



## „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

### Dokumentation der Transferwerkstatt **„Zentrum und Mobilität“**

8./9. April 2013, Bad Driburg  
Rathausaal



Die siebte Transferwerkstatt zum Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ fand zum Thema „**Zentrum und Mobilität**“ am 8. und 9. April 2013 im Rathaussaal der Stadt Bad Driburg in Nordrhein-Westfalen statt. Ca. 65 Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Bund, Ländern und Programmkommunen befassten sich mit den Zielen und Aufgaben stadtverträglicher Mobilität im Rahmen des Zentrenprogramms. Vorgestellt und diskutiert wurden themenrelevante Projekte von der Planung bis zur Umsetzung.

Mit Bad Driburg wurde eine Programmkommune als Veranstaltungsort gewählt, die die

Umgestaltung einer zentralen innerstädtischen Straße unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer in den Mittelpunkt ihrer Städtebaufördermaßnahme gestellt hat.

Vorträge von konkreten Umsetzungsbeispielen sowie ein Rundgang durch das Stadtzentrum Bad Driburgs boten Einblick in die Praxis vor Ort. Der fachliche Austausch der Akteure des Zentrenprogramms stand im Mittelpunkt der Veranstaltung. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, konkrete Sachfragen zum Zentrenprogramm in einer offenen Runde zu reflektieren.

## Erster Veranstaltungstag

Eröffnet wurde die Transferwerkstatt durch **Markus Baier**, Baudezernent der gastgebenden Stadt Bad Driburg und von **Dr. Jochen Lang**, Leiter des Referats Koordinierung Städtebauförderung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die Gesamtmoderation übernahm **Holger Pietschmann**, Bundestransferstelle Aktive Stadt- und Ortsteilzentren.

**Mechthild Renner** vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) skizzierte in ihrem einführenden Beitrag stadtverträgliche Mobilität als ein Ziel der Strategie des Zentrenprogramms, auf die sich Bund und Länder zum Programmstart verständigt haben. Dabei gehe es entsprechend der Programmstrategie um die

- Integration und Optimierung von Bahn-, Bus-, Kfz-, Rad- und Fußverkehr sowie eine
- barrierefreie und qualitätvolle Gestaltung der Verkehrsräume.

Durch die Schaffung von Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit, die Aufwertung des öffentlichen Raumes und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit in den Zentren können weitere Impulse für eine stadtverträgliche Mobilität gegeben werden.



Markus Baier begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Bad Driburg

Frau Renner riss Probleme in Zentren durch verkehrliche Belastungen an, die die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten von Zentren beeinträchtigen und erhebliche Nutzungskonflikte verursachen können. Raum und Entwicklungsmöglichkeiten für andere Nutzungen und Aktivitäten können so eingeschränkt werden.

Des Weiteren sprach sie Potenziale und Chancen bei der Zentrenentwicklung für eine stadtverträgliche Mobilität an:

- Ausgehend von der grundsätzlich guten Erreichbarkeit zentraler Räume, könne die

Leistungsfähigkeit vorhandener Verkehrsinfrastruktur durch Optimierung und Synergieentfaltung weiter verbessert werden.

- Eine Belebung des Zentrums könne durch erreichbare und zugängliche öffentliche Räume, die zu Aktivitäten und zum Verweilen einladen, erzielt werden.
- Ein lebendiges, urbanes Umfeld könne zu einem verminderten Verkehrsaufkommen beitragen und den Umweltverbund fördern.
- Die Bereitschaft steige, kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.



Rathaussaal in Bad Driburg

Abschließend benannte Frau Renner Ansätze und Maßnahmen zur Bewältigung verkehrlicher Probleme in Zentren. Erfolgversprechend seien Handlungsansätze, die die Zentren im Sinne eines verträglichen Zusammenwirkens der Nutzungen und Akteure zu entwickeln versuchen.

**Evelyn Sucato**, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, berichtete anschließend von Erfahrungen und Strategien der Programmkommunen des Landes Nordrhein-Westfalen im Bereich Mobilität in Zentren. Sie gab einen Überblick über die Programmumsetzung in Nordrhein-Westfalen und erläuterte die Fördergrundlagen: gemäß Leitfaden des Landes ein integriertes Handlungskonzept mit Gebietsabgrenzung sowie ein Maßnahmen-, Zeit-, Kosten und Finanzierungsplan (mit Maßnahmenbündel für einen fünfjährigen Zeitraum, einer Darstellung von Erlösen und Einnahmen sowie Finanzierungsbeiträgen anderer öffentlicher Träger und privater Investoren).

Frau Sucato stellte das Thema Mobilität in Innenstädten, Zentren und Kernen aus nordrhein-westfälischer Sicht dar: Das Quartier sei als Lebens- und Bewegungsraum für die Bewohnerschaft zu betrachten. Eine gute innere Erschließung sei durch kurze Wege, Dichte, Nutzungsmischung und Beseitigung von Barrieren zu erreichen. Die angemessene Anbindung an andere Stadtteile sei durch die Erreichbarkeit von außerhalb zu gewähr-

