



Bundesministerium  
des Innern, für Bau  
und Heimat



STÄDTEBAU-  
FÖRDERUNG

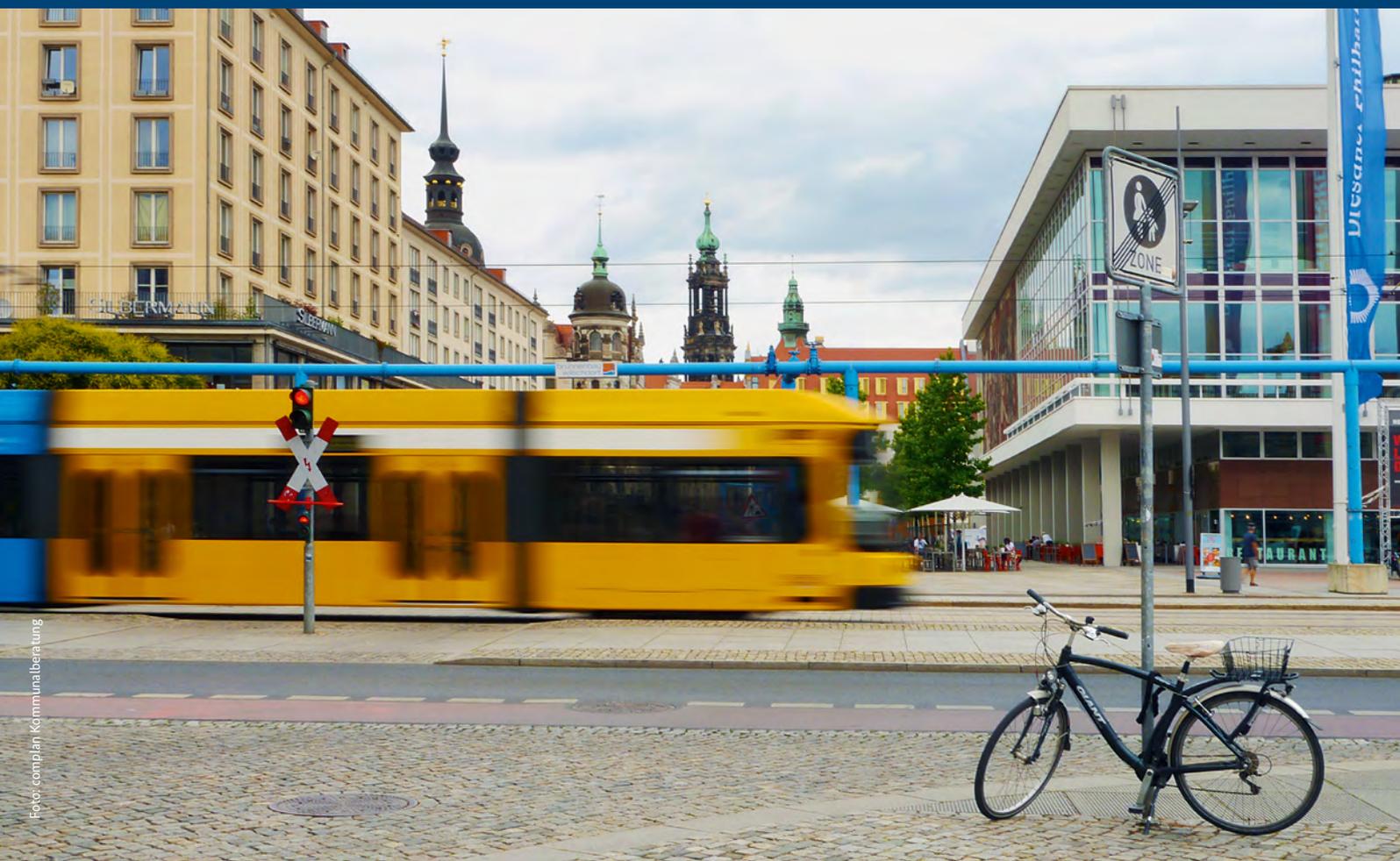
von Bund, Ländern und  
Gemeinden

# 27. Kongress Städtebaulicher Denkmalschutz

## Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt

27. und 28. August 2019 in Dresden, Ostra-Studios

### Dokumentation



# Zusammenfassung

Unter dem Titel „Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt“ widmete sich der 27. Kongress Städtebaulicher Denkmalschutz den aktuellen Möglichkeiten, Herausforderungen und Aufgaben im Umgang mit Verkehr und Mobilität in historischen Stadtbereichen. Rund 280 Teilnehmende aus Verwaltung, Forschung und Planungsbüros kamen bei sommerlichen Temperaturen am 27. und 28. August 2019 in die Ostra-Studios in Dresden, um sich gemeinsam über Verkehr und Mobilität in historischen Städten auszutauschen und Praxiserfahrungen zu diskutieren.

Der Kongress nahm die Entwicklung von zukunftsfähigen und etablierten Mobilitätskonzepten in den Blick und beleuchtete sie in Form von Vorträgen, Stadtrundgängen und Arbeitsgruppen in vier Themenschwerpunkten: „Zu Fuß“, „Auf Rädern“, „Im Raum“ und „Im Austausch“. Nach einer Begrüßung durch den Freistaat Sachsen und die Gastgeberstadt Dresden wurde der Kongressauftakt mit einführenden Reden des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgesetzt. Im Anschluss stimmten Vorträge auf die vier Themenschwerpunkte ein, die am Nachmittag im Rahmen von Stadtrundgängen anhand aktueller Beispiele in der Gastgeberstadt veranschaulicht werden konnten.

Der zweite Kongresstag stand ganz im Zeichen des praxisorientierten Austauschs. In vier parallel arbeitenden Gruppen zu den Themenschwerpunkten stellten die insgesamt 16 Referenten ihre Erfahrungen und Ansätze aus ihrer jeweiligen Sicht als Bürgermeister, Fachplaner, planende Büros und der Wissenschaft vor und traten in einen angeregten Austausch mit den Teilnehmern der Arbeitsgruppen.

Dabei zeigte sich die Notwendigkeit einer Herangehensweise aus dem Bestand deutlich – wie, wo und welche Mobilitätsangebote bereitgestellt und genutzt werden, ist vielfach von der jeweiligen räumlichen Situation abhängig. Historische Innenstädte bringen mit ihren kurzen Wegen ideale Voraussetzungen für den nicht-motorisierten Verkehr mit sich. Aufgrund ihrer eng bemessenen Straßenräume sind sie oft auf Mischverkehr angewiesen, der durch die räumlich verkürzte Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern neue Qualitäten entfalten kann. Dazu muss sich die jeweilige Stadtgesellschaft über den Stellenwert der einzelnen Verkehrsmittel verständigen. Der durch einen Dialog zu begleitende Aushandlungsprozess sollte, so die eingängige Meinung, in einem integrierten Stadtentwicklungskonzept festgeschrieben werden.

Der integrierte Ansatz ist dabei Voraussetzung für das intelligente Ineinandergreifen einzelner Maßnahmen für eine mit der historischen Stadt verträglichen Mobilität. Wiederkehrende Ansätze zum Umgang mit Verkehr in historischen Städten sind die Entlastung vom Kfz-Verkehr, die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, Möglichkeiten der lokal-emissionsarmen Elektromobilität, ÖPNV mit angemessenen Fahrzeuggrößen und die konsequente Regulierung des Parkens.

Kongressbegleitend erschien eine neue Ausgabe der Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz. Heft 43 befasst sich mit Beispielen aus der Praxis, aktuellen Erkenntnissen aus der Forschung und neuen Denkanstößen für den Umgang mit neuer Mobilität in alten Städten.

Frank Steffen, Bürgermeister der Stadt Beeskow und Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen im Land Brandenburg, nutzte die Bühne des Kongresses, um das „Kommunale Positionspapier zur nachhaltigen Sicherung des Programms Städtebaulicher Denkmalschutz in der Städtebauförderung“ vorzustellen und bat die Teilnehmenden sein Anliegen zu unterstützen.

# Langfassung

## Begrüßung

**Reiner Nagel**, Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur, führte als Moderator durch das zweitägige Programm. Er stellte heraus, dass beim diesjährigen Kongressthema vor allem das persönliche Moment bewegt: Verkehr und Mobilität gehe jeden Menschen an. Durch die Verschränkung des Themas mit dem Städtebaulichen Denkmalschutz können sich Lerneffekte sowohl auf denkmalpflegerischer als auch verkehrstechnischer Seite einstellen. Die Sensibilisierung für die Notwendigkeit, unsere historischen Städte gut zu erschließen und sie gleichzeitig zu schützen, wird durch den viele Bereiche betreffenden gesellschaftlichen Wandel vorangetrieben. Mit einführenden Fragen ans Plenum – wer beispielsweise mit der Bahn angereist ist, wer über mehr als ein Fahrrad verfügt (über die Hälfte) oder wer viel und gern zu Fuß geht – schaffte Reiner Nagel einen aktivierenden und integrierenden Einstieg in den Kongress und machte deutlich, dass dieser im Zeichen des aktiven Austauschs und Miteinanders steht.

