ProjektSkizzen 30

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät Herbst 2026



Titelthema

Sicher zur Schule

planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Editorial

Von der Karriere eines Wortes

Das Thema Schulmobilität spielt in der Arbeit der Planersocietät eine wachsende Rolle. Das spiegelt sich auch in dieser Ausgabe der ProjektSkizzen wider.

Vor einer Schule stauen sich Pkw, Autos halten in zweiter Reihe, Kinder steigen mitten auf der Straße aus, während andere Fahrzeuge plötzlich wenden. Dazwischen kommen Kinder mit dem Rad, zu Fuß oder dem Roller zur Schule; die Autos versperren die Sicht auf die Straße – Deutschland, morgens um kurz vor acht. Hier zeigt sich: die Mobilitätswende ist kein abstraktes politisches Ziel, sie ist Notwendigkeit, wenn wir Kinder und Jugendlichen schützen wollen.

Die Probleme rund um unsere Schulen blieben lange weitgehend unbeachtet von der breiten Öffentlichkeit und damit auch der Politik. Nur wurden sie nicht kleiner, im Gegenteil; und so wurde das Thema immer häufiger auch medial aufgegriffen, wanderte von den hinteren Lokalseiten der Zeitungen schnell nach vorn. Das Wort Elterntaxi wurde 2020 erstmals in den Duden aufgenommen (zeitgleich mit Begriffen wie helikoptern, Ladesäule und Klimanotstand); es hat längst seine eher scherzhaft-ironische Konnotation verloren und steht für ein echtes Problem. Dem sich Verwaltungen und Politik offensiv stellen.

Wie wir die Mobilität rund um die Schulen sicherer gestalten können, darüber berichten wir ausführlich in unserem Schwerpunktthema. Weitere Themen in diesem Heft sind die Weiterentwicklung der Evaluation eines SUMP, die Verkehrssicherheit oder die urbane Logistik.

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



Christian Bexen
Dipl.-Ing. Raumpl.; Stadtplaner AKNW, Verkehrsplaner
Geschäftsführer
Tel.: 0231/99 99 70-20
bexen@
planersocietaet.de

Inhalt

2 Editorial

Titelthema: Sicher zur Schule

3-5 Schützt die Kinder!
6-7 „Man lernt viel auf dem Weg, muss aber loslaufen!“ Interview mit Henning Bergmann, Kiel
8 Der Radweg zur Schule gehört ins Radnetz
9 Schulverkehr mit Bus und Bahn: Nachfragespitzen mit Geschick entschärfen
10-11 Schulcluster Hamburg: Eine Aufgabe für alle
12-13 Schul-Projekte der Planersocietät: Vielfalt an Blickwinkeln und Ansätzen

14-15 Verkehrssicherheit strategisch stärken
16-17 SUMP-Evaluation weiterentwickelt: Gute Projekte benötigen gute Strukturen
18 Aktuelle Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge
19 Kurznachrichten aus der Planersocietät: Internationalisierung, AGFK-Fachbüro u. a.
21 Urbane Logistik im Fokus
22-23 Lieblingsorte
24 Neues Personal, Glosse, Kontakt

Impressum

Herausgeber:
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konzeption & Redaktion
Sebastian Schröder-Dickreuter (V. i. S. d. P.),
Lorenz Redicker

Bildnachweis
Soweit nicht anders vermerkt: Alle Bilder Planersocietät
Titelseite: Lebendige Ortsmitten für BW, 2024

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

Druckprodukt mit finanziellem Klimabeitrag
ClimatePartner.com/11555-2611-1001

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



Foto: Wavebreakmedia/istock

Die Kinder schützen!

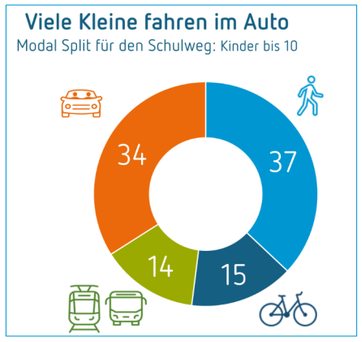
Der Schulweg muss sicherer werden, diese Forderung ist eigentlich unstrittig. Nur wie? Da wird es schon schwieriger. Kaum jemand mag das Elterntaxi, aber jedes fünfte Kind wird täglich mit dem Auto zur Schule chauffiert. Wer die Probleme rund um unsere Schulen angehen will, sollte nicht nur auf eine Lösung setzen. Und braucht Geduld.

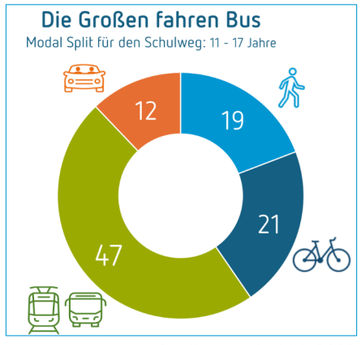
Die Zahlen sind erschreckend: 29.199 Kinder sind im vergangenen Jahr im Straßenverkehr verletzt worden, 74 wurden getötet. Im Vergleich zu den Vorjahren sind diese Zahlen noch einmal deutlich gestiegen. Bei den 6- bis 14-Jährigen registrierte die Polizei dabei die meisten Unfälle montags bis freitags zwischen 7 und 8 Uhr. Heißt: Vor allem der Schulweg ist für Kinder gefährlich. Daraus ergibt sich ein Auftrag an alle Planer:innen: Der Weg zur Schule muss sicherer werden.

Auch im Auto sind die Kinder keinesfalls sicher

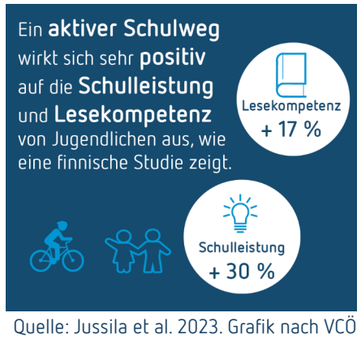
Ein Drittel der verunglückten Kinder fuhr Rad, nicht viel weniger (31 Prozent) saß aber im Auto. Das Elterntaxi ist also nur bedingt sicherer als der eigenständig zurückgelegte Schulweg. Schon die Unfallzahlen zeigen: Das Thema hat viele Facetten.

Die Situation im Umfeld der Schulen ist oft schwierig. Eine wachsende Zahl von Eltern bringt ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Einer Umfrage der ADAC-Stiftung aus dem vergangenen Jahr zufolge werden 19 Prozent der Grundschüler täglich mit dem Auto zur Schule gefahren,





Quelle jeweils: MiD 2023



Quelle: Jussila et al. 2023. Grafik nach VCÖ

weitere 9 Prozent an mindestens jedem zweiten Tag. Die Folge: Überall halten Autos, auf Gehwegen, in zweiter Reihe, in Grundstückszufahrten oder der Feuerwehrzufahrt. Gefährliche Wendemanöver sind die Regel, viele haben es eilig und fahren zu schnell, Abstände werden nicht eingehalten. Zu den Elterntaxis kommen nicht selten noch Schulbusse. Stress pur. Und selbst wenn sich die Mehrheit der Eltern an die Verkehrsregeln hält, herrschen besonders morgens kurz vor Schulbeginn chaotische Zustände rund um die Schulen. Leidtragende sind ausgerechnet und besonders die Kinder, die nicht mit dem Auto kommen. Schon Erwachsene haben hier Probleme, Kinder sind von diesem Chaos schlicht überfordert. Und werden auch noch oft übersehen.

Viele Gründe für das Elterntaxi

Für das Elterntaxi gibt es viele Gründe. Mal sind sie plausibel, mal weniger, das liegt auch in der subjektiven Sicht des Betrachters oder der Betrachterin. Bisweilen ist der Schulweg zu weit, die Fahrt mit dem Bus zu kompliziert, zu umständlich oder die Schule liegt auf dem Weg zur Arbeit. Oder es siegt die Bequemlichkeit, Kind oder Eltern wollen ein paar Minuten länger schlafen. Auch das Wetter kann eine Rolle spielen, mal ist es zu nass, zu glatt, zu heiß, um zu Fuß zu gehen oder aufs Rad zu steigen. Häufig ist den Eltern der Weg mit dem Rad oder zu Fuß zu gefährlich – schließlich wollen auch die Elterntaxi-Fahrer:innen nur das Beste für ihr Kind.

Auch die Mehrheit der Eltern sieht Elterntaxis kritisch, wie die Umfrage der ADAC-Stiftung ergeben hat. Und nicht nur die üblichen Verdächtigen wie der Verkehrsclub Deutschland (VCD), das Deutsche Kinderhilfswerk (DKHW) und der Lehrer-Verband Bildung und Erziehung VBE (diese drei Verbände haben die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten" initiiert) sprechen sich dafür aus, Kinder selbstständig zur Schule gehen, rollern oder radeln zu lassen beziehungsweise zur Haltestelle – sofern es einen ÖPNV-Anschluss in der Nähe gibt. Nein, selbst der ADAC stellt sich hinter diese Forderung: „Gespür für den Straßenverkehr und seine Gefahren entwickeln Kinder als aktive Teilnehmer, nicht auf der Rückbank eines Autos. Der Fußweg oder die Fahrt mit dem Rad zur Schule sind ein wichtiges tägliches Training, um sich sicher und eigenständig im Straßenverkehr zu bewegen", sagt Christina Tillmann, Vorständin der ADAC-Stiftung.

Wacher in der Schule

Der Weg zur Schule im Auto der Eltern mag auch für Kinder bequem sein, aber er macht den Schulweg nicht nur unsicher. Kinder, die sich schon auf dem Weg zu Schule viel bewegen, kommen dort entspannter an, haben schon viel erlebt, sich mit Freundinnen oder Freunden austauschen können. Und sie lernen auch besser – nicht nur, wie man sich im Verkehr sicher bewegt, wie andere Verkehrsteilnehmende sich verhalten. Sie sind auch im Unterricht konzentrierter, wacher. Der aktive Schulweg stärkt zudem ihre Gesundheit, fördert die Motorik. Auffällig auch: Wenn Kinder ihren Schulweg zeichnen, sind die Bilder bei denen, die laufen, Roller oder Rad fahren, detailreich auch auf der Strecke; einzelne Häuser, Geschäfte, Spielplätze werden dargestellt. Die Kinder, die im Auto gefahren werden, malen den Weg zwischen dem Zuhause und der Schule oft nur als eine Linie. Sie haben keine Erinnerung an diese Strecke.

> »Gespür für den Straßenverkehr und seine Gefahren entwickeln Kinder als aktive Teilnehmer, nicht auf der Rückbank eines Autos.«
>
> Christina Tillmann, ADAC-Stiftung



Viel Grün, viel Platz für zu Fuß Gehende, wenig Autos: Schulstraße in der Rue Louis Blanc, Paris. In der französischen Hauptstadt gibt es inzwischen mehr als 300 Schulstraßen (Rues aux écoles), 100 davon sind auch baulich umgebaut wie hier.
Foto: Philipp Böhme / Qimby



Berlin-Friedrichshain: Hinweisschild auf eine Schulzone.
Foto: Dominik Kerl / Qimby

Sicherheitsbedenken der Eltern

Aber am Ende helfen alle Argumente nicht, Elternbriefe ebenso wenig, Schwerpunktkontrollen der Polizei zum Schulanfang sorgen nur kurz für Einsicht und Entlastung. Die Zahl der Elterntaxis wird nicht kleiner, im Gegenteil, und die Probleme werden eher größer.

Die Zahl der Kinder und Jugendlichen, die mit dem Rad zur Schule fahren, ist seit Jahren rückläufig. Das liegt auch daran, dass immer weniger Schüler:innen über ein fahrfertiges Rad verfügen, wie eine Umfrage im Rahmen eines Projekts zum Mobilitätsmanagement an weiterführenden Schulen in Dortmund zutage förderte. Hinzu kommen oft Sicherheitsbedenken der Eltern. So sinkt die Zahl der Schüler:innen, die mit dem Rad zur Schule fahren. Was getan werden kann, damit sich dieser Trend dreht, erläutern wir auf Seite 8.

Die meist benutzten Verkehrsmittel an weiterführenden Schulen sind mit Abstand Busse und Bahnen. Das führt zu besonderen Herausforderungen für Kommunen und Nahverkehrsunternehmen, vor allem zu außergewöhnlichen Nachfragespitzen. Wie man damit am besten umgeht, thematisieren wir auf Seite 9.

> Die Zahl derer, die mit dem Rad zur Schule fahren, ist seit Jahren rückläufig. Auch, weil immer weniger Schüler:innen über ein fahrfertiges Fahrrad verfügen.

