

# ProjektSkizzen 29

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät Herbst 2025



Titelthema

**Mobilität und  
Gesundheit**



Editorial

# Neue Allianzen für die Verkehrswende

Mobilität und Gesundheit wurden lange Zeit getrennt voneinander betrachtet. Dabei lohnt es sich, beide Bereiche zusammen zu denken und stärker miteinander zu verknüpfen. Das wollen wir mit dem Schwerpunktthema dieser Ausgabe der ProjektSkizzen zeigen.

Wie wir uns fortbewegen, hat direkten Einfluss auf unsere Gesundheit – sei es durch Bewegung im Alltag, durch verbesserte Luftqualität oder durch die Gestaltung unseres Lebensumfelds. Gerade hier eröffnen sich neue Chancen für die Verkehrswende: Wenn Mobilitäts- und Gesundheitsfragen zusammen gedacht werden, können neue Allianzen entstehen, etwa mit den kommunalen Gesundheitsbehörden oder dem be-

trieblichen Gesundheitswesens, wie Prof. Heike Köckler, Raumplanerin und Gesundheitsexpertin (Hochschule Bochum), im Interview betont. Die Verbindung von Mobilität und Gesundheit darf kein Nischenthema mehr sein, sondern ein Schlüssel für die Zukunft unserer Städte. Lassen Sie uns gemeinsam neue Wege gehen!

Darüber hinaus bietet dieses Heft weitere interessante Inhalte: Auch Sicherheitsaudits leisten – über die Verkehrssicherheit hinaus – einen Beitrag zum Thema gesunde Mobilität. Das Thema Künstliche Intelligenz ist gerade in aller Munde; wir erläutern, wie sich KI gut in die städtische Verkehrsplanung zur Effizienzsteigerung einsetzen lässt. On-Demand-Verkehr gilt vielerorts als

Zukunft der Mobilität – wir zeigen, wann Bedarfsverkehre sinnvoll sind. Weniger angesagt hingegen ist bislang der Blick auf das Umfeld von ÖPNV-Haltestellen – zu Unrecht, wie unser Text belegt.

**Wir freuen uns über Rückmeldungen und wünschen eine anregende Lektüre! Ihr**

*Sebastian Schröder-Dickreuter*



**Sebastian Schröder-Dickreuter**  
Dipl.-Ing. Raumpl., Verkehrsplaner, Geschäftsführer  
Tel.: 0421/224 194-31  
schroeder@planersocietaet.de

## Inhalt



2 Editorial

**Titelthema:**  
**Mobilität und Gesundheit**

- 3-5 Gesunde Mobilität, gesunde Städte
- 6-7 „Werben Sie für neue Allianzen“  
Interview mit Prof. Heike Köckler
- 8-9 Mehr Bewegung durch gute Planung
- 10-11 Betriebliches Mobilitätsmanagement:  
Mehrwert für Betriebe und Beschäftigte
- 12-13 Haltestellen: Mehr als nur ein Zwischenstopp
- 14-15 On-Demand-Verkehr: Gezielte Ergänzung,  
aber kein Ersatz
- 16-17 Künstliche Intelligenz: Strategisches  
Instrument in der Verkehrsplanung
- 18-19 Kurznachrichten aus der Planersocietät:  
StadtRadeln, Preise, Büroausflug nach Rotterdam
- 20 Aktuelle Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge
- 21 Sicherheitsaudits: Ein unverzichtbares Instrument
- 22-23 Lieblingsorte
- 24 Neues Personal, Glosse, Kontakt

## Impressum

**Herausgeber:**  
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

**Konzeption & Redaktion**  
Meike Othengrafen, Gernot Steinberg, Sebastian Schröder-Dickreuter (alle V. i. S. d. P.), Lorenz Redicker

**Bildnachweis**  
Soweit nicht anders vermerkt: Alle Bilder Planersocietät  
Titelseite: Stadt Wien – Straßenverwaltung und  
Straßenbau/Christian Fürthner

**Druck:** Clasen Media Service GmbH, Düsseldorf  
**Auflage:** 2100, klimaneutral gedruckt



**Personenbezeichnungen**  
In der Wortwahl werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt.

**ProjektSkizzen** ist eine Zeitschrift der Planersocietät. Sie erscheint jährlich. Falls Sie die Zeitschrift nicht weiter beziehen möchten oder aber weitere Exemplare wünschen, benachrichtigen Sie uns bitte per E-Mail: [info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)



# Gesunde Mobilität, gesunde Städte

Wo aktive Mobilität Vorrang auf Straßen genießt, werden Groß und Klein zur Bewegung angeregt.

**Mobilität bedeutet Bewegung – und regelmäßige Bewegung fördert die körperliche, psychische und soziale Gesundheit. Der Zusammenhang liegt auf der Hand, wird jedoch ausgerechnet in der Verkehrsplanung noch vielfach unterschätzt.**

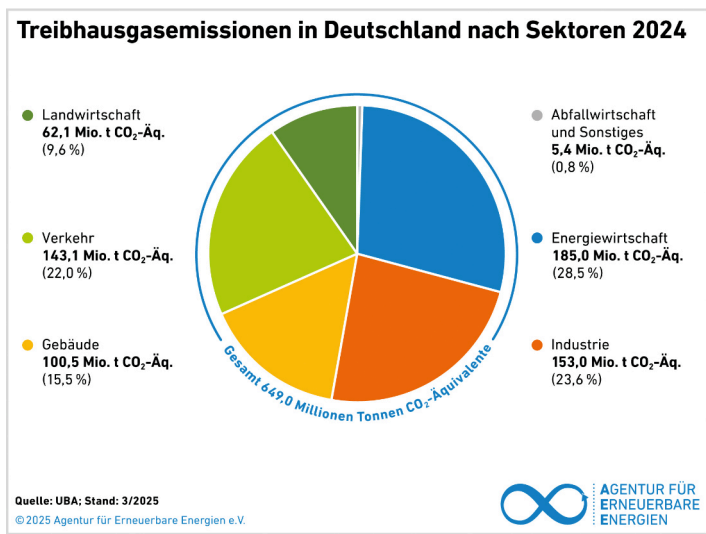
Eigentlich ist das Ziel nicht zu hochgesteckt. 150 Minuten pro Woche, also nur gut 20 Minuten am Tag. So lange sollten sich Erwachsene (moderat) bewegen, empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation WHO (für Kinder gilt die Empfehlung: 60 Minuten am Tag). 150 Minuten, so lange verbringen Durchschnittsdeut-

sche am Smartphone – pro Tag. Da können 150 Minuten Bewegung in der Woche doch nicht so schwierig sein!?

**Der Weg zum Auto ist meist kurz**  
Viele Menschen verfehlen diese 150 Minuten allerdings, in Deutschland zum Beispiel 52 Prozent, – mehr als die Hälfte (nach

Angaben des Robert-Koch-Instituts). Der Weg zum Auto ist kurz, mit dem Rad fährt man deshalb doch nur einmal am Wochenende und nur, wenn das Wetter passt; dasselbe gilt fürs Joggen und Wandern, im Fitnessstudio war man zuletzt im Januar. Aktive Mobilität könnte das ändern. Wer





die aktive Mobilität für Junge wie für Alte einen wichtigen Teil selbstbestimmter Mobilität dar, insbesondere, wenn andere Mobilitätsformen, wie etwa das Autofahren, noch nicht oder nicht mehr möglich sind. Aktive Mobilität kann somit zur sozialen Teilhabe und Verringerung der Einsamkeit beitragen.

**Doppelter Effekt**

Der Effekt ist mithin sogar ein doppelter: Während Bewegung der Gesundheit hilft, schadet umgekehrt Bewegungsmangel. Aktive Mobilität ist also gesunde Mobilität.

Damit ist auch der Zusammenhang zwischen betrieblicher Mobilität und Gesundheit evident. Wer aktiv zur Arbeit kommt, ist weniger gestresst, seltener krank und leistungsfähiger. Wer etwa das Fahrrad ganzjährig für den Arbeitsweg nutzt, fehlt krankheitsbedingt weniger als Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann damit als Teil der Gesundheitsförderung im Betrieb betrachtet werden. Und zahlt sich für die Betriebe aus.

**Verkehrssicherheit ist ein weites Feld**

Es gibt noch viele weitere Verbindungen zwischen Mobilität und Gesundheit. Da ist natürlich das weite Feld der Verkehrssicherheit mit dem Ziel Vision Zero. Das Thema hat viele Facetten, von der verkehrssicher gestalteten Infrastruktur über die Berücksichtigung der Belange von Kindern bis hin zur Rad- und Fußverkehrssicherheit oder Tempo 30. Nachhaltige Mo-

bilität vermindert Luftschadstoff- und Feinstaub- sowie Lärmemissionen. Die wiederum sind erwiesenermaßen für zahlreiche Atemwegs- sowie Herz- und Herzkreislauferkrankungen verantwortlich; Feinstaub erhöht zudem das Demenzrisiko. Weniger Autoverkehr würde teilweise sogar unmittelbar den Gesundheitszustand der betroffenen Anwohner:innen verbessern, denn Feinstaub und Lärm wirken sehr lokal; sie sind zudem eindeutig vor allem durch den motorisierten Individualverkehr verursacht.

Hinzu kommt der Klimawandel, der – anders als Lärm und Feinstaub – nicht überwiegend, aber eben auch durch den Kfz-Verkehr verursacht wird. Er führt zum Beispiel zu mehr Hitzetagen. Das belastet nicht nur ältere Menschen, bei denen die Sterblichkeit steigt, und Schwangere, bei denen vermehrt Frühgeburten auftreten, sondern trifft längst auch körperlich fitte Personen. Darauf weist Heike Köckler im ProjektSkizzen-Interview hin (Seite 6-7).

Verkehrsplanung reicht somit teils unmittelbar in das Thema Gesundheit hinein, etwa mit Lärmaktionsplänen und Verkehrssicherheitskonzepten. Meist wirkt sie jedoch mittelbar, zum Beispiel durch Rad- und Fußverkehrsprojekte, durch Mobilitätsmanagementkonzepte und allgemein durch alle Mobilitätskonzepte.

**Betriebliche Gesundheitsförderung kann so viel mehr**

Und doch wird der Zusammenhang zwischen Mobilität und Gesundheit vielfach unterschätzt oder zumindest nur wenig beachtet. Geht es etwa um Gesundheit im Unternehmen, denken Unternehmen oder Betriebe vor allem an Rückenleiden und höhenverstellbare Schreibtische, weniger an die Radinfrastruktur. Dabei kann betriebliche Gesundheitsförderung so viel mehr. Und auch in die kommunale Verkehrsplanung werden die Gesundheitsämter nur selten einbezogen, zumindest in Deutschland. Potenziale zur Förderung nachhaltiger Mobilität werden damit nicht ausgeschöpft, mögliche Bündnispartnerschaften für nachhaltige Mobilität nicht aktiviert.