leisten und eine Verknüpfung der City mit den Wohngebieten sicherzustellen. Wichtig sei auch die Gewährung der Wahlfreiheit hinsichtlich der Verkehrsmittel, also die Sicherung der Mobilitätsvielfalt und eines umweltfreundlichen modal split. Frau Sucato betonte, dass die Organisation eines stadtverträglichen Verkehrs mit der Gewährleistung eines attraktiven öffentlichen Raums einhergehen müsse. Des Weiteren stellte sie das Thema Mobilität auch in den Kontext des demografischen Wandels. Hier gelte die Strategie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, wobei dem demografischen Wandel durch die Anpassung von Infrastruktureinrichtungen, des öffentlichen Raumes und des Wohnungsangebotes Rechnung getragen werde. Frau Sucato betonte, dass erst attraktive Räume Mobilität ermöglichen. In den Programmkommunen in Nordrhein-Westfalen bestünden vielfältige Handlungsbedarfe durch die topografischen Gegebenheiten und in den Bereichen Wegeverbindungen, Barrierefreiheit, Radverkehr, ruhender Verkehr, Hauptverkehrsstraßen, Durchgrünung, Verkehrssicherheit, Sicherheit im öffentlichen Raum – mangelnde Aufenthaltsqualität, ÖPNV, Organisation von Lieferverkehren und Gestaltung von Stadteingängen. Ausgaben für öffentliche Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen sind von der Förderung ausgeschlossen.

Zusammenfassend zitierte Frau Sucato das Weißbuch Innenstadt: „In diesem Spannungsfeld besteht die Gestaltungsaufgabe

darin, Mobilität zu sichern und zu fördern, gleichzeitig verkehrsbedingte Belastungen abzubauen und den motorisierten Verkehr zu vermindern.“ Mobilität und Verkehr sollten als Handlungsfeld in integrierten Ansätzen aus vielfältigen Perspektiven gedacht werden. Sie forderte insbesondere das integrierte Vorgehen von Stadtentwicklungs-, Verkehrsplanung und Wohnungsbau im Rahmen städtebaulicher Gesamtmaßnahmen. Im Fokus stehe das Thema Nahmobilität unter Beachtung aller Belange im Quartier.

**Markus Baier** beleuchtete in seinem Vortrag die verkehrliche Entwicklung als Baustein einer integrierten Zentrenentwicklung der Stadt Bad Driburg. Das Stadtzentrum werde seit 2009 mit Mitteln des Zentrenprogramms aufgewertet. Im Mittelpunkt des Vortrags stand die Umgestaltung der zentralen Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Kurpark, der Langen Straße. Durch eine einheitliche Gestaltung würden die unterschied-

lichen Bereiche dieser Achse miteinander verknüpft. Anschließend zeigte Herr Baier die Dimensionen des Verkehrs in Bad Driburg auf und stellte das integrierte Handlungskonzept (IHK) für die Innenstadt sowie weitere daraus abgeleitete Fördervorhaben vor.

Die Lange Straße, die etwa 1,5 km lange „Flaniermeile“ zwischen der Innenstadt mit dem historischen Stadtkern und dem Kurpark, ist durch mehrere Barrieren (Bahnlinie, Verkehrsflächen) in ihren räumlichen Zusammenhängen nur schwer erlebbar. Die Nutzbarkeit der Fußgängerzone ist eingeschränkt, Wege- und Straßenbeläge sind sanierungsbedürftig. Herr Baier berichtete, dass es über mehrere Jahre hinweg immer wieder intensive Diskussionen zur Umgestaltung der Langen Straße gegeben habe. Insgesamt hat die Stadt fünf Befragungen zu den Wünschen der Anlieger durchgeführt. Im integrierten Handlungskonzept aus dem Jahr 2008 ist das Thema Verkehr dahinge-

