



ProjektSkizzen 20

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät Winter 2016/17



Lebensqualität
im Fokus planerischen Handelns

Inhalt

- 2 Lebensqualität in Stadt und Land
- 4 Integrierte StadtEntwicklungs-Planung
- 5 Ganzheitliche Nahmobilitäts-förderung für mehr Lebens-qualität im Quartier
- 6 Gesundheitsfördernder Städtebau
- 7 ÖPNV im ländlichen Raum
- 8 Ein wichtiger Rahmenplan für Bayreuth
- 9 Beispielprojekte gesucht
Eine Auswahl aktueller Projekte und Vorträge der Planersocietät
- 10 Elektromobilitätskonzepte
- 11 E-Bikes und Pedelecs
- 12 Weiter geht's in Baden-Württemberg
- 13 Onlinebeteiligung im Planungsprozess
- 14 Lieblingsorte in der Stadt – Portraits aus dem Team, Teil 1
- 16 Sprechen Sie Fahrrad?
Neues und Kontakte
Impressum

VORNEWEG: GUT LEBEN...

Die diesjährigen ProjektSkizzen sollten viel früher erscheinen. Aber es gab dieses Jahr kein Sommerloch, noch eine Herbstpause, stattdessen viele neue und interessante Projekte. Dazu ein großes Relaunch der Internetseite sowie ein kleines Relaunch der ProjektSkizzen. Die gute Auftragslage ist zum einen Ansporn, zum anderen aber auch eine Bestätigung unserer Arbeit. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an alle unsere Auftraggeber für Ihr Vertrauen.

Wir haben als Schwerpunkt des diesjährigen Heftes das Thema Lebensqualität gewählt. Lebensqualität ist häufig zentrales Ziel der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Auch die Bundesregierung hat sich in diesem Jahr dem Thema mit einem Bürgerdialog gewidmet. Grundlage ist die Vereinbarung, sich stärker an den Werten und Zielen der Bürgerinnen und Bürger auszurichten. Auch unsere Projekte zielen auf mehr Lebensqualität, sei es in der Stadtentwicklung, der Nahmobilität, der Straßenraumgestaltung oder der Erreichbarkeit im ländlichen Raum...

Eine interessante Lektüre und ein erfolgreiches Jahr 2017 voller Lebensqualität wünscht Ihnen das Team der Planersocietät!

Lebensqualität in Stadt und Land



Foto: kaz68 / Quelle: PHOTOCASE

Bei den Zielen integrierter Planwerke spielt häufig die Erhöhung der Lebensqualität in Städten und Dörfern eine große Rolle; meist in Verbindung mit der Forderung nach einer bedarfsgerechten, barrierefreien und nachhaltigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Doch was bedeutet dies konkret für Städte und Gemeinden? Was sind die für eine hohe Lebensqualität wichtigen Faktoren? Und wie muss die Stadt- und Verkehrsentwicklung darauf ausgerichtet werden?

Hohe Wohn- und Lebensqualität ist ein ent-

scheidender Faktor im interkommunalen Städtewettbewerb. Weiche Standortfaktoren spielen bei Wohnstandort- und wirtschaftlichen Investitionsentscheidungen eine immer größere Rolle. Kein Wunder, dass es an Umfragen nur so wimmelt: Wer ist die schönste, die lebenswerteste Stadt im ganzen Land – oder sogar weltweit? Hamburg, Zürich, Wien, Kopenhagen und Vancouver werden häufig in den Ring geworfen und Rankings in Zeitschriften wie *Freundin* oder *Men's Health* aufgelistet. Keine Frage, diese Städte bieten eine hohe Lebensquali-

tät, doch was sind ihre Erfolgsfaktoren, was wird gemessen und was steckt dahinter?

Wie kann Lebensqualität gemessen werden?

Die Definition von Lebensqualität ist individuell und kulturell sehr unterschiedlich. Trotzdem geht es immer um ein subjektiv gutes Gefühl vor Ort, in Verbindung mit objektiven Faktoren wie Umweltstandards oder Wohlstand (vgl. BMVBS 2013; Cittyaslow S. 15). Gesunde Städte, die das Wohlbefinden der Menschen unterstützen stehen häufig

im Vordergrund. Gute und effiziente Infrastruktur ist genauso wichtig wie Anreiz, Stimulation, Erholung und Rückzug. Sicherheit, ökonomische und politische Stabilität sowie Arbeitsmarkt- und Ausbildungschancen sind ebenfalls wichtige Faktoren, genauso wie eine gute Wohnsituation, eine Baukultur sowie geringe Luft- und Schadstoffemissionen. Städtische Lebensqualität setzt sich also aus vielen Aspekten zusammen.

EU-Statistiker versuchen seit vielen Jahren mit Bürgerbefragungen zu unterschiedlichen Themen die Zufriedenheit mit der städtischen Infrastruktur, den kommunalen Dienstleistungen (Verkehr, Schule, Gesundheitswesen, Freizeitbereich, Grünflächen, Sportmöglichkeiten, kulturelle Einrichtungen, Internetzugang) zu erfassen. Auch persönliche Einschätzungen der Befragten zur Arbeitsmarktsituation, zur Wohnraumversorgung und zur Umweltproblematik werden erfasst. Zugleich wird nach der Zufriedenheit in der Stadt zu wohnen und den Zukunftsaussichten gefragt. Angaben zur eigenen finanziellen Situation und zum Sicherheitsempfinden schließen die persönliche Bewertung ab.

Diese komplexe und multidimensionale Erfassung unterschiedlicher Gesichtspunkte wird dem eher ganzheitlichen Ansatz, der dem Begriff Lebensqualität inne wohnt, sicherlich schon einigermaßen gut gerecht, auch wenn die über 30 Indikatoren nur Hilfsmittel zur Einschätzung der Lebensqualität sein können. So sind die guten Werte – die z.B. bei den bundesweiten Befragungen des Verbandes deutscher Städtestatistiker die Städte Münster, Freiburg, Konstanz oder Karlsruhe aufweisen – keine Überraschung. Neben individuellen, wohlfahrtsbezogenen Aspekten überzeugen diese Städte vor allem durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung, wie z.B. eine hohe Zufriedenheit in den Bereichen Qualität der öffentlichen Räume wie Märkte, Plätze, Grünflächen, einen guten ÖPNV, gute Radfahr- und Fußgängerbedingungen und eine geringe Lärm- und Schadstoffsituation.

Faktoren für mehr Lebensqualität in der Stadt

Wichtig ist vor allem der Mix aus verschiedenen Faktoren. Hongkong weist Spitzenwerte im Bereiche der effizienten Stadtsysteme auf, mit einem hocheffizienten Verkehrsnetz (93 % der Bevölkerung nutzt öffentliche Verkehrsmittel, im Schnitt kann jeder Einwohner seinen Arbeitsplatz

in 11 Minuten erreichen), mit ausreichend vielen Naherholungsgebieten und einer relativ geringen Luftverschmutzung. Trotzdem ist Hongkong im weltweiten Vergleich von 100 Metropolen nur auf Platz 70. Gründe sind vor allem die extreme Bevölkerungsdichte, die geringe Wohnraumversorgung sowie die hohe soziale Isolation. (www.zukunftsinstitut.de)

Bei vielen Punkten kann im Rahmen einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung angefasst werden: die gute Qualität des ÖPNV, der Zustand des Straßennetzes, eine geringe Luft- und Schadstoffbelastung, hohe Sicherheit, lebendige Orte mit einer hohen Freiraumqualität auf Straßen, Plätzen und Grünflächen, die Qualität der sozialen Infrastruktur, eine ausreichende Wohnraumversorgung und Möglichkeiten der wirtschaftlichen Entwicklung eines Raumes sind wichtige Punkte. Lebensqualität und nachhaltige Stadt- und Mobilitätsentwicklung bedingen einander. Auch Baukultur bestimmt wesentlich die Umwelt- und Lebensqualität in den Städten und trägt dazu bei, dass Städte *angenommen* werden.

Und was bedeutet Lebensqualität auf dem Land?

Frägt man nach Lebensqualität auf dem Land, so kommen weitere Aspekte hinzu: Fragen der Erreichbarkeit, der Versorgung, des Zugangs zum Internet und der Vereinbarkeit von Beruf und Familie, der örtlichen Identität spielen dort eine viel größere Rolle als in der Stadt. Die Ausgangslage des ländlichen Raumes ist durch die Reurbanisierungstrends der letzten Jahre schwieriger geworden. Die Infrastrukturausstattung fällt häufig schlechter aus und ist immer schwieriger zu gewährleisten als in Großstädten und Metropolen. Und trotzdem haben viele Klein- und Mittelstädte im ländlichen Raum auch gute Bedingungen für eine nachhaltige Entwicklung: Naturnähe, gute Nachbarschaft und ein starker sozialer Zusammenhalt. Ein besonderes Potenzial hinsichtlich der Lebensqualität weisen gerade kleinere Städte auf, die zugleich den Begriff der Entschleunigung thematisieren.

Interessant ist hier der Ansatz der internationalen Vereinigung der lebenswerte Städte *cittaslow*, die für eine integrierte Stadtentwicklungspolitik in kleinen Städten steht und den *Ort mit Lebensqualität* in den Mittelpunkt stellt. Es wird an lokalen Potenzialen angesetzt und die wichtigen Zukunftsfragen, wie z.B. Innenentwicklung,

bedarfsgerechte Mobilität, nachhaltige Energie- und Umweltpolitik und regionale Wertschöpfung miteinander verknüpft. Diese in Italien entstandene Vereinigung setzt sich derzeit aus 176 *cittaslow*-Städten in 27 Ländern zusammen, davon 12 in Deutschland. Gemeinsam ist ihnen das Ziel, die lokale Identität und Unverwechselbarkeit in vielen Lebens- und Wirtschaftsbereichen zu bewahren und weiterzuentwickeln und die endogenen Potenziale und lokalen Talente für eine nachhaltige Orts- und Stadtentwicklung zu heben und die Lebensqualität insgesamt zu verbessern. Diese Besinnung auf die Stadt und ihre Qualitäten kann auch ein Gegenpol zu dem Städtewettbewerb der Metropolen im Sinne von *besser, schneller, weiter* sein.

