

ProjektSkizzen 25

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät

Herbst 2021

Flächen in der Stadt neu verteilen



Den Platz neu denken

Derzeit wandern viele Blicke aus Deutschland ins Ausland. Es sind stauende Blicke, manchmal sehnsüchtige. Sie gehen nicht mehr nur nach Kopenhagen, der Hauptstadt des Radverkehrs. Die Blicke schweifen vor allem nach Paris.

Die französische Hauptstadt traut sich was. Zunächst zaghaft, inzwischen mutig: Sie wagt die Verkehrswende - und verteilt den Platz in der Metropole an der Seine um. Die Verkehrspolitik war zentraler Bestandteil der Wahlkampagne von Bürgermeisterin Anne Hidalgo im Jahr 2020 - und die sozialistische Politikerin fuhr einen überlegenen Wahlsieg ein. Unser Titelbild zeigt die Rue Vaugirard, so, wie sich Hidalgo und ihre Verwaltung die längste Straße im Pariser Zent-

rum künftig vorstellen. Aber nicht nur Paris, auch andere europäische Städte regeln den Verkehr neu, verteilen den Platz um. Brüssel zum Beispiel und Wien sowieso. Die Bürgerschaft geht diesen Weg mit.

Hierzulande sind die Widerstände gegen eine Flächenumverteilung oft größer. Aber der Wunsch nach einer echten Verkehrswende wächst auch im Autoland Deutschland. Hier gilt es, einen Ausgleich der Interessen zu erreichen. Wie (und dass) das erreicht werden kann, dieser Frage widmet sich das Titelthema dieser Projektskizzen.

Natürlich gibt es weitere spannende Themen in diesem Heft. Etwa zur Zukunft der Straßenbahn nach dem Scheitern des am-

bitionierten Citybahn-Projektes in Wiesbaden oder zum Radverkehr, der immer mehr auch die Mittelgebirgsregionen erobern könnte.

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

Ihr 



Dr. Michael Frehn
Geschäftsführender
Partner

Tel.: 02 31 999970-0
frehn@planersocietaet.de

Inhalt



2 Editorial

Titelthema

- 3-5 Mit Reallaboren Ängste abbauen
 - 6-7 Lebenswerte Stadt Stuttgart:
Raum für mehr Lebensqualität
 - 8-10 Interview zum Parkraum: »Neue Wege gehen
und Dinge ausprobieren«
 - 12-13 Innenstädte: Die Krise als Chance
-
- 11 Kurznachrichten: Projektbüro Hamburg, Neue
Telefonnummer in Dortmund, Digitaler Dienstag
 - 14-15 Straßenbahn - Nein Danke?
 - 16 Neue Projekte, Veröffentlichungen - eine Auswahl
 - 17 Linie 66: Im dichten Takt zur Mobilitätswende
 - 18-19 Urbane Logistik: Wachsende Konflikte erfordern
angepasste Lösungen
 - 20-21 Radverkehr im Mittelgebirge: Viel Landschaft,
wenig Infrastruktur - und plötzlich Potenzial
 - 22-23 Lieblingsorte
 - 24 Neues Personal, 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: Celine Orsingher
Soweit nicht anders vermerkt: Alle Bilder Planersocietät

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 2021



Mit Reallaboren Ängste abbauen

In **Wien** wurden im Sommer 2020 (Juni bis September) 18 »Coole Straßen« für den Autoverkehr zumindest teilweise gesperrt und dort Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Trinkbrunnen eingerichtet. Vier dieser 18 Straßen werden 2021 dauerhaft umgewandelt, in »Coole Straßen Plus«.

Weitere Informationen:
<https://www.streetlife.wien/coolestrasse/>
<https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/coole-strassen-plus.html>



Kern vieler Verkehrskonzepte in Städten und auch Dörfern ist die Neuverteilung der begrenzten Flächen. Selten geht das ohne Konflikte. Wie die Kommunen die Bürger:innen einbinden und damit ans Ziel gelangen können, zeigen wir hier.

Zum Beispiel Halle (Saale). In der größten Stadt in Sachsen-Anhalt wollte der Stadtrat die mittelalterliche Altstadt weitgehend vom Autoverkehr entlasten. Mehr Fußgängerzonen, eine höhere Aufenthaltsqualität, mehr Raum für Radfahrer:innen, dafür Parkplätze am Straßenrand nur noch für Behinderte und Taxen. Doch die Bürger:innen spielten nicht mit. In einem Bürgerentscheid, parallel zur Landtagswahl im Juni 2021 durchgeführt, wurde das Konzept abgeschmettert, 61 Prozent sprachen sich dagegen aus. Besonders groß übrigens war der Widerstand in den Plattenbaubezirken und Randgebieten der Stadt. Im Zentrum und in der Altstadt war die Stimmung gespalten.

Halle zeigt: Wenn es ans Eingemachte geht, an Parkplätze zuvorderst, kann die Stimmung schnell kippen. Klar, für mehr Radwege und mehr Platz für Fußgänger:innen sind erst einmal alle. Heißt das aber im Umkehrschluss, dass das Auto seine bisherigen Privilegien wie kostengünstiges Parken am Straßenrand oder die weitgehend unbegrenzte Zufahrt auch in die Stadtzentren einbüßen soll, ist der Aufschrei meist groß. Handel und Gastronomie fürchten Umsatzeinbußen, Anwohner:innen bangen um den (oftmals kostenlosen) Parkplatz vor der Haustür, nicht selten entdecken die Parteien in einer solchen Situation ihr Herz für die Autofahrer:innen.



Der Bugo-Platz in Göffis (Vorarlberg) war ein ein schnöder Parkplatz. Jetzt hat er sich zum belebten Dorfzentrum gewandelt.

Mehr Informationen zum Projekt in Göffis gibt es auf den Seiten des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) <https://www.vcoe.at/projekte/vcoe-mobilitaetspreis-2020>

Gerade im Wahlkampf gehen Politiker:innen fast jeder Couleur mit Sympathiebekundungen für Autofahrer:innen auf Stimmenfang. In den sozialen Medien kann das zwar mal nach hinten losgehen, wie der Twitter-Hashtag Bullerbü belegt, gemünzt auf Franziska Giffey's „Heute-show“-Ansage zum Thema Radverkehr in der Hauptstadt. „Berlin ist nicht Bullerbü“ hatte die SPD-Spitzenkandidatin zur Forderung nach sichereren Radwegen in Berlin und dem Radverkehrs-Vorbild Niederlande lapidar angemerkt. Seitdem werden ihr auf Twitter die Bullerbüs dieser Welt digital um die Ohren geschlagen, von Amsterdam über Brüssel und Kopenhagen bis Paris und Vancouver. Nur: Mindert das ihre Wahlchancen?

Schnell kochen die Emotionen hoch

Von der Verkehrswende sprechen längst auch Konservative, die Mehrheit der Bevölkerung weiß, dass sich etwas ändern

muss. Aber Kfz-Spuren umwidmen, Parkplätze umnutzen, Autos aussperren? Vor der eigenen Haustür? Schnell entwickelt sich da ein Shitstorm in den sozialen Medien, kochen die Emotionen hoch, hagelt es Kritik in den Lokalzeitungen, nicht zuletzt in deren Leserbriefspalten.

Beispiel Dortmund: Für gut zwei Wochen wurde hier der Neue Graben inmitten des Kreuzviertels (Grünen-Wähleranteil bei der Kommunalwahl: > 40 Prozent) in einem 100 Meter kurzem Abschnitt im Sommer „in einen Ort der Entspannung, Kreativität, Sport, Gastronomie und Spiel“ umgewandelt, wie es auf der Projekthomepage heißt. Knapp 40 legale Pkw-Stellplätze wurden in diesen gut zwei Wochen umgenutzt, im Gegenzug gab es für 40 Anwohner:innen kostenlose Parkplätze in einem Kilometer Entfernung, mitsamt Stadtbahnanschluss und ÖPNV-Monatsticket. Doch das Vorhaben löste auf der

Facebook-Seite des Projektes teils extreme Reaktionen aus. Von „Öko-Gentrifizierung“ war die Rede, „Milieuschutz für normale Leute“ wurde gefordert. Immerhin: Es gab auch Zustimmung und konstruktive Kritik. Es lassen sich viele weitere Beispiele aufzählen. Sobald es konkret wird, droht Ungemach. Und dann wird gestritten, oft laut und selten leise, mal hinter verschlossenen Türen, meist aber öffentlich.

In Regensburg wird gemeinsam nach Lösungen gesucht

Wenn es gut läuft, setzen sich dann alle Betroffenen an einen Tisch und suchen gemeinsam nach Lösungen. Wie zum Beispiel in Regensburg. Dort soll der Verkehr in der Altstadt – Unesco-Welterbe – beruhigt werden, doch schnell geriet dieses Ziel in den Widerstreit der Meinungen und Interessen, drohte medial und parteipolitisch zerrieben zu werden. Die Stadt initiierte deshalb einen Zukunftsdialog, in den sie

»Als das Projekt umgesetzt war und die große Akzeptanz in der Bevölkerung erkennbar wurde, war alle Kritik vergessen!«

Thomas Lampert,
Bürgermeister von Göfis

die gesamte Stadtgesellschaft einbezieht: Anwohner:innen, Kaufleute, Gastronomen, Bürger:innen, Interessenvertreter:innen, Verbände. Die Planersocietät begleitet mit Team Ewen das Verfahren, für das man sich bewusst Zeit nimmt, um zu einem tragfähigen Ergebnis zu kommen, mit dem möglichst viele Beteiligte leben können.

Die Verkehrswende als Provisorium

Zwei Zauberworte in diesem Streit um den begrenzten Platz heißen: Verkehrsversuch und Reallabor. Im Kern geht es darum, die Änderungen erst einmal nur auszuprobieren. Umgebaut wird zunächst nichts, die Verkehrswende beginnt als Provisorium. Und weil ein Versuch auch abgebrochen werden oder eben ergeben kann, dass nicht funktioniert, was man da versucht, ist der Widerspruch oft nicht so groß, so erbittert, wie er es vielleicht wäre, wenn Pläne sofort verwirklicht und bauliche Fakten geschaffen würden. Eine Garantie für konfliktfreies Arbeiten ist das indes nicht, wie das Beispiel Neuer Graben gezeigt hat. Aber ein Reallabor kann helfen, Ängste abzubauen.

Das wohl bekannteste Beispiel dafür sind die Pop-up-Radwege in Bogota, Berlin und andernorts. In diesem Sommer wurde in mehreren Städten großflächig versucht, den Platz neu zu verteilen. In Bielefeld etwa werden weite Teile der Altstadt für mehrere Monate verkehrsberuhigt, Hannover hat für vier Wochen einige Straßen in der Altstadt und am Hauptbahnhof für Autos gesperrt und in Fußgängerzonen und Spielbereiche verwandelt, sogar ein Theaterfestival fand statt. Und in Würzburg gibt es ein Sonntagsfahrverbot für Autos am Oberen Mainkai – was an Paris Plage erinnert: Die Straßen am Ufer der Seine

wurden einige Jahre zunächst nur im Sommer autofrei und mit Sand aufgeschüttet; inzwischen sind sie dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt. Ein Paradebeispiel für ein erfolgreiches Reallabor: Die Menschen konnten erleben, was Verkehrswende bedeutet, dass die Änderungen ein Gewinn sind für viele und den Verkehr der Stadt allen Unkenrufen zum Trotz nicht ins Chaos führen. Und nicht zufällig zeigt das Ausland, was geht: Auch Barcelona, Brüssel und Wien (Coole Straßen) haben erfolgreich Auto-Straßen umgewandelt.

