verkehrsgutachten SURF-World Werne: Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen, Empfehlungen zur Verkehrsabwicklung am Standort. Auftraggeber: SW GmbH & Co. KG

Veröffentlichungen und Vorträge

Garmisch-Partenkirchen, 06.03.2020: Vortrag von Dr. Michael Frehn: »Von Kindern und Wegen – Bedürfnisse und Erfahrungen zur Kinder- und Jugendmobilität« beim Dialogforum der Kinderfreundlichen Kommunen

Lübeck, 24.08.2020: Vortrag von Julian Scheer »Eine Straßenbahn für Lübeck? Potenziale für die Verkehrswende« im Rahmen eines Workshops zum Mobilitätsentwicklungsplan

Quartiersmobilität gestalten – Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen: Ein Leitfaden im Auftrag des Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau 2020

Leitfaden Bike+Ride – Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad im Auftrag der NVBW des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart 2019



Lieblingsorte

Mehr als 50 Mitarbeiter*innen zählt die Planersocietät inzwischen. Wir stellen drei von ihnen hier vor: mit ihren Lieblingsorten



Lara Wohland (B.Sc.)

Seit 2019 arbeitet die Bauingenieurin und Stadtbauoberinspektorin bei der Planersocietät. Ihre Schwerpunkte sind Fußverkehrs-Checks, Radverkehrsplanung und Verkehrstechnik.

Die Asche auf dem »Schallacker«

Erst dachte ich, die Frage nach meinem Lieblingsort ist gar nicht so einfach, da der innenstadtnahe Tremoniapark und auch der vielseitige Rombergpark zum Verweilen im Grünen einladen und auch der Kanal eine erfrischende Abwechslung im Sommer bietet.

Alles Orte, an denen ich mich gerne aufhalte. Aber dann wurde mir schnell klar, dass es doch nur einen wirklichen Lieblingsplatz gibt, an dem ich seit 7 Jahren den größten Teil meiner Freizeit verbringe,

einen tollen Freundeskreis aufgebaut habe und meine engste Freundin gefunden habe. An dem ich einen großen Zusammenhalt und viel Teamgeist verspüre und an dem ich trotz Schürfwunden, Prellungen und Niederlagen immer wieder gerne die staubige Asche unter den Füßen spüre: Der Schallacker. Einer der wenigen übrig gebliebenen Ascheplätze im Dortmunder Süden, unweit des Phönix-Sees. Mindestens dreimal die Woche verbringe ich hier auf dem roten Rasen in nostalgischer Ruhrpott-Atmosphäre meine Zeit und hole mir meinen Ausgleich zum Arbeitsalltag unter der Flagge des SuS Hörde.

Auspowern mit Günther Klotz

Seit ungefähr einem Jahr lebe und arbeite ich jetzt in meiner neuen Heimat Karlsruhe. Dort habe ich mich mittlerweile super eingelebt und viele schöne Orte kennengelernt.

Um die Stadt besser kennen zu lernen und unterschiedliche Blickwinkel zu erhalten, bin ich viel zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs. Einer meiner Lieblingsorte ist die Günther-Klotz-Anlage. Die große Parkanlage entlang der Alb im Südwesten der

Stadt, ist ein beliebter Treffpunkt für alle Altersgruppen. Viele joggen dort, spielen Beachvolleyball, gehen spazieren, rudern am Ententeich, picknicken oder genießen die Aussicht und den Sonnenuntergang vom »Mount Klotz« aus. Ich power mich im Sommer gerne auf dem Freiplatz mit meinen Freunden beim Basketballspielen aus und trinke anschließend im angrenzenden Biergarten ein wohlverdientes Feierabendbier. Einmal im Jahr ist die Günther-Klotz-Anlage auch Veranstaltungsort des Festivals »Das Fest« bei dem viele nationale und internationale Künstler auftreten.



Philipp Walgern M.Sc.

Der Raumplaner und Geograph arbeitet seit 2019 bei der Planersocietät. Seine Schwerpunkte sind Verkehrserhebungen, Verkehrsgutachten und Nahmobilitätsprojekte.

Das Glück dieser Erde ...

Mein Lieblingsort ist ein mobiler Ort. Ich habe ihn vor sieben Jahren erworben. Gebraucht, aber bestens in Schuss.