Lebensqualität in den Mittelpunkt stellen

Viele Städte machen es vor: Lebensqualität kann in den Mittelpunkt des politischen Handels gestellt werden und führt zu einem integrierten Denken in der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Damit sind Nachhaltigkeit und Lebensqualität eng verknüpfte Themen, kreisen sie doch um die miteinander zusammenhängenden Bereiche Wirtschaft, gesellschaftliches Wohlergehen und Umwelt. Ein vernetztes und integriertes Denken hilft, die eigenen Qualitäten und Ressourcen zu analysieren und in Wert zu setzen.

Ansprechpartner: Dr. Michael Frehn

Top 10-Städte: Lebensqualität

Das aktuellste Lebensqualität-Ranking mit 140 Städten weltweit wurde im August 2016 veröffentlicht. Sieger ist das australische Melbourne, dicht gefolgt von Wien und Vancouver. Auf dem 10. Platz erscheint mit Hamburg die erste deutsche Stadt. Bewertet wurden die Kategorien Stability, Healthcare, Culture and Environment, Education und Infrastructure.

1. Melbourne, Australien	97,5
2. Wien, Österreich	97,4
3. Vancouver, Kanada	97,3
4. Toronto, Kanada	97,2
5. Calgary, Kanada	96,6
6. Adelaide, Australien	96,6
7. Perth, Australien	95,9
8. Auckland, Neuseeland	95,7
9. Helsinki, Finnland	95,6
10. Hamburg, Deutschland	95,0

Quelle: The Economist Intelligence Unit: A Summary of the Livability Ranking and Overview 2016

Integrierte StadtEntwicklungsPlanung

... in der Landeshauptstadt Saarbrücken

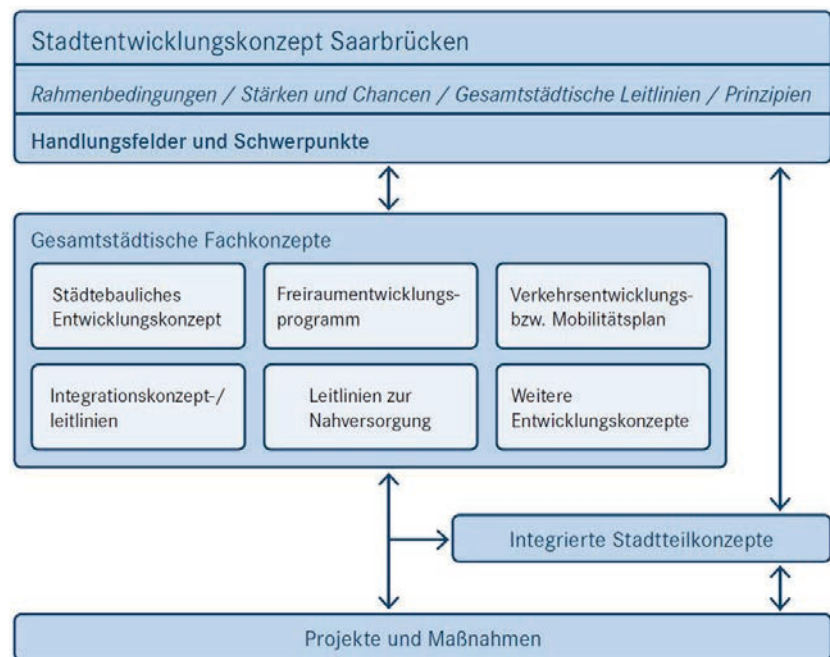
In Saarbrücken wird seit einigen Jahren und auf unterschiedlichen Ebenen an *integrierten* Entwicklungskonzepten gearbeitet. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) beinhaltet unter anderem das Handlungsfeld *Förderung der Lebensqualität und Urbanität*. Die Leiterin des Stadtplanungsamtes in Saarbrücken - Frau Monika Kunz - stellt den integrierten Ansatz vor.

Integrierte Stadtplanung zielt auf eine ganzheitliche Betrachtung der Stadt und setzt auf die Prozesshaftigkeit von Planung. In der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt von 2007 wird auf ganzheitliche Strategien und abgestimmtes Handeln aller am Prozess der Stadtentwicklung beteiligten Personen und Institutionen verwiesen. In Saarbrücken existiert ein breites Spektrum von *integrierten* Konzepten und Plänen, die unterschiedlichste Fachdisziplinen verknüpfen und meist unter Beteiligung der Bürgerschaft mit viel Engagement der Verwaltung erarbeitet und umgesetzt werden.

Das Stadtentwicklungskonzept

Das die Gesamtstadt betrachtende Stadtentwicklungskonzept (STEK) wurde durch eine dezernats- und amtsübergreifende Projektgruppe erarbeitet und mit Akteuren der Stadtpolitik und Zivilgesellschaft diskutiert. Das Konzept beinhaltet neben sechs Prinzipien der Entwicklung (u. a. Generationengerechtigkeit, Geschlechtergerechtigkeit und Partizipation) zehn Handlungsfelder (Leitlinien), die nicht entlang der klassischen Verwaltungsgliederung gegliedert sind, sondern thematisch zusammengefasst und unter Betrachtung vieler Aspekte analysiert wurden. Dazu wurden entsprechend übergreifende Ziele erarbeitet (www.saarbruecken.de/de/rathaus/tadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept).

Aus dem Stadtentwicklungskonzept leiten sich die Fachkonzepte der Verwaltung ab, im Baudezernat u. a. das städtebauliche Entwicklungskonzept (SEKO), das Freiraumentwicklungsprogramm sowie das Mobilitätskonzept (VEP, Verkehrsentwicklungsplan). Letzteres wird zur Zeit mit den notwendigen Gremienbeschlüssen beendet – oder besser – in die Umsetzung übergeleitet. Die von der Planersocietät und der Verwaltung erstellten Analysen wurden durch Bürgerwerkstätten und eine Kommentierungsfunktion im Internet ergänzt. Die entwickelten Maßnahmen wurden nach einer Bewertungsrunde durch Experten und Bürgerschaft in einem integrierten Handlungskonzept zusammengeführt, das nun die Handlungs-



Aufbau und Verankerung eines kommunalen Mobilitätskonzepts

anleitung für die Verkehrs- und damit auch für die Stadtentwicklung bis 2030 sein wird. Über Schlüsselmaßnahmen und eine Priorisierung erhält die Politik eine Orientierung für die nächsten Jahre.

Umsetzung auf Stadtteilebene

Auf Stadtteilebene wurden vorauslaufend und parallel integrierte Stadtteil-Entwicklungskonzepte erarbeitet. Sie sollen die stadtweit entwickelten Ziele auf einer konkreten (sozial-)räumlichen Einheit in Maßnahmenpläne übersetzen und nach einer intensiven gemeinsamen Erarbeitung die konkrete Umsetzung vorbereiten (www.saarbruecken.de/de/rathaus/stadtentwicklung/stadtteilentwicklung). Auch diese Konzepte werden mehrstufig mit Bevölkerung und Akteuren im Stadtteil diskutiert und umgesetzt. Jährliche Stadtteilkonferenzen sollen dafür sorgen, dass über Fortschritte oder Hemmnisse berichtet und die Weiterführung justiert werden kann.

Umgestaltung der Eisenbahnstraße in Alt-Saarbrücken

Im Stadtteil Alt-Saarbrücken wurde zum Beispiel beim Projekt *Umgestaltung der Eisenbahnstraße* der Straßenraum aufge-

wertet und zwischen den Verkehrsarten *fair geteilt*, d. h. aus einer Fahrspur je Richtung wurden je ein Schutzstreifen und eine Erweiterung des Gehweges. Dadurch konnte die Schadstoffbelastung unter den Kolonnaden gesenkt und der Lärmpegel durch Geschwindigkeitsbeschränkung gemindert, aber vor allem die *Bewegungsqualität* für Radfahrende und Zufußgehende verbessert werden (www.saarbruecken.de/de/rathaus/stadtentwicklung/baukultur_eisenbahnstrasse).

Die Modernen 50er

Parallel dazu wurden über das ExWoSt-Modellvorhaben *Die Modernen 50er* die Gebäude dieser Bauphase in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt, die Eigentümer motiviert, deren Eigenart bei anstehenden Sanierungen zu erhalten. Aus der Beschäftigung damit und durch begleitende Maßnahmen für die Gewerbetreibenden während der Baustelle wurde der Blick auf Leerstände gelenkt. Studierende aus den umliegenden Hochschulen haben in diesen Räumen mehrere Studienprojekte durchgeführt und u. a. eine Werbekampagne entwickelt, die nun mit mehreren Plakaten in der Stadt zu sehen ist.