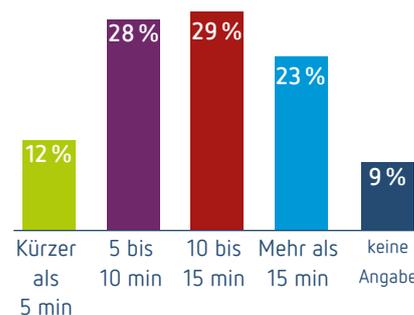
Stuttgart will mehr nur als einen Versuch. Das Zielkonzept des Projekts „Lebenswerte Stadt für alle“ sieht den Wegfall fast aller oberirdischen Parkplätze innerhalb des Cityrings vor, zugunsten von mehr Platz vor allem für Fußgänger:innen und für neue Aufenthaltsbereiche. Das Konzept ist ein lernendes, es wird nach und nach umgesetzt, die Bürgerschaft wird einbezogen. Insofern ähnelt es einer erweiterten Fassung eines Reallabors. Mehr zu dem Projekt lesen Sie auf Seite 6-7.

Weiter als Stuttgart ist Göfis. Die Gemeinde mit 3000 Einwohner:innen im österreichischen Vorarlberg hat im Ortszentrum fast alle Gebäude angekauft und dort unter anderem eine Bücherei und ein Café angesiedelt. Anschließend wurde der angrenzende Parkplatz in einen so belebten wie beliebten neuen Dorfmittelpunkt verwandelt. Die anfängliche Kritik war schnell vergessen, als das Projekt umgesetzt war, berichtet Bürgermeister Thomas Lampert.

In Halle erstellt die Verwaltung jetzt ein neues Konzept. Am Ziel, den Autoverkehr zu reduzieren, hält sie fest. Dafür soll die Bürgerschaft stärker einbezogen werden.

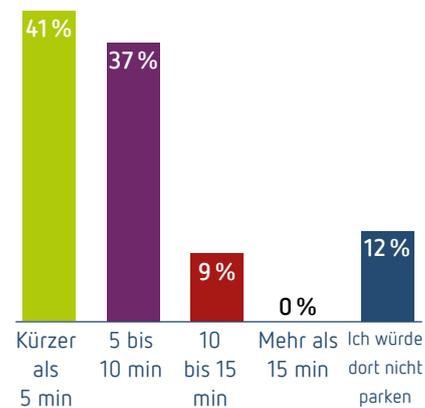
Wo ist der nächste Parkplatz? Mehr als die Hälfte sucht länger als 10 Minuten

Beim Projekt »Lebenswerte Straße« wurden Anwohner:innen im Neuen Graben (Dortmund) gefragt, wie lange sie »gewöhnlich abends nach einem freien Parkplatz« suchen.



Nicht mehr als 10 Minuten: Quartiersgarage soll nah sein

Ebenfalls im Projekt »Lebenswerte Straße« wurden Anwohner:innen gefragt, wie weit eine Quartiersgarage zu Fuß maximal von der Wohnung entfernt sein dürfte, um dort zu parken.

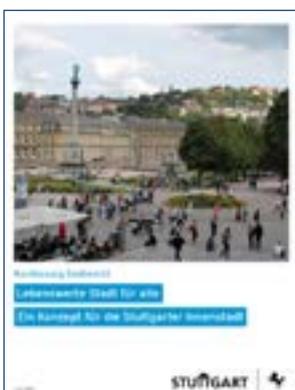


Quelle: jeweils: MUST, Wuppertal Institut, EGLV



Stuttgart: Lebenswerte Stadt für alle

Raum für mehr Lebensqualität



Die Kurzfassung des Endberichts (20 Seiten) zum Projekt »Lebenswerte Stadt für alle« gibt es hier.

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart fasste im Jahr 2017 den grundlegenden Beschluss, eine „Lebenswerte Innenstadt für alle“ zu gestalten (siehe Kasten S. 7). Öffentliche Parkplätze am Straßenrand sollen zurückgenommen, Straßenfunktion und -gestalt neu gedacht und mehr Raum und Qualität für Menschen geschaffen werden. Beschlossen wurde das Ziel einer autoarmen Innenstadt nicht ohne Gegenstimmen, und die Frage nach der Realisierbarkeit blieb zunächst unbeantwortet.

2019 kam die Verwaltung auf die Planersocietät zu und beauftragte sie damit, aufbauend auf einer umfassenden Datenbasis die offenen Fragen im Rahmen einer Grundlagenuntersuchung zu beantworten und gemeinsam mit den Akteuren ein Erschließungskonzept zu entwickeln.

Mit dem Konzept werden alle bereits umgesetzten, laufenden und noch geplanten Maßnahmen in der Stuttgarter City in einem nachvollziehbaren Gesamtrahmen gefasst. Hinzu kommen Empfehlungen, die zukünftige Erschließung der Bereiche innerhalb des Cityrings neu zu organisieren.

Zielbeschluss »Lebenswerte Stadt für alle«

Auszug der wichtigsten Punkte aus dem Antrag 205/2017

1. Die bestehende Fußgängerzone wird ausgeweitet. Zusätzliche Radwegeverbindungen sollen eingerichtet werden (...)
3. Die Zufahrtsberechtigung für alle Parkhäuser und privaten Stellflächen sollen an die Ränder des zukünftigen Cityrings gelegt werden. Der Pkw-Verkehr soll nur als Zufahrt zu den Parkhäusern und privaten Stellflächen möglich sein. (...)
4. Die oberirdischen öffentlichen Parkplätze werden zu Gunsten von Fußgängerbereichen, Stadtgrün, Spielflächen oder Außengastronomie zurückgebaut. Spezifische Lösungen für mobilitätseingeschränkte Menschen sollen erarbeitet werden. (...)

Antrag in voller Länge.



Thomas Mattner

Dipl.-Ing.
Raum- und
Verkehrsplaner

Tel: 0231/99970-15
mattner@
planersocietaet.de

Wesentlicher Baustein ist - gemäß Zielbeschluss - die Erweiterung der Verkehrsberuhigung und Fußgängerbereiche. Dabei wird der „menschliche Maßstab“ zugrunde gelegt, um lebenswerte Stadträume zu schaffen. Der Besuch der Innenstadt soll noch attraktiver und das Einkaufen und Flanieren gefördert werden. Zur Zielsetzung gehört auch: Fußgängerzonen und Mischbereiche werden ausgeweitet, Parkplätze am Straßenrand werden zurückgebaut. Das bedeutet mehr Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrer:innen, mehr Stadtgrün und Sitzmöglichkeiten sowie mehr Bewegungsräume für Kinder und Erwachsene - kurz: mehr Lebensqualität und Raum für alle. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt (über Parkhäuser und Tiefgaragen, per ÖPNV, Rad oder zu Fuß, im Wirtschaftsverkehr) erhalten und wird durch neue Organisations- und Mobilitätsformen sogar verbessert.

Umfassende Grundlagenuntersuchung

Das Projekt begann im Herbst 2019 mit einer Bestandsanalyse. An allen Zu- und Ausfahrten zum City-Ring wurde der Verkehr erhoben, Pkw, Lieferwagen, Motorräder, Busse, Fahrräder, Roller und zu Fuß Gehende gezählt. Die Auslastung aller Tiefgaragen, Parkhäuser und oberirdischen Parkmöglichkeiten wurde über einen längeren Zeitraum ausgewertet, Laufrouen, Radwege, Raumqualitäten und Konfliktbereiche analysiert.

Im Ergebnis zeigt sich: Die Zielsetzung ist realisierbar. Da die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum nicht einmal ein Zehntel der Gesamtsumme an Parkplätzen innerhalb des Cityrings ausmachen und die

öffentlichen Parkgebäude jederzeit ausreichend Kapazität bieten, wird die Umnutzung der Parkplätze im öffentlichen Raum nicht ins Gewicht fallen. Durch Entnahme der Straßenrandparkplätze könnten neue Räume für Menschen entstehen, ohne die Erreichbarkeit einzuschränken. Pkw können weiterhin Parkplätze erreichen, Parken für Mobilitätseingeschränkte, Ladezonen und Taxisstände bleiben erhalten.

Schleifenschließung und Stufenkonzept

Das neue Erschließungskonzept sieht eine Reduktion der Kfz-Verkehrsfläche auf das Notwendigste vor. Über fünf vom Cityring ausgehende Schleifen wird die gezielte Zufahrt zu den Parkierungsgebäuden gesichert. Diese Stich- und Erschließungsstraßen sind mit max. 20 km/h für Kfz befahrbar. Um Durchgangsverkehr zu reduzieren, sollen Einbahnregelungen verändert bzw. teils neu geschaffen werden. Stark durch den Radverkehr frequentierte



Seitenräume sollen attraktiver werden

Routen können als Fahrradstraße angelegt werden. Flächen zum Aufenthalt sowie für den Rad- und Fußverkehr werden durch das Konzept neu gewonnen und sollen attraktiver gestaltet werden, mehr Grün und Flächen für Außengastronomie sowie nicht kommerziellen Aufenthalt entstehen. Für die Innenstadt ergeben sich dadurch neue Chancen, um Menschen anzuziehen und zum längeren Verweilen einzuladen. Nicht alles kann direkt realisiert werden, die Umsetzung erfolgt über einen längeren Zeitraum hinweg. Neben temporären Maßnahmen sind oft detaillierte Planungen und umfangreiche Umbaumaßnahmen erforderlich. Das Konzept lässt sich daher stufenweise und mittels kleiner Maßnahmen- und Projektschritte umsetzen, erproben und flexibel anpassen.

Breite Öffentlichkeitsbeteiligung

Der gesamte Prozess wurde immer wieder im Dialog mit Öffentlichkeit und Politik abgestimmt und dadurch ungemein bereichert. Denn in Stuttgart besteht eine sehr aktive und vielfältige Akteursgesellschaft. Zahlreiche Anregungen flossen in die Konzeptentwicklung ein. Die Bürgerschaft soll auch während der Umsetzung weiterhin beteiligt werden. Die Maßnahmen können erprobt, diskutiert und optimiert werden, bevor man sie verstetigt. Die Möglichkeit temporärer Zwischennutzungen im öffentlichen Raum sollte gefördert werden, um neue Akteure und Nutzungen zu aktivieren. Unter anderem sind es die oft wenig gehörten Gruppen, wie Kinder und Jugendliche, Künstlergruppen, Mobilitätseingeschränkte und Senioren, die mit ihren Sicht- und Denkweisen die Diskussion erweitern.

Parkraum umverteilen

»Neue Wege gehen und Dinge ausprobieren«

Wenn es darum geht, Parkraum in den Kommunen umzuwidmen, wird die Debatte meist sehr schnell sehr emotional. Dr. Franziska Kirschner, Projektmanagerin Parken bei der Planersocietät, rät im Interview zu ehrlicher, umfassender Kommunikation - und zu Realexperimenten: Veränderungen sollten Schritt für Schritt eingeführt und ausprobiert werden.



Unter Stadt- und Verkehrsplaner: innen besteht weitgehend Konsens darüber, dass dem Auto in unseren Städten zu viel Platz eingeräumt worden ist – und dass sich daran etwas ändern muss. Wie soll das funktionieren? Wo können die Autos hin?