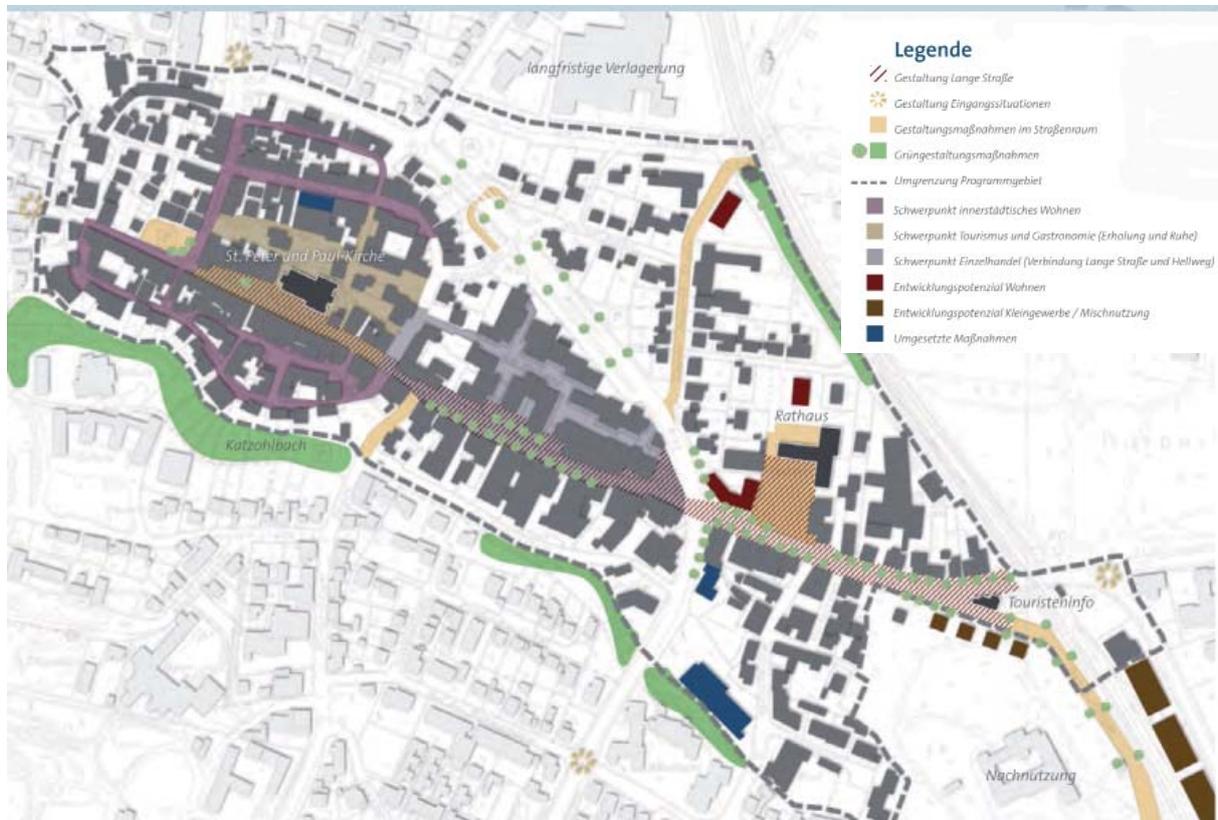


Abbildung 1: Maßnahmenübersicht zur Zentrenentwicklung in Bad Driburg.

Quelle: Vortrag Markus Baier im Rahmen der Transferwerkstatt

hend berücksichtigt, dass eine Zonierung in zentrale Bereiche vorgesehen wird: Der westliche Bereich der Straße soll als touristischer Schwerpunkt ausgebildet werden, während die angrenzenden Straßenzüge des Altstadtkerns in ihrer Funktion als Wohnstandort aufgewertet werden sollen. Der mittlere Abschnitt der Langen Straße sowie der angrenzende Bereich am Hellweg (parallele Fußgängerzone zur Langen Straße) sollen als Haupteinkaufslagen gestärkt werden. Im östlichen Bereich soll die Lange Straße als Hauptverbindungsachse zwischen Bahnhof, Kurpark und Stadtkern ebenfalls eine grundlegende Aufwertung erfahren. Herr Baier erläuterte die grundlegende Gestaltungsidee, wonach die Lange Straße funktional und baulich unterschiedliche Abschnitte verbinden und den räumlichen Zusammenhang zwischen Kurpark und Innenstadt herstellen soll. Ziel sei es, durch eine einheitliche Materialsprache eine durchgängige Flanierzone erlebbar zu machen.

Prägnante städtebauliche und räumliche Situationen werden durch Ausstattungselemente als Orte für den Aufenthalt herausgearbeitet. Stadteingangssituationen werden durch Brunnen aufgewertet, um das Stadtbild zu beleben und auf die Mineralwasserquellen der Stadt zu verweisen. Ein besonderes Anliegen der Umgestaltung sei die Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Raum.

Der anschließende **Rundgang durch das Fördergebiet im Stadtzentrum von Bad Driburg** bot einen vertiefenden Einblick in die Ziele, Projekte und Akteure der Fördermaßnahme. In zwei Gruppen konnten beispielhafte Projekte besichtigt werden und im Gespräch mit den jeweiligen Akteuren Erfahrungen ausgetauscht werden. Der Rundgang umfasste den gesamten Verlauf der Langen Straße und bot somit einen Einblick in die verschiedenen Schwerpunktsetzungen und Gestaltungsvarianten der einzelnen „Zonen“. Dabei war insbesondere der bereits gut zu erkennende neue Charakter der Haupteinkaufszone im mittleren Bereich der Langen Straße von Interesse, wo die Um-



Diskussionen während des Rundgangs



Rundgang durch den öffentlichen Raum im Fördergebiet



Die Lange Straße im Programmgebiet

gestaltungsmaßnahmen aktuell kurz vor dem Abschluss stehen. Auch die parallel verlaufende Fußgängerzone am Hellweg wurde besichtigt.

Nach der Rückkehr vom Rundgang fasste **Dr. Christoph Haller** von der Bundestransferstelle die aktuellen Entwicklungen im Zentrenprogramm zusammen. Im Programmjahr 2012 umfasste das Programm 375 Kommunen mit 415 Fördergebieten. Die Programmumsetzung in den Ländern unterscheidet sich auch nach den Neuaufnahmen seit Programmeinführung: Die Länder Saarland, Mecklenburg-Vorpommern und Hessen förderten nur die 2008 aufgenommenen Kommunen, andere Länder haben jedes Jahr neue Kommunen aufgenommen. Die Mehrzahl der Fördergebiete befindet sich nach wie vor in den Zentren von Klein- und Mittelstädten, wobei allerdings in den vergangenen Jahren ein kontinuierlicher Anstieg des Anteils von Fördergebieten in Großstädten zu konstatieren sei. Zudem erhielten die meisten Fördergebiete keine Finanzhilfen aus anderen Programmen der Städtebauförderung.

Im Anschluss erläuterte Herr Haller den Unterschied der Fördermaßnahmen im Zentrenprogramm zu den „klassischen“ Stadterneuerungsmaßnahmen: Der Anspruch der Programmstrategie, Funktionsvielfalt und ineinander greifende Handlungsoptionen zu verfolgen, werde in der Umsetzung ernst genommen. Dies fände seinen Ausdruck im integrierten Handeln auf unterschiedlichen Ebenen sowie in einem spezifischen Instrumenteneinsatz (integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte, Zentrenmanagement und Verfügungsfonds). Herr Haller betonte zudem, dass das Zentrenprogramm nicht nur ein Programm zur Stärkung des Einzelhandels sei, sondern sich vielfältige Handlungserfordernisse ergäben, die vor Ort auch vielfältig angegangen würden. Herr Haller wies zum Abschluss seines Vortrags auf das Aufgabenspektrum der Bundestransferstelle hin und bot den Teilnehmern der Veranstaltung Unterstützung bei Fragen zur Programmumsetzung an.