Kommunen reagieren

Die gute Nachricht ist: Die Kommunen sind sich der Probleme rund um die Schulen bewusst. Und sie reagieren. Richten Schulstraßen und Elternhaltestellen ein, legen Schulwegpläne und Radschulwegpläne auf, installieren schulisches Mobilitätsmanagement, fördern Laufbusse. Zumal auch die Politik, insbesondere auf Ebene der Bundesländer, so manche Hürde abgebaut hat. Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg ermuntern Städte und Gemeinden dazu, Schulstraßen einzurichten. Die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler ist ein wichtiges Ziel. Zu den besonders aktiven Städten zählt die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt Kiel. Dort beschäftigt sich Henning Bergmann in der Stadtverwaltung mit Kinder- und Jugendmobilität. Er übt dieses Amt seit einigen Jahren aus, berichtet im Interview von seinen Erfahrungen. Und ermutigt andere Kommunen, einfach mal anzufangen, denn: „Man lernt unheimlich viel auf dem Weg." Klar ist aber auch: Der Weg muss beschritten werden. Es gibt nicht die EINE Lösung. Und Gewohnheiten und eingeübte Verhaltensweisen lassen sich nicht einfach so ändern. Zudem wird die Lernkurve in Sachen Mobilität durch den ständigen Wechsel an den Schulen wesentlich beeinflusst. Jedes Jahr gibt es einen neuen Einschulungsjahrgang, Schüler:innen und Eltern werden an den Grundschulen nach vier Jahren, an den anderen Schulen nach sechs bis neun Jahren komplett ausgetauscht. Was die „Alt-Jahrgängen" gelernt haben, muss den „Neuen" wieder mühsam beigebracht werden.

Die Planersocietät hat sich in den vergangenen Jahren in zahlreichen Projekten mit schulischer Mobilität auseinandergesetzt. Wir wollen mit diesem Schwerpunkt einen kleinen Überblick (auf den Seiten 10 bis 13) über die Vielfalt an Projekten geben, wenn auch wir damit nur einen Ausschnitt spiegeln können. Ein wiederkehrendes Motiv dabei: Die Beteiligung der Eltern, besonders aber der Kinder und Jugendlichen, ist wichtig.

Interview mit Henning Bergmann

»Man lernt viel auf dem Weg, aber man muss loslaufen!«

Henning Bergmann kümmert sich um Kinder- und Jugendmobilität im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel. Im Interview erzählt er, wie er eine Schulstraße durchsetzen konnte, dass er am liebsten Kinder bei der Planung beteiligt und was aus der Erkenntnis folgt, dass auch Schulkinder umwegsensibel sind.



Zur Person
Henning Bergmann arbeitet seit 2021 im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel als Ansprechperson für Kinder- und Jugendmobilität. Dass schulische Mobilität dabei besonders wichtig ist, zeigt sich schon an seiner Funktions-Mail-Adresse schulweg@kiel.de. Zuvor war er als Regionaler Mobilitätsmanager bei der KielRegion und beim Auto-Club Europa ACE tätig.

Henning Bergmann, wofür bist du in Kiel zuständig?
Henning Bergmann: Im Tiefbauamt koordiniere ich das Thema Mobilität von Kindern und Jugendlichen, bin Ansprechpartner für die 50 Schulen und 150 Kitas in Kiel. Außerdem bin ich die Ansprechperson für alle städtischen Fachämter. Ich erstelle zum Beispiel gemeinsam mit den Schulen Schulwegpläne, kümmere mich um Elternhaltestellen sowie Schulwegplanung oder informiere über wichtige Baustellen auf Schulwegen.

Ihr habt einen Verkehrsversuch zu Schulstraßen gemacht, der ist jetzt ausgelaufen. Wie sind die Erfahrungen damit?
Es geht um eine Schule aus einem Wohnviertel der 60er Jahre, am Ende einer Sackgasse. Seit den 90ern gab es immer wieder Probleme. Zwar halten sich die meisten Eltern an die Regeln, aber das Problem sind ja immer die wenigen, die das nicht tun, die über Bürgersteige fahren, in zweiter, dritter Reihe parken. Deshalb haben wir die Schulstraße eingerichtet. In den ersten Monaten haben einige wenige Eltern noch eine Schranke bedient, im Winter hat das aufgehört. Die Probleme haben sich infolge der Schulstraße aber trotzdem inzwischen deutlich entschärft. Natürlich gab es Murren, mein Mailpostfach war voll in der Zeit, aber das hat sich weitestgehend gelegt.

Wie geht es da nun weiter?
Wir haben den Verkehrsversuch verstetigt, die Straße bleibt zu den Haupt-Hol- und Bringzeiten für den einfahrenden Autoverkehr gesperrt. Darüber hinaus veröffentlicht die Landeshauptstadt im November ein Informationsschreiben, wie die Verwaltung zukünftig die Einrichtung von Schulstraßen prüft. Im Internet werden wir eine Karte online stellen, in der die Prüfergebnisse veröffentlicht werden. Das schafft Transparenz, auch für jede neue Elterngeneration und die Ortsbeiräte. Natürlich werden wir ganz viele Straßen nicht in Schulstraßen umwandeln können, aus verschiedenen Gründen, etwa weil die Gefahr nicht groß ist oder weil das unverhältnismäßig wäre.



Woran arbeitest du noch aktuell?
Wir setzen verstärkt auf Kommunikation. Momentan bereiten wir gerade eine Kampagne zu „Tschüss-Punkten" vor, mit der Botschaft: Ab hier ist es sicher für die Kinder, da ist es auch sicher beleuchtet. Wir haben das so genannt, weil die Leute den Begriff Laufbus nicht verstehen. Wir wollen die Eltern darin bestärken, dass die Kinder allein oder in Laufgruppen zur Schule gehen können. Den Start machen wir zusammen mit Kindern, stellen kleine Schilder auf, sprayen Piktogramme auf die Straßen. Das Ziel ist, die Schulöffentlichkeit mehrfach auf verschiedenen Wegen zu erreichen. Wenn ich einfach nur ein Schild aufstelle, weiß keiner, was das soll. Wir arbeiten anlassbezogen etwa mit Bildern, erstellen Bilder zum Teilen oder zu allen möglichen Anlässen kurze und leicht verständliche Elternbriefe, weil die langen keiner liest.

»Am meisten Spaß macht es, mit den Kindern etwas zusammen zu machen!«

Kinder planen selbst. Dabei lernen sie: Es ist wichtig, was sie planen, sagen und wollen.

Foto: Landeshauptstadt Kiel / Manuel Weber

Meine Arbeit hängt am Ende aber auch sehr von der Aktivierung und Beteiligung der Eltern ab. Ich gehe in Elternbeiräte, kann da Dinge direkt erklären. Wir schauen uns da zum Beispiel gemeinsam Schulwegpläne an.

Auf welcher Basis erstellst du die Schulwegpläne?
Wir haben das große Glück, dass wir für alle Grundschulen – das sind über 30 in Kiel – Schulwegpläne haben. Wir sind 2010/11 mit der Entwicklung eines Kinder- und Fußwegenetzes gestartet, sind in allen Stadtteilen die Wege abgelaufen. Kollegen vom Tiefbauamt haben gemeinsam mit dem Kinder- und Jugendbüro die Kinder Wegetagebücher ausfüllen lassen. Die Kinder haben aufgeschrieben, wo sie sich wohl fühlen, wo sie lang gehen, was sie nicht so gut finden. Das wurde analysiert und in die Planung des Fußwegenetzes der Landeshauptstadt Kiel aufgenommen. Das ist die Grundlage, darauf aufbauend aktualisiere ich regelmäßig Schulwegpläne. Ziel ist es, den Eltern einen Plan an die Hand zu geben, mit dem sie ihre Kinder auf den selbstständigen Schulweg vorbereiten können. Also beschreibe ich, wo die Kinder gut gehen können, wo sie Straßen queren sollten. Formal sind die Schulen für die Schulwegpläne zuständig, aber wir unterstützen sie dabei.

Was fällt dir dabei besonders auf?
Wir empfehlen oft sichere Wege, die aber auch Umwege sind. Kinder und Fußgänger:innen sind relativ umwegsensibel. Wenn wir den Anteil von Kindern, die zu Fuß zur Schule kommen, erhöhen möchten, müssen wir die kürzesten bzw. offensichtlichsten Wege möglichst kindgerecht gestalten. Die Schulwege sollten auf der kompletten Strecke durch die Eltern als sicher wahrgenommen werden können. Der Schulweg ist immer nur so attraktiv, wie die unsicherste Stelle.

Was machst du besonders gern?
Am meisten Spaß macht es, etwas mit den Kindern zusammen zu machen. Wenn man ihnen zuhört, sie ernst nimmt. Ich mache zum Beispiel Streifzüge mit den Kindern. Da lasse ich sie erzählen, was sie gut finden und was nicht. Nach solchen Streifzügen bekommen die Kinder später einen Brief von der Landeshauptstadt Kiel mit Informationen, was wir besprochen und gemacht haben. Außerdem erklären wir, woran wir weiterarbeiten. Dadurch lernen sie, dass es wichtig ist, was sie sagen.

Was funktioniert besonders gut?
Ich habe so eine Art Gamechanger. Wir haben ein geografisches Informationssystem für die Stadt, da sind alle Schulwegachsen digitalisiert. Da gucken meine Kollegen von der Straßenverkehrsbehörde drauf, wenn sie Tempo 30 einrichten oder Baustellen erlauben. Wenn die jetzt sehen, da ist ein Schulweg, können sie das ganz anders bewerten, als wenn sie nur von oben auf den Stadtplan gucken. Auch alle Elternhaltestellen, alle Tschüss-Punkte sind digitalisiert. Und für die Schulwegpläne bekommen die Schulen jetzt einen Link. Im Idealfall ist dann immer die aktuelle Version des Schulwegplanes auf den Schulwebseiten.

Gibt es Dinge, die nicht so gut laufen?
Eigentlich klappt vieles ziemlich gut. Schwierig ist, das Verhalten der Menschen zu ändern. Und die Leute hoffen, dass man bestehende Probleme mit einer einzigen Maßnahme wie einem Schild oder einem Elternbrief für immer löst. Dies ist leider zumeist nicht der Fall. Besonders an Grundschulen wechselt die Elternschaft verhältnismäßig schnell durch. Jedes Jahr kommen neue Kinder und deren Eltern an die Schule, die immer dieselben Fragen und Sorgen zur Mobilität haben. Man muss sich bewusst machen, dass jedes Jahr ein neuer Jahrgang sich auf dem Schulweg zurechtfinden muss. Was ich aber vielleicht anderen Kommunen sagen möchte: Einfach loslaufen. Man lernt viel auf dem Weg, aber man muss anfangen.

Fahrrad und Schule

Der Radweg zur Schule gehört ins Radnetz



Hannes van der Heyden
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-19
vanderheyden@
planersocietaet.de

Das Fahrrad ist für Kinder und Jugendliche ein wichtiges Verkehrsmittel. Es ermöglicht eine selbstständige, kostengünstige und klimafreundliche Mobilität und fördert zugleich Bewegung und Gesundheit. Besonders bei Entfernungen zwischen zwei und fünf Kilometern stellt das Rad eine attraktive Alternative zum Auto oder Bus dar.

Eine Erfahrung aus unseren Projekten ist leider: So manche Grundschule rät ihren Schüler:innen von der Nutzung des Fahrrads zur Schule ab – oder verbietet es aus Sicherheitsgründen sogar. Deshalb nutzen viele Schüler:innen das Fahrrad erst für den Schulweg, wenn sie auf die weiterführende Schule kommen.

Trotz der vielen Vorteile ist die Fahrradnutzung auf dem Schulweg in den vergangenen Jahren vielerorts zurückgegangen. Ein Grund sind Sicherheitsbedenken von Eltern und Erziehungsberechtigten. Hohe Verkehrsbelastungen, unübersichtliche Situationen (z. b. an Kreuzungen) oder lückenhafte Radverkehrsverbindungen werden als Gründe angeführt, warum Kinder häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Damit geht die Möglichkeit verloren, frühzeitig eine sichere und eigenständige Mobilität zu erlernen, was sowohl die Kinder als auch die Eltern belastet. Denn die Kinder bleiben so in ihrer Mobilität von den Eltern abhängig.