Das stimmt, wir haben unsere Städte in den vergangenen Jahrzehnten so sehr auf das Auto angepasst, dass man sich oftmals gar nicht mehr vorstellen kann, wie es eigentlich sein könnte. Die zwei Fragen, die sich stellen, sind: Müssen die Autos zwingend im öffentlichen Raum geparkt werden, muss ihnen also weiterhin so viel Platz eingeräumt werden? Und zweitens: Wie bekommen wir es hin, dass langfristig nicht mehr jeder Haushalt im Durchschnitt einen privaten Pkw besitzt?

Wichtig bei der Debatte ist der Aspekt der unterschiedlichen Mobilitätskulturen in unseren Städten und Gemeinden. Wie kommt

es also, dass Freiburg mittlerweile anders aussieht als Baden-Baden? Jede Stadt ist unterschiedlich, hat verschiedene Voraussetzungen und auch – das ist nochmals ein wichtiger Aspekt – eine unterschiedliche Bürgerschaft.

Zu der Frage, wo die Autos hinkönnen: Die müssen in der Menge nicht im öffentlichen Raum am Straßenrand stehen, sondern können auch in Parkhäusern untergebracht werden. Und in einigen Jahren wird aus der Menge wahrscheinlich sogar eine geringere Menge geworden sein.

Wie kommen wir dahin?

Mithilfe von Realexperimenten, kann eine Stadt Schritt für Schritt eine solche Veränderung ausprobieren. Ich habe lange überlegt, ob ich das Wort „Veränderung“ nutze, da sich bei diesem Wort bei vielen oftmals die Nackenhaare aufstellen, da der Mensch ein Gewohnheitstier ist und seine Mobilität

von Routinen geprägt ist. Gleichzeitig ist Veränderung aber etwas, das die ganze Zeit stattfindet. Es würde mich freuen, wenn wir es schaffen würden, dem Wort etwas die Angst zu nehmen.

Was bei der Diskussion auch nicht vergessen werden darf, ist, dass diese Veränderung nur passieren kann, wenn es eine Verhaltensänderung gibt, und zwar von uns allen. Dies ist jedoch ein längerer Prozess, der sich nicht von heute auf morgen vollzieht. Hinzu kommt, dass nicht alle Personen im gleichen Stadium der Verhaltensänderung sind. Während manche sich noch nicht damit auseinandergesetzt haben, für bestimmte Wege die S-Bahn zu nutzen, brauchen andere den letzten Anstoß, um sich das Monatsticket des lokalen Verkehrsverbundes zu kaufen. Das bedeutet für uns als Planer:innen, dass wir die Kommunen dabei unterstützen,



Bilder vom Neuen Graben in Dortmund: Links der Ist-Zustand (Foto: Must), oben eine Visualisierung des Büros Must aus Köln. [Hier mehr zum Projekt Lebenswerte Straße.](#)



In innerstädtischen Wohnquartieren gibt es Alternativen zum Straßenrandparken: Tief- und Quartiersgaragen oder die Mehrfachnutzung des öffentlichen Raums.

Dr. Franziska Kirschner

verschiedene Angebote zu gestalten. Interessant ist hier z. B. das Neubürgerticket Münchens, das Zugezogenen die Möglichkeit gab, kostenlos den öffentlichen Verkehr der Stadt für einen gewissen Zeitraum zu nutzen. Dieses Ausprobieren hat dazu geführt, dass Neuzugezogene sich anschließend dafür entschieden haben, den öffentlichen Verkehr regelmäßig zu nutzen. Es hat also zu einer Verhaltensänderung beigetragen.

Die möglichen Maßnahmen, die Kommunen haben, sind sehr unterschiedlich und lassen sich in Push- und Pull-Maßnahmen unterscheiden, wobei manche gleichzeitig in beide Richtungen wirken. Wichtig ist, dass besonders Push-Maßnahmen auch umgesetzt werden (z. B. höhere Preise fürs Parken im öffentlichen Raum), vor denen sich viele Kommunen in den vergangenen Jahren gedrückt haben, um keine Proteste hervorzurufen. Wir haben gesehen, dass Pull-Maßnahmen (z. B. Erweiterung des ÖV-Angebots) alleine nicht ausreichen, um die Verhaltensänderung ausreichend anzustoßen.

Vor allem in vielen innerstädtischen Wohnquartieren gibt es wenig Alternativen zum Parken am Straßenrand ...

Selbst in innerstädtischen Wohnquartieren gibt es oft Alternativen zum Parken am Straßenrand. Gerade in Mehrfamilienhäusern gibt es nicht selten Tiefgaragen, die nicht ausgelastet sind, da dort monatlich 100 Euro oder mehr für den Stellplatz gezahlt werden müssen. Die Parkplätze sind also öfter als man denkt vorhanden, wer-

den aber aufgrund des Preisunterschieds nicht angenommen. Daher ist die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG, das u. a. höhere Kosten für das Anwohnerparken ermöglicht) in dieser Hinsicht ein Instrument, das von den Kommunen genutzt und eingesetzt werden kann.

Ein zweiter Punkt ist die Möglichkeit, mit Quartiersgaragen zu arbeiten. Diese können entweder außerhalb eines Quartiers entstehen oder bei Umbauten anderer Gebäude zentraler innerhalb eines Quartiers platziert werden, wie zum Beispiel im Frankfurter Nordend. Damit einher geht die Frage nach der Zumutbarkeit: Welche Wege muten wir eigentlich denen zu, die bis zur Bus- oder U-Bahnhaltestelle laufen, wie lang oder kurz sind die Wege bis zum Parkplatz? In die Quartiersgaragen können außerdem Stellplätze für stationsbasierte Carsharing-Autos aufgenommen werden.

Gibt es weitere Möglichkeiten?

Ja, ein dritter Aspekt ist die Mehrfachnutzung von Parkhäusern und Tiefgaragen. Das Parkhaus eines Theaters oder der Parkplatz eines Supermarktes steht zu unterschiedlichen Zeit leer bzw. hat verschiedene Nutzungszyklen. Dies ist alles Fläche, die genutzt werden könnte, um die parkenden Autos vom Straßenrand zu verlagern. Auch das geht natürlich wieder mit Kosten einher, die höher liegen, als die bisherigen Gebühren für Anwohnerparkausweise. Es ist natürlich nicht so verständlich, wenn nun für etwas bezahlt werden muss, was man bislang fast umsonst erhalten hat. Die Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes ist ebenfalls möglich. In der Maxvorstadt in München gibt es seit diesem Sommer blau markierte Parkflächen, die tagsüber als Fahrradstellplatz genutzt werden und nachts den Pkw mit Anwohnerparkausweis zur Verfügung stehen. Wir versuchen Kommunen auch explizit dabei zu unterstützen neue Wege zu gehen und Dinge auszuprobieren.



Die Anwohner:innen haben sich über Jahrzehnte daran gewöhnt, ihr Auto an der Straße abzustellen. Wie kann man sie von Alternativen überzeugen? Was können wir als Planende anbieten?

Als Planungsbüro haben wir die Möglichkeit, eine neutrale Rolle einzunehmen, das ist bei den Stadtverwaltungen und natürlich besonders bei gewählten Politiker:innen nicht der Fall. Mithilfe von Realexperimenten können Dinge ausprobiert werden, um vorhandene Ängste abzubauen. Wichtig ist, dass auf die Ängste eingegangen wird, diese aber nicht in den Vordergrund gerückt werden und es zu einer Lähmung für geplante Projekte kommt. Oft haben Personen Angst, dass Ihnen etwas weggenommen wird. Wichtig ist deshalb auch die Aufklärung - dies kann gut mithilfe von Zahlen oder anschaulichen Grafiken gemacht werden, z. B. mit Schaubildern, die gegenüberstellen, wieviel 12 qm Parkplatz am Straßenrand und wieviel 12 qm Wohnraum kosten.

Trotzdem gibt es häufig Ärger ...

Man darf nicht vergessen: Nicht immer stellt die lauteste Gruppe die personens-tärkste Gruppe dar. Ob ein Projekt einen Aufschrei hervorruft oder eine Diskussion auf Augenhöhe mit unterschiedlichen Lösungsvorschlägen, hängt zum einen von den beteiligten Personen ab und zum anderen von der Kommunikation des Projektes und den erwarteten Änderungen und Vorteilen. Die Kommunikation ist ein Instrument, dass lange Zeit belächelt wurde, sich aber als eine der zentralen Stell-schrauben erweist. Ich hatte vorhin das Beispiel von den fast kostenlosen Park-plätzen im öffentlichen Straßenraum im Vergleich zu Stellplätzen in Garagen ge-bracht. Hier werden es Kommunen schwer haben, wenn man nicht klar und deutlich kommuniziert, welches langfristige Ziel verfolgt wird und dass es nicht darum



Der ruhende Autoverkehr bestimmt das Bild unserer Städte - und schränkt häufig auch den Fußverkehr ein.

geht, Bürger:innen ärgern zu wollen. Für uns war es immer schon wichtig, diesen Aspekt, also die klare Kommunikation, zu nutzen. Aktuell erarbeiten wir beispielsweise in einem Projekt für Limburg eine eigene Homepage und eine Erreichbarkeitsmarke, in dem es um das Management des ruhenden Verkehrs geht.

In Österreich hat die Gemeinde Göfis den Mobilitätspreis des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) erhalten. Dort wurden Parkplätze im Dorfkern zu einem Ort der Begegnung umgewandelt. Heißt das: Potenziale zur Flächenumwandlung gibt es nicht nur in großen Städten?

Das ist definitiv so. Unabhängig davon, wo ich lebe, möchte ich natürlich ein angenehmes Umfeld haben. In der Berichterstattung in den Medien werden oftmals Beispiele aus den Metropolen oder den größeren Städten genannt, dabei lohnt es sich, sich auch bei den kleinen Kommunen Anregungen zu holen. Ein gutes Beispiel ist dafür auch das stationsbasierte Car-

sharing, das sich zuerst in vielen kleinen Gemeinden in der Schweiz entwickelt hat.

Wie könnten unsere Städte aussehen, wenn der Autoverkehr zurückgedrängt ist – in 10, 20 oder 30 Jahren?

Da muss man gar nicht an Science-Fiction-Filme denken, sondern kann in vielen deutschen Kommunen und auch bei unseren Nachbarn gute Beispiele finden. Definitiv lässt sich festhalten, dass wir eine Veränderung brauchen, auch im Hinblick auf die Anpassung und Resilienz unserer Städte im Zuge des fortschreitenden Klimawandels. Die damit einhergehenden Folgen - wie Starkregen und lang anhaltende Hitzeperioden - sind auch bei uns immer öfter spürbar. Das Positive ist, dass derart veränderte Städte gleichzeitig dazu beitragen, dass wir Menschen uns anders in der Stadt bewegen und somit helfen, den CO₂-Ausstoß und die Überhitzung zu verringern. Zumal auch parkende Autos dazu beitragen, dass sich unsere Städte, gerade im Sommer, so stark aufheizen.



