



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat

Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt

Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 43



Impressum

Herausgeber

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)
Referat SW I 5 · 10557 Berlin
Internet: www.bmi.bund.de

Fachliche Begleitung

BMI, Referat SW I 5 · Baukultur und Städtebaulicher Denkmalschutz

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Referat I 7 · Baukultur und Städtebaulicher Denkmalschutz

Redaktionelle Bearbeitung

Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz
c/o complan Kommunalberatung GmbH
Voltaireweg 4 · 14469 Potsdam

Gestaltung

Agentur Queißer PR, Berlin

Druck

ARNOLD group, Großbeeren

Bildnachweise

Siehe Seite 74

Druck

August 2019

Auflage

1.200 Exemplare

Bestellung dieser Publikation

Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz
E-Mail: info@staedtebaulicher-denkmalschutz.de

Hinweis

Diese Publikation ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Inhalt

Zur Einstimmung

- Mobilität in historischen Straßenräumen 6
Prof. Dr.-Ing. Stefanie Anna Bremer und Alexander Gardyan, Universität Kassel
- Kurzdarstellung zum Schwerpunktthema 2019 „Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt“ 9
Alexander Schirrmeyer, Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz

Themenblock I: Zu Fuß

- Gehen: Stadt sichtbar machen 13
Bertram Weisshaar, Atelier Latent
- Zum Denkmal gehen: Fußverkehr stärkt historische Stadtbereiche 16
Roland Stimpel, FUSS e.V.
- Barrierefreiheit in den historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg 19
Katrin Witt, Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel

Zwischenruf I

- Gehen als Grundlage des Planens für öffentliche Räume 23
Ein Interview mit Erich Willi, Fußverkehrsbeauftragter der Stadt Zürich, Schweiz

Themenblock II: Auf Rädern

- Stadtraum und Mobilität für die Zukunft – Königsplatz und Maximilianstraße in Augsburg 27
Gerd Merkle, Baureferent der Stadt Augsburg
- Göttingen – Radverkehr in der historischen Innenstadt 30
Daniela Both, Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung in der Stadt Göttingen
- Bad Doberan – Nachhaltige Lieferlogistik in Kleinstädten 33
Clemens Weiss, KOMOB – Kompetenzzentrum ländliche Mobilität

Zwischenruf II

- Die neue Art der Fortbewegung: Flexibel – Digital – Geteilt 37
Ein Interview mit Prof. Dr. Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Themenblock III: Im Raum

- Das Optimum liegt im Kompromiss 41
Steffan Robel, A24 Landschaft
- Parkraumkonzepte und -strategien für mittelgroße Altstädte 44
Dirk Ohm, IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Zwischenruf III

- Zivilgesellschaftlich organisiert: Vorfahrt für Jesberg e.V. 48
Ein Interview mit Michael Schramek, Vorsitzender Vorfahrt für Jesberg e.V.

Themenblock IV: Im Austausch

- flowBie – vernetzte Mobilität kommunal umgesetzt 52
Martin Uekmann, Geschäftsführer der moBiel GmbH, Bielefeld
- Ein diskursives Planungsverfahren – Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung 55
Siegfried Reibetanz, GRUPPE PLANWERK
- KONUS: KOSTenlose NUtzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schwarzwaldurlauber 58
Ein Interview mit Wolfgang Weiler, Schwarzwald Tourismus GmbH

Zwischenruf IV

- Integrierte Energie- und Mobilitätslösungen für die Zukunft 62
Ein Interview mit Frank Christian Hinrichs, inno2grid

Ausblick

- Eine andere Mobilität muss konkret erfahrbar werden 66
Im Gespräch mit Christian Uhle, Philosoph

Serviceteil

- Ansprechpartner 70

Zur Einstimmung



Vielfältige Nutzeranforderungen in einer Geschäftsstraße in Lübeck.

Mobilität in historischen Straßenräumen

Prof. Dr.-Ing. Stefanie Anna Bremer und Alexander Gardyan, Universität Kassel

Mobilität und Verkehr sind fester Bestandteil unseres täglichen Lebens. Die Fragen nach dem Sinn und Unsinn einzelner Wege und die Wahl des Verkehrsmittels gewinnen, auch getrieben durch die Debatte um den Klimaschutz, eine hohe Dynamik und geraten zunehmend in den Fokus öffentlicher Diskussionen.

