ProjektSkizzen 27

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät

Herbst 2023





Editorial

Im Wandel

Vor zwei, drei Jahren noch war die Verkehrswende in aller Munde, selbst der Bundesverkehrsminister sprach von ihr wie von einer Selbstverständlichkeit. Ohne Verkehrswende kein Klimaschutz, lautete das Credo – also gehen wir sie an!

Ein paar Jahre und ein paar Wahlen weiter sind Bremsspuren unübersehbar. Mal ist die Verkehrswende in die Mühlen der Wahlkämpfe(r) geraten, mal wird sie von juristischen Klagen eingeholt. Klimapolitik und Verkehrswende – quo vaditis?

Nein, wir wollen nicht pessimistisch sein. Verkehrswende ist eher ein Marathon, und es gibt auch Fortschritte, gute Nachrichten, spannende Projekte und Entwicklungen. Davon wollen wir in diesem Heft einige vorstellen, ohne dabei Widerstände auszublenden, etwa wenn es darum geht, Innenstädte vom Autoverkehr zu entlasten. Wir wollen zeigen, dass die Verkehrswende ein Gewinnerthema sein kann, wenn sie gut kommuniziert und intelligent umgesetzt wird, wenn man die Betroffenen mitnimmt. Dass die Verkehrswende machbar, aber kein Selbstläufer ist, zeigen auch einige Texte im Heft, zum Radverkehr zum Beispiel (wie man die Umsetzung beschleunigen kann), zum ÖPNV (der alle Sinne einbezieht) oder zum Ruhe-Quartier Altona (mehr Leben).

Somit mein Appell an Sie: Lassen Sie uns Veränderungen als Chance wahrnehmen. Wandel und Veränderungsfähigkeit sind zentrale Merkmale unseres Alltags. Transformation bedeutet Weiterentwicklung. Über die Inhalte können und wollen wir diskutieren, gern auch leidenschaftlich, aber bitte immer mit Sachverstand!

Wir freuen uns über Rückmeldungen und wünschen eine anregende Lektüre!

lhr





Dipl.-Ing. Stadtplaner AKNW Verkehrsplaner DASL Geschäftsführer Tel.: 0231/999970-0 bexen@

Christian Bexen

Inhalt



Titelthema:

Lebendige Zentren und Verkehrsberuhigung

- 3-6 Eine Chance für den Einzelhandel
- 7 Straßenparken ist der Schlüssel
- 8-9 Ortsmitten: Wo Menschen wieder ins Gespräch kommen
- 10-11 Interview mit Dr. Markus Preißner (IFH Köln): »Zu viel Verkehr hält vom Innenstadtbesuch ab!«
- 12-13 Radverkehr: Zwischen Anspruch und Wirklichkeit
- 14-15 ÖPNV: Mit allen Sinnen
- 16-17 Ruhe-Quartier Altona: Weniger Verkehr, weniger Lärm mehr Leben!
- 18-19 Kurznachrichten aus der Planersocietät: Neues Büro in Dortmund, neue Rechtsform, Brüssel-Exkursion
- Aktuelle Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge
- Nachhaltige Mobilität für einen sicheren Schulweg
- 22-23 Lieblingsorte
- 24 Neues Personal, Glosse, Kontakt

Impressum

Herausgeber:

Planersocietät Frehn, Steinberg Partner GmbH

Konzeption & Redaktion

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

Bildnachweis

Soweit nicht anders vermerkt: Alle Bilder Planersocietät Titelseite: © 2022 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg CC BY-ND

https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/

Druck: Clasen GmbH, Düsseldorf

Auflage: 1800



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



Innenstädte und Ortsteilzentren wandeln sich, das Thema Verkehrsberuhigung wird dabei oft heiß diskutiert. Der Einzelhandel durchlebt seit vielen Jahren einen Strukturwandel, der Online-Handel ist eine starke, zuweilen übermächtige Konkurrenz. Doch Verkehrsberuhigung sollte nicht zur Geisel dieses Wandels gemacht werden. Vielmehr steckt gerade in der Gestaltung des öffentlichen Raums für viele Innenstädte und Stadtteilzentren die Chance, eine dringend erforderliche Unverwechselbarkeit, eine Quartiersidentität sowie ein Aufenthaltserlebnis wiederherzustellen.

Im belgischen Gent hat es funktioniert. Ein intelligentes Verkehrssystem, der Circulatieplan, hat das Stadtzentrum von der Dominanz des Autoverkehrs befreit, vor allem durch das Umleiten des Durchgangsverkehrs. Und trotzdem ist die Innenstadt nicht tot, im Gegenteil, der Einzelhandel hat – nach Einbußen zu Beginn – sogar profitiert. Das Zentrum der

mittelalterlichen Handelsstadt lebt auf, hat enorm an Aufenthaltsqualität gewonnen, die Anwohner:innen damit auch an Lebensqualität. Die Menschen sind gern hier, flanieren, fahren Rad, nutzen viel stärker als zuvor Busse und Straßenbahnen. Auch sicherer ist es im Verkehr geworden. Dabei ist die Stadt auch mit dem Auto weiterhin erreichbar.

Was in Gent passiert ist, wird durch Studien belegt: Nimmt die Verweilqualität in den Innenstädten zu, stimmt auch der Umsatz des Einzelhandels. Widerstände wie stark vereinfachende Aussagen einzelner Gruppierungen ("keine Autos = kein Umsatz") zeigen vor allem, dass das Thema Verkehrsberuhigung von Zentren trotz vieler guter Beispiele eine gute Prozesssteu-

Fußgänger:innen bringen
mehr Umsatz

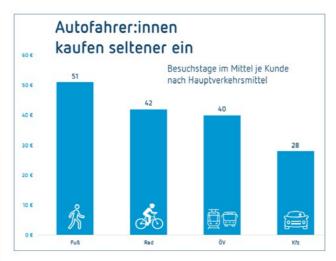
700 €

Umsatz im Mittel je Kunde und Jahr
nach Hauptverkehrsmittel

598

477

477



Daten aus einer NRVP-Studie

Die Zahlen der beiden Grafiken basieren auf Befragungen in fünf deutschen Städten (Erfurt, Gera, Leipzig, Offenbach und Weimar) im Rahmen des NRVP-Forschungsprojektes »Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt«; sie wurden 2016/17 durchgeführt. 1562 Personen wurden befragt.

erung und viel Kommunikation braucht, inklusive gegenseitiger Lernprozesse.

Handel verliert an Bedeutung

Innenstädte und Stadtteilzentren stehen vor vielfältigen Herausforderungen. Die Leitfunktion Handel verliert an Bedeutung – gerade durch die Konkurrenz des Online-Handels und durch den anhaltenden Strukturwandel. So schwer der Verlust großer Ankermieter und der schleichende Wandel der Einkaufslandschaft ist, so ergeben sich daraus doch neue Chancen. So können andere Frequenzbringer – aus Bildung, Dienstleistungen, Freizeit oder auch Wohnen – in die Innenstädte zurückgeholt werden und so die alte Multifunktionalität des Standortes Innenstadt wieder beleben. Daneben wird die Gestaltung des öffentlichen Raums wichtiger für den Erfolg oder Misserfolg einer Innenstadt.

Zugleich geht es um Quartiersidentität und Aufenthaltserlebnis. Geschäftsstraßen sind häufig vom motorisierten Kfz-Verkehr stark belastet, vom ruhenden Verkehr geradezu dominiert. Hinzu kommt unter Umständen auch eine schlechte Straßenraumqualität. Vor allem aber für den Fußund Radverkehr, für mehr Grün werden neue Flächen benötigt. Deshalb gewinnen

Konzepte an Bedeutung, die auf eine Straßenneuaufteilung, multifunktionalere Straßenräume oder autofreie bzw. autoarme Räume zielen.

Viele Innenstädte haben in den vergangenen Jahrzehnten ihre Kernfunktion als sozialer, kultureller, öffentlicher und vielfältig nutzbarer Raum eingebüßt. Zahlreiche Konzepte und Projekte wurden angestoßen, um dieses Problem anzugehen. Doch nähern wir uns dem Thema schrittweise:

Aber die Erreichbarkeit...

Die Erreichbarkeit ist für eine Innenstadt ein wichtiger – wenngleich nicht der einzige – Erfolgsfaktor. Das gilt nicht nur für die Auto-Erreichbarkeit eines Standortes. Wichtig für Innenstädte und Stadtteilzentren sind auch eine gute Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr sowie mit Bussen und Bahnen. Zu unterscheiden ist zudem zwischen der äußeren Erreichbarkeit (wie komme ich von außen in die Stadt) und der inneren Erreichbarkeit (wie bin ich vor Ort unterwegs). Beides ist wichtig für den Erfolg eines Zentrums.

Äußere Erreichbarkeit

Was die äußere Erreichbarkeit betrifft, heißt das, ausreichend und attraktive P+R-Plätze bereitzustellen, Zufahrten zu Parkhäusern am Rande der Innenstadt zu ermöglichen und Parkleitsysteme zu optimieren. Größere Kommunen müssen den ÖPNV-Zugang für das städtische Umland verbessern. Insgesamt muss der Nahverkehr zuverlässiger, pünktlicher und sauberer werden. Was die Preise betrifft: das Deutschlandticket ist ein attraktives Angebot, denkbar sind auch Aktionstage / Wochenenden, an denen etwa der Handel die Ticketkosten zumindest teilweise übernimmt (analog zum Ersatz von Parkkosten!).

Dass das Auto auch auf dem Weg zur Innenstadt nicht das dominierende Verkehrsmittel ist, zeigen inzwischen viele Studien. Überraschend dabei ist, dass dieser Befund nicht nur für Metropolen und Großstädte gilt, sondern auch für kleinere Kommunen. So belegte eine im Frühjahr 2023 veröffentlichte Befragung von Passanten in sechs Städten der Westschweiz mit maximal 40.000 Einwohner:innen. dass Händler:innen und Gewerbetreibende den Anteil der Kundschaft, der mit dem Auto kommt, deutlich überschätzt, den Anteil der Personen, der zu Fuß kommt (teils doppelt so hoch wie der der Autofahrer:innen), hingegen unterschätzt

wird. Wer zu Fuß kommt, kauft zudem häufiger ein und lässt insgesamt mehr Geld in der City als etwa die Autofahrenden. Weiteres Ergebnis: Den Kund:innen ist die unmittelbare Nähe zu Pkw-Parkplätzen weit weniger wichtig als vom Handel angenommen. Was auch daran liegen könnte, dass diejenigen, die mit dem Pkw anreisen, durchschnittlich gar nicht mehr Waren einkaufen als diejenigen, die zu Fuß, mit Bus und Bahn oder mit dem Rad kommen. Eine erst im Oktober publizierte Studie der RWTH Aachen zeigt, dass der Einzelhandel profitiert, wenn nur wenige Parkplätze im Straßenraum in der unmittelbaren Umgebung vorhanden sind. Zugleich sollten ausreichend Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung vorhanden sein und eine gute Erreichbarkeit mit Bussen und Bahn sichergestellt werden. Das wurde anhand von Daten zu Einzelhandelsimmobilien in der Aachener Innenstadt analysiert.

Innere Erreichbarkeit

Zu viel Verkehr stört tatsächlich das Einkaufserlebnis, das hat sich schon bei der Etablierung der Fußgängerzonen gezeigt (siehe dazu auch das Interview mit Dr. Markus Preißner vom IFH Köln auf den Seiten 10-11). Alle Kund:innen, egal ob sie vorher mit dem Auto oder mit Bus und Bahn gekommen sind, werden auf den letzten Metern zu Fußgänger:innen und haben entsprechend andere Bedürfnisse, die auf Verweilen, attraktive Räume und Sicherheit ausgerichtet sind. Je höher die Verweilqualität, desto höher die Umsatzzahlen im Einzelhandel und der Gastronomie.