Dr. Franziska Kirschner

M.Sc.; Stadtgeographin,
Projektmanagerin Park-
raum & Realexperimente

Tel.: 0721/831 693-0
kirschner@
planersocietaet.de

Kurznachrichten

Neues aus Norddeutschland

Projektbüro in Hamburg

Seit März 2021 ist das Bremer Büro der Planersocietät um eine „Außenstelle“ in Hamburg gewachsen. Kevin Hillen und Carola Baier haben ihren Lebensmittelpunkt in der Hansestadt und erarbeiten von dort gemeinsam mit den Kolleg:innen aus Bremen die Projekte der Planersocietät in Norddeutschland. Der Impuls entstand vor allem durch spannende Projekte in Hamburg selbst (z.B. VEP Hamburg, Mobilitätskonzept Oberbillwerder, Klimaschutzteilkonzept Mobilität Altona) sowie Projekte nördlich der

Elbe, etwa in Flensburg oder in Neumünster (Masterplan Mobilität). Das Projektbüro befindet sich in einer ehemaligen Pianofabrik im südlichen Eimsbüttel an der Grenze zur Sternschanze. Wir teilen uns die Etage mit verschiedenen Start-ups. Erreichbar ist das Büro unter 040/334 66 95-61.



Kevin Hillen und Carola Baier arbeiten im Hamburger Büro der Planersocietät.



Neuer Nummer in Dortmund

0231 / 99 99 70-0

Das Dortmunder Büro ist ab sofort unter dieser Nummer zu erreichen. Die Durchwahl-Nummern aller Mitarbeiter:innen bleiben bestehen.

Wichtig: Auch unter der alten Nummer sind wir in Dortmund zunächst weiterhin erreichbar, aber bitte merken Sie sich die neue Nummer schon einmal vor.

Social Media

VerLinkedIn

Die Planersocietät hat ihr Engagement in den verschiedenen sozialen Medien weiter ausgebaut: Seit einigen Monaten sind wir auch bei LinkedIn vertreten.

Unter <https://www.linkedin.com/company/planersocietät> informieren wir über die Planersocietät, wollen Kontakte zu Kundinnen und Kunden, Interessierten und Planenden schaffen sowie aktuell über Projekte und News informieren. Es freut uns sehr, dass die Zahl unserer Follower beständig steigt.

700 Millionen Menschen sind weltweit in LinkedIn vernetzt, in Europa 200 Millionen. Die Planersocietät ist eines von 30 Millionen Unternehmen, die hier aktiv sind. Wir freuen uns auf eine weiteren Verlinkung ...

Digitaler Dienstag

Im neuen Gewand



Wir haben den Digitalen Dienstag neu gestaltet. Seit März 2021 findet das Digital-Format der Planersocietät immer am ersten Dienstag im Monat als Webex-Videokonferenz statt; es wird somit noch interaktiver. Die Anmeldung ist unkompliziert und selbst noch zu Beginn einer Veranstaltung möglich.

Am 2. November beschäftigen wir uns im Digitalen Dienstag mit dem Thema Parken und Flächenneuverteilung.





Stadtentwicklung

Innenstädte:

Die Krise als Chance

Vielleicht wird man in der Zukunft einmal die Innenstadtentwicklungen einteilen – in die Zeit vor und nach der Corona-Pandemie. Die Diskussion um die Zukunft der Innenstädte steht nicht nur aufgrund der aktuellen Situation wieder oben auf der Tagesordnung. Mit Blick auf den wachsenden Druck durch den Online-Handel, leerstehende Ladenlokale und Niveauverluste im Einzelhandel (1-Euro-Läden) werden neue Lösungen für Innenstädte, Stadt- und Ortsteilzentren gesucht. Dabei geht es nicht nur um Akutlösungen, sondern um langfristige Themen: Wie wird eine multifunktionale Innenstadt krisenresistenter? Welche neue Lösungen gibt es für Transport und Logistik? Wie kann der öffentliche Raum stärker in Wert gesetzt werden? Wie können Flächen neu verteilt werden?

Über die Krise der Innenstädte wird schon seit vielen Jahren diskutiert. Doch obwohl die bisher eher schleichende Transformation der Innenstädte wahrlich kein neues Thema ist, beschleunigte die Pandemie mit der auffällig sichtbaren Schließung des Einzelhandels, der Gastronomie sowie der

Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie den menschenleeren Bürotürmen den Transformationsprozess und macht diesen so erfahrbar. Dabei wird bei einem Blick zurück im Zeitraffer klar, dass Innenstädte sich permanent im Wandel befanden und befinden. Waren in Zeit der Industrialisie-

rung Produktion und Wohnen die prägenden Funktionen der Innenstädte, entwickelten erst die Kaufhausketten, dann der filialisierte Einzelhandel sowie Shopping-Malls die Innenstädte zu monostrukturierten Einkaufs- und Konsumwelten.



Dr. Michael Frehn

Dr.-Ing.
Stadtplaner AKNW,
VerkehrsplanerTel.: 0231/999970-0
frehn@
planersocietaet.de

Chance für mehr Multifunktionalität?

Von der Leitfunktion Handel hin zu einer multifunktionalen Stadt, das war schon 2003 eine der Thesen meiner Dissertation „Freizeit findet Innenstadt“. Die zunehmende Freizeitentwicklung und die Etablierung der Innenstädte als Veranstaltungsorte haben in den vergangenen zwei Jahrzehnten bereits neue Akzente setzen können. Was blieb, waren die hohen Immobilienpreise. Insofern ist nicht jeder Leerstand als Alarmzeichen zu sehen, vielmehr auch als Chance für eine gemischte, lebenswerte Innenstadt. Urbane Produktion und Wohnen könnten dabei wichtige Komplementärfunktionen werden. Der Mehrwert der Innenstädte besteht vor allem darin, dass sie Grundlage für eine starke Vernetzung und für einen Austausch bieten. Hier finden Menschen, Unternehmen, Märkte, Angebot und Nachfrage zusammen, kreative und innovative Köpfe wie auch Vertreter aus Stadt und Region. Mit der Innenstadt

neue Instrumente entwickelt werden, wie auch weniger renditestarken Nutzungen in der Innenstadt eine Chance gegeben werden kann und wie Kommunen auch als Zwischenerwerber leerstehende Gebäude umnutzen und an kreative Nutzerinnen und Nutzer weitergeben können.

Experimente im öffentlichen Raum

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass dem öffentlichen Raum große Bedeutung zukommt und er Platz für Experimente und neue Ideen bietet. Waren vorher die autodominierten Verkehrsräume stark auf die Abwicklung hoher (Auto-)Verkehrsmengen ausgerichtet, wurden während der Pandemie Räume neu verteilt. Kulturschaffende haben z. B. mit Unterstützung der Städte neue Plätze im öffentlichen Raum für Kunst- und Kulturaktionen erschlossen, auch Gastronomen wird neuer Freiraum angeboten. Besonders im Zusammenspiel mit neuen innerstädtischen Mobilitäts-

und eine Alternativ- und Mehrfachnutzung von Räumen ermöglichen. Auch der Einsatz von dezentral platzierten E-Lastenrädern, die bequem via App gebucht werden können, kann den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erleichtern.

Ortsteilzentren in den Blick nehmen

Aber es gilt nicht nur die Innenstädte in den Blick zu nehmen, sondern auch Ortsteilzentren und kleineren Ortsmitten. Diese haben oft noch viel mehr ihre Kernfunktion als sozialer, kultureller, öffentlicher und vielfältig nutzbarer Raum eingebüßt, nicht zuletzt durch steigende Verkehrsbelastungen. Das Land Baden-Württemberg möchte mit dem Programm „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ diese Entwicklung durchbrechen und will bis 2030 insgesamt 500 Ortsmitten umgestalten. In einem ersten Schritt hat das Land 20 Modellkommunen ausgewählt, die gemeinsam mit Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Bürgerschaft Planungsleitbilder für eine lebenswerte und barrierefreie Gestaltung der Ortsmitten erarbeiten. Gemeinsam mit Pesch & Partner berät die Planersocietät aktuell diese 20 Kommunen, wie sie ihre Ortsmitten lebenswerter gestalten können. Dabei zeigt sich: Das Thema kommt gut an und die Ortsmitten haben das Potenzial, Begegnungsorte zu werden und sich als Lebensmittelpunkte weiterzuentwickeln.

Im Zusammenspiel mit Mobilitätskonzepten, die dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum und der Aufenthalts- und Verweilqualität mehr Bedeutung beimessen, kann es gelingen, autozentrierte Räume in menschengerechte Orte mit hoher Lebensqualität umzugestalten.

wird sowohl bei Bürgerinnen und Bürgern als auch bei auswärtigen Besucher:innen ein Bild verbunden, das Wahrnehmung und Identifikation sehr stark prägt. Dieses Bild wirkt über die Stadtgrenzen hinaus und beeinflusst die Stadtentwicklung.

Neue Innenstadtkonzepte könnten daher verstärkt auf Multifunktionalität setzen. Nutzungen wie urbane Produktion, Mikro-Hubs und City-Logistik, Wohnen und Dienstleistungen, Kultur, Bildung, Sport und Tourismus können eine stärkere Rolle einnehmen. Hinzu kommen neue Themen wie Gesundheit, Bewegung, Aufenthaltsqualität und Digitalisierung. So sollten

konzepten, die dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum und vor allem der Aufenthalts- und Verweilqualität mehr Bedeutung beimessen, kann es gelingen, bisher autozentrierte Räume, die zumeist nur auf eine Abwicklung der Verkehrsströme in Spitzenzeiten ausgerichtet waren, in menschengerechte Orte mit hoher Lebensqualität umzugestalten (siehe auch den Beitrag: Lebenswerte Stadt für alle).

Eine zweite Chance für eine stärkere Inwertsetzung des öffentlichen Raums ergibt sich aus digitalen Mobilitätsdienstleistungen. So können datengestützte Analysen eine effizientere Nutzung von Parkflächen

Neue Allianzen schmieden

Wichtig erscheint uns: Eine rein reaktive Politik ist für eine Innenstadtumbau nicht ausreichend. Vielmehr geht es darum, langfristige Allianzen zu bilden, damit die Innenstadt weiterentwickelt werden kann. Dazu brauchen wir geeignete Verfahren und Kooperationsformen, um Wirtschaft, Verwaltung, Kulturschaffende und Bürgerschaft für gemeinsame Strategien, Konzepte, Nutzungen und Perspektiven zu begeistern. Die Zeit ist reif, über neue Konzepte und neue Allianzen nachzudenken!



Straßenbahnen können sehr moderne Verkehrsmittel sein - wie zum Beispiel Straßburg zeigt. Frankreich hat sich zum Straßenbahn-Vorzeigeland entwickelt.

ÖPNV

Straßenbahn - nein danke?

Im November 2020 wurde die Citybahn Wiesbaden durch einen Bürgerentscheid gestoppt. 62 Prozent der Wähler:innen stimmten gegen das Schienenprojekt – bei 46 Prozent Wahlbeteiligung ein deutliches Ergebnis. Es ist nicht das erste Mal, dass ein ambitioniertes Nahverkehrs-Projekt in Deutschland scheitert. Haben Großprojekte dieser Art noch eine Zukunftsperspektive?

Die knapp 40 Kilometer lange Citybahn sollte von Bad Schwalbach im Rheingau-Taunus-Kreis nach Wiesbaden führen, die Stadt von Nordwesten bis Südosten durchqueren und in das bestehende Mainzer Straßenbahnnetz münden. Die Politik stand, mit Ausnahme der FDP, mehrheitlich hinter dem Projekt, zahlreiche Institutionen, Gruppierungen und Interessenverbände positionierten sich pro Citybahn. Kein Wunder: Wiesbaden

ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands ohne schienengebundenen Nahverkehr. In der 280.000-Einwohner:innen-Stadt ist der Busverkehr längst an seine Grenzen gekommen und der Pkw das dominierende Verkehrsmittel. Doch die Debatte wurde schnell emotionalisiert. Neben den deutschlandweit identischen Argumenten (Bahnen sind unflexibel, (Elektro-)Busse reichen aus, Fördergelder sind auch Steuergelder, das Geld solle besser in Schulen

etc. investiert werden, bald fährt doch eh alles autonom) wurden Schreckensbilder von Baumfällungen, Parkplatzverlusten und Strecken in Eisenbahnoptik verbreitet. Die anfangs positive Stimmung kippte.