Dabei ist die Debatte nicht auf Umweltschutz, einzelne Bevölkerungsgruppen oder die Verkehrsmittelwahl beschränkt. Vielmehr werden Forderungen nach Lebensqualität, Nachhaltigkeit und Aufenthaltsqualität dabei deutlich. Unter diesen Aspekten sind die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume und die Entwicklung unserer Mobilitätskultur zentrale Elemente der Thematik. Stadtentwicklung und

Verkehr haben sich dabei schon immer grundlegend gegenseitig beeinflusst. Nutzungsmischung, kurze Distanzen und Aufenthaltsqualität fördern Fuß- und Radverkehr. Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl spricht in diesem Zusammenhang von der Gestaltung der Stadt nach dem menschlichen Maß.¹

Historische Straßenräume bieten in dieser übergeordneten Debatte eine besondere Ausgangslage. Städtebau, Architektur und Straßenraumgestaltung stammen schließlich aus einer Zeit ohne Autos (bzw. mit dem Auto in einer untergeordneten Rolle) und anderer sozialer, politischer sowie wirtschaftlicher Verhältnisse und müssen trotzdem aktuellen Mobilitätsanforderungen genügen.

Ansprüche an öffentliche Straßenräume

Straßenräume dürfen nicht als reine Transiträume verstanden werden. Straßen sind Orte der Mobilität, des Aufenthalts und der sozialen Interaktion gleichermaßen. Es sind öffentliche Räume und damit das oft zitierte Wohnzimmer der Stadt.² In der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt steht unter der Handlungsstrategie *Modernisierung der Infrastrukturnetze und Steigerung der Energieeffizienz*: „Stadtverkehr muss in Einklang mit den Nutzungsansprüchen von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlichen Räumen stehen.“³

Die Ansprüche an öffentliche Straßenräume werden also durch Nutzer und Nutzungen gleichermaßen bestimmt. Nachfolgend eine Auswahl:⁴

- Barrierefreie Räume, gestaltet nach dem Prinzip „Design für alle“, helfen allen Verkehrsteilnehmern. Die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips (mindestens zwei der Sinne Tasten, Hören und Sehen sollen durch die Infrastruktur angesprochen werden), die Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten und gut begehbaren Oberflächen sind wichtige Bestandteile der barrierearmen Gestaltung.
- Fußgänger bedürfen durchgängiger, barrierefreier und kleinteiliger Wegenetze. Nutzungsmischung in den Erdgeschosszonen, detailreich gegliederte Fassaden und regelmäßige Platzflächen sorgen für Abwechslung und Kurzweiligkeit beim Gehen.
- Radfahrer sind auf ein durchgängiges Netz mit glatter Oberfläche und kontinuierlicher Führungsform angewiesen. Dabei hängt die Akzeptanz der angebotenen Infrastruktur besonders mit ausreichenden Breiten und einer subjektiven wie objektiven Sicherheit zusammen.
- Kfz-Verkehr ist auf ausreichend dimensionierte Flächen angewiesen, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Ergänzend werden Flächen benötigt, um die Fahrzeuge von Bewohnern, Berufstätigen oder Kundenverkehren zu parken, ggf. sind zusätzlich Bereiche zum Anliefern nötig.

Ergänzend müssen weitere Kriterien wie die Erreichbarkeit (auch für Sonderfahrzeuge), Ästhetik, Begrünung und Mikroklima, soziale Anforderungen und auch der Denkmalschutz Berücksichtigung finden.

Historische Straßenräume

Historische Straßenräume sind nicht nach den aktuellen technischen Anforderungen geplant und unterliegen als städtische Identifikationsräume dennoch oft einer besonders starken Frequentierung. Dabei müssen sie sowohl den Ansprüchen der Fußgänger und Radfahrer entsprechen und sind zusätzlich oftmals durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr belastet. Sie zeichnen sich in der Regel durch eine hohe bauliche Dichte und Nutzungsmischung der Erdgeschosszonen aus und bieten aufgrund der kleinteiligen Parzellierung und Architektur gute Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr.