**Thomas Rechentín**, Amtschef für Kommunales, Bau- und Wohnungswesen des Sächsischen Staatsministeriums des Innern betonte das Zusammendenken der verschiedenen Fachdisziplinen. Denkmalschutz, Stadtentwicklung und Mobilitätskonzepte dürften nicht getrennt voneinander betrachtet werden, es verbinde sie ein „sowohl als auch“. Der Freistaat Sachsen weist eine der höchsten Denkmaldichten Deutschlands auf und hat in den vergangenen über 25 Jahren mit rund 1,5 Milliarden Euro mehr als jedes andere Bundesland Mittel aus dem Bund-Länder-Programm Städtebaulicher Denkmalschutz abgerufen. Die Bedeutung dieses Zweigs der Städtebauförderung steht für den Freistaat außer Frage. Die historische Stadt müsse als Zentrum begriffen werden, in dem sich die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt gründet, wodurch sich auch die Bedeutung des Denkmalschutzes in der Gesellschaft verankert. Die Abwägung zwischen den verschiedensten Anforderungen an die Stadtgestaltung stelle gerade in den vielen Altstadt-kernen eine aktuelle Aufgabe dar. Den Anforderungen des Stadtverkehrs sei dabei im Hinblick auf die Attraktivität der Städte zu begegnen.

**Annekatriñ Klepsch**, 2. Bürgermeisterin von Dresden und Beigeordnete für Kultur und Tourismus, stellte die Besonderheit heraus, die der Denkmalschutz in der Landeshauptstadt Dresden durch die Zuordnung im Amt für Kultur und Denkmalschutz genießt. Aus den Erfahrungen durch die Zerstörungen der Altstadt im Zweiten Weltkrieg resultierten zwei Bedürfnisse in der Stadt, die sich im Bewahren und im Rekonstruieren wiederfinden. Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt sei dabei auch in Dresden ein aktuelles Thema, bei dem das Bedürfnis der Bürger nach einer „historischen Stadtkulisse“ mit den gültigen Rechtsnormen und den sich teils widersprechenden Forderungen aus der Gesellschaft zur Mobilität ausgehandelt werden müssten. So schätze ein Teil der Bürger die Originalität des Pflasters in seinem Wohnumfeld, während sich der andere Teil sich eher leicht berollbare Oberflächen wünsche. Dies könne nur durch die Suche nach Kompromisslösungen in einen fruchtbaren Prozess überführt werden.

## Auftakt

**Anne Katrin Bohle**, Staatssekretärin im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, verwies hinsichtlich des Mobilitätswandels in der Gesellschaft auf die Bedeutung der Städtebauförderung, die mit ihren Programmen entscheidende Weichenstellungen vornehmen könne. Dabei müsse der Umgang mit dem baukulturellen Erbe verantwortungsbewusst erfolgen, ohne die aktuellen Herausforderungen aus dem Blick zu verlieren. Feinstaubbelastung, der Ruf nach sicheren Fahrradwegen, der schleichende Abbau des ÖPNV, neue, oft als innovativ angepriesene

Mobilitätsangebote seien nur einige wenige Beispiele, mit denen sich die gebaute Stadt konfrontiert sehe. Die historische Stadt habe dabei mehrfach bewiesen, dass sie mit Umbrüchen gut umgehen könne. Dies erfordere integriertes Denken und Handeln, um sich den aktuellen Herausforderungen beim Bauen und beim Verkehr annehmen zu können. Die neustrukturierte Städtebauförderung werde auch in der Zukunft von einem integrierten Handlungsansatz geprägt und damit ein verlässliches Instrument zur Bewältigung der in der Stadtentwicklung anstehenden Herausforderungen wie Klimawandel, sozialer Zusammenhalt, digitale Infrastruktur und Erhaltung des baukulturellen Erbes sein.



**Dr. Klaus Bonhoff**, Abteilungsleiter für Grundsatzangelegenheiten im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sprach sich ebenfalls für den integrierten Ansatz aus, wenn es um die Verkehrsplanung geht. Mobilität und Denkmalschutz könnten nicht losgelöst voneinander betrachtet werden. Eine nachhaltige Mobilität sei die Grundvoraussetzung für eine wirtschaftliche Entwicklung, die wiederum die Bewahrung des baukulturellen Erbes ermögliche. Die durch technologische Innovationen ermöglichten Mobilitätsangebote treffen dabei auf alte, gewachsene Strukturen, die respektiert werden müssten. Die Umwelteinwirkungen auf historische Gebäude, verursacht durch überkommene Mobilitätskonzepte, seien ebenfalls ein großes Problem, so dass sowohl die Verkehrsreduzierung als auch die Dekarbonisierung bzw. die Elektrifizierung allein hierfür eine der zwingendsten Lösungen zu sein scheine. Gleichwohl seien die unterschiedlichen Ansprüche zu vereinen, ohne dass verkehrliche Entlastung und verkehrliche Ermöglichung sich gegenseitig ausschließen dürften. Des Weiteren verwies er auf die zahlreichen Förderangebote zum Mobilitätswandel, die das Verkehrsministerium zur Verfügung stellt.

## Einführungsvortrag

Der Stadt- und Verkehrsplaner **Burkhard Horn** befasste sich in seinem Vortrag „Der Maßstab der historischen Stadt und die Mobilität von heute (und morgen)“ mit der Frage, was Städte auf ihrem Weg vom Heute in das Morgen benötigen würden. Dieser Prozess, in dem ein jeder eine Aufgabe hat, muss sich dabei auch immer am historischen Maßstab und damit am menschlichen Maß ausrichten. Dies gilt in besonderer Weise für die historische Stadt, ungeachtet dessen, dass die Verkehrswende allgegenwärtig ist. Ob in Klein-, Mittel- oder Großstädten, überall sind Verteilungskämpfe zu beobachten, schließlich ist der Raum nicht unendlich vermehrbar, und die Ansprüche der verschiedenen Seiten sind groß. Um diesen vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden, benötigt es einer Steuerung, die auf einem möglichst breiten Konsens beruht. Ein Fokussieren auf explizit technologische Lösungen ist dagegen nicht zielführend. Es braucht insgesamt ein Umdenken: Es geht um die Stadt als baukulturelles Erbe, und weiter gefasst auch darum, wie wir uns als Gesellschaft begreifen. Wie wir leben und uns fortbewegen wollen, ist nicht nur eine gestalterische, sondern auch eine gesellschaftliche und politische Fragestellung. Der sich abzeichnende Trend zum Populismus steht dabei diametral zur Politik der Stadtgestaltung. Diese braucht Zeit und Kompromisse, um ein gemeinsames Gestalten zu ermöglichen. So kann das viel beobachtete Phänomen der Verhaltensforschung, nämlich das Auseinanderklaffen von Bekunden und realem Verhalten, auch positiv gewendet werden: ein breiter Diskurs der Stadtgesellschaft über die Qualität der Gestaltung öffentlicher Räume wird das Verhalten Einzelner durchaus positiv prägen. Gerade historische Stadtbereiche bieten für eine nutzerfreundliche Gestaltung öffentlicher Räume und deren Akzeptanz durch Einwohner und Besucher beste Voraussetzungen.



## Fachvorträge

**Bertram Weisshaar**, Spaziergangsforscher und Fotograf, stellte in seinem Vortrag heraus, dass die historische Stadt im Kern die des Fußgängers ist. Das Zu-Fuß-Gehen ist dabei Teil eines Lebensstils und zieht seine Freude aus dem unmittelbaren und bewussten Raumerleben mit allen Sinnen. Die Wahrnehmung der Umwelt löse sich dagegen nach seinen Erfahrungen im Vorbeifahren auf, so dass dieses zu einem Raum ohne Eigenschaften führe. Die Perspektive der Fußgänger ist dagegen eine andere und viel kleinteiliger. Um diese Form des Erlebens und Wahrnehmens zu ermöglichen, bedarf es jedoch eines Sensibilisierens für die Erschwernisse, denen Fußgänger ausgesetzt sind. Der Fußverkehr fristet ein „Schattendasein“. Oft sind es zugeparkte Wege, unwegsame Flächen und Beläge oder eine fehlende Barrierefreiheit, die das Gehen erschweren. Die Flächen für den Fußverkehr bleiben zumeist als Restfläche übrig, ohne sie nach deren Anforderungen zu gestalten. Andererseits stellte Weisshaar fest, dass es in den letzten Jahren einfacher geworden sei, wenn auch nicht konfliktfrei, Parkplätze für eine fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung zu reduzieren und dadurch Flächen zurückzugewinnen. Für die historischen Innenstädte forderte er rechtliche Möglichkeiten zur Einführung von verkehrsberuhigten Zone, wie es der städtebaulichen Situation angemessen wäre. Letztlich betont er die gesundheitlichen Vorteile des Zu-Fuß-Gehens und schließlich sei, übersetzt in das digitale Zeitalter, das Gehen das Backup, wenn alle Mobilitätsformen der Zukunft ausfallen würden. Gehen geht immer.