Barock trifft Moderne

In dem Anschlussprojekt *Barock trifft Moderne* (gefördert als Nationales Städtebauförderprojekt) kann der bewährte Ansatz der Straßenraumaufteilung weitergeführt werden. Über die neu gestaltete Fußgängerquerung soll die Verbindungsqualität zwischen den zwei bedeutenden barocken Kirchen verbessert und die frühere Blickachse wieder gestärkt werden. Die benachbarte Stengel-Anlage, eine Grünfläche aus den 50er Jahren mit sieben Brunnen und einer typischen Pergola, bekommt über die Erneuerung ihre ursprüngliche Qualität zurück. Die beiden Kirchen und ihr Umfeld können dadurch hoffentlich für die Stadtteilbewohner und Touristen zu einem neuen Anziehungspunkt in der Stadt werden. (www.saarbruecken.de/de/rathaus/stadtentwicklung/barock_trifft_moderne)

Die Herausforderungen bei der integrierten Stadt(entwicklungs-)planung liegen in der Verknüpfung und Verschränkung der unterschiedlichsten Fachlogiken und -interessen, die überwiegend in der Diskussion und im Gespräch ausgelotet und *integriert* werden müssen. Das braucht Zeit und die Offenheit für Lösungen, die nicht immer das *eigene* fachliche Optimum darstellen, sondern eine möglichst hohe Zielerreichung in vielen Sektoren. Kompromisse müssen eingegangen werden. Die integrierten Konzepte sind aber dadurch robuster in der späteren Nutzungsphase, vor allem wenn Bürgerschaft, Wirtschaftsakteure und unterschiedliche Verwaltungsebenen bei der Erarbeitung beteiligt wurden. Die Konzepte sind nicht statisch, sie müssen immer wieder hinterfragt und an neue Entwicklungen und Erfordernisse angepasst werden. Eine Aufgabe, die uns weiter beschäftigen wird!



Die umgestaltete Eisenbahnstraße in Saarbrücken

*Ein Gastbeitrag von Monika Kunz
(Leiterin des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Saarbrücken und Vorsitzende des Stiftungsrates Stiftung Mitarbeit)*

Ganzheitliche Nahmobilitätsförderung für mehr Lebensqualität im Quartier

Die Förderung der Nahmobilität entspricht aktuellen Trends und den Erfordernissen einer nachhaltigen, klimabewussten Planung und wird voraussichtlich eine Standardaufgabe für die kommunale Stadt- und Verkehrsplanung werden. Nahmobilität rückt die Mobilität auf kurzen Wegen in den Fokus, also Fortbewegung, die sich im räumlichen Maßstab des Quartiers oder Ortsteils abspielt. Aus wissenschaftlicher Sicht ist der Begriff der Nahmobilität a priori nicht auf einzelne Verkehrsarten zu beschränken, jedoch beziehen sich darauf bezogene Strategien stets auf die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs.

Nahmobilität hat in der Alltagsmobilität eine enorme Bedeutung. 61 Prozent aller Wege in Deutschland sind kürzer als 5 km, davon 40 Prozent sogar kürzer als 2 km und mehr als jeder vierte Weg ist kürzer als 1 km. Fast jeder vierte Weg wird dabei zu Fuß unternommen und jeder zehnte Weg erfolgt mit dem Rad (vgl. MID 2008). Diese Zahlen zeigen das derzeit noch hohe Potenzial, den motorisierten Verkehr in unseren Städten und Quartieren, durch eine gezielte Förderung der Nahmobilität zu reduzieren.

Vorteile der Nahmobilität

Die vielseitigen Vorteile der Nahmobilität für den Menschen liegen auf der Hand: es entstehen wieder lebendige und urbane Räume. Durch die Reduzierung der Autonutzung erhöht sich die Lebensqualität im Quartier und wird ein gesünderes – da weniger durch Luftschadstoffe und Lärm belastetes – Wohnumfeld für die Bevölkerung geschaffen. Wer mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegt, bewegt sich selbst und profitiert körperlich von den gesundheitlichen Effekten. Kompakte

Siedlungsstrukturen bzw. eine hohe Dichte erlauben die Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten, fördern eine bessere ÖPNV-Auslastung und ermöglichen die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß. Zum einen spielt hier die tatsächliche Entfernung eine Rolle, zum anderen ist aber auch die Qualität und Attraktivität der Verkehrsangebote für den Fuß- und

Radverkehr von entscheidender Bedeutung. Ergänzend dazu ist eine Vernetzung mit weiteren Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV, dem Car-Sharing, aber auch mit Fahrradverleihsystemen, für das Erreichen entfernter Ziele sinnvoll bzw. notwendig. Nahmobilität und die genannten Systeme ergänzen und befruchten sich gegenseitig.



Gestaltung des öffentlichen Raums

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein wichtiger Ansatzpunkt, um die Lebensqualität und Identifikation mit dem Wohnumfeld zu erhöhen. Dabei spielen nicht nur Gehwegbreiten und die Beseitigung von Hindernissen eine Rolle, sondern auch das Vorhandensein von Orten der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Zudem tragen Spiel- und Sitzangebote dazu bei, die Mobilität von Menschen mit eingeschränkter körperlicher Verfassung zu ermöglichen bzw. zu sichern.

Ein wichtiges Element für die Qualität des öffentlichen Raumes - aber oft auch eines der sensibelsten Themen im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten - ist das Kfz-Parken im Straßenraum und auf Gehwegen. Wenn

man Nahmobilität fördern will sind hier Maßnahmen unumgänglich. Möglichkeiten sind z. B. eine restriktive Parkpolitik, bei der v.a. Sicherheitsbereiche an Kreuzungen und Übergängen konsequent freigehalten werden, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung oder eine generelle Reduzierung der Stellplätze bei gleichzeitiger Aufwertung der zurückgewonnen Flächen. Wichtig ist aber auch, auf mögliche Parkplatzalternativen zu verweisen.

Information und Kommunikation

Um die Nahmobilität zu fördern bedarf es Maßnahmen der Information, der Kommunikation und Motivation. Hierzu gehören Maßnahmen, welche die Orientierung erleichtern wie z. B. Wegeleitsysteme oder Stadtteilpläne für bestimmte Zielgruppen,

aber auch Neubürgerinformation oder Kampagnen, die motivieren zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein (z. B. *Mit dem Rad zur Arbeit* oder *Kopf an: Motor aus.*). Partizipationsprozesse bieten die Gelegenheit frühzeitig Akzeptanz für die Planung zu erreichen. Dabei müssen die Grenzen der Beteiligung bzw. der Einflussnahme von Anfang an klar definiert werden.

Nahmobilitätskonzepte setzen häufig auf der Quartiers- oder Stadtteilebene an. Hier können im engen Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Akteuren ganz konkrete Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung entwickelt und diskutiert werden.

Ansprechpartner: Dr. Michael Frehn

Gesundheitsfördernder Städtebau

Bewegungsmangel gilt inzwischen auch in Deutschland als einer der größten Krankheitsverursacher und kann fast so schädlich sein wie Rauchen. Studien ergaben, dass nur maximal 10-20 Prozent der Bevölkerung die für die Gesundheit notwendige, tägliche Minimalbeanspruchung erreichen. Auch 50-70 Prozent der Kinder sind laut der bundesweiten Motorikstudie zu wenig aktiv. Ein Mangel, der auch durch sportliche Aktivitäten nicht ausgeglichen werden kann. Bewegung muss wieder mehr in den Alltag integriert werden. Grund genug Gesundheits- und Bewegungsförderung sowie Städtebau gemeinsam zu beleuchten.

Allein tägliches, zügiges Spaziergehen kann das Risiko an Altersdiabetes zu erkranken um 60 Prozent reduzieren, das Schlaganfallrisiko sinkt um 30 Prozent, das Herzinfarktrisiko sogar um 50 Prozent. Diese Erkenntnisse schlagen sich vor allem im angloamerikanischen Raum inzwischen auch in Architektur sowie Stadt- und Verkehrsplanung nieder. So haben beispielsweise die Städte New York und Toronto in den Jahren 2010 bzw. 2014 eine sogenannte *Active Design Guideline* bzw. das Programm *Active City – Designing for health* aufgelegt. Darin wird von Vorschlägen für infrastrukturelle und architektonische Elemente und

Maßnahmen zur Bewegungsförderung über Maßnahmen zur kommunikativen Anregung zu mehr Bewegung bis hin zu gesundem Essen ein breites Themenspektrum beleuchtet. Das Thema Gesundheit, auch in Verbindung mit Stadtplanung und Stadtentwicklung, gewinnt hier bereits seit einigen Jahren unter anderem unter dem Titel *public health* wieder stark an Bedeutung.

Städte für Menschen

Europäischer Vorreiter in dieser Hinsicht ist Jan Gehl. Sein Ziel ist es, wieder vermehrt Städte für Menschen zu planen, sie dadurch zu entschleunigen und auf ein

menschliches Maß zu bringen. Denn „um das Leben in einer Stadt zur ersticken, gibt es keine effizienteren Mittel als Autos und Wolkenkratzer. [...] Städte hingegen, die ihre Bewohner in Bewegung setzen, betreiben ganz nebenbei die billigste Gesundheitspolitik“ (Willenbrock 2014). Er will den Menschen wieder mehr Raum verschaffen und dadurch die Lebensqualität in den Städten erhöhen. Dabei stellt er fest: „Die Einwohnerzahl (Quantität) ist ein Faktor für die Lebendigkeit einer Stadt; ein ebenso wichtiger Faktor ist die Zeit, die ihre Einwohner im öffentlichen Raum verbringen. [...] Die Intensität (Qualität) des Stadterlebnisses ist also das Produkt der Anzahl der Menschen und deren jeweiliger Aufenthaltsdauer“ (Gehl 2015).

