

# Verkehr und Mobilität in der Städte- bauförderung

Städtebauliche Begleitforschung  
Wissenstransfer Städtebauförderung 2016

Dokumentation des Werkstattgesprächs vom  
15. November 2016

im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit  
(BMUB) in Berlin

**Am 15. November 2016** fand im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin das Werkstattgespräch „Verkehr und Mobilität in der Städtebauförderung“ im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Wissenstransfer Städtebauförderung“ statt. Ziel der Veranstaltungsreihe ist es, den Erfahrungs- und Wissenstransfer zu spezifischen Themen und Fragen der Städtebauförderung für Programmakteure zu fördern. Am Werkstattgespräch am 15. November 2016 nahmen rund 60 Teilnehmer aus 13 Bundesländern teil.



Foto: die STEG

**Stefan Krapp** begrüßte von Seiten des BMUB die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Das Thema Verkehr spiele im Städtebau eine wichtige Rolle, wobei vor allem mit strukturellen Lösungen auf die neuen Herausforderungen reagiert werden müsse. Herr Krapp wies darauf hin, dass die Werkstattgespräche eine Plattform für den Erfahrungsaustausch zwischen Kommunen, Beteiligten und Experten seien und er hoffe auch beim Thema „Verkehr und Mobilität in der Städtebauförderung“ auf anregende Diskussionen.

## **Programm**

10:00 Uhr Begrüßung

10:10 Uhr Einführung in die Thematik  
Artur Maier, die STEG Stadtentwicklung GmbH

10:30 Uhr Nachhaltige Mobilität in städtischen Quartieren – Erfahrungen, Strategien und Praxisbeispiele ausgewählter Kommunen

- Maria Berning, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
- Norman Niehoff, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung
- Albert Geiger, Stadt Ludwigsburg
- Silke Leuschner, Stadt Eberswalde

Im Anschluss: Gemeinsame Diskussion der ReferentInnen mit den Teilnehmern und Vertretern des BMUB/BBSR

- 12:30 Uhr Mittagspause
- 13:30 Uhr Mobilität und Quartier – Theorie und Praxis aus der Sicht eines Verkehrsplaners  
Konrad Rothfuchs, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
- 14:15 Uhr Zukunftsfähige Mobilität und alternative Konzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in peripheren Räumen  
Philipp Hillebrand, brenner Bernard Ingenieure GmbH
- 15:00 Uhr Kaffeepause
- 15:15 Uhr Mobilität und Inklusion – Erforderliche Maßnahmen aus Sicht von Menschen mit Einschränkungen  
Prof. Dr. Ulrich Bauder, Stuttgart
- 15:45 Uhr Diskussion mit den Referenten zu den Fragen der Teilnehmer

Moderation: Dr. Frank Friesecke, STEG Akademie

**Dr. Frank Friesecke**, Leiter der STEG Akademie und des Geschäftsfelds Stadterneuerung bei der STEG Stadtentwicklung GmbH in Stuttgart, stellte als Moderator den Gästen die Programmpunkte des Tages vor.



**Dr. Frank Friesecke**, Leiter der STEG Akademie, Stuttgart, Foto: die STEG

**Artur Maier**, Geschäftsführer der STEG Stadtentwicklung GmbH, führte in das Themenfeld Verkehr und Mobilität ein. Dieses spiele in städtischen Quartieren wie auch in strukturschwachen Räumen eine wichtige Rolle. Die Städtebauförderung soll einen Beitrag zur Behebung von städtebaulichen Missständen leisten, die auf Verkehr und Mobilität zurückzuführen sind.

Eine hohe Mobilität sei ein Kennzeichen und ein Erfordernis moderner Gesellschaften und dynamischer Ökonomien. Das zeige sich vor allem in Ballungszentren. Sie seien geprägt von Staus, Parkplatznot und einem überlasteten ÖPNV. Trotz vieler Innovationen der Automobilindustrie erhöhe sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch den Verkehr. Durch die Verlagerung von Wohnen ins Umland steige die Zahl der Pendler.

Artur Maier ging auf die rechtliche Verankerung der Städtebauförderung ein. In Artikel 104b Grundgesetz ist festgelegt, dass Finanzhilfen des Bundes für die Länder für bedeutsame Investitionen gewährt werden können. Zwischen Bund und Ländern gibt es jährliche Verwaltungsvereinbarungen über die Gewährung von Finanzhilfen zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen. Auf dieser Grundlage regeln die Länder durch Förderrichtlinien die Förderschwerpunkte und Förderfähigkeit. In §136 BauGB werden Kriterien zur Beurteilung von

städtebaulichen Missständen genannt. Dabei zählt das Themenfeld Verkehr und Mobilität zu den Substanz- und Funktionsmängeln.

Die Verwaltungsvereinbarung 2016 beinhaltet, dass Fördermittel u.a. für die Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen, Plätze, quartiersverträgliche Mobilität) eingesetzt werden sollen. Auch das Thema Inklusion wird genannt, hier sollen Maßnahmen der Barriere-Armut bzw. -freiheit umgesetzt werden.

Als (Zwischen-)Fazit zog Herr Maier, dass ein integrierter, querschnittsorientierter Planansatz auf unterschiedlichen Ebenen (regional/städtisch/Quartier) erforderlich sei. Die Städtebauförderung und das Städtebaurecht dienen als Impuls- und Taktgeber, klare Maßnahmen- und Umsetzungspläne seien jedoch notwendig. Eine durchgehende Einbindung der Bürger in Städtebaufördergebieten stärke dabei die Akzeptanz und Effektivität der einzelnen Maßnahmen.



**Artur Maier**, Geschäftsführer der STEG Stadtentwicklung GmbH in Stuttgart, Foto: die STEG

**Dr. Frank Friesecke** stellte die vier Referenten vor, welche im Folgenden ihre Erfahrungen, Strategien und Beispiele einer nachhaltigen Mobilität in städtischen Quartieren vorstellten.

**Maria Berning**, Referatsleiterin des Referats Städtebauförderung/ Stadterneuerung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin, berichtete über die integrierte Mobilität in Berliner Stadtquartieren.