Seitdem freue ich mich jedesmal aufs Neue, wenn ich mich auf den schwarzen Ledersattel schwingen und losfahren darf. Wie leicht die Räder rollen, wie sanft die Schaltung gleitet! Wahre Glücksgefühle entfalten sich da! Das S-Pedelec, mit dem ich einige Jahre zwischen Dortmund

und Hagen gependelt bin, kann da nicht mithalten! Zuletzt habe ich (mit meiner Frau, dem älteren Sohn und meinem Lieblingsrad) ein paar Mal die Alpen überquert: Ciclovía Alpe Adria (Salzburg – Grado), München – Venezia (über den Brennerpass), Via Claudia Augusta (über Fern- und Reschenpass nach Verona), in diesem Jahr dann durch die Schweiz und Liechtenstein von Lindau nach Como. Klar, bergauf ist das anstrengend, aber mein Rad hat mich nie im Stich gelassen. Und die Abfahrten sind einfach nur herrlich!



Lorenz Redicker

Seit 2019 arbeitet der studierte Journalist und Betriebswirt als Referent Kommunikation und Lektorat bei der Planersocietät. Lange Jahre war er zuvor als Zeitungsredakteur tätig. In seiner Freizeit engagiert er sich beim VCD.

Neues in aller Kürze

Neu im Team der Planersocietät

Wir begrüßen in diesem Jahr folgende neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

Sophia Middendorf (*1993, M.Sc. Raumplanung) unterstützt uns seit dem 1.1.2020 als Beraterin sowie als persönliche Referentin der Geschäftsführung

Niklas Rischbieter (*1995, B.Sc. Geographie) arbeitet seit dem 1.6.2020 als Berater in den Themen Fuß- und Radverkehr

Gregor Korte (*1987, B.Sc.) schließt gerade den Master in Raumplanung ab und arbeitet seit dem 1.8.2020 im ÖPNV-Team

Robin Baniseth (*1996, B.Sc. Raumplanung) unterstützt uns seit dem 1.8.2020 in Teilzeit als Berater

Nils Becker (*1993, B.Sc. Geographie) arbeitet seit dem 1.8.2020 in Teilzeit als Berater

Julia Herzog (*1996, B.Sc. Raumplanung), arbeitet seit dem 1.9.2020 in Teilzeit als Beraterin

Maren Hinz (*1994, B.Sc. Raumplanung), arbeitet seit dem 1.9.2020 in Teilzeit als Beraterin

Jessica Hobusch (*1993, M.Sc. Mobilität und Infrastruktur) arbeitet seit dem 1.10.2020 als Beraterin am Standort Karlsruhe

Lisa Klopff (*1993, M. Sc. Geographie) wechselt aus dem BBSR zu uns und arbeitet seit dem 1.10.2020 im ÖPNV-Team

Studie zu nachhaltigen und innovativen Logistiklösungen

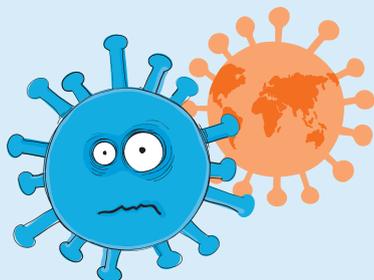
Am Beispiel des Neubauquartiers **Rosensteinviertel in Stuttgart** hat die Planersocietät gemeinsam mit **Pesch&Partner** sowie dem **Fraunhofer-IML-Institut** im Auftrag der **IHK Region Stuttgart** eine **Impulsstudie mit innovativen Ansätzen zur City-Logistik** erarbeitet.

Die gut 50-seitige Impulsstudie kann auf der Seite der **IHK Region Stuttgart** oder auf **planersocietaet.de** unter **Aktuelles** heruntergeladen werden.



Glosse

Gute Seiten, schlechte Seiten



Pandemie ist doof. Menschen erkranken. Firmen und ihre Mitarbeiter*innen geraten in wirtschaftliche Not. Konzerte werden abgesagt, Kinos bleiben monatelang geschlossen. Und verrückte Präsidenten regieren wider alle Vernunft.

Aber es gab auch gute Seiten: Die Luft in den Städten war zeitweilig besser. Wegen Homeoffice musste man den Chef nicht täglich sehen. Den Besuch bei der Schwiegermutter konnte man bedenkenlos absagen, und auch noch: ihr zuliebe! Und Billigfleisch schmeckt nicht mehr.

Aber all diese schönen Dinge sind natürlich irgendwann vorbei, selbst ohne dass es einen Impfstoff gäbe. Bleiben einige ernüchternde Erkenntnisse: Die Verkehrswende kommt nicht von allein. Dem Klimawandel müssen wir auch ohne Corona trotzen. Und Fußball ohne Fans macht keinen Spaß. Schon gar nicht, wenn immer die Falschen gewinnen.

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 online:

www.planersocietaet.de
www.facebook.com/planersocietaet
www.instagram.com/planersocietaet
Youtube: <https://bit.ly/3eV5V5b>

Wir freuen uns auf Sie!