Das ist nicht überall so. Barcelona etwa hat bei seinen Superblocks die Gesund-



**Weil der Zusammenhang zwischen Gesundheit und Mobilität wenig beachtet wird, werden Potenziale zur Förderung nachhaltiger Mobilität nicht ausgeschöpft.**

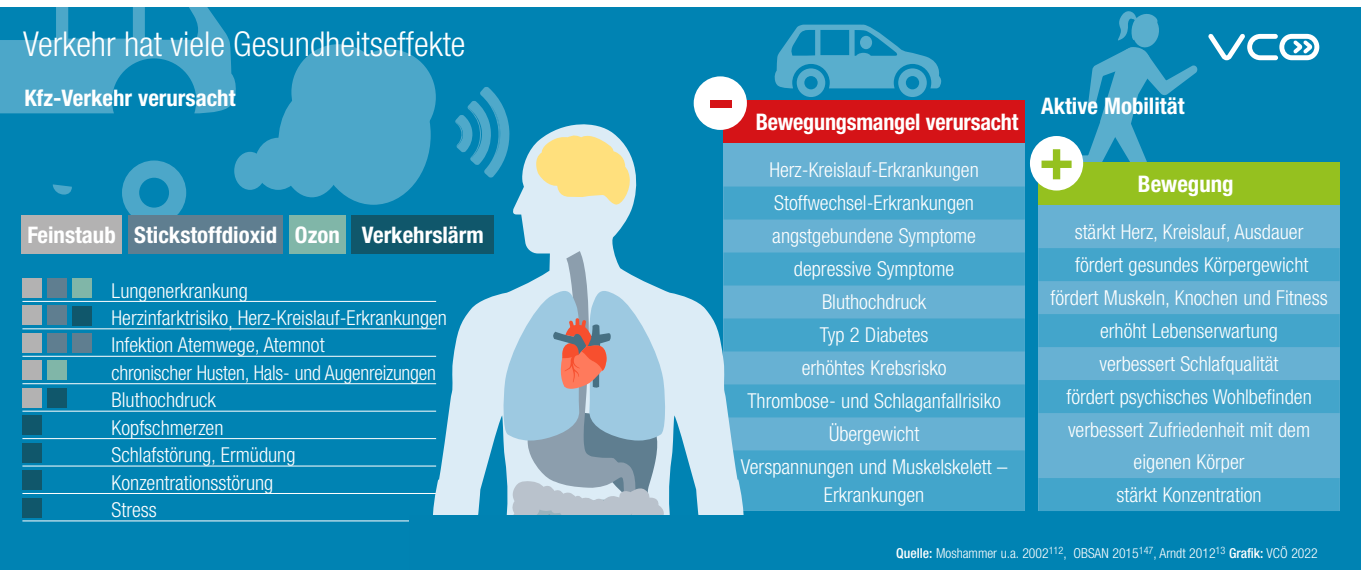
heitsbehörden von Anfang an mit eingebunden. So gab es Befragungen vor und nach der Umgestaltung, unter anderem zur körperlichen und psychischen Gesundheit, zu körperlicher Aktivität oder zum sozialen Umfeld. Die Belastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub wurde vorher und nachher gemessen, es gab qualitative Studien zur Wahrnehmung der Auswirkungen durch verschiedene soziale Gruppen, und weitere Gesundheitsstudien wurden veranlasst, unter anderem zur Lärmbelastung.

So konnten positive Effekte nicht nur bei Mobilität und Stadtentwicklung (mehr Fuß- und Radverkehr, höhere Verweildauer von Passanten, mehr Einzelhandelsgeschäfte) belegt werden, sondern auch in

Sachen Gesundheit, etwa ein deutlicher Rückgang beim Lärm und von Luftschadstoffen, oder aber mehr soziale Kontakte und damit weniger Vereinsamung. Alles gute Argumente gegen kritische Stimmen, die es natürlich auch in Barcelona gab und gibt.

**Neue Bündnisse eingehen**

Es ist wichtig, neue Bündnisse einzugehen und Kooperationen aufzubauen, um dem integrierten Ansatz von Mobilität und Gesundheit mehr Kraft zu verleihen. In der Gesundheitswissenschaft ist die Notwendigkeit der Verkehrswende völlig unstrittig. Wir brauchen neue Allianzen beispielsweise mit den kommunalen Gesundheitsbehörden oder dem betrieblichen Gesundheitsmanagement.





## Interview mit Gesundheitsexpertin Heike Köckler

# »Werben Sie für neue Allianzen!«

Als Raumplanerin ist Heike Köckler über Fragen der umweltbezogenen Gerechtigkeit zur Gesundheitswissenschaft gekommen. Ein Gespräch über die Folgen von Feinstaub und Hitze, gesunde Superblocks und die Bedeutung von Mobilität für den sozialen Zusammenhalt.

**Frau Professorin Köckler, der Verkehr hat viele Gesundheitseffekte. Was sind die Wichtigsten?**

Heike Köckler: Der Verkehr ist ein gutes Beispiel für Co-Benefits, um Gesundheit voranzubringen. Wir folgen dem Leitbild einer Health-in-All-Policy – Gesundheit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Hier kann der Verkehrssektor einen wichtigen Beitrag leisten. Das Thema Hitze ist sehr wichtig, aber die gesundheitlichen Belastungen durch Feinstaub und Lärm sind noch höher. Feinstaub und Lärm sind im Wesentlichen verkehrsinduziert, durch den motorisierten Individualverkehr. Und es gibt nicht nur die klassischen, bekannten Atemwegserkrankungen. Es gibt auch Belege, dass erhöhte Feinstaubbelastungen Demenz fördern. Daran würde die Antriebswende wenig ändern, auch Elektroautos verursachen Feinstaub.

**Wie geht die Gesundheitswissenschaft mit dem Thema um?**

Wir wollen nicht nur das Krankmachende klein halten, wir versuchen auch, das Gesundheitsfördernde zu stärken. Da ist die aktive Mobilität wichtig. Bei vielen nicht übertragbaren Krankheiten wie Übergewicht oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen müssen wir mobiler werden. Da helfen das



### Zur Person

Prof. Dr. Heike Köckler lehrt und forscht als Professorin für Sozialraum und Gesundheit am Fachbereich Gesundheitswissenschaften der Hochschule Bochum (bis 2024 Hochschule für Gesundheit). Sie hat in Dortmund Raumplanung studiert, dort promoviert und an der Universität Kassel habilitiert. Seit 2015 lehrt sie als Professorin in Bochum. Heike Köckler ist u. a. Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL); dort leitet sie die internationale Arbeitsgruppe Health Equity in Urban Planning. Prof. Köckler arbeitet mit der Planersocietät in einem interdisziplinären Forschungsprojekt zusammen.

Zu Fußgehen und das Radfahren. Aktive Mobilität hilft auch gegen Vereinsamung, weil man auf belebten Straßen auch andere Menschen trifft.

**Das Thema Hitze hatten Sie schon angesprochen; es wurde lange unterschätzt ...**

Das ist inzwischen anders, das wird schon sehr ernsthaft diskutiert, so sehr, dass man fast Angst haben muss, dass Luft und Lärm vernachlässigt werden. Die Folgen von Hitze sind sehr gut belegt, vorzeitige Sterblichkeit bei älteren Menschen oder mehr Frühgeburten. Einen Perspektivwechsel haben wir jetzt durch neue vulnerable Gruppen: Auf einmal zählt der 20-



Nachdem die Mariahilfer Straße, Wiens größte Einkaufsstraße, 2015 verkehrsberuhigt wurde, folgten zahlreiche Umbauten auch in den Seitenstraßen. Hier ein Blick auf die Otto-Bauer-Gasse. Wo einst viele Autos fuhren, gibt es jetzt Platz zum Flanieren, für Grün, für Menschen.

jährige Straßenarbeiter dazu oder die Sportlerin. Die sind bei bester Gesundheit, nicht übergewichtig – aber hochvulnerabel, wenn sie in der Mittagssonne pflastern müssen, in der Landwirtschaft tätig sind oder Sport im Freien treiben. Unser Arbeitsrecht ist darauf nicht eingestellt, wir können die Leute nicht einfach nach Hause schicken wegen der Hitze, so wie bei Schlechtwetter. Dazu gibt es weitere Folgen durch die Hitze, die Veränderung von Pollen, neue Krankheitserreger, FSME breitet sich aus – auch das führen wir auf den Klimawandel zurück.

**Wie gehen Städte mit dem Thema um?**

Ich erlebe eine Offenheit beim Thema Hitze, es gibt Karten zu „kühlen Orten“, Frischluftschneisen, Trinkwasserbereitstellung. Aber es ist natürlich schwierig, alles einfach zu begrünen, das kostet viel Geld. Wo ich keine Offenheit erlebe, ist die Umwidmung von Stellplätzen. Dabei hätten wir damit ein Riesenpotenzial an Flächen für die Begrünung. Aber das ist für Verwaltung und Politik oft schwer durchsetzbar.

**Weil die Anwohnenden aufschreien?**

Nun ja, schaut man auf das Verursacherprinzip, ein Standard in der Umweltpolitik, dann sind vor allem Menschen von verkehrsbedingten Emissionen betroffen, die einen geringeren Anteil an den Emissionen haben, weil ihr Autobesitz meist kleiner ist.

**Wie lässt sich das Problem lösen?**

Ich frage mich, wie man bestimmte Themen besser rahmen [neudeutsch: framen] kann. Da geht nicht ein Stellplatz verloren, sondern wir gewinnen Straßen- und Lebensraum.

**Gibt es hier positive Beispiele?**

In Barcelona waren bei den Superblocks die örtlichen Gesundheitsbehörden von Anfang an mit eingebunden; die haben bei der Evaluation nicht nur den Rückgang von Unfällen, sondern auch die bessere Luft- und Lärmsituation und den besseren sozialen Zusammenhalt empirisch belegen können. Das war teilweise eine neue Rahmung des Themas: Wir sind nicht gegen das Auto, sondern wir schaffen eine gesündere Umwelt. Und natürlich noch vieles mehr.

**Die Verkehrswende ist in Deutschland derzeit kein Gewinnerthema. Gesundheit könnte das Thema positiv voranbringen?**

Ja, das ist so. Gesundheitswissenschaftler:innen und -ämter muss man nicht überzeugen, da ist die Verkehrswende völlig unstrittig; es gibt kein Argument dagegen. Deshalb sollten Verkehrsplaner:innen Gesundheitsbehörden stärker einbeziehen. Ähnliches gilt übrigens für Unternehmen. Hier sollten Verkehrsplaner:innen auf das betriebliche Gesundheitsmanagement zugehen und für Allianzen werben.



## »Partizipation macht gesund – solange es keine Schein-Partizipation ist!«

**Was erleben sie als besonders positiv beim Thema Gesundheit und Mobilität?**

Die Krankenkassen müssen in Prävention und Gesundheitsförderung investieren. Wir haben ein schönes Projekt in Bochum-Wattenscheid, wo Flächen über die Stadterneuerung aktiviert und Parks gestaltet werden. Wir haben mit dem Stadtsportbund mit finanzieller Förderung der Krankenkassen Projekte initiiert, damit die Flächen in Anspruch genommen werden. Da kann man Mobilität einbringen. Ein anderes Beispiel sind Fahrradkurse, um geflüchtete Menschen zu trainieren, damit sie Radfahren lernen oder die deutsche

Straßenverkehrsordnung verstehen. Das kann von den Kassen finanziert werden.

**Und was ist negativ?**

Was mich total nervt, ist, dass wir nicht in die Umsetzung kommen. Alles dauert ewig lang. Es gibt viele schöne Ideen, großartige Beispiele, alle finden die Leitbilder toll, aber man fragt sich, warum kommt es nicht in die Fläche, warum ist es so schwierig, etwa Tempo 30 durchzusetzen? Wir haben ein vom Bundesforschungsministerium gefördertes Projekt – die „InnovationsCommunity Urban Health“ –, wo wir ganz stark auf das Umsetzungsdefizit fokussieren. Wo wir lernen wollen, mit Experimentierräumen und Implementations-Pionieren, wie man Dinge eher in die Umsetzung bekommt.

**Sie arbeiten mit der Planersocietät im Projekt Dikom All zusammen; es geht darum, Menschen mit Lernschwierigkeiten zu beteiligen. Hat das mit Gesundheit zu tun?**

Das ist ein Beitrag zum Empowerment. Gesundheitswissenschaftler:innen würden Empowerment immer als Beitrag zur Gesundheitsförderung bezeichnen. Es geht um die Selbstwirksamkeit in der Gestaltung der eigenen Lebenswelt. Sehr verkürzt kann man sagen: Partizipation macht gesund, solange es keine Schein-Partizipation ist. Wichtig in dem Projekt ist: Wir arbeiten mit Menschen mit Lernschwierigkeiten zusammen, weil sie Expert:innen sind für Barrieren. Und sie helfen uns, Partizipation für alle einfacher zu machen. Wenn wir mit Sprachunterstützung arbeiten, hilft das auch Menschen, die nicht gut Deutsch können, aber keine Lernschwierigkeiten haben. Wenn wir Lärmaktionsplanung so erklären, dass es ein Mensch mit Lernschwierigkeiten versteht, hilft das 95 Prozent der Gesellschaft, weil kein Mensch versteht, was Lärmaktionsplanung wirklich ist. Das habe ich von meinen Kolleg:innen für Inklusion gelernt, dass man mit Menschen mit unterschiedlichen Formen der Einschränkung gut lernen kann, um für alle ein besseres Ergebnis zu erreichen.





Foto: Vertigo3d/iStock

Bewegungsfreundliche Städte

# Mehr Bewegung durch gute Planung

Viele Menschen bewegen sich zu wenig. Eine gute Stadt- und Verkehrsplanung kann dies ändern. Wer Städte bewegungsfreundlich gestaltet, investiert in Gesundheit und treibt gleichzeitig die Verkehrswende voran.