**Dirk Ohm** vom IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme richtete den Blick auf die Herausforderungen, Probleme und Zielkonflikte, die sich durch den klassischen rollenden Verkehr („Auf Rädern“) in den kleineren und mittleren historischen Städten ergeben. Neben dem Durchgangsverkehr im Altstadtkern sind auch die Abgrenzung des Zentrums von anderen Stadtteilen durch Ringstraßen, ein großer Flächenverbrauch durch ruhenden Verkehr, eine vernachlässigte Erschließung durch den öffentlichen Verkehr und eine Gestaltung der öffentlichen Räume als Verkehrsräume zu nennen. Altstadtverträglicher Verkehr zeichnet sich durch kleine Verkehrsmengen, geringe Fahrzeugabmessungen und Achslasten, geringen Platzverbrauch, geringe Geschwindigkeiten und eine ausgewogene Teilhabe aller Verkehrsmittel aus. Intelligente Planungen und daraus resultierende, durchdachte Verkehrsregulierungen bilden dafür eine gute Basis. Ansätze dafür können sein: Entlastung von Kfz-Verkehr, Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, Elektromobilität, ÖPNV mit angemessenen Fahrzeuggrößen und das Ordnen des Parkens. Dass solche Ansätze im Konkreten immer von der jeweiligen städtischen Situation abhängig sind, verdeutlichte Ohm anhand von Beispielen u. a. aus Stralsund, Eisenach, Wismar, Freiberg und Brandenburg an der Havel. Die Evaluierung umgesetzter Maßnahmen stellt dabei einen entscheidenden Faktor dar, um schrittweise ein erfolgreiches Konzept zu entwickeln. Die Berücksichtigung aller Nutzergruppen einer Innenstadt (Bewohner, Kunden und Gäste, Beschäftigte, Touristen, Sozialdienste etc.) und die Abwägung ihrer Bedürfnisse ist eine notwendige Lösungsvoraussetzung, die dann auch kommuniziert werden muss.



**Prof. Dr. Stefanie Bremer**, Universität Kassel, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung, verdeutlichte in ihrem Vortrag zum Thema „Im Raum“, dass der Siedlungsraum unmittelbar die Verkehrsmittelwahl determiniert. Aus diesem Grunde müssen sich Stadtplaner und Denkmalpfleger auch als Verkehrsplaner begreifen und umgekehrt. Ländlicher Raum braucht ländliche Mobilität, urbaner Raum kann effizienten ÖPNV anbieten, und suburbaner Raum habe dispersen Verkehr. Die historische Stadt ist dabei, bedingt durch technologischen und gesellschaftlichen Wandel, vor allem von einer „saisonalen Mobilität“ geprägt. Immer mehr Menschen entdecken



historische Stadträume, wenn sie nicht selbst in ihnen leben, in ihrer Freizeit. Der disperse Verkehr, der mit einem klassischen ÖPNV nicht abgedeckt werden kann, findet sich eher in ländlichen und verstädterten Räumen, jedoch auch in Kleinstädten mit historischen Zentren. Diese können wiederum nicht ohne weiteres mit historischen Zentren mit größerer Ausstrahlungskraft verglichen werden. Es braucht unterschiedliche und miteinander kompatible Mobilitätsangebote, die in einem integriert angelegten Masterplan erarbeitet werden müssen. Die auf Schnelligkeit abzielende Alltagsmobilität unterscheidet sich dabei grundlegend von der Freizeitmobilität, die zum Erlebnis wird, wie beispielsweise durch Kutschfahrten oder den E-Tretroller. Beides kann und darf Spaß machen, muss aber dafür entsprechende Voraussetzungen vorfinden und entsprechend gestaltet sein.

**Dr. Michael Frehn**, Stadt- und Verkehrsplaner, erläuterte den Stellenwert des Dialogs und der Kommunikation in Projekten der integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung als Einstieg in den Themenschwerpunkt „Im Austausch“. Dabei führen die heutigen Voraussetzungen, wie die Selbstverständlichkeit des Autofahrens (auch durch strukturelle bauliche Gegebenheiten), die preissubventionierte Suburbanisierung, die Leistungsfähigkeit des Verkehrs (womit meist ausschließlich der Autoverkehr gemeint ist) dazu, dass es eine hohe Persistenz nicht nur der Infrastruktur, sondern auch in den Köpfen gibt. Dabei



befindet sich die Mobilität derzeit in einem Umbruch, wie bereits überall zu beobachten ist. Dies liegt in erster Linie an der zunehmenden Digitalisierung, die eine stärkere Vernetzung ermöglicht. Das multimodale Verkehrsverhalten nimmt zu und wird durch digitale Angebote wie RideSharing, Leihangebote, On-Demand-Angebote, übergreifende Tarifsysteme immer attraktiver. Jede Rückeroberung des öffentlichen Raums und Veränderung der Mobilität ist nur mit hohem Aufwand zu erreichen und muss zwingend kommuniziert werden. Dabei gilt nicht nur in der historischen Stadt, dass es nicht unbedingt ein „Mehr“ an Kommunikation, sondern vor allem einer anderen Kommunikation bedürfe. Auf die Parameter Ort und Zeit müssen Infrastruktur und Kommunikation abgestimmt sein. Akzeptanz und Transparenz sind die beiden höchsten Ziele, um Rückenwind für den gesamten Planungsprozess zu bekommen, der dadurch mehr Legitimation erhält. Frehn sieht dabei den breit getragenen Wunsch in der Bevölkerung, Veränderungen mutiger zu gestalten und plädiert dafür, mehr in der Verkehrswende zu wagen.

## Podiumsdiskussion

Die Podiumsrunde mit den Referenten der Fachvorträge **Burkhard Horn, Bertram Weisshaar, Dirk Ohm, Prof. Dr. Stefanie Bremer** und **Dr. Michael Frehn**, zeigte nochmal die Komplexität und Vielschichtigkeit des Themas auf. Dies wurde u. a. an der Betrachtung des Verkehrsmittels Fahrrad deutlich: So könne das Fahrrad nicht das neue Auto sein. Denn auch wenn es ohne Zweifel Defizite bei der Fahrradinfrastruktur gibt, ist die Fortsetzung des sektoralen Denkens, nun zwar mit geändertem Fokus, immer noch ein Irrweg, stellte Burkhard Horn klar. Besonders für Klein- und mittlere Städte ist eine Trennung der einzelnen Verkehrsmittel voneinander allein aus Platzgründen kaum möglich, so dass der Mischverkehr nach wie vor das Mittel erster Wahl bleibt. Stellschrauben zur Regulierung von Verkehrsströmen in Altstädten können Parkraum, Geschwindigkeit, die Zugänglichkeit verschiedener Bereiche für jeweils ausgesuchte Verkehrsmittel und die Gestaltung der Beläge sein.

Die vielerorts unterschiedlichen bzw. Mehrfach-Zuständigkeiten verschiedener Fachämter in der Verwaltung führen oftmals zu Schwierigkeiten bei innovativen Stadtentwicklungsvorhaben. Als gutes Beispiel für eine projektorientierte Arbeitsweise führte Michael Frehn hier den Ausbau von Shared-Space-Flächen in historischen Städten an, die beispielgebend für andere Städte sein könnten. Ein grundlegendes Problem in der praktischen Arbeit sei zudem, so konstatierte Reiner Nagel, dass es für öffentliche Räume keine Lobby gebe. So seien beispielsweise viele Bahnhöfe mit dem Abschreibungsprivileg des Denkmals verkauft worden. In diesem Bereich gibt es heute einen großen Sanierungsbedarf. Mit dieser Problematik verwoben ist das Thema der Denkmalvermittlung und des Austauschs. Waren Bahnhöfe früher gar als Kathedralen der Mobilität konzipiert, gibt es heute keinen breiten Konsens mehr über die Bedeutung des Bahnhofes für eine Stadt. Indem die „Empfangshalle“ der Stadt, der denkmalgeschützte Bahnhof, wieder attraktiv gestaltet oder die über 100 Jahre alte Straßenbahn als fester Bestandteil des Straßenbildes angenommen wird, kann die Stadt auch sich selbst profilieren. Verkehrsmittel, Einrichtungen und Bauten des Verkehrs können als Ansatzpunkt für eine städtebauliche Aufwertung eines Ortes begriffen werden. Mobilität dürfe Spaß machen, auch oder erst recht, wenn sie mit Denkmalschutz einhergeht.