Die Leitlinien und Themenbereiche für einen gesundheitsfördernden Städtebau sowie mögliche Maßnahmen diese zu adressieren sind dabei breitgefächert. Sie reichen von der Anlage von Grünanlagen und Freiräumen über Bewegungs- und Sportparks bis hin zur *simplen* Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Dabei können auch Synergien zwischen eigentlich sehr unterschiedlichen Zielgruppen wie Kindern und Senioren gefunden und diese zusammen angesprochen werden, wie bei-



spielsweise die Stadt Griesheim mit ihrer *Bespiel- und Besitzbaren Stadt* aufgezeigt hat. Dies ist gerade auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und dem stärker in den Fokus rückenden *Active Ageing* zu beachten.

Nutzen für Stadt und Gesellschaft: Faktor 1:11

Von der Bewegungsförderung – als auch von der Förderung der Nahmobilität – profitieren nicht nur die Städte, durch Erhöhung der Lebensqualität, sondern auch die Gesundheit der Bewohner und letztendlich die gesamte

Gesellschaft. Eine Studie des britischen *National Institute for Health and Clinical Excellence (NICE)* beziffert das Kosten-Nutzen-Verhältnis für Aufrechterhaltung und Ausbau von Fahrradinfrastruktur auf 1:11. Dies bedeutet, dass aus jedem in die Fahrradinfrastruktur investierten Britischen Pfund elf Pfund in Form von gesundheitlichem und gesellschaftlichem Nutzen resultieren.

Hier sind wir als Stadt- und Verkehrsplaner in der Pflicht. Denn auch das *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)* stellt fest:

„Eine Stadt in der das Auto zwar ein Verkehrsmittel unter vielen ist, aber nicht eine dominante Rolle spielt, ist lebenswerter, umweltfreundlicher und schafft neue Flächen für Wohnraum und Erholung“ – und damit auch für ein gesünderes Leben.

Ansprechpartner: Dennis Stocksmeier



Jan Gehl (2015): *Städte für Menschen*. Jovis-Verlag, Berlin

Harald Willenbrock (2014): *Die Menschen in Bewegung setzen*. Interview mit Jan Gehl. In: Brandeins 12/2014

ÖPNV im ländlichen Raum

Eine Voraussetzung für Lebensqualität

Der demografische Wandel und Schrumpfungsprozesse in vielen ländlichen Räumen führen in der Folge häufig zum Rückzug öffentlicher und sozialer Einrichtungen. Auch die Versorgungsstandorte ziehen sich in die größeren Zentren zurück. Wege zu alltäglichen Erledigungen wie zum Arzt oder zum Einkaufen werden länger. Ebenso lässt sich die Verkehrsnachfrage immer schwerer bündeln, was die Voraussetzungen für den ÖPNV (in der Regel klassischen Busverkehr) deutlich erschwert. Versuche die rückläufigen Einwohnerzahlen mit dispers gelegenen Neubaugebieten für Ein- und Zweifamilienhäuser entgegen zu wirken, erschweren ein attraktives ÖPNV-Angebot in diesen Räumen zusätzlich.

Die entstehende Verkehrsnachfrage kann im ländlichen Raum immer weniger gebündelt werden, weshalb die Voraussetzungen für einen klassischen ÖPNV immer schwieriger werden. Dies führt häufig dazu, dass nur noch ein Grundangebot mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr vorgehalten wird. Es entsteht eine zunehmende Fokussierung auf die Automobilität. Doch was passiert, wenn aus Alters- bzw. Gesundheitsgründen das Autofahren nicht mehr möglich ist?

wesentlichen Herausforderungen von Bürgerinnen und Bürgern bestätigt worden: Viele ältere Menschen aus den Ortschaften der Stadt Einbeck sind auf die Unterstützung von Nachbarn und Familie angewiesen, um alltägliche Besorgungen zu erledigen. Andere, die noch das Auto nutzen können, fürchten, in Zukunft nicht mehr am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Teilweise sind ältere Menschen aus den außerhalb gelegenen Ortschaften wieder in den Kernstadtbereich umgezogen.

Innovative Lösungen

Deutlich wurde vielen Teilnehmenden auch, dass eine flächendeckende Einrichtung eines klassischen Busverkehrs bei der zu erwartenden Verkehrsnachfrage aus den Ortschaften weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll ist. Daher setzt die Planersocietät gemeinsam mit der Stadt Einbeck auf innovative Konzepte: starke, regionale Hauptlinien, die um lokale Verkehrsangebote ergänzt werden. Hierbei sollen neben klassischen Bedarfsangeboten wie

Ein Mobilitätskonzept für Einbeck

Vor vergleichbaren Herausforderungen steht die Stadt Einbeck in Niedersachsen, die sich neben einem Kernstadtbereich aus 46 vor allem kleineren Ortsteilen zusammensetzt. Die Versorgungsbereiche beschränken sich auf die Kernstadt und die beiden größeren Ortsteile Greene und Kreiensen. Aus den Ortschaften sind teilweise Entfernungen von mehr als zehn Kilometern zurückzulegen, um den nächsten Supermarkt zu erreichen. In diesem Planungskontext erarbeitet die Planersocietät derzeit ein stadtweites Mobilitätskonzept. Zu diesem Mobilitätskonzept wurde im Rahmen des samstäglichen Wochenmarktes in der Stadt Einbeck eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hier sind die



Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätskonzept Einbeck

Taxibussen, auch ehrenamtliches Engagement integriert werden. Anknüpfungspunkte sind dazu die drei Bahnhöfe im Stadtgebiet. Das Mobilitätskonzept sieht zusätzlich zum Thema Busverkehr weitere Bausteine vor, um eine klimafreundliche Mobilität in Einbeck zu fördern: dies sind Intermodalität v.a. zwischen Fahrrad und Zug, die fußläufige Erreichbarkeit der Bahnsteige aus dem Bahnhofsumfeld sowie Maßnahmen zur Kommunikation und Marketing.

Eine Alternative zum Auto bieten

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es – gemeinsam mit der Stadt Einbeck sowie den örtlichen Verkehrsunternehmen – bis Anfang 2017 eine Strategie zu entwickeln, die einerseits den angesprochenen Herausforderungen und den Nachfragewünschen gerecht wird, andererseits ein finanzierbares Angebot zur Verbesserung der Verbindungen aus den Ortschaften in die Kernstadt Einbeck schafft. Damit soll das

öffentliche Verkehrsangebot die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben von Menschen ohne Auto sichern, aber auch im Alltagsverkehr eine Alternative zum eigenen Auto anbieten und somit einen Beitrag leisten, die Lebensqualität der Einbecker Bürgerinnen und Bürger zu sichern.

Ansprechpartner:

Julian Scheer, Rolf Alexander

Ein wichtiger Rahmenplan für Bayreuth

Aufwertung des Umfeldes des Markgräflichen Opernhauses

Die Stadt Bayreuth ist durch ihre Sehenswürdigkeiten, seine Museen und nicht zuletzt durch die weltberühmten Richard-Wagner-Festspiele bekannt. Kulturelle Höhepunkte wie das Markgräfliche Opernhaus, die historische Parkanlage Eremitage und zahlreiche Schlösser laden zum ausgiebigen Besuch der Stadt ein. Umso mehr war dies ein Grund sich zu freuen, als die Planersocietät von der Stadt Bayreuth mit zwei spannenden Projektaufgaben betraut wurde.

Das Markgräfliche Opernhaus gehört zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten der Stadt Bayreuth und wurde im Jahr 2012 in die Liste der UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen. Ungefähr seit dieser Zeit ruht der Betrieb, da das Opernhaus umfassend saniert und restauriert wird, um im Jahr 2018 neu zu eröffnen. Mit der Einstufung als Weltkulturerbe ergeben sich zum einen besondere Anforderungen zur städtebaulichen Umfeldgestaltung und -nutzung. Zum anderen ist dadurch auch mit einem starken Zuwachs der Besucherzahl (gegenüber der Zeit vor der Ernennung) zu rechnen. Um diesen Aspekten gerecht zu werden, hat die Planersocietät ein integriertes Verkehrs- und Erschließungskonzept für das Opernhaus erarbeitet. Die Besonderheit ist, dass sich das Markgräfliche Opernhaus direkt in der Bayreuther Innenstadt befindet. Aufgrund der Nähe zu weiteren *Magneten* Bayreuths ist daher eine isolierte Betrachtung des Opernhauses wenig zielführend. In dem Verkehrs- und Erschließungskonzept ging es folglich auch darum, sämtliche Synergien aus historischen Gebäuden, Museen, einer frequentierten Innenstadt sowie dem Opernhaus zu vereinen, um insbesondere Ankommen, Orientierung und Erleben für die Besucherinnen und Besucher zweckmäßig und attraktiv sowie für die Stadt verträglich zu gestalten.

Die zweite Projektaufgabe umfasst die Fortschreibung und Ergänzung der städtebaulichen Voruntersuchung zum östlichen Bereich der Bayreuther Innenstadt, dem



UNESCO-Weltkulturerbe: Markgräfliches Opernhaus in Bayreuth

sogenannten *Sanierungsgebiet H*, welches eines der facetten- und abwechslungsreichsten Gebiete der Stadt darstellt und in welchem sich auch das Markgräfliche Opernhaus befindet. Die Aktualisierung der Rahmenplanung war insbesondere aufgrund der zwischenzeitlich veränderten Rahmenbedingungen hinsichtlich des Nutzungsverfüges sowie der Umsetzung zahlreicher Projekte und Maßnahmen in den vergangenen Jahren erforderlich.

Aufgabe und Inhalt der Untersuchung war es, Mängel aufzudecken, vergangene Entwicklungen aufzugreifen und noch nicht genutzte Potenziale zu identifizieren, um vor allem die bestehenden kulturellen *Perlen* in ihrem städtebaulichen Kontext best-

möglich aufzuwerten und das Quartier entlang der Richard-Wagner-Straße weiter zu stärken.