Die Materialien sind aus ästhetischer und denkmalpflegerischer Sicht erhaltenswert, bergen jedoch vielfach Probleme hinsichtlich der Barrierefreiheit. Grobe Pflastervarianten können durch Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühle nur schlecht oder gar nicht befahren werden und widersprechen auch den Anforderungen des Radverkehrs an glatte Oberflächen im Fahrbahnbereich. Insgesamt bieten historische Straßenräume besonders für Fußgänger vielfältige Qualitäten. Die Anforderungen des Kfz-Verkehrs werden objektiv betrachtet kaum erfüllt. Fahrbahnoberflächen sind oft beengt und folgen keiner linearen Anordnung. Zusammen mit den Nutzungsansprüchen durch Fußgänger und Radfahrer ergeben sich vielerorts niedrige Geschwindigkeitsniveaus und Einschränkungen. Die historischen Straßenräume bieten vielfältige Ziele im Alltag und für Besucher, weshalb ein hoher Bedarf an Erreichbarkeit durch den Kfz-Verkehr besteht. Insgesamt zeigen sich somit insbesondere in historischen Straßenräumen in vielfacher Hinsicht Zielkonflikte, die immer wieder durch einen gesellschaftlichen und politischen Diskurs vor Ort verhandelt werden müssen.

Integrierte Mobilitätsplanung

Der Anspruch der integrierten Mobilitätsplanung muss es sein, die Lebendigkeit und Qualität der historischen Straßenräume zu erhalten und zu fördern und gleichzeitig vorhandene Schwächen zu kompensieren. Planung ist dabei immer als Prozess der Abwägung und als Kompromiss zu verstehen, der auf verschiedenen Ebenen verhandelt werden muss. Dazu gehören Akteure aus Planung, Wirtschaft, Stadtgesellschaft und Politik. Die Diskussion darf dabei keinesfalls auf der Ebene technischer Details geführt werden, sondern muss sich in erster Linie an den Ansprüchen der Nutzer orientieren. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Beteiligung

der Nutzer. Wenn es darum geht, solche sensiblen Straßenräumen auch zukünftig als Identifikationsräume zu erhalten, müssen Maßnahmen auf einen möglichst breiten Konsens der Akteure begründet sein. Mobilitätskonzepte sollten eine umfangreiche Beteiligung und verschiedene Strategien zur Umsetzung stets beinhalten. Im Rahmen eines integrierten Gesamtkonzeptes, wie zum Beispiel eines Verkehrsentwicklungsplans Altstadt, können entsprechend der städtischen Ausgangslage zu folgenden Schwerpunktthemen Maßnahmenempfehlungen mit den Akteuren abgestimmt werden:

- Fußverkehr und Barrierefreiheit
- Radverkehr
- Parkraummanagement
- Mobilitätsmanagement
- ÖPNV
- Car- und Bikesharing
- Elektromobilität
- Straßenräumliche Gestaltung
- Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätskultur

Ausblick

Historische Straßenräume werden auch zukünftig gefragte Identifikationsräume bleiben. Die Stärken der Straßenräume liegen in besonderem Maße in ihren guten Voraussetzungen für die Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität. Dadurch erfüllen sie im Grunde die – zuvor erwähnten – entscheidenden Ansprüche an moderne Straßenräume (das „menschliche Maß“). Kluge Mobilitätskonzepte können dabei helfen, durch die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens im Zusammenspiel mit Gestaltungsmaßnahmen, vorhandene Probleme wirksam zu reduzieren. Entscheidend bei der Umsetzung von Maßnahmen der Mobilitätsplanung in historischen Stadtbereichen wird es sein, zwischen Besuchern, Bewohnern, Geschäftsbetreibern und weiteren Akteuren einen breiten Konsens zu erreichen, der sich an den Ansprüchen und Wünschen der Nutzer und dort lebenden Menschen orientiert und somit in erster Linie zu einem belebten Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität führt.

Stefanie Anna Bremer

Prof. Dr.-Ing., Studium der Stadt- und Regionalplanung in Berlin und Glasgow, Promotion an der Universität Duisburg-Essen.

Gründerin und Beraterin des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros orange edge, Hamburg. Seit 2016 Professur am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung/Mobilitätsentwicklung an der Universität Kassel. In verschiedenen Funktionen tätig, z.B. bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Beirat Raumordnung + Parkraummanagement.