**B**ewegung hält uns gesund. Sie schützt uns vor den meisten größten Alterskrankheiten, von Alzheimer über Herzkrankungen bis hin zu Krebs. So gehen Wissenschaftler:innen heute davon aus, dass in Deutschland sechs Prozent aller Krebsfälle durch ausreichende körperliche Aktivität vermieden werden könnten.

Bewegung, das ist Sport, Training. Aber auch aktive Fortbewegung, Gehen und Radfahren. Jeder Schritt, jede Aktivität hilft.

Menschen, die sich 150-300 Minuten pro Woche mit mäßiger Intensität oder 75-150 Minuten pro Woche mit starker Intensität bewegen, verringern ihr Risiko eines frühen Todes um bis zu 21 Prozent, wie Thomas Schulz in seinem Buch „Projekt Le-

bensverlängerung“ ausführt. Ähnliches gilt auch, will man im Alter möglichst lange vital bleiben. Eigentlich alle Studien weisen hier in die gleiche Richtung.

## Mehr Bewegung im Alltag

Viele Menschen aber können Sport nicht so einfach in den Alltag integrieren. Daran ändert auch der Boom von Fitnessstudios wenig. Arbeitszeiten, Zeit für die Familie, für Versorgung und Haushalt sprechen oft dagegen. Zudem verspüren nicht alle Menschen Zufriedenheit durch mehr Bewegung, gerade in Deutschland ist die Zahl der Bewegungsmuffel, der Couch Potatoes, groß. Knapp die Hälfte der Deutschen macht entweder selten (25 Prozent) oder keinen Sport (20 Prozent), besagt die Studie „Beweg dich, Deutschland“ der Technikerkrankenkasse aus dem Jahr 2022.

Ein wichtiger Schritt, das zu ändern, wäre, mehr Bewegung in den Alltag zu integrieren. Etwa auf dem Weg zum Arbeitsplatz. Jeder vierte Weg zum und vom Arbeitsplatz wird zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, 62 Prozent hingegen mit dem Auto, hat die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 jüngst ergeben. Da ist also noch viel Luft nach oben. Zumal 37 Prozent aller Wege zur Arbeit kürzer als fünf Kilometer sind, weitere 19 Prozent kürzer als zehn Kilometer.

Dabei zählen die Wege zur Arbeit zu den längeren. Betrachtet man alle zurückgelegten Wege, so zeigt sich: Drei von fünf Wegen in Deutschland sind unter fünf Kilometer. Schon bei Strecken ab einem Kilometer ist das Auto (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) das meistgenutzte Verkehrsmittel (38 Prozent Pkw, 35 zu Fuß, 19 Rad).

Änderungen sind hier so naheliegend wie notwendig. Die Wissenschaft sagt recht deutlich: Aktive Mobilität im gebauten urbanen Umfeld zählt zu den vielversprechendsten Ansätzen zur Förderung von Bewegung. Wie wir unsere Städte bauen, das urbane Umfeld gestalten und den Zugang zur natürlichen Umwelt ermöglichen – all das kann zur Bewegung und zu einem aktiven Lebensstil motivieren. Oder eben davon abhalten. Menschen sind häufiger aktiv mobil, wenn sie die Rahmenbedingungen dafür als förderlich empfinden; eine attraktive und sichere Infrastruktur ermöglicht also aktive Mobilität für alle. Entscheidend ist dabei die Wahrnehmung: So geben zwei Drittel der Menschen, die selten oder nie Rad fahren, an, sich aufgrund mangelnder Sicherheit in der bestehenden Infrastruktur vom Radfahren abgehalten zu fühlen.

## Schlüsselfunktion für den öffentlichen Raum

Auf dem Weg zu einer solchen Infrastruktur kommt dem öffentlichen Raum eine Schlüsselfunktion zu. Gute öffentliche Räume, die zur Bewegung stimulieren, sind Prävention. Besonders wer zu Fuß geht, trifft andere Menschen, unterhält sich mit ihnen – und freut sich schon dar-

## Öffentliche Räume, die zur Bewegung stimulieren, sind Prävention.

auf, am nächsten Tag das Haus wieder zu verlassen. Klaus Reinhard, der Präsident der Bundesärztekammer, betont, dass (wieder-)belebte Stadtzentren ein wichtiger Beitrag gegen wachsende Einsamkeit und für die psychische Gesundheit sind (siehe Doppelinterview mit Andrea Gebhard im *Deutschen Architektenblatt DAB*). Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang auch die Vermischung von Funktionen, die 15-Minuten-Stadt, in der ich, egal wo ich wohne, alle wichtigen Funktionen zu Fuß erreichen kann.

In diesem Doppelinterview nannte Gebhard auch ein einfaches Prinzip für eine solche soziale Stadt: „Nach spätestens 250 Metern soll ein Ort kommen, wo man sich erholen kann und auch in Kontakt kommt. Nach 500 Metern etwas Größeres.“ Entscheidend nicht nur aus Sicht von Gebhard: Planung muss von den schwächsten



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

Gliedern einer Gesellschaft ausgehen: „Stadtplanung ist dann gut, wenn ein vier-jähriges Kind allein zur Eisdielen gehen kann.“

Möglichkeiten dafür gibt es viele. Ein frühes Beispiel war die beispielbare Stadt Griesheim. Auch die Stadt Frankfurt hat mit dem Projekt Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume im Nordend vor einigen Jahren wichtige Impulse für eine bewegungsfreundliche Quartiersentwicklung geliefert. Wichtige Orte wie Schulen oder Spielplätze wurden durch ein Netz sicherer Wege verbunden und zusätzlich durch Spielobjekte aufgewertet. Beispielbar lassen sich Städte auch für Erwachsene machen, etwa, indem man Angebote für kleine sportliche Aktivitäten im öffentlichen Raum schafft, dabei vielleicht sogar den Trend zum Outdoor-Sport nutzt. Ein gutes Vorbild in dieser Hinsicht ist Dänemark, allen voran die Stadt Kopenhagen mit ihrem Langzeitprojekt „Kopenhagen in Bewegung“, das aktive Mobilität in der Stadt mit Radfahren und Zufußgehen gezielt fördert. In Deutschland hingegen bewegt sich ein solcher Public-Health-Ansatz noch immer in einer Nische.

## Public-Health-Ansatz als ämterübergreifende Arbeit

Gesundheitsbewusste Stadtplanung, die ihren Bewohner:innen einen aktiven Lebensstil ermöglichen und das auch propagieren will, erfordert eine interdisziplinäre, ämterübergreifende Zusammenarbeit. Stadt- und Verkehrsplaner:innen spielen hier eine wichtige Rolle; sie sollten dabei zum Beispiel mit städtischen Behörden für Gesundheit, Wohnen und Soziales zusammenarbeiten. Die Planersocietät beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit diesem Ansatz. Zum Jahreswechsel wird die für das Umweltbundesamt erstellte Broschüre „Aktiv mobil: Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen“ veröffentlicht.

Die Superblocks in Barcelona (Superilles) haben Autostraßen auch zu Orten der Bewegung gemacht. Hier das Beispiel Poblenou.

Foto: Curro Palacios / Ajuntament de Barcelona (Creative Commons)





Betriebliches Mobilitätsmanagement  
als Teil der Gesundheitsförderung

# Mehrwert für Betriebe und Beschäftigte

Studien zeigen, wer aktiv zur Arbeit kommt, ist weniger gestresst, seltener krank und langfristig leistungsfähiger. Vielfältige und aktive Mobilitätsangebote sind damit ein klarer Mehrwert – für Beschäftigte ebenso wie für Unternehmen. Betriebliches Mobilitätsmanagement gehört folglich konsequent zu einem ganzheitlichen betrieblichen Gesundheitsmanagement.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) und das betriebliche Gesundheitsmanagement lassen sich hervorragend miteinander verknüpfen – denn gesunde Mobilität fördert das Wohlbefinden und die Gesundheit der Mitarbeitenden. Betriebliches Mobilitätsmanagement stärkt aktive und nachhaltige Mobilitätsformen wie Radfahren, Zufußgehen und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Durch diese Förderung verbessert sich nachweislich der Gesundheits- und Fitnesszustand von Beschäftigten. Dies kommt unmittelbar den Unternehmen zugute. Mitarbeitende, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, sind seltener krank und fallen weniger häufig aus. Wer das Fahrrad ganzjährig nutzt, hat im Durchschnitt 1,3 bis 1,6 Fehltage weniger pro Jahr als Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen. Auch die Produktivität der Mitarbeitenden kann durch BMM gesteigert werden, etwa wenn Dienstreisen mit der Bahn erfolgen. So können die Mitarbeitenden im Zug arbeiten – oder kom-

men einfach nur entspannter an. Dabei trägt aktive Mobilität nicht nur zu einer Verbesserung des physischen Gesundheitszustands bei, sondern zählt auch auf das psychische Wohlbefinden ein.

Was können Unternehmen tun?

Ein wirkungsvolles betriebliches Mobilitätsmanagement beginnt mit einer fundierten Analyse und strategischen Planung. Unternehmen können als ersten Schritt Mobilitätsbefragungen unter ihren Mitarbeitenden durchführen, um das aktuelle Pendelverhalten sowie Wünsche und Ideen der Belegschaft zu erfassen. Auf Basis dieser Daten lässt sich ein zielgerichtetes Mobilitätskonzept mit konkreten Handlungsansätzen entwickeln.

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität bieten sich für Unternehmen verschiedene Maßnahmen an. Dazu zählen unter anderem die Bereitstellung von Jobtickets, Fahrradleasing-Angebote und die Integration von E-Mobilität in den Fuhrpark. Auch Carsharing-Modelle für Dienst- und Arbeitswege können zur Reduktion des Indi-

vidualverkehrs beitragen. Eine entsprechende Infrastruktur wie sichere Fahrradstellplätze, Ladepunkte für E-Fahrzeuge sowie Duschen und Umkleidemöglichkeiten unterstützen die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zusätzlich.

Digitale Lösungen spielen ebenfalls eine zentrale Rolle im modernen betrieblichen Mobilitätsmanagement. Mobilitäts-Apps können eine einfache Buchung und Planung von Fahrten ermöglichen und helfen gleichzeitig beim Tracking von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Plattformen für Mitfahrgelegenheiten oder die Verwaltung individueller Mobilitätsbudgets fördern eine flexible und ressourcenschonende Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Dienstreisen und Arbeitswege lassen sich zudem durch digitale Lösungen reduzieren. Der Einsatz von Videokonferenzen und Homeoffice kann viele Fahrten und Arbeitswege überflüssig machen.

Nicht zuletzt sind die Kommunikation und Beteiligung der Mitarbeitenden entscheidend für den Erfolg. Mobilitätstage, Chal-

Warum Betriebliches Mobilitätsmanagement? I Nutzendimensionen



## Wer das Fahrrad ganzjährig nutzt, hat im Durchschnitt 1,3 bis 1,6 Fehltage weniger pro Jahr als Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen.

lenges wie „StadtRadeln“ sowie Schulungen und Workshops zu nachhaltiger Mobilität und Gesundheit schaffen Bewusstsein und motivieren zur aktiven Mitgestaltung. So wird Mobilität nicht nur effizienter, sondern auch gesünder und umweltfreundlicher gestaltet.

Was kann Planung beitragen?

Verkehrs- und Stadtplanung können einen entscheidenden Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement leisten, da sie den Rahmen für nachhaltige, effiziente und attraktive Mobilitätsangebote schaffen. Durch den Ausbau attraktiver Rad- und Fußwege sowie einer guten Anbindung an

Bus und Bahn wird Mitarbeitenden der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtert. Gleichzeitig kann ein gezieltes Parkraummanagement dazu beitragen, individuelle Fahrten mit dem Pkw zu reduzieren und alternative Mobilitätsformen zu fördern. Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote lassen sich durch eine Kooperation zwischen Verwaltung, Verkehrsunternehmen und Betrieben umsetzen und in das Mobilitätsangebot von Unternehmen integrieren. Dabei können auch unternehmensübergreifende Kooperationen zum Tragen kommen, die durch ein gezieltes Standortmanagement vor Ort initiiert werden können.