Viele positive Beispiele im Ausland

Wien, Ljubljana, Gent, Pontevedra ... – viele Städte unterschiedlicher Größe im Ausland machen es vor. In Gent war der Prozess der Umgestaltung eingebunden in einen engen Dialog mit vielen Betroffenen. Die Umsetzung hat nicht viele Jahre oder gar Jahrzehnte gedauert. 2014 begannen die Planungen, Bürger:innen und weitere

Akteure wurden intensiv beteiligt; 2017 wurden die Pläne umgesetzt, teils an einem Wochenende, vor allem mit Pollern, Pflanzkübeln und Farbe. Eine "Abkürzung zur Verkehrswende" nennt das Filip Watteeuw, stellvertretender Bürgermeister und der oberste Mobilitätsplaner der 250.000-Einwohner-Stadt. Aber nicht nur die Umsetzung funktionierte flott, auch die Folgen waren schnell sichtbar. Schon nach einem Jahr ist der Autoverkehrsanteil am Modal Split in Gent von 55 Prozent (im Jahr 2012) auf 39 Prozent gesunken, inzwischen hat er sich auf 27 Prozent halbiert. Umfragen belegen: die Menschen sind mit dem Wandel zufrieden. Auch die Kommunalwahl wurde nicht zur Abstim-

In Deutschland ist es ambivalent

mung gegen die Verkehrswende.

In Deutschland sind wir oft noch nicht so weit. Vielerorts sind die Verlustängste groß, gerade beim Innenstadt-Handel. Hier gilt es, die Ängste zu verstehen, aber im engen Dialog auch die Chancen zu vermitteln, die mit einer Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums verbunden sind. Und auch zu vermitteln, dass es nicht nur den Autokunden gibt, sondern auch viele andere Kundinnen und Kunden, und dass die Erreichbarkeit weiter zu fassen ist. Und grundsätzlich gilt immer und überall: Der Erlebnischarakter einer Innenstadt zieht die Menschen in die Zentren. Schöne Straßencafés, ansprechende Sitzgelegenheiten, mehr Grün, eine saubere und sichere Umgebung, mehr Platz für Kunst und Kultur, für Spiel und Sportangebote sind wichtiger als der einzelne Parkplatz um die Ecke. Eine hohe Aufenthaltsqualität ist im Übrigen ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil des City-Handels sowohl gegenüber dem E-Commerce als

»Eine Stadt ist lebenswert, wenn sich alle Bewohner von 8 bis 80 Jahren dort frei und sicher bewegen können.«

Lars Zimmermann Cities for future, Hamburg



BBSR-Forschungsprojekt nimmt Stadtteilzentren in den Blick

Für das Bundesinstitut für Bau-, Stadtund Raumforschung (BBSR) arbeiten wir zusammen mit Junker+Kruse seit Oktober 2023 am Forschungsprojekt »Umgestaltung von Einkaufsstraßen n Stadtteil- und Ortsteilzentren«. Ziele des Projektes sind die Recherche und Analyse interessanter und innovativer Praxisbeispiele sowie die Ableitung von praxisnahen Handlungsempfehlungen für Kommunen. Dabei werden unter anderem sechs Fallstudien genauer untersucht. Wie konnte die Verkehrsberuhigung umgesetzt werden? Welche Wirkungen haben sich dadurch ergeben? Hinweise für gute Beispiele sind herzlich

Dr. Michael Frehn/Pascal Wolff

Lebendige Zentren und Verkehrsberuhigung

Lebendige Zentren und Verkehrsberuhigung

auch den Einkaufszentren auf der grünen Wiese. Vielfach übersehen wird, dass das Pkw-Parken in der Nähe, am Straßenrand, die Aufenthaltsqualität negativ beeinflusst, auch den Komfort der zu Fuß Gehenden, mithin der Flaneure, der Menschen, die einkaufen wollen.

Mutmachende Beispiele

Inzwischen gibt es auch in Deutschland einige mutmachende Beispiele von Städten, die sich auf dem Weg gemacht haben.

Lübeck hat mit der Neugestaltung der Beckergrube – eingebunden in einen breiten Beteiligungsprozess – ein wichtiges Projekt zur Verkehrsberuhigung der Altstadt umgesetzt. Und der Koberg, der zweitgrößte Platz in der Altstadt, wurde temporär im Rahmen eines sogenannten "Übergangsgartens" in diesem Jahr in eine grüne innerstädtische Oase mit 180 Hochbeeten und einer großen Rasenfläche verwandelt. Ein perfekter Ort im Sommer, um über neue Projekte zu grübeln.

Stuttgart hat mit dem Konzept "Lebenswerte Stadt für alle" ebenfalls vorgelegt. Das Parken im inneren Citybereich soll gänzlich vom öffentlichen Straßenraum in die Parkhäuser verlegt werden. Diese werden in Schleifenlösungen erschlossen. Tempo 20 innerhalb der gesamten City wurde bereits angeordnet und die einzelnen Straßenräume werden nach und nach fußgängerfreundlich umgestaltet.

Ähnlich Hannover: In der Innenstadt der unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg zur autogerechten Stadt umgebauten niedersächsischen Landeshauptstadt soll es bis 2030 keinen Durchgangs- und keinen Parksuchverkehr mehr geben. Autos sollen vom Cityring über Stichstraßen in bestehende Parkhäuser geführt werden, Autoparkplätze am Straßenrand weitgehend wegfallen. So der Plan. Aber lässt er sich durchsetzen? In Berlin war die Verkehrsberuhigung ein wichtiges Wahlkampfthema – und wurde abgewählt, die CDU gewann die Senatswahl mit einem ausdrücklichen Pro-Auto-Kurs. In Hannover sehen sich Verwaltungsspitze und Politik besser aufgestellt, der grüne Oberbürgermeister Belit Onay verweist auf die Einbindung der Bürger:innen schon in den vergangenen zwei Jahren, auf den Innenstadt-Dialog



Der Koberg in Lübeck hat sich im Sommer 2023 in einen gut besuchten »Übergangsgarten« verwandelt.

Foto: Lübeck Tourismus

und auf temporäre Straßensperrungen, Experimentierräume, die aufzeigen sollten, wie alternative Nutzungen für die Straßen aussehen können und wirken. Die Bürgerbeteiligung soll fortgesetzt werden; dass es Proteste gegen die Pläne geben wird, ist Onay bewusst.

Planungsbezogene frühzeitige Kommunikation

Eine frühzeitige Kommunikation und echte Einbindung der Betroffenen dürfte bei allen Projekten ein Schlüsselfaktor sein. Dazu bedarf es als Planende einer Auseinandersetzung mit allen relevanten Gruppierungen. Frühzeitig im Prozess angesetzte Akteursgespräche können helfen, das Verständnis für die unterschiedlichen Interessen zu wecken und Lösungen sowie Ideen untereinander aufzugreifen. Eine Konfrontation mit Anwohner:innen oder dem Einzelhandel ist dagegen mit der Gefahr verbunden, dass Maßnahmen nur bis zur nächsten Wahl halten.

Das bloße Aufzählen von Fakten wird dabei nicht reichen. Handel und Gastronomie müssen nicht von den Vorteilen der Verkehrswende überzeugt, sondern mitgenommen werden. Sie müssen ihre Vorstellungen einbringen können, die Chance haben, den Wandel mitzugestalten und sich frühzeitig darauf einzustellen, etwa indem sie intelligente Lösungen finden, wie ihre Kundschaft die Waren nach Hause bekommen kann. In einem solchen Prozess

muss umgekehrt auch klar sein, dass das Beharren auf dem Status quo keine Option ist, dass ein Wandel notwendig ist. Der vorbereitenden Prozessgestaltung und dem Planungsdialog ist daher hohe Priorität einzuräumen.

Ängste nehmen durch Verkehrsversuche

Verkehrsversuche können dabei Raum geben, Ängste abbauen und neue Impulse für eine gute Umsetzung liefern. Verkehrsversuche oder die Umsetzung temporärer Pop-up-Maßnahmen im öffentlichen Raum vermitteln Ideen für eine nachhaltigere oder verkehrsberuhigte Stadtentwicklung, können dadurch sichtbar und erlebbar gemacht sowie im Realbetrieb getestet werden. Wir begleiten inzwischen in vielen Städten diese Reallabore und haben sehr gute Erfahrungen gemacht, zumal sie Lernprozesse auf allen Seiten zulassen. Allein das Straßenverkehrsrecht muss geändert werden, um solche Verkehrsversuche einfacher und rechtssicherer umzusetzen. Aber das wird ja hoffentlich bald kommen.

Wir sind gespannt auf viele neue Projekte und Beispiele!



Michael Frehn
Dr.-Ing. Stadtplaner AKNW,
Verkehrsplaner SRL
Geschäftsführer
Tel: 0231/999970-10
frehn@
planersocietaet.de

Parkraumkonzepte sollen den öffentlichen Raum wiederbeleben und aufwerten

Straßenparken ist der Schlüssel

Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV allein ermöglichen die Verkehrswende noch nicht; stattdessen muss das sogenannte Push-und-Pull-Prinzip zum Tragen kommen. Diese Erkenntnis ist inzwischen Stand der Verkehrswissenschaft.

Ein zentrales Thema aus dem Bereich der Push-Maßnahmen ist der ruhende Verkehr, der häufig noch flächenmäßig große Teile des Straßenraums und so mancher Innenstadtplätze in Anspruch nimmt, dabei jedoch Aufenthaltsqualität einschränkt, der Klimaresilienz von Straßen und Plätzen entgegensteht und häufig die Umsetzung anderer Verkehrsmaßnahmen behindert. Dennoch sind Maßnahmen häufig stark umstritten und werden zumeist emotional diskutiert. Daher kann ein auf sachlichen Analysen fußendes Konzept, das zudem eine Gesamtstrategie zum künftigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr in der Stadt aufzeigt, helfen, das Thema weiterzubringen. Diskutiert werden Handlungsmöglichkeiten wie die Verringerung der Zahl der Parkplätze – ein Thema, das weiterhin vielerorts umstritten ist -, die Verlagerung des Parkraums in Parkierungsanlagen, aber auch die Steuerung der Nutzung durch Bewirtschaftung.

Limburg: Parken in Parkbauten kostet weniger als am Straßenrand

So hat die Stadt Limburg an der Lahn, als eine von zahlreichen Städten in jüngster Zeit, sowohl die Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum als auch für das Parken in städtischen Parkhäusern signifikant angehoben. Dabei wurde darauf geachtet, dass das neue Preisgefüge das Parken in dafür vorgesehenen Parkbauten günstiger macht als im Straßenraum. Mit drei Euro für eine Stunde Straßenparken

(und 1,50 Euro je Stunde in Parkhäusern) bewegt sich Limburg, insbesondere für die Stadtgröße, damit auf einem vergleichsweise hohen Niveau. In den sogenannten A-Städten (wie Düsseldorf und Köln) sind Stundenpreise von vier Euro und mehr mittlerweile Standard. Ersten Beobachtungen zufolge hat die Attraktivität der Straßenparkplätze in Limburg durch die Preisanhebung jedoch kaum eingebüßt.

Aktuell geht die Stadt noch einen Schritt weiter – mit einem umfangreichen Parkraummanagementkonzept wird eine Strategie für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr im Innenstadtbereich erstellt. Zu den Kernelementen wird eine Bündelung des Parkens in Parkierungsanlagen, die Reduzierung des Straßenraumparkens im Innenstadtkern, die Ausweitung von Bewohnerparkzonen und eine Weiterführung der bereits umgesetzten Gebührenstaffelung gehören.