Aktuell gibt es 67 Programmgebiete der Städtebauförderung in Berlin. Das Programm „Soziale Stadt“ hat dabei aufgrund der Bevölkerungsstruktur höchste Priorität. Ein Handlungsfeld für alle Gebiete ist die Entwicklung zukunftsfähiger und integrierter Mobilitätslösungen. Dabei müssen die unterschiedlichen Gegebenheiten in Berlin berücksichtigt werden. In der inneren Stadt besitzen 53% der Haushalte kein Auto, was u.a. an der guten ÖPNV-Anbindung liegt. Jedoch parken hier 73% im öffentlichen Raum. In der äußeren Stadt besitzen 34% der Haushalte kein Auto. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 macht deutlich, dass der Radverkehr ausgebaut werden muss. Angestoßen durch ein Bürgerbegehren soll die nachhaltige Mobilität und die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Berlin durch die neue Landesregierung ausgebaut werden. Im Jahr 2016 liegt der Mitteleinsatz aus der Städtebauförderung (gesamtes Programmvolumen ca. 110 Mio. € p.a.) zur Qualifizierung von Grün-, Frei- und Straßenräumen laut Frau Berning bei ca. 20%.

Anhand der Vorstellung von drei Fördergebieten stellte Frau Berning aktuelle Maßnahmen in Berlin dar.

Als Leitbild für das Fördergebiet „Aktives Zentrum Karl-Marx-Straße/ Sonnenallee“ gilt die Entstehung eines zukunftsfähigen Zentrums. Die Hauptverkehrsstraße Karl-Marx-Straße war für den MIV optimiert. Mit einem langen Planungsvorlauf und breitem Beteiligungsverfahren wurde Akzeptanz bei den Betroffenen im Quartier erlangt und ein Lösungsweg für die begrenzte Nutzung der Flächen erarbeitet. Mit Hilfe eines Parkraumkonzepts wurden Kurzzeitparkplätze geschaffen, auch in Parkhäusern stehen ausreichende Kapazitäten für den ruhenden Verkehr

zur Verfügung. Die ansässigen Händler werden durch das Citymanagement betreut, Ladezonen wurden aus Buchten im Gehweg ausgebaut. Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche wurden optimal aufeinander abgestimmt.



**Maria Berning**, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin, Foto: die STEG

Im Süden von Berlin liegt ein weiteres Fördergebiet „Aktives Zentrum Bahnhofstraße Lichtenrade“, welches sich noch in der Anfangsphase befindet. Aus der Bahnhofstraße soll ein Stadtteilzentrum mit besonderem Flair werden. In einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept wurden Handlungsfelder und Maßnahmen gemeinsam mit den Bürgern und Betroffenen festgelegt. Die Bahnhofstraße soll neu geordnet und der öffentliche Raum qualifiziert werden. Begegnungsorte sollen entstehen und Grünverbindungen angelegt und aufgewertet werden.

Die Herausforderung im Fördergebiet „Aktives Zentrum Dörfeldstraße“ ist der Umbau des engen Verkehrsraums Dörfeldstraße. Ziel ist hier die Neuregelung des Straßenraums als Grundlage für attraktive öffentliche Räume. Um allen Ansprüchen gerecht zu werden, wäre der ideale Querschnitt 33 Meter breit, der Bestand liegt bei 14 Metern. In einem Beteiligungsverfahren wurden drei Workshops u.a. mit Anwohnern, Händlern, Verkehrsplanern und weiteren Betroffenen durchgeführt, um bereits in der Vorkonzeptphase Handlungsfelder zu entwickeln.

Als allgemeine Handlungsansätze und –leitlinien nennt Frau Berning die gemeinsame Entwicklung von Lösungen im Dialog mit den Bewohnern, Stadt- und Verkehrsplanern sowie der Politik. Eine richtige und frühzeitige Kommunikation erhöht die Akzeptanz für geplante Maßnahmen. Innovationen sollen gewagt werden, die Städtebauförderung dient dabei als Experimentierfeld. Teilweise ist dafür die Anpassung und Erweiterung vorhandener Instrumente, wie z.B. Rechtsvorschriften, erforderlich. Für den Umbau öffentlicher Räume sind erhebliche Finanzmittel notwendig. Synergien mit den Städtebaufördermitteln sind somit unabdingbar.

Die Städtebauförderung ist für Frau Berning ein gutes Umsetzungsinstrument mit verlässlichem Rahmen. Für die unterschiedlichen Voraussetzungen und Anforderungen in den Quartieren müssen situationsadäquate Lösungen gefunden werden, in Berlin gibt es hierfür viele gelungene Förderprojekte. Die Städtebauförderung diene als Impulsgeber und solle Bezirke ermutigen, Kooperationen fördern, Potenziale mobilisieren, Partner zusammenbringen und Modellprojekte wagen sowie innovative Ideen unterstützen.

**Norman Niehoff** ist Leiter des Bereichs Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam.

Er lieferte einen kurzen Überblick über die Stadt Potsdam und stellte die große Herausforderung durch den zunehmenden Verkehr in der Stadt dar. Die Straßen in Potsdam laufen radial auf das Zentrum zu, Brücken stellen dabei Engpässe, insbesondere für den ÖPNV- und Kfz-Verkehr, dar. Im Jahr 2014 wurde das Stadtentwicklungskonzept Verkehr beschlossen mit dem

Ziel der Sicherung der Mobilität bei gleichzeitiger Verringerung der Umweltbelastung. Die Verkehrsmittelanteile sollen zugunsten des Umweltverbundes verändert werden. In Potsdam gibt es verschiedene Gebiete, welche mit Mitteln der Städtebauförderung, auch im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, umgestaltet wurden. Im Folgenden stellt Herr Niehoff davon drei Beispiele vor.