Im Anschluss moderierte **Holger Pietschmann**, Bundestransferstelle, eine **offene Fragen- und Diskussionsrunde** zum Zentrenprogramm. Die Reflexionsrunde ermöglichte es den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, grundsätzliche Fragen zur Umsetzung des Zentrenprogramms zu stellen und Anregungen zu formulieren.



Die offene Fragen- und Diskussionsrunde

Die Diskussion drehte sich zunächst um Fragen zum Thema Verkehr und Mobilität. Es wurde festgestellt, dass die Einbindung des ÖPNV bei den integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten (ISEK) nicht vernachlässigt werden dürfe. Eine Förderung von Vorhaben, die eine stadtverträgliche Mobilität unterstützen (wie bspw. Radwege im Fördergebiet) könne nur dann aus der Städtebauförderung erfolgen, wenn das entsprechende Projekt Bestandteil des ISEK ist und wenn keine anderen Fördermöglichkeiten infrage kommen (Subsidiaritätsprinzip). In vielen Fällen ist bspw. eine vorrangige Förderung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) möglich.

Ein weiteres Thema war die Einrichtung von Shared Space-Zonen. Hier entstehen, wie ein Teilnehmer aus einer hessischen Programmkommune berichtete, Probleme bei der Nutzung von Fördergeldern aus dem GVFG, weil die diesbezüglichen Regelungen eine Förderung solcher Zonen nicht vorsehen. Auch feh-

le es darüber hinaus an rechtlichen Grundlagen, weshalb angeregt wurde, das Schweizer Modell der Begegnungszonen in die Straßenverkehrsordnung aufzunehmen.

Einen weiteren Schwerpunkt der Diskussion bildete das Thema Verfügungsfonds: Aus Nordrhein-Westfalen wurde von Erfahrungen mit freiwilligen Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) als Träger eines Verfügungsfonds berichtet. Bei gesetzlichen ISG wird die zusätzliche Einwerbung von Städtebauförderungsmitteln zur Bildung eines Verfügungsfonds nur dann empfohlen, wenn mit den Mitteln des Verfügungsfonds ergänzende – über die in dem Maßnahmen- und Finanzierungskonzept der gesetzlichen ISG hinausgehende – Maßnahmen finanziert werden sollen. Dazu wurde auf eine Arbeitshilfe des Netzwerks Innenstadt NRW hingewiesen, die noch im Jahr 2013 veröffentlicht werden soll.

Aus Bad Driburg wurde berichtet, dass das jährliche Volumen des Verfügungsfonds bei 25.000 € liege. Fehlende private Mittel könnten aus dem städtischen Haushalt ausgeglichen werden. Ohne diesen Ausgleich hätte noch kein Projekt in Bad Driburg umgesetzt werden können. Ähnliche Erfahrungen wur-

den auch aus anderen Kommunen bestätigt. Seitens der Transferstelle wurde jedoch von einzelnen Programmkommunen berichtet, in der die Akquise des privaten Anteils für den Verfügungsfonds kein Problem darstellt.

In Verbindung mit dem Verfügungsfonds kam auch die Frage auf, wie sich investitions-vorbereitende und nicht-investitive Maßnahmen voneinander abgrenzen ließen. Hier entscheidet die jeweils zuständige Bewilligungsbehörde auf Landesebene, welche Maßnahmen als investiv, investitions-vorbereitend bzw. -begleitend und nicht-investiv einzuordnen seien. Eine Hilfestellung kann eine (nicht abschließende) Auflistung möglicher Maßnahmen in den unterschiedlichen Bereichen bieten, die demnächst von der Bundestransferstelle im Internetportal [www.aktivezentren.de](http://www.aktivezentren.de) zur Verfügung gestellt wird.

Im Anschluss an die Diskussionsrunde bot sich den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Transferwerkstatt die Möglichkeit zu einem geführten Rundgang durch den Gräflichen Park in Bad Driburg mit anschließendem gemeinsamen Abendessen.

## Zweiter Veranstaltungstag

Der zweite Veranstaltungstag begann mit einem Vortrag von **Dr. Michael Frehn**, Planer-societät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Dortmund, zur Erreichbarkeit von Innenstädten. Er stellte Trends im Bereich Mobilität vor, um dann Schlussfolgerungen zu ihrer Weiterentwicklung aufzuzeigen. Herr Frehn stellte vier Thesen zur Erreichbarkeit auf:

1. Die Erreichbarkeit ist ein Schlüssel zur Attraktivität der Innenstädte.
2. Die Innenstadt ist der Ort mit der besten Erreichbarkeit.
3. Innenstadt-Erreichbarkeit hat mehrere Ebenen: äußere und innere Erreichbarkeit.

4. Es bestehen Diskrepanzen zwischen der objektiven und subjektiven Erreichbarkeit.

Anschließend erläuterte er am Beispiel der Stadt Münster, was eine attraktive Innenstadt ausmache. Hier spielten eine gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die hohe Qualität des öffentlichen Raums, die Nahmobilität als Maßstab für die Innenstadtentwicklung, eine hohe Verweildauer (=mehr Umsatz) und die Funktionsmischung zusammen.

Für ein positives Image der Innenstadt sei auch die Kommunikation mit den Bürgerin-

nen und Bürgern unentbehrlich, wie er am Beispiel Paderborn verdeutlichte: Mit Hilfe eines Online-Portals der Stadt, mit Planungsspaziergängen und Quartiersforen konnte eine sehr gute Akzeptanz der Planung erreicht werden. Dies habe zu einer konstruktiven Reflexion geführt. Herr Frehn erklärte, dass insbesondere die kontroversen Diskussionen von Maßnahmen zu mehr Transparenz geführt haben.