Eine solide Datenbasis ist wichtig

Auch andere Städte befassen sich mittlerweile stärker mit dem "eigenen" (und damit öffentlichen) Parkraum. Das reicht von der gesamthaften Erfassung des Bestands über Nutzungsanalysen – eine solide Datenbasis ist bei diesem sensiblen Thema



David Madden
M. Sc.
Raum- und
Verkehrsplaner
Tel: 0231/99970-22
madden@
planersocietaet.de

besonders wichtig! — bis hin zu Untersuchungen zum Einsatz von Quartiersgaragen zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen in den privaten/halböffentlichen Raum, sowie verstärkter Anwendung von Bewohnerparkzonen und weiteren Steuerungsmaßnahmen. In der Folge können dann wichtige Projekte in Innenstadtbereichen umgesetzt werden, wie etwa für den Radverkehr oder zur Aufwertung des öffentlichen Raums, da so die erforderlichen Flächen gewonnen werden. Der Umgang mit dem Straßenparken ist letztlich ein Schlüsselfaktor bei Parkraumkonzepten.

Dieser Weg der Steuerung des ruhenden Verkehrs sollte konsequent weitergegangen, ruhender Verkehr aus den Straßen verlagert und die in der Regel ausreichenden Kapazitäten in Parkhäusern, Parkdecks, Parkplatzanlagen etc. besser genutzt werden. Flankierend kann hier ein physisches, alternativ auch ein digitales Parkleitsystem unterstützen.

So können Innenstädte wieder attraktiver und belebter werden – was unter vielen Gesichtspunkten dringend nötig ist und ein Ziel darstellt, in dem sich alle Akteur:innen einig sind.



Das Parken dominiert auch in Limburg noch viele Straßenbereiche.

6 | Projekt**Skizzen 27** | 7

Ortsmitten werden aufgewertet

Wo Menschen wieder

ins Gespräch kommen

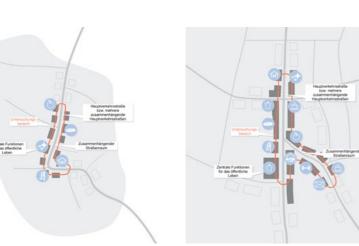
In einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte halten sich alle gerne auf – denn hier ist Platz für Begegnung und Austausch, für Fuß- und Radverkehr. Mit der Qualitätserfassung werden Kommunen in Baden-Württemberg dabei unterstützt, ihre Ortsmitte aufzuwerten.

Belebte Ortskerne und Stadtteilzentren sind wichtig für eine lebenswerte Kommune. Wo es mehr Platz für Geh- und Radwege, mehr Schatten und mehr Bänke für entspanntes Sitzen gibt, geht es allen besser: Junge Menschen treffen sich wieder gerne im Zentrum, Ältere können in kürzeren Abständen ausruhen. Mehr Platz für alle kann auch bedeuten: Menschen kommen miteinander ins Gespräch.

Ortsmitten in Baden-Württemberg: (k)ein Platz zum Verweilen?

Viele Städte und Gemeinden haben statt Ortsmitten nur Ortsdurchfahrten: unattraktive und laute Straßen, die weder zum Verweilen einladen noch interessant für den Einzelhandel sind. Es fehlt an belebten Ortsmitten, die Raum für Begegnung und Aufenthaltsqualität bieten. Das Land Baden-Württemberg möchte daher zum einen im Rahmen einer Bestandsaufnahme einen Überblick über die Situation und Handlungserfordernisse in Ortsmitten schaffen. Zum anderen sollen Kommunen niedrigschwellig Handlungsimpulse erhalten können, mit denen ein Einstieg in die Ortsmittenumgestaltung gelingt. Und dies sowohl in kleinen, ländlichen Gemeinden wie auch in urbanen Stadtteilzentren. All diese Aspekte werden durch die Qualitätserfassung bedient.

Die Qualitätserfassung wird durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) koordiniert und durch



Prinzipskizzen für eine dörfliche Hauptverkehrsstraße (links) und ein Stadtteilzentrum.

Abbildungen: Planersocietät/Pesch Partner Architektur Stadtplanung

ein Konsortium durchgeführt. Neben der Planersocietät bringt die Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH ihre Expertise mit ein. Die Agenturen die wegmeister GmbH sowie ifok GmbH ergänzen das Konsortium hinsichtlich Kommunikation, Information und digitalen Strukturen.

Mit der Qualitätserfassung schnell zu lebenswerteren Ortsmitten

Untersuchungsobjekt der Qualitätserfassung sind Straßenräume von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die eine zentrale Bedeutung für einen Ort oder einen Stadtteil haben und wichtige Nutzungen bündeln. Für diese sollen in einem schnellen und standardisierten Verfahren Mängel identifiziert und Handlungsansätze gefunden werden, bei denen die Bedürfnisse der Kommune und der Menschen vor Ort im Vordergrund stehen.

Interessierte Kommunen können einen Straßenraum für eine Qualitätserfassung vorschlagen. Nach einem Auftaktgespräch findet die Qualitätserfassung vor Ort statt. Dabei werden diverse Kriterien im Straßenraum erfasst. Sie sind meist objektiv überprüfbar und bilden den Status quo im Straßenraum ab. Im Fokus stehen verkehrliche Aspekte, jedoch auch Aufenthaltsqualität und Grün sowie das Ortsbild und angrenzende Nutzungen. Erhobene Daten werden in einer Datenbank gespeichert und sind perspektivisch über diese auswertbar.

Kompakte Ergebnisse als Grundstein einer möglichen Umgestaltung

Als Ergebnis der Qualitätserfassung erhalten Kommunen ein Ergebnisdossier, das sich neben Fachleuten auch an kommunale Entscheidungsträger:innen richtet.
Nach einer Einführung und Erklärung des



Nachher-Visualisierung der Gemeinde Malsch im Landkreis Karlsruhe.

Quelle: Lebendige Ortsmitten für BW, 2023

Statt technischer Details stehen eine positive Vision und erwartbare Vorteile im Vordergrund

Vorgangs öffnet ein Bewertungskompass den kommunenspezifischen Teil des Ergebnisdossiers. In diesem werden sechs Kernkategorien bewertet, sodass schnell die Stärken und Schwächen im Untersuchungsgebiet abgelesen werden können.

Bewertung basiert auf der großen Zahl zuvor erhobener Kriterien

Festgestellte Defizite werden mit Handlungsimpulsen in Steckbriefform thematisiert und auf einer Übersichtskarte dargestellt. Dabei wird für eine abgegrenzte Situation erklärt, welche Mängel bestehen und mit welchen Maßnahmen die Ziele einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte verfolgt werden können. Die Handlungsimpulse decken ein breites Spektrum von schnellen Anordnungen bis zu größeren Umbauten ab. Statt technischer Details liegt der Schwerpunkt auf den zu erwartenden Vorteilen und einer positiven Vision.

Parallel werden visuell ansprechende Realisierungshilfen erarbeitet, welche die Standards für Ortsmitten in Baden-Württemberg bündeln. In Musterelementen werden einzelne Entwurfselemente, wie z. B. Querungsanlagen, detailliert dargestellt. In Musterquerschnitten wird die geeignete Aufteilung eines Straßenraums auf die verschiedenen Nutzungsansprüche in Ortsmitten aufgezeigt. Hier wird deutlich, wie konkurrierende Nutzungsansprüche in der Praxis priorisiert werden müssen.

Weitere Angebote für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Neben der Qualitätserfassung gibt es weitere Angebote für die Förderung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten. Im Rahmen einer Visualisierung können Vorher-Nachher-Bilder einer möglichen Umgestaltung angefertigt werden. Diese unterstützen Kommunen, die bereits über eine Umgestaltung nachdenken. Eine

Visualisierung kann als eigenständiges Projekt durchgeführt oder mit der Qualitätserfassung kombiniert werden.

Mit einer temporären Umgestaltung kann die Neugestaltung des Straßenraums mit Stadtmobiliar getestet werden. Verliehen werden Sitzmöbel und Begrünungselemente. Die Ortsmitten-Servicestelle steht Kommunen als erste Ansprechpartnerin zur Verfügung. Sie informiert, beantwortet Fragen und gibt einen Überblick zu den Ortsmitten-Angeboten sowie möglichen Fördermaßnahmen.



Philipp Hölderich

M. Sc., Stadtplaner AKBW, Verkehrsplaner SRL Geschäftsführer Tel: 0721/831693-10 hoelderich@ planersocietaet.de



Tim Wiesler M. Sc. Verkehrsplaner

Tel: 0721/831693-18 wiesler@ planersocietaet.de



Lebendige Zentren und Verkehrsberuhigung Lebendige Zentren und Verkehrsberuhigung

Einzelhandelsexperte fordert lösungsorientiertes Denken

»Auch zu viel Verkehr hält

vom Innenstadtbesuch ab«

Alle zwei Jahre befragt das Institut für Handelsforschung (IFH Köln) im Rahmen der Studie »Vitale Innenstädte« die Besucher:innen nach ihren Erwartungen. Auch zum Thema Mobilität. Ein Gespräch mit Studienleiter Dr. Markus Preißner.

Herr Dr. Preißner, Sie beschäftigen sich seit vielen Jahren mit der Entwicklung der Innenstädte. Was macht eine attraktive Innenstadt aus?

Da spielt eine Vielzahl von Aspekten eine Rolle. Insbesondere kommt es auf eine hohe Aufenthaltsqualität an, zugleich muss das Angebot stimmen. Beim Angebot spielt nach wie vor der ansässige Einzelhandel die wichtigste Rolle, andere Bereiche holen aber auf, besonders Gastronomie- und Freizeitangebote. Bei der Aufenthaltsqualität geht es um eine ansprechende Gestaltung, darüber hinaus muss es sauber und sicher sein – wichtig sind auch Sitzgelegenheiten zum Verweilen, auch abseits des Konsums.



Zur Person

Dr. Markus Preißner arbeitet als wissenschaftlicher Leiter beim Institut für Handelsforschung (IFH) Köln. Er zählt zu den Autoren der Studie »Vitale Innenstädte«.

Besonders häufig wird der Faktor Erreichbarkeit der Innenstädte diskutiert ...

Das ist richtig und wichtig. Ist die Erreichbarkeit schlecht, wirkt dies wie eine Barriere. Ist sie gut, erhöht sich aber nicht per se die Attraktivität einer Innenstadt. Das liegt daran, dass die Erreichbarkeit der Gruppe der Basis- bzw. Hygienefaktoren zuzuordnen ist. Werden diese besonders gut erfüllt, steigert das nicht unbedingt die Zufriedenheit in hohem Maße, werden sie aber nicht oder nur unzureichend erfüllt, ist die Unzufriedenheit dagegen groß.

Betrifft das alle Verkehrsarten?

Auto, aber auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder Lastenrad und auch für Fußgängerinnen und Fußgänger. Wenn das Verkehrsmittel der Wahl nicht einwandfrei nutzbar ist, dann haben die Städte ein echtes Problem, das führt zu einer Abstrafung.

Wie erreichen die Menschen die Innenstädte? Der Handel vermutet oft, dass

Im Durchschnitt ist tatsächlich das Auto das wichtigste Verkehrsmittel, der Anteil liegt bei 43 Prozent. 22 Prozent kommen mit Bussen und Bahnen, jeder Fünfte kommt zu Fuß; auch das ist wichtig. Natürlich hängt die Art der Anreise von der Größe der Stadt und dem Angebot etwa an öffentlichen Verkehrsmitteln ab. In Metropolen und Großstädten über 500.000 Einwohner kommen mehr als die Hälfte der Besucher:innen mit dem ÖPNV, weniger als ieder Dritte mit dem Auto. In kleinen Kommunen ist es umgekehrt, da fährt fast die Hälfte mit dem Auto. Auch die Struktur der Bevölkerung muss beachtet werden: Nicht

Ja, das gilt für die Erreichbarkeit mit dem

die große Mehrheit mit dem Auto kommt.

für jeden ist die Anreise mit dem Rad eine



»Ich persönlich bin eher ein Freund davon, die Autos weitgehend aus den Innenstadtkernen herauszuhalten.«

Option. Deshalb muss in Kommunen mit einer älteren Bevölkerung anders agiert werden als etwa in Studentenstädten.

Was heißt das für den Einzelhandel?