Im Sanierungsgebiet „2. Barocke Stadterweiterung“, welches in der Innenstadt Potsdams liegt, hat der Kfz-Verkehr in den 90er Jahren stark zugenommen. Es gab kaum Reglementierungen, was die Aufenthaltsqualität im Gebiet stark einschränkte. Zur Behebung dieser Missstände wurde ein Innenstadtverkehrskonzept entwickelt. Dieses beinhaltet die Auflösung der großen Verkehrsknotenpunkte, die Umlegung der Straßenbahntrasse und Sperrungen für den Kfz-Verkehr. Heute sind im Gebiet Tiefgaragen für den ruhenden Verkehr vorhanden. Ein ehemaliger Parkplatz wurde zu einem Vorplatz umgestaltet und dient somit als Eingang zur Fußgängerzone. An den Straßen befindet sich ein grüner Mittelstreifen für Fuß- und Radverkehr, einseitig sind Streifen für den ruhenden Verkehr angelegt. Bushaltestellen wurden barrierefrei umgestaltet. Die Maßnahmen wurden letztendlich im Jahr 2002 fertiggestellt. Es besteht dennoch jährlicher Diskussionsbedarf.

Im Sanierungsgebiet „Babelsberg“ gilt die Förderung des Fuß- und Radverkehrs als ein wesentliches Ziel.

Straßen mit Kopfsteinpflaster, Parken auf den Gehwegen, keine Querungstreifen und eine breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr waren für dieses Gebiet prägnant. Zur Steigerung der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr wurden die Fahrbahnoberflächen teilweise angepasst und die Straßenquerschnitte umgestaltet. Der ruhende Verkehr befindet sich nun auf der Fahrbahn, welche in ihrer Breite eingeschränkt wurde. Nutzbare Querungshilfen wurden angelegt und durch unterschiedliche Asphaltierungen konnte eine Ordnung hergestellt werden. Der Durchgangsverkehr hat sich durch diese Maßnahmen reduziert.

Am südöstlichen Stadtrand von Potsdam befindet sich das Fördergebiet „Soziale Stadt Drewitz“. Die Ende der 1980er Jahre errichtete Großwohnsiedlung wies einen starken Durchgangsverkehr und eine verfallende Bausubstanz auf. Im Jahr 2006 gab es erste Überlegungen zur Aufwertung des Gebiets und zur Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur, um die Lebensqualität zu verbessern. Mit einer intensiven Bürgerbeteiligung wurde der Masterplan Gartenstadt Drewitz erarbeitet. Ziele für das Handlungsfeld Verkehr waren dabei u.a.:

- der Umbau von Verkehrsraum als öffentliche Parkanlage,
- eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtteil,
- Kappungen von Durchfahrtsmöglichkeiten,
- die Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts
- Aufrechterhaltung der Erschließung/Bedienung durch den ÖPNV,
- Verbesserung der Radverkehrsanbindung von Drewitz an umgebende Siedlungs- und Grünräume.

Heute sind die vom Kfz-Verkehr genutzten Flächen und der Durchgangsverkehr reduziert. Es steht demnach nur noch eine verringerte Anzahl an Kfz-Stellplätzen zur Verfügung. Ein Großteil der Stellplätze unterliegen einer Parkraumbewirtschaftung und werden an Bewohner vermietet. So konnte einerseits der Motorisierungsgrad und andererseits der Parksuchverkehr verringert werden.

Insgesamt besteht für Herrn Niehoff eine starke Verknüpfung der Themen nachhaltige Mobilität und der Behebung von Missständen in städtischen Quartieren. Restriktionen des Kfz-Verkehrs bedürfen einer intensiven konzeptionellen Vorbereitung, Zeit- und Kostenfaktor dürfen dabei nicht unterschätzt werden. Ohne die Mittel der Städtebauförderung hätte die Umsetzung der

maßgeblichen Projekte zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Landeshauptstadt Potsdam kaum umgesetzt bzw. angegangen werden können.

Zukünftig sind für Herrn Niehoff vor allem übergeordnete Konzepte für die Umgestaltung von Straßenzügen notwendig. Neue Mobilitätsanforderungen, wie z.B. Ladestationen im öffentlichen Raum oder Umschlagstationen im Stadtraum, werden in Zukunft immer wichtiger.



**Norman Niehoff**, Leiter des Bereichs Verkehrsentwicklung bei der Landeshauptstadt Potsdam, Foto: die STEG

**Dr. Frank Friesecke** fragte zum Thema Bürgerbeteiligung nach. **Herr Niehoff** erläuterte, dass der Prozess der Beteiligung frühzeitig angegangen wird. Für den Masterplan Gartenstadt Drewitz wurde zuerst ein Grundkonzept erarbeitet und dieses gemeinsam mit den Bürgern diskutiert. Danach fanden mehrere Werkstätten statt, um zu einem gemeinsamen Konsens zu kommen und Akzeptanz zu erlangen. Nach der gemeinsamen Festlegung der Maßnahmen wurde das Konzept umgesetzt.

**Albert Geiger** ist Leiter des Referats Nachhaltige Stadtentwicklung in der Stadt Ludwigsburg. Er berichtete über Erfahrungen und Strategien für nachhaltige Mobilität in Quartieren der Stadt Ludwigsburg.



**Albert Geiger**, Leiter des Referats Nachhaltige Stadtentwicklung der Stadt Ludwigsburg, Foto: die STEG

In den letzten Jahren konnte die Stadt ein starkes Wachstum verzeichnen. In einem zweijährigen, partizipativem Prozess wurde ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept erarbeitet.

Gesteuert wurde der Prozess durch die Verwaltung. Insgesamt wurden 11 Themenfelder entwickelt, wobei die Mobilität eines der Themenfelder darstellt.

Die Gründung des Referats für nachhaltige Stadtentwicklung war eine organisatorische Reaktion auf die immer komplexer werdenden Themen des Stadtentwicklungskonzepts.

Für das Thema Mobilität besteht kein gesamtstädtisches Konzept, sondern es bestehen Teilkonzepte. Bei der Umsetzung von Maßnahmen wird daher auf der Grundlage von Quartierskonzepten gearbeitet. Die Rückgewinnung des öffentlichen Raums spielt in der Innenstadt eine wichtige Rolle. Fußgängerverbindungen sollen geschaffen und öffentliche Räume qualitativ aufgewertet werden. Durch die Schaffung von Ruhe- und Bewegungsräumen und die Gewährleistung von Sicherheit sowie Sauberkeit wird die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt verbessert.

Aktuell gibt es in der Stadt Ludwigsburg fünf Fördergebiete.