Herr Frehn umriss in seinem Vortrag zudem zentrale Trends in der Nahmobilität. Die Innenstadt werde zunehmend als Erlebnis- und multifunktionaler Ort verstanden. Hier ergäben sich Umbrüche im Mobilitätsbereich durch steigende Energiepreise, steigende Beliebtheit des Fahrrads bei abnehmender Autoaffinität und der zunehmenden Bedeutung von intermodalen und flexiblen Formen der Autonutzung. Der ÖPNV stehe gleichzeitig vor großen Herausforderungen durch das Auslaufen des GVFG, den Rückgang von Schülerzahlen, die Gefährdung des bezahlbaren Angebots und die Unterschiede zwischen Stadt und Land.

Abschließend skizzierte Herr Frehn Maßnahmenfelder zur Weiterentwicklung der Erreichbarkeit von Innenstädten. Neben dem Mobilitätsmanagement sei die Schaffung einer urbanen Mobilitätskultur von Bedeutung. Herr Frehn regte eine Nahmobilitätssof-



Dr. Frehn stellt Trends im Bereich Nahmobilität vor

fensive an und forderte eine bessere Verzahnung der Verkehrsentwicklungsplanung mit der Bauleitplanung. Im Bereich Elektromobilität sollte der Blick auch auf Pedelecs und den ÖPNV gerichtet werden. Ein weiteres wichtiges Maßnahmenfeld stelle zudem die Gestaltung des öffentlichen Raumes dar und hier insbesondere die Korrektur der autogerechten Stadt der 1960er und -70er Jahre sowie der Abbau der Dominanz des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum. Insgesamt regte Herr Frehn einen Bewusstseinswandel hin zur ausgleichenden Gestaltung der unterschiedlichen Ansprüche der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei gegenseitiger Rücksichtnahme an.

Im Anschluss an den Vortrag wurde nach Beispielen für die konkrete Ausgestaltung von Verkehrs- und Aufenthaltsräumen in Innenstädten gefragt. Herr Frehn nannte die Umgestaltung des Duisburger Bahnhofsvorplatzes nach dem Shared Space-Ansatz sowie die Umgestaltung von Stadteingängen in Paderborn mit besonderem Augenmerk auf die Barrierefreiheit.

**Jan Bembennek**, Referat Strategische Verkehrsplanung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen, berichtete anschließend über Erfahrungen aus der verfahrensbegleitenden Bürgerbeteiligung bei der innerstädtischen Verkehrsplanung in Bremen. Die Verkehrsentwicklungsplanung habe ein umfassendes Beteiligungsverfahren von Politik, Institutionen, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern über das Internet durch die Kampagne [www.bremenbewegen.de](http://www.bremenbewegen.de) umgesetzt.

Herr Bembennek erläuterte die vier Phasen der Bearbeitung (Bestandsanalyse, Zukunftsszenarien und Entwicklung von Maßnahmen, Wirkungsabschätzung und Maßnahmenbewertung sowie Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans), die kontinuierlich durch einen Planungsdialog auf einer Online-Plattform, Regionalausschüsse der Beiräte und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange begleitet wurden.



Abbildung 2: Verfahrensablauf zum  
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025  
Quelle: Vortrag Jan Bembennek im  
Rahmen der Transferwerkstatt

Im Weiteren berichtete Herr Bembennek von der Kampagne „Bremen bewegen“. Besonders wichtig sei es gewesen, einfach arbeiten, sich schnell austauschen und Erfahrungen in die Debatte einbringen zu können. Mit dem Online-Portal sei ein Dialog eröffnet worden, der einfache und vielfältige Beteiligung ermöglichte und damit auch gut angenommen worden sei. Mit 4.200 Beiträgen und 9.500 Kommentaren sei die Beteiligung deutlich höher gewesen sei, als zuvor erwartet. Die Auswertung der Beiträge zeige, dass sich die Diskussion auf den Bereich der Innenstadt konzentrierte und insbesondere den Fuß- und Radverkehr betreffe.

Herr Bembennek fasste anschließend zusammen, dass Beteiligung große Gestaltungsspielräume erfordere, insbesondere die Internetbeteiligung niederschwellig und einfach zu bedienen sein müsse. Der Dialog der Bürgerinnen und Bürger untereinander bedeutete einen großen Mehrwert. Wichtig sei aber auch eine transparente und klare Kommunikation über die Grenzen der Beteiligung, da Bürgerbeteiligung nicht den Anspruch erheben könne, repräsentativ zu sein. Zudem sei zu berücksichtigen, dass Bürgerbeteiligungsverfahren für die Verwaltung einen erheblichen Arbeitsaufwand bedeuten könnten.

Im Anschluss an den Vortrag aus Bremen wurde die Frage gestellt, ob das Beteiligungsverfahren schon bei der Zielformulierung einsetzen sollte. Herr Bembennek erwiderte, dass das Verfahren sehr offen angelegt gewesen sei. Es habe zwei Bürgerforen gegeben, im Rahmen des ersten seien offene Beiträge gesammelt worden und im zweiten Bürgerforum seien bereits aufbereitete Ergebnisse diskutiert worden.

Auf die Frage, ob sich das Instrument der Onlinebeteiligung auch für kleinräumig abgegrenzte Räume eigne, stellte Herr Bembennek fest, dass man für diese Fälle die Anwendung entsprechend anpassen müsse. Zudem stünden Beiträge der Bürgerinnen und Bürger gleichberechtigt neben den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Weitere Fragen bezogen sich auf die Moderation und die Kosten des Online-Planungsdialogs. Herr Bembennek erläuterte, dass auf eine Moderation verzichtet und nur die Einhaltung der Regeln sichergestellt worden sei. Die Bremer hätten zudem das Portal sehr schnell angenommen, ohne dass Themen gezielt platziert oder Diskussionen gelenkt worden wären. Insgesamt beliefen sich die Kosten der Online-Beteiligung auf ca. 60.000 Euro.