Für ein betriebliches Mobilitätsmanagement spielt die Lage eine zentrale Rolle. Unternehmen profitieren von einer Lage, die durch verschiedene Verkehrsmittel gut erreichbar ist. Nicht nur mit Blick auf nachhaltige und gesundheitliche Aspekte, sondern auch, weil immer weniger Nachwuchskräfte über einen Führerschein oder ein eigenes Auto verfügen. Konzepte und strategische Planungen, die Wohnen, Arbeiten und Freizeit räumlich näher zusammenbringen, verkürzen Wege und unterstützen eine nachhaltige Mobilitätskultur. Mit der Einführung des Urbanen Gebiets in die BauNVO (§ 6a) wurde bereits ein Grundstein für eine stärkere Nutzungsmischung und „Stadt der kurzen Wege“ für die Planung gelegt.

Gezielte Beratung von Unternehmen und ganzen Gewerbestandorten

Die Planersocietät berät unterschiedliche Akteure im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Als wesentlicher Baustein von Mobilitätskonzepten auf strategischer Ebene unterstützen wir auch gezielt einzelne Unternehmen oder Gewerbestandorte in der Analyse und Konzeption zur Optimierung der Mitarbeitendenmobilität. Hierzu zählen u. a. individuell zugeschnittene (Online-)Befragungen der Belegschaft, standortbezogene Erreichbarkeitsanalysen sowie Veranstaltungen vor Ort, um unterschiedliche Akteure für den gegenseitigen Wissenstransfer miteinander zu vernetzen.



**Ilka Bürling**  
M. Sc. Geographie  
Verkehrsplanerin  
  
Tel.: 040 / 3346695-60  
buerling@planersocietaet.de



**Florian Farrenkopf**  
M. A. Verkehr und Logistik  
Verkehrsplaner  
  
Tel.: 0231 / 999970-29  
farrenkopf@planersocietaet.de



## Haltestellen und ihr Umfeld

# Mehr als nur ein Zwischenstopp

Ob Arbeitsweg, Arzttermin oder Cafébesuch – der Weg zur Haltestelle bestimmt, wie wir den ÖPNV erleben und trägt zugleich zu alltäglicher Bewegung bei. Wichtig ist nicht allein die Entfernung, sondern ebenso die Qualität des Weges und des Umfelds. Dieses oft unterschätzte Element der intermodalen Wegekette zeigt: Wer den Weg zur Haltestelle verbessert, optimiert die gesamte Reise.

### Klimaanpassung: Haltestellen besitzen Potenzial

In der Hamburger Strategie zur Klimaanpassung werden Haltestellenumfelder und Bahnhöfe als Handlungsschwerpunkte einer widerstandsfähigen Verkehrsinfrastruktur gesondert hervorgehoben. Durch ihre Funktion als Übergangsbereich zwischen öffentlichem Nahverkehr und den Quartieren muss die Aufenthaltsqualität in Haltestellenumfeldern sowie deren Zuwegen gewährleistet und auf Extremwetterereignisse vorbereitet werden. Erste Ansätze sehen die Schaffung von Gründächern, wettergeschützte Rückzugsorte sowie mehr Einsätze durch die Stadtreinigung vor.

### Hamburg hat Koordination für das Umfeld von Haltestellen eingesetzt

Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) hat seit 2013 eine Koordination für Umfelder von Schnellbahnhaltestellen etabliert. In Zusammenarbeit mit zahlreichen Akteuren werden Haltestellenumfelder überprüft und Handlungsbedarfe abgeleitet. Zu dem größten Herausforderungen zählt die Klärung von Zuständigkeiten und das Handeln bei fachübergreifenden Schnittstellen. Häufig geht es um Themen wie Sauberkeit, Barrierefreiheit sowie um das Erscheinungsbild der Haltestellen. Kleinstmaßnahmen kann die Koordination selbst umsetzen (z. B. Projekt „blühende Haltestellen“).

### Die Haltestelle in der Wegekette

Verschiedene Erhebungen zum Mobilitätsverhalten in Deutschland zeigen, dass zwischen 86 und 96 Prozent der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr die Haltestelle zu Fuß erreichen. Der Fußweg zur Haltestelle ist also kein Nebenschauplatz, sondern ein zentraler Bestandteil der ÖPNV-Erfahrung. Gleichzeitig ist das Zufußgehen die einfachste Fortbewegungsart des Menschen und wirkt sich maßgeblich positiv auf die Gesundheit aus. Zudem zeigt eine Umfrage des Instituts Socialdata, dass bis zu 70 Prozent der Reiseerinnerungen aus der Zeit des Gehens stammen – sei es auf dem Weg zur Haltestelle oder beim Umsteigen.

In Nahverkehrsplänen wird der Einzugsbereich von Haltestellen je nach Typ unterschiedlich definiert: Während Bahnhöfe einen Radius von bis zu 1.200 Metern abdecken, gelten für Bushaltestellen meist 300 bis 600 Meter als Richtwert. Doch die Entfernung allein sagt wenig über die Erreichbarkeit aus. Entscheidend ist, wie der Weg zur Haltestelle erlebt wird und wie das nähere Umfeld gestaltet ist.

### Was den Weg zur Haltestelle besonders macht

Aufgrund mangelnder Datenlagen ist nur

wenig darüber bekannt, was den Fußweg zur Haltestelle ausmacht.

Erste Untersuchungen zeigen jedoch: Fahrgäste wählen nicht immer die kürzeste Strecke. Vielmehr spielen vertraute Wege und der empfundene Zeitdruck eine Rolle. Insbesondere auf dem Hinweg zur Haltestelle gehen viele Menschen zügig und zielgerichtet. Auf dem Rückweg hingegen lassen sie sich eher Zeit, insbesondere wenn es unterwegs Geschäfte oder andere Angebote gibt, die zum Verweilen oder entspannten Gehen einladen.

### Die Rolle der Aufenthaltsqualität

Zur Abgrenzung eines Haltestellenumfelds wird die Perspektive der Fahrgäste eingenommen. Neben typischen Infrastrukturelementen wie Eingängen oder Geschäften zählen auch öffentliche Möblierung, Wegeverbindungen zwischen den Haltestellenzugängen, Beleuchtung und Sicherheitsempfinden sowie visuelle Eindrücke dazu. Doch wer und was definiert das Umfeld? Für Planende ist ein kleines Umfeld praktischer, da kleinteilige Maßnahmen sehr zielgerichtet benannt und umgesetzt werden können. In der Wahrnehmung der Fahrgäste ist das Umfeld zumeist größer und bezieht Räume und Eindrücke über die Haltestelle hinaus mit ein.



U-Bahnhof Kellinghusenstraße in Hamburg, mit Radparkhaus, Bushaltestelle und Bodenleitsystem. Auch Umsteigemöglichkeiten und Barrierefreiheit sind wichtig für die Qualität des Haltestellenumfelds.

### Chancen der integrierten Planung

Die Gestaltung von Haltestellenumfeldern ist komplex. Während die Zuständigkeiten innerhalb des konkreten Haltestellenbereichs meist klar geregelt sind, treffen im Umfeld viele Interessen aufeinander – von Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung, Verkehrsunternehmen, Polizei, Stadtreinigung bis Grundstücks- und Gebäudeeigentümer:innen. Oft fehlt es an abgestimmten Handlungsansätzen und klaren Verantwortlichkeiten.

Bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs spielen das subjektive Sicherheitsempfinden sowie die Wahrnehmung von Sauberkeit an Haltestellen und deren Umfeldern eine zentrale Rolle. Neben einer regelmäßigen Reinigung tragen ausreichend Beleuchtung, Belebung und Überwachung unter anderem dazu bei, die Angst vor Kriminalität zu senken. Darüber hinaus stellt Barrierefreiheit einen über alle Altersgruppen hinweg wichtigen Grundsatz für die Erreichbarkeit von Haltestellen dar. Neben dem Haltestellenbereich selbst sind sichere Fußwege (z. B. ausreichende Breiten, baulicher Zustand) und Querungen (z. B. gute Sichtachsen und Wahrnehmbarkeit) sowie attraktive Umgebungen auf der Wegstrecke wichtige Faktoren in der Wahrnehmung.

### Schlüssel zur Verkehrswende

Die Qualität des Zugangs zur Haltestelle ist kein Detail, sondern ein Schlüssel zur Verkehrswende. Eine integrierte Planung, die den Fußverkehr als Teil des ÖPNV versteht, kann entscheidend dazu beitragen, den Autoverkehr zu reduzieren und die Gesundheit der Menschen in vielerlei Hinsicht positiv zu beeinflussen. Je attraktiver und komfortabler der Weg zur Haltestelle, desto eher werden Busse und Bahnen genutzt, auch bei längeren Distanzen. Dafür braucht es nicht nur integrierte Ansätze, sondern auch umsetzbare Konzepte, insbesondere im begrenzten Rahmen kommunaler Ressourcen. Denn wer den Weg zur Haltestelle verbessert, verbessert die gesamte Reise.

Zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg erarbeiten wir derzeit einen Leitfaden für eine fußverkehrsfreundliche und nutzenorientierte Gestaltung von Haltestellenumfeldern mit besonderem Fokus auf Schnellbahnhaltestellen. Hamburg beschreitet damit bundesweit neue Pfade auf kommunaler Ebene. Gleichzeitig behandeln wir das Thema auf Bundesebene in einem Forschungsprojekt mit dem Umweltbundesamt. Somit ermöglichen wir den praxisorientierten Aufbau von Know-how für dieses zukunftssträchtige Thema.

**Bundesweit wohnen 90 Prozent der Bevölkerung im Umkreis von 600 Metern um eine Haltestelle mit mindestens 20 Abfahrten pro Werktag oder im Umkreis von 1.200 Metern um einen Bahnhof mit mindestens 20 Abfahrten pro Werktag.**

Quelle: deutschlandatlas.bund.de



**Sebastian Schröder-Dickreuter**

Dipl.-Ing. Raumpl., Verkehrsplaner, Geschäftsführer  
Tel.: 0421/224 194-31  
schroeder@planersocietaet.de



**Jelena Bücker**

M. Sc. Verkehrswirtschaft  
Verkehrsplanerin

Tel.: 0421/224 194-32  
buecker@planersocietaet.de



## Für und Wider On-Demand-Verkehr

# Gezielte Ergänzung, aber kein Ersatz

In Zeiten knapper Ressourcen und komplexer politischer Konstellationen steht der ÖPNV oft ganz oben auf der Liste der Einsparpotenziale. Vielerorts werden sogenannte On-Demand-Verkehre eingeführt und als ÖPNV-Angebot der Zukunft beworben. In den vergangenen Jahren hat die Planersocietät mehr als 15 solcher Angebote in Deutschland bei der Planung, Evaluation und Weiterentwicklung begleitet. Dabei wird deutlich: On-Demand-Verkehr ist nicht gleich On-Demand-Verkehr – auf den passenden Zuschnitt kommt es an.

Als die Thematik digitalisierter Bedarfsverkehr, neudeutsch On-Demand-Verkehr (ODV), vor einigen Jahren aufkam, war die Begeisterung in der Branche, in den Kommunen und vor allem in der Politik groß: Keine leeren Busse, keine starren Fahrpläne – stattdessen ein Angebot, das nur dann und dort fährt, wo es gebraucht wird. In der Theorie ist das Modell in vielerlei Hinsicht attraktiv. Planerisch lassen sich räumliche und zeitliche Lücken schließen, für die der ÖPNV in Form von Linienverkehren bisher betriebswirtschaftlich nicht darstellbar war. Die Erschließung von Siedlungsgebieten lässt sich durch ein dichtes Netz aus virtuellen Haltestellen deutlich verbessern, ohne Buslinien unattraktive Stichfahrten absolvieren zu lassen. Nicht zuletzt soll durch das sogenannte Pooling sichergestellt werden, dass Fahrgäste mit ähnlichen Fahrtwegen gemeinsam befördert werden und somit CO<sub>2</sub> gegenüber Pkw-Fahrten eingespart werden kann.

### Viele Pilotprojekte

In der Folge wurden vielfach Pilotprojekte umgesetzt, allesamt mit unterschiedlichen Namen und Parametern. Ob als Ersatz von Buslinien, als Ergänzung zwischen starken Linienachsen oder als komfortables Zu-

satzangebot – die Möglichkeiten für die Gestaltung sind äußerst vielfältig. Darüber hinaus kommen ODV zu unterschiedlichen Tageszeiten und in unterschiedlichen Bedienegebieten zum Einsatz. Während die Landeshauptstadt Wiesbaden derzeit einen On-Demand-Verkehr mit wenigen Haltestellen als Zubringerverkehr einführt, ist das Bedienegebiet von *Hey! Move* im Landkreis Tuttlingen fast 800 km<sup>2</sup> groß. Nicht immer ist ein On-Demand-Verkehr dabei ein vollkommen neues Konzept: In vielen Fällen digitalisiert er einfach bestehende Rufbusse oder Anrufsammeltaxis und macht sie damit zukunftsfähig.