Als gelungene Beispiele für den Einsatz von Städtebaufördermitteln sprach Herr Geiger die Umgestaltung ehemaliger Parkplätze zu öffentlichen Plätzen an. So wurde das Parkdeck beim Akademiehof in eine öffentliche Grünfläche umgestaltet und für den ruhenden Verkehr eine Tiefgarage errichtet. Auch auf dem Rathausvorplatz wurde der ruhende Verkehr in eine Tiefgarage verlegt, heute findet dort der Wochenmarkt statt.

In der Innenstadt soll nachhaltige Mobilität mit dem Ausbau von Intermodalität umgesetzt werden, der Bahnhof dient dabei als intermodale Drehschleife. Eine Stadtbahn- oder BRT-Verbindung soll am Bahnhof bestehen und Radparkplätze inkl. Service und Verleih angeboten werden. Ziel ist zudem Sharing-Modelle zu fördern und zu erweitern. Eine Durchfahrbarkeit der Innenstadt für den Individualverkehr soll nicht mehr gegeben sein. Die unterschiedlichen Mobilitätsangebote müssen optimal miteinander vernetzt werden, um die Nutzung des Autos zu ersetzen.

Der Radverkehr soll zukünftig gefördert werden. Mit Hilfe eines Radroutenkonzepts 2025 kann der Ausbau und die Erneuerung des Radwegenetzes in Ludwigsburg erfolgen. Die Wegequalität wird erhöht und somit auch die Verbindungen zwischen den Quartieren und der Innenstadt verbessert. Zwischen dem Stadtteil Neckarweihingen und Ludwigsburg werden nächstes Jahr zwei Fahrspuren rück- und der Radweg ausgebaut. An öffentlichen Gebäuden in Ludwigsburg werden Radabstellanlagen errichtet. In den Stadtquartieren sind zudem Fahrradquartiersgaragen geplant. Auch bei der Elektromobilität ist die Stadt Ludwigsburg seit Jahren aktiv. Hierfür dient unter anderem Kampagne „Ludwigsburg elektrisiert!“ Darüber hinaus sind im Stadtgebiet Pedelecverleih- und Ladestationen vorhanden. Bis Ende 2016 sollen 20 Ladestationen im Stadtgebiet vorhanden sein.

Für die Stadt Ludwigsburg gibt es somit viele Ideen und Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität, für welche mit Hilfe der Städtebauförderung, eine gute Chance für die Umsetzung besteht.

**Silke Leuschner**, Leiterin des Stadtentwicklungsamtes der Stadt Eberswalde, berichtete über die Verkehrsentwicklung und die Mobilität in Eberswalde.



**Silke Leuschner**, Leiterin des Stadtentwicklungsamtes der Stadt Eberswalde, Foto: die STEG

Die Stadt liegt im Landkreis Barnim und hat aktuell ca. 41.500 Einwohner. Durch die gute verkehrliche Anbindung nach Berlin gibt es in Eberswalde viele Pendler. Die Bevölkerung nimmt zudem stetig zu. Durch die Lage im Tal entsteht eine langgestreckte Struktur der Stadt. Darüber hinaus ist sie durch die Bundesstraße 167 und den Finowkanal geprägt. Diese beeinflussen die Verkehrsführung in der gesamten Stadt. Für die hochbelastete Bundesstraße wird eine Ortsumfahrung benötigt, um den Durchgangsverkehr zwischen den Stadtteilen zu reduzieren. Es besteht ein vielfältiges Potential zur Verbesserung der Luft- und Wohnqualität sowie zur Lärmreduzierung. Aus diesen Gründen wurde eine integrierte Planung zur Verkehrsentwicklung in der Stadt Eberswalde erstellt. Die Interessen und Planungen Dritter (Landesbetrieb Straßenwesen, Landkreis Barnim) wurden zudem miteinbezogen. Das Maßnahmenkonzept muss dabei laufend an die unterschiedlichen Interessen angepasst werden.

Im bereits abgeschlossenen Sanierungsgebiet „Innenstadt“ befanden sich vielfältigste Problemlagen. Diese waren vor allem in öffentlichen Räumen sowie in den Straßen vorhanden. Fast die Hälfte der Mittel (15,7 Mio. €) wurde zur Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen verwendet. Sämtliche gemeindeeigene Straßen in der Innenstadt wurden grundhaft saniert. Wichtig dabei war vor allem die Entwicklung der Barrierefreiheit und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Weitere Ziele, die mit Hilfe der Städtebauförderung in Eberswalde umgesetzt werden sollen sind:

- Radverkehrsführung
- Breite Gehwege
- Lärmreduzierung durch Asphalt
- Erhalt der historischen Pflasters
- Barrierefreiheit
- Aufenthalts- und Wohnqualität

Probleme bei der Umsetzung dieser Ziele bestehen vor allem bei den Straßenabschnitten ohne eigene Baulast der Stadt Eberswalde. Die historische Altstadt von Eberswalde ist durch stark befahrene Straßen zerschnitten, es herrscht eine hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Die Aufenthalts- und Wohnqualität ist somit stark eingeschränkt.

Frau Leuschner berichtete, dass die Abstimmung mit den Baulastträgern ein langwieriger Prozess ist. Trotzdem konnten bereits wichtige Maßnahmen, wie Gehwegverbreiterungen, beidseitige Schutzstreifen, Tempo-30-Zonen sowie eine ÖPNV-Bevorrechtigung mit Hilfe der Städtebaufördermittel auf den Landesstraßen umgesetzt werden.

Für den Zeitraum von 2017-2020 ist die Erstellung eines multimodalen Mobilitätskonzepts für die Stadt Eberswalde geplant.

Für Frau Leuschner ist die Städtebauförderung ein gutes und zielführendes Mittel, um öffentliche Räume planmäßig zu sanieren. Mit Hilfe der Städtebauförderung kann die Verkehrsentwicklung positiv beeinflusst werden. Hierfür ist jedoch ein integrierter Planungsansatz im Sinne eines modernen Städtebaus notwendig. Für die Stadt Eberswalde sind die Baulastträger wichtige Partner, um Maßnahmen in den hochbelasteten innerstädtischen Verkehrsbereichen umzusetzen. Hierfür ist die größtmögliche Schnittmenge aus stadtplanerischer Idee und verkehrspolitischem Realismus notwendig.