Dem Beitrag aus Bremen schloss sich der Vortrag von **Tobias Häberle** vom Stadtplanungsamt Augsburg zum Mobilitätskonzept als Grundlage einer integrierten Zentrenentwicklung der Stadt Augsburg an. Als Schwerpunktaufgaben der Stadtentwicklung in Augsburg nannte Herr Häberle die Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren sowie den zukunftsfähigen Ausbau des Straßenbahnnetzes als Mobilitätsdrehzscheibe. Am Beispiel des Umbaus des Königsplatzes in der Augsburger Innenstadt erläuterte Häberle das Vorgehen. Neben einer Planungswerkstatt „Innenstadt und Mobilität“ habe die Stadt einen städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Die Konkretisierung der Planung sei durch Realisierungswettbewerbe und Bebauungspläne

mit Gestaltungsplan erfolgt. Die Einbindung der Öffentlichkeit durch intensive Projektkommunikation, Dialogtermine und Workshops hob Herr Häberle als wichtigen Baustein der Entwicklung hervor. Im Frühjahr 2011 hätten die umfangreichen Baumaßnahmen mit weitreichenden Auswirkungen auf die Innenstadt begonnen. Augsburg verfolgt mit den Maßnahmen die Ziele, den ÖPNV auszubauen, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und öffentlichen Raum zurückzugewinnen.

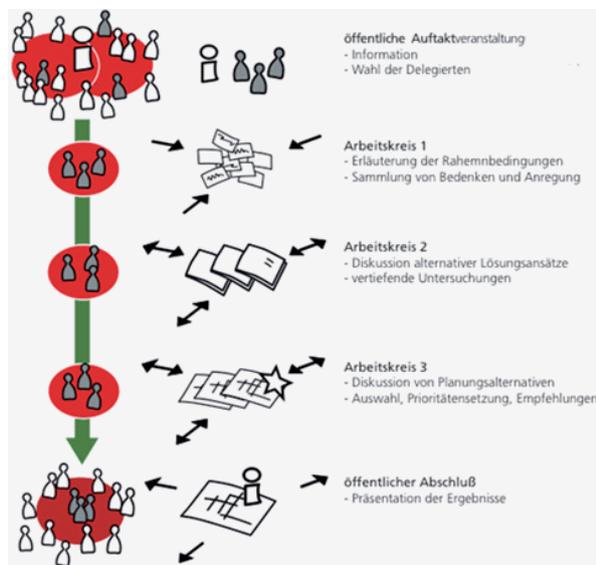


Abbildung 3: Verfahren der Planungsworkstatt zum Verkehrskonzept in Augsburg-Hochzoll  
Quelle: Vortrag Tobias Häberle im Rahmen der Transferwerkstatt

Den Stadtteil Augsburg-Hochzoll brachte Herr Häberle als weiteres Beispiel für Maßnahmen im Bereich Mobilität im Zentrum ein. Hochzoll habe mit 20.000 Einwohnern ohne gewachsenes Zentrum mit dem Verlust wohnortnaher Versorgung, Leerstand und hohem Sanierungsbedarf zu kämpfen. Zu Beginn der konzeptionellen Überlegungen habe die Verkehrsdiskussion alle anderen Fragestellungen überlagert, was dazu führte, dass eine Planungsworkstatt zu einem Verkehrskonzept durchgeführt und erst im zweiten Schritt die Aufstellung eines

integrierten Handlungskonzeptes in Angriff genommen wurde.

Ergebnisse der Planungsworkstatt zum Verkehrskonzept bildeten die Verlängerung einer Straßenbahnlinie, die geänderte Führung des übergeordneten Verkehrs, konkrete Vorschläge zur Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten, die Schwerpunktsetzung auf die Nahmobilität und Schulwegsicherheit sowie zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer. Eine Prioritätensetzung sei zugunsten vieler kleiner Verbesserungen anstelle von Großprojekten und der sukzessiven Umsetzung von Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Querungshilfen und Fahrbahneinengungen erfolgt.

Die Rückfragen zu dem Vortrag von Herrn Häberle bezogen sich zunächst darauf, wie die Zustimmung der Bewohnerschaft des Stadtteils Hochzoll zur Verlängerung der Straßenbahn erreicht werden konnte, da diese Maßnahmen häufig auf großen Widerstand stießen. Herr Häberle erläuterte, dass die vorhandene Umfahrungsmöglichkeit den Bürgerinnen und Bürgern einen Teil der Bedenken nehmen konnte. Er ergänzte zudem, dass durch die in der Planungsworkstatt zum Verkehrskonzept eingeübte Diskussionskultur und aufgebaute Netzwerke die Aufstellung des ISEKs erleichtert worden sei.