Um den Radverkehrsanteil im Schulverkehr zu erhöhen, sind sichere und attraktive Rahmenbedingungen entscheidend. Dazu gehören durchgängige Radverkehrsnetze, sichere Querungsstellen, übersichtliche Knotenpunkte, ausreichend Radabstellanlagen an Schulen und (ganz wichtig!) ein geordnetes und möglichst autofreies Schulumfeld. Durch die steigende Zahl an Elterntaxis wird die Situation vor den Schulen noch unsicherer, weshalb sich immer mehr Eltern dazu entscheiden, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen – ein Teufelskreis. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Maßnahmen der Mobilitätsbildung sind an Schulen besonders relevant. Sie unterstützen Kinder und Jugendliche dabei, sich sicher und souverän im Straßenverkehr zu bewegen.

Ein möglichst autofreies Schulumfeld ist besonders wichtig

Erreichbarkeit muss verbessert werden

Von einer konsequenten Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für alle profitieren auch Schüler:innen. Dabei sollte nicht nur das allgemeine Radwegenetz weiterentwickelt werden, sondern auch die Erreichbarkeit von Schulen stärker in den Fokus der Radnetzplanung rücken. Schulstandorte gehören oft zu den wichtigsten Zielen des Alltagsverkehrs von Kindern und Jugendlichen und sollten deshalb gezielt an sichere und attraktive Radverbindungen angebunden werden. Besondere Anforderungen ergeben sich daraus, dass Kinder – im Gegensatz zu Erwachsenen – Verkehrssituationen anders wahrnehmen und bewerten. Schulwege sollten daher möglichst verständlich, übersichtlich und fehlertolerant gestaltet werden.

Neben der objektiven Verkehrssicherheit ist auch die subjektive Sicherheit zu berücksichtigen. Kinder, Jugendliche und besonders ihre Eltern bevorzugen Routen, auf denen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr möglichst vermieden werden. Daher sind von der Fahrbahn separierte Führungsformen, wie baulich abgesetzte Radwege oder eigenständige Radverkehrsanlagen, gegenüber Führungen im Mischverkehr oder auf Schutzstreifen grundsätzlich zu bevorzugen. Darüber hinaus trägt eine bedarfsgerechte Beleuchtung zur objektiven und subjektiven Sicherheit bei. Nur wenn Schulwege als sicher, komfortabel und verständlich wahrgenommen werden, kann das Fahrrad langfristig als selbstverständliches Verkehrsmittel für den Schulweg gestärkt werden.

Direkte Wege nicht vergessen

Vor lauter Verkehrssicherheit dürfen Direktheit und Komfort nicht vergessen werden. Nur wenn Schulwege sicher (objektiv und subjektiv), direkt und komfortabel sind, wächst die Bereitschaft, das Rad regelmäßig für den Schulweg zu nutzen.

Eine Integration von Schulradwegen in bestehende kommunale und kreisweite Radnetze ist momentan nicht Standard. Insbesondere in Kommunen mit geringem Radverkehrsanteil wird das Thema Schulmobilität mit dem Rad tendenziell wenig berücksichtigt. Um nicht direkt ein neues Radnetz aufstellen zu müssen, kann ein Schulradnetz erstellt werden. In Hessen durfte die Planersocietät an der Erstellung des landesweiten Schulradroutennetzes in der Stadt und dem Landkreis Gießen sowie im Odenwaldkreis mitwirken. Dabei wurden verschiedene Akteure wie die Eltern, die Polizei und Verbände eingebunden. Insbesondere die Beteiligung der Schüler:innen ist ein Schlüssel, um Probleme auf dem Schulweg zu erkennen (siehe auch Seite 13: Per App …).

Schulverkehr mit Bus und Bahn

Nachfragespitzen mit Geschick entschärfen



Christian Kuhnert
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner

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

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern ist eine der zentralen Aufgaben des ÖPNV. Gleichzeitig binden gerade diese Ausbildungsverkehre viele Ressourcen und erzeugen Kosten, die die kommunalen Haushalte belasten. Es gilt, Lösungen zu finden, die eine komfortable Beförderung in einem bezahlbaren Rahmen ermöglichen.

Die Mobilität von Schülerinnen und Schülern ist insbesondere im suburbanen und ländlichen Raum stark an das ÖPNV-Angebot gekoppelt. Dort, wo Schulwege auch aufgrund höherer Distanzen nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, bieten Bus und Bahn eine unabhängige Form der Fortbewegung für Kinder und Jugendliche. Der ÖPNV ist dabei oft mehr als nur Daseinsvorsorge: Ein passendes Angebot kann gezielt zur Reduktion von Hol- und Bringdiensten der Eltern (Elterntaxis) beitragen und damit gleichzeitig Eltern und Familienangehörige entlasten. Ziel im Sinne einer Mobilitätswende sollte es darüber hinaus sein, Schülerinnen und Schüler als „ÖPNV-Nachwuchs" möglichst über das Schulalter hinaus an Bus und Bahn zu binden.

Auf betrieblicher Ebene sorgt die Schülerbeförderung in der Stadt wie auf dem Land für große Herausforderungen. Die Nachfragespitzen vor Schulbeginn und nach Schulschluss gehen dabei oft weit über die Fahrgastzahlen zu den übrigen Tageszeiten hinaus: Nicht selten warten auf einen Bus, der sonst 5 bis 10 Fahrgäste befördert, um die 100 Schüler:innen. So werden größere Kapazitäten, zusätzliche Fahrten und nicht selten zusätzliche Verbindungen notwendig. Diese zusätzlichen Kapazitätsbedarfe in Spitzenzeiten sind einer der zentralen Kostentreiber im ÖPNV-System und erfordern planerisches Geschick, um Fahrzeug- und Personaleinsatz möglichst wirtschaftlich zu halten.

Keine zusätzlichen Fahrten!

Trotz der Pflicht, eine Beförderung von Schüler:innen sicherzustellen, gibt es Wege, um Kosten zu reduzieren und eine möglichst hohe Qualität aufrechtzuerhalten. Grundsätzlich gilt: Wo immer möglich, sollen Angebote im Taktverkehr (und damit im Alltagsverkehr) Schüler:innen komfortabel befördern, ohne dass zusätzliche Fahrten notwendig werden. Wo dies nicht möglich ist, empfiehlt es sich, Schulanfangs- und -endzeiten gezielt zu entzerren. Diese Staffelung von Schulzeiten ist ein zentrales Instrument. Auch wenn der Nahverkehrsplan als Rahmenplan keine konkreten Schülerfahrten definieren kann, bieten definierte Beförderungsstandards eine gute Argumentationsgrundlage, um in die Abstimmungen mit Schulträgern und Schulen einzusteigen. Die oft unbequeme Kernbotschaft ist: Schulen sollen sich mit ihren Stundenplänen so gut wie möglich am ÖPNV orientieren und nicht andersherum.



Typische Szene zum Schulstart und -schluss: Schüler:innen warten in Essen auf den Bus. Der wird gleich überfüllt sein.

Foto: Justhavealook/iStock

Mut zur Lücke

Nicht zuletzt braucht es in der Planung von Schülerverkehren auch Mut zur Lücke. Nicht für jede kleine oder exotische Nachfrage sind – überwiegend leere – Linienbusse die richtige Lösung. Eine Beförderung durch Kleinbusse im freigestellten Schülerverkehr (also nicht öffentlich zugänglich), durch Serienbuchungen in On-Demand-Angeboten oder mit dem Taxi ist möglich und gerade dann sinnvoll, wenn dadurch Leerfahrten im Busverkehr gezielt eingespart werden können. Dies hilft auch den Schülerinnen und Schülern: Anstelle einer Linienfahrt mit Umwegen kommen sie so möglichst schnell und komfortabel ans Ziel.

Die Erfahrungen aus zahlreichen Projekten zeigen, dass die Umgestaltung von Schülerverkehren mit einer klaren Kommunikation und transparenten Kriterien von einem Streitthema zu einem echten Hebel für Effizienzsteigerungen werden kann.



Foto: davit85 / iStock

Schulcluster Hamburg-Eimsbüttel

Eine Aufgabe für alle

Gemeinsam mit den Schulen vor Ort und dem Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel haben wir zwischen 2022 und 2024 ein umfangreiches Verkehrskonzept mit Fokus auf sichere Schulwege erarbeitet. Die Umsetzung des Konzepts geht nun schrittweise voran.

Viele Schulen auf engem Raum: Das Schulcluster



Das „Schulcluster" im Hamburger Bezirk Eimsbüttel trägt seinen Namen nicht ohne Grund. Auf den ersten Blick wirkt das von Hauptverkehrsstraßen und einem Kanal gerahmte Gebiet wie ein typisches innenstadtnahes Hamburger Quartier: Altbauten, Klinkerfassaden und große Bäume prägen die Straßenzüge. Spätestens auf den zweiten Blick fallen die zahlreichen Schulgebäude und Schüler:innen auf. Die Zahlen sprechen dabei für sich: Auf nur einem Quadratkilometer befinden sich neun Schulstandorte mit fast 7.000 Schüler:innen. So viele Schulen auf kleiner Fläche sind in Hamburg einzigartig und sicherlich auch bundesweit in der Form selten zu finden.

Diese Konzentration von Schulen stellt die Mobilität vor große Herausforderungen: Zu Schulbeginn treffen Elterntaxis auf zahlreiche Kinder und Jugendliche, die zu Fuß, mit dem Rad oder Roller auf dem Schulweg sind. Schmale Geh- und Radwege, fehlende Querungsmöglichkeiten und schlechte Sichtbeziehungen verschärfen die Konflikte. Nachmittags und abends kommt der Verkehr zu den zahlreichen Sportangeboten im Schulcluster hinzu. Nicht zuletzt auf Initiative der Schulen entschied sich die Bezirkspolitik in dieser Gemengelage dafür, ein Verkehrskonzept mit Fokus auf sichere Schulwege erarbeiten zu lassen, mit dem die Planersocietät beauftragt wurde.

Lokale Expertise aus den Schulen

Zentral für das Projekt war die enge Einbindung der Schulen. Als lokale Experten wissen Schüler:innen, Eltern, Lehrkräfte am besten um die Situation vor Ort Bescheid. In zahlreichen unterschiedlichen Formaten wurden die Schulen beteiligt und das Wissen über die Situation vor Ort somit gebündelt.

Gleich zu Beginn des Projekts wurde ein begleitender Arbeitskreis gebildet. An den regelmäßigen Treffen nahmen Schüler:innen, Eltern, Lehrkräfte sowie Vertretungen von Schulbehörde, Polizeikommissariat (hier sind in Hamburg die unteren Straßenverkehrsbehörden angesiedelt) und Bezirksamt teil. Gemeinsam wurden nicht nur inhaltliche Zwischenstände diskutiert, sondern anstehende Beteiligungsformate wie die Online-Beteiligung, die analogen Wunsch- und Ideenbriefkästen sowie Planungsspaziergänge vorbereitet und an den Bedürfnissen der Schüler:innen ausgerichtet. Mit den Ergebnissen aus den Beteiligungsformaten und unseren Eindrücken

In altersgemischten Gruppen erarbeiten die Schüler:innen gemeinsam ein Konzept



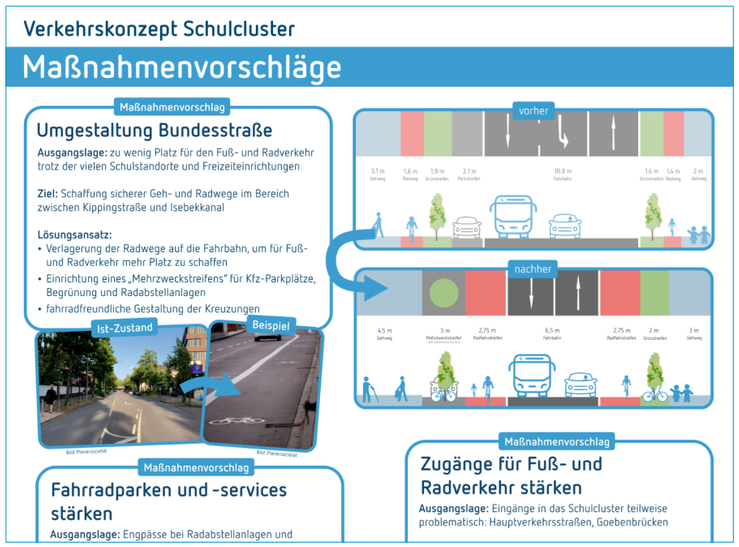
Niklas Engelhardt
M. A. Stadt- und Regionalentwicklung
Verkehrsplaner
Tel: 040/3346695-63
engelhardt@planersocietaet.de

als Gutachter:innen entstand ein umfassendes Bild zur Situation im Schulcluster. Besonders deutlich wurden dabei Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, verursacht durch fehlenden Platz und unsichere Querungsstellen. Zudem schränkten parkende Fahrzeuge häufig die Sicht ein – eine Gefahr besonders für die jüngeren Kinder.