Wichtig ist es, dass der Handel auf die individuelle Zielgruppe guckt und in Lösungen denkt, die auch die Themen Erreichbarkeit und Mobilität einschließen. Es muss also auch an Services rund um die genutzten Verkehrsmittel gedacht werden. Beispielsweise also Same-Day-Lieferservices an die Haustür oder den P+R-Platz. Das böte Kundinnen und Kunden Vorteile, die meist nur der Innenstadt-Einkauf bieten kann: Unmittelbar über die Ware zu verfügen und nicht erst Tage später wie beim klassischen Online-Einkauf, Solche Services müssen natürlich wirtschaftlich sein. Am ehesten ist dies möglich, wenn sie aus der Händlergemeinschaft heraus im Zusammenspiel mit anderen Innenstadtakteuren angeboten werden.

Die Erreichbarkeit

der Innenstädte ist wichtig - allerdings

nicht nur mit dem

Pkw. Hier im Bild

Jelenia Góra in Nie-

derschlesien/Polen

(früher Hirschberg

im Riesengebirge)

ArTo / Adobe Stock

Erreichbarkeit ist wichtig, Aufenthaltsqualität aber auch. Ein Widerspruch?

Nein, natürlich nicht. Beide Faktoren sind hochrelevant. Jedoch bergen sie mitunter Konfliktpotenziale. Insbesondere, wenn viele Kund:innen mit dem Auto anreisen. Denn viele Leute sagen, was mich auch abhält vom Besuch der Innenstadt, das ist zu viel Verkehr, eine zu hohe Verkehrsbelastung – und das kommt gleich nach der Erreichbarkeit.

Was empfehlen Sie den Kommunen?

Ich persönlich bin eher ein Freund davon, die Autos weitgehend aus den Innenstadtkernen herauszuhalten. Zugleich muss aber eine einfache Erreichbarkeit für das Umfeld der Innenstädte gegeben sein, mit allen möglichen Verkehrsmitteln. Wobei auch ein dicht getakteter Busverkehr in der Innenstadt die Aufenthaltsqualität mindern und das Flanieren beeinträchtigen kann. Wir brauchen generell Plätze, mehr Grün und die Innenstadt muss fußgängerfreundlich sein, was in vielen

Die IFH-Studie »Vitale Innenstädte«

Das Institut für Handelsforschung (IFH KÖLN) erstellt alle zwei Jahre die Studie »Vitale Innenstädte«. Dafür werden Passanten in deutschen Innenstädten befragt; bei der jüngsten Erhebungswelle fast 70.000 Menschen in 111 Städten. Bei der nächsten Erhebung im Herbst 2024 will das IFH KÖLN das Thema Mobilität stärker untersuchen.

Innerstädten bereits umgesetzt ist. Auch Stadtmobiliar, das die Menschen ins Freie lockt – Sitzgelegenheiten, Spielplätze – all das kann helfen.

Macht es einen Unterschied, ob der Parkplatz an der Straße liegt oder in einem Parkhaus?

In vielen Städten ist das ein Streitpunkt, weil Parkhäuser nicht immer gern genutzt werden. Es gibt verschiedene Gründe, warum Menschen Parkhäuser meiden; da geht es um deren Zustand, um dunkle Ecken, um die Frage, wie sicher mein Auto da steht oder um den Preis. Möchte man das Parken in den Parkhäusern fördern. könnte es etwa zielführend sein, den Preis für das Parken im Parkhaus zu senken und den am Straßenrand zu erhöhen.

Viele Kommunen planen das bereits ...

Ja, das Thema Verkehr und Parken ist ein heißes Thema aktuell. Und oft ist es ja ein Graus für alle: Auf der einen Seite habe ich zu viele Autos, zu viel Verkehr, auf der anderen Seite haben die Autofahrer Stress, weil es zu wenig Parkplätze gibt. Dazu kommt das Thema Logistik, das immer mitgedacht werden muss. Wir benötigen stimmige Gesamtkonzepte, es geht nicht nur um einzelne Straßen. Man muss dabei auch Neues ausprobieren, ohne aber in Aktionismus zu verfallen.

IFH KÖLN ANREISE: GESAMT & ORTSGRÖßENKLASSEN enstadtbesucher:innen nutzen nach Hochphase der Corona-Pandemie wieder verstärkt den ÖPNV – z Energiekrise dominiert in den meisten Ortsgrößenklassen aber der motorisierte Individualverkehr ■öffentliche Verkehrsmittel ■ PKW / Motorrad ■ Fahrrad / E-Bike ■ zu Fuß INFO n = 68.651 in 111 Innenstädten; (2020: 107 Städte mit 57.863 Interviews); bei Zeitvergleic 2020 besondere Rahmenbedingungen galten

Grafik: Vitale Innenstädte, IFH KÖLN



Verkehrsplanung ist Angebotsplanung: ohne Schienen kein Bahnverkehr, ohne Flugplätze kein Luftverkehr. Gleiches gilt für den Radverkehr. Ohne eine sicher, komfortabel und schnell zu befahrende Infrastruktur wird das angestrebte Wachstum des Radverkehrs nicht stattfinden. Während die Verkehrswende in aller Munde ist, bleibt aber der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vielerorts weit hinter den Erwartungen zurück.

in Beispiel dafür ist der Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet. Ein international beachtetes Prestigeprojekt quer durch das Ruhrgebiet. Der RS1 wurde 2010 erdacht, 2014 lag die fertige Machbarkeitsstudie vor, 2023 ist aber nur die ohnehin schon vorhandene Verbindung Essen – Mülheim durchgängig befahrbar. Ein anderes aktuelles Beispiel ist Berlin, wo der neue Senat 2023 ein Moratorium für mehrere bereits fertig geplante Radwege verhängte. Das wird die Fertigstellung neuer Radwege vermutlich um Jahre

zurückwerfen.

Beide Beispiele stechen heraus, sind aber sinnbildlich für den schleppenden Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Die Probleme lassen sich so oder so ähnlich auf die meisten Städte und Gemeinden übertragen. Doch worin liegen die größten Hemmnisse und wie können sie überwunden werden?

Gründe und Hemmnisse für lange Planungs- und Bauzeiträume

Wie so häufig ist eine Melange aus Gründen und widerstrebenden Interessen verantwortlich. An erster Stelle steht der politische Wille bzw. der Mangel daran. Dies betrifft sowohl die Entscheidungsträger:innen in Politik und Verwaltung als auch die Wähler:innen. Nicht überall wird das Kernziel der Verkehrswende geteilt, weniger Autoverkehr und mehr Umweltverbund zu erreichen. Und selbst wenn das Ziel an sich geteilt wird, werden noch zu häufig die zur Erreichung notwendigen Maßnahmen abgelehnt. Um die Interessenkonflikte zu sehen, braucht es nicht den Blick in die große Politik nach Berlin. Der verbissene, häufig irrationale Kampf um einzelne Kfz-

Parkplätze ist in jeder Kommune hinlänglich bekannt. Am politischen Willen hängt neben den Entschlüssen zur Umsetzung von Maßnahmen auch die Zuteilung der knappen personellen und finanziellen Ressourcen. Damit ist der politische Wille der zentrale Hinderungsgrund für einen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Fehlende personelle und finanzielle Ressourcen in allen Ebenen der Planung und des Baus sind als zweiter wichtiger Punkt zu nennen. Und damit auch die Reibungsund Abstimmungsverluste zwischen verschiedenen Ämtern und öffentlichen Verwaltungen. Dies zeigt sich besonders in der Zusammenarbeit mit Landes- und Bundesbehörden, die oftmals nur mit extrem langen Vorlaufzeiten planen (können).

Als dritter wichtiger Grund darf die Bundesgesetzgebung gelten, die viele wichtige Elemente der Radverkehrsförderung nur halbherzig anpackt. So werden klare, rechtlich verbindliche Schritte zu einer gerechten Neuverteilung des Straßenraums weiterhin vermieden.

Lösungsperspektiven für die Beschleunigung von Planung und Bau

Wie kann es unter den Rahmenbedingungen gelingen, Radverkehrsprojekte schneller zu planen und umzusetzen? Klar formulierte Ziele, Wille, eine positive Fehlerkultur und eine auskömmliche Ausstattung mit Finanzen und Personal sind die Schlüssel für eine schnellere Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur.

These 1 Es braucht transparente, verbindliche und von der Politik beschlossene Ziele

Damit können wiederkehrende kleinteilige und zeitraubende Diskussionen vermieden werden. Das setzt eine vertrauensvolle Zusammenarbeit von Verwaltung und



Politik und ein gemeinsames Verständnis der zu erreichenden Ziele voraus. Sinnvoll sind Vorgaben für den zu erreichenden Radverkehrsanteil, die Länge der zu bauenden Radwege (in Kilometern), Anzahl zu ertüchtigender Ampeln und Knotenpunkte usw. Damit verpflichten sich Politik und Verwaltung gleichermaßen und sind gegenüber den Bürger:innen in der Bringschuld. Zu den Zielen gehört auch die Standhaftigkeit der Politik in der Verfolgung der beschlossenen Ziele gegenüber punktuell teils sehr kräftigem Gegenwind aus der Bevölkerung. Als besonders erfolgreich zur Überwindung von Widerständen hat sich das Ziel einer höheren Sicherheit des Radverkehrs erwiesen.

These 2 Ein Umdenken der Verwaltung ist erforderlich

In der Radverkehrsplanung muss die Schnelligkeit der Umsetzung vorgehen. Dass dabei auch Fehler unterlaufen können, liegt in der Natur der Sache und muss offensiv kommuniziert werden. Ein hilfreiches Instrument dazu sind Verkehrsversuche nach § 45 Abs. 9 StVO, die Handlungsspielräume für temporäre Lösungen eröffnen. Dabei sollten auch Zwischennutzungen z.B. ehemaliger Kfz-Fahrstreifen oder Parkplätze stärker in den Fokus rücken. Aus unserer Perspektive sind beispielhafte Umsetzungen sogar erforderlich, um eine ablehnende oder indifferente Öffentlichkeit von der Sinnhaftigkeit von Radverkehrsprojekten zu überzeugen.

These 3 Es müssen ausreichende Personalressourcen in der Planung und im

Tiefbau bereitgestellt werden

Dies betrifft sowohl die Quantität als auch die Qualität der Planenden. Dazu sollte als Anhaltspunkt das zu planende Investitionsvolumen für Radverkehrsprojekte genutzt werden. Viele Städte haben ihren Personalbestand in den vergangenen Jahren deutlich aufgestockt. Daneben ist eine deutlich engere Zusammenarbeit zwischen Planung und Tiefbau erforderlich. Die konkrete Struktur dieser Zusammenarbeit ist dabei nachrangig.

These 4 Die finanziellen Ressourcen sind klar und transparent zu benennen

Bisher laufen die Aufwendungen für die Radverkehrsinfrastruktur in der Regel unter diversen Haushaltsposten und sind nicht differenzierbar. Hier helfen eindeutige Zuweisungen und Budgets, um den Umfang der Radverkehrsförderung nachzuhalten und zu überprüfen, ob die Ausbauziele erreicht worden sind. Förderlich ist auch ein politisch beschlossener Kennwert von z. B. 30 € pro Kopf und Jahr für die Förderung des Radverkehrs. Zur Beschleunigung von Projekten ist es außerdem hilfreich, eigene Expert:innen für Förderprogramme zu haben, damit die komplexe und zeitraubende Förderbürokratie nicht hemmend wirkt.



Johannes Pickert
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner

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



Die Nachbarländer zeigen, wie es geht: Der Bahnhof der belgischen Stadt Leuven beeindruckt funktional wie optisch.