### Vielerorts misslingt der Schritt in den Regelbetrieb

Bei aller Euphorie fällt auf, dass ODV nach Auslaufen der Förderung vielerorts der Schritt in den Regelbetrieb nicht gelingt. Sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen stimmen die vielfach hohen Betriebskosten nicht mit den definierten Einsparzielen überein. Deutlich wird: Hohe Kosten je Fahrgast entstehen insbesondere dadurch, dass im Vergleich zum Linienverkehr deutlich weniger Fahrgäste in derselben Zeit und auf denselben Strecken transportiert werden. Dies liegt in einigen

Fällen daran, dass für komfortable Zusatzangebote bei Konkurrenz durch Taxi und Ride-Hailing-Dienste (wie z. B. Uber) schlicht der Bedarf fehlt.

### Wunsch und Wirklichkeit

Aber auch bei Angeboten mit hoher Nachfrage zeigen sich Unterschiede zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Gerade bei flexiblen Verkehren stellt die Buchungs- und Dispositionssoftware in vielen Fällen den limitierenden Faktor dar. Statt Flexibilität und Pooling stehen Leerfahrten und abgewiesene Buchungsanfragen im Vordergrund. Das liegt auch daran, dass ein On-Demand-Verkehr grundsätzlich anders funktioniert als der Linienbus: Er bedient nicht die Relationen, die am stärksten nachgefragt sind, sondern die Relationen, die als erstes gebucht werden. Oft werden somit zahlreiche Fahrgäste mit demselben Fahrtwunsch an der Haltestelle stehen gelassen, weil ein einzelner exotischer Fahrtwunsch – inklusive Leerfahrten im Ein- und Aussetzverkehr – zuerst gebucht wurde. Ineffizienzen sind bei einem solchen System nicht zu vermeiden, erst recht, wenn die Softwarelösungen Anschluss- und Umsteigewünsche nicht erkennen. Die Ergebnisse zahlreicher Evalu-

ationen sind dementsprechend ernüchternd: Um eine vergleichbare Fahrgastanzahl wie im Linienverkehr zu erreichen, entstehen deutlich höhere Kosten. Sollen Kosten eingespart werden, gelingt das meist nur zu Lasten zahlreicher Fahrgäste.

### Erfolgreiche Projekte

Ist ODV also grundsätzlich ein ineffizientes und teures System? Erfolgreiche Projekte zeigen, dass der Zuschnitt des Angebots entscheidend ist. ODV benötigt eine klare Aufgabe im Verkehrsnetz. Die meisten Potenziale kann dieser ausspielen, wenn er den Linienverkehr gezielt ergänzt: An Or-

ten, an denen der Bus nicht hinkommt. Zu Zeiten, an denen die Nachfrage gering ist. Und auf Strecken, auf denen die Nachfrage für den Bus zu klein ist. Dabei spielt vor allem die sogenannte Grund- und Lückenschlussmobilität eine bedeutende Rolle. Die in der Planungstheorie angenommene höhere Verfügbarkeit durch digitale Buchung scheint trotzdem ein Widerstand für potenzielle Fahrgäste zu sein: Ein Fahrplan bietet – selbst, wenn er schlecht ist – eine höhere Verlässlichkeit und Planbarkeit. Auch deshalb sind Korridor- und Sektorsysteme mit einem Grobfahrplan Erfolg versprechend – auch, weil sie



Gregor Korte

M. Sc. Raumplanung  
Verkehrsplaner  
Teamleiter ÖPNV

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



Christian Kuhnert

M. Sc. Raumplanung  
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-49  
kuhnert@planersocietaet.de

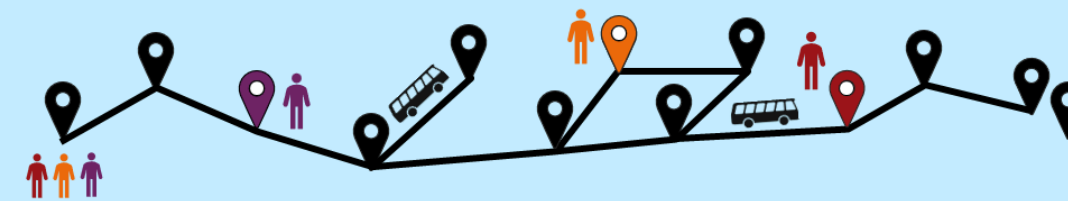
das Pooling erleichtern und Anschlüsse an Verknüpfungshaltestellen sichern. Ein guter On-Demand-Verkehr wird entsprechend als Teil des ÖPNV-Gesamtangebots wahrgenommen, nicht als Zusatzangebot ohne Bezug zum Linienverkehr.

### Eigene Bewertungssystematik

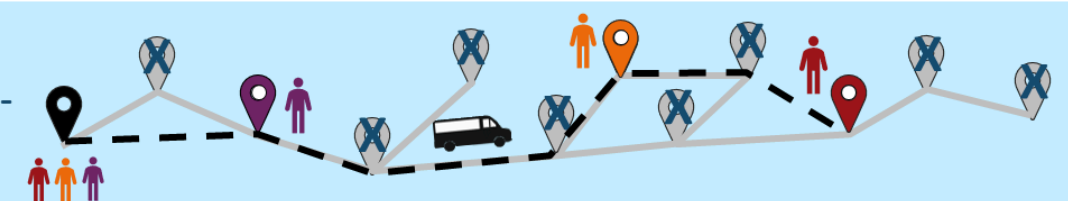
Um das Nachfrageverhalten und die Systemeffizienz eines ODV umfassend bewerten zu können, hat die Planersocietät eine eigene Bewertungssystematik entwickelt. Dabei werden die Rohdaten – unabhängig von der genutzten Software – einheitlich ausgewertet und in einem kartenbasierten Webtool visualisiert. Für etwa 30 On-Demand-Bedienegebiete konnten so bereits detaillierte Erkenntnisse zu Funktion und Qualität ebenso wie Empfehlungen zur Optimierung des Angebots abgeleitet werden. Dabei gilt es, die Potenziale des ODV zu nutzen und Lösungen aufzuzeigen, wie dieser seine Rolle im Netz finden kann – aus Sicht der Fahrgäste ebenso wie aus betriebswirtschaftlichen Abwägungen.

## Die Bedürfnisse der Fahrgäste bestimmen den „Fahrplan“ – nicht andersherum!

### Klassische Buslinie



### On-Demand-Verkehre





# Strategisches Instrument in der Verkehrsplanung

Künstliche Intelligenz kann in den Kommunen entlang der gesamten Planungskette sehr gut eingesetzt werden. Doch was gilt es zu beachten? Wie kann KI strategisch gut implementiert werden?

Die Liste ist lang: Künstliche Intelligenz lässt sich in vielen Bereichen der Verkehrsplanung einer Kommune einsetzen. Das reicht von einer Datensammlung, der Bestandsaufnahme und Interpretation von Daten über Prognoseberechnungen bis hin zum Monitoring. Die KI kann kommunale Verkehrsplanung sehr gut ergänzen, wenn sie pragmatisch und gut eingebettet eingesetzt wird.

Einige konkrete Einsatzbereiche:

- In **Analysephasen** können KI-Anwendungen große Datenmengen verarbeiten und Muster erkennen, die bei manueller Auswertung kaum sichtbar wären. So lässt sich etwa auch die zeitliche und räumliche Dynamik von Staus präzise erfassen. Lernende Verfahren erkennen zudem Zusammenhänge mit Faktoren wie Wetter, Veranstaltungen oder saisonalen Schwankungen – und liefern damit eine Grundlage für Entscheidungen.
- In der **Verkehrssicherheit** werden mit der automatisierten Auswertung von Kameradaten potenzielle Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden erkannt, bevor Unfälle passieren. So können Gefahrenstellen gezielt angegangen werden.
- Im **ÖPNV** analysiert die KI Fahrgastzahlen, Routen und Verspätungen und kann

zu einer effizienteren Nutzung von Bussen und Bahnen, zu höherer Pünktlichkeit und besserem Service beitragen. On-Demand-Verkehre profitieren von Routing-Algorithmen, die Fahrtwünsche bündeln und Leerfahrten reduzieren.

- In der **Entwicklung von Maßnahmen** zeigen Simulationsmodelle, wie Maßnahmen zusammenwirken, etwa wie sich Taktverdichtungen im ÖPNV auf Kfz-Lasten auswirken oder welche Netz- und Kapazitätseffekte die Umwidmung von Fahrstreifen zu Radverkehrsanlagen haben.
- Auch in der **Visualisierung von Mobilitätsdaten** lassen sich KI-basierte Dashboards einsetzen, die Verkehrsströme, Problemzonen oder Entwicklungstrends aufzeigen. So können sie eine gute Entscheidungshilfe für Verkehrsplanung, Politik und Verwaltung sein.
- In **Beteiligungsverfahren** können umfangreiche Kommentare vorsortiert und zusammengefasst werden. KI-gestützte Sentimentanalysen zeigen Stimmungsbilder, welche Vorschläge Zustimmung finden und wo Sorgen bestehen. So lässt sich die Öffentlichkeit zielgerichteter als Teil eines fairen, transparenten Prozesses einbeziehen.
- Im **alltäglichen Verkehrsgeschehen** eröffnet KI weiteres Potenzial: Adaptive Ampeln nutzen Lernalgorithmen, um sich kontinuierlich zu verbessern und den Verkehr flüssiger zu steuern.
- Für das **Monitoring von Maßnahmen** lassen sich Daten kontinuierlich erfassen

und automatisiert auswerten. Über Dashboards erhalten Entscheidungsträger:innen einen schnellen Überblick über die Wirksamkeit. Das Erkennen von Abweichungen weist frühzeitig auf unerwartete Entwicklungen hin.

Die Liste ließe sich weiterführen, die Vorteile sind unverkennbar – doch wo fängt man an?

Voraussetzungen für verlässliche Ergebnisse

Damit KI-Elemente verlässlich funktionieren, braucht es eine hohe Datenqualität, klar definierte Datenflüsse und eine sorgfältige Qualitätssicherung bei den Ergebnissen. Ebenso wichtig sind Datenschutz, Datensicherheit und die Nachvollziehbarkeit der eingesetzten Verfahren, damit Vertrauen entsteht und bleibt. Ganz wichtig: KI greift nur dann, wenn sie in vorhan-

## KI greift nur dann, wenn sie in vorhandene Abläufe passt.

dene Abläufe passt. In Verwaltungen geht es deshalb nicht nur um Technik, sondern auch um klare Rollen, gut abgestimmte Prozesse und passendes Know-how bei den Verantwortlichen. Ein schrittweises Vorgehen bei der Implementierung über Pilotprojekte ist dabei sinnvoll.

Wie lassen sich Kommunen unterstützen?

In einer ersten Phase hilft eine praxisnahe Roadmap (siehe Abbildung) für eine Stadtverwaltung. Wo lässt sich KI in der Ver-

kehrsplanung am ehesten einführen, wie kann man es Schritt für Schritt machen, möglichst gut und umsetzbar? Genau hier setzt unsere Arbeit an. Sie fängt bei der Bestandsanalyse und Zieldefinition an, geht über eine Bewertung der Datenlage und mögliche Stakeholder weiter. Wir unterstützen Kommunen dabei, eine individuelle KI-Strategie zu entwerfen und mögliche Prioritäten festzulegen. Mit klaren Regeln zu Datenzugang, Datenschutz und Verantwortlichkeiten, mit Ziel- und Indikatorensystemen, die KI-fähig sind, und mit Entscheidungsrahmen für Szenarien und Prioritäten, die politisch anschlussfähig bleiben.