Vom Fahrradbügel zum Mobilitätsband

Aufbauend auf der Bestandsanalyse ging es mit der Ausarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegesicherheit weiter. In zwei Werkstätten entwickelten die Schüler:innen eigene Ideen und lokalisierten sie auf großen Plänen. Anschließend diskutierten und bewerteten sie die von uns ausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge. Das Besondere: Grundschulkinder und Jugendliche bis zur zehnten Klasse arbeiteten in moderierten, altersgemischten Gruppen zusammen. Am Ende des Erarbeitungsprozesses stand ein partizipativ erarbeitetes Verkehrskonzept mit kleineren und größeren Maßnahmenvorschlägen – von zusätzlichen Fahrradbügeln bis zu einem „Mobilitätsband". Ein bestehender Straßenzug soll dafür abschnittsweise vom Kfz-Verkehr befreit werden. Auf den gewonnenen Flächen sollen neue Aufenthaltsmöglichkeiten entstehen und eine sichere Fortbewegung ermöglichen.

Anfang 2024 stellten wir das Konzept gemeinsam mit beteiligten Schüler:innen im zuständigen Ausschuss der Bezirkspolitik vor. Damit endete für uns als Planungsbüro ein einzigartiges Projekt. Für den Bezirk, die Schulen und weitere betroffene Akteure startete mit der Umsetzung des Konzepts hingegen die eigentliche Arbeit: Erste kleinere Umsetzungserfolge wurden 2025 mit der Einrichtung einer neuen Querungshilfe als Teil des „Mobilitätsbands" erreicht. Im selben Jahr wurde durch die Bezirkspolitik die Feinplanung einer Verkehrsführungs-Variante aus dem Konzept beschlossen. Sie sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße, Kfz-freie Bereiche und zusätzliche Einbahnstraßen vor.



Ausschnitt aus den Maßnahmenvorschlägen zum Schulcluster

Umsetzung braucht langen Atem

Trotz erster Umsetzungserfolge und auf den Weg gebrachter Planungen: Auch im Schulcluster wird deutlich, dass für die Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur mitunter ein langer Atem erforderlich ist. Manche Ideen der Schüler:innen werden erst umgesetzt sein, wenn diese längst nicht mehr zur Schule gehen.

Wie es im Schulcluster einmal aussehen kann, zeigt ein anderes Projekt im Bezirk Eimsbüttel: Vor der Grundschule in der Rellinger Straße wurde ein Straßenabschnitt für den Kfz-Verkehr gesperrt. Während Radfahrende weiterhin durchfahren können, wurden die freigewordenen Parkplätze am Straßenrand für Sitzgelegenheiten und Begrünung umgenutzt. Ähnlich wie im Schulcluster war auch hier das Engagement der Schulgemeinschaft der Ausgangspunkt für Veränderung.

Über einzelne Projekte hinaus gewinnen sichere Schulwege auch stadtweit in Hamburg an Bedeutung: Auf Grundlage eines Beschlusses der Hamburgischen Bürgerschaft wird 2026 an fünf Hamburger Grundschulen die Einführung von Schulstraßen erprobt und evaluiert, um Schulstraßen im nächsten Schritt auch an weiteren Standorten einzuführen. Das Schulcluster und die weiteren Projekte zeigen, dass sichere Schulwege eine Gemeinschaftsaufgabe sind – getragen vom Engagement der Schulgemeinschaften, vom politischen Umsetzungswillen und von tragfähigen planerischen Konzepten.

Das Ziel: Den Schulweg sicherer machen

Vielfalt an Blickwinkeln und Ansätzen

Das Thema Schulmobilität ist in der Arbeit der Planersocietät in den vergangenen Jahren wichtiger geworden. Das Thema gehen wir dabei aus teils sehr unterschiedlichen Blickwinkeln an – mal geht es um Elternhaltestellen, die Einrichtung von Laufbussen, mal um Schulradwege, um Unterrichtsmaterialien oder um ein umfassendes Schulmobilitätsmanagement. So unterschiedlich die Ansätze auch sind, meist ähneln sich die Ziele: der Schulweg soll sicherer, die Schüler:innen besser geschützt werden. Wir geben eine kleinen Einblick in einige unserer vielen Projekte zum Thema.

Unna: Mobilitätsmanagement für alle Schulen

Schulisches Mobilitätsmanagement gewinnt zunehmend an Bedeutung. Das Ziel ist insbesondere, die Schulwegesicherheit zu steigern, den Schulverkehr nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten sowie die Selbstständigkeit der Schüler:innen zu fördern.

Die Stadt Unna will perspektivisch für alle Schulen der Kommune schulisches Mobilitätsmanagement durchführen. Das Ziel: die Schulwegsicherheit steigern, den Schulverkehr nachhaltiger und umweltfreundlicher gestalten sowie die Selbstständigkeit der Schüler:innen fördern. Der Prozess beginnt mit der Untersuchung an einer Gemeinschaftsgrundschule, einer Realschule und einem Gymnasium.

Verkehrsplanung, Beteiligung und Bildung werden verknüpft

Zu diesem Zweck führt die Planersocietät an den drei Schulen jeweils einen Workshop, eine Online-Befragung zum Mobilitätsverhalten der Schüler:innen sowie eine Bestandserhebung im Schulumfeld durch. Workshop und Online-Befragung schaffen die Grundlage, um Problemstellen auf den Schulwegen, Verbesserungsvorschläge und bevorzugte Routen der Schüler:innen zu erfassen. Die Bestandserhebung im Schulumfeld wird darauf aufbauend durchgeführt.

Im Ergebnis werden für die drei Schulen eigene Schulwegpläne erstellt, mit für Fuß- und Radverkehr besonders geeigneten Wegen, sicheren Querungen und unter Berücksichtigung von Gefahrenstellen. Zusätzlich wird ein Maßnahmenkatalog für die Verwaltung erstellt, der Problemstellen aufzeigt und Verbesserungsvorschläge benennt.

Das Projekt zeigt beispielhaft, wie durch die Verknüpfung von Verkehrsplanung, Beteiligung und Mobilitätsbildung die Voraussetzungen für sichere und nachhaltige Schulwege geschaffen werden können. Hierdurch kann das Schritt-für-Schritt-Vorgehen auf weiteren Schulstandorte direkt und ohne Reibungsverluste übertragen werden. *Theresa Heitmann*



Schulprojekttag in Gießen

Dortmund: So läuft das - am Ende auch mit Unterrichtsmaterialien

Wie erleben Kinder ihren täglichen Schulweg? Wo fühlen sie sich sicher, wo entstehen Unsicherheiten oder Konflikte? Mit diesen Fragen beschäftigte sich ein von der Planersocietät im Rahmen des Dortmunder Programms „So läuft das!" durchgeführtes Projekt zur Schulwegsicherheit an zwei Grundschulen.

Auf Schulwegen sind Kinder zunehmend selbstständig unterwegs, pflegen Freundschaften, entdecken ihre Umgebung. Gemeinsam mit Schulen, Eltern und weiteren Akteuren wurden Probleme und Verbesserungsmöglichkeiten auf den Schulwegen untersucht. Eine zentrale Grundlage bildete eine Elternbefragung über Fragebögen. Erfasst wurden unter anderem das Mobilitätsverhalten der Kinder, genutzte Routen und Gefahrenstellen.

Die Ergebnisse flossen in Schulumfelderkundungen und gemeinsame Schulwegchecks ein. Im Fokus standen wichtige Schulwegrouten, Querungsstellen sowie konfliktträchtige Bring- und Holzeiten. Darauf aufbauend entwickelte die Planersocietät Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und erstellte für beide Schulen individuelle Schulwegpläne.

Spielerisch zu aktiver Mobilität

Ergänzend wurden die Angebote „Walking-Bus" und „Verkehrszähmer" vorgestellt und begleitet, die Kinder spielerisch zu mehr aktiver und selbstständiger Mobilität motivieren. Auch Materialien für die langfristige Behandlung des Themas im Schulalltag wurden erarbeitet.

Theresa Brockhaus

Ladenburg: Schulwegpläne als wichtige Ergänzung für das Fußverkehrskonzept

In Ladenburg (Rhein-Neckar-Kreis) wurden durch die Planersocietät Schulwegpläne für drei Schulstandorte erstellt. Im Einklang mit dem Erlass des Landes Baden-Württemberg zur Sicherung von Schulwegen verfolgte die Stadt Ladenburg das Ziel, parallel zur Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts die Sicherheit und Qualität der Schulwege zu erhöhen und die eigenständige, aktive Mobilität von Kindern zu fördern. Startschuss dafür war ein Fußverkehrs-Check im Jahr 2022. Damals war die Schulwegplanung ein ausführlich diskutiertes Handlungsfeld.

Unterschiede je nach Schulform

Die Schulwegpläne wurden in enger Zusammenarbeit mit Schulen und Schüler:innen entwickelt. Abhängig von der Schulform wurden dabei unterschiedliche Ansätze gewählt. Die Kinder der beiden Grundschulen erhielten die Aufgabe, ihren Schulweg eigenhändig in eine Karte einzuzeichnen. Zusätzlich markierten sie Orte, an denen sie sich besonders wohlfühlen, sowie Stellen, die sie als problematisch oder gefährlich wahrnehmen. Die Schüler:innen der Merian-Realschule und des Carl-Benz-Gymnasiums nutzten den digitalen Schulwegplaner Baden-Württemberg, um ihre Geh- und Radschulwege einzutragen. Auch in der digitalen Variante hatten sie die Möglichkeit, kritische Punkte auf ihren Wegen zu vermerken.

Während das Fußverkehrskonzept die Sicherheit und Attraktivität des Gehens für alle Bürger:innen in den Blick nahm, richteten sich die Schulwegpläne speziell an Schüler:innen. Die hier entwickelten Maßnahmen für eine sichere Schulweginfrastruktur ergänzten das Maßnahmenpaket des Fußverkehrskonzepts.

Raphael Domin

Ansprechpersonen für das Thema Schulmobilität



Pia Lesch
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplanerin
Teamleiterin
0231/999970-21
lesch@
planersocietaet.de



Niklas Rischbieter
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner
0231/999970-39
rischbieter@
planersocietaet.de

Gießen: Per App besten Schulweg finden

Der Aufbau eines sicheren Schulradroutennetzes ist ein zentraler Baustein der hessischen Schulmobilitätsstrategie. Seit 2015 entwickelt das Fachzentrum ivm RheinMain ein landesweites Netz qualitätsgesicherter Routen für die Schulradmobilität. Im Landkreis Gießen und der Stadt Gießen sowie im Odenwaldkreis durfte die Planersocietät die Aufstellung des Schulradroutennetzes begleiten. Mithilfe des Schulradroutennetzes können sich Schüler:innen und Eltern den direkten und sichersten Weg zur Schule im Schulradroutenplaner per Website oder App anzeigen lassen. Im bundesweiten Vergleich zählt Hessen zu den wenigen Ländern mit einem flächendeckenden digitalen Schulradroutennetz.

Die Erstellung der Schulradroutennetze für die jeweiligen Kreise erfolgt nach einem standardisierten Verfahren durch ein Projektteam aus Fachzentrum, Kreis und Planungsbüro. Teil des Erstellungsprozesses ist eine umfangreiche Beteiligung etwa über eine Online-Befragung oder Schulprojekttage, bei denen einzelne Schülergruppen intensiver beteiligt werden.