Ein weiterer Diskussionspunkt waren die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, über die man sich, gerade in denkmalgeschützten Stadtbereichen verständigen müsse. Wie man hier zu einer Harmonisierung kommen kann, mag zum einen eine verkehrspsychologische Frage sein, berühre jedoch auch bauliche Aspekte. Zudem sei der ausschlaggebende Punkt für die eigentliche Reisezeit nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr der Verkehrsfluss. Zu berücksichtigen sei zudem, dass sich der Verkehr aus unterschiedlichen Anlässen generiere und von den Verkehrsteilnehmern entsprechend unterschiedliche Wegezeiten toleriert werden. So soll der Arbeitsweg so schnell und zuverlässig wie möglich erfolgen. Dies gilt sowohl für die Autofahrer, als auch für die Kunden des ÖPNV. Der Freizeitverkehr sollte jedoch nicht mit diesen Maßstäben gemessen werden. Hier sollten Anreize geschaffen werden, um wieder eine Verweilkultur zu etablieren und zum Flanieren anzuregen. Die Schwierigkeit liegt in einer entsprechenden Differenzierung. Bestimmte Orte wie historische Altstädte sind als Aufenthaltsorte angelegt und sollten mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsvorgabe ausgewiesen werden. In der historischen Stadt finden sich hierfür die idealen strukturellen Voraussetzungen. Dies sind kleine Straßenräume, die Blickkontakt erlauben, die einen sozialen Raum schaffen, und die ermöglichen, dass Menschen sich leichter in die Rolle des anderen Verkehrsteilnehmers, des sozialen Gegenübers hineinversetzen können.



# Rundgänge

## I: Zu Fuß – Aktuelle Beispiele zum Fußverkehr in Dresden

**Frank Kutzner** von der FUSS e.V. Ortsgruppe Dresden führte mit den Teilnehmenden des Rundgangs einen Fußverkehrs-Check entlang der Kesselsdorfer Straße im Stadtteil Löbtau durch. An fünf ausgesuchten Punkten galt es, die Qualität des öffentlichen Raums aus der Perspektive des Fußgängers zu bewerten. Wichtig war dabei, sich untereinander nicht auszutauschen. Auf dem Rückweg erfolgte an jeder Station eine Besprechung der Situation mit den persönlichen Eindrücken u. a. zum Belag des Fußwegs, zu Querungsmöglichkeiten und zu den Grünflächen. Kutzner berichtete über aktuelle Planungen, und wie sich der FUSS e.V. in diese eingebracht hat, bzw. welche bestehenden Herausforderungen es aus Sicht des Vereins noch gibt. Gemeinsam diskutierte die Gruppe über die Aufgaben bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden.



## II: Auf Rädern – Fließender und ruhender Verkehr im Denkmalschutzgebiet Löbtau

Gemeinsam mit **Jens-Uwe Schade** vom Stadtplanungsamt Dresden ging es unter dem Schwerpunkt „Auf Rädern“ durch das Gründerzeitviertel Löbtau. Startpunkt war der Bonhoefferplatz, der trotz seiner großzügigen Anlage Herausforderungen im Umgang mit dem rollenden Verkehr birgt. Die den Platz teilende Reisewitzer Straße ist im 19. Jahrhundert als Ausfallstraße geplant und gestaltet worden. Dennoch besteht auch hier das Problem, dass Fahrrad, Straßenbahn, Bus sowie der motorisierte Individualverkehr an Engstellen miteinander in Flächenkonkurrenz stehen. Das Stadtplanungsamt arbeitet in Abwägung mit der Gartendenkmalpflege an einer funktionalen Kompromisslösung. Der ruhende Verkehr dominiert aufgrund des Anwohnerparkens den Stadtraum. Die gebietstypische Pflasterung der Straße spaltet zudem die Gemüter: So verursacht das Befahren eine zusätzliche Lärmentwicklung und steht der leichteren Berollbarkeit für Fahrrad, Kinderwagen oder Rollstühlen entgegen, steht auf der anderen Seite jedoch für die Geschichte und Genese des Stadtviertels. Die neu gestaltete Poststraße ist ein Beispiel, wie mit einer asphaltierten und mit Einbuchtungen verengten Fahrbahn sowie einer am Gebiet orientierten Pflasterung des Bürgersteigs ein ausgewogener und funktionaler Straßenraum gestaltet werden kann.



### III: Im Raum – Gestaltung des öffentlichen Raums in der Äußeren Neustadt

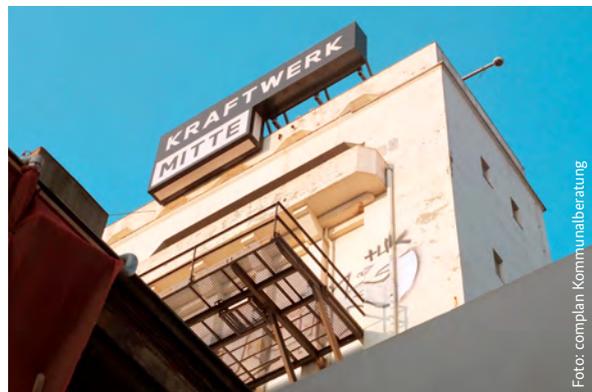
**Thomas Pieper**, Abteilungsleiter der Stadterneuerung im Stadtplanungsamt Dresden, führte die Teilnehmenden durch das 87,5 ha große Sanierungsgebiet Äußere Neustadt. Dort präsentierte er verschiedene Projekte zur Gestaltung des öffentlichen Raums. Das dichte Gründerzeitquartier wurde in den 1970er Jahren durch das Engagement der Bewohner vor der Kahl-schlagsanierung bewahrt. Zentrale Herausforderung bei der Neugestaltung und Aufwertung der Plätze und Straßen war es, die Wünsche und Erfahrungen von Bürgerinnen und Bürgern, aber auch Initiativen mit den Ansprüchen des Denkmalschutzes sowie



den straßenbautechnischen, verkehrsorganisatorischen Möglichkeiten zusammenzubringen. Auch aufgrund der unterschiedlichen Entstehungszeiträume sind die verschiedenen Gestaltungen der Straßen und Plätze durch ihre Materialität, Disposition, Beschaffenheit deutlich erkennbar, erfüllen jedoch ihre jeweilige städtische Funktion und fügen sich in die städtebauliche Situation ein. Dies zeigte sich besonders an der belebten Alaunstraße, die mit klassischer Fahrbahnabtrennung aufgrund des hohen Fußverkehrsanteils für den Mischverkehr funktioniert. Langlebige Materialien für Einbauten haben sich hier etabliert. Der eher ruhige Martin-Luther-Platz ist hingegen mit geschnittenem Pflaster und stufenlosen Hauseingängen barrierearm gestaltet.

### IV: Privates und Öffentliches Bauen – Das Kraftwerk Mitte: Kunst, Kultur und Kreativität

**Roswitha Stoß**, Projektmanagerin bei der DREWAG – Stadtwerke Dresden GmbH, stellte die Entwicklung des Industriedenkmals Kraftwerk Mitte als Gesamtareal in der Dresdener Innenstadt vor. Von einem „dicken Brocken“ mit einer Gesamtfläche von 4.000 m<sup>2</sup> verwandelte sich das Gelände zu einem neuen Zentrum für die Kunst- und Kreativwirtschaft. Als Eigentümerin des Areals obliegt der DREWAG die Entwicklung und Vermarktung der Flächen, die sie im engen Schulterschluss mit der Landeshauptstadt Dresden und der städtischen STESAD GmbH Dresden betreibt. Gegenstand des Rundgangs waren die Umnutzungen der einzelnen Gebäudeteile des Industriekomplexes, vom Café in der ehemaligen Pforte bis hin zur Etablierung der Hochschule für Musik im ehemaligen Lichtwerk.



**Florian H. Brandenburg** von der STESAD GmbH Dresden präsentierte die Verwandlung der ehemaligen Maschinenhalle zum neuen Standort der Staatsoperette und des Theaters der Jungen Generation. Mithilfe einer Haus-in-Haus-Konstruktion und einem Ergänzungsbau konnten neue Spielstätten für die großen Dresdner Kultureinrichtungen geschaffen werden. Die Instandsetzung, Revitalisierung und architektonische Weiterentwicklung des Gesamtareals erfolgte in enger Abstimmung mit den zuständigen Denkmalbehörden. Im Jahr 2017 erhielt das Gesamtprojekt den Sächsischen Staatspreis für Baukultur. Für einzelne Bereiche wie der Villa und der Schaltanlage ist die Sanierung und Nutzungsfindung noch offen.