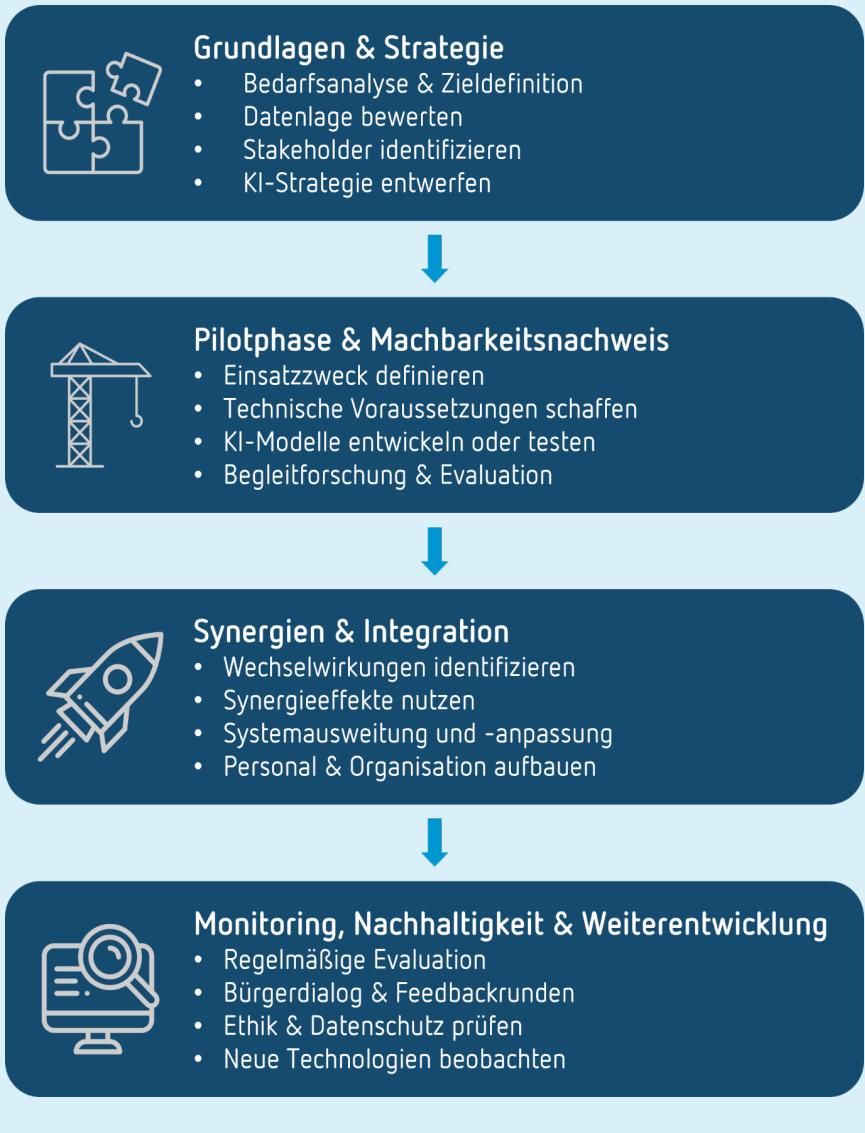
Die Pilotphasen sollten gut ausgewählt, KI-Modelle getestet und weiterentwickelt werden. Wir begleiten Pilotprojekte, helfen bei der Auswahl sinnvoller Anwendungen und sorgen dafür, dass Ergebnisse verständlich visualisiert, erläutert sowie gemeinsam in Leitlinien festgehalten werden. Damit können in den weiteren Phasen die Systeme skaliert und integriert werden. Unser Tipp für Kommunen: klein anfangen, gezielt skalieren, Open-Source-Lösungen und bestehende Plattformen nutzen.

Partnerschaftlich und pragmatisch

So bleibt KI ein Mittel zur besseren Entscheidung und nicht ihr Ersatz. Gleichzeitig schaffen wir die Verbindung zu bestehenden Planwerken und Beteiligungsprozessen und unterstützen bei der Auswahl passender Projektpartner:innen. Immer mit einem objektiven Blick, da wir keine eigene KI-Produkte entwickeln und damit unabhängig sind von einzelnen Entwicklern. Unser Fokus liegt auf Strategie, Struktur, Qualitätssicherung und Verständlichkeit.

So wird Künstliche Intelligenz zu einem pragmatischen Instrument der strategischen Verkehrsplanung, das dort einge-

## Roadmap für den KI-Einsatz in der städtischen Verkehrsplanung



setzt wird, wo es sinnvoll ist, schneller zu lernen, knappe Mittel gezielt zu nutzen. Schritt für Schritt, mit klaren Grundlagen und in enger Abstimmung mit den Menschen vor Ort. Unser Ansprechpartner Dennis Jaquet steht Ihnen gern zu Verfügung.



**Dennis Jaquet**  
M. Sc. Raumplanung  
Verkehrsplaner  
Geschäftsführer  
  
Tel.: 0231/999970-25  
jaquet@planersocietaet.de



Kilometerzahl verdoppelt

# StadtRadeln für den guten Zweck

Beim Stadtradeln in Dortmund war die Planersocietät in diesem Jahr besonders fleißig: 11.738 Kilometer kamen bei der Fahrrad-Challenge im Mai zusammen, fast doppelt so viele wie im Vorjahr und ein Rekord für unser Büro. Zweifelsfrei ein Grund für dieses großartige Ergebnis war eine Ankündigung der Geschäftsführung: Für jeden geadelten Kilometer wurden 10 Cent Spende für den guten Zweck ausgelobt.

Die erradelten 1.173,80 Euro wurden auf 1.200 Euro aufgerundet und dann geteilt. Das Geld ging an drei Organisationen: die Dortmunder Tafel, die Suppenengel in Bre-

men (die dortige Tafel) und den Kulturverein „Schlanke Mathilde Hörde“. Der Verein wirkt in der Nachbarschaft des Dortmunder Büros der Planersocietät (auf Phoenix West); er will Kulturdenkmäler erhalten, Geschichte erlebbar machen und das Zusammengehörigkeitsgefühl im Stadtbezirk Hörde stärken. Aktuell setzt er sich etwa für den Erhalt der Rohrbrücke am Hochofen Phoenix West ein, in Sichtweite des Dortmunder Büros gelegen.

58 Beschäftigte der Planersocietät hatten sich für das Stadtradeln auf die Sättel geschwungen. Sie fuhren dabei auch zahlreiche Extra-Kilometer, etwa im Zuge von gemeinsamen Ausflügen nach Büroschluss. Unter den Dortmunder Unternehmen belegte die Planersocietät letztlich Platz 4, nur

Scheckübergabe an den Vorsitzenden des Kulturvereins Schlanke Mathilde, Jörg Skubinn.

knapp hinter drei deutlich größeren Betrieben.

Die Spende rief im Übrigen Nachahmer hervor. Als der Fahrradbeauftragte von Boehringer Ingelheim Microparts davon aus der Tageszeitung erfuhr, schlug er seiner Standortleiterin vor, es der Planersocietät beim nächsten Stadtradeln gleichzutun. Und die stimmte umgehend zu.



## Preisgekrönt!

### Projekte mit Beteiligung der Planersocietät

Projekte mit Beteiligung der Planersocietät haben 2024/25 gleich mehrere Preise erhalten. So wurde der **Landkreis Bamberg** für sein erfolgreiches Mobilstationen-Konzept als „Klimaaktive Kommune 2024“ ausgezeichnet. Das Konzept hatten wir gemeinsam mit Günther Klumpp (mobilität) und Horschler Kommunikation erstellt. Erfolg auch für ein ähnliches Thema: Die von uns für den **Landkreis Wunsiedel** konzipierten Teilhabe- und Mobilstationen (dort dann „fichtelstationen“ genannt) wurden vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und dem BBSR im Bundeswettbewerb „Zu Hau-

se unterwegs. Mobil in ländlichen Räumen“ prämiert.

Die **Stadt Offenburg** wurde vom Deutschen Verkehrsplanungspreis 2024 mit einer Anerkennung für die Pop-up-Verkehrsversuche zu Tempo-30-Strecken bedacht. Entwickelt wurden diese Verkehrsversuche im Rahmen des –von uns unterstützten– Mobilitätskonzeptes OG 2035. Der **BOB Campus Wuppertal** schließlich erhielt den Deutschen Städtebaupreis 2025. Für das multifunktionale Nachbarschaftshaus, einst eine Textilfabrik, hatten wir das Mobilitätskonzept beigesteuert.

## Spannend produktiv

### Wissenscamp: Ein Tag für Ideen

Im Juli fand das bereits dritte Wissenscamp der Planersocietät statt. Ein inhaltlicher und methodischer Austausch über Themen und Büro-Standorte hinweg, nachdenken über die gemeinsame Arbeit, zuhören, Ideen entwickeln, Anregungen geben. Dafür nehmen wir uns einen ganzen Tag Zeit, in diesem Jahr im Tyde am Dortmunder Hafen. Der Tag ist als Barcamp aufgezo-



60 Beschäftigte der Planersocietät in Rotterdam. Im Hintergrund die Erasmusbrücke und der Hochhauskomplex De Rotterdam, der Wohnen, Arbeiten und Freizeit vereint.

### Büro-Exkursion nach Rotterdam

## Ausflug in die Stadt der Zukunft

**Büroausflug nach Rotterdam: Fast 60 Beschäftigte der Planersocietät haben die niederländische Hafenmetropole besucht – und viel gestaunt.**

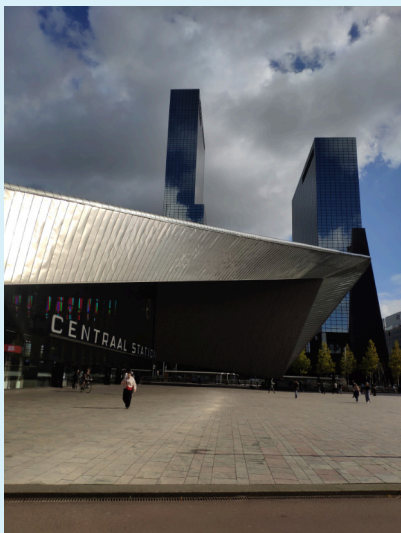
Höhenangst ist für die Architektur in Rotterdam ein Fremdwort. Ikonische Hochhäuser prägen das Stadtbild, beheimaten neben Büros auch Wohnen, Freizeit, Handel. Die Architektur spielt mit vertikalen Visionen. Platz ist in den Niederlanden überall knapp, in Rotterdam schafft vor allem die Wanderung des Hafens in die Nordsee Raum.

Erstaunlich aus deutscher Sicht: Der Wandel vollzieht sich rasend schnell, die Stadtverwaltung agiert mutig und nicht zaghaft mit Bedenken, die Bürger:innen tragen und gestalten die Veränderungen mit. Dabei stellt sich die Stadt den Fragen der Zukunft, denkt Erderhitzung und Klimaanpassung immer mit. Stadtparks und Stadtplätze entstehen neu, breite Autotrassen werden zurückgebaut, schaffen so mehr Platz für den wachsenden Radverkehr und für mehr Grün in der Stadt. Denn auch in der Mobilität erfindet sich die einstige Autostadt der Niederlande neu. So wurden der Hauptbahnhof Rotterdam Centraal großzügig um- und die Metro ausgebaut.

Wir waren anderthalb Tage in Rotterdam. Und am Ende beeindruckt von dieser Stadt der Zukunft. Nicht immer schön, aber sehr spannend.



Der Coolsingel war einst eine Gracht, dann eine vielspurige, baumlose Automagistrale. Heute gibt es Platz für den Rad- und Fußverkehr, für viel Grün – und auch noch Autoverkehr auf zwei Spuren.



Blick auf den Haupteingang von Rotterdam Centraal. Der Hauptbahnhof wurde vor wenigen Jahren komplett und großzügig umgebaut. Steigende Fahrgastzahlen für den öffentlichen Verkehr hatte man dabei sofort berücksichtigt.