Liste des Scheiterns

Wiesbaden ist nicht das erste Projekt, das in den vergangenen Jahren bei Bürgerentscheiden abgeschmettert wurde: 2013 scheiterte die Wiedereinführung der

In Frankreich werden nicht nur Schienen verlegt: der Stadtraum wird neu verteilt, Aufenthaltsqualität geschaffen und die Stadt begrünt.

Straßenbahn in Aachen als Campusbahn, 2014 eine neue Linie 5 in Bielefeld und die Verlängerung der Heidelberger Linie 22 nach Schwetzingen, 2015 der Plan einer Verlängerung der Straßenbahn von Essen nach Oberhausen. Immerhin gibt es auch wenige Gegenbeispiele, die Mehrheiten gewinnen konnten, wie die Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach oder die Verlängerung einer Frankfurter U-Bahnlinie in Bad Homburg.

Dennoch, angesichts des Scheiterns von so großen und umfassenden Nahverkehrsvorhaben in Deutschland stellt sich die Frage: Haben Großprojekte dieser Art überhaupt eine Zukunftsperspektive?

Stagnation in Deutschland – Ausbau in Frankreich?

In Frankreich wurde seit den 1980er-Jahren fast jede Großstadt mit einem komplett neuen Tramsystem ausgestattet – lediglich drei Betriebe hatten zuvor die Stilllegungswelle Mitte des 20. Jahrhunderts überlebt. Dabei wurden niemals nur Schienen verlegt – die Projekte in Frankreich machen es sich bis heute zum Ziel, den Stadtraum umfassend neu zu verteilen, Aufenthaltsqualität zu schaffen und eine immense Begrünung umzusetzen. Projekte in Bordeaux, Montpellier oder Straßburg wurden dabei international beachtete Beispiele, auch für weitere Strecken in den jeweiligen Städten.

Zwar sind auch im Straßenbahn-Vorzeigeland Frankreich Projekte keineswegs Selbstläufer, allerdings herrscht dort aufgrund der Geschichte des Nahverkehrs, der Finanzierungspraxis und der guten Vorbilder eine andere Ausgangslage. Vergleichbare Systeme mit entsprechendem Anspruch an städtebaulicher Qualität aber gibt es in Deutschland kaum. Erst in den vergangenen Jahren sind mehrere deutsche Städte diesen Weg bei Netzaus- oder -umbauten gegangen. Zu nennen sind hier Kassel, München und Freiburg. Gerade

Freiburg zeigt, wie sich ein langfristiger, konsequenter Netzausbau der Schiene, der integriert in die Siedlungsentwicklung gedacht ist, positiv auf die Stadt und deren Mobilität auswirkt.

Auch in der Schweiz, wo Volksabstimmungen ein zentraler Bestandteil der dortigen direkten Demokratie sind, scheitern Straßenbahnprojekte an der Wahlurne, so in Basel, Bern und Zürich. Daher liegen die Gründe in Deutschland nicht zwingend bei der fehlenden Erfahrung der Bevölkerung mit Bürgerentscheiden. Nach abgelehnten Vorhaben wird in der Schweiz meist ein Neustart durchgeführt: kritische Punkte der Planung werden behoben und die Projekte erneut vorgelegt. Hier geht es selten um eine Grundsatzentscheidung, sondern um die Findung eines Kompromisses.

Was wird aus den Projekten?

In vielen Städten fehlt es an Alternativen zu den Straßenbahn-Projekten. Mit Busverkehren kann das Fahrgastaufkommen auf vielen Achsen weder betriebswirtschaftlich noch qualitativ zufriedenstellend abgewickelt werden. So führen die gepflanzten Projekte auch in Deutschland oft zu einem Neustart mit modifizierten Plänen. Aktuell plant Aachen eine Regio-Tram auf neuen Korridoren, Oberhausen meldete die Verlängerung der Essener Tramlinie erneut zum ÖPNV-Bedarfsplan an, die Planung sieht allerdings eine weniger aufwendige Führung vor.

In Zukunft sind einige Projekte in Planung. Neben Beispielen wie Hamburg gibt es Ideen oder Untersuchungen in Bremerhaven, Gießen, Hagen, Lübeck, Offenbach, Osnabrück oder Münster. Hoffnungsträger sind vor allem Kiel und Regensburg. Auch der nächste Bürgerentscheid steht bevor: Am 26.09. stimmen die Einwohner:innen von Tübingen über eine Innenstadtbahn für das stadtübergreifende Projekt Regio-nalstadtbahn Neckar-Alb ab. ([Hinweis: Das Projekt wurde abgelehnt.](#))

Die Bürger:innen richtig einbinden: Vorbild Braunschweig

Bürgerentscheide sind nicht konfliktfrei. Neben emotionalisierten Debatten bleiben häufig große Gruppen von Profiteuren der Projekte bei den Befragungen außen vor: in Aachen die Studierenden, in Wiesbaden die Stadt Mainz und der Rheingau-Taunus-Kreis. Der Bau einer Straßenbahn erfordert in der Regel massive Eingriffe in das Stadtbild und viel Geld. Eine umfassende Bürgerbeteiligung ist deshalb unbedingt erforderlich. Einen beachtenswerten Weg geht die Stadt Braunschweig im Projekt Stadt.Bahn.Plus.: Hier wurde der Straßenbahnausbau von Anfang an mit den Bürger:innen diskutiert. Grundlage war nicht eine einzelne Trasse, sondern ein stadtweites Ausbaukonzept: Aus über 100 Vorschlägen zu Netzerweiterungen entstand ein Konzept mit sechs Strecken, die nun weiter verfolgt und in Workshops diskutiert werden. Hier geht es nicht nur um Information, sondern darum, Vorschläge und Anregungen der Stadtgesellschaft zu prüfen und in das Projekt zu integrieren.

Fazit

Kommunale Schienenprojekte sind von hoher Bedeutung für eine Verkehrswende. Notwendig ist allerdings ein hohes Maß an Beteiligung. Bürger:innen müssen informiert und gehört werden, sie müssen mitgestalten und mitwirken dürfen. Die Debatte sollte nicht emotionalisiert geführt werden – und dieses Risiko besteht schnell, wenn es um Parkplätze, Bäume und hohe Summen geht. Letztlich muss die Politik Mut beweisen und auf Basis rationaler Kriterien eine Entscheidung treffen.



Gregor Korte

M.Sc.
Raum- und
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-12
korte@
planersocietaet.de

Eine Auswahl aktueller Projekte, Vorträge und Veröffentlichungen

Aktuelle Projekte

Offenburg Masterplan Verkehr 2035:

Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, inkl. Verkehrsnachfragemodell und umfassender Bürgerbeteiligung; in ARGE mit WVI. Auftraggeber: Stadt Offenburg

Ludwigsburg SUMP: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept nach den SUMP-Kriterien inkl. Planungsdialog (u. a. Bürgerforen, projektbegleitender Arbeitskreis); Auftraggeber: Stadt Ludwigsburg

Saarbrücken VEP-Evaluation: Vorbereitung, Durchführung und Auswertung einer Evaluation eines Verkehrsentwicklungsplanes. Auftraggeber: Stadt Saarbrücken

Ennepe-Ruhr-Kreis Mobilitätskonzept: Erarbeitung eines kreisweiten Mobilitätsentwicklungskonzeptes inkl. Planungsdialog, Modal-Split-Erhebung, Konzept zum Aufbau von Mobilstationen sowie Rad- und ÖPNV-Handlungsansätzen. Auftraggeber: Ennepe-Ruhr-Kreis

Emsdetten Mobilitätskonzept: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept inkl. Planungsdialog (u. a. Bürgerforen, projektbegleitender Arbeitskreis). Auftraggeber: Stadt Emsdetten

RVR Freizeitmobilitätskonzept: Regionales Mobilitätskonzept für eine stärker vernetzte Freizeitmobilität. Auftraggeber: Regionalverband Ruhr

Heinsberg ISEK: Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit Innenstadt inkl. Parken; gemeinsam mit planlokal. Auftraggeber: Stadt Heinsberg

Dortmunder Hafen: Mobilitätskonzept für das neue, gemischtgenutzte Hafenquartier Nördliche Speicherstraße mit Fokus auf umweltfreundlicher Mobilität und reduzierten Stellplätzen. Auftraggeber: d-Port Entwicklungsgesellschaft mbH

Marburg Nahverkehrsplan: Fortschreibung des Nahverkehrsplans; Verbesserung des ÖPNV-Netzes und des Angebotes; Erarbeitung vor dem Hintergrund der Klimaneutralität 2030. Auftraggeber: Stadtwerke Marburg Consult GmbH

Flensburg Modal-Split-Erhebung: Haushaltsbefragung von ca. 15.000 Personen zum Mobilitätsverhalten, inkl. Neukalibrierung des bestehenden Verkehrsmodells. Auftraggeber: Stadt Flensburg

Limburg Parkraumkonzepte:

Parkraummanagementkonzept inkl. Bestandsaufnahme, Umsetzungs- und Bewirtschaftungskonzept, Anpassung Stellplatzsatzung, Beteiligung und Kommunikation. Auftraggeber: Stadt Limburg

Dortmund Nahmobilität: Nahmobilität- und Parkraumkonzepte für zwei innerstädtische Quartiere, Begleitung eines Reallabors. Auftraggeber: Stadt Dortmund

Ratingen Stellplatzsatzung: Erarbeitung einer kommunalen Stellplatzsatzung. Auftraggeber: Stadt Ratingen

Evaluation der Modellvorhaben des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“: Evaluationskonzept und Handlungsempfehlungen für Übertragbarkeit auf andere Projekte des ÖPNV im ländlichen Raum; Auftraggeber: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Handbuch Mobilstationen: Finalisierung und Überarbeitung des Handbuchs Mobilstationen. Auftraggeber: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Regensburg Verkehrsberuhigung Altstadt: Dialogverfahren zur Verkehrsberuhigung der Altstadt. Auftraggeber: Stadt Regensburg

Stuttgart Fußverkehrskonzept: Fortschreibung des Fußverkehrskonzeptes für weitere Stadtteile; Analyse, Mängel, Maßnahmen inkl. Beschilderungskonzept. Auftraggeber: Landeshauptstadt Stuttgart

Fußverkehrschecks 2021 für Baden-Württemberg: 7. Runde der Fußverkehrschecks in 15 Kommunen; Evaluation der vorherigen Fußverkehrs-Checks; Auftraggeber: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bzw. NVBW

Radkongress Baden-Württemberg: Konzeption, Vorbereitung und Durchführung der Landesradverkehrskonferenz RadKONGRESS Baden-Württemberg 2022; in ARGE mit tipping points. Auftraggeber: Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Bergkamen Radverkehrskonzept: Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes - Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten und Fußverkehrsachsen. Auftraggeber: Stadt Bergkamen

Nürnberg Radvorrangrouten: Erarbeitung des Radvorrangroutennetzes; in ARGE mit VIA Köln. Auftraggeber: Stadt Nürnberg

St. Leon-Rot Radverkehrskonzept: Netzkonzeption, Maßnahmen und Umsetzungsstrategie, Bürgerbeteiligung. Auftraggeber: Stadt St. Leon-Rot

Gladbeck Radverkehrsbeobachtung: Qualitative Beobachtung des Verkehrsgeschehen an der Beethovenstraße, Verhalten mit Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn. Auftraggeber: Stadt Gladbeck

Forschungsprojekt Regiopole & Mobilität: Anforderungen an Mobilitätsinfrastruktur in Regiopolen am Beispiel der Stadt Bielefeld; Forschungsprojekt im Rahmen des BULE-Programms

Frechen Fahrradstraßen-Dialog: Konzeption und Durchführung eines Dialogformats zu Fahrradstraßen. Auftraggeber: Stadt Frechen.