Ansprechpartner:

Christian Bexen, Kevin Hillen



Skizze zur Fassadengestaltung in der Dilchertstraße

Zeichnung: Elena Unger

Beispielprojekte gesucht

Straßengestaltung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs

Im Auftrag des Umweltbundesamtes stellt die Planersocietät derzeit 40 gelungene Beispiele für die Neugestaltung von Straßen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zusammen. Diese werden umfassend aufbereitet und in Form einer Broschüre für Kommunen und Planungsbüros zur Verfügung gestellt. Die Broschüre ist Teil des Modellvorhabens *Nachhaltige Stadtmobilität* (MONASTA) des Umweltbundesamtes (UBA). Um eine gute Auswahl treffen zu können, sammeln und

analysieren wir derzeit Praxisbeispiele aus deutschen Städten und Gemeinden. Im Fokus stehen aktuelle, fertiggestellte Umgestaltungsprojekte, in denen die Verbesserung der Straßenraumaufteilung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs positive Effekte zeigt.

Die Effekte können sich auf nachhaltige Mobilität im Quartier, Lebensqualität in der Stadt, Bewegungs- und Gesundheitsförderung,

Verkehrssicherheit, Attraktivität des öffentlichen Raums oder den Einzelhandel beziehen.

Wenn Sie Praxisbeispiele gelungener Straßenraumneugestaltungen empfehlen wollen, die Sie für nachahmenswert halten und in der UBA-Broschüre bekannt machen würden, dann informieren Sie uns!

Mehr Informationen:

Wolfgang Aichinger, Dr. Michael Frehn

Eine Auswahl aktueller Projekte und Vorträge der Planersocietät

AKTUELLE PROJEKTE

- **VEP Bamberg:** gesamtstädtischer Verkehrsentwicklungsplan, inkl. Planungsdialog, Auftraggeber: Stadt Bamberg
- **VEP Fulda:** Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie für die Stadt Fulda, inkl. Planungsdialog; in ARGE mit GGR; Auftraggeber: Stadt Fulda
- **Masterplan Mobilität Dortmund:** Erarbeitung und Moderation eines Leitbildprozess für die zukünftigen verkehrspolitischen Ziele und Strategien, inkl. Teilkonzept Luftreinhalteplanung; Auftraggeber: Stadt Dortmund
- **KielRegion Masterplan Mobilität:** Entwicklung einer regionalen Mobilitätsstrategie als Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Kiel-Region; in ARGE mit GGR/urbanus; Auftraggeber: Landeshauptstadt Kiel/KielRegion
- **Stuttgart Fußwegekonzept:** Identifikation und Definition von Hauptfußwegeverbindungen und Flanier Routen im Talkessel; Auftraggeber: Landeshauptstadt Stuttgart
- **Fußverkehrs-Checks 2016 Baden-Württemberg:** Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks in neun Kommunen; Auftraggeber: NVBW / Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- **Nahmobilitätskonzept Göttingen:** Konzept zur Förderung der Nahmobilität in der Göttinger Südstadt; Auftraggeber: Stadt Göttingen
- **VEP-ÖPNV für das Saarland:** landesweite Strategie für die Entwicklung des ÖPNV; in ARGE mit GGR; Auftraggeber: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Saarland
- **ÖPNV-Erschließungskonzept für die Stadt Einbeck:** inkl. Öffentlichkeitsbeteiligung; Auftraggeber: Stadt Einbeck
- **Nahverkehrsplan Stadt Bottrop:** Erarbeitung eines Nahverkehrsplanes; in ARGE mit PTV; Auftraggeber: Stadt Bottrop
- **Mobilitätspunkt Sindelfingen:** Nutzungen, Lastenheft, Variantenentwicklung; in ARGE mit orange edge; Auftraggeber: Stadt Sindelfingen
- **Radschnellwege Region Nürnberg:** detaillierte Machbarkeitsstudie (inkl. Kostenschätzung); in ARGE mit Via Köln und DTP; Auftraggeber: Stadt Nürnberg
- **Bayreuth Festspielhaus:** städtebaulich-verkehrliches Konzept für das Umfeld des Opernhauses, inkl. Voruntersuchung zur Sanierung; Auftraggeber: Stadt Bayreuth
- **Kreis Viersen/Stadt Kempen: Befragung zum Mobilitätsverhalten:** Haushaltsbefragung von 3.700 Personen zur alltäglichen Mobilität; Auftraggeber: Kreis Viersen/Stadt Kempen
- **Stadt Hagen: Straßenentwurfsplanung Lange Straße/Aufwertung Fußgängerunterführung Augustastraße:** in ARGE mit NTS; Auftraggeber: Stadt Hagen

VORTRÄGE und AUFSÄTZE

- **Warendorf, 21.11.2016:** Vortrag von Dr. Michael Frehn: „Zukunft der Mobilität im Münsterland“ 5. Bürgermeistertreffen BDA Münsterland
- **Ulm, 22.09.2016:** Input von Dr. Michael Frehn: „Expertenhearing zur Weiterentwicklung der Bundesfestung Ulm“
- **Berlin/Erfurt/Wuppertal, März/April 2016:** Vortrag von Dipl.-Ing. Anne Mechels: „Radverkehr in der integrierten Verkehrsplanung“; im Rahmen der Seminarreihe „Radverkehrsanlagen planen und realisieren“ der Fahrradakademie
- **Wien, 16.06.2016:** Vortrag von Philipp Hölderich: „Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg: Fünfzehn Kommunen, zwei Füße, eine Idee!“; Vortrag im Rahmen der 10. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2016 in Baden bei Wien
- **Dortmund, 01.06.2016:** Vortrag von Dipl.-Ing. Gernot Steinberg: „Beteiligung in der kommunalen Verkehrsplanung“ auf dem Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement des Zukunftsnetz Mobilität NRW
- **Der Nahverkehr, Heft 12/2016:** „Nicht immer die richtige Lösung: Park-and-Ride“; Aufsatz von Rolf Alexander (zusammen mit Günther Klumpp und Klaus-Peter Dürholt)

Elektromobilitätskonzepte

Neue Förderrichtlinie Elektromobilität für Kommunen

Die Mobilität steht weltweit, aber auch in Deutschland vor einem Umbruch! In bisherigen Konzepten und Planungen (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Klimaschutzteilkonzept) wurde das Thema Elektromobilität häufig nur als kleiner Baustein berücksichtigt. Aktuell gewinnt die Thematik für die Kommunen jedoch massiv an Bedeutung. Dies liegt u. a. an der im Juni 2015 verabschiedeten *Förderrichtlinie Elektromobilität* sowie dem im gleichen Zeitraum in Kraft getretenem *Elektromobilitätsgesetz* (EmoG), welches eine Förderung von integrierten Konzepten und von Elektrofahrzeugen auf kommunaler Ebene ermöglicht.

Im Laufe der vergangenen Jahre ist die Elektromobilität durch ein stetiges Wachstum geprägt, allerdings – je nach Anwendungsbereich – in unterschiedlicher Ausprägung. Während im Bereich der Zweiräder zum 1. Januar 2016 in etwa jedes achte verkaufte Fahrrad zu den Pedelecs bzw. E-Bikes zählt, beläuft sich der Anteil von Elektroantrieben im Pkw-Bereich auf unter 1 Prozent (0,04 % reine Elektroautos sowie 0,2 % mit Hybridantrieb).

Förderrichtlinie Elektromobilität

Mit einem Fördervolumen von ca. 60 Mio. Euro fokussiert die Richtlinie die Unterstützung folgender drei Kernpunkte:

- Förderung bei Beschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur,
- Anteilsfinanzierung bei der Erarbeitung von kommunalen Elektromobilitätskonzepten für eine gesamtsystematische Integration der Elektromobilität in kommunale und regionale Mobilitäts- und Nachhaltigkeitskonzepte,
- Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im technischen Bereich zur Stärkung der Elektrifizierung u. a. im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie der Güter- und Sonderverkehre.

Während Elektromobilitätskonzepte mit einer Förderquote von ca. 80 Prozent bei zuwendungsfähigen Ausgaben von maximal 100.000 Euro anteilig finanziert werden, hängt die finanzielle Unterstützung bei den anderen Bausteinen vom jeweiligen Antrag bzw. dem Antragsteller ab.

Elektromobilitätsgesetz

Mit dem Elektromobilitätsgesetz der Bundesregierung wurde den Kommunen nun die Möglichkeit eröffnet, mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen den Elektroautos ausgewählte Prioritäten in der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur einzuräumen. Dazu zählen unter anderem:



- reservierte Stellplätze für den ruhenden (elektrifizierten) Kfz-Verkehr,
- Erlass / Ermäßigung der Parkgebühren,
- Aufhebung von Durchfahrtsverboten für Elektrofahrzeuge,
- Nutzung öffentlicher Straßen und Wege mit besonderer Zweckbestimmung, z. B. Busspuren.

Vor allem die Förderung kommunaler Elektromobilitätskonzepte greift den Querschnittsgedanken der Elektromobilität sinngemäß auf, denn der verkehrsmittelübergreifende Ansatz erfasst dabei die Stärken elektrischer Antriebe. Die ganzheitliche Betrachtung der potenziellen Einsatzbereiche und Abhängigkeiten (z. B. Energieversorgung, Reichweiten) der E-Mobilität neben dem 1:1-Ersatz des privaten Pkw – wie z. B. Pedelecs als Leihangebot, E-Busse, E-Lastenräder im Lieferverkehr, E-Carsharing, Einsatz in betrieblichen Flotten – ermöglicht ein systematisches und zielgruppenorientiertes Zusammenspiel sowie Ineinandergreifen unterschiedlicher Handlungsfelder.