Im Anschluss der Vorträge sprach **Dr. Frank Friesecke** drei wichtige Bereiche an, die beim Thema Verkehr und Mobilität diskutiert werden sollten:

- Bedeutung übergeordneter Konzepte für Quartierslösungen
- Denkmalschutz und Städtebauförderung als Widerspruch?
- Rechtlicher Reform- und Veränderungsbedarf

**Albert Geiger** merkte das Thema Teileigentum an, da viele dringende städtebauliche Maßnahmen daran scheitern. Es besteht nicht gleich Reformbedarf, jedoch solle darüber nachgedacht werden, wie mit diesem Problem umgegangen werden kann. Er schlägt ein Instrument analog der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vor.

Für **Maria Berning** besteht bei der unterschiedlichen Instrumentierung bei städtebaulichen Maßnahmen noch Diskussionsbedarf. Bei dem Programm „Aktive Zentren“ reicht beispielsweise ein Gemeinderatsbeschluss aus, beim Programm „Denkmalschutz“ bestehen hingegen „harte“ Instrumente, wie das Sanierungserhaltungsrecht. Vor allem in historischen Gebieten sollte deshalb über die Flexibilität der Instrumente nachgedacht und eine Überinstrumentierung vermieden werden. Als Beispiel nannte Frau Berning die Auflage der Denkmalbehörde zum Erhalt des historischen Pflasters, welches jedoch den Radverkehr deutlich erschwert.

Für **Norman Niehoff** ist wichtig, dass Konzepte und Leitbilder auf verschiedenen Ebenen zusammengeführt werden müssen. Wesentliche Bausteine sollen erarbeitet werden. Dennoch muss eine gewisse Flexibilität gegeben sein. Rückkopplungsprozesse sind vor allem auf kommunaler Ebene sehr wichtig, um verkehrspolitische Leitthemen mit der Stadtpolitik zu verbinden.

**Silke Leuschner** berichtete, dass in den letzten 25 Jahren mit Hilfe der Städtebauförderung ganze Innenstädte saniert wurden, was eine große Leistung darstellt. Über die zukünftige Finanzierung von Erschließungsanlagen sollte jedoch nachgedacht werden, da die Mittel für Städte und Gemeinden teilweise nicht ausreichen.

Auf Nachfrage aus dem Teilnehmerkreis zu den Themen Finanzierung und Parkraumbewirtschaftung erläuterte **Norman Niehoff** zum Gebiet Drewitz in Potsdam, dass die Finanzierung nicht nur über Städtebaufördermittel lief, sondern auch weitere Mittel des Bundes (u.a. EFRE) verwendet wurden. Für die Parkraumbewirtschaftung im Gebiet Drewitz wurden der Wohnungsbauwirtschaft vorhandene Parkflächen zugesprochen, um diese zu vermieten. 40% der verfügbaren Parkplätze stehen den Bewohnern des Gebiets zur Verfügung. Der Rest dient als Quartiersstellplätze. Für Mieter, die kein Auto besitzen, gibt es einen Mobilitätsbonus.

Eine weitere Frage aus dem Plenum betraf das von Maria Berning erwähnte Mobilitätsgesetz in Berlin. **Maria Berning** konnte hierzu noch keine Aussagen machen, da es ein Bestandteil der Koalitionsvereinbarung ist, die gerade erst beschlossen wird. Das Bürgerbegehren war ein Denkanstoß für die Koalitionäre zum Thema Ausbau des Fuß- und Radverkehrs und soll nun vertieft werden.

Eine Frage aus dem Plenum betraf das Thema innovative Mobilitätskonzepte. **Albert Geiger** führte an, dass mit dem Thema Mobilität weitere Bereiche, wie beispielsweise Energie und deren Ressourcen, aufeinander abgestimmt werden müssen. Akteure auf unterschiedlichen Ebenen müssen miteinander kommunizieren und gemeinsame Lösungen entwickeln. So konnte in Ludwigsburg, trotz Einkaufszentren auf der Grünen Wiese, die Frequenz und das Einkaufserlebnis in der Innenstadt durch die Initiative „Offensive Innenstadt“ gestärkt werden.

**Norman Niehoff** fügte hinzu, dass eine autofreie Innenstadt als Alleinstellungsmerkmal dienen kann und somit die Attraktivität gesteigert wird. Die Innenstadt von Potsdam wurde durch die Schaffung von Arbeitsplätzen und unterschiedlichen Mobilitätsangeboten belebt. Autofördernde Maßnahmen sollten unbedingt vermieden werden.

Eine weitere Frage aus dem Teilnehmerkreis betraf den Ablauf der Beteiligungsprozesse. **Maria Berning** berichtete, dass bei den Beteiligungen für die Prozessentwicklungen gesetzte Teilnehmer eingeladen und somit alle Ebenen beteiligt wurden. Es gibt jedoch auch Veranstaltungen für die breite Bevölkerung. Diese werden eher für die Ideen- und Zielentwicklung durchgeführt, und nicht, um Entscheidungen zu treffen. Eine verlässliche politische Begleitung und Kommunikation ist für Maria Berning dabei sehr wichtig.

**Konrad Rothfuchs**, Inhaber ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung in Hamburg, gab einen Einblick in Fragestellungen zur zukünftigen Mobilität in Quartieren.

Viele Trendentwicklungen verdeutlichen, dass besonders im städtischen Kontext eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu beobachten ist. Neben den technischen Weiterentwicklungen stehen besonders junge Menschen multimodalen Verkehrsverhalten positiv gegenüber. In Kleinstädten und im ländlichen Raum sind diese Entwicklungen noch nicht erkennbar, so dass heute ein Fokus auf städtische Agglomerationen gelegt werden sollte. Ein großes Ziel ist hierbei, dass die neuen Mobilitätsangebote in Zukunft ideologiefrei genutzt werden, um eine weite Akzeptanz und damit Verbreitung erzielen zu können. Die damit verbundene Entspannung im öffentlichen Raum ist neben positiven Auswirkungen auf die Umwelt einer der großen damit verbundenen Ziele, da durch ein mehr multimodal ausgerichtetes Verkehrsverhalten neben Staus, auch der Druck durch den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum merklich reduziert werden kann.