Veröffentlichungen und Vorträge

Ein Wagnis, das sich lohnt: Ohne Flächenneuverteilung keine Verkehrswende. Standpunkt von Dr. Michael Frehn im Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility am 23. September 2021

Bochum, 10.09.2021: **UBA-Fachtagung Nachhaltige Stadtmobilität auf Quartiers- und Stadtteilebene.** Vortrag u. a. von Dr. Michael Frehn und Lukas Schroeder-Schilling: **Was haben die Maßnahmen konkret bewirkt? Ergebnisse und Schlussfolgerungen aus der Wirkungsevaluation.** ebd.: Vortrag von Dr. Michael Frehn: **Sollte, könnte, müsste...machen! Wie kann die Verkehrswende in den Städten gelingen?**

Kommunale Mobilitätskonzepte – Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW im Auftrag des Zukunftsnetz Mobilität NRW / Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, April 2021

Mario Flamann und Philipp Hölderich: **Citylogistik braucht interdisziplinäre Konzepte.** In DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung, 6. April 2021

Im dichten Takt zur Mobilitätswende

Der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilitätswende, heißt es. Wer sich aber an Vor-Pandemie-Zeiten erinnert, wird eine Fahrt mit Bus und Bahn häufig mit überfüllten Fahrzeugen, Verspätungen und nur noch, wenn überhaupt, freien Stehplätzen verbinden.

Mit der Pandemie ist die Auslastung in Bussen und Bahnen zwar gesunken. Aber das muss nicht dauerhaft und überall so bleiben, teils hat sich der Trend wieder gedreht. Hinzu kommt der Wunsch vieler Fahrgäste nach etwas mehr Abstand. Es bleibt also dabei: der ÖPNV stößt auch jetzt vielfach an seine Kapazitätsgrenzen.

Ohne Taktverdichtung keine neuen Fahrgäste

In Sankt Augustin hat man die überfüllten Stadtbahnen zum Anlass genommen, den ÖPNV zu verbessern und zu stärken. Ab 2023 sollen dort die Stadtbahnen 66 und 67 zusammen im 5-Minuten-Takt auf dem Korridor zwischen Bonn und Siegburg verkehren. Auf diese Weise wird die Kapazität auf dieser Strecke deutlich erhöht und bringt eine Attraktivierung des Angebots mit sich. Für die Fahrgäste wird ein flexibles Angebot geschaffen, ein „auf die Uhr schauen“ und der Ärger über die verpasste Bahn entfallen nahezu. Zudem erhöht sich die Kapazität, ein Sitzplatz auch in den Spitzenstunden wird nicht mehr Utopie, sondern Normalität, und eine Fahrt mit der Stadtbahn gleicht nicht mehr einer Fahrt in der »Sardinenbüchse«. Die deutlichste

Botschaft ist aber, dass es ohne eine Taktverdichtung keine Kapazitäten mehr gibt, neue Fahrgäste aufzunehmen, und der ÖPNV seiner Rolle als Rückgrat von Mobilitätswende und Umweltverbund nicht gerecht werden kann.

Verlagerungspotenzial

Derzeit liegt der ÖPNV-Anteil im Rhein-Sieg-Kreis bei gerade 10 Prozent. Im Rahmen der Korridorstudie zur Taktverdichtung der Stadtbahn 66 wurden nun durch die Planersocietät und das ZIV die Auswirkungen entlang des Korridors in der Stadt Sankt Augustin analysiert. Zentrale Fragestellungen waren dabei, wie sich die Schrankenschließzeiten verändern und wie sich das wiederum auf das gesamte Verkehrssystem im Stadtgebiet auswirkt. Anschließend wurden Maßnahmen erarbeitet, wie Knotenpunkte umgestaltet werden können, um Rückstauungen aufzufangen. Das Ausschöpfen von Verlagerungspotenzialen durch die Optimierung der Zubringerverkehre in Form von Stadtbussen, besseren Rad- und Fußverkehrsanlagen war ein weiterer zentraler Aspekt.

Das Ergebnis der Untersuchung der Kno-



Lisa Klopff

M.Sc.
Geographin,
Verkehrsplanerin

Tel.: 0231/999970-33
klopff@
planersocietaet.de

tenpunkte im Stadtgebiet hat gezeigt, dass es durchaus zu längeren Rückstaus vor den Schranken im MIV kommt, diese aber durch Optimierungen aufzufangen sind. Insgesamt sind die Schranken auch nie länger als eine Minute geschlossen, wodurch ein Abfließen des Verkehrs zeitnah möglich ist. Rad- und Fußverkehr stehen natürlich ebenso vor der Schranke, hier kommt es aber vor allem auf die Führung und eine mögliche Bevorrechtigung am Knotenpunkt an: ein Überqueren in möglichst wenig Umläufen, um eine Haltestelle zügig zu erreichen, ist essenziell.

Gezielte Förderung ist wichtig

Die Potenziale des ÖPNV können durch eine gezielte Förderung auch bestehender Angebote ausgeschöpft werden. Ein Weg mit dem ÖPNV besteht nie aus der reinen Fahrt mit Bus oder Bahn, sondern beginnt und endet meist zu Fuß oder mit dem Rad. Aus diesem Grund sind sichere, komfortable, barriere- und umwegefrie Wege zu den Haltestellen von großer Bedeutung. Hochwertige Radabstellanlagen an der Haltestelle fördern die Intermodalität und bringen auch mal den einen oder anderen Pendler dazu, das Auto stehen zu lassen.

Unumstritten ist die Tatsache, dass sich die Qualität des ÖPNV in Sankt Augustin merklich verbessern wird, dies hat die Analyse des Ist- und Planfalls ergeben. Eine Taktverdichtung ist zusammenfassend also ein grundlegender Baustein, den ÖPNV in einer Region zu fördern. Die Auswirkungen auf den übrigen Verkehr sind ortsspezifisch unterschiedlich und müssen untersucht werden. Langfristig ist ein flexibles, attraktives Angebot in Kombination mit Angeboten für die erste und letzte Meile einer Wegeketten der Motor für die Mobilitätswende.

Ein dichter Takt auf der Linie 66 hilft, das Fahrgastpotenzial auszuschöpfen.



Urbane Logistik

Wachsende Konflikte erfordern angepasste Lösungen

Kontinuierliches Städtewachstum und eine dynamische Entwicklung des Onlinehandels bedeuten eine Zunahme des Lieferverkehrs im urbanen Raum. Klassische Zustellkonzepte kommen an ihre Grenze und fördern den Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Alternative Distributionssysteme und Zustellfahrzeuge bieten Potenziale, Kommunikation und koordinierte Zusammenarbeit der Akteure sind unerlässlich.

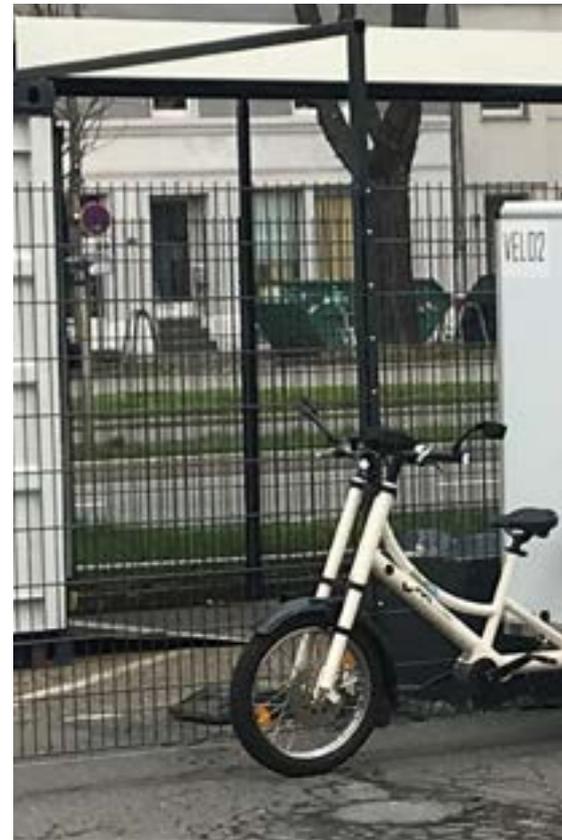
Der Onlinehandel in Deutschland boomt. Sowohl in Pandemiezeiten als auch in der vorherigen Entwicklung konnte eine erhebliche Umsatzsteigerung festgestellt werden und damit ein steigender Bedarf an Zustellungen, insbesondere im Handel B2C (Business to Customer), der zu großen Teilen durch Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) abgewickelt wird.

Optimierungspotenziale

Eine Zunahme der Sendungsvolumina im KEP-Segment um 57 Prozent im Zeitraum 2010 bis 2019 verdeutlicht die Dynamik, deren Fortsetzung auch in Zukunft erwartet wird (vgl.: Bundesverband Paket & Express Logistik: KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland). Gleichzeitig führen urbanes Wachstum und Nachverdichtung zunehmend zu Flächenkonflikten in deutschen Großstädten, der verfügbare Raum nimmt ab und die Suche nach Optimierungspotenzialen wird verstärkt.

Die Anforderungen je nach Raumtyp sind unterschiedlich. So dominiert in Wohngebieten die Paketzustellung mittels Lieferdienst, in Innenstädten haben regelmäßige Vertragslieferungen die Nase vorn. Die Potenziale sind je nach Dichte deutlich verschieden. Während in Räumen hoher Bevölkerungsdichte kurze Wege und eine meist verstärkte Flächenknappheit die Grundlage sind, so bestehen am Stadtrand tendenziell gegensätzliche Voraussetzungen. Höhere Sendungsvolumina und Gütergrößen, wie sie bspw. für den Einzelhandel zu erwarten sind, erfordern eine Anpassung von Zustellkonzepten. Jeder Raumtyp, jede Stadt ist in ihrem Aufbau und ihrer Funktionsweise einzigartig. Es braucht also flexible und angepasste Logistiklösungen.

Wie in anderen Bereichen der Mobilität, so gibt es auch in der urbanen Logistik zahlreiche Initiativen und Ansätze, die auf



zunehmend unterschiedliche Lebensentwürfe und eine konfliktarme Abwicklung von Lieferverkehren abzielen. Eine Haustürzustellung wird aus Effizienzgründen voraussichtlich nicht der Standard bleiben. Öffentliche Quartiersboxen und Pickup-Points bieten die Möglichkeit einer gebündelten Zustellung durch die KEP-Dienste und einer zeitflexiblen Entgegennahme durch den Empfänger. Integriert in urbane Mobility Hubs oder an Orten mit erhöhter Personenfrequenz besteht die Möglichkeit, den Heimweg von der Arbeit mit dem Paketempfang zu kombinieren.