ÖPNV: Emotionen schlagen Fakten

Mit allen Sinnen

Trotz aller Fortschritte steigen Autofahrer:innen nicht in größerer Zahl auf Busse und Bahnen um. Auch, weil dem ÖPNV ein positives Image fehlt, eines, dass die Menschen den ÖPNV mit allen Sinnen erfahren lässt.

o sehr der ÖPNV auch verbessert wird - in den Tarifen, der Inklusion, im Angebot, in der Vernetzung –, so sehr stellt sich doch die Frage: Warum vom Auto umsteigen? Warum umsteigen, wenn man doch zufrieden ist und gar keine Alternativen sucht? Warum umsteigen, wenn in Deutschland die tatsächlichen Kosten für ein Auto um über 50 Prozent unterschätzt werden? Warum umsteigen, wenn der ÖPNV das mit Abstand am wenigsten gern genutzte Verkehrsmittel ist?

Die objektive Ebene (Zahlen, Daten, Fakten) schafft eine wesentliche Grundlage für die Planung, unsere subjektive Ebene (Erfahrungen, Routinen, Vorurteile) trifft aber die Entscheidung, wie wir am

liebsten mobil sein wollen. Und wir treffen bis zu 99 Prozent unserer Entscheidungen im Unterbewusstsein, einem Ort, der nicht von Fakten, sondern von Routinen und Vorlieben geprägt wird. Dazu gehört auch, dass bei Bussen und Bahnen voller Begeisterung diskutiert wird, was alles nicht geht. Eine Diskussion, die dem Auto (noch?) sehr fremd ist. Fortwährend negative Berichterstattung bei gleichzeitig fehlenden positiven Gegenbeispielen unterstützen das Image des ÖPNV nicht.

Dem ÖPNV im Umweltverbund fehlt es in erheblichem Umfang an einem geeigneten Image, um dort den Umstieg vom Auto zu forcieren, wo dieser tatsächlich stattfindet: auf der subjektiven Ebene. Wie das gelingen kann, zeigt der Weg in die entgegengesetzte Richtung: Autowerbung verkauft immer Emotionen, selten Fakten.

Nahverkehrspläne müssen die Mobilität umfassender thematisieren

Klassische Nahverkehrspläne decken in der Regel nur die rechtlich erforderlichen Aspekte sowie die angebotsorientierte Ebene ab und basieren auf der objektiven Ebene. Damit die Mobilitätswende gelingen kann und der Nahverkehr daran einen entscheidenden Anteil bekommt, benötigen Nahverkehrspläne neben der grundlegenden Bestandsaufnahme und der daraus quantitativ und qualitativ hergeleiteten Netzkonzeption auch Maßnahmen abseits des ÖPNV. Hierzu zählen mindestens Hinweise

und Anstöße für multimodales Verkehrsverhalten: intermodale Schnittstellen zur Vernetzung der Verkehrsträger etwa und Push-Maßnahmen für den Autoverkehr. Natürlich kann es nicht die Aufgabe eines Nahverkehrsplans sein, entsprechende Konzepte konkret auszuarbeiten. Vielmehr geht es darum, Impulse zu setzen und die entsprechenden Entwicklungen über den Nahverkehrsplan anzustoßen. Aber ein Nahverkehrsplan ersetzt kein umfassendes Mobilitätskonzept.

Mit allen Sinnen attraktiv

Wie aber die subjektive Ebene in Nahverkehrspläne integrieren? Routinen potenzieller Fahrgäste werden in der Regel mit einer zwei- bis dreijährigen Evaluationsphase nach der Einführung von Änderungen berücksichtigt. Gerade Corona hat hier Routinen deutlich verändert, was vielerorts die bereits vor der Pandemie eingeleiteten Änderungen verlängert hat. Wo allerdings der Fokus der subjektiven Ebene sehr viel stärker liegen muss: Der ÖPNV benötigt ein positives Image. Er muss komfortabel, sicher und attraktiv sein – und zwar mit allen Sinnen. Erste Entwicklungen hierzu gab es in den vergangenen Jahren: Ambientebeleuchtung in den Fahrzeugen oder Busböden in Holzoptik sind kleine Bausteine. Warum nicht auch über das Thema Riechen nachdenken? Versuche in diesem Bereich zeigen, dass identische Angebote positiver wahrgenommen werden, wenn sie besser riechen. An dieser Stelle lohnt es sich, einen Blick auf moderne Attraktionen in Freizeitparks zu blicken: Die Parks gestalten ihre Warteschlangen – ein Ort



Objektive und subjektive Ebene in der Mobilität

Grafik: www.fahrradverlag.de - Handbuch: Radverkehr in der Kommune



Der Stadtbus von Amiens prägt das Stadtbild. Foto: mobilitat.de

einer zunächst unangenehmen Aktivität - einerseits individuell, andererseits läuft hier Musik und es riecht gut. Aus einer negativen Aktivität entsteht so ein Erlebnis, das durch subjektive Ablenkung positiv

Busse und Bahnen prägen die Stadt

wahrgenommen wird.

Dies reicht aber bei weitem nicht aus. ÖPNV muss als Teil des Stadtbildes betrachtet werden. Nicht nur rein aus dem Selbstzweck der Mobilität heraus, sondern als Orte - und dies umschließt neben den Fahrzeugen vor allem Haltestellen und deren Umfeld -, die maximal darum bemüht sind, bei den Fahrgästen eine positive Wahrnehmung zu hinterlassen. Ein gutes Beispiel sind die neuen Straßenbahn- und Bussysteme in Frankeich, wie in Straßburg oder Amiens. Die Systeme dort sind grundlegend neu aufgebaut - in der Infrastruktur wurden auch Nahmobilität und Stadtgrün sowie stadtplanerische Aspekte gleichwertig berücksichtigt. Die Fahrzeuge prägen durch ihre Individualität und bewusste Gestaltung die Stadt, so dass sich die Bevölkerung mit ihren Bussen und Bahnen positiv identifizieren kann.

> Nahverkehrspläne müssen auch hier Impulse setzen, sei es über die Qualitätsvorgaben zu Fahrzeugen und Haltestellen oder über Impulse zu einem positiven Marketing und der Steigerung der subjektiven Wahrnehmung von Bussen und Bahnen. Insbesondere der Zustand der deutschen Haltestelleninfrastruktur hat hier Optimierungsbedarf.

Das gilt auch für den Zugverkehr. So wird seit einigen Jahren der Dortmunder Hauptbahnhof umgebaut. Jedes Jah wird ein Bahnsteig abgerissen

und neugebaut. Seit diesem Jahr sind erstmals alle Bahnsteige barrierefrei durch Aufzüge erreichbar. Die Ergebnisse lassen sich sehen – vor allem aber sind sie zweckmäßig. Ästhetik, Aufenthaltsqualität, ein Wohlfühlfaktor wurden nicht berücksichtigt, alles ist grau in grau. Dabei geht es auch anders: Nicht nur historische Bahnhöfe aus dem 19. Jahrhundert zeigen eine imposante Architektur, auch moderne Bahnhofsbauten können, wie das Beispiel Leuven zeigt, mit ihrer Gestaltung den Aufenthalt subjektiv positiv beeinflussen. Und ein gutes Beispiel ist gar nicht so weit entfernt: In Duisburg entsteht aktuell eine spektakuläre neue Bahnhofshalle. Auch Grün kann sich, durch Teil-Entsiegelung breiter, nicht überdachter Bahnsteige positiv auswirken, wie am Bahnhof Hamburg-Harburg deutlich wird.

Zweckmäßigkeit allein reicht nicht

Der Dortmunder Hauptbahnhof dagegen zeigt, dass Zweckmäßigkeit allein nur einen nutzbaren, aber keinen attraktiven Raum schafft. Vielleicht bedarf es neben dem spannenden Ideenzug der Deutschen Bahn auch einen Ideenbahnhof. Damit spektakuläre Um- oder Neubauten keine Einzelfälle bleiben, sondern generell attraktiv für Fahrgäste geplant wird. Subjektiv kann sich dies nur positiv auswirken.



Rolf Alexander M.Sc. Raumplanung Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-28 alexander@ olanersocietaet.de



Gregor Korte M.Sc. Raumplanung Verkehrsplaner Teamleiter ÖPNV Tel.: 0231/999970-12

korte@ planersocietaet.de



Weltweites Vorbild: Der Superblock San Antoni in Barcelona

Foto: Barcelona.de

Barcelona hat vor ca. 20 Jahren damit angefangen: Kfz-Durchgangsverkehre aus dem Quartier, mehr Platz für Personen zu Fuß und auf dem Rad, mehr Grün im öffentlichen Raum und mehr Möglichkeiten zum Verweilen und Spielen. Seitdem haben auf der internationalen Bühne zahlreiche Städte das Konzept der Superblocks aus Barcelona adaptiert. Auch in Deutschland probieren immer mehr Städte das Instrument der Verkehrsberuhigung aus, mal auf ein Quartier bezogen, mal auf einen Straßenzug fokussiert.

uper-Veedel, Kiezblock, Flaniermeile, Ruhe-Quartier: die Vielfalt der Namensgebung spiegelt sich auch in der Vielfalt der unterschiedlichen Schwerpunktsetzung wider. Dennoch haben alle Projekte das gleiche Ziel: Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität, und das mit einem vergleichsweise geringen Aufwand.

Wie aufwendig ist das?

Jeder Eingriff in bestehende Strukturen des Verkehrs und in den öffentlichen Raum ist mit Aufwand verbunden. Je überschaubarer aber der betroffene Raum ist,

desto einfacher lassen sich die mögliche Eingriffsintensität und die damit verbundenen Auswirkungen abschätzen. Auch die betroffene Bevölkerungsgruppe ist übersichtlicher. Beispielhafte Instrumente und Ansätze zur Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität sind:

- · Änderung der Verkehrsführung, sodass keine Durchfahrtsverkehre mit dem Kfz mehr möglich sind
- · Senkung der zulässigen Geschwindig-
- Einsatz von modalen Filtern, die sich mit dem Rad überwinden lassen, mit dem Auto aber nicht mehr

- · Aufstellen von (beweglichen) Pflanzen oder Stadtmöbeln zum Sitzen und
- · Abstellmöglichkeiten für Räder (auch Lastenräder), z. B. in Kreuzungsbereichen, um die Sichtachsen zu gewährleisten und die Verkehrssicherheit zu

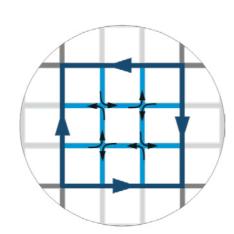
Aber auch wenn keine größeren infrastrukturellen Arbeiten (z. B. Tiefbau) erforderlich sind, müssen ganz unterschiedliche Ansprüche mitgedacht werden. Mit welchen Straßen haben ich es hier zu tun, gibt es eine Hauptverkehrsstraße

und darf ich die zulässige Geschwindigkeit senken? Fährt hier irgendwo der Bus lang? Kommen die Leute, die hier wohnen, trotzdem noch gut zu ihrer Wohnung, auch mit dem Auto? Kann ich das Parken besser organisieren, z.B. in einer Quartiersgarage, die für alle gut erreichbar ist?

Verkehrsberuhigung hat viele Facetten und Verknüpfungen zu unterschiedlichen Themen. Wortwörtlich geht es nämlich auch um die "Beruhigung" in Bezug auf Lärm.

Lärm – nicht zu unterschätzen

Aufenthaltsqualität bedeutet nicht nur mehr Grün und mehr Sitz- und Spielmöglichkeiten. Die Qualität im öffentlichen Raum kann auch durch Lärm massiv beeinflusst werden, vor allem in dicht bebauten Städten. Lärmkonflikte entstehen, wenn lärmempfindliche Nutzungen wie Wohnen an lärmintensive Nutzungen - zum Beispiel Verkehr, Industrie, Gastronomie, Spielplätze – angrenzen. Die Hauptbelastung durch Lärm wird dabei durch den Straßenverkehr hervorgerufen. Fahrzeuge erzeugen z.B. Lärm durch den Motor oder den Kontakt der Reifen mit der Straßenoberfläche. Je höher die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs ist, desto lauter ist der von ihm erzeugte Lärm. So kann ein Auto, das mit 50 km/h fährt, doppelt so laut wahrgenommen werden wie ein Auto, das mit 30 km/h unterwegs ist . Hinzu kommt, dass in dichten und größeren Städten Lärm allgemein als belastender wahrgenommen wird . Ein wesentliches Handlungsfeld zur Lärmminderung in Bestandsquartieren ist die Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung.