Sicherheit hat Priorität

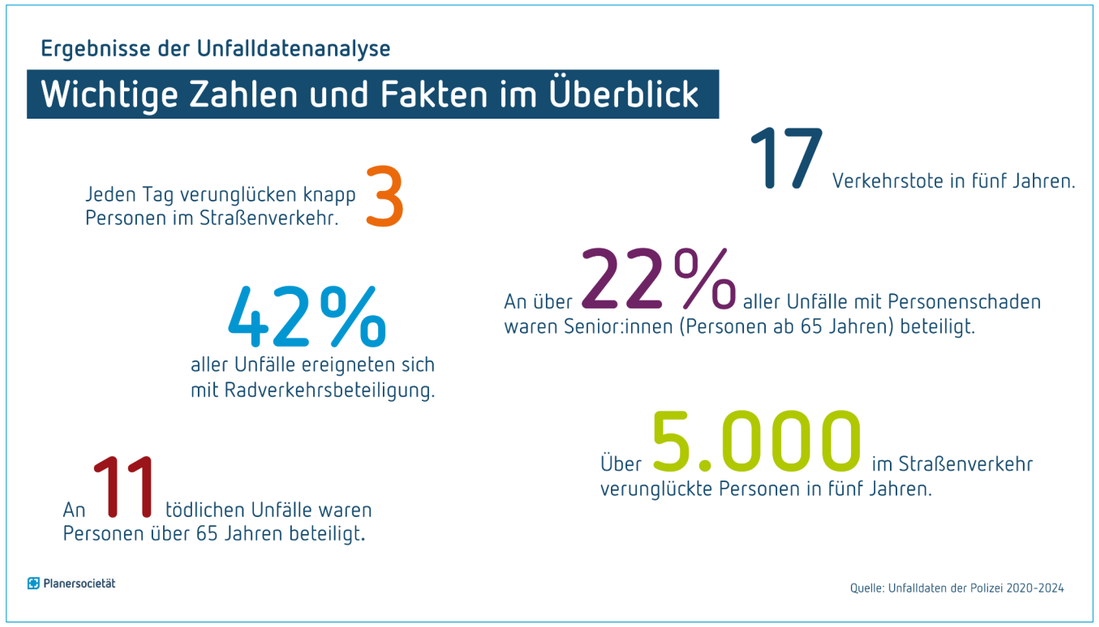
Die Netzerstellung basiert auf den Anmerkungen aus der Beteiligung, vorhandenen Radnetzen und einer Befahrung vor Ort. Aufgrund der jungen Zielgruppe hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität. Kritische Stellen im Netz werden nach Möglichkeit vermieden oder im Schulroutenplaner klar markiert und erläutert. Das erstellte Entwurfsnetz wird in einer weiteren Beteiligung Vertreter:innen von Kommunen, dem Kreis, der Polizei und Verbänden vorgestellt und diskutiert, bevor es im Schulradroutenplaner online gestellt wird.

Hannes van der Heyden

Auf dem Weg zur Vision Zero

Verkehrssicherheit strategisch stärken

Die Landeshauptstadt Kiel hat 2025 einen politischen Grundsatzbeschluss zur Vision Zero gefasst. Und sich damit dazu verpflichtet, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Verkehr schrittweise zu verringern. Die Planersocietät wurde im Herbst 2025 beauftragt, ein Verkehrssicherheitskonzept zu erarbeiten. Das Projekt liefert Erkenntnisse auch für andere Kommunen.





Johannes Pickert
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner

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

Kern des im Herbst 2026 fertiggestellten Konzeptes ist eine stärker vernetzte, strategische und präventivere Verkehrssicherheitsarbeit. Im Sinne des vernetzten Herangehens wurden für das Konzept verschiedene Expert:innen interviewt und zwei fachämterübergreifende Workshops mit Fachleuten aus Verwaltung, Behörden und anderen Organisationen mit einem Bezug zur Verkehrssicherheit in Kiel durchgeführt.

Auswertung der Unfalldaten: Kiel liegt im Mittelfeld

Im ersten Arbeitsschritt – der Konzepterstellung – wurden die Kieler Unfallzahlen der Jahre 2020 bis 2024 analysiert und mit ähnlichen Städten verglichen. Wichtigste Erkenntnis bei der Auswertung der mehr als 41.000 polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in diesem Zeitraum: Die Zahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen ist seit Anfang der 2010er Jahre bis 2021 gesunken, seitdem aber wieder gestiegen; 2025 stagnierten die Werte. Diese Entwicklung folgt somit eng dem bundesweiten Trend und verdeutlicht die Handlungsnotwendigkeit für mehr Verkehrssicherheitsarbeit.

Verglichen mit ähnlichen Städten wie Mainz, Halle (Saale) oder Freiburg liegt Kiel etwa im Mittelfeld bei der Zahl der Verunglückten relativ zur Zahl der Einwohnenden. Die Stadt weist dabei eine besonders hohe Zahl an Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung auf. Wesentliche Ursache dafür dürfte der über dem Bundesdurchschnitt liegende Radverkehrsanteil in Kiel sein.

Vier Leitziele ergänzen das Leitbild der Vision Zero

Auf Basis der Analyse wurde gemeinsam mit der Verwaltung ein Zielkonzept entwickelt. Im Mittelpunkt steht die Vision Zero als übergeordnetes Leitbild. Ergänzt wird es durch vier Leitziele:

1. **eine verkehrssichere Stadt für alle,**
2. **eine fehlerverzeihende Infrastruktur mit dem Menschen als Maßstab,**
3. **ein präventiver Verkehrssicherheitsansatz und**
4. **ein gemeinsamer Systemansatz aller Beteiligten.**

Diese Ziele wurden mit den Fachleuten aus der Verwaltung intensiv diskutiert und anschließend in ein Maßnahmenprogramm mit sechs Handlungsfeldern übersetzt. Für das Erreichen der Vision Zero wurden basierend auf den Zahlen von 2024 zwei Zwischenziele definiert: eine Halbierung der Anzahl der schwer verletzten Personen bis 2035, eine weitere Halbierung bis 2045 und schließlich 2050 möglichst keine Schwerverletzten und Getöteten mehr bei Verkehrsunfällen.

Die Ausgangssituation in Kiel gleicht in vielen Aspekten der in vielen anderen deutschen Städten.

Sechs Handlungsfelder

Zur Umsetzung der gesetzten Ziele wurden sechs Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit für Kiel durch die Planersocietät vorbereitet. Eingeflossen sind die Informationen und Anregungen aus den Interviews und die intensiven Diskussionen in den zwei fachämterübergreifenden Workshops. Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal hat den Prozess begleitet und die Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge aus wissenschaftlicher Sicht kritisch reflektiert.

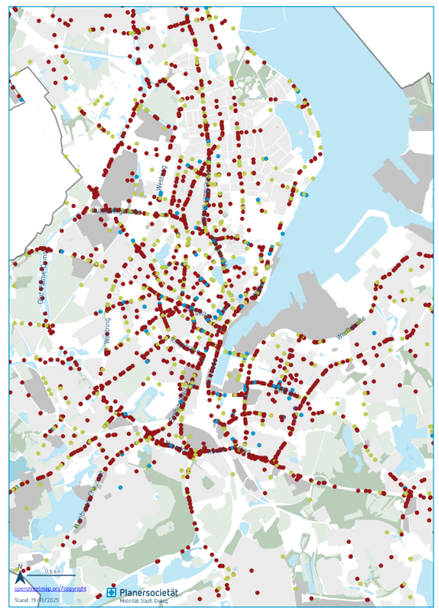
Die klassischen und im Wesentlichen vorab gesetzten drei Handlungsfelder sind

- **Sichere Infrastruktur und Straßenraumgestaltung**
- **Geschwindigkeitsmanagement und Verkehrsüberwachung**
- **Bildung, Kommunikation und Beteiligung**

Diese drei Themen stellen die Basis für einen hohen Standard der Verkehrssicherheit dar und wurden mit zahlreichen, vor allem präventiven Maßnahmen hinterlegt. Wegen der intensiven Aktivitäten der Landeshauptstadt Kiel in der Schulwegsicherheit und der alternden Bevölkerung wurde mit dem **Schutz vulnerabler Gruppen** ein viertes, eigenes Handlungsfeld mit dem besonderen Fokus auf die schwächsten und am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden aufgenommen.

Mit dem fünften Handlungsfeld **Digitalisierung & Smart Mobility** sollen die bestehenden Defizite in der Datenverfügbarkeit und -analyse behoben werden. Außerdem sollen die wachsenden Möglichkeiten der Technik genutzt werden, um schneller und präventiver die Verkehrssicherheit verbessern zu können.

Im sechsten und letzten Handlungsfeld **Governance & Monitoring** werden Lösungspfade aufgezeigt, wie sich Verwaltung und weitere Akteur:innen organisatorisch und strategisch für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit aufstellen können. Neben den offensichtlichen Budget- und Organisationsfragen geht es darum, wie beispielsweise bestehende, gute Strukturen wie die Unfallkommission noch effektiver arbeiten können oder verpflichtende Verkehrssicherheitsaudits Neu- und Überplanungen besser machen können.



Die Karte zeigt Unfallstellen in der Kieler Innenstadt.

Vom erkannten Änderungsbedarf zu umgesetzten Maßnahmen

Die Ausgangssituation in Kiel gleicht in vielen Aspekten der in anderen deutschen und europäischen Städten. Der sinnvolle politische Entschluss, die Vision Zero zu verfolgen, muss mit einer stärker strategisch und präventiv orientierten Verkehrssicherheitsarbeit umgesetzt werden. Fachverwaltung und Polizei verfügen dazu über eine Vielzahl an Daten, qualifizierten Fachkräften und Know-how. Nötig sind künftig mehr personelle und finanzielle Ressourcen, klare politische Rückendeckung und eine Priorisierung für die Verkehrssicherheit. Verkehrssicherheitskonzepte helfen, den konkreten Bedarf zu ermitteln, umsetzbare Maßnahmen zu entwickeln, zu priorisieren und in einen sinnvollen Umsetzungsfahrplan zu bringen.

Von der SUMP-Evaluation zum strategischen Steuerungsinstrument

Gute Projekte benötigen gute Strukturen

Die klassische Evaluation eines SUMP stößt an Grenzen, denn erfolgreiche Mobilitätsplanung hängt nicht allein von guten Maßnahmen ab, sondern auch von organisatorischen Rahmenbedingungen in einer Kommune. Aus diesem Grund hat die Planersocietät die Evaluation weiterentwickelt und um einen standardisierten Organisationscheck ergänzt.

Viele Kommunen haben in den vergangenen Jahren einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) oder ein vergleichbares Mobilitätskonzept erarbeitet. Ziele wurden definiert, Maßnahmen beschlossen und erste Projekte umgesetzt. Doch nach einigen Jahren stellt sich eine zentrale Frage: Hat der SUMP tatsächlich die gewünschte Wirkung entfaltet?

Die Evaluation eines Mobilitätskonzeptes liefert darauf Antworten. Sie untersucht, welche Maßnahmen umgesetzt wurden und welche Wirkungen erzielt werden konnten. Damit wird sichtbar, wie sich beispielsweise der Radverkehr entwickelt hat, ob Klimaschutzziele erreicht werden oder warum bestimmte Projekte hinter den Erwartungen zurückbleiben. Die klassische Evaluation blickt damit vor allem auf Ergebnisse.

Genau an diesem Punkt stößt sie häufig an Grenzen. Denn erfolgreiche Mobilitätsplanung hängt nicht allein von guten Maßnahmen ab. Sie hängt ebenso von den organisatorischen Rahmenbedingungen innerhalb einer Kommune ab. Gibt es klare Zuständigkeiten? Sind ausreichend personelle Ressourcen vorhanden? Werden Ziele kontinuierlich überprüft? Wie gut arbeiten Verwaltung, Politik und externe Akteure zusammen? Und gelingt es einer Kommune, aus Erfahrungen zu lernen und ihre Strategien weiterzuentwickeln?

Prozessevaluation meist isoliert von der Wirkungsmessung

In vielen Evaluationen werden solche Aspekte im Rahmen einer Prozessanalyse bereits angesprochen. Typische Aussagen lauten: Die politische Unterstützung war hoch. Die ämterübergreifende Zusammenarbeit funktionierte nur teilweise. Für die Umsetzung standen zu geringe personelle Ressourcen zur Verfügung. Diese Erkenntnisse sind wertvoll, bleiben jedoch häufig qualitativ und wahrnehmungsbasiert und lassen sich nur schwer vergleichen oder systematisch bewerten.

Genau diese Beobachtung aus zahlreichen Evaluationsprojekten war der Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung der SUMP-Evaluation der Planersocietät: Die Prozessevaluationen liefern wichtige Hinweise, bleiben aber meist isoliert von der Wirkungsmessung, solange sie nicht systematisch strukturiert werden. Dabei entscheiden genau diese Faktoren häufig darüber, ob ein Mobilitätskonzept erfolgreich umgesetzt werden kann oder nicht. Die Wirkung eines SUMP entsteht nicht allein durch die Qualität der Maßnahmen, sondern durch das Zusammenspiel aus Strategie, Verwaltung, Politik, Ressourcen und Beteiligung. Gute Projekte benötigen gute Strukturen.

Wie gut ist eine Kommune aufgestellt, um nachhaltige Mobilitätsplanung langfristig erfolgreich umzusetzen?

Um diese Zusammenhänge sichtbar und nutzbar zu machen, hat die Planersocietät ergänzend zu Wirkungs-, Umsetzungs- und Prozessevaluation den PS-Organisationscheck entwickelt. Er untersucht die organisatorische und institutionelle Leistungsfähigkeit einer Kommune und beantwortet eine zentrale Frage: Wie gut ist eine Kommune aufgestellt, um nachhaltige Mobilitätsplanung langfristig erfolgreich umzusetzen?