Die Planersocietät hat ein Whitepaper zum Thema »Urbane Logistik in der Stadt und Verkehrsplanung« herausgegeben. Das 24-seitige Papier lässt sich [hier herunterladen](#).



Im Rahmen des Projektes »Emissionsfreie Innenstadt« wurde in Dortmund testweise ein Mikrodepot eingerichtet; Paketdienste liefern mit Lastenrädern aus (Foto oben). Das Bild links zeigt die Größenunterschiede zwischen »Klein«-Transporter und Lastenrad.

Unter der Erde

Auch im B2B-Segment (Business to Business), bspw. in der Belieferung von Einzelhandel und Gastronomie in hochverdichteten Stadtzentren, werden neue Lösungen erdacht, erprobt und umgesetzt. Eine räumliche wie zeitliche Erweiterung kann Konflikte zwischen Liefer- und sonstigen Verkehren reduzieren. So kann eine unterirdische Zustellebene, wie sie bei der Neuentwicklung des Potsdamer Platzes in Berlin bereits vor einiger Zeit umgesetzt wurde, eine Lösung darstellen, ebenso wie die zeitliche Anpassung von Zustellvorgängen

mittels leiser Nachtbelieferung, erprobt in Köln. Auch eine effiziente Organisation und Mehrfachnutzung bestehender Flächen verringert den urbanen Flächendruck. Mittels digitaler Vernetzung von Park- und Lieferzonen können Zustellrouten geplant, Verkehrskonflikte reduziert und Flächen effizient genutzt werden. Räumlich besser integriert kann der Lieferverkehr durch einen Micro-Hub den Warenumsatz auf Elektrokleinfahrzeuge, Lastenrädern oder vielleicht künftig autonomen Fahrzeuge ermöglichen und so Verkehrskonflikte in der Endzustellung minimieren.

Intensiver Dialog

Auf eine Vielzahl an räumlichen Ansprüchen sowie Erwartungen und Wünschen der Kunden und Dienstleister kann also mit unterschiedlichen Maßnahmen reagiert werden. Stets im Blick muss dabei die Wechselwirkung auch mit anderen Teilaspekten der urbanen Mobilität sein. Um dies zu vereinen, ist ein wichtiger Aspekt einer zukunftsfähigen urbanen Logistik somit die Komponente der Organisation und Planung. Ein intensiver Dialog mit den Akteuren vor Ort sowie eine konzeptionelle Herangehensweise befördern die Lösungsentwicklung. In urbanen Logistikkonzepten wird auf die unterschiedlichen

räumlichen und strukturellen Ansprüche eingegangen und es können passgenaue Lösungen entwickelt werden.

Synergien nutzen, Konflikte mildern

Auch die Berücksichtigung in integrierten Mobilitätskonzepten ist erforderlich. So können Synergien mit anderen Mobilitätsaspekten genutzt und Konflikte abgemildert werden. Dies umzusetzen erfordert personelle Kapazitäten auch auf kommunaler Seite, sowohl in der integrierten Verkehrsplanung als auch bspw. mittels eines Logistikmanagements mit Zuständigkeit für besonders konfliktträchtige Quartiere.

In einer Kombination aus Dialog mit den Akteuren, Mut für innovative Lösungen und konzeptioneller wie personeller Planung und Durchführung kann urbane Logistik zukunftsfähig werden. Aber nur mit dem gemeinsamen Engagement von allen Seiten wird urbane Logistik auch in Zukunft die Lebensqualität in Städten stärken.



Pascal Wolff
M.Sc.
Raum- und
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-26
wolff@
planersocietaet.de



Radverkehr im Mittelgebirge

**Viel Landschaft,
wenig Infrastruktur
- und plötzlich Potenzial**

Das Radfahren ist im Aufschwung
- auch in Mittelgebirgsregionen mit
großen Höhenunterschieden. Das
Pedelec macht's möglich.

Steiler Anstieg

Immer mehr Elektroräder in Deutschland

Anzahl verkaufter E-Bikes (in 1000) und Marktanteil am Gesamtverkauf (in Prozent)

Quelle: ZIV



Das Radfahren gewinnt bundesweit merklich an Schwung. Der ungebrochene Boom elektrisch unterstützter Fahrräder (Pedelecs), die wachsenden Folgen des Klimawandels und ein steigendes Gesundheitsbewusstsein fördern und erfordern einen gezielten Ausbau der Radverkehrsnetze. Zugleich ist die Radverkehrsförderung erklärter politischer Wille auf allen Ebenen, was sich auch in zahlreichen Förderprogrammen auf Bundes- und Landesebene zeigt.

Während klassische Fahrradregionen wie der Niederrhein oder das Münsterland bereits über gut ausgebaute regionale Radwegenetze verfügen, sind diese in vielen Mittelgebirgsregionen bisher nur rudimentär vorhanden. Doch auch hier steigt die Nachfrage, zum Teil sprunghaft. Vor allem seit der Corona-Pandemie sind ausverkaufte Fahrradgeschäfte und immer mehr Fahrräder und Pedelecs im Straßenbild der Normalfall.

Auch auf dem Land wird der Aufschwung des Radfahrens registriert

Große Höhenunterschiede prägen den teils sehr ländlichen Kreis Siegen-Wittgenstein. Doch auch hier wird der Aufschwung des Radfahrens aufmerksam registriert und soll weiter unterstützt werden. Dazu hat die Planersocietät gemeinsam mit Kreis, Kommunen und Baulastträgern bis Mitte 2021 ein Radverkehrskonzept für den gesamten Kreis erarbeitet. Ziel ist es, die Städte und Gemeinden im Alltagsradverkehr besser miteinander zu verknüpfen und größere Ortsteile anzubinden. Damit wird die Basis geschaffen, dass mehr Menschen für Fahrten zur Arbeit, zur Schule oder für alltägliche Erledigungen das Fahrrad wählen.

In der Region gilt es, erhebliche Hürden für mehr Radverkehr zu überwinden. Mit einem

zuletzt 2017 ermittelten Radverkehrsanteil am Modal Split von 4 Prozent ist der Kreis Siegen-Wittgenstein alles andere als eine klassische Fahrradregion. Dominant ist der Kfz-Verkehr: fast 75 Prozent aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt, während auf den ÖPNV gut 9 Prozent entfallen. Starke Höhenunterschiede, relativ große Entfernungen, fehlende Radverkehrsinfrastruktur und Strecken durch Wälder ohne soziale Kontrolle sorgen für schwierige Ausgangsbedingungen. Die unterschiedlichen Bedingungen zwischen der Großstadt Siegen und dem eher dünn besiedelten Wittgensteiner Land sind eine zusätzliche Herausforderung, die es zu berücksichtigen gilt.

Schwierige Ausgangsbedingungen: Höhenunterschiede, Entfernungen, fehlende Radinfrastruktur und Strecken ohne soziale Kontrolle.

Mit der großen Verbreitung von Pedelecs wird das Fahrradfahren aber auch immer praxistauglicher, weil Höhenunterschiede und weite Strecken leichter bewältigt werden können. Der Schwerpunkt liegt deshalb auf dem Ausbau des Radwegenetzes. Die vielen Lücken im Netz waren bei der Haushaltsbefragung 2017 als Hauptgrund für die Nichtnutzung des Fahrrads im Kreis Siegen-Wittgenstein genannt worden.

Perspektivisch soll ein hierarchisiertes und vollständiges regionales Radwegenetz entstehen. Zur Bestimmung des Potenzials wurden vor allem die Pendelbeziehungen betrachtet. Die Radpendler Routen stellen die wichtigen Verbindungen im Alltagsverkehr mit einem hohen Potenzial zwischen den

Kommunen dar. Ergänzt werden sollen diese Strecken durch ein Haupt- und Nebennetz, das auch tangentialen Verbindungen beinhaltet und kleinere Ortsteile anbindet.

800 Kilometer Zielnetz, 1400 Maßnahmen

Das über 800 km lange Zielnetz wurde durch die Planersocietät befahren und über 1.400 detaillierte Maßnahmenvorschläge mitsamt Kostenschätzungen entwickelt – darunter zum Beispiel ein Vorschlag für enge Ortsdurchfahrten, der bergauf Schutzstreifen und bergab Piktogrammketten vorsieht. In einem ersten Schritt konnten die Umsetzbarkeit der Routen geprüft und konkrete Trassenvorschläge gemacht werden. In Absprache mit den weiteren Projektbeteiligten aus Kreis und Kommunen wurden die Vorschläge geprüft und modifiziert.

Mit Netz und Maßnahmen geht es nun in die Umsetzungsphase. Dazu arbeiten alle Baulastträger unter Federführung des Kreises zusammen, um die neuen Trassen für den Radverkehr weiter zu konkretisieren. Geprüft wird im Detail z. B. die bauliche Umsetzbarkeit, die naturfachrechtliche Zulässigkeit und die Grundstücksverfügbarkeit.

In Hinblick auf das erwartete Nahmobilitätsgesetz in NRW stellt sich der Kreis Siegen-Wittgenstein mit dem Radverkehrskonzept zukunftsfähig auf. Mit der Planung liegt die Basis für ein schnelles Radwegenetz vor, dass später vom Land übernommen bzw. verstärkt gefördert werden kann.



Johannes Pickert

Dipl.-Ing.
Raum- und
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-21
pickert@
planersocietaet.de



Lieblingsorte

Mehr als 60 Mitarbeiter:innen zählt die Planersocietät inzwischen. Wir stellen sechs von ihnen hier vor: mit ihren Lieblingsorten



Niklas Engelhardt (B.Sc.)

Seit 2019 arbeitet der Sozialwissenschaftler bei der Planersocietät in Bremen. Seine Schwerpunkte sind Verkehrsentwicklungspläne sowie Rad- und Fußverkehrsprojekte.

Am Wasser

Eine Weile musste ich schon überlegen, bis ich mich für einen Lieblingsort entscheiden konnte. Schließlich gibt es in Bremen eine ganze Menge schöner Orte. Was viele davon gemeinsam haben: Sie haben irgendetwas mit der Weser zu tun.

So fiel die Wahl am Ende auf den Osterdeich, als Stellvertreter für alle meine Lieblingsplätze am Wasser. Ob abends bei einem Erfrischungsgetränk mit Freunden oder als Teil einer Fahrradrouten - ich habe am Osterdeich schon viele Stunden

verbracht. Neben tollen Sonnenuntergängen (siehe Foto) bietet dieser Ort mit der Aussicht ins Grüne Entspannung pur. Außerhalb von Pandemie-Zeiten verwandelt sich der Osterdeich zudem im Sommer für ein paar Tage in ein Festivalgelände mit mehreren Bühnen, auf denen viele Künstler:innen auftreten.

Für einen räumlichen Perspektivwechsel bietet sich die kleine Fähre an, die den Osterdeich mit dem gegenüberliegenden Ufer verbindet. Auf dem dortigen Sandstrand lässt sich im Sommer ebenfalls prima Zeit verbringen.

Seit 20 Jahren mein Highlight

Bei der Frage nach meinem Lieblingsort kamen mir ad hoc mehrere Orte in den Sinn – wie die Sporthalle, in der ich seit 15 Jahren mehrmals in der Woche meinem Sport Taekwondo nachgehe, aber mindestens genauso die Natur, wie den Kernader See mit seiner Inliner-Bahn.