Das Prinzip der Superblocks: 3x3 Blöcke, Durchgangsverkehr ist nicht möglich.

Raus mit dem Straßenlärm

Dies ist der Ansatz und wesentliche Fokus für ein Ruhe-Quartier in Hamburg-Altona. Ruhe-Quartiere verlagern Straßenverkehrslärm an die Außengrenzen des Quartiers, der lärmabgewandten äußeren Hülle, und bündeln lärmintensivere Nutzungen in Abgrenzung zu lärmsensiblen Nutzungen. Dabei wird im Inneren des Quartiers eine (Straßenverkehrs-)Lärmreduktion in unterschiedlichen Handlungsfeldern wie Infrastruktur, Gestaltung, Service, Kommunikation erzielt. Mit individuell angewandten Strategien wird der Verkehr im Quartier insgesamt reduziert, verlangsamt und durch klare Regeln strukturiert. Neben der reinen Lärmminderung stärken Ruhe-Quartiere somit auch die Verkehrssicherheit für die Nahmobilität, schaffen Erholungsräume und wirken identitätsstiftend. Ein Ruhe-Quartier steht somit auf den folgenden drei Säulen:

- 1. Innen leise, außen laut
- 2. Stärkung des Umweltverbundes und der lärmarmen Mobilität
- 3. Integrierter Ansatz: ausgewogener Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen sowie aus weichen und harten (infrastrukturellen) Maßnahmen

Muss es ein ganzes Quartier sein?

Die schachbrettartige Bebauungsstruktur macht es Barcelona insofern "einfach", dass 3x3 Blöcke einen Superblock ergeben, innerhalb dessen die neuen Regeln gelten. Eins zu eins lässt sich das Konzept auf die historisch gewachsenen Städte in Deutschland somit meist nicht übertragen. Vor allem wenn wir an Gebiete im Bestand denken, deren gebaute Umwelt bereits gewisse Restriktionen vorgibt. Um den Aufwand überschaubar zu halten und die Umsetzung zu beschleunigen, reicht vielleicht erst einmal der Blick auf einen Straßenzug. Reaktionen der Bevölkerung, die Akzeptanz gegenüber neuen Räumen, Möglichkeiten und Einschränkungen lassen sich hierdurch schnell ablesen. Und die Reaktionen können – erwartungsgemäß – sehr unterschiedlich ausfallen, wie der Streit um das Reallabor verkehrsberuhigte (und teilgesperrte) Kolumbusstraße in München zeigt. Vielleicht kann die Entwicklung des Instruments der Fahrradstraße als einzelnes Produkt hin zum Werkzeug der Fahrradzone mit Quartiersbezug als Vorbild dienen.

Schmerzgrenze

extrem laut

sehr laut

moderat

10 dB

gering

Lärmentwicklung und Lärmwahrnehmung

Schall ist ein Schwingvorgang unter anderem in Gasen wie Luft. Das menschliche Gehör kann Schall in einem sehr großen Frequenzbereich wahrnehmen. Dauerhafter, zu starker Schall kann sich zu Lärm entwickeln und die Gesundheit schädigen, etwa durch Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Schlafstörungen. Dabei nehmen Menschen die Belastung durch Lärm subjektiv wahr. Außerdem kann etwa die Gebäudeanordnung die Geräuschkulisse z. B. durch die Reflektion von Schall verstärken.

Von einer Gesundheitsgefährdung durch Lärm geht man in der Praxis ab 65 Dezibel (dB) (A) tagsüber und 55 dB(A) nachts aus. Die Lärmpegel ändert sich dabei nicht linear zum Dezibelwert. Ein Anstieg um 10 dB (A) wird als Verdoppelung des Lärmpegels wahrgenommen.



Sebastian Schröder-Dickreuter Dipl.-Ing. Raumplanung Standortleiter Bremen

Tel.: 0421/649 153-45 schroeder-dickreuter@ planersocietaet.de



Ilka Bürling M. Sc. Stadtplanerin

Tel.: 0421/649 153-61 6 buerling planersocietaet.de

Kurznachrichten aus der Planersocietät

Planersocietät zieht um

Neuer Bürostandort in Dortmund

Zum Jahreswechsel gibt es eine große Veränderung bei der Planersocietät: Wir ziehen um! Nach 15 Jahren in der Gutenbergstraße beziehen wir komplett neue Räume. Die neue Adresse lautet:

> Konrad-Zuse-Straße 1 44263 Dortmund

An einem besonderen Ort mit historischer Industriekultur auf dem alten Stahlwerksgelände und neuen Stadtentwicklungsprojekt Phoenix-West steht – vis-à-vis dem geschichtsträchtigen Hochofen – unser neues Bürogebäude. Die alten Räumlichkeiten waren aufgrund der dynamischen Büroentwicklung dann doch zu eng geworden.

Auf Phoenix-West beziehen wir die neuen Räume im sogenannten PhoenixWERK, geplant und projektiert von Scheffler Helbich



Architekten (SHA), die selbst den ersten Trakt des Ensembles bezogen haben. 2020 gab es für das Bürogebäude den Architekturpreis des BDA Dortmund-Hamm-Unna.

Auf rund 900 qm schaffen wir beste Bedingungen zum Arbeiten. Zukünftig haben wir zwei direkt miteinander verbundene Etagen und eine tolle Dachterasse, die zu einer gemeinsamen Mittagspause oder Projektbesprechungen einlädt. Modernste Technik

und eine nachhaltige Bauweise sorgen für ein anregendes Arbeitsumfeld. Derzeit wird der Neubau fertiggestellt, der Umzug ist für Anfang 2024 terminiert. Wir freuen uns schon sehr auf die neuen Räume.

Schon im November 2022 hat das Karlsruher Team neue, größere Räume in der Röntgenstraße 6 bezogen, ganz in der Nähe des vorherigen Standortes in der Karlsruher Weststadt.

GmbH statt Partnerschaftsgesellschaft

Planersocietät mit neuer Rechtsform

Die Planersocietät besteht seit fast 30 Jahren und hat sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Dieser Entwicklung geschuldet haben wir zum einen – schon zum Jahresanfang – die Geschäftsführung erweitert und nun auch unsere Rechtsform geändert. Aus der Partnerschaftsgesellschaft ist eine GmbH geworden. Der neue Name lautet:

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Mit der neuen Rechtsform GmbH reagieren wir auf das Wachstum des Büros und können nun zielgerichteter agieren. Für unsere Kunden, Lieferanten und Geschäftspartner bringt der Wechsel der Rechtsform außer dem neuen Namen keine Änderungen mit sich. Die bisherigen Verträge bleiben bestehen und die neue GmbH tritt als Rechtsnachfolgerin der bisherigen Partnerschaftsgesellschaft auf. Ansonsten wollen wir Sie auch künftig mit der gewohnten Qualität unserer Arbeit und viel Leidenschaft für die Sache überzeugen. Auch die Führung der Planersocietät bleibt gleich: Aus den vier geschäftsführenden Partnern werden nun vier geschäftsführende Gesellschafter der GmbH.



Philipp Hölderich, Christian Bexen, Dr.-Ing. Michael Frehn und Gernot Steinberg – das Geschäftsführerteam der Planersocietät

Philipp Hölderich war bereits zum Jahresanfang 2023 als vierter Partner neu in das Führungsteam der Planersocietät eingetreten. Er ist Stadtplaner AKBW und Verkehrsplaner (SRL) und seit vielen Jahren für uns leitend tätig. Er hat u. a. den Standort in Karlsruhe aufgebaut, wo er das Team seitdem leitet und Ansprechpartner vor allem für viele Projekte im süddeutschen Bereich ist.

Kurznachrichten aus der Planersocietät



Büro-Exkursion nach Gent, Brüssel und Leuven

Lehrreiche Tage in Belgien

Gent, Brüssel, Leuven – drei belgische Städte in drei Tagen. Spannend war die Exkursion der Planersocietät im September, und lehrreich, dazu auch eine schöne Teambuilding-Maßnahme.

Wie funktioniert die Verkehrswende im Nachbarland, was haben uns diese Städte voraus, was lässt sich lernen, was ist nachahmenswert? Der Circulatieplan in Gent hat innerhalb weniger Jahre den Autoverkehrsanteil der Universitäts- und Handelsstadt halbiert. Das beeindruckte die 60 Bildungsreisenden der Planersocietät sehr; das Thema haben wir auch im Digitalen Dienstag behandelt, wo es auf großes Interesse stieß (zu besichtigen auf unserem Youtube-Kanal).

Hochspannend war auch der Wandel des Boulevard Anspach im Brüsseler Zentrum, weg von einer einst tosenden vierspurigen Autoverkehrsstraße zu einer belebten wie beliebten, dazu noch begrünten Fußgängerzone.



Boulevard Anspach in Brüssel: Die einst laute, vierspurige Trasse ist heute eine grüne Fußgängerzone. Auch weil die Anwohner:innen den Autoverkehr leid waren und über Jahre jeden Sonntag den Verkehr blockierten.



Mit intelligenten Durchfahrtsregelungen für das Zentrum
der Stadt hat es Gent geschafft, den Autoverkehr von
55 Prozent im Modal Split der
Gesamtstadt auf 27 Prozent zu
reduzieren. Deutlich zulegen
konnten der Radverkehr sowie
Busse und Straßenbahnen.

Eine Auswahl aktueller Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge

Aktuelle Projekte

Südwestfalen Mobilitätsstrategie

Gemeinsame Mobilitätsstrategie für Südwestfalen - Projekt der Regionale 2025; Auftraggeberin: Südwestfalen-Agentur

Bayreuth Mobilitätskonzept

Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, inkl. Beteiligungskonzept und Haushaltsbefragung; Auftraggeberin: Stadt Bayreuth

NUMP - Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan für die Hansestadt Lüneburg

Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, inkl. Beteiligungskonzept; Auftraggeberin: Hansestadt Lüneburg

Bremen Fußverkehrs-Checks

Durchführung von Fußverkehrs-Checks in fünf Bremer Quartieren mit Maßnahmenentwicklung; Auftraggeberin: Freie und Hansestadt Bremen

Hamburg Fußverkehrsstrategie

Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie für die Freie u. Hansestadt Hamburg; in ARGE mit plan+rat; Auftraggeberin: Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung im Raum Donau-Iller

Variantenbewertung, Maßnahmenentwicklung, Einzellösungen, Beteiligung, Nutzen-Kosten-Schätzung; in ARGE mit VIA eG. Auftraggeber: Regionalverband Donau-Iller

Interkommunales Radverkehrskonzept für Neunkirchen und Burbach

Netzkonzeption u. Maßnahmenentwicklung, Beteiligung; Auftraggeberinnen: Gemeinden Neunkirchen und Burbach

Radverkehrskonzept Diepholz:

Bestandsaufnahme, Maßnahmenentwicklung inkl. Vorbereitung eines Verkehrsversuchs, Kostenschätzung, Bürgerbeteiligung; Auftraggeberin: Stadt Diepholz

Planungswerkstatt "Radverkehr in Ortsdurchfahrten"

Konzeption, Vorbereitung und Durchführung einer 2-tägigen Planungswerkstatt mit 6 kommunalen Planfällen, Ergebnisdokumentation, Auftraggeberin: AGFK Niedersachsen/Bremen

Nahverkehrspläne Landeshauptstadt Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis

Neuaufstellung der Nahverkehrspläne, inkl. Beteiligung; in ARGE mit ioki; Auftraggeberin: Landeshauptstadt Wiesbaden