Nach der Kaffeepause trug **Bernd Wolff** vom Stadtbauamt Neuwied die Planungen für einen innerstädtischen Omnibusbahnhof als Beitrag zur Zentrenentwicklung vor. Zur Stärkung des innerstädtischen Versorgungsbereiches spiele die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere der Nutzungsfreundlichkeit des ÖPNV) eine wichtige Rolle. Herr Wolff berichtete in erster Linie über den Umgang mit dem öffentlichen Busverkehr in seiner Standphase (Pausenzeiten vor Antritt der Rückfahrt), durch den Anlieger erheblich belästigt und auch das Stadtbild negativ beeinflusst würden. Zur Aufwertung des Luisenplatzes und zur besseren Einbindung der bisher sehr lang gezogenen,

störenden Anordnung von mehreren Bushaltestellen in den auf den Platz zulaufenden Straßen sei die Errichtung von zentralisierten Busstationen im Kreuzungsbereich am Luisenplatz vorgesehen. Die Gestaltung als „miniaturisierte“ Busbahnhöfe (sogenannte „Mini-ZOB“) mit einer raumwirksamen Überdachung verleihe dem Profil des wenig als Platzraum wirkenden Luisenplatzes neue begrenzende Proportionen.

Den letzten Fachvortrag des zweiten Veranstaltungstages hielt **Jens Herzbruch** vom Stadtplanungsamt Kassel zum Thema „Barrierefreie Neuordnung des Straßenraumes und aktives Baustellenmarketing: Erfahrungen bei der Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel“. Herr Herzbruch beschrieb das Quartier rund um die Friedrich-Ebert-Straße und die Goethestraße als Stadtteilzentrum mit Defiziten im Stadt- und einer dominierenden Verkehrsachse, die als Barriere wirke. Die Umgestaltung im Rahmen des Zentrenprogramms umfasse die Zusammenlegung der Spur für die Straßenbahn und den Autoverkehr, einen Radfahrstreifen, die Einrichtung von Kap-Haltestellen im Gehweg, eine Verbrei-

terung der Gehwege und die Einrichtung eines zwei Meter breiten Mittelstreifens als Querungshilfe.

Großer Wert sei bei der Umgestaltung auf die barrierefreie Oberflächengestaltung gelegt worden. Durch den Umbau stünden zudem mehr Stellplätze zur Verfügung. Ein Großteil werde mit GVFG-Förderung finanziert. Ein breit angelegtes Baustellenmarketing begleite die Umbaumaßnahme. Vorbereitet worden sei die Maßnahme seit 2009 durch eine Vorplanung mit breiter Beteiligung, die Erstellung eines Kommunikationskonzeptes, die Einrichtung eines Stadtbüros vor Ort und eine Quartierszeitung. Derzeit befinde sich die Baumaßnahme mitten in der Umsetzung. Zur Baustellen-Kommunikation zählte Herr Herzbruch die Informationen über das Internet, ein Falblatt für jede große Bauphase, eine Info-Mail für Geschäftsanlieger, einen Baustellenkoordinator, die Baustellenausgabe der Quartierszeitung sowie die Berichterstattung in der Presse als Bausteine für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen.

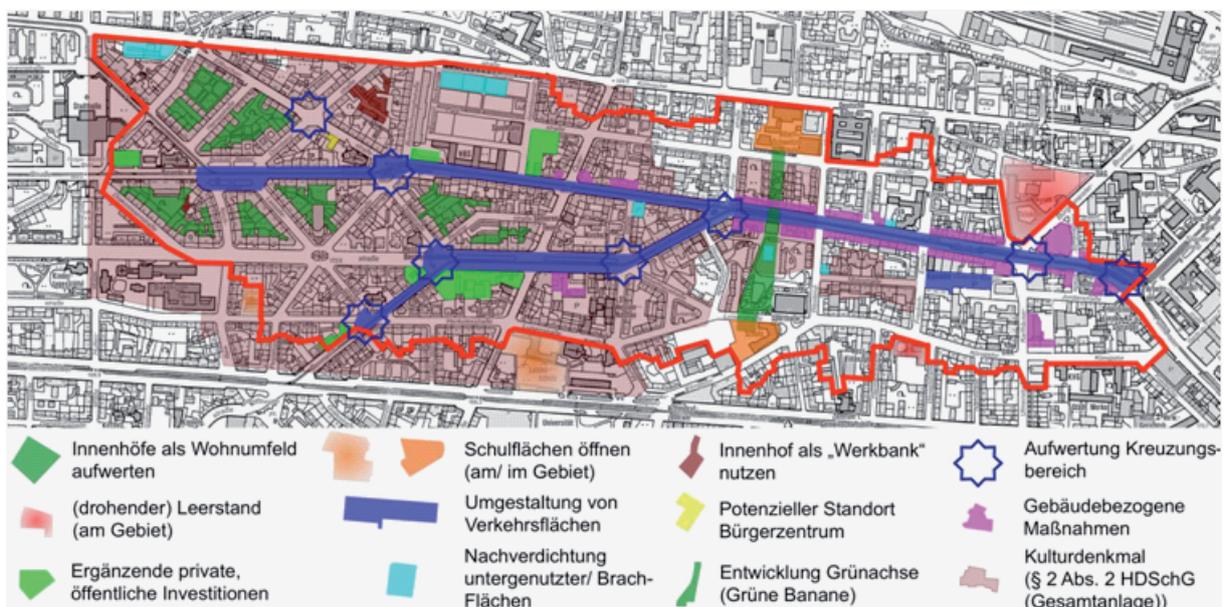


Abbildung 4: Maßnahmenübersicht zur Umgestaltung der Friedrich-Eberst-Straße in Kassel

Quelle: Integriertes Handlungskonzept für das Fördergebiet ‚Friedrich-Ebert-Straße‘ im Förderprogramm ‚Aktive Kernbereiche in Hessen‘, 2010

Die Rückfragen bezogen sich darauf, welchen Widerständen die Planer bei der Konzeption der Maßnahmen ausgesetzt waren. Herr Herzbruch berichtete, dass mittels Fahrversuchen und einer technischen Prüfung der Umgestaltung und Neuordnung des Verkehrs in der Friedrich-Ebert-Straße jedoch sämtliche Zweifel an der Maßnahme ausgeräumt werden konnten. Zudem sei als Argument das Ziel „stadtverträgliche Mobilität“ des Zentrenprogramms hilfreich gewesen.