Kommune als lernende Organisation

Im Mittelpunkt steht dabei nicht die Bewertung einzelner Maßnahmen, sondern die Leistungsfähigkeit der dahinterliegenden Organisation. Der PS-Organisationscheck betrachtet verschiedene Handlungsfelder, die für eine erfolgreiche Mobilitätsplanung entscheidend sind: Strategie und Zielsysteme, Monitoring und Evaluation, Governance-Strukturen, Beteiligung und Kooperation, Umsetzungskapazitäten sowie die Lern- und Innovationsfähigkeit einer Kommune.

Die Methodik basiert auf einem standardisierten Kriterienkatalog, der auf bestehende Analysen, Workshops, Interviews sowie der Analyse relevanter Dokumente und Monitoringunterlagen aufbaut. Dadurch lässt sich das Instrument weitgehend mit vorhandenen Informationen und ohne großen Zusatzaufwand anwenden. Die Ergebnisse werden anhand transparenter Bewertungsmaßstäbe eingeordnet und zu einem Gesamtbild zusammengeführt. So entsteht eine strukturierte und nachvollziehbare Einschätzung der organisatorischen Voraussetzungen kommunaler Mobilitätsplanung.

Besonders wichtig: Der PS-Organisationscheck ersetzt die klassische Evaluation nicht. Sie ergänzt sie. Während die Wirkungsevaluation zeigt, was erreicht wurde, macht der PS-Organisationscheck sichtbar, welche organisatorischen Bedingungen dazu beigetragen haben können. Damit schließt sie die Lücke zwischen Ergebnissen und Ursachen.

Mehrwert für Kommunen

Für Kommunen eröffnet dieser Ansatz neue Perspektiven. Die Analyse macht nicht nur Stärken sichtbar, sondern identifiziert auch konkrete Entwicklungsbedarfe. Eine Kommune kann beispielsweise bereits über ein gutes Zielsystem verfügen, gleichzeitig aber Defizite im Monitoring aufweisen. Andere Kommunen verfügen über engagierte Akteure, kämpfen jedoch mit begrenzten Ressourcen oder fehlenden Abstimmungsstrukturen.

Aus den Ergebnissen lassen sich konkrete Handlungsempfehlungen ableiten: Welche organisatorischen Voraussetzungen fehlen für die nächste Entwicklungsstufe? Welche Strukturen sollten gestärkt werden? Wo lohnt sich die gezielte Investition von Ressourcen? Der PS-Organisationscheck liefert damit nicht nur eine Standortbestimmung, sondern auch eine Roadmap für die Weiterentwicklung kommunaler Mobilitätsplanung.

Vom Rückblick zum Zukunftswerkzeug

Die Anforderungen an Kommunen wachsen kontinuierlich. Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Digitalisierung und Lebensqualität müssen gleichzeitig berücksichtigt werden. Ein Mobilitätskonzept allein reicht deshalb nicht aus. Entscheidend ist die Fähigkeit einer Kommune, strategisch zu steuern, Veränderungen umzusetzen und kontinuierlich zu lernen.

Die Weiterentwicklung der SUMP-Evaluation verfolgt genau diesen Gedanken. Sie verbindet die Frage nach der Zielerreichung mit der Analyse der dahinterliegenden Strukturen und Prozesse. Aus einer rückblickenden Evaluation wird damit ein zukunftsorientiertes Steuerungsinstrument. Denn erfolgreiche Mobilitätsplanung beginnt nicht erst auf der Straße. Sie beginnt in den Organisationen, die den Wandel gestalten.

Der PS-Organisationscheck im Überblick

Organisatiorische Fähigkeiten als Grundlage erfolgreicher Mobilitätsplanung

Was ist der PS-Organisationscheck?

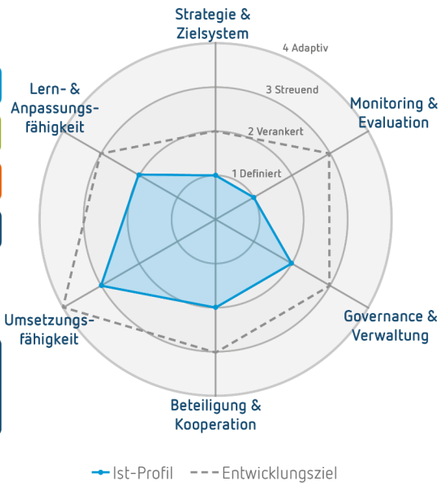
Ergänzt die Wirkungs- und Prozessevaluation um den Blick auf die organisatorische Voraussetzungen der Umsetzung.

- **Wirkungsevaluation** – Welche Wirkungen wurden erzielt?
- **Umsetzungsmonitoring** – Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?
- **Prozessevaluation** – Welche Faktoren haben die Umsetzung gefordert oder gehemmt?
- **Organisationscheck** – Welche organisatorischen Fähigkeiten fördern/hemmen die Umsetzung?

Betrachtete Handlungsfelder:

- Strategie & Zielsystem
- Monitoring & Evaluation
- Governace & Verwaltung
- Beteiligung & Kooperation
- Umsetzungs-fähigkeit
- Lern- & Anpassungs-fähigkeit

Beispielhafter Organisationscheck einer Kommune



–> Ergebnis: konkrete Stärken, Engpässe und priorisierte Handlungsempfehlungen je Handlungsfeld – nicht nur eine Bewertungszahl.



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



Alexander Ricciardi
M. Sc. Umweltingenieur
Verkehrsplaner
Tel.: 0231/999970-17
ricciardi@planersocietaet.de

Eine Auswahl aktueller Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge

Aktuelle Projekte

Ichenhausen Barrierefreiheitskonzept: Handlungskonzept für eine barrierefreie Kernstadt Ichenhausen im Rahmen der Stadtkernsanierung ausgehend von einem ISEK. Auftraggeberin: Stadt Ichenhausen

AGFK Bayern – Faktenblatt Aktive Nahmobilität & innerstädtischer Einzelhandel: Erarbeitung u. Gestaltung Faktenblatt inkl. Webinar. Auftraggeberin: AGFK Bayern

Stadt und Landkreis Fulda Nahverkehrsplan: Fortschreibung NVP auf Basis einer Mobilitätssimulation, Neukonzeption Stadt- und Regionalbus, Beteiligung; mit ioki. Auftraggeberin: Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda

Bayern Planungshilfe Nahverkehrsplanung: Praxisorientierte Modernisierung der Planungshilfe für Aufgabenträger der Nahverkehrsplanung; Auftraggeberin: Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Saarbrücken Sustainable Urban Mobility Plan: Mobilitätskonzept inkl. Ziel- und Leitbildformulierung, Szenarien- und Wirkungsanalyse, Verkehrsmodell sowie umfangreicher Partizipation; mit Tollerort und GGR. Auftraggeberin: Stadt Saarbrücken

Schwanewede Mobilitätskonzept: Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes inkl. THG-Bilanzierung, Potenzialanalyse, Szenarienentwicklung sowie Verstetigungs- und Controllingstrategie. Auftraggeberin: Gemeinde Schwanewede

AGFK Baden-Württemberg Rahmenvertrag Beratung und Unterstützung: Beratung der AGFK BW, u. a. Wissenstransfer, Kommunikation und Netzwerkarbeit, Umsetzung vor Ort, Akquise und Forschung; mit fairkehr. Auftraggeberin: AGFK BW

Baden-Württemberg Haltestelle der Zukunft: Erstellung eines Leitfadens als Orientierungshilfe für eine innovative, moderne u. nachhaltige Haltestellengestaltung; mit fairkehr u. Tricon. Auftraggeberin: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

Dortmund Sustainable Urban Logistic Plan (SULP): Gesamtstädtisches Logistikkonzept inkl. Analyse, Strategieentwicklung und Beteiligung; mit agiplan public. Auftraggeberin: Stadt Dortmund

Baden-Württemberg Qualitätserfassung Ortsmitten 5. Durchgang: Qualitätserfassung in den Kommunen im Rahmen des Förderprogramms des Landes. Auftraggeberin: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

Werne Verkehrsschau: Regelverkehrsschau gemäß VwV-StVO inkl. Bestandsaufnahme und Bewertung verkehrsrechtliche Situation. Auftraggeberin: Stadt Werne

Rostock Radverkehrskonzept: Fortschreibung Radverkehrskonzept inkl. Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes und Beteiligung. Auftraggeberin: Hanse- und Universitätsstadt Rostock

dena Analyse integrierter Infrastrukturplanung: Rahmenvertrag zur integrierten Betrachtung kommunaler Sektoren (u. a. Wärme-, Verkehrs- und Stadtplanung) im Rahmen der Infrastrukturplanung; mit IKEM e. V. Auftraggeberin: Deutsche Energie-Agentur (dena)

Dortmund Schulisches Mobilitätsmanagement: Schulisches Mobilitätsmanagement für zwei Grundschulen, Erstellung von Schulwegplänen, Verkehrszähmer-Programm, Walking Bus, Hol- und Bringzonen; Auftraggeberin: Stadt Dortmund

Dresden Mobilitätskonzept BUGA 2033: Mobilitätskonzept zur Bundesgartenschau 2033, Abschätzung Verkehrsaufkommen, Leistungsfähigkeits-Bewertung sowie Ermittlung von Handlungsbedarfen und Maßnahmen. Auftraggeberin: BUGA Dresden 2033

München Nachhaltige Regionale Mobilitätsstrategie: Weiterentwicklung der Strategie, Fokus auf Umsetzung, regionale Verankerung, Evaluation, Entwicklung eines Evaluationsrahmens, Erfahrungsaustausch. Auftraggeberin: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)

Hannover-Körtingsdorf Nahmobilitätskonzept: Nahmobilitätskonzept für das Quartier Körtingsdorf, Stärkung Fuß- und Radverkehr, Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Aufwertung Quartiersmitte. Auftraggeberin: Landeshauptstadt Hannover

Hattingen Nahmobilitätskonzept: Integriertes Nahmobilitätskonzept, Stärkung Fuß- und Radverkehr, Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen, Verknüpfung mit öffentlichem Verkehr, Online-Beteiligung und Fachworkshops, Kommunikationsstrategie. Auftraggeberin: Stadt Hattingen

Erfurt Mehrfachnutzung von Parkplätzen: Untersuchung der Mehrfachnutzung von Parkplätzen im Rahmen der Planung einer Stadtbahnlinie (Basis: Konzept der Planersocietät zum ruhenden Verkehr), Ermittlung geeigneter Standorte, Beispiele, rechtliche Grundlagen, Kommunikationsstrategie; mit W2K Rechtsanwälte. Auftraggeberin: Landeshauptstadt Erfurt

Nordhorn Parkraumkonzept: Innenstadt-Parkraumkonzept unter Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußverkehrs sowie der Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Wirtschaftlichkeitsanalyse, Beteiligung. Auftraggeberin: Stadt Nordhorn

Rheinland-Pfalz Visualisierung Ortsmitten: Vorher-Nachher-Visualisierungen von Straßenräumen in Ortsmitten, 10 Kommunen. Auftraggeber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft Weinbau

Dortmund Wambel Mobilitätskonzept: Mobilitätskonzept für das DOGEWO21-Quartier Wambel, Erreichbarkeitsanalysen, Maßnahmenkonzept mit Fokus auf Maßnahmen, die DOGEWO21 selbst umsetzen kann. Auftraggeberin: DOGEWO21

Veröffentlichungen und Vorträge

Forumsbeiträge auf dem 6. Deutschen Fußverkehrskongress FUK02026, Bielefeld: Christoph Mall: **Straßen, die allen gut tun.** Jonas Schmid u. a.: **Ortsmitten und Innenstädte im Spannungsfeld Einzelhandel und nachhaltige Mobilität.** Ilka Bürling u. Juliane Krause: **So geht Hamburg! - Kommunikationskonzept der Fußverkehrsstrategie.** Raphael Domin: **Warum der Fußweg zur Haltestelle die Nutzung des ÖPNV stark beeinflusst.**

Christoph Mall, Meike Othengrafen et al.: **Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen - Empfehlungen und Beispiele für die Praxis.** Fachbroschüre, Umweltbundesamt, 2026

Ilka Bürling, Florian Farrenkopf, Sebastian Schröder-Dickreuter: **Moderation des Forums „Gesunde Mobilität managen – Allianzen zwischen Verkehr, Stadtregion und Gesundheit".** DECOMM, Frankfurt/Main, Mai 2026

Planersocietät: **Mobilitätsstationen im Freistaat Bayern - Leitfaden.** Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Oktober 2025.