Hierfür sind drei Handlungsebenen zu beachten. Auf städtischer Ebene ist eine gute Infrastruktur für den Umweltverbund erforderlich. Auf Quartiersebene müssen Mobilitätsangebote organisiert werden. Hierzu zählen:

- Carsharing
- Quartiersgaragen
- Effiziente Erschließungssysteme
- Mobilitäts-Hubs
- Nahlogistik
- Nahversorgung für den täglichen Bedarf

Auf Gebäudeebene sind besonders neben allgemeine Sharingangebote die Fahrradabstellanlagen qualitativ hochwertig auszubilden. Daneben ist die Vernetzung der einzelnen Mobilitätsbausteine mit dem Smartphone ein weiteres wichtiges Element zur Neuorganisation der Mobilität in Quartieren. Diese einzelnen Bausteine müssen in einem Mobilitätskonzept sinnvoll zusammengeführt und ausformuliert werden. Trotzdem werden nicht überall die Mobilitätskonzepte gleich voll greifen. Für eine wirkungsvolle Implementierung sind folgende Kriterien wichtige Indikatoren:

- Urbane Dichte
- Durchmischung von Arbeiten und Wohnen
- Guter bis sehr guter ÖPNV-Anschluss (Schienengebunden, Takt)
- Gute Nahversorgung
- Vorhandenes/erwartetes Milieu



**Konrad Rothfuchs**, Inhaber ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung in Hamburg, Foto: die STEG

Herr Rothfuchs stellte das Beispiel Mühlheim Süd in Köln vor. Es liegt ca. 3 km Luftlinie vom Stadtzentrum entfernt. Hier wurden mit einem Mobilitätskonzept die vielfältigen Mobilitätsangebote ganzheitlich aufeinander abgestimmt. Mit einer Stadtbahn und dem ergänzenden Mobilitätskonzept kann so eine Stellplatzreduktion von 45 % erreicht werden. Private Investoren finanzieren hierbei den Bau der S-Bahn im Planungsgebiet mit, um so einen Teil der sonst herzustellenden Stellplätze einsparen zu können. Mit dem Abschluss eines städtebaulichen Vertrags, zwischen der Stadt Köln und den Projektentwicklern, wurde hierauf aufbauend festgelegt, dass 0,55 Stellplätze pro Wohneinheit ausreichend sein werden. Wichtig ist hierbei, dass schon bei der Vermarktung dieser Wohnräume das erforderliche veränderte Verkehrsverhalten mit offensiv vermarktet wird. Als besonders erfolgreich und wirkungsvoll haben sich Willkommenspakete mit Informationen und Angeboten zur Mobilität herausgestellt.

Zusammenfassend sind zum jetzigen Zeitpunkt für Herrn Rothfuchs die Faktoren Lage und Milieu für eine erfolgreiche Umsetzung von Mobilitätskonzepten ausschlaggebend. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, ist ein individueller Maßnahmenmix erforderlich. Um dies zu ermöglichen, ist eine (politische und finanzielle) Förderung für ganzheitliche Mobilitätskonzepte zwingend notwendig. Schon heute kann davon ausgegangen werden, dass hierdurch ein verändertes Mobilitätsverhalten, hin zum Umweltverbund, wirkungsvoll gefördert werden kann, da neben einer grundsätzlichen Reduzierung des fließenden Verkehrs auch eine deutliche Entlastung des öffentlichen Raums durch weniger parkende Autos erreicht werden wird. Durch eine umfassende Evaluation der ersten Umsetzungen muss bei der Politik, den Investoren und den Nutzern Vertrauen zum Instrument Mobilitätskonzept und dessen Wirkung geschaffen werden.

Aus dem Teilnehmerkreis wurde die Frage gestellt, inwieweit die Städtebauförderung beim Thema Mobilitätsentwicklung hilfreich sein kann. Für **Konrad Rothfuchs** ist der Einsatz der Städtebaufördermittel für die Beseitigung städtebaulicher Missstände, die durch Verkehr entstanden sind, gerechtfertigt. Deutlich wird jedoch, dass durch Investitionen in Mobilitätskonzepte und deren Realisierung ein weiterer Baustein entwickelt wurde der ebenfalls wirkungsvoll zu städtebaulichen Verbesserungen beitragen kann. Auch bei der Beratung von Betrieben oder Einzelhändlern bei neuen, intelligenten Mobilitätskonzepten wären Städtebaufördermittel sehr hilfreich, da auch hier eine starke Wirkung mit dem Instrument eines Mobilitätsmanagements erzielt werden könnte

Eine weitere Frage aus dem Plenum bezog sich auf die Grenzen, der auf dem Markt vorhandenen Systeme. Vor allem in ländlichen Räumen aber auch topographische Gegebenheiten beeinflussen eine erfolgreiche Implementierung. Für **Konrad Rothfuchs** wird das Fahrrad als Fortbewegungsmittel immer wichtiger. Bei topographisch anspruchsvollerem Gelände ist schon heute zu beobachten, dass verstärkt E-Bikes genutzt werden.

Um in der Gesellschaft einen Wandel zur nachhaltigen Mobilität zu erreichen, ist es zwingend zu empfehlen zuerst einmal im städtischen Kontext Beispielprojekte umzusetzen und zu testen. Gelungene Projekte sollten evaluiert und veröffentlicht werden, um darauf aufbauend eine Weiterentwicklung des Mobilitätsbaukastens anzustreben

**Philipp Hillebrand**, Projektleiter Verkehrsplanung bei Brenner Bernard Ingenieure in Köln, thematisierte in seinem Vortrag zukunftsfähige Mobilität und alternative Konzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in peripheren Räumen.

Trends, wie der Demographische Wandel, die Urbanisierung und Einstellungsänderungen beeinflussen das Mobilitätsverhalten und die Nachfrage. In urbanen Räumen sind vor allem junge Menschen multimodal unterwegs, woraus auch der abnehmende Besitz eines Führerscheins und die abnehmende Fahrzeugverfügbarkeit resultiert. Durch die Angebote von inter- und multimodaler Mobilität ist der Kauf eines Autos nicht notwendig. Durch eine integrierte Raumplanung können Verkehrszuwächse vermieden und kurze Wege ermöglicht werden. Dazu müssen kompakte, funktionsdurchmischte Stadtstrukturen geschaffen werden.