## V: Privates und Öffentliches Bauen – Das Ostragehege: Vom Schlachthof zum Event-Gelände

Gemeinsam mit **Markus Kluge** von der STESAD GmbH Dresden und **Dr. Ulrich Hübner** vom Amt für Kultur und Denkmalschutz Dresden ging es unter dem Motto „Privates und Öffentliches Bauen“ durch den historischen Dresdner Schlachthof im Ostragehege. Nach einer kurzen Einführung über den ursprünglichen Schlachthofbau und seinen Denkmalwert führte die Route über die Börse Dresden zur Messe Dresden. Hier wurden einerseits die kulturelle und andererseits die wirtschaftliche Bedeutung der Messe Dresden herausgestellt. Weiter ging es zum Sportschulzentrum, wo heute die Sportmittelschule und das Sportgymnasium in einem Neubau untergebracht sind. Mit der Entwicklung des Sportschulzentrums ist es gelungen, eine dauerhaft tragfähige Nutzung für diesen Bereich des Schlachthofs zu finden. Von dort aus führte der Rundgang zur leerstehenden Pferdeschlachthalle, wo perspektivisch eine Firmenansiedlung mit Dienstleistungsfirmen und Start-Ups vorgesehen ist. Endpunkt des Rundgangs war das Kühlhaus. Es ist eines der letzten erhaltenen Schlachthofkühlhäuser in Deutschland und immer noch als ein solches im Betrieb.



# Arbeitsgruppen

## AG 1: Zu Fuß – Fußverkehr und Barrierearmut in der historischen Stadt



In der Arbeitsgruppe 1 diskutierten die Teilnehmenden unter der Moderation von **Prof. Ingrid Burgstaller**, Mitglied der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz, über die Gestaltung fußgängerfreundlicher Stadträume und über bestehende und gefühlte Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.

In seinem Impulsvortrag lobte **Andreas Schmitz**, Geschäftsführender Gesellschafter des Ingenieurbüros IKS Mobilitätsplanung, dass der Fußverkehr in einer separaten Arbeitsgruppe betrachtet und damit in seiner Relevanz anerkannt würde. In der strategischen Verkehrsplanung sind alle Verkehrsteilnehmenden gleichwertig zu betrachten, auch der Fußverkehr sollte dabei die entsprechende Berücksichtigung finden. Für die historische Stadt gibt es in Bezug auf die fußgängerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums keine allgemein gültigen Ansätze, da jede Stadt einzigartig ist und damit individuellen Anforderungen unterliegt. Wichtig ist es, mit einer klaren Vision der Stadt deren zukünftige Gestaltung voranzubringen. Dabei sind auch neue Technologien zu berücksichtigen. Bei der Wahl der Fortbewegungsart spielt die Geschwindigkeit eine zentrale Rolle, und mit der Geschwindigkeit das Erleben der Stadt. Die Qualität des öffentlichen Raums, die Nutzungsmischung, die Vielfalt und die Dichte sind somit ausschlaggebend für die Entscheidung, Wege zu Fuß zurückzulegen. Lange eintönige Wege werden schnell langweilig und führen dazu, dass man diese ungern als Fußgänger zurücklegt. Eine kurze Abfolge von Wegen und Plätzen bzw. wichtigen Anlaufpunkten wiederum befördert das Zu-Fuß-Gehen. Der Fußverkehr war einst die dominante, weil natürlichste, einfachste und zudem kostenlose Fortbewegungsart in der historischen Stadt. Heute kommt ihm oft nur noch eine Randbedeutung zu. Dies zeigt sich besonders deutlich in der Aufteilung des öffentlichen Raums zwischen den zwei Gebäudefronten, wo der Fußgänger nach der Fahrbahn, dem Radstreifen, dem ruhenden Verkehr usw. die verfügbare Restfläche zugewiesen bekommt. Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr, dem Radverkehr und den Fußgängern gehören vielerorts zum Verkehrsalltag. Schmitz plädierte zum Abschluss seines Vortrags dafür, dass der gesamte Straßenraum für Fußgänger so sicher sein sollte wie ein Fußgängerüberweg.

**Christian Kuhlmann**, Baubürgermeister der Stadt Biberach an der Riß (Baden-Württemberg), stellte das Fußverkehrskonzept 2019 der Stadt als Bestandteil eines multimodalen Ansatzes vor. Ziel des Konzepts ist es, zeitgemäße Standards bei Fußverkehrsanlagen zur Anwendung zu bringen, durch Lückenschlüsse Umwege zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität zu verbessern, eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten zu erzielen sowie die Pflege der Infrastruktur zu sichern. Wichtig ist dabei der integrative Ansatz der Verkehrsplanung. Es müssen alle Verkehrsarten zusammengedacht und daraus eine Vision für die Stadt entwickelt werden. Eine gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Vitalität der historischen Stadt zu erhalten. Dabei ist aufgrund der geringen Platzverfügbarkeit das Miteinander der Schlüssel zum Erfolg. Begegnungszonen schaffen beispielsweise öffentliche Straßenräume, die ein Miteinander der Verkehre ermöglichen und eine gegenseitige Rücksichtnahme fördern. Kuhlmann macht jedoch auch deutlich, dass es keine gute Verkehrslösung ist, das Optimum für den schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Der respektvolle Umgang miteinander, sowohl in Richtung Fußgänger als auch andersherum, ist eine wesentliche Grundlage, die es zu schulen gilt.

Über die Erfahrungen als Modellstadt im Jahr 2018 des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ und der Teilnahme am Fußverkehrs-Check durch den Fuss e.V. berichtete **Jens Otto**, Abteilungsleiter Verkehrsplanung der Stadt Halle (Saale). Die Verkehrskonzeption der Altstadt von Halle (Saale) setzt u. a. auf neue Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche und Barrierefreiheit. Darüber hinaus besteht ein eindeutiges Bekenntnis zur Straßenbahnstadt. Eine genaue Vision der Stadt ist für die Stadtentwicklung wesentlich. Auch der Fußverkehr hat in Halle (Saale) eine große Bedeutung. Ein Problem sieht er in der fehlenden Lobby für den Fußverkehr und einer dadurch mangelnden Wahrnehmung. Bürgerdialoge helfen, um Interessenskonflikte zwischen dem ruhenden Verkehr, dem Radverkehr und dem Fußverkehr aufzuzeigen und gegenseitiges Verständnis zu fördern. Aus Sicht von Otto sind Gestaltungswettbewerbe zielführend, um gute Lösungen für den öffentlichen Raum zu finden. Diese gehen oft einher mit einer Reduzierung der Verkehrsflächen und der Stärkung von Grünflächen.

Wie man die Anforderungen an Barrierefreiheit mit gestalterischen Besonderheiten des historischen Stadtkerns zusammenbringt, führte **Thomas Köhlmos**, Partner im Büro Lohaus Carl Köhlmos Landschaftsarchitekten Stadtplaner, anhand von drei Beispielen aus. Zunächst stellte er die Neugestaltung des öffentlichen Raums im Warburger Stadtkern mit Fokus auf die Integration aktueller Nutzungsanforderungen an Barrierefreiheit vor. Im Rahmen des Modellprojekts von NRW „Barrierefreiheit im historischen Stadtkern Warburg“ hat das Büro mit seinen Planungen 2009 den 1. Preis im kooperativen Werkstattverfahren erhalten. Die Realisierung erfolgte 2011 bis 2019. Bei der Neugestaltung des Marktplatzes und der Fußgängerzone in Meppen stand die Realisierung eines Leitsystems für Menschen mit motorischen Einschränkungen und für Menschen mit visuellen und kognitiven Einschränkungen im Vordergrund. Ziel war es, das Leitsystem so zu realisieren, dass es vordergründig nicht als Blindensystem erkennbar ist. Herausforderungen stellten dabei die Nutzung von Naturstein und die Herstellung der geforderten unterschiedlichen Leuchtkraft und Trennbarkeit von Flächen dar. Die durch das Büro ausgewählten Materialien kamen auch bei weiteren Planungen der angrenzenden Flächen zur Anwendung, die durch unterschiedliche Büros ausgeführt wurden. Diese Festsetzung war wichtig, um eine einheitliche Gestaltung der Flächen zu erzielen. Abschließend stellte er die taktil und visuell erkennbaren Laufbänder vor, die bei der Neugestaltung der Fußgängerzone von Billerbeck umgesetzt wurden.