# Eine Auswahl aktueller Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge

## Aktuelle Projekte

**Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg Mobilitätsentwicklungsplan:** Mobilitätskonzept für 13 Kommunen, inkl. Ziel- und Leitbildformulierung, Szenarien- und Wirkungsanalyse sowie Partizipationsprozess; mit ifok GmbH. Auftraggeberin: Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

**Ingolstadt Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP):** Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu einem SUMP inkl. Szenarien- und Leitbildentwicklung, Wirkungsabschätzung und Beteiligungsprozess, mit team ewen und WVI GmbH. Auftraggeberin: Stadt Ingolstadt

**Göttingen Masterplan Mobilität (SUMP):** Erstellung eines SUMP, inkl. Auswertung Haushaltsbefragung, Fortschreibung Verkehrsmodell und Beteiligungsprozess; mit TOLLERORT und Gertz Gutsche Rümenapp; Auftraggeberin: Stadt Göttingen

**KielRegion Fortschreibung Masterplan Mobilität:** Fortschreibung Masterplan Mobilität zu einem umsetzungsorientierten Gesamtkonzept, besondere Betrachtung der differenzierten Mobilitätsbedarfe; mit planen&umzu, Rupprecht Consult; Auftraggeberin: KielRegion GmbH

**Region Edersee Machbarkeitsstudie:** Erarbeitung und Untersuchung klimafreundlicher Mobilitätslösungen für die Region Edersee auf Basis des bestehenden Sonderverkehrskonzeptes. Auftraggeberin: Edersee Marketing GmbH

**Rostock Parkraummanagementkonzept:** Erarbeitung eines stadtweiten Parkraummanagements. Mit Zielgruppenanalyse, Onlinebeteiligung und Rechtsberatung durch WZK. Auftraggeberin: Hanse- u. Universitätsstadt Rostock

**Saarbrücken Haushaltsbefragung:** Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten inkl. englischsprachiger Fragebögen. Auftraggeberin: Landeshauptstadt Saarbrücken

**Flensburg Machbarkeitsstudie Verkehr am Flensburger Innenhafen:** Untersuchung u. Bewertung von Verkehrsszenarien am Flensburger Innenhafen; Grundlage für freiraumplanerischen Wettbewerb. Inkl. Beteiligung Akteure und Planungsspaziergängen. Auftraggeberin: Stadt Flensburg

**Freie und Hansestadt Hamburg Leitfaden Gestaltung von Haltestellenumfeldern:** Erstellung eines Leitfadens für fußverkehrsfreundliche und nutzerorientierte Gestaltung des Umfelds an Schnellbahnhaltstellen; mit Prof. Helge Hillnhütter; Auftraggeberin: Freie u. Hansestadt Hamburg

**Main-Tauber-Kreis Fortschreibung des Nahverkehrsplans:** Überprüfung des bestehenden Angebots und Fortschreibung NVP; inkl. Evaluierung bisheriger Maßnahmen; Auftraggeberin: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

**Geestland Wissenschaftliche Begleitung der Smart-City-Maßnahme „Autonomer Bus“:** Fachliche und wissenschaftliche Herausarbeitung des verkehrlichen Mehrwerts eines autonomen Busses; Untersuchung der Akzeptanz; inkl. Analyse der Rahmenbedingungen, Öffentlichkeitsbeteiligung und Befragung. Auftraggeberin: Stadt Geestland

**AGFK Niedersachsen/Bremen Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur Förderung des kommunalen Fußverkehrs.** Auftraggeberin: AGFK Niedersachsen/Bremen

**Elektromobilitätsteilkonzept Freiburger Verkehrs AG:** Bedarfs- und Potenzialanalyse, Formulierung einer Roadmap zur Umstellung der Fahrzeugflotte; mit Intelligent Energy System Services GmbH; Auftraggeberin: Freiburger Verkehrs AG

**Fußverkehrs-Checks in über 35 Kommunen:** Durchführung der kommunalen Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Auftraggeber: diverse

**RADKONGRESS 2025:** Konzeption, Vorbereitung u. Durchführung der Radverkehrskonferenz Baden-Württemberg 2025 in Heidelberg. Auftraggeberin: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

**Radverkehrskonzept Emschergenossenschaft:** Definition eines integrierten und lückenlosen Radnetzes; Berücksichtigung Freizeit- und Erholungsverkehre sowie bestehende Netze; mit VIA; Auftraggeberin: Emschergenossenschaft/Lippeverband

**Dortmund Schulisches Mobilitätskonzept – So läuft das!** Erstellung schulisches Mobilitätsmanagement für zwei Grundschulen; inkl. Einführung erster Maßnahmen. Auftraggeberin: Stadt Dortmund

**Dortmund Verkehrsgutachten südliche Münsterstraße:** Untersuchung verschiedener Planungsszenarien inkl. Befragung unterschiedlicher Zielgruppen vor Ort. Auftraggeberin: Stadt Dortmund

**Kiel Verkehrssicherheitskonzept:** Vorbereitende Untersuchung zur Fortschreibung des SUMP; inkl. Wirksamkeitsanalyse, Leitbild- und Zielentwicklung sowie konkretes Maßnahmenprogramm zur Erreichung der Vision Zero. Auftraggeberin: Landeshauptstadt Kiel

**Langen Inklusive Innenstadt:** Handlungskonzept für eine barrierefreie und inklusive Innenstadt in der Modellregion Langen; Beteiligung lokaler Akteure; inkl. Erstellung eines Leitfadens für hessische Mittelstädte. Auftraggeberin: Stadt Langen

**StVO-Novelle – Chancen und Herausforderungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung:** Analyse und Identifikation neuer und rechtssicherer Spielräume in der Planungspraxis durch die Reform des Straßenverkehrsrechts, mit WZK Rechtsanwälte; Auftraggeberin: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

## Veröffentlichungen und Vorträge

**Christoph Mall: Wie sollte der Straßenraum für Kinder und ältere Menschen gestaltet sein?** Vortrag, FUK02025, Mainz, März 2025

**Michael Frehn: Gehwegparken – ein Urteil und seine Folgen. Konsequenzen und Handlungsansätze für die Kommunen.** Vortrag, FUK02025, Mainz, März 2025

**Ilka Bürling, Sebastian Schröder-Dickreuter: Konzeption und Moderation des Forums „Kommunikation als Kernaufgabe des Betrieblichen Mobilitätsmanagements“.** DECOMM, Ludwigshafen, Februar 2025

**Gernot Steinberg, Lisa Klopff, Sabrina Koch, Christian Kuhnert u. a.: Handlungsleitfaden Nachhaltig mobil in ländlichen Räumen.** Bundesministerium für Verkehr, Mai 2025

**Neele Ashölter, Michael Frehn, Sabrina Koch, Alexander Reichert u. a.: Aktive Mobilität und Freiraum zusammen gedacht.** Umweltbundesamt, August 2025

## Sicherheitsaudits

# Ein unverzichtbares Instrument

Ein Sicherheitsaudit ist ein systematisches Verfahren zur Bewertung der Verkehrssicherheit von Straßeninfrastruktur. Ziel ist es, potenzielle Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen, um Unfälle zu vermeiden und die Sicherheit für alle zu erhöhen, insbesondere für ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende und Radfahrende. Auch die Planersocietät bietet Sicherheitsaudits an.

Im Vordergrund steht die sicherheitsorientierte Begutachtung aus der Perspektive aller Verkehrsteilnehmenden; Richtlinien werden dabei berücksichtigt. Dabei geht es nicht darum, die Einhaltung von Vorschriften zu kontrollieren, sondern um eine ganzheitliche Betrachtung von Planunterlagen sowie Vor-Ort-Untersuchungen.

Ein Sicherheitsaudit wird nach einem strukturierten Verfahren durchgeführt, das sich an den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS) der FGSV orientiert. Sie werden in den einzelnen Phasen eines Straßenprojekts eingesetzt – von der Planung über die Entwurfs- und Bauphase bis hin zur Bestandsaufnahme bestehender Infrastrukturen. Je früher ein Sicherheitsaudit angesetzt wird, umso eher können mögli-

che Sicherheitsdefizite identifiziert und die Planwerke überarbeitet werden.

## Planungs- und Bestandsaudits

Zwei verschiedene Formen von Sicherheitsaudits werden angewendet: das Planungsaudit und das Bestandsaudit. Ein Planungsaudit wird in der frühen Projektphase eingesetzt, zum Beispiel bei Vor- oder Entwurfsplanungen, um sicherheitsrelevante Aspekte in der weiteren Konzepterstellung zu berücksichtigen. Dadurch können spätere Gefahrenpunkte frühzeitig vermieden werden. Ein Bestandsaudit wird dagegen an bestehenden Straßenräumen genutzt. Anhand von Unfallhäufungsstellen oder auch der subjektiven Einschätzung von Gefah-

renstellen wird mithilfe des Audits die Verkehrssicherheit überprüft.

Bei einem Sicherheitsaudit werden zunächst alle relevanten Unterlagen wie Pläne, Querschnitte oder Unfallstatistiken von dem/der qualifizierten Auditor:in systematisch auf sicherheitsrelevante Mängel überprüft. Anschließend findet eine Begehung vor Ort statt, bei der die Sicht aller Verkehrsteilnehmenden überprüft wird – ob sie nun zu Fuß gehen, Rad oder Auto fahren. Die Ergebnisse werden in einem Auditbericht dokumentiert, der zudem konkrete Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit enthält.

Sicherheitsaudits bieten damit eine wertvolle und unabhängige Unterstützung beim Planungsprozess oder auch im Bestand. Sie helfen, Planungen objektiv zu überprüfen,

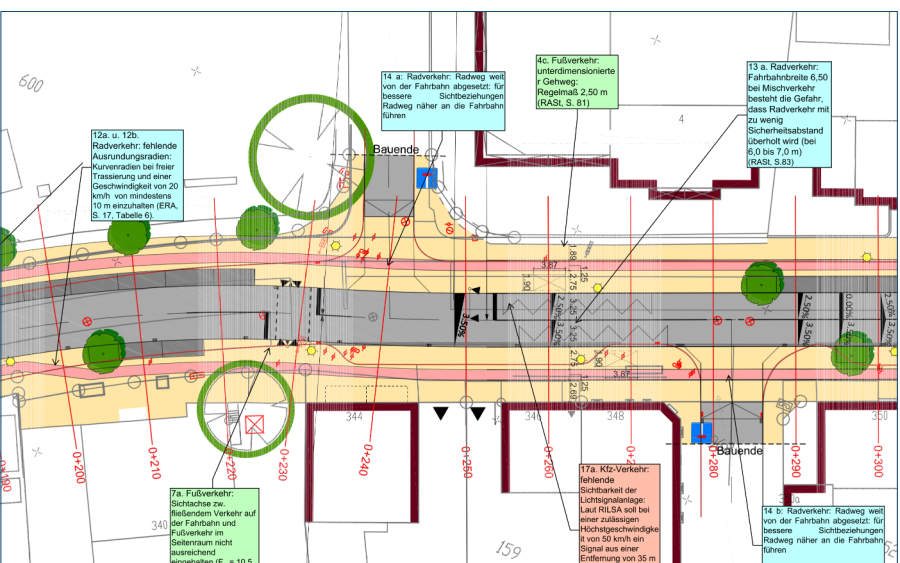
## Sicherheitsaudits stärken auch das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Planung.

blinde Flecken zu erkennen und die Qualität der Projekte zu erhöhen. Zudem fördern sie die interdisziplinäre Zusammenarbeit und stärken das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Planung. In Zeiten wachsender Anforderungen an nachhaltige und sichere Mobilität sind Sicherheitsaudits ein unverzichtbares Instrument für eine zukunftsfähige Verkehrsplanung.

Die Planersocietät hat bereits zahlreiche Sicherheitsaudits durchgeführt und bietet Auditierungen in folgenden Bereichen an: Ortsdurchfahrten, Hauptverkehrsstraßen, Erschließungsstraßen. Für konkrete Anfragen oder auch generelle Fragen zur Auditierung steht unsere Expertin und zertifizierte Auditorin Lara Wohland gerne zur Verfügung.



**Lara Wohland**  
M. Sc. Bauingenieurin  
Verkehrsplanerin  
Sicherheitsauditorin  
Tel.: 0231/99 99 70-40  
wohland@planersocietaet.de



Auszug aus einer Karte eines Sicherheitsaudits.



# Lieblingssorte

90 Mitarbeiter:innen zählt unser Team. In guter Tradition stellen wir hier einige von ihnen vor: mit ihren Lieblingsorten.



**Dr. phil. Christoph Mall**

Der Sportwissenschaftler hat an der TU München studiert, promoviert und gearbeitet, bevor es ihn 2023 zur Planersocietät nach Karlsruhe zog. Hier beschäftigt er sich mit Mobilitätsbefragungen, Fußverkehr und der Gestaltung des öffentlichen Raums.