Arbeitsschwerpunkte: Verkehrsplanung, innovative Straßenraumgestaltung, Implementierungsmanagement.

Alexander Gardyan

Jahrgang 1984, Dipl.-Ing. / M.Sc. Stadtplanung, Studium an der Universität Kassel.

Gründer und geschäftsführender Gesellschafter bei dem Stadt- und Verkehrsplanungsbüro IKS Mobilitätsplanung mit Sitz in Kassel. Seit 2016 parallel als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung/Mobilitätsentwicklung der Universität Kassel für das Schwerpunktthema Radverkehr zuständig. Sprecher der Regionalgruppe Hessen/ Rheinland-Pfalz/ Saarland der SRL - Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung.

Arbeitsschwerpunkte: Fuß- und Radverkehrsplanung, Parkraummanagement, Barrierefreiheit, Verkehrsentwicklungsplanung.

¹ GEHL, JAN (2015): Städte für Menschen. Berlin, S. 14ff.

² FUSSVERKEHR SCHWEIZ (2017): Der öffentliche Raum - das Wohnzimmer der Stadt. Zürich.

³ BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT - BMUB (2007): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. Berlin, S. 4.

⁴ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN - FGSV (2006): Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen - RAST. Köln, S. 25f.



Unterschiedliche Nutzungen und Verkehrsmittel stellen ihre Anforderungen an den begrenzten Straßenraum in Potsdam.

Kurzdarstellung zum Schwerpunktthema 2019 „Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt“

Alexander Schirrmeyer, Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz

Der stattfindende Mobilitätswandel bewegt die Gesellschaft in der Stadt und auf dem Land gleichermaßen. Vom lokalen Stammtisch bis hin zu den großen Automobilunternehmen wird die Frage diskutiert, wie die zukünftige Gestaltung unseres Mobilitätsalltags aussehen könnte. Radentscheide, E-Mobilität, Mobility-on-Demand, Sharing-Angebote, Mitfahrerbanken, Feinstaub, autonomes Fahren und Radtourismus sind nur einige Stichworte, die die aktuelle und oftmals kontroverse Debatte begleiten und ihre Spannweite aufzeigen. Aber auch die Bedeutung und Wahrnehmung des öffentlichen Stadtraums als Baustein einer lebendigen Stadt mit Lebensqualität nimmt zu. Dadurch steigen die

Ansprüche an den bestehenden und begrenzten Straßenraum immer weiter an.

Schwerpunktthema in der Programmbegleitung

Was bedeutet die aktuelle Debatte im Konkreten für die historischen Innenstädte, insbesondere in den vielen Klein- und Mittelstädten in Deutschland? Wie kann der Mobilitätswandel in der gebauten Stadt aussehen und welche Möglichkeiten bieten innovative Konzepte zur Sicherung der Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Innenstädte? Diese Fragen nimmt die Programmbegleitung des

Bund-Länder-Programms Städtebaulicher Denkmalschutz als Schwerpunkt im Programmjahr 2019 verstärkt in den Fokus.

Begleitend zum 43. Informationsdienst Städtebaulicher Denkmalschutz finden über das Jahr verteilt zwei Fachdialoge in Bad Karlshafen (Hessen) und Rottweil (Baden-Württemberg), die Vor-Ort-Monitorings der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz und der 27. Kongress Städtebaulicher Denkmalschutz in Dresden zum Thema „Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt“ statt. Dies ermöglicht im Rahmen der Programmbegleitung eine vertiefende Betrachtung des Themenfeldes.

Ausgangslage

Seit Beginn der Programmumsetzung im Jahr 1991 zählte der Umgang mit dem Verkehr im öffentlichen Straßenraum in den historischen Altstadtkernen zu den Aufgaben im Städtebaulichen Denkmalschutz. Lag der Programmschwerpunkt in den ersten Jahren in der Sanierung der Gebäudesubstanz, folgte in den darauffolgenden Jahren im Sinne der integrierten Stadtentwicklung eine Erneuerung und verstärkte Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum mit seinen Plätzen, Straßen und Stadtgrün. So konnte die gebaute Stadt in den Programmkommunen Stück für Stück erfolgreich saniert und wieder mit Leben gefüllt werden. Der oft stadtraumdominierende, ruhende und fließende Verkehr verlangt heute angesichts der neuen mobilen Möglichkeiten mehr denn je eine intensive Auseinandersetzung. Der Umgang mit Verkehr und Mobilität in historischen Stadtbereichen ist dabei abhängig von der jeweiligen städtischen Ausgangssituation.