In der abschließenden Diskussion wurde die Notwendigkeit der integrierten Planung bekräftigt. Uneins waren sich die Teilnehmenden bei der Frage nach der Schaffung von Schutz-zonen, insbesondere auch mit Blick auf die Sicherheit von Kindern. Insgesamt ist festzuhalten, dass die gesellschaftliche Diskussion und die Sensibilisierung für den Fußverkehr und die gegenseitige Rücksichtnahme weiter voranzutreiben sind. Der öffentliche Raum sollte von allen Verkehrsteilnehmenden gleichwertig nutzbar sein. Gesundheitsverbände sollten zukünftig mehr involviert sein, die sich für die Stärkung des Fußverkehrs aussprechen. Um Kindern das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmenden zu vermitteln, sollten geschützte Räume geschaffen werden, in denen die Kinder spielerisch an unterschiedliche Verkehrssituationen herangeführt werden. Eine generelle Separierung der Verkehrsflächen wird nicht als Zukunftslösung der integrierten Verkehrsplanung angesehen.

## AG 2: Auf Rädern – Fließender und ruhender Verkehr in der historischen Stadt



In der Arbeitsgruppe 2 wurden unter der Moderation von **Thomas Dienberg**, Vorsitzender der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz, Strategien verhandelt, wie neue und alte rollende Verkehrsangebote denkmalverträglich in historischen Stadtbereichen organisiert werden können.

In seinem Impulsvortrag skizzierte **Dirk Ohm**, Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, die oftmals ähnlich gelagerten Probleme, vor denen die historischen Städte, trotz ihrer unterschiedlichen Ausgangssituationen stehen: jahrelange Vernachlässigung des ÖPNV, überörtlicher Durchgangsverkehr, die Barrierewirkung von Ortskernumgehungen. Altstadtverträglicher Verkehr bedeutet u. a., die Verkehrsmengen so gering wie möglich zu halten, ohne dass dies in eine klare Verneinung von Verkehr münden müsse. Ausschlaggebend für einen altstadtverträglichen Verkehr sind letztlich geringe Geschwindigkeiten, die die Bedürfnisse aller Nutzer und Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Das Konzept von Shared-Space beruht auf diesem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Organisation im Mischverkehr, dem durch das sektorale Denken eine Absage erteilt wurde, sollte allein aufgrund der strukturellen Voraussetzungen in der historischen Stadt eine Daseinsberechtigung haben. Um diese Konzepte des Miteinanders zu stärken und stetig in der Praxis nachjustieren zu können, müssen die juristischen Voraussetzungen geschaffen werden. Prominentes Beispiel ist die Begegnungszone nach Schweizer Vorbild, die im deutschen Verkehrsrecht nach wie vor fehlt.

Die Bedeutung eines kommunalen Parkraummanagements für die erfolgreiche Steuerung des Mobilitätsverhaltens in einer Stadt verdeutlichte **Michael Berkhahn**, Senator der Hansestadt Wismar (Mecklenburg-Vorpommern). Dies sei zentrales Steuerungselement für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und ermöglicht damit letztlich das Zurückgewinnen der Deutungshoheit über den öffentlichen Raum. Durch eine intelligente Preisgestaltung der Parkgebühren (Staffelung, Nutzerunterschiede), ein Ineinandergreifen von Systemen (Umstieg vom Auto in die Bahn oder auf das Leihfahrrad) sowie durch die Bewirtschaftung von Parkraum an verschiedenen Orten, kann das „Zuparken“ von öffentlichem Raum vermieden werden, ohne dass Sorgen über schlechte Erreichbarkeit von z. B. Einzelhandelsgeschäften in der Innenstadt begründet sind.

Die wichtige Rolle des Radverkehrs in der UNESCO-Welterbe Stadt Bamberg (Bayern) stellte Stadtbaurat **Thomas Beese** aus Sicht der Verkehrsplaner vor. Mit einer relativ kleinen Fläche sieht sich der Stadtkern von Bamberg einem Einzugsgebiet gegenüber, welche das Vierfache der Bevölkerungszahl der Stadt von knapp 80.000 Einwohnern übersteigt. Dies habe Auswirkungen auf die Innenentwicklung und spiegele sich im Mobilitätsverhalten wieder. Die fränkische Stadt sieht sich zudem mit einem Problem konfrontiert, das viele Städte mit Altstadtkernen kennen: Die touristisch am nachgefragtesten Orte seien zugleich aufgrund von Disposition und lokalen Gegebenheiten die am schlechtesten erreichbaren. Auf eine kleine Fläche treffen viele Anforderungen, und es gibt keinen Raum zu verschenken. Aufgrund dieser Parameter, so fordert Beese, ist die Lösung für das Mobilitätsproblem in der historischen Stadt der Mischverkehr, ohne dass es zu einem Gegeneinanderauspielen der einzelnen Bedürfnisse und Nutzergruppen kommen darf. Damit der Städtebauliche Denkmalschutz weiterhin gesellschaftlich verankert ist, muss die Verkehrsentwicklungsplanung in ein integriertes Konzept Eingang finden. Dies schließt z. B. Einzelmaßnahmen ein, die, vor dem Hintergrund einer Gesamtstrategie diskutiert, öffentlichkeitswirksam in die Stadtgesellschaft getragen und dort diskutiert werden.

**Jens Kunstmann**, Verkehrsplanung Stadt Görlitz (Sachsen), gab einen Einblick in die Situation von Görlitz und die Erschließung einer historischen Stadt mit Straßenbahn und Bussen. Gerade wenn sich die Erreichbarkeit mit dem MIV aufgrund enger Straßenquerschnitte oftmals nicht oder nur mit Einschränkungen ermöglichen lässt, ist es umso wichtiger, auf alternative Infrastruktur zu setzen. Dies können beispielsweise auch automatisierte Kleinbusse sein, oder aber, wie in Görlitz historisch der Fall, Straßenbahnen. Diesem Fortbewegungsmittel wohnt zudem, trotz seines hohen Alters, ein für eine Stadt nicht zu unterschätzendes Potenzial als Identifikations- und Imageträger inne.

In der Diskussion wurden die besonderen Voraussetzungen deutlich, mit der sich die Städte konfrontiert sehen. Eine Verbannung des rollenden Verkehrs kann und darf nicht geschehen, auch wenn die historische Stadt im Kern eine Stadt der kurzen Wege, eine Stadt der Fußgänger ist. Allein um die Akzeptanz des Denkmalschutzes in der Bevölkerung zu sichern, muss die gute Erreichbarkeit der Städte mit dem öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr sichergestellt werden. Dies beinhaltet auch die Deutungshoheit der Städte über ihre Flächen durch die Reduzierung des Parkraums auf öffentlichen Flächen und die Einbindung des Umlands in Strategien und Konzepte. Gerade wenn es sich, besonders in verdichteten Gebieten, um dispersen Verkehr handelt, kann die Lösung der Verkehrsprobleme nicht alleine gelingen, da Umland und Stadt miteinander verwoben sind. Dies schließt eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs bzw. des gebietsfremden Verkehrs an die Peripherie einer Stadt nicht aus. Durch die großen Flächenansprüche, die der fließende, besonders aber der ruhende motorisierte Individualverkehr in Anspruch nimmt, sind hierfür ressortübergreifende Strategien vonnöten. Dabei gilt es, viele kleine Schritte auf dem Weg zur großen Vision zu machen. Die kleinen Verkehrsversuche sind oft zwar unauffälliger, aber auch leichter und schneller umsetzbar und können unmittelbar auf ihre Praktikabilität geprüft werden. In allen vorgestellten Praxisbeispielen wurde dieser Partizipations- und Mitgestaltungsansatz deutlich, um aus den praktischen Erfahrungen dann auch die konzeptionellen Grundlagen neuer Mobilitäts- und Gestaltungskonzepte entwickeln zu können. Dabei müssen sich Stadtgesellschaft und Stadtpolitik über die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel auf Rädern verständigen und diese in einem integrierten Konzept formulieren.

### AG 3: Im Raum – Gestaltung von Mobilitätsbereichen in der historischen Stadt



Welche Ansprüche an die Gestaltung von historischen Stadtbereichen gestellt werden, bei gleichzeitiger Sicherstellung der verkehrlichen Ansprüche, wurde in der Arbeitsgruppe 3 unter Moderation von **Steffan Robel**, Mitglied der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz, diskutiert.