## Durch die Gassen schlendern

**Seit 2019 war ich viermal in Kroatien – und jedes Mal zieht es mich wieder dorthin zurück.**

Besonders die historischen Städte auf Istrien wie Rovinj und Poreč haben es mir angetan. Ich liebe es, durch die engen Gassen zu schlendern, den Duft von frischem Kaffee einzuatmen und das bunte Treiben auf den Plätzen zu beobachten. Ganz besonderes sind für mich auch die kleinen Inseln in der Adria ohne Straßen und Autos, auf denen man nur das Rauschen des Meeres und die Stimmen der Natur hört. Unterwegs mit dem Boot fühlt sich alles sehr entspannt an.

Auch die kleineren Orte im Süden Kroati-

ens haben ihren eigenen Charme. Früh am Morgen, wenn die Sonne aufgeht, gehe ich gerne mit meinen Hunden an die Strände und über die kleinen Marktplätze. Schon beginnen die Orte zu leben, Menschen sitzen in Cafés und starten gesellig in den Tag. Zu gleicher Zeit herrscht in Deutschland da schon hektisches Treiben, Hupen, Alltagsstress.

Für mich gibt es kaum etwas Schöneres, als mit meiner Familie direkt an einer versteckten Bucht zu campen. Das kristallklare Wasser der Adria begeistert mich jedes Mal aufs Neue – ob beim Schnorcheln oder Klippenspringen. Kroatien bedeutet für mich Ruhe, Erholung und wertvolle Familienzeit. Die Natur, die Gelassenheit und die Herzlichkeit vieler Menschen lassen mich abschalten und neue Kraft tanken.

## Magischer Heimathafen

**Das Weserstadion, Heimat des SV Werder Bremen, gilt dank seiner einzigartigen Lage an der Weser als eine der schönsten Fußballarenen Deutschlands.**

Die Atmosphäre beginnt schon mit dem Fanmarsch vom Hauptbahnhof durch das Viertel bis ans Ufer – Vorfreude und Gemeinschaftsgefühl inklusive. Traditionell gehört dabei für viele zunächst ein Stopp beim Arabic Rollo zwischen Ostertor und Steintor dazu. Danach geht es mit der kleinen Fähre zum Café Sand, wo man am Weserstrand schon die besondere Stimmung aufsaugt, ehe der Weg weiter entlang des Osterdeichs direkt zum Stadion führt. Wer den Marsch vom Hauptbahnhof nicht zu Fuß bestreiten möchte, kann alternativ bequem die Straßenbahn nehmen.

Nach dem Spiel nutze ich oft die Chance, dem Gedränge in den überfüllten Bussen und Bahnen zu entgehen: Mit dem E-Scooter lässt sich die Rückfahrt flexibel und entspannt gestalten, ohne Zeit im Stau zu verschwenden oder auf volle Verkehrsmittel warten zu müssen.

Neben Bremer Stadtmusikanten und Schnoorviertel zählt das Stadion zu einem weiteren Wahrzeichen der Stadt und fasst heute 42.100 Zuschauer:innen. Besonders die vier markanten Flutlichtmasten, die bei Abendspielen ihre volle Wirkung entfalten, prägen das Bild.

Für mich ist das Weserstadion der Ort unzähliger unvergesslicher Werder-Momente und symbolisiert die enge Verbindung zwischen Hansestadt, Verein und Fans.



**Florian Farrenkopf (M. Sc.)**

Florian hat Verkehr und Logistik in Salzgitter studiert; er arbeitet seit 2022 bei der Planersocietät in Dortmund und beschäftigt sich vor allem mit regionalen Verkehrskonzepten und Mobilitätsmanagement.



**Jelena Bucker (M. Sc.)**

Jelena hat Verkehrswirtschaft in Amsterdam und zuvor Umweltökonomik in Rennes und Augsburg studiert. Nach einem ersten Praktikum 2022/23 arbeitet sie seit 2024 fest bei der Planersocietät in Bremen, wo u. a. die Verkehrsentwicklungsplanung ihr Thema ist.

## Viehtrieb in der Großstadt

**Mein Lieblingsort in Dortmund ist das Wannebachtal im Dortmunder Süden. Abends, wenn die Kinder im Bett sind, führt mich meine Feierabendrunde mit dem Rad durch die Bittermark zum Kaiser-Wilhelm-Denkmal hoch über der Ruhr.**

Im Gegensatz zum pompösen Denkmal in Syburg wirkt das Tal des Wannebachs still und bescheiden mit einer lieblichen Kulisse aus Wiesen und bewaldeten Hügeln im Hintergrund. Wüsste man es nicht, wähnte man sich hier im Mittelgebirge und



**Alexander Ricciardi (M. Sc.)**

Alex hat Umweltingenieurwesen an der Hochschule Bochum studiert und am Institut für Mobilität und Verkehrssysteme gearbeitet. Seit 2023 ist er bei der Planersocietät. Straßenentwurf, Verkehrsgutachten und Quartiersmobilität sind seine Themen.

## Auf den Spuren der Romantik

**Während meiner Schulzeit arbeitete ich am Wochenende im Museum in meiner Heimatstadt Dresden. Schon das Museum war ein Ort, an dem ich mich gerne aufhielt.**

Am liebsten verweilte ich vor den Gemälden der Romantik. Die abgebildete Landschaft konnte ich an einem meiner Lieblingsorte gleich nebenan selbst erkunden: die Sächsische Schweiz.

Brotdose und Wanderrucksack gepackt, ging es schon in meiner Schulzeit zu

nicht in einer Großstadt mit 600.000 Einwohner:innen. Ein besonderes Highlight ist das Zeichen 101-12 „Viehtrieb“, das scheinbar aus der Zeit gefallen die schmale Wannenstraße ziert.

Dieses Tal ist seit fast 20 Jahren der beste Ort für mich zum Innehalten, um nach einem vollen Tag und einem anstrengenden Anstieg (ohne elektrische Hilfe) durchzuatmen. Die nächste Steigung wartet schon und danach kommt die schnelle Abfahrt mit Panoramablick auf die Dortmunder Skyline mit Florian-Turm und Westfalenstadion.

## Den Stress einfach abgeschafft

**Bei der Frage nach meinem Lieblingsort musste ich nicht lange nachdenken. Anfang des Jahres durfte ich die Ostküste Australiens von der Sunshine Coast bis nach Sydney für sechs Monate mein zu Hause nennen und bereisen.**

Ich habe in der Zeit eine Welt entdeckt, die mich tief beeindruckt hat. Eine Welt mit einer einzigartigen Flora und Fauna. Von dichten, einsamen Dschungelpfaden wie aus einem Abenteuerfilm (inklusive unfreiwilliger Blutegelbefahrungen) bis hin zu wilden Kängurus, die in Vorgärten oder

Wandertagen immer in die Sächsische Schweiz. Auf den Spuren bekannter Maler wie Caspar David Friedrich oder Johan Christian Dahl entdeckte ich über die Jahre zahlreiche Aussichtspunkte zum Verweilen. Neben der bekannten Basteibrücke (Bild) locken die witzigen Bezeichnungen wie Kuhstall, Schwedenlöcher, Affensteine oder Amselgrund in unterschiedliche Ecken.

Wenn ich nach Hause fahre, versuche ich jedes Mal eine Wanderung zu unternehmen – am liebsten in den Morgenstunden, wenn die Welt erwacht, fernab vom Lärm der Stadt.



**Johannes Pickert (M. Sc.)**

Der Raum- und Verkehrsplaner hat in Dortmund studiert. Er war Radverkehrsbeauftragter in Lüdinghausen; seit 2017 arbeitet er bei der Planersocietät. Hier beschäftigt er sich mit allen Themen rund um den Radverkehr.

am Strand entspannen, als sei es das Normalste der Welt.

Was den Ort für mich besonders macht, ist das Leben, das sich draußen abspielt. Nach Feierabend noch kurz an einen der zahlreichen Strände zum Surfen oder Bodyboarden? Für viele Menschen dort ganz selbstverständlich. Manchmal kam es mir so vor, als hätten die Menschen dort den Stress einfach abgeschafft. Für mich ist die Ostküste von Australien ein Ort, an dem das Leben entschleunigt wirkt – und die Welt ein bisschen weiter und freier.



## Neu im Team

**Jelena Bücker** (\*1989, M. Sc. Verkehrswirtschaft) unterstützt uns seit November 2024 in Bremen. Sie hat Verkehrswirtschaft in Amsterdam und zuvor Umweltökonomik in Rennes und Augsburg studiert und teils längere Praktika etwa bei der Planersocietät, aber auch der EU-Kommission absolviert.

**Theresa Brockhaus** (\*1997, M. Sc. Raumplanung), **Julia Lonsing** (\*1996, B. Sc. Raumplanung) und **Björn Oelmann** (\*2001, B. Eng. Infrastruktur) haben als studentische Mitarbeiter:innen bei der Planersocietät begonnen. Theresa und Julia konnten im Januar 2025 als wissen-

schaftliche Beraterinnen dauerhaft in Dortmund eingestellt werden, Björn wurde im Mai in Karlsruhe übernommen.

**Bilal al-Khanji** (\*1988, Elektrotechniker) hat nach einer Weiterbildung zum Spezialisten für Geo-Informationssysteme 2024 ein Praktikum bei der Planersocietät absolviert und unterstützt uns seit Januar 2025 in Dortmund als GIS-Experte.

**Teresa Habura** (\*1996, M. Sc. Verkehrsplanung) arbeitet seit April 2025 in Karlsruhe. Sie hat Mobilität und Infrastruktur und zuvor Bauingenieurwesen (B. Sc.) jeweils am Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

studiert und anschließend einige Jahre für ein Planungsbüro gearbeitet.

**Daniel Ruttloff** (\*1995, M. A. Politik) unterstützt uns seit August 2025 in Dortmund. Er hat Politik an der NRW School of Governance (M. A.) und der Universität Duisburg-Essen (B. Sc.) studiert und war anschließend für ein Planungsbüro tätig.

**Laura Mark** (\*1991, Dr.-Ing. Stadtplanung) ist seit September 2025 bei und in Hamburg tätig. Sie hat zuvor an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf gearbeitet, an der RWTH Aachen promoviert und war als Verkehrsplanerin in Berlin beschäftigt.

## Zum Schluss

### Die Auto-KI

Künstliche Intelligenz ist in aller Munde, aber bisweilen doch ziemlich dumm. Wer etwa „Jaywalking Verkehrsrecht“ googelt, bekommt von der KI die Antwort, das „Überqueren der Straße außerhalb von Fußgängerüberwegen“ sei in Deutschland verboten und werde mit einem Bußgeld geahndet. Die KI beruft sich auf §25 StVO. Nur steht das da nicht.

Jaywalking entstand einst als Kampfbe-griff zur Täter-Opfer-Umkehr im Straßenverkehr. Als es in den USA in den 1920ern zu Protesten gegen die steigende Zahl an Verkehrsunfällen in den Städten mit tausenden getöteter Fußgänger:innen kam, wehrte sich die Autolobby mit einer breiten Kampagne. Im Zentrum stand der Begriff Jaywalking, das (angeblich) illegale Queren einer Straße. Ein getöteter Fußgänger war nicht mehr Opfer, sondern ein Jay, ein Dorftrötel – zu dumm, heil über



US-Poster aus dem Jahr 1937.

Urheberin: Isadore Posoff

die Straße zu kommen. Die Kampagne war erfolgreich, das Recht wurde autogerecht geändert, Straßen durften in vielen US-Städten nur noch an Ampeln und Zebra-streifen überquert werden. Der Begriff Jaywalking wird bis heute verwendet.

New York hat das Jaywalking Ende 2024 legalisiert, dort darf man Straßen wieder ungestraft zu Fuß queren, wie vor 100 Jahren. In Deutschland galt das eigentlich schon immer, außer auf Autobahnen. Wir lernen: KI denkt autogerecht. Die Verkehrswende ist nicht nur in vielen (Autofahrer-) Köpfen noch nicht angekommen, auch Computer tun sich schwer damit.

## Lust auf mehr Informationen?

**Standort Dortmund:**  
 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 Hamburg:**  
 Simon-von-Utrecht-Str. 1, 20359 HH  
 Tel. 040/334 66 95-60

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

**Oder online:**  
[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)  
<https://planersocietaet.de>  
[linkedin.com/company/planersocietaet](https://www.linkedin.com/company/planersocietaet)  
[instagram.com/planersocietaet](https://www.instagram.com/planersocietaet)  
[youtube.com/@planersocietaet](https://www.youtube.com/@planersocietaet)

**Wir freuen uns auf Sie!**