Neue Mobilitätskultur

Dabei kann die Elektromobilität auch als Chance genutzt werden eine neue und moderne Mobilitätskultur zu bewerben und zu vermitteln. Während (Lasten-) Pedelecs beispielsweise bereits immer

mehr als Fahrzeug für Pendlerinnen und Pendler oder den Kindertransport als Alternative zum privaten Auto genutzt werden, spielen die *geringen* Reichweiten von E-Autos im Carsharing-Einsatz i. d. R. eine untergeordnete Rolle. Das letztere Beispiel zeigt hierbei, wie die Vorteile eines Fahrzeugs und die einer Mobilitätsdienstleistung (Ersatz privater Pkw) neue und zielgruppenorientierte Potenziale für eine klimafreundliche Mobilität ermöglichen.

Elektromobilitätskonzept Solingen

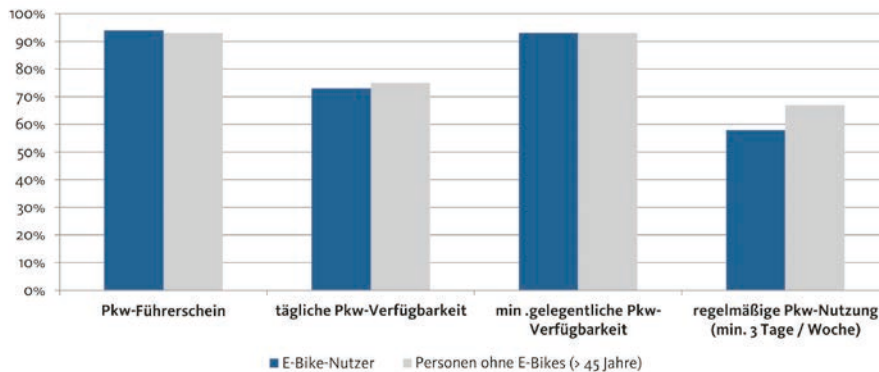
Die Stadt Solingen verfolgt einen integrierten Ansatz und hat die Planersocietät aktuell damit beauftragt, ein integriertes und verkehrsmittelübergreifendes Elektromobilitätskonzept zu erarbeiten. Mit dem E-Mobilitätskonzept sollen die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Förderung der Elektromobilität sowie Maßnahmen zum Ausbau der Elektromobilität festgelegt werden. Die Klingensteinadt Solingen verfügt mit ihren O-Bussen bereits über eine lange Tradition an elektrischer Mobilität im ÖPNV. Die Studie soll über eine sektorale Betrachtung hinausgehen und Ansätze des kommunalen Klimaschutzkonzeptes zusammenführen.

Ansprechpartner:
Sebastian Schröder-Dickreuter

E-Bikes und Pedelecs

Bloß ein Freizeittrend oder ein neues Alltagsverkehrsmittel?

Häufig diskutiert wird gegenwärtig der Trend zum Pedelec bzw. zum E-Bike. Insbesondere wird in diesem Zusammenhang oft darauf verwiesen, dass das Elektrofahrrad auch für Strecken bis zehn Kilometer und vor allem in topografisch bewegten Gegenden eine gesundheitsfördernde und umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto darstellen kann. Doch meist sind diese Diskussionen noch von einem starken Idealismus geprägt und werden nur wenig mit Zahlen und Fakten belegt. Ein guter Grund also für uns, um einmal genauer hinzuschauen...



Mobilitätskennwerte im Vergleich zwischen E-Bike-Nutzern und Personen ohne E-Bikes (Kreis Borken)

Die Planersocietät wertet vor dem Hintergrund dieser Diskussion bereits seit mehreren Jahren im Rahmen zahlreicher Mobilitätsuntersuchungen regelmäßig die Nutzerstruktur und Verkehrsmittelnutzung der Pedelec- bzw. E-Bike-Nutzer aus.

Zunahme der Besitzquoten

Insgesamt lässt sich der diskutierte Trend zum E-Bike aus den Mobilitätsuntersuchungen bestätigen: Während in den Jahren 2011 bis 2014, unabhängig vom Untersuchungsraum, etwa 3 bis 6 Prozent aller Haushalte ein E-Bike besitzen, werden in den seit 2015 durchgeführten Mobilitäts-

untersuchungen Spitzenwerte von bis zu 21 Prozent (Kreis Borken) erreicht. Auch in Regionen mit einer bisher geringeren Fahrradaffinität besitzen inzwischen häufig mehr als 10 Prozent aller Haushalte E-Bikes (z. B. in der Stadt Leverkusen mit 12 Prozent).

Senioren als typische Nutzer

Dieser Marktboom gibt Anlass zu hinterfragen, wer zu den typischen Nutzergruppen von E-Bikes und Pedelecs gehört. Aus den Mobilitätsuntersuchungen lässt sich feststellen, dass der überwiegende Teil der E-Bike-Nutzer 65 Jahre und älter ist. Senioren stellen – in den von uns durchgeführten

Befragungen – die häufigste Nutzergruppe der Elektroradfahrer dar. Jüngere Personen verfügen hingegen noch nur eher selten über ein E-Bike. Allerdings steigt der E-Bike-Besitz vor allem bei diesen jüngeren Bevölkerungsgruppen an, die es dann auch häufiger zu Alltagszwecken nutzen.

Förderung des Alltagsgebrauchs

Die Pkw-Verfügbarkeit und -nutzung von E-Bike-Nutzern liegen auf etwa gleichem – teilweise (z. B. in Leverkusen) sogar auf etwas höherem – Niveau als bei Personen ohne E-Bikes. Dies kann auf einen höheren ökonomischen Status der Haushalte zurückzuführen sein, die ein E-Bike – meist als zusätzliches Verkehrsmittel – anschaffen. Eine Substitution des zweiten Pkw durch ein E-Bike scheint noch sehr selten zu erfolgen. Noch wird das E-Bike sehr stark als Freizeitverkehrsmittel genutzt. In Zukunft gilt es aber, das Elektrorad sowohl durch eine gezielte infrastrukturelle Radverkehrsförderung – als auch durch Kampagnen – weiter als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren.

Ansprechpartner: Julian Scheer



Weiter geht's in Baden Württemberg

Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat als erstes Flächenland eine systematische Fußverkehrsförderung eingeleitet. Bis 2030 soll der landesweite Fußverkehrsanteil auf 30 % gesteigert werden. Die Aktivitäten des Landes richten sich direkt an die Kommunen, da sich die Fußverkehrsförderung hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden abspielt. Ein zentraler Baustein war als landesweite Maßnahme die Durchführung von Fußverkehrs-Checks in mehreren Kommunen. Aufgrund des großen Interesses der Kommunen sowie des Erfolgs der Maßnahmen werden die Fußverkehrs-Checks fortgeführt.

Zentrales Element der Strategie das Land Baden-Württemberg fußgängerfreundlich zu machen, stellen die Fußverkehrs-Checks dar, bei denen die Planersocietät das Ministerium für Verkehr sowie die beteiligten Kommunen seit 2015 unterstützt. Bei dem partizipativen Verfahren wird die Situation des Fußverkehrs in mehreren Begehungen und einem Auftakt- und Abschlussworkshop gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Vertretern aus Politik und Verwaltung vor Ort diskutiert. Ziele der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg sind:

- den Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu rücken;
- die Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden;
- die Bewertung des Fußverkehrs vor Ort sowie
- das Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs.

Das erste Jahr zeichnete sich durch ein großes Interesse der Kommunen und ein breites und wohlwollendes Medienecho aus. Der Wille den öffentlichen Raum wieder attraktiver für Fußgänger zu machen und die vielen Hindernisse, die dem Fußgängern oftmals noch im Weg stehen, auszuräumen, war in allen teilnehmenden Kommunen deutlich wahrnehmbar.

Einfache Maßnahme – große Wirkung

Da die Fußverkehrs-Checks im Vergleich zu anderen Maßnahmen des Landes kostengünstig und mit geringem Aufwand durchführbar sind, dabei aber zu einer deutlichen Sensibilisierung und einem besseren Verständnis für die Bedürfnisse der Zufußgehenden geführt haben, wurden 2016 Baden-Württembergs Kommunen wiederholt aufgerufen, sich zu bewerben. Acht Kommunen (Bad Säckingen, Freiburg, Heilbronn, Herrenberg, Karlsbad, Lahr, Ludwigsburg und Rangendingen) konnten sich über die Unterstützung des Landes

freuen. Die Stadt Singen (Hohentwiel) finanziert darüber hinaus ihre Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks selbst.

Um über die jeweilige Situation in den Städten hinaus, Fragestellungen zu vertiefen, wurde im Rahmen einer begleitenden Fachveranstaltung in Göppingen: *Gestaltung verbindet – Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume* über aktuelle Trends und Best-Practice-Beispiele diskutiert. Experten und Praktiker zeigten Lösungsmöglichkeiten nach dem Shared-Space-Gedanken sowie anhand umgesetzter Beispiele für gemischte Straßenräume, insbesondere auch aus Baden-Württemberg. Abgerundet wurde die Veranstaltung durch eine Begehung der Innenstadt Göppingens, bei der die dort umgesetzten Maßnahmen vorgestellt und diskutiert wurden. (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/rad-und-fuss/fussverkehr>)

Weitere Aktivitäten zur Förderung des Fußverkehrs sollen auch im kommenden Jahr folgen, sodass Baden-Württemberg seinem Ziel, ein fußgängerfreundlicheres Land zu werden, Schritt für Schritt näher kommt. Geplant ist unter anderen die Durchführung von weiteren Fußverkehrs-Checks, die Veröffentlichung eines Grundlagendokumentes zu den Vorteilen einer kommunalen Fußverkehrsförderung sowie die Durchführung einer weiteren größeren Fachkonferenz im September 2017.