Die Bedeutung des Straßenraums für den Charakter der Altstadt verdeutlichte **Lola Meyer** vom Landschaftsarchitekturbüro A24 Landschaft. Der weit vorhandene Wunsch nach Wandel und Veränderung unserer Straßenräume, von der autogerechten Stadt hin zu einer menschengerechten, lebenswerten Stadt, ist eng verknüpft mit der Zukunft der Mobilität – vernetzt, geteilt, elektrisch, automatisiert. Die unterschiedlichen Raumansprüche der verschiedenen, teilweise neuen Verkehrsarten erfordern eine räumliche und inhaltliche Reorganisation der Straßenräume (autoarm/autofrei). Es werden multifunktionale Straßenräume mit einer guten Lesbarkeit, Orientierung, Langlebigkeit, Funktionalität und Multikodierung, hohen Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität als sozialer Treffpunkt benötigt. Gute Gestaltung erhöht die Lebensqualität und sollte vom Großen bis ins Kleine durchdacht werden. Die Räume sollen dabei den Anspruch an ein Gesamtbild mit hoher Gestaltungsqualität aus Architektur und Freiraum bilden. Bei Straßenräumen sind die Materialien und Beläge die wichtigsten Gestaltungselemente, die sich auf das Verkehrsverhalten und die Wahrnehmung auswirken. In den historischen Stadtbereichen ist dabei Neues mit Altem zusammenzubringen. Im Rahmen einer breit angelegten, frühzeitigen und professionellen Bürgerbeteiligung und Kommunikationsstrategie kann das gemeinsame Austesten und Aushandeln erfolgreich gelingen.

Die Strategien zum Umbau der Innenstadtstraßen stellte **Daniela Both**, Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Göttingen (Niedersachsen), vor. Göttingen ist eine Stadt der kurzen Wege, deren Stadtbild das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren befördert. Doch Wohnen, Arbeiten und Handelsfunktionen erzeugen in der Göttinger Innenstadt Quell- und Zielverkehr. Mit einem Innenstadtleitbild und einem Gestaltungskonzept wurden seit einigen Jahren die innerstädtische Verkehrsführung für verschiedene Verkehrsarten und die jeweiligen Gestaltungsprinzipien entsprechend der Nutzung der Straßenräume definiert. Dabei gibt es neben der Kernzone, die nur den Fußgängern vorbehalten ist, einen umgebenden Bereich, der als Fußgängerzone, mit Zulassung

für Radfahrer und Stadtbusse bis 20 km/h gekennzeichnet ist. Diese Innenstadtrouten sind aufgrund der höheren Belastung in aufgehelltem Asphalt ausgeführt und geben durch diese Gestaltung intuitiv die Routen für den Radverkehr vor. Diese Grundzüge ermöglichen eine über Jahre schrittweise Herstellung einer einheitlichen und gliedernden Innenstadtgestaltung. Die Bereiche mit vorwiegender Aufenthaltsnutzung wurden durchgängig mit großformatigem Granitpflaster versehen, die Lieferbereiche oder besonders beanspruchte Bereiche mit kleinformatigem Granitpflaster. Wichtig für das Gesamtkonzept ist die Erreichbarkeit der Innenstadt auch mit dem Pkw und dem Fahrrad. Dafür gibt es strategisch platzierte Pkw-Parkhäuser am Altstadtrand, die den Parksuchverkehr in der Innenstadt reduzieren. An den Zugängen der Fußgängerzone gibt es eine Vielzahl an Fahrradabstellanlagen, insbesondere an stark frequentierten Orten (Supermärkte, Kaufhäuser). So kann das Fahrrad überall bequem abgestellt werden, und die Fußgängerzone wird von Abstellanlagen freigehalten. Die engen Straßenraumverhältnisse erfordern immer wieder einen Abwägungsprozess. Hierfür werden auch temporäre Lösungen, wie beispielsweise die mobile Fahrradabstellanlage (CarBikePort), für wenige Monate getestet, um den Bedarf zu untersuchen.

Die Herausforderungen des mittelalterlichen Stadtgrundrisses der Universitätsstadt Freiberg (Sachsen) stellte **Holger Reuter**, Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bauwesen, vor. In den letzten Jahren hat eine Attraktivitätssteigerung der Altstadt stattgefunden, die auch mit einer Intensivierung der Wohnnutzung einhergeht. Die steigende Nutzung des Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorts führt zu Konflikten in der Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs, der Einordnung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs sowie bei den städtebaulichen Zielstellungen und denkmalpflegerischen Anforderungen. Zur Lösung hat die Stadt 2012 ein Verkehrsentwicklungskonzept für die Altstadt erarbeitet. Darin werden Zonen für den ruhenden Verkehr und den Lieferverkehr definiert, der gesamte Altstadtbereich mit Tempo 30 ausgewiesen und die Anlieferung in der Fußgängerzone für max. 7,5 t Fahrzeuge sowie zeitlich beschränkt. Hinsichtlich der Gestaltung hat die Stadt Freiberg mit dem schrittweisen Umbau an Erfahrung gewonnen. Das Beispiel Obermarkt hat gezeigt, dass denkmalschutzrechtliche Belange gegenüber der Barrierefreiheit überwiegen können. So wurde für die Erhaltung des historischen Bildes auf einen glattgesägten Granitstein verzichtet. Der Forderung nach Asphaltstraßen für den Radverkehr muss in der historischen Stadt entgegengetreten werden. Die Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum ist in der Bevölkerung nur kommunizierbar, wenn Alternativen geschaffen werden. Hierzu werden am Rand der Altstadt verschiedene Varianten geprüft.

**Henri Gnauert**, Sanierungsträger in der Gothestadt Bad Lauchstädt (Sachsen-Anhalt), stellte die Neugestaltung des Marktplatzes und der angrenzenden Bereiche vor. Der Bau des neuen Autobahnabschnitts A 38 führte zu einer Reduzierung des Verkehrs im Stadtkern und ermöglichte es, den noch vorhandenen Verkehr im Stadtkern neu zu organisieren. Da sich weiterhin zwei Landesstraßen kreuzen, ist weiterhin Verkehr in der Innenstadt vorhanden, dieser konnte jedoch auf Tempo 30 im Kernbereich reduziert und die Innenstadt für den Lkw-Verkehr teilweise gesperrt werden. In der Folge bestand die Möglichkeit, den Marktplatz und die angrenzenden Bereiche neu zu gestalten. Dazu wurde ein Wettbewerb mit hohem Qualitätsanspruch auf Grundlage denkmalpflegerischer, städtebaulicher, architektonischer und gestalterischer Leitlinien durchgeführt. Im Ergebnis entstand in mehreren Bauabschnitten eine einheitliche und barrierefreie Gestaltung mit orts- bzw. regionaltypischen Materialien. Die zurückhaltende Materialwahl wird durch verschiedene Verlegearten aufgelockert und stellt die Charakteristik des Stadtraums in den Vordergrund. Die Pflasterung des Abschnitts an der Landesstraße erforderte dabei eine umfassende Abstimmung mit dem zuständigen Landesbaubetrieb, war letztlich jedoch möglich.

Insgesamt wurde deutlich, dass die Bürger Akzeptanz für weniger Autoverkehr, insbesondere in historischen Stadtbereichen zeigen, wenn diese mit einer hohen gestalterischen als auch mit einer Aufenthaltsqualität erneuert werden. Hierzu eignen sich Wettbewerbsverfahren zur Sicherung der Qualität. Es ist jedoch ein langes Durchhaltevermögen auch über politische Wechsel hinweg notwendig, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu erreichen. Konzepte für einzelne Stadtbereiche sind hilfreich, die zurückhaltend das historische Erscheinungsbild unterstützen. Dabei sind die individuellen Gegebenheiten der Stadt und die Vorstellungen und Wünsche der Bewohner zu berücksichtigen. Das erfordert eine Aushandlung und Abwägung im konkreten Raum, damit ein erfolgreicher Kompromiss gefunden und vereinbart werden kann.

#### AG 4: Im Austausch – Vernetzung und Kommunikation neuer Mobilitätsangebote



Die Arbeitsgruppe 4 diskutierte über die Möglichkeiten, die sich mit einer zunehmenden Digitalisierung und neuen Mobilitätsangeboten – insbesondere für kleinere Städte und Gemeinden im ländlichen Raum – ergeben und wie diese in historischen Bestandsstrukturen eingesetzt werden können. Die Moderation leitete als Mitglied der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz **Prof. Dr. Jörg Haspel**.

Zu Beginn verdeutlichte **Andreas Falkowski** vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der Landesgeschäftsstelle des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, warum es wichtig ist, die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene voranzutreiben. Das Zukunftsnetz NRW unterstützt Kommunen dabei, die Mobilität mit oberster Priorität in den Verwaltungen zu verankern und sogenannte Mobilitätsmanager als Beauftragte einzusetzen. Dadurch werde eine Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Abteilungen und eine eindeutige Zuständigkeit geschaffen. Unter diesen Voraussetzungen besteht die Möglichkeit, ein aktives kommunales Mobilitätsmanagement zu gestalten und dadurch die unterschiedlichen Instrumente und Ansätze zur Verbesserung der Mobilität gebündelt einzusetzen. Dies ist eine wichtige Strategie zur Attraktivitätssteigerung, insbesondere für die kleineren und mittleren Städte, um eine gute Erreichbarkeit auch für neue Bewohner zu gewährleisten. Somit trägt diese auch zur Überlebensfähigkeit und der Sicherung von historischen Städten bei. Die Kommunen stehen dabei vor ähnlich aktuellen Herausforderungen, weshalb der Austausch zu Best-Practice-Beispielen und zu Umsetzungserfahrungen wichtig und gewinnbringend ist.