Dann fiel mir ein ganz besonderer Ort ein, den ich doch irgendwie als Lieblingsort definieren kann: Starlight Express.

Seit über 30 Jahren in Bochum und seit

beinahe 20 Jahren immer wieder ein Highlight für mich. Schon in jungen Jahren haben mich meine Eltern zur Weltmeisterschaft der Züge mitgenommen, bis heute freue ich mich jedes Jahr aufs Neue, das erfolgreichste Musical der Welt an einem Standort zu bestaunen. Egal, ob die lebenswürdige Dampflok Rusty, die selbstsichere E-Lok Electra, die mutige Diesellok Greaseball, die charmanten Waggonen oder die sportlichen Streckenposten – alle ziehen sie mich immer wieder in ihren Bann. Und so gibt es jedes Jahr ein Licht am Ende des Tunnels, wenn es wieder heißt: „Auf die Gleise.“



Julia Herzog B. Sc.

Die Raumplanerin arbeitet seit 2019 bei der Planersocietät und absolviert zeitgleich ihr Masterstudium. Ihre Schwerpunkte sind standortbezogene Mobilitätskonzepte, Verkehrsgutachten und Verkehrssicherheit.

Wildwasserparadies

Mein Lieblingsort, das Murgtal, befindet sich etwas südlich von Karlsruhe, im Herzen des Nordschwarzwaldes.

Mit der Straßenbahn ist es von Karlsruhe aus gut ohne Umsteigen zu erreichen, sodass ich dort einen Großteil meiner Freizeit verbringe. Das Murgtal bietet viele Attraktionen: auf dem Murgtalradweg kann man zum Beispiel super Rennrad fahren, die Murgtalleiter ist ein wahres Wander-

highlight. Hier hat man an einigen Stellen einen herrlichen Blick in die Rheinebene bis zu den Vogesen. Abends beobachte ich hier noch gerne den Sonnenuntergang oder den Sternenhimmel. An heißen Sommertagen stellt das Baden in der Murg die perfekte Erfrischung dar.

Den meisten Spaß im Murgtal habe ich nach ergiebigen Regenfällen, denn dann verwandelt sich die Murg in ein Paradies für Wildwasserpaddler. Das Murgtal hat viele schöne Facetten, die mich begeistern.



Annika Worch M. Sc.

2019 hat die Raumplanerin zur Planersocietät gefunden. Ihre Schwerpunkte liegen in der Fußverkehrsförderung und der Verkehrsentwicklungsplanung.



Lisa Klopff M. Sc.

Seit 2020 arbeitet die Geographin (Stadt- und Regionalentwicklung) bei der Planersocietät. Sie ist Expertin in Sachen ÖPNV, zudem hat sie sich intensiv mit der Verkehrsplanung im ländlichen Raum beschäftigt.

Neue Musik in altem Gewand

Die Frage nach dem Lieblingsort lässt sich aus meiner Sicht schnell beantworten. Es ist der Ort, an dem ich neben der eigenen Wohnung und dem Büro am meisten Zeit verbringe.

Seit mehr als 10 Jahren bin ich musikalisch aktiv, seit 5 Jahren als Gitarrist und Songwriter eigener Bands. Da man in der Großstadt leider nicht so leicht in der Scheune auf dem Hof oder der Garage neben dem Einfamilienhaus Musik machen kann, bedarf es geeigneter Räumlichkeit dafür.



Markus Bednarek, M.Sc.

Der Raumplaner kam 2018 zur Planersocietät. Seine Schwerpunkte sind Verkehrsentwicklungsplanung, Verkehrsmodelle, Mobilstationen und Parkraumkonzepte.

Portugiesisches Flair

Mein Lieblingsort, der mir spontan in den Sinn kommt, ist der Miradouro da Nossa Senhora do Monte in Lissabon. Während meines Auslandssemesters vor vier Jahren habe ich dort gerne die lauen Sommer- oder auch Herbstnächte verbracht und portugiesischen Flair genossen.

Mit Live-Musik und frischer Sangria kamen dort abends immer alle zusammen, es wurde geschnackt, gelacht, manchmal auch getanzt und natürlich die Aussicht

genossen. In Deutschland fehlt mir diese „Draußen-Kultur“ hin und wieder, da sitzt doch lieber jeder im eigenen Garten oder aber es fehlt einfach an schönen Orten, wie den vielen Aussichtspunkten (Miradouros) in Lissabon. Mit einem Park in Köln ist das jedenfalls nicht zu vergleichen.

Am schönsten fand ich die Saxophon-Spieler, den Live-Gesang und die Unbeschwertheit des Publikums. Wenn man wieder sicher reisen kann, steht ein Besuch ganz oben auf meiner Liste. Bis dahin: Tenho saudades de Lisboa.

Deshalb befindet sich mein Lieblingsort in einem zum Proberaumkomplex umgebauten Bunker in Bochum. Dort komme ich mit meinen Bandkollegen mindestens einmal die Woche zusammen, um neue Songs zu entwickeln, alte wieder durchzugehen oder auch nur, um uns bei einer Hopfenkaltshale ein bisschen auszutauschen.

Übrigens ist diese Form der Nachnutzung eines Bunkers auch aus raumplanerischer Perspektive interessant. Die Ausstattung mit Proberäumen ist allerdings selbst in einer Region wie dem Ruhrgebiet eher verbesserungswürdig.



Johannes Helmer M. Sc.

Der Raumplaner arbeitet bereits seit 2015 bei der Planersocietät. Seine Schwerpunkte sind integrierte Mobilitätskonzepte, Entwürfe und Verkehrserhebungen.

Hier bin ich zu Hause!

Vor 12 Jahren bin ich zum Studium nach Dortmund gezogen. Im Laufe der Zeit habe ich viele Orte kennengelernt, die ich sehr zu schätzen weiß.

Sei es das Westfalenstadion, wo ich Siege und Meisterschaften feiern durfte, oder das Stadion Rote Erde mit seinem integrierten Biergarten. Wahrscheinlich hat man hier so nah wie kaum an einem anderen Ort auf der Welt zwei so geschichtsträchtige Sportstätten beisammen, prallen die Architekturen aus zwei Stadiongenerationen und damit zwei Fußballwelten aufeinander. Oder die Grün- und Parkanlagen in Dortmund, das altherwürdige U-Gebäude mit

dem Blick über die Dächer der Stadt, das Hafenaerial mit seinen Kneipen und dem schönen alten Hafenamt oder das neue Phoenix-West-Gelände, wo die historische Industriekultur beibehalten wurde und sich das Gebiet wunderbar in das Emschergelände am Westfalenpark integriert.

An meinem Lieblingsort kann ich all diese Orte miteinander verknüpfen. Sei es zum Joggen, Spazieren, Radfahren oder Entspannen, es zieht mich auf die Anhöhen oberhalb der Schnettkerbrücke, wo ich einen wundervollen Ausblick auf die Dortmunder Skyline habe und fast all meine Lieblingsorte sehen kann. Hier komme ich zur Ruhe, und mit dem Blick auf Dortmund weiß ich, dass ich hier zu Hause bin!

Neues in aller Kürze

Neu im Team der Planersocietät

Unser Team ist auch dieses Jahr wieder gewachsen. Neu im Team begrüßen wir folgende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

Jonas Schmid (*1996, M.Sc. Verkehrssystemmanagement) unterstützt uns seit dem 1.1.2021 als wiss. Mitarbeiter im Karlsruher Büro.

Niklas Engelhardt (*1996, B.Sc. Sozialwissenschaften) ist seit dem 1.2.2021 als wissenschaftlicher Berater im Bremer Büro tätig.

Carola Baier (*1994, M.Sc. Mobilität und Infrastruktur) arbeitet seit dem 1.3.2021 als Beraterin im Hamburger Projektbüro.

Johannes Schaub (*1993, B.Sc. Bauingenieurwesen) hat sein Studium im März 2021 abgeschlossen und arbeitet seit dem 1.4.2021 als wissenschaftlicher Berater.

Dr. Franziska Kirschner (*1991, M.Sc. Stadtgeographie) arbeitet seit dem 1.5.2021 als Koordinatorin und Projektlei-

terin zum Thema Parken und Reallabore. Sie hat drei Jahre am Lehrstuhl von Prof. Dr. Martin Lanzendorf gearbeitet und zum Thema Parkraummanagement promoviert.

Ilka Bürling (*1995, M.Sc. Stadtplanung), hat am 1.6.2021 in Bremen als Beraterin angefangen. Zuvor war sie bei einem Moderationsbüro tätig.

Felix Werner (*1993, M.Sc. Verkehrssystemmanagement) arbeitet seit Mai 2021 als Berater in unserem Karlsruher Büro.

Sabrina Wörmann (*1992, M.Sc. Geographie) arbeitet seit dem 1.7.2021 als Beraterin für Radverkehr in Dortmund. Sie war zuvor bei einer Kommune tätig.

Moritz Müller (*1990, M. Sc. Verkehrswirtschaftsingenieur) wechselt von einem Ingenieurbüro zu uns und arbeitet seit

1.8.2021 als Projektleiter in Dortmund.

Dajana Esch (*1989, M. A. Sozialwissenschaft) kam am 1.8.2021 von einem Forschungsinstitut zu uns und arbeitet als neue Referentin der Geschäftsführung.

Dirk Lange (*1990, M. Sc. Verkehrswirtschaftsingenieur) war einige Jahre für das Nahmobilitätsteam der Stadt Wuppertal tätig und arbeitet seit August 2021 als Projektleiter und ist Sicherheitsauditor.

Thomas Weber (*1995, M. Sc. Raumplanung) arbeitet seit September 2021 als Berater in Dortmund.

Zwei Mitarbeiter haben mit ihrer Hochzeit einen neuen Namen angenommen:

Dennis Jaquet (geb. Stocksmeier) und **Lukas Schroeder-Schilling** (geb. Pöpsel).

Glosse

Flugtaxis und Lastenräder

© IAA Mobility



Die Internationale Automobil-Ausstellung IAA will keine Auto-Messe mehr sein, sondern eine Mobilitätsplattform.

Zukunftsfähige Mobilität war das Thema der traditionsreichen Veranstaltung. Kritiker:innen waren natürlich trotzdem nicht zufrieden, sie werfen der IAA Greenwashing oder alternativ Bikewashing vor.

Immerhin: In München wurden nicht nur Elektroautos und High-Tech-Lösungen für den Verkehr gezeigt (Flugtaxis!), auch E-Bikes soll die Zukunft der Mobilität gehören und Lastenrädern, meint der frisch ergründete Verband der Automobilindustrie (VDA), Ausrichter der IAA.

Neue Mobilitätskonzepte ließ die IAA übrigens nicht mehr nur auf dem Messegelände aufführen, sondern auch direkt in der Stadt. Wegen der Aufbauten mussten Radfahrer:innen Umwege fahren und Autos standen im Stau. Open Space nennt sich dieses Konzept. Auf Deutsch heißt das wohl: Mehr Platz für die IAA. Ob das nun die Antwort des VDA auf den Wunsch nach einer Neuverteilung der Fläche ist?

Lust auf mehr Informationen?

Dortmund:

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund
Tel. 0231 / 99 99 70-0

Niederlassung Bremen:

Am Wall 142, 28195 Bremen
Tel. 0421 / 649 153-45

Niederlassung Karlsruhe:

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

Oder online:

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

Wir freuen uns auf Sie!