Ansprechpartner:
Merja Spott, Philipp Hölderich

Basierend auf Erfahrungen, Hinweisen und Anregungen der Fußverkehrs-Checks 2015 ist ein Handlungsleitfaden entstanden, der Kommunen Hinweise und Anleitungen zur Durchführung kommunaler Fußverkehrs-Checks gibt:



https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehrs_Checks_Handlungsleitfaden.pdf



Fußverkehrs-Check in Heilbronn

Online-Beteiligung im Planungsprozess

Neue Formen der Beteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan Fulda

Ein Verkehrsentwicklungsplan lebt von einer guten und breiten Beteiligung möglichst aller Bevölkerungs- und Altersgruppen. Während die klassischen Elemente in bewährter Form zum Beispiel in Bürgerveranstaltungen und -werkstätten sowie begleitenden Arbeitskreisen nach wie vor genutzt und angewendet werden, gewinnen Online-Beteiligungsformate und die Nutzung von sozialen Medien an Bedeutung. Damit werden niederschwellige Beteiligungsmöglichkeiten geboten und gleichzeitig der Kreis der Beteiligten deutlich erhöht. Zum aktuellen Planungsprozess zum VEP Fulda konnten damit wichtige Erfahrungen gewonnen werden.

Vor-Ort-Veranstaltungen wie öffentliche Workshops oder Planungsspaziergänge und -radtouren dienen dazu, dass Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit dem Planungsteam und den kommunalen Vertretern in einen kommunikativen Prozess einsteigen, um gemeinsam an Lösungsmöglichkeiten zu arbeiten. Neben diesen eher klassischen Beteiligungsformaten nutzt die Planersocietät verstärkt Möglichkeiten der Online-Beteiligung.

Online-Beteiligung beim VEP Fulda

Hierzu wurde ein Online-Beteiligungstool für den Verkehrsentwicklungsplan Fulda eingesetzt, welcher derzeit als Klimaschutzteilkonzept Mobilität erstellt wird. Das Online-Tool hilft dabei, den Kreis an verschiedenen Beteiligten und damit die Zahl der unterschiedlichen Meinungen zu erhöhen. Hintergrund dessen ist, dass speziell junge Personen oftmals in Vor-Ort-Veranstaltungen unterrepräsentiert sind. Auch gehen viele Meldungen in unterschiedlichen Beteiligungsformaten unter oder sind zu speziell, um in solchen größeren Rahmen thematisiert zu werden. Durch unterstützende Online-Tools haben Bürgerinnen und Bürger auf interaktiven Karten die Möglichkeit, ihre Anregungen, Wünsche oder Kritik direkt in Karten zu verorten. Im Falle des VEP Fulda sowie bereits in anderen Projekten gab es zwei Monate lang die Möglichkeit, sich zu den Themen Fuß- und Radverkehr, Pkw-Verkehr, Parken, Schwerlastverkehr sowie ÖPNV online zu äußern. Wo gibt es Probleme? Wo sind Lücken im Fuß- und Radwegenetz? Wo werden Gefahren gesehen? Welche Gebiete sind nicht gut an den Bus angebunden? Genauso sollte ermittelt werden, wo Fulda gut aufgestellt ist und wo diese Stärken noch ausgebaut werden können. Dabei gab es neben der Verortung und einer Beschreibung der einzelnen Anregungen die Möglichkeit, Fotos oder eigene Ideen und Collagen an die jeweiligen Beiträge anzuheften. Zudem konnten im

Facebook-Prinzip einzelne Anregungen mit einem *finde ich auch* oder *finde ich nicht* ergänzt werden. Auch die Möglichkeit einer Diskussion innerhalb der jeweiligen Maßnahme ist möglich.

Über 600 Ideen konnten gesammelt werden

Insgesamt wurden in der Online-Beteiligung für den Verkehrsentwicklungsplan Fulda innerhalb von zwei Monaten über 600 Anregungen auf der Plattform hinterlassen und über 2.000 Mal mit einem *Daumen-hoch* oder *Daumen-runter* bewertet. Sogar eigene Entwurfsplanungen sind durch die Bürgerinnen und Bürger auf diese Weise vorgestellt und auf der Plattform zur Verfügung gestellt worden. Diese große Resonanz zeigt die Wichtigkeit sowie Erfolgsmöglichkeit solcher neuer Partizipationsformen. Die aufgezeigten Problemfelder reichen dabei von stadtbedeutsamen Themen

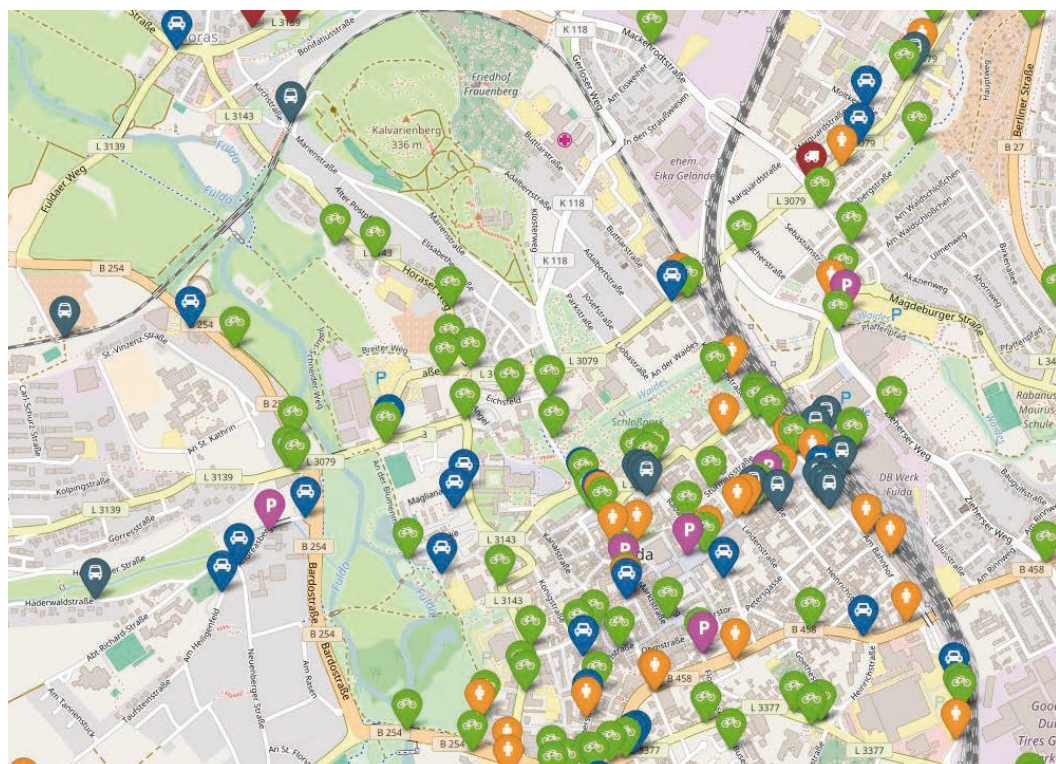
wie fehlenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Innenstadt-Hotspots, zugeparkten oder unsicheren Radwegen oder neuen Bahnhaltepunkten bis hin zu Problemen vor der eigenen Haustür.

Impulse und Potenziale für den weiteren Prozess nutzen

Wichtig ist es nun, im nächsten Schritt die gewonnenen Erkenntnisse für die Erstellung von Maßnahmen zu nutzen und in enger Abstimmung mit der Stadt und weiteren Akteuren auszuwerten. Darüber hinaus ist es im folgenden von Bedeutung, die Bürgerinnen und Bürger, die sich online beteiligt haben, für den weiteren Prozess zu gewinnen und den begonnenen Dialog fortzusetzen.

Ansprechpartner:

Kevin Hillen, Christian Bexen



Auszug zur Online-Ideenkarte zum VEP Fulda mit Hilfe der individuellen Kartenanwendung (INKA) der tetraeder.com GmbH

Lieblingsorte in der Stadt

Porträts aus dem Team - Teil 1

Auf 30 Personen ist unser Team inzwischen angewachsen. Es wird Zeit, dass wir Ihnen in loser Reihenfolge nach und nach unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorstellen. Wir haben in der ersten Folge nach Lieblingsorten gefragt:

Pia Lesch ist seit 2011 bei der Planersocietät tätig, erst als studentische Hilfskraft und seit 2013 als wissenschaftliche Mitarbeiterin (ab 2017 als Projektleiterin); sie hat Raumplanung an der Universität Dortmund studiert. Ihre Schwerpunkte liegen in den Bereichen Radverkehrskonzepte, Klimaschutzprojekte und Beteiligung von Kindern und Jugendlichen.



Christian Bexen ist seit 2011 bei der Planersocietät tätig (seit 2013 als Projektleiter). Er hat Raumplanung an der Universität Dortmund studiert und war einige Jahre in einem Planungsbüro in der Schweiz tätig. Seine Schwerpunkte sind Verkehrsentwicklungskonzepte, innovative Planungsdialoge, integrierte Verkehrskonzepte und Verkehrserhebungen



Philipp Hölderich ist seit 2013 bei der Planersocietät beschäftigt. Der gebürtige Badener ist seit Juni 2016 Leiter unseres Karlsruher Bürostandorts. Er hat Raumplanung in Kaiserslautern, Dortmund und Wien studiert. Seine Schwerpunkte liegen in der Fuß- und Radverkehrsförderung sowie im Bereich der Klimaschutzprojekte. Gerne arbeitet er im Planungsdialog mit Bürgerinnen und Bürgern und ist unser Fachmann für Fußverkehrs-Checks.