Im Anschluss fand eine **Podiumsdiskussion** mit den Referenten des zweiten Veranstaltungstages statt. Diskutiert wurde zunächst das Thema ruhender Verkehr. Herr Häberle erklärte, dass mit der Umgestaltung in der Innenstadt Augsburg 20 Parkplätze wegfallen, gleichzeitig aber dezentrale Stellplätze in privaten Parkhäusern geschaffen wurden. Herr Herzbruch ergänzte, dass in Kassel mit der Umgestaltung sogar neue Stellplätze geschaffen worden seien. In Neuwied seien durch Baumpflanzungen einige Plätze weggefallen, so Herr Wolff, was jedoch kein Problem darstelle, da andernorts ausreichend Parkplätze vorgehalten würden. Herr Bembenek erläuterte für Bremen, dass durch die ausreichende Ausstattung an Parkhäusern in der Bremer Innenstadt kein Stellplatzmangel bestünde, für die gründerzeitlichen Wohngebiete jedoch Lösungen gefunden werden müssten.

Im Verlauf des Gesprächs wurden die Herausforderungen der Zentrenentwicklung im Bereich Verkehr genannt. Diese bestünden zuerst in der fachlichen Verzahnung und internen Kommunikation zwischen Verkehrsplanung und Stadtplanung. Herr Herzbruch konstatierte, dass die Verknüpfung von Städtebau und Verkehrsplanung auf der Arbeitsebene erfolgen müsse. Im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße in Kassel umfasse die Steuerungsgruppe Vertreterinnen und Vertreter aus beiden Gruppen, Entscheidungen würden nicht nach Mehrheit beschlossen, sondern nur einstimmig. Die informelle Abstimmung habe eine große Bedeutung. Herr Häberle ergänzte, dass in der Diskussion mit



Die Referenten des Tages bei der Podiumsdiskussion

Bürgerinnen und Bürgern im Bereich Verkehr die Themen nicht so verkehrstechnisch angegangen werden sollten.

Eine Frage aus dem Publikum bezog sich auf die Förderung innovativer Lösungen mit GVFG-Förderung. Herr Herzbruch und Herr Wolff erläuterten, dass sie nach Abstimmung der Maßnahmen mit dem Fördergeber GVFG-Mittel erhalten hätten. Herr Frehn berichtete, dass Duisburg in der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes einen Shared Space-Ansatz verfolgt habe, der mit Mitteln aus dem Konjunkturprogramm II gefördert worden sei. Herr Häberle ergänzte für das Bundesland Bayern, dass dort Shared Space-Bereiche als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche gekennzeichnet und so über die Städtebauförderung finanziert werden könnten.

Zum Abschluss der Transferwerkstatt zog **Prof. Dr. Uwe Altröck** von der Bundestransferstelle / Universität Kassel ein Gesamtfazit der Veranstaltung. Er stellte fest: „Beim Verkehr tun wir uns schwer.“ Rückblickend beschäftige das Erbe der Moderne die Planung in der Stadterneuerung. Die Ausrichtung auf den Autoverkehr sei vielerorts auch schon mit der Städtebauförderung finanziert worden. Heute werde die stadtverträgliche Gestaltung des Verkehrs verfolgt und durch die Verkehrsberuhigung seien attraktivere Lösungen entstanden.

Herr Prof. Altrock benannte aktuelle Trends im innerstädtischen Verkehr, wie beispielsweise verkehrsberuhigte Innenstädte. Innerstädtisches Wohnen sei zudem weiterhin mit dem Bereithalten von Stellplätzen verbunden. Herausforderungen für die Verkehrsentwicklung sah er in der äußeren und inneren Erreichbarkeit der Innenstädte. Im Zentrenprogramm seien das Barrieren in und um die Altstädte. Die verkehrlichen Maßnahmen im Zentrenprogramm seien vielerorts Schlüsselinvestitionen. Für eine umfassende Integration aller Ansprüche an die Stadtgestaltung der Innenstädte sollten alle Chancen genutzt werden. Wichtig sei die Verknüpfung der Umgestaltung und Neuordnung des Verkehrs mit der Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raums. Als wichtigen Aspekt in der Zentrenentwicklung nannte Herr Prof. Altrock die funktionale Anreicherung der Innenstädte.

Als besonders schwierig in der Umsetzung stellte Herr Prof. Altrock verkehrliche Innovationen heraus. Für die Programmkomponenten bestünden dabei vielfältige Herausforderungen wie die des demografischen Wandels, des Rückgangs der Schülerzahlen, der Anforderungen des GVFG und der Autoorientierung.

**Konstanze Schwedka**, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, schloss die Transferwerkstatt mit einem Dank an alle Beteiligten für ihr Interesse und die rege Beteiligung an den Diskussionen ab. Sie wies die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf den Städtebauförderungskongress am 19. April 2013 hin und kündigte für den Herbst 2013 die nächste Transferwerkstatt an.

## Kontakt

Bundestransferstelle  
Aktive Stadt- und Ortsteilzentren  
c/o Plan und Praxis GbR  
Manteuffelstr. 111  
10997 Berlin

Fon 030 – 60031521  
Fax 030 – 60031522  
[www.aktivezentren.de](http://www.aktivezentren.de)  
[aktivezentren@planundpraxis.de](mailto:aktivezentren@planundpraxis.de)

Alle Fotos: Plan und Praxis