Bürgermeister **Volker Bachmann** aus der Stadt Lengenfeld (Sachsen) im Vogtland stellte das erfolgreiche Projekt des ersten Bürgerbusses in Sachsen vor. Die Kleinstadt konnte mit dem Städtebaulichen Denkmalschutz eine Aufwertung des Ortskerns durch private und öffentliche Maßnahmen erreichen. Nicht zuletzt trägt auch der Bürgerbus zu einer Belebung und Attraktivität bei, weil die Erreichbarkeit insbesondere für die Zielgruppe der Senioren gesichert wird. Die sieben Kleinbusse mit Linienkonzession werden gemeinsam mit den Nachbargemeinden Adorf und Bad Elster und dem regionalen Verkehrsverbund organisiert. Die Gewinnung ehrenamtlicher

Fahrer ist eine der Kernaufgaben und Schwierigkeiten für das Projekt und funktioniert nur mit einer ständigen persönlichen Ansprache. Die Erfolgsfaktoren für den Bürgerbus sind, dass sich das Angebot nach den Gegebenheiten vor Ort und den Bedürfnissen der Zielgruppe richtet. Die Marktzeiten und Öffnungszeiten der Ärzte sowie die ortsbezogenen Ziele, wie Friedhof, Kirche und Einkaufszentren, werden bedient und die Routen durch stetige Rückmeldung von Nutzern angepasst. Der Bürgerbus ist dadurch Teil des Stadtbildes und Synonym des sozialen Miteinanders von Lengenfeld geworden. „Wer Bürgermeister bleiben oder werden will, der sollte einen Bürgerbus einführen“, resümiert Bachmann das erfolgreiche Projekt und nimmt aus der Diskussion den Anstoß zur engeren Zusammenarbeit mit Wohnungs- und Sozialverbänden mit.

Ein alternatives Mobilitätsangebot für den ländlichen Raum, welches sich auch an jüngere Zielgruppen richtet, stellte **Michael Schramek**, Vorsitzender des ‚Vorfahrt für Jesberg e.V.‘ und Geschäftsführer der Unternehmen EcoLibro und Regio.Mobil Deutschland, vor. In der Gemeinde Jesberg (Hessen) ist aus bürgerschaftlichem Engagement ein Mobilitätsnetzwerk mit CarSharing-Fahrzeugen, Leih- sowie Lastenfahrrädern, Mitfahrbänken, Anhängern und Rollern entstanden. Mit der Idee, eine bessere Mobilität herzustellen, gelang es, den Ort zukunftsfähig zu machen und dabei die Kosten für die Dorfgemeinschaft insgesamt zu senken. Das Angebot wird in der Bevölkerung gut angenommen, so dass die Angebote mittlerweile auch für weitere Ortsteile gefordert werden. Als zweites Projekt wird derzeit ein CarSharing in der historischen Stadt Homberg/Efze (Hessen) eingeführt. Hier werden Dienstfahrzeuge bzw. für Dienstfahrten privat genutzte PKW der Kreis- und Stadtverwaltung sowie weiterer Partner durch ein CarSharing-System ersetzt. Anhand einer umfassenden Analyse der Fahrtenbücher und mit den Instrumenten des Fuhrparkmanagements lassen sich die Fahrbedarfe ermitteln und die Wirtschaftlichkeit rechnerisch darstellen. Dabei ist es wichtig, zunächst die allgemeinen Personentransporte zu berücksichtigen, und nicht spezielle Dienstfahrten mit besonderen Ansprüchen an die Fahrzeugausstattung erfüllen zu wollen.

Aktuelle Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt „Autonomer Öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum“ stellte **Arne Holst** von der Technischen Universität Berlin am Beispiel des historischen Stadtkerns Wusterhausen/Dosse (Brandenburg) vor. Seit Juni 2019 fährt ein automatisierter Kleinbus auf einer Strecke von 7,8 km durch den Stadtkern der Kleinstadt. Das Forschungsprojekt sieht insbesondere Potenzial in der Feinerschließung des ÖPNV in Regionen mit einer sinkenden Bevölkerungszahl und einer alternden Bevölkerung. Dabei wurde explizit die Strecke im historischen Stadtkern ausgewählt, da die Erreichbarkeit des Zentrums, aber auch die baulichen Gegebenheiten mit unterschiedlichen Bodenbelägen gegeben sind. Notwendig sind derzeit noch eindeutige Fahrwege sowie der Einsatz eines Operators, der das Fahrzeug begleitet und notfalls eingreifen kann. Ziel aus Sicht des Städtebaulichen Denkmalschutzes ist es, dass sich die automatisierten Fahrzeuge an die Gegebenheiten des baulichen Bestands anpassen können.

Die Verkehrswende ist nicht nur ein Thema der Ökologie und Nachhaltigkeit, berührt diese doch auch die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität in historischen Kleinstädten. Eine gute Erreichbarkeit für jetzige und zukünftige Bewohner trägt zur Überlebensfähigkeit dieser Städte bei. Die gemeinsame Kooperation und Kommunikation mit den Bürgern ist dabei wichtiger Baustein für die Etablierung neuer Mobilitätsangebote. Diese müssen immer wieder mit den tatsächlichen Bedarfen der Nutzer sowie der Alltagstauglichkeit abgeglichen werden.

## Abschlussvortrag



Der Philosoph **Christian Uhle** reflektierte das diesjährige Kongressthema mit einem dynamischen und bildreichen Vortrag zum Thema „Der technische Blick auf unsere Umwelten“. Der Mensch hat verschiedene Optionen, sich die Welt verständlich zu machen und beispielsweise durch Gemeinschaft, Wissenschaft oder Religion Sinn zu erfahren. Mit Technik als Weltbezug kulminiert der Versuch, mit der Welt physisch umzugehen in einer regelrechten Technologiefixierung. Paradebeispiel dafür sei die Hoffnung auf das Auto 2.0, das elektrisch, geteilt, selbstfahrend alle Probleme lösen wird. Hier griffen jedoch wieder sogenannte Reboundeffekte: Effizienzsteigerungen führten unweigerlich zu Mehrverbräuchen, welche wiederum erneute Probleme verursachten. Uhle machte dabei deutlich, dass er neuen Technologien und Mobilitätsdienstleistungen keineswegs ablehnend gegenüberstehe. Ganz im Gegenteil könnten diese dazu beitragen, mehr Mobilität bei weniger Verkehr zu ermöglichen. Die Mobilitätswende brauche jedoch einen kritischen gesellschaftlichen Diskurs darüber, welche Veränderung wir erreichen wollten. Die Diskussion über die Mobilität der Zukunft und auch die Zukunft im Allgemeinen werde noch zu oft im konstativen Futur geführt, ganz so, als wäre diese bereits festgeschrieben. Dabei ist die Zukunft gestaltbar.

## Schlussworte

**Gaby Kautz**, Leiterin des Referats für Baukultur und Städtebaulicher Denkmalschutz im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, bedankte sich im Namen des Bundesministeriums bei den Teilnehmenden und Referenten für das rege Interesse und den konstruktiven fachlichen Austausch. Die Fokussierung auf ein konkretes, die Programmkommunen aktuell betreffendes Thema, hat sich bewährt und zeigt, dass der Kongress Städtebaulicher Denkmalschutz als etablierte Veranstaltung die Kommunen beim Austausch zu ihren eigenen, aktuellen Problemstellungen unterstützt. Der interdisziplinäre und integrierende Ansatz der Städtebauförderung von Bund, Ländern und Kommunen soll mit der Neustrukturierung der Städtebauförderung ab 2020 weiter gestärkt werden.

## Impressum

### Herausgeber

#### **Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)**

Krausenstraße 17 – 18

10117 Berlin

[www.bmi.bund.de](http://www.bmi.bund.de)

### Kongressmanagement

#### **sbca**

Prinzenstraße 84.2

10969 Berlin

T: +49 (0)30 69 53 70 80

F: +49 (0)30 69 53 70 8-20

[kongress-denkmalschutz2019@sbca.de](mailto:kongress-denkmalschutz2019@sbca.de)

### Inhaltliche Konzeption

#### **complan Kommunalberatung GmbH**

Voltaireweg 4

14469 Potsdam

[www.complangmbh.de](http://www.complangmbh.de)

Alle Fotos, sofern nicht anders angegeben: Hagen Wiel