Nahverkehrspläne für die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein

Schwerpunkt Neuausrichtung und Poten-

ziale von On-Demand-Verkehren; in ARGE mit ioki; Auftraggeber: Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein

Bochum Gesamtkonzept Parken

Evaluation und Weiterentwicklung der Bewohnerparkzonen in Bochum; Auftraggeberin: Stadt Bochum

Wesseling Parkraumkonzept

Parkraumkonzept für Wesseling-Mitte; Auftraggeberin: Stadt Wesseling

Mannheim Parkraumkonzept Jungbusch Erhebungen und Konzept für einen Stadtteil; Auftraggeberin: Stadt Mannheim

Qualitätserfassung Ortsmitten

Projektsteuerung, Beispiel- und Musterlösungen, Qualitätserfassung, Kommunikationskonzept, Visualisierungsleistungen für Kommunen; Auftraggeber: NVBW/Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Visualisierung Ortsmittenumgestaltung

Entwicklung eines standardisierten Visualisierungsverfahrens, Bereitstellung von Visualisierungen für Servicestelle und für Kommunen; in ARGE mit Pesch Partner und die wegmeister; Auftraggeber: NVBW/ Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Lärmaktionspläne 4. Stufe: inkl. Öffentlichkeitsbeteiligung; Auftraggeberinnen u. a.: Städte Emsdetten, Frechen, Geldern, Hürth, Neukirchen-Vluyn, Meerbusch, Schwerte, Gemeinde Wachtberg,

Landeswettbewerb ways2work

Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kooperation mit Kommunen, Konzepte im Rahmen eines Landeswettbewerbs; für Hafen Dortmund (Auftraggeberin: Stadt Dortmund), Schnellbuslinie S20 (Kreis Warendorf), Gewerbegebiet Bork (Stadt Selm)

Tourismuskonzept Elbe-Schaalsee

Analyse und Bewertung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote für den Tourismus; Auftraggeber: Landkreis Lünebürg

Reallabor Betriebl. Mobilitätsmanage-

ment Süderelbe-Region und Neumünster Beratung bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen; in ARGE mit GGR; Auftraggeber: Landkreis Stade

Unna Reallabor Schulstraße

Begleitung und Auswertung einer Umnutzung eines innerstädtischen Parkplatzes; Auftraggeberin: Stadt Unna

Modal-Split-Untersuchung Iserlohn

Haushaltsbefragung mit Kennwerten zur Mobilität der Menschen in Iserlohn; Auftraggeberin: Stadt Iserlohn

Verkehrsgutachten Technologiepark Dortmunder Straße Witten

Berechnung und Verteilung des Neuverkehrs, Leistungsfähigkeitsbetrachtungen, Berechnung Stellplatzbedarf, Entwurfsskizzen; in ARGE mit nts Ingenieurgesellschaft mbH; Auftraggeberin: Stadt Witten

Verkehrsversuch Gronauer Straße in Epe

Konzeption und Ausarbeitung des Versuchsaufbaus (Tempo 20-Zone und Lkw-Durchfahrtsverbot), Verkehrszeichenplan und Leistungsverzeichnis, Vorher-/Nachher-Erhebungen, Evaluation, Planungsdialog; Auftraggeberin: Stadt Gronau

Düsseldorf - Mobilstationen

Vorplanung für Mobilstationen in mehreren Düsseldorfer Vororte; Auftraggeberin: CMD Connected Mobility Düsseldorf

Evaluation des VEP Koblenz

Evaluationskonzept und ämterübergreifender Verwaltungsworkshop zur Evaluation des VEP; Auftraggeberin: Stadt Koblenz

BBSR: Umgestaltung von Einkaufsstra-

Ren in Stadtteil- und OrtsteilzentrenForschungsprojekt: Best-Practice-Untersuchung zur Umgestaltung von Einkaufsstraßen, Fachbroschüre; Auftraggeber: BBSR

UBA Aktiv mobil: Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen

Zusammenstellung von Anforderungen an die Straßenraumgestaltung, Fachbroschürenkonzept, inkl. Beteiligungskonzept und Haushaltsbefragung; Auftraggeber: Umweltbundesamt

Veröffentlichungen und Vorträge

ADAC-Expertenreihe 2023: »Verkehr wandeln. Mobil bleiben.« Deutschlandweite Vortragsreihe zu zukunftsfähigen Konzepten u. zielorientierten Dialogformen

Dennis Jaquet auf dem Hessischen Mobilitätskongress 2023: Möglichkeiten und Werkzeuge zur Verkehrswende aus Planersicht

Dr. Michael Frehn auf dem LärmKongress 2023 Baden-Württemberg am 22./23. Juni in Stuttgart: Fußverkehrsförderung als Beitrag zur Lärmminderung

Christian Bexen/Gregor Korte in: Der Nahverkehr Heft 4/2023: Drei Planwerke im Einklang in Gießen

Dr. Michael Frehn/Prof. Iris Mühlenbruch in: Straßenverkehrstechnik Heft 4/2023: Evaluation von Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität im Ouartier

Schulwegpläne

Nachhaltige Mobilität für einen sicheren Schulweg

Der Arbeitsweg ist für viele Erwachsene Mittel zum Zweck. Der Weg zur Schule kann für Kinder und Jugendliche hingegen viel mehr sein, wenn er selbstaktiv und klimafreundlich zurückgelegt wird: Man kann sich mit Mitschüler:innen austauschen, eine eigenständige Mobilität erlernen, Gesundheit, Koordination und Aufmerksamkeit im Unterricht können verbessert werden.

Kinder und Jugendliche sind gerade beim Schulweg auf gute nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten und eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums angewiesen. Auf dem Weg zur Schule können Kinder erfahren, dass es Spaß macht, zu Fuß, mit Rad, Roller oder mit Bus und Bahn unterwegs zu sein, was sie für spätere Mobilitätserfahrungen prägen kann.

Unterschiedliche Fähigkeiten

Im Jahr 2022 wurde in Deutschland im

Schnitt alle 20 Minuten ein Kind bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet. Für Kinder sind viele Verkehrssituationen neu, daher bewerten sie diese anders als Erwachsene. Aufgrund der geringeren Körpergröße haben sie eine andere Perspektive und ein kleineres Blickfeld als Erwachsene. Um die Wege sicherer zu gestalten, müssen Kinder durch gute Sichtbeziehungen im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden, denn oft verdecken immer größere Autos die Sicht. Auch die kognitiven Fähigkeiten unterscheiden sich von denen der Erwachsenen: Kinder bis zum 10. Lebensjahr können Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen. Schüler:innen ab der 5. Klasse fahren in diesem Alter besonders schnell und risikofreudig mit dem Fahrrad. Zudem kann die Reaktionszeit länger ausfallen als bei Erwachsenen. Der kürzeste Weg ist daher nicht immer der sicherste.

Ein Instrument, um empfohlene Schulwege am Schulanfang zu kommunizieren sowie die Verkehrsplanung auf Kinder und Jugendliche auszurichten, sind Schulwegpläne. Durch eine Vor-Ort-Begutachtung zu Hol- und Bringzeiten, eine Online-Befragung, Workshops und Begehungen mit Schulleitungen, Lehrkräften, Elternvertretungen, Schülervertretungen oder ausgewählten Schulklassen können zentrale Erkenntnisse über tatsächlich genutzte Wege und Gefahrenstellen gewonnen werden. Diese sollten möglichst entlang von Straßen mit wenig Verkehr auf breiten

Gehwegen geführt werden. Zudem sollte die Fahrbahn so wenig wie möglich gequert oder sichere Querungsstellen genutzt werden. Die Ergebnisse werden in einer

Broschüre mit Hinweisen zu den empfohlenen Schulwegen sowie Gefahrenstellen zusammengefasst, die zum Schuljahresbeginn an den Schulen ausgeteilt wird. Die entwickelten Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Schulwege werden in einem Dokument für die Verwaltung zusammengestellt.

Baden-Württemberg fördert

In Baden-Württemberg sind seit dem Schuljahr 2020/21 verpflichtend Gehschulwegpläne für alle Schulen und Radschulwegpläne für alle weiterführenden Schulen zu erstellen. Sie müssen alle drei Jahre aktualisiert und durch die örtlichen Verkehrsschaukommissionen auf Gefahrenstellen geprüft werden. Die Erstellung eines Schulwegplans kann nach den Vorgaben des Leitfadens der BASt "Schulwegpläne leichtgemacht" im Rahmen eines Konzeptes erfolgen und wie z. B. in der Stadt Neuenburg am Rhein ein Konzept zu Hol- und Bringzonen bein-



Annika Jung M.Sc. Raumplanung Tel.: 0721/831 693-1

planersocietaet.de

Jule Engelmann M.Sc. Stadtplanung Tel.: 0721/831 693-20

planersocietaet.de

ennelmann@

halten. In Baden-Württemberg können Kommunen Geh- und Radschulwegpläne als Fachkonzept erstellen. Diese sind über die Fachkonzepteförderung des Landes mit bis zu 50 Prozent förderfähig. Auch für viele der Maßnahmen dieses Fachkonzepts sind im Anschluss durch das LGVFG attraktive Förderguoten vorhanden.

Attraktive, breite Gehwege, Radfahrstreifen, verbesserte Sichtbeziehungen an Querungsanlagen, der zukünftige Einsatz von Schulstraßen oder der Einsatz von Hol- und Bringzonen – all das benötigt

Attraktive Schulwege benötigen Platz – da sind wir wieder bei der Debatte um Flächenverteilung

Flächen, für die Fahrbahnbreiten oder die Zahl der Parkplätze reduziert werden müssen. Somit ist für die Umsetzung der Maßnahmen häufig auch eine Diskussion um Flächenverteilungen erforderlich. Aber diese Maßnahmen fördern im Sinne der Verkehrswende die Nahmobilität und können letztlich die Lebensqualität in der Kommune steigern.

Hol- und Bringzonen

Oft stellt das Ein- und Ausparken über Gehwege im direkten Schulumfeld ein Gefahrenpotenzial für alle Schüler:innen dar. Hol- und Bringzonen sollten daher eingesetzt werden, um den Verkehr im Schulumfeld zu entzerren, wenn es nicht möglich ist, dass Schüler:innen selbstaktiv zur Schule kommen. Diese sollten möglichst eine Entfernung von ca. 250 Meter zur Schule haben.

20 | ProjektSkizzen 27 | 21

Lieblingsorte

Über 80 Mitarbeiter:innen zählt unser Team. In guter Tradition stellen wir hier sechs von ihnen hier vor: mit ihren Lieblingsorten



Der Verkehrsplaner hat an der Hochschule Karlsruhe studiert und arbeitet seit 2021 hei der Planersocietät in Karlsruhe Seine Schwerpunkte sind Fußverkehrsförderung und integrierte Mobilitätskonzepte.

Mini-Urlaub ganz nah

Mein Lieblingsort hatte einst eine ganz andere Funktion, völlig konträr zu der, die der Raum nun für mich (und andere) hat - Entspannung, Ruhe und Erholung.

Es geht um den Standortübungsplatz Holzwickede-Hengsen und den angrenzenden Sportflugplatz. Ich habe dort ganz in der Nähe einige Jahre meiner Kindheit gelebt; erst kürzlich hat mich eine Freundin wieder mit dort hingenommen. Start und Ankunft unseres einstündigen Spaziergangs war Haus Opherdicke, in dem man auf dem Wasser sitzend einen Kaffee



Die Stadtplanerin arbeitet seit 2021 bei der vor allem mit Verkehrsentwicklungsplanung und



Mich begeistert an diesem Ort die Integra-

tion denkmalgeschützter Sandsteinhäuser

aus dem 19. Jahrhundert mit Industriehal-

len und modernen Elementen. Immer wie-

der finden sich zwischendrin auch kleine

künstlerische Auseinandersetzungen mit

dem Gelände. So stolpert man beispiels-

In bekannten Karlsruher Clubs und Bars

und das ein oder andere Feierabend-

Erleben und Genießen.