Kurznachrichten

PS Mobility Europe

Planersocietät goes international



PS Mobility Europe (PSME) - so heißt die neue internationale Initiative der Planersocietät.

Überall in Europa stehen Städte, Regionen und Destinationen vor ähnlichen Herausforderungen: der Anpassung an den Klimawandel, demografischen Veränderungen, nachhaltigem Tourismus, einem veränderten Mobilitätsverhalten, dem Wettbewerb um öffentliche Räume und der Frage, wie lebenswerte Orte für alle geschaffen werden können.

Die Planersocietät hat PS Mobility Europe ins Leben gerufen, um Menschen, Ideen und Erfahrungen über Ländergrenzen hinweg miteinander zu verbinden. Wir bringen Expertise aus den Bereichen Mobilität, öffentlicher Raum und Beteiligung zusammen und fördern den Austausch von Wissen, internationale Kooperationen und die Entwicklung praxisnaher Lösungen in Europa. Dabei leitet uns ein einfacher Grundsatz: **People. Places. Mobility.**

Wir denken Mobilität vom Menschen aus. Denn Mobilität ist kein Selbstzweck. Sie ermöglicht Teilhabe, Erreichbarkeit, Chancen und Lebensqualität.

Durch Netzwerke, gemeinsame Projekte, Dialogformate und internationale Partnerschaften wollen wir Verbindungen schaffen, aus denen Zusammenarbeit entsteht, und Zusammenarbeit, aus der konkrete Veränderung wächst.

Gemeinsam gestalten wir Orte, die nachhaltig, inklusiv und zukunftsfähig sind und in denen Menschen gerne leben, arbeiten und unterwegs sind.

Sie erreichen die Website von PS Mobility Europe über einen Reiter oben auf unserer Homepage. Besuchen Sie gern auch den Linkedin-Auftritt PS Mobility Europe.

UBA-Broschüren

Planersocietät in der Forschung

Im Frühjahr 2026 hat das Umweltbundesamt gleich zwei Publikationen veröffentlicht, an denen die Planersocietät entscheidend mitgewirkt hat. Zum einen „Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen – Empfehlungen und Beispiele aus der Praxis". Die Publikation zeigt, wie Straßenraum an Fähigkeiten und Anforderungen von Kindern und älteren Menschen angepasst werden kann und alle Altersgruppen davon profitieren. Zum anderen den Abschlussbericht des Forschungsprojekts „Aktive Mobilität und Freiräume im Zusammenspiel zwischen Umland und Stadt". Diesen Abschlussbericht gibt es nur online, die zugehörige Fachbroschüre „Aktive Mobilität und Freiraum zusammen gedacht" hingegen auch gedruckt. Sie ist bereits im August 2025 erschienen.

AGFK-Fachbüro

In Baden-Württemberg

Die Planersocietät agiert seit Anfang 2026 als Fachbüro für die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) – ein Zusammenschluss aus aktuell 116 Landkreisen, Städten und Gemeinden. Die AGFK-BW hat das Ziel, eine aktive und nachhaltige Mobilitätskultur zu etablieren; sie fördert das Zufußgehen und Radfahren als selbstverständliche, umweltfreundliche und günstige Formen der Fortbewegung. Wir begleiten die AGFK-BW gemeinsam mit unserem Partnerbüro fairkehr (für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig) und unterstützen dabei sowohl die AGFK-Geschäftsstelle als auch die Mitgliedskommunen, etwa über Seminare, Fachveranstaltungen, mit Planungs-Checks, Beratung und vielem mehr.

Digitaler Dienstag

Großes Interesse am Format

Der Digitale Dienstag hat sich im Kalender der Planersocietät wie auch zahlreicher treuer Teilnehmender fest etabliert. Einmal im Monat behandelt das digitale Diskussionsformat der Planersocietät aktuelle Themen aus der Welt der Stadt- und Verkehrsplanung. Die Zahl derjenigen, die sich am Dienstag um 16 Uhr zuschalten, erreicht dabei inzwischen immer häufiger einen dreistelligen Wert. Ob es um die neue StVO, das Parken im öffentlichem Raum, Visualisierungen oder die Vision Zero und Verkehrssicherheit geht – das Interesse an dem Format ist und bleibt groß. Informationen zum Digitalen Dienstag finden Sie auf der Homepage der Planersocietät – dort kann man sich auch anmelden – oder über unsere digitalen Kanäle wie LinkedIn und Instagram.

Zukunftsfähige Warenversorgung mit SULPs

Urbane Logistik im Fokus

Eine funktionierende Stadt braucht nicht nur Mobilität für Menschen, sondern auch eine zuverlässige Versorgung mit Waren und Dienstleistungen. Sustainable Urban Logistics Plans (SULP) helfen Kommunen dabei, die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs mit den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Einklang zu bringen.

Der Wirtschafts- und Lieferverkehr rückt zunehmend in den Fokus kommunaler Verkehrsplanung. Treiber dieser Entwicklung ist unter anderem der anhaltende Boom des Online-Handels. Allein in Deutschland wurden im Jahr 2025 Waren im Wert von rund 83 Mrd. Euro online umgesetzt, Tendenz weiter steigend. Gleichzeitig bestellt inzwischen etwa jeder dritte Online-Kunde mehrmals pro Woche Waren über das Internet.

Mit dem veränderten Konsumverhalten wächst auch das Transportaufkommen in Städten und Gemeinden. Paket-, Kurier- und Lieferdienste müssen immer mehr Sendungen zustellen, häufig direkt bis an die Haustür. Die Folge sind zusätzliche Fahrten, mehr Haltevorgänge und ein steigender Flächenbedarf im öffentlichen Raum. Gleichzeitig trifft dieser zunehmende Wirtschaftsverkehr auf einen ohnehin knappen Straßenraum, in dem Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie Aufenthaltsfunktionen miteinander konkurrieren. Hinzu kommen die ambitionierten Ziele vieler Kommunen für Klima, Umwelt und Aufenthaltsqualität. Städte sollen lebenswerter, sicherer und klimafreundlicher werden, zugleich müssen Handel, Handwerk, Gastronomie und Logistik weiterhin zuverlässig versorgt werden. Der Wirtschaftsverkehr ist dabei unverzichtbar und macht in Großstädten rund 20 bis 30 Prozent (je nach Erhebungsmethodik) des gesamten Verkehrsaufkommens aus.

Jeder dritte Kunde bestellt mehrmals pro Woche im Internet

Während straßengebundene Beförderungsmengen in Deutschland insgesamt seit 2019 zurückgehen, verschärfen sich die Anforderungen im urbanen Raum. Kommunen stehen daher vor der Aufgabe, die Funktionsfähigkeit urbaner Logistik mit den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Einklang zu bringen. Genau hier setzen Sustainable Urban Logistics Plans (SULP) an: Sie schaffen einen strategischen Rahmen, um Wirtschafts- und Lieferverkehre effizient, stadtverträglich und zukunftsfähig zu organisieren.

Was ist ein SULP?

Mit den Sustainable Urban Logistics Plans (SULP) wurde auf europäischer Ebene ein Planungsansatz entwickelt, der die städtische Logistik systematisch in die kommunale Verkehrsplanung integriert. Inhaltlich knüpfen SULPs an die Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) an, unterscheiden sich jedoch durch ihren spezifischen Fokus auf Wirtschafts-, Liefer- und Güterverkehre. Während SUMPs sämtliche Verkehrsträger und Mobilitätsformen einer Stadt betrachten, widmen sich SULPs gezielt den Anforderungen einer funktionierenden urbanen Warenversorgung.



Wie können Güter- und Wirtschaftsverkehre effizient, klima- und stadtverträglich organisiert werden?

Im Mittelpunkt eines SULP steht die Frage, wie Güter- und Wirtschaftsverkehre langfristig effizient, klima- und stadtverträglich organisiert werden können. Hierzu werden bestehende Logistikstrukturen analysiert, relevante Akteure eingebunden und darauf aufbauend Strategien sowie konkrete Maßnahmen entwickelt. Der besondere Mehrwert eines SULP liegt dabei in seinem integrierten Ansatz: Er betrachtet urbane Logistik nicht isoliert als Verkehrsaufgabe, sondern als Querschnittsthema an der Schnittstelle von Verkehr, Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und öffentlichem Raum.

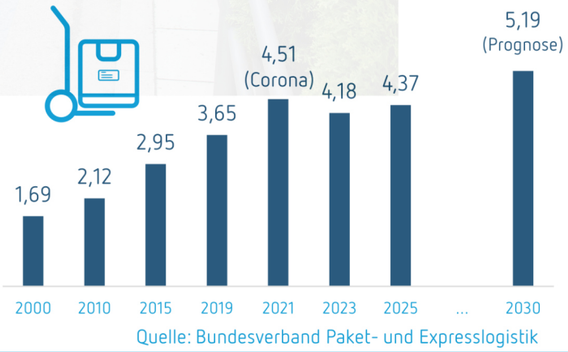
Anders als bei vielen klassischen Verkehrsplanungen stehen dabei nicht allein verkehrliche Kennzahlen im Vordergrund. Vielmehr gilt es, die unterschiedlichen Interessen von Kommunen, Logistikunternehmen, Gewerbetreibenden und weiteren Betroffenen in Einklang zu bringen und gemeinsame Lösungen für eine zukunftsfähige Stadtlogistik zu entwickeln.

Wann ist ein SULP sinnvoll?

Nicht jede Kommune benötigt unmittelbar ein umfassendes Logistikkonzept. Bestimmte Entwicklungen und Rahmenbedingungen können jedoch darauf hinweisen, dass eine strategische Auseinandersetzung mit dem Wirtschaftsverkehr – über die Handlungsmöglichkeiten eines SUMP hinaus – sinnvoll ist. Hierzu zählen insbesondere wiederkehrende Nutzungskonflikte im Straßenraum, eine steigende Zahl von Liefer- und Zustellvorgängen sowie Flächenkonkurrenzen zwischen Wirtschaftsverkehr, ruhendem Verkehr, Fuß- und Radverkehr. Auch die Umgestaltung von Innenstädten und Stadtteilzentren, ambitionierte Klimaschutzziele in Kombination mit der Einführung neuer Logistiklösungen wie Mikrodepots und Lastenradlogistik können Anlass sein, die urbane Logistik systematisch zu betrachten und einen SULP zu erstellen.

Paketbranche: Sie wächst und wächst und …

Zahl der transportierten Paket-, Express- und Kuriersendungen in Deutschland (in Mrd.)



Quelle: Bundesverband Paket- und Expresslogistik

Ein weiterer Indikator ist das Fehlen einer gesamtstädtischen Strategie für den Wirtschaftsverkehr. In vielen Kommunen werden einzelne Maßnahmen reaktiv umgesetzt, ohne die Auswirkungen auf das gesamte Logistiksystem zu berücksichtigen. Ein SULP schafft hier die Grundlage für eine integrierte Betrachtung und ermöglicht es, Maßnahmen aufeinander abzustimmen sowie unterschiedliche Interessen frühzeitig einzubinden. Auch in der Akteurskommunikation zeigt sich oftmals ein strategisches Defizit. So kann eine fehlende regelmäßige Diskussionsplattform an der Schnittstelle zwischen Logistik, Schwerverkehr, Mobilitäts- und Stadtentwicklungsplanung ebenso eine Herausforderung sein, die mit einem SULP initial beantwortet werden kann.

Fazit: Die Ansprüche wachsen

Die Bedeutung urbaner Logistik wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Gleichzeitig wachsen die Ansprüche an lebenswerte, klimafreundliche und sichere Städte. Kommunen stehen daher vor der Herausforderung, unverzichtbare Wirtschafts- und Lieferverkehre so zu organisieren, dass Versorgungssicherheit und Nachhaltigkeitsziele gleichermaßen berücksichtigt werden. Sustainable Urban Logistics Plans bieten hierfür einen strukturierten, integrierten Planungsansatz. Sie ermöglichen eine frühzeitige Einbindung relevanter Akteure, schaffen Transparenz über bestehende Herausforderungen und bilden die Grundlage für passgenaue Maßnahmen. Damit können SULPs einen wichtigen Beitrag leisten, urbane Logistik als festen Bestandteil einer zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsplanung zu etablieren.



Pascal Wolff
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner
Teamleiter

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

Lieblingsorte

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



Felix Regelsberger (B. Sc.)
Felix, unser Österreicher, hat Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur Wien studiert und einige Jahre in Wien gearbeitet. Seit 2024 beschäftigt er sich bei der Planersocietät mit Entwurf und Detailplanungen.