BUNT GEMISCHT

Sobald die ersten Sonnenstrahlen die Stadt erwärmen ist sie da, die Parkzeit! Besonders im Westpark findet man dann eine bunte Mischung an unterschiedlichen Altersgruppen und Interessen: Gruppen von Studenten, die grillen, Frisbee spielen oder quatschen, Großfamilien, Boule-Spieler, Breakdancer etc. Jeder macht, wonach ihm der Sinn steht und alle kommen gut miteinander aus.

Für mich stellt die Zeit im Park eine perfekte Auszeit nach der Arbeit und vom Verkehrslärm der Stadt dar. Hier wird mir jedes Mal deutlich, wie bunt Dortmund doch ist und wie gut ein friedliches Miteinander funktionieren kann.

RADFAHREN MIT DEM PEDELEC

Seit fast 4 Jahren genieße ich es, mit dem Pedelec jeden Tag die 14 km von meinem Zuhause in Witten ins Büro nach Dortmund zu pendeln. Da ich nur eine geringe Motorunterstützung wähle, kann ich mir den Gang ins Fitnessstudio sparen. Natürlich ist das Radfahren bei Sonnenschein am schönsten. Aber auch schlechtes Wetter kann mich nicht schrecken – man muss nur die richtige Kleidung haben.

Für mich sind Pedelegs die (Pendler) Fahrzeuge der Zukunft, da sie zu einem umweltfreundlichen, fast lautlosen Stadtverkehr beitragen, man gleichzeitig aber schnell von A nach B kommt. Und die spöttischen Meinungen anderer, Pedelegs seien nur etwas für Senioren, stören mich nicht. Die hatten einfach noch nicht das Aha-Erlebnis...

VIelfalt

Die kleine Ruhe im Schlossgarten für zwischendurch, die große Ruhe im Wald beim spazieren oder joggen. Die versteckten Cafés und Kneipen als perfekter Ort für das gemütliche Miteinander. Die belebten Hotspots der Stadt hingegen für ein unüberschaubares Miteinander. Das beschauliche und kleine Heimatdorf bedeutet Bekanntheit, die Stadt jedoch eine gewisse Anonymität in der Masse. Ein Stück Lebensqualität ist für mich die Möglichkeit meinen momentanen Lieblingsort abhängig von Lust und Laune zu wählen und in nächster Nähe zu finden.

Rolf Alexander hat Geografie (B.Sc.) in Bochum studiert und anschließend seinen Master in Raumplanung in Dortmund gemacht. Er ist – nachdem er ein Jahr in einem Kasseler Planungsbüro für ÖPNV-Planung beschäftigt war – seit 2012 bei uns tätig (seit 2015 als Projekt- und Teamleiter ÖPNV); er ist unser Mann für alle Fragen rund um einen attraktiven ÖPNV.

Dr.-Ing. Michael Frehn hat das Büro Planersocietät mit dem Abschluss seines Raumplanungsstudiums 1994 gegründet und ist seit dem in der Kommunalberatung tätig. Die Idee einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung kombiniert mit innovativen Kommunikationsprozessen konnte er damit sehr gut umsetzen.

Inga Wolf studiert Raumplanung an der TU Dortmund. Sie ist seit 2015 als studentische Hilfskraft bei uns im Büro tätig. Sie ist unsere Excel-Spezialistin, mag aber auch Projektaufgaben im direkten Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern.



ABWÄRTS!!!

Von Mai bis Ende Oktober ist Vergnügungsparksaison, also erstmal Achterbahn fahren! Besser als jede Kirmes durchstreife ich Themenwelten und Parklandschaften. Morgens Afrika, mittags Goliath gleich mehrmals bezwingen, nachmittags die Aussicht vom Freifallturm genießen. Am wichtigsten dabei bleibt aber immer, diese Momente mit Freunden zu erleben und auch über spezielle Fragen zu fachsimpeln...ist der Katapultstart eigentlich über 100 km/h schnell?

Ein Tag Vergnügungspark lädt meine Akkus wieder auf. Was andere nicht können, kann ich hier am besten: abschalten. Doch eine Frage lässt mir als ÖPNV-Planer dann doch keine Ruhe: Sind Achterbahnen eigentlich öffentliche Verkehrsmittel?

MARKT UND ROTE ERDE

Samstagsmorgens in die City... Wochenmarkt in Dortmund, einer der schöneren im Revier mit vielfältigen Obst-, Gemüse- und Gewürzständen. Zwischendrin ein Fischstand, Blumen, pures Leben und Marktheftik – und trotzdem ein Ort zum Entspannen, auch wenn man es anschließend irgendwie schaffen muss, die vollbeladenen Tüten mit dem Fahrrad wieder nach Hause zu transportieren.

Und am Samstagnachmittag gehe ich dann gerne zur Roten Erde – dem alten Stadion und heutigem Biergarten direkt neben dem so genannten *Tempel* - mit Freunden gerne ein Bierchen vor dem Spiel genießen. Hier kommt Stimmung auf und unter den Platanen entsteht eine besondere Atmosphäre, die dann noch am besten anschließend mit einem schönen Spiel der Borussia getoppt wird.

RUHRKULTUR

Alte Zechen – und besonders deren Fördertürme – prägen bis heute das Ruhrgebiet. Manch einer möchte die alten Bauten abreißen, für mich sind sie Heimat. Viele der alten Zechengelände werden mittlerweile für Konzerte, Kletterhallen, Kultureinrichtungen etc. umgenutzt. Zeche Zollverein in Essen zeigt, welches Potenzial in alten Arealen steckt. Im Winter kann ich Schlittschuh fahren; bei Regen kann ich unter anderem das RedDot-Museum und verschiedene Ausstellungen besuchen. Im Sommer fällt mir immer wieder auf, wie grün nicht nur der Zollverein Park ist, sondern mit Blick vom Kohlenwäschegebäude das Ruhrgebiet. Nur als Weltkulturerbe ist es wohl kein Geheimtipp mehr.



Sprechen Sie Fahrrad?

Wer kennt sie nicht: Langenscheidts Sprachbegleiter. Zur einfachen Verständigung im Urlaub und auf Reisen sind sie in gefühlt jeder geläufigen Sprache von Albanisch über Finnisch bis Thailändisch erhältlich. Inzwischen gibt es die Wörterbücher auch für nicht ganz ernst gemeinte Sprachbarrieren, wie z. B. Schwäbisch, Mann-Frau, Deutsch-Chef und sogar zur Verständigung mit Hund und Katz'. Eine Übersetzungshilfe für die Kommunikation zwischen Planern und Bürgern wäre da doch das ein oder andere Mal auch hilfreich... Falls so etwas einmal erstellt werden sollte, würden wir dazu gern unsere Erfahrungen in der Beteiligungspraxis anbieten.

Was es inzwischen aber gibt, ist eine Verständigungshilfe zwischen Fahrrad- und Autofahrern. Eine lange Beziehung voller

Missverständnisse, wie Sie sicher wissen. Herausgeber sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V., unterstützt vom ADFC und BDR. Sogar Langenscheidt hat das markante blaue „L“ für die Titelseite geliehen.

Das Büchlein erklärt mit viel Humor zwölf typische Situationen, bei denen es im alltäglichen Zusammenleben bzw. -fahren von Rad- und Autofahrern häufig sehr unterschiedliche Sicht-, Denk- und Handlungsweisen gibt (z. B. gebührender Sicherheitsabstand, korrektes Abbiegen, richtiges Parken oder Fahren in Einbahnstraßen). Anschaulich werden die Positionen der Diskussionsgegner gegenüber gestellt und schließlich hilfreiche Tipps für ein wechselseitiges Verständnis gegeben.

Absolute Leseempfehlung! Und ein gelungenes Beispiel zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Denn meist hilft schon ein kleiner Einblick in die Perspektive des anderen, um besser miteinander auszukommen. Für mehr Freude am Fahren – beiderseits.



Die Broschüre ist kostenlos erhältlich:
www.runtervomgas.de/aktionsmaterial

Neues und Kontakte

Neu im Team der Planersocietät:

- **Christoph Karius** (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung); Schwerpunkte: Kommunikation, VEP, Klimaschutzkonzepte, E-Mobilität; seit Mai 2016 im wiss. Team
- **David Madden** (B.Sc. Raumplanung); Schwerpunkte: ÖPNV-Konzepte, Mobilitätsstrategien, Erhebungen; seit vielen Jahren als stud. Hilfskraft tätig und seit Juni 2016 im Team

Relaunch der Internetseite:

Alles neu zu Weihnachten: Wir freuen uns, Ihnen mit dem Jahreswechsel unsere neue Internetseite präsentieren zu können. Ab sofort wird es dort noch mehr Informationen zu Projekten und Themen geben. Schauen Sie rein: www.planersocietaet.de

Neue Filiale in Karlsruhe eröffnet:

Als dritten Bürostandort neben Dortmund und Bremen haben wir seit dem 1. Juni 2016 ein weiteres Filialbüro im Kreativquartier Alter Schlachthof in Karlsruhe. Standortleiter und Ansprechpartner ist M.Sc. Philipp Hölderich.

Lust auf mehr Informationen?

Hauptsitz Dortmund:

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

Filiale Bremen:

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

Filiale Karlsruhe:

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

Wir freuen uns auf Sie!

Impressum

Herausgeber

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
www.planersocietaet.de

Geschäftsführung

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

Konzeption & Redaktion

Dr. Michael Frehn, Gernot Steinberg,
Thomas Mattner

Titelfoto

istockphoto.com – lechatnoir

Druck

Clasen Druck, Düsseldorf

Personenbezeichnungen

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

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