Insbesondere die historischen Stadtkerne sind als Zentren für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher grundsätzlich von einem hohen Aufkommen von Verkehr geprägt und müssen als Zentren ihrer Region gut erreichbar sein. Die Gestaltung von Verkehr muss in historischen Stadtbereichen somit vielfältigen Ansprüchen genügen, die immer wieder in einem kontinuierlichen Prozess innerhalb und mit der Stadtgesellschaft und der Stadtpolitik ausgehandelt werden müssen. Historische Stadtgrundrisse bringen mit ihren kurzen Wegen ideale Grundvoraussetzungen für den nicht-motorisierten Verkehr mit sich. Die Ausweisung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen

und Fußgängerzonen hat sich deshalb in stark frequentierten Stadtkernen größerer Städte mit überregionaler Zentrenfunktion durchgesetzt. In den kleineren Städten und Gemeinden wird eine ausreichende Frequentierung durch den Fußverkehr häufig nicht erreicht. Dann orientiert sich die Gestaltung der Haupt- und Durchgangsstraßen in den historischen Stadtbereichen – sofern das historische Pflaster nicht noch vorhanden ist – oftmals in erster Linie an den Erfordernissen des motorisierten Verkehrs und technischer Vorgaben. Die Ansprüche der Anwohnerinnen und Anwohner und des Einzelhandels an nahe Stellplätze stehen dabei oftmals im gegensätzlichen Interesse der Verkehrsberuhigung von historischen Innenstadtbereichen. Zudem erfordert eine zunehmend älter werdende Bevölkerung alternative Lösungen.

Die derzeitige Debatte um den stattfindenden Mobilitätswandel mit seinen noch nicht abschätzbaren Folgen eröffnet den Kommunen neue Perspektiven und Handlungsspielräume für die aktive Gestaltung von Mobilitätslösungen. Zur Gliederung der verschiedenen Aspekte und Herausforderungen in der Auseinandersetzung mit dem vielschichtigen Themenfeld Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt orientiert sich der 43. Informationsdienst Städtebaulicher Denkmalschutz an den Themenblöcken Zu Fuß – Auf Rädern – Im Raum und Im Austausch. Diese werden jeweils durch einen Zwischenruf ergänzt, der eine zusätzliche, jedoch weiter gefasste Perspektive einnimmt.

Zu Fuß

Historische Stadtbereiche bieten einen baulichen Maßstab, der aus der Perspektive des Zufußgehens entstanden ist. Dabei spielen der Stadtgrundriss, die städtebauliche Eigenart, Fassadendetails und Materialien eine ebenso wichtige Rolle wie eine belebte Erdgeschosszone und öffentlich genutzte Plätze. Die Angebotsdichte in Stadtkernen ermöglicht eine Stadt der kurzen Wege und fördert dadurch die natürliche Art der Fortbewegung. Fußgängerinnen und Fußgänger tragen dabei immer auch zu einem lebendigen Stadtbild bei. Fußgängerfreundlichkeit und Barrierefreiheit bei gleichzeitiger materieller Beibehaltung des historischen Erscheinungsbildes von Straßenräumen ist daher eine Kernaufgabe des Städtebaulichen Denkmalschutzes.

Auf Rädern

Die Erreichbarkeit der historischen Stadtkerne, insbesondere der Gemeinden in ländlichen Regionen, stellt eine zunehmende Herausforderung dar. In ihrem Alltag sind die Bewohnerinnen und Bewohner hierbei häufig auf den Pkw angewiesen. Multimodale Lösungsansätze zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel werden durch zusätzliche Angebote und die Digitalisierung immer nutzerfreundlicher und flexibler. Dadurch nimmt die Vielfalt der verfügbaren Optionen zu und neue Wegeketten werden ermöglicht. Die klassisch kleinstädtischen Verkehrsmittel Fahrrad, Pkw und Bus werden durch die Elektrifizierung ergänzt um Pedelecs, E-Tretroller, Lastenräder, autonome Shuttle-Systeme und vieles mehr. Für die Organisation des fließenden und ruhenden Verkehrs in den historischen Stadtbereichen sind dabei Integrierte Verkehrskonzepte notwendig, um steuernde Maßnahmen zielführend und unter der gegenseitigen Abwägung von Interessen umsetzen zu können. Dabei muss individuell berücksichtigt werden, was vor Ort sinnvoll funktioniert und umsetzbar ist.