In fast allen Großstädten sinkt die Autonutzung, Straßeninfrastrukturen werden autoundurchlässiger. Der ÖPNV in den wachsenden Großstädten ist derzeit stark aus- oder überlastet. Im ländlichen Raum hingegen zeigt sich ein ganz anderes Bild. Durch Zusammenlegungen von Dienststellen, Schulen, Verwaltungen und Arbeitsstätten werden die Wege in ländlichen Regionen länger. Die Nachfrage im ÖPNV sinkt stetig und führt zu einem defizitären und lückenhaften Betrieb. Haushalte sind dadurch stark orientiert auf das Auto. Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, können dadurch nur eingeschränkt mobil sein.



**Philipp Hillebrand**, Projektleiter Verkehrsplanung bei Brenner Bernard Ingenieure in Köln, Foto: die STEG

Um die Daseinsvorsorge in niedrig verdichteten Räumen künftig zu sichern, müssen Angebote für alternative Mobilitätsansätze und innovative Dienstleistungen bestehen. Der Zugang zu Gesundheits-, Versorgungs- und Kulturangeboten sollte auch für mobilitätseingeschränkte Menschen gegeben sein. Die Nahversorgung kann z.B. durch Nachbarschaftsläden sicherge-

stellt werden, damit eine eigenständige und automobilunabhängige Versorgung der Menschen stattfinden kann. Gerade bei älteren Menschen sind Selbstbestimmung und Eigenständigkeit sehr wichtig. In niedrig verdichteten Räumen müssen somit ausdifferenzierte Verkehrsangebote mit ökonomisch tragfähigen Einzelfalllösungen entwickelt und umgesetzt werden. Hier gibt es verschiedene Möglichkeiten. Zum einen können Mobilitätsangebote den Menschen zum Produkt bringen und zum anderen können Dienstleistungen angeboten werden, die das Produkt zum Menschen bringen.

Beispiele für Mobilitätsangebote, die den Menschen zum Produkt bringen sind Marktbusse, Anrufsammeltaxen, Rufbusse und Bürgerbusse.

Als ein Beispiel führte Herr Hillebrand den Marktbus Losheim auf. Die Gemeinde Losheim am See befindet sich im Saarland und besitzt ein Grundzentrum sowie 12 Ortsteile. Durch die regelmäßige Busverbindung mit dem Marktbus zwischen den Ortsteilen und dem Kernort wird die Grundversorgung für weniger mobile Menschen sichergestellt. Die Fahrten werden montags und freitags angeboten, die Rückfahrt erfolgt nach 2-3 Stunden Aufenthalt. Der Zugang zu Nahversorgungs-, Gesundheits- und Versorgungsangeboten in der Umgebung wird dadurch bereitgestellt. Ein weiterer Vorteil für die Nutzer ist die Möglichkeit soziale Kontakte zu knüpfen.

Beispiele für Dienstleistungen, die das Produkt zum Menschen bringen sind rollende Bankfilialen, rollende Supermärkte, mobile Bürgerbüros und mobile medizinische Dienste.

Herr Hillebrand erläutert das Beispiel des mobilen Bürgerbüros in Bergisch Gladbach. Ziel dabei ist die fußläufige Erreichbarkeit des mobilen Bürgerbüros, um mobilitätseingeschränkten Menschen Verwaltungsdienstleistungen zu ermöglichen. So werden wesentliche Funktionen der Daseinsvorsorge erfüllt. Ein Problem bei diesem Konzept ist jedoch die angespannte kommunale Finanzlage, welche die Spielräume der Gemeinden einschränkt.

Folgende Faktoren sind bei der Planung und Umsetzung alternativer Mobilitätsansätze und innovativer Dienstleistungen generell von Vorteil:

- Unterstützung durch die Politik
- Sicherung der Finanzierung durch die Aufgabenträger über mehrere Jahre
- Enge Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger, Kommunen und Verkehrsunternehmen
- Ständige Erfolgs- und Kostenkontrolle
- Klare Aufgabenverteilung
- Intensive Marketing- und Informationsmaßnahmen
- Fahrplanausrichtung auf Bahn- und Busanschlüsse
- fester und regelmäßiger Fahrplan
- keine Konkurrenz zum ÖPNV-Angebot im Linienverkehr

Fahrräder und E-Bike sieht Herr Hillebrand auch als ein geeignetes Verkehrsmittel in peripheren Räumen an. Zum einen gibt es eine hohe Verfügbarkeit von Fahrrädern bei der Bevölkerung, zum anderen ist es flexibel einsetzbar. Die Anschaffung (insbesondere die eines Fahrrads) ist vergleichsweise kostengünstig und der Betrieb nahezu kostenfrei. Das Fahrrad kann eine wichtige Funktion als Zu- und Abbringer zum ÖPNV darstellen. Durch die Nutzung von E-Bikes können die Reichweite und die Einsatzmöglichkeiten in topographisch bewegten Regionen deutlich vergrößert werden.

Zusammenfassend ist Herr Hillebrand der Ansicht, dass vor dem Hintergrund der Finanzierbarkeit von Daseinsvorsorge aus verkehrlicher Sicht flexible, bedarfsgerechte Angebote – gerade in nachfrageschwachen Regionen - an Bedeutung gewinnen. Die Akzeptanz der Bürger, Kunden, Sponsoren und der politische Wille zur Durchsetzung der Angebote sollten bestehen.

Zivilgesellschaftliches Engagement spielt vor allem bei der Einführung und bei dem Betrieb von Bürgerbussen eine wichtige Rolle. Strategien zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge müssen an den Demographischen Wandel angepasst werden. Die Erreichbarkeit von Versorgungsinfrastrukturen und Arbeitsplätzen lediglich mit dem Auto schließt mobilitätseingeschränkte Menschen weitgehend aus oder macht Begleitmobilität erforderlich. Aus diesem Grund sind alternative Angebotsformen eine Möglichkeit, um eine Mindestversorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Menschen aufrechtzuerhalten.