Getränk genießen. Für mich ein Ort zum

auf dem Gelände kann man Musik, Kultur

auf dem Gelände verteilt stehen.

weise über kleine Beton-Schweinchen, die

Auf dem Alten Schlachthof

Das Gelände des Alten Schlachthofes in der Karlsruher Oststadt ist ein Ort, der viele Möglichkeiten bietet und immer wieder mit neuen Ideen überrascht.

Als 2006 der Schlachtbetrieb eingestellt wurde und der Wandel der Konversionsfläche begann, wurden Tore geöffnet für kleine Betriebe, Start-ups, Kunst-Ateliers, Clubs und Veranstaltungslocations. Auch die Planersocietät hatte hier ihre erste Karlsruher Niederlassung und damit den Startschuss für den Bürostandort Karlsruhe gesetzt.

trinken und Flammkuchen essen kann.

Die Kaserne gibt es schon seit 2004 nicht mehr. Auch wenn dort noch immer vereinzelt Übungen durchgeführt werden, hat sich der Raum viel zurückerobert. Für den Erhalt der Flora und Fauna sind Flachgewässer angelegt worden, immer wieder sind Obstbäume zwischen anderen zu finden. Es ist nicht weit entfernt und doch bekommt man das Gefühl, im Urlaub zu sein, wenn man durch das Wäldchen mit den Teichen läuft. Ich mag die Ruhe, die nur durch Kröten, Zikaden und Vögel unterbrochen wird – ein Kontrastprogramm zu meinem Wohnort mitten in der Stadt.

Bei der Frage nach meinem Lieblingsort

"Habe ich überhaupt einen Lieblingsort?".

Als Wahlhamburgerin ist mir das Meer in

den Sinn gekommen, aber schlussendlich

liegt einer meiner Lieblingsorte doch ei-

Seit mehreren Jahren fahre ich mit meinen

nach Österreich, in das Familienhaus einer

Freundin. Auch wenn die Anreise mit dem

Zug mit gut 12 Stunden manchmal eine

Schulfreundinnen an den Millstätter See

nige Kilometer weiter südlich.

ist mir direkt in den Kopf gekommen

Am Millstätter See



Die Geographin und Wirtschaftswissenschaftlerin (B. Sc.) ist seit 2021 bei der Planersocietät. Als Referentin der Geschäftsführung arbeitet sie vor allem im Backoffice, die Begeisterung für Stadt- und Quartiersentwicklung aber teilt sie mit ihren Kolleg:innen.

echte Herausforderung darstellt, ist das Wiedersehen in München das erste Highlight der Reise, bevor es in die Berge geht. Sobald man dann auf der Terrasse steht und den ersten Blick auf den See und die Kühe erhascht, weiß man, jeder Kilometer hat sich gelohnt. Ob eine Schluchtenwanderung, Yoga am Morgen, Schwimmen im See oder doch Sternschnuppen gucken auf der Terrasse, Millstatt bietet die perfekte Mischung aus Ruhe und Action.

In diesem Jahr hat es nicht geklappt, aber ich freue mich schon jetzt auf den ersten Blick von der Terrasse beim nächsten Mal.



Verena Wagner (Dipl.-Ing.)

Die Bauingenieurin hat lange bei der Stadt Karlsruhe gearbeitet, bevor es sie 2023 zur Planersocietät zog. Sie beschäftigt sich im Karlsruher Büro vor allem mit Verkehrsentwicklungsplanung und Reallaboren.

Spektakel am Schloss

Sommerabende in Karlsruhe haben eine fantastische Attraktion in der Innenstadt. Die Schlosslichtspiele sind im August/ September mein Lieblingsevent und zugleich ein Lieblingsort am Abend.

Das Spektakel ist kostenlos, ich gehe gerne alleine, zu zweit, mit Freund:innen oder Besucher:innen dort hin. Auf der Schlossfassade werden Filme und Animationen mit Musikbegleitung gezeigt. Die Video-Mappings nehmen Bezug auf die Fassade des Schlosses – es beherbergt das Badische Landesmuseum - sowie manche auf die Stadtgeschichte.

Besonderes Augenmerk wird auf die Interaktion der Besucher:innen mit den Lichtspielen gelegt – mithilfe von Spielen oder Bewegungen werden sie Teil der Choreografie. Dafür werden jedes Jahr neue Künstler:innen engagiert, es gibt aber auch Klassiker, die wiederholt werden.

Was mich begeistert: die Niedrigschwelligkeit. Kein Eintritt, kein Konsumzwang. Nach Lust und Laune oder Wetter radel ich für ein Stündchen oder den ganzen Abend dort hin. Man lässt sich berieseln und hat gute Gespräche. Wenn das Wetter mitspielt, bleibt man. Wenn nicht, bin ich schnell wieder zu Hause und komme an einem anderen Abend wieder.

Abschalten auf dem Rad

Mein Lieblingsort – ist ortsunabhängig. Es ist der Fahrradsattel, sei es auf dem Mountainbike oder dem Reiserad.

Mit dem Fahrrad finde ich nicht nur neue Wege, sondern auch oft mich selbst. Abschalten vom stressigen Alltag, Ablenkung von schwierigen Phasen, den Kopf frei bekommen von einschränkenden Gedanken. Das Biken veurteilt nicht, sondern ermöglicht dir deine Freiheit geistig und körperlich zu genießen. Das Zusammenspiel aus Natur, Bewegung und Zeit mit

und ohne Freunden fasziniert mich, kleine Glücksmomente gehören einfach zu diesem Sport. Sei es ein neuer Trick oder der nächste Sprung.

Jedes Mal, wenn man losfährt, hat man die Wahl, wie weit, wie lange und wohin es geht. Plane ich eine große Reise oder geht es einfach nur auf die Trails in der Bittermark für eine kurze Feierabendrunde – Erholung ist für mich irgendwie beides und genau das ist mir an meinem Lieblingsort wichtig. Nicht zuletzt sind die etlichen Schrauberstunden am Rad einfach nur meine Urlaubsplanung.



Nils Becker (M. Sc.)

Der Raumplaner arbeitet seit 2020 bei der Planersocietät. Seine Schwerpunkte liegen in der Gestaltung des öffentlichen Raums und in Nahmobilitätskonzepten



Christof Tielker (M.Sc.)

Seit 2017 arbeitet der Raumplaner bei der Planersocietät, wo er sich vor allem mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten und Themen rund um das Parken beschäftigt.

Immer wieder sonntags

Meinen Lieblingsort gibt es gleich mehr-

Als Amateurfußballer habe ich schon viele der Dortmunder Sportplätze kennenlernen dürfen. Verbunden mit meinem Lieblingsort ist auch mein Lieblingstag: "Any given Sunday", jeden verdammten Sonntag kommen Amateurfußballer auf dem echten oder künstlichen Grün oder gar auf der altehrwürdigen "roten Erde" zusammen, um sich zu messen. Jeder dieser Orte hat seinen eigenen Charme. Ob mitten in einem dicht bebauten Stadtviertel oder tief in städtischen Grünanlagen verborgen.

Hervorheben möchte ich die Sportanlage meines Heimatvereins Mengede 08/20, die im Nordwesten Dortmunds, mitten im so genannten Volksgarten liegt. Von gegnerischen Mannschaften immer wieder verflucht, ist vom Parkplatz aus ein fünfminütiger Fußweg durch den Park erforderlich, um Kabinen und Vereinsheim zu erreichen. Ich persönlich genieße den Weg durch den Volksgarten sehr. Sowohl allein als auch mit meinen Teamkollegen oder Zuschauern. Der kurze Weg lädt zu einer Verschnaufpause oder zum Austausch und ganz nebenbei auch dazu ein, das Auto stehen zu lassen und mit dem Rad zum Spiel oder zum Training zu fahren.



Planersocietät in Bremen und beschäftigt sich Nahmobilitätsprojekten.



Neu im Team

Laura Thüning (*1993, M. Sc. Stadtplanung) unterstützt uns seit April 2023 im Bremer Büro in den Schwerpunkten integrierte Mobilitätskonzepte sowie Nahmobilität. Sie hat zuvor in Büros in Kassel und Regensburg gearbeitet und an der BTU Cottbus-Senftenberg sowie an der ZTU Wien und der Uni Kassel Stadt- und Regionalplanung sowie Raumplanung studiert.

Dr. Christoph Mall (*1985, Dr. phil.) arbeitet seit September im Karlsruher Büro mit Schwerpunkt Mobilitätserhebungen und aktive Mobilität. Er war zuvor 10 Jahre an der TU München tätig und hat dabei unter anderem zahlreiche Projekte geleitet. Dort hat er Sportwissenschaft studiert und zum

Thema Bewegung und Gesundheit promoviert.

Angelo Podeschwa (*1994, M. Sc. Verkehrswirtschaftsingenieur) unterstützt uns seit September in Dortmund mit Schwerpunkt integrierte Mobilitätssysteme. Er hat zuvor in einem Planungsbüro gearbeitet und an der Bergischen Universität Wuppertal Verkehrswirtschaftsingenieurwesen studiert

Dr. Meike Othengrafen (*1978, Dr.-Ing., Stadt- und Raumplanerin), die uns in vielen Projekten als freie Mitarbeiterin unterstützt hat, arbeitet seit November für uns in der internen Strategieberatung,

im Bereich Human Resources sowie im Qualitätsmanagement. Sie hat Raumplanung an der TU Dortmund studiert, an der Hafencity-Universität Hamburg promoviert und ist seit vielen Jahren selbständig im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit tätig.

Christian Kuhnert, Walter Erhardt,
Hannes von der Heyden,
Amina Moschner, Harriert Schröder
und Saskia Säuberlich sind als studentische Mitarbeitende teils schon seit
mehreren Jahren bekannte Gesichter im
Büro. Sie konnten in diesem Jahr als wissenschaftliche Berater:innen dauerhaft
eingestellt werden.

Zum Schluss

Wenn Technik mitdenkt

Auf der Bodensee-Halbinsel Höri sorgen Schilder mit "Freiwillig Tempo 30" für Streit. Autofahrer:innen sind nicht amüsiert – schuld ist auch die Technik.

Anwohner:innen haben die Schilder auf ihren Privatgrundstücken aufgestellt, sie sind leicht als nicht amtlich zu erkennen – nur gilt das nicht für moderne Assistenzsysteme. Die nahmen den Wunsch der Menschen vor Ort tatsächlich ernst und drosselten die Fahrzeuge auf 30 km/h. Was wiederum den Automobilist:innen nicht recht war; die schalteten das Landratsamt ein, das den Schildbürgern prompt mit einem »Verwaltungsakt mit Zwangsgeld« drohte. Wo kommen wir denn da hin, wenn die Technik solche Aufforderungen zur Rücksichtnahme befolqt?

Sollen die Autos künftig etwa 1,50 Meter



Abstand zu Radfahrenden einhalten, nur weil diese Warnwesten mit entsprechenden Hinweisen tragen? Und was macht die Technik, wenn sie T-Shirts ausmacht mit Sprüchen wie "Niemand muss Auto fahren"? Müssen intelligente (!) Assistenzsysteme in solchen Fällen nicht ihre Fahrer:innen zum Umstieg bewegen?

Die Anwohner:innen schalteten übrigens die Justiz ein. Nach einem ersten, nur formaljuristisch begründeten Urteil können die Schilder stehenbleiben.

Lust auf mehr Informationen?

Standort Dortmund:

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund ab Januar 2024:

Konrad-Zuse-Str. 1, 44263 Dortmund Tel. 0231 / 99 99 70-0

Standort Bremen:

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

Standort Karlsruhe:

Röntgenstraße 6, 76133 Karlsruhe Tel. 0721 / 831 693 -10

Oder online:

info@planersocietaet.de planersocietaet.de facebook.com/planersocietaet instagram.com/planersocietaet linkedin.com/company/planersocietät Youtube: https://bit.ly/3eV5V5b

Wir freuen uns auf Sie!