Nicht daheim und doch zu Hause

Was bedeutet „Lieblingsort"? Logisch, schöne Erlebnisse und gute Erinnerungen. Aber Wohlfühlen oder Abenteuer? Spannung oder Entspannung? Gute Gesellschaft oder ruhige Einsamkeit? Um die Entscheidung zu umgehen, wähle ich den Ort, der all das vereinen kann: Mein Campingzelt.

Wenn ich mit dem Rad auf Reisen bin, packe ich mein Haus ein. So weiß ich, egal was passiert, ich habe einen gemütlichen Schlafplatz. Wo immer auf der Welt ich die Handgriffe tue, um mein Zelt aufzustellen, spüre ich: Gleich bin ich zu Hause. Das ist nicht verwunderlich - seit 2014 habe ich auf großen und kleinen Reisen in Summe über ein Jahr in diesem Zelt gewohnt. Ich kenne jeden Quadratzentimeter, jeden Flicken, jedes ausgetauschte Teilchen, jede Personalisierung und Optimierung.

Hier kann ich kochen, essen, schlafen. Mein Zelt hat mich schon auf fünf Kontinenten vor Regen, Schnee und Wind geschützt, vor Insekten und Sonne. Und es bildet einen Privatraum in der Fremde.

Mit etwas Glück bietet es zu alledem noch eine wunderschöne Aussicht!

Auf der Fähre im Oslofjord

Mein Lieblingsort hat keine Adresse. Er liegt an Deck einer Fähre, morgens, auf dem Oslofjord.

Die Kieler Förde liegt zwanzig Stunden hinter mir, bis zur norwegischen Hauptstadt ist es noch etwa eine Stunde. Die Luft ist frisch und kühl. Links und rechts ziehen kleine Felsinseln vorbei, zwischendurch sieht man immer wieder rote Holzhäuser. Manchmal liegt stellenweise noch Schnee. Eilig hat es hier eigentlich niemand.

Das macht diesen Ort für mich so besonders: Es geht nicht darum, schnell irgendwo anzukommen, sondern (gemeinsam) unterwegs zu sein. Mit Freund:innen oder Familie stehe ich hier gerne an der Reling und warte darauf, dass in der Ferne die ersten Häuser oder bei gutem Wetter sogar das Opernhaus Oslo auftauchen.

Am Ziel wartet die winterlich erleuchtete Innenstadt, das Königliche Schloss Oslo, ein Sommertag zum Schwimmen und Wandern oder der Skisprung-Weltcup am Holmenkollen. Aber schon allein die Anfahrt auf der Fähre lohnt sich jedes Mal.



Harriet Schröder (M. Sc.)
Harriet hat Raumplanung in Dortmund studiert. Bei der Planersocietät ist sie seit 2022. Hier bearbeitet sie besonders Haushaltsbefragungen und Mobilitätserhebungen sowie softwaregestützte Datenanalysen.



Moritz Müller (M. Sc.)
Moritz hat Verkehrswirtschaftsingenieurwesen in Wuppertal studiert; war Projektingenieur in einem Düsseldorfer Büro und ist seit 2021 bei der Planersocietät in Dortmund. Er beschäftigt sich vor allem mit Mobilitätskonzepten und Lärmaktionsplänen.

Perfekte Mischung: die Alpen

Die Alpen sind mein Lieblingsort, weil sie für mich die perfekte Mischung aus Abenteuer, Natur und Erholung bieten.

Schon seit vielen Jahren zieht es mich in die Berge. Dort kann ich den Alltag hinter mir lassen und einfach die Landschaft genießen – hohe Gipfel, grüne Almwiesen, kristallklare Bergseen. Besonders gerne bin ich mit Freunden in den Alpen unterwegs. Ob mit dem Mountainbike auf abwechslungsreichen Trails, auf Skiern über frisch präparierte Pisten oder zum Wandern auf aussichtsreichen Bergpfaden – jede Tour wird zu einem Erlebnis.

Zum Alpen-Erlebnis gehört auch das Hüttenflair: Nach einer Tour auf der Sonnenterrasse zu sitzen, gemeinsam ein Feierabend-Radler zu trinken und die Aussicht auf die Berge zu genießen ist jedes Mal ein Highlight. Dazu ein guter Kaiserschmarrn (Geheimtipp: 's Legal – Kreuzjochhütte) und vielleicht noch ein Willi-Birne zum Abschluss. Diese Mischung aus Bewegung, Natur, Geselligkeit und Genuss macht die Alpen für mich zu einem Ort, an den ich immer wieder gerne zurückkehre.



Teresa Habura (M. Sc.)
Teresa hat Mobilität und Infrastruktur am Karlsruher Institut für Technologie studiert und vier Jahre in einem Büro gearbeitet. Seit 2025 ist sie bei der Planersocietät in Karlsruhe, wo sie sich mit Nahmobilität, Mobilitäts- und Parkraumkonzepten sowie Verkehrsuntersuchungen beschäftigt.

Im Orchester

Musik begleitet mich schon seit vielen Jahren, deshalb ist das Orchester mein Lieblingsort. Dort verbringe ich einen großen Teil meiner Freizeit und kann meine Begeisterung für Musik ausleben.

Als Kind hatte ich die Möglichkeit, gleich mehrere Instrumente zu lernen. Dadurch erlebe ich die Orchester immer wieder aus unterschiedlichen Perspektiven: Mal sitze ich weiter vorne, mal weiter hinten, übernehme je nach Instrument eine andere Rolle im Gesamtklang. Nicht nur die unterschiedlichen Besetzungen von Kammer- bis hin zu großen Projektorchestern, auch die Vielfalt an musikalischen Möglichkeiten gefällt mir dabei besonders: Je nach Orchester spiele ich Werke von Klassik über Filmmusik bis hin zu Pop-Arrangements. So gibt es immer neue Stücke und Herausforderungen zu entdecken.

Die Vielfalt und das Zusammenspiel unterschiedlicher Musiker:innen begeistern mich. Jede Stimme trägt zum Gesamtklang bei und erst gemeinsam entsteht die Musik. Genau diese Mischung aus Gemeinschaft, Vielfalt und Herausforderung macht das Orchester für mich zu einem ganz besonderen Ort.

Stadtnah im Grünen

Mein Lieblingsort in Bremen ist der Werdersee. Zentral gelegen zwischen Innenstadt und Neustadt fühlt es sich dort trotzdem an, als wäre es weit weg.

Durch die Nähe zur Stadt und die vielfältigen Möglichkeiten bietet der See für mich die perfekte Mischung aus Erholung und Aktivität. Ob in der Hängematte mit Blick auf das Wasser zwischen den Bäumen liegend, auf dem Stand-up-Paddle-Board oder beim Schwimmen in der Mitte des Sees: Hier kann ich abschalten und entspannen.

Das ganze Jahr über bietet sich der Werdersee als Ort für Spaziergänge, Fahrradrunden oder zum Joggen an, während die grünen Wiesen und der Strand im Sommer viel Platz für ein Picknick mit Freunden bieten und der kleine Kiosk für die passenden Kaltgetränke sorgt.

Gerade nach einem langen, stressigen Tag im Büro ist der Werdersee ein wunderbarer Ort, um in entspannter Atmosphäre zur Ruhe zu kommen und neue Energie zu tanken. Gleichzeitig kann ich mich hier auch sportlich betätigen. Genau diese Kombination macht ihn für mich so besonders.



Roman Herzog (M. Sc.)
Roman hat Geografie in Bremen und Greifswald studiert und einige Jahre in einer Kommune gearbeitet. Seit 2024 ist er bei der Planersocietät, wo er sich vor allem mit integrierten Mobilitätskonzepten beschäftigt.



Theresa Heitmann (M. Sc.)
Theresa hat Raumplanung in Dortmund und Newcastle studiert und in einem Büro in Nürnberg gearbeitet. Seit 2021 ist sie bei der Planersocietät in Dortmund, wo sie sich mit Nahmobilität, vor allem Fußverkehr, Schulmobilität und dem öffentlichen Raum beschäftigt.

Auf dem Bananenradweg

Mein Lieblingsort ist ein Ort, an dem ich wenig verweile, sondern den ich fast täglich durchquere: der Bananenradweg, so genannt wegen seiner Form, zwischen Borsig-Quartier und Phoenix-West in Dortmund.

Der Weg führt um den Ostfriedhof und wurde in den vergangenen Jahren nach Norden verlängert – zum Glück, sonst wäre er für mich nicht so praktisch. Hier kommt zusammen, was man sich als Fahrradfahrerin wünscht: eine gute Verbindung über eine lange Strecke, abseits vom Kfz-Verkehr, in einer abwechslungsreichen, grünen Umgebung. Auch die geringe Steigung ist ein Plus.

Reizvoll ist auch der Wandel der Jahreszeiten: im Winter kann man morgens den Sonnenaufgang genießen, im Frühjahr vielfältigen Vogelgesang, im Sommer wird die Trasse zum Verweilort für Anwohnende, der Herbst verwandelt die Strecke farbenfroh. Und nachts kann man – mit etwas Glück – Glühwürmchen an den Hängen sehen. Mobilität, Freizeit, Aufenthalt, Erholung und Naturerleben kommen hier an diesem wunderbaren Ort mitten in der Stadt zusammen.

Neu im Team

Hendrik Engelbrecht (*2002, M. Sc. Mobilitätsmanagement) arbeitet seit Januar 2026 an unserem Standort Karlsruhe. Er hat Verkehrssystemmanagement (B. Sc.) und Mobilitätsmanagement (M. Sc.) an der Hochschule Karlsruhe - Technik und Wirtschaft studiert und bei einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn gearbeitet.

Laura Kluge (*1998, B.A. Management) unterstützt uns seit Februar 2026 in Karlsruhe. Sie hat an der Karlshochschule International University in Karlsruhe Management mit Schwerpunkt Marketing & Events studiert und anschließend als Marketing-Assistentin und Social-Media-Managerin (auch selbstständig) gearbeitet.

Zum Schluss

In weiter Ferne

Tempolimits statt Tankrabatt, Fahrverbote statt Freiheit für das Auto - ein gewagter Blick in den Rückspiegel

1973 erlebte die Welt ihre erste Ölkrise. Wegen des Jom-Kippur-Krieges drosselten die arabischen Staaten ihre Ölproduktion, das Fass Rohöl kostete plötzlich 5 statt 3 Dollar. In Deutschland stiegen die Benzinpreise von 69 auf 83 Pfennig. Die Regierung ordnete für vier Sonntage Ende 1973 ein Fahrverbot für private Kfz an, sechs Monate lang galt ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen. ADAC und Bild wüteten, aber auf manchen Stadtstraßen feierten die Menschen. Die damalige sozialliberale Regierung sollte auch die folgenden beiden Bundestagswahlen gewinnen.

Die Ampel überlebte den Tankrabatt nicht allzu lang

Den Begriff Tankrabatt kannte man damals noch nicht, den hat die Ampelregierung erst fünf Jahrzehnte später erfunden, 2022, als infolge des Ukraine-Krieges die Energie- und Spritpreise mal wieder anstiegen. Für drei Monate wurde die Steuer auf Benzin um fast 30 Cent gesenkt. Doch die Ampel zerbrach nur zweieinhalb Jahre später.



Autobahnen blieben Ende 1973 an vier Sonntagen leer.

Symbolfoto: Mike Bird / Pexel

Das indes beeindruckt die aktuelle Regierung nicht. Sie hat binnen weniger Monate gleich zwei Mal einen Tankrabatt aufgelegt. Damit das nicht so teuer wird, gibt es dieses Mal kein 9-Euro-Ticket, dass es 2022 zeitgleich gab; Fahrverbot und Tempolimit waren auch kein Thema.

Man könnte also fast meinen: Näher als 1973 waren wir der Verkehrswende nie. Aber das wäre doch arg geschichtsvergessen. Das Auto war damals noch Sinnbild für Freiheit und Wohlstand, es gab 1973 über 18.000 Verkehrstote, eine Beteiligung der Menschen, vielleicht gar von Kindern, an der Verkehrsplanung war damals so undenkbar wie heute ein autofreier Sonntag. Nicht alles also war früher besser.

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 / 64 91 53-45

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

Standort Karlsruhe:
Röntgenstraße 6, 76133 Karlsruhe
Tel. 0721 / 83 16 93 -10

Oder online:
info@planersocietaet.de
https://planersocietaet.de
linkedin.com/company/planersocietät
instagram.com/planersocietaet
youtube.com/@planersocietaet

Neu: PS Mobility Europe
(siehe Seite 19)
https://planersocietaet.de/psme
linkedin.com/company/ps-mobility-europe

Wir freuen uns auf Sie!