Für **Dr. Frank Friesecke** sind die vorgestellten Beispiele gut durchdachte Ansätze und Lösungen, jedoch scheitern diese häufig an der wirtschaftlichen Umsetzung. Car-Sharing rechnete sich beispielsweise in kleinen Gemeinden nicht. **Philipp Hillebrand** machte deutlich, dass die Daseinsvorsorge im Grundgesetz sowie im Raumordnungsgesetz verankert ist. Eine Förderung für die Erhaltung oder Unterstützung von alternativen Mobilitätsangeboten wäre seiner Ansicht nach sinnvoll.

**Prof. Dr. Ulrich Bauder**, Technische Unternehmensberatung in Stuttgart, thematisierte in seinem Vortrag Mobilität und Inklusion.

Prof. Dr. Bauder begann mit der Feststellung, dass die meisten Mobilitäts-Maßnahmen für alle Menschen, ob mit Einschränkung oder ohne, – zumindest zeitweilig – notwendig sind. Zu den Menschen mit Einschränkungen zählen alte Menschen ebenso, wie Kinder oder Kinderwagenfahrer und Menschen mit körperlichen oder kognitiven Einschränkungen. Mobilitätsprobleme sind abhängig von der Art und Schwere der jeweiligen Beeinträchtigung. Verbesserungen kommen jedoch auch allen anderen Akteuren im öffentlichen Raum zugute. Im Jahr 2007 hat die Bunderepublik Deutschland die „Behindertenrechtskonvention“ unterschrieben, im Jahr 2008 wurde diese völkerrechtlich wirksam. Zweck des Übereinkommens ist es, den vollen und gleichberechtigten Genuss aller Menschenrechte und Grundfreiheiten der Menschen mit Behinderung zu fördern, schützen und zu gewährleisten. Artikel 19 der Konvention beinhaltet die unabhängige Lebensführung und Einbeziehung in die Gemeinschaft. In Artikel 20 ist festgelegt, dass wirksame Maßnahmen getroffen werden sollen, um für Menschen mit Behinderung eine persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen. Diese internationale Norm wird in den Ländern leider sehr unterschiedlich umgesetzt.



**Prof. Dr. Ulrich Bauder**, Technische Unternehmensberatung in Stuttgart, Foto: die STEG

Zu Beginn der Umsetzung von Mobilität, die zur Inklusion führt, müssen das Wissen und die Bedürfnisse der Menschen im Vordergrund stehen. Ulrich Bauder hat hierzu eine Umfrage bei Akteuren und Vertretern von Menschen mit Einschränkungen durchgeführt. Gefragt wurde nach Problemen bezüglich der Mobilität, wichtigen Aktivitäten sowie Lösungen und Wünschen. Die Rückmeldungen zeigen, dass Menschen mit Einschränkungen genau die gleichen Bedürfnisse haben, wie Menschen ohne Einschränkungen. Auf dem Land sind Mobilitätsdefizite höher als in der Stadt. Die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips findet oft nicht statt. Aus diesem Grund können Menschen mit Einschränkungen Angebote meist nur in Begleitung annehmen. Nachbarschaftshilfe oder eine professionelle Hilfe ist meist nicht verfügbar. Es gibt eine große Vielfalt an Unterstützungsformen, es fehlt jedoch das Wissen über die unterschiedlichen Möglichkeiten.

Bei dem Thema Barrierefreiheit stehen vor allem technisch/bauliche Voraussetzungen im Vordergrund. Menschen mit seelischen oder kognitiven Einschränkungen werden jedoch nur wenig berücksichtigt. Eine sehr wichtige und häufig genannte Rückmeldung bei der Umfrage war, dass Menschen mit Einschränkungen gefragt werden und mitbestimmen wollen. Die Forderung ist, diesen Menschen eine Mobilität zu gewährleisten, die ihnen eine eigene Lebensgestaltung ermöglicht. Hilfen müssen dafür verfügbar sein, dürfen aber nicht aufgezwungen werden.

Als wichtige Punkte für die Mobilität nannte Herr Bauder:

- leichte Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme
- gute Orientierungsmöglichkeiten
- keine „Stolpersteine“ und sonstige Hemmnisse

Für die Stadtplanung bedeutet Inklusion, ein durchmischtes Wohnen mitten im Quartier. Planer müssen das Expertenwissen der Menschen mit Einschränkungen nutzen und die Erfahrungen und Wünsche in ihre Planungen miteinbeziehen. Kommunikation, durch Beschilderung oder Sprache, sollte immer mitgeplant werden. Behindertenbeauftragte oder Initiativen können bei Bedarf miteinbezogen werden.

Der Begriff „Inkludierende Mobilität“ bedeutet für Ulrich Bauder eine Mobilität für alle. Keiner soll ausgeschlossen werden. Alle Räume sollten für jedermann zugänglich sein. Alle Maßnahmen, die für Nichtbehinderte geplant werden, müssen auch für behinderte Menschen ausgerichtet werden. Durch die Einbeziehung der Menschen mit Einschränkung in Planungsprozesse entsteht eine bessere Umgehenskultur und das Expertenwissen ist für die Umsetzung von Maßnahmen sehr hilfreich.

Für die Zukunft müssen neue Ideen und Maßnahmen der Inklusion entwickelt werden. Es sollten demnach nicht nur lediglich die Erfahrungen der vergangenen Jahre weiter fortgeführt werden.

**Stefan Krapp**, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, bedankte sich bei den Referenten und dem Plenum. Durch die Vorstellung der Beispiele werde deutlich, dass die Städtebauförderung beim Thema Verkehr und Mobilität auf einem richtigen Weg ist und bereits viele Maßnahmen umgesetzt wurden. Die heutigen Vorträge, Diskussionen und Anregungen werden laut Herrn Krapp in die weitere fachpolitische Diskussion des BMUB einfließen. Der Wissenstransfer sei generell hierfür sehr hilfreich.

**Jürgen Göddecke-Stellmann**, Bundesinstitut für Bau,- Stadt- und Raumforschung, bedankte sich zum Abschluss für die interessanten Vorträge und Anmerkungen aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Durch die Werkstattgespräche kann über den Tellerrand der Städtebauförderung hinausgeschaut werden. Da das Format der Werkstattgespräche sehr erfolgreich ist, werden diese auch im nächsten Jahr wieder durchgeführt.