Im Raum

Die verträgliche Gestaltung von Verkehr in historischen Stadtbereichen bedeutet im konkreten räumlichen Kontext, den Verkehr und die dazugehörigen Verkehrsanlagen dem baulichen Maßstab der Stadt anzupassen. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzungen im Straßenprofil unterzubringen und die Auswahl funktionsfähiger und ansprechender Materialien in Einklang zu bringen mit den Bodenbelägen, die das Stadtbild der historischen Altstadtkerne seit je her prägen. Der Eindruck städtebaulicher Ensembles profitiert von einer zurückhaltenden Umsetzung des Verkehrsraums und notwendiger technischer Einbauten. Die Gestaltung von Straßen und Plätzen wirkt sich dabei auch auf die Nutzung und das Verhalten durch die Verkehrsteilnehmenden aus, wodurch reduzierte Geschwindigkeiten und Rücksichtnahme zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auch in beengten Raumverhältnissen gefördert werden können. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs stellt eine fortwährende Aufgabe in historischen Stadtbereichen dar.

Im Austausch

Mobilität findet immer im Austausch statt, im Austausch zwischen unterschiedlichen Mobilitätsangeboten oder in der Kommunikation zwischen den Akteuren. Das kommunale Mobilitätsmanagement sowie das Marketing alternativer Mobilitätslösungen bieten vielfältige Ansätze für neue Netzwerke mit multimodalen Angeboten. Die Gestaltung des Mobilitätswandels auf lokaler Ebene kann nur im aktiven Austausch mit allen Beteiligten und unter Berücksichtigung der jeweiligen Interessen erreicht werden.

Mobilität befindet sich im Wandel und kann aktiv gestaltet werden

Die gegenwärtige Debatte zur Mobilität zeigt deutlich, dass sich der Verkehr und die Mobilität im Wandel befinden. Welche konkreten Auswirkungen sich daraus im Allgemeinen und im Besonderen auf die historischen Stadtbereiche ergeben werden, ist derzeit nicht abschätzbar. Sicher scheint nur, dass das über die letzten Jahrzehnte etablierte System der Fortbewegung selbst in Bewegung geraten ist und sich verändern wird. Dabei haben die historischen Stadtbereiche schon mehrfach bewiesen, dass sie in der Lage sind, Umbrüche zu überdauern. Für die Städte und Gemeinden besteht jetzt die Möglichkeit, den unaufhaltbaren Wandel mit ortsbezogenen Lösungen und Ideen aktiv und im Dialog mit ihren Bewohnerinnen und Bewohnern zu gestalten und dadurch für eine verbesserte Erreichbarkeit und Attraktivität der historischen Stadtbereiche zu sorgen.

Alexander Schirrmeister

Jahrgang 1992, B.Sc. Urbanistik, Studium an der Bauhaus-Universität Weimar und der TU Berlin.

Seit 2016 bei complan Kommunalberatung in Potsdam tätig.

Arbeitsschwerpunkte: Integrierte Stadtentwicklung, städtebauliche Rahmenplanung, Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz, aktuelle Fragestellungen im Themenfeld Mobilität und Verkehr.

Themenblock I: Zu Fuß



Sichtbarmachen des Unsichtbaren: Parkende Autos in historischer Siedlung.

Gehen: Stadt sichtbar machen

Bertram Weisshaar, Atelier Latent

„Der wichtigste Grund, warum man von einem Platz zu einem anderen geht, ist der, weil man sehen will, was zwischendurch passiert. Daran hatten die Menschen viel Freude. Dann, irgendwann einmal, entdeckte einer, dass wenn man so schnell als möglich gehe und nichts anderes als seine Schuhe anschau, man viel schneller zu seinem Ziel gelange. Keiner interessierte sich mehr dafür, wie alles aussah. Und je schneller sie sich bewegten, umso scheußlicher und schmutziger wurde alles. Und je schmutziger und scheußlicher alles wurde, desto schneller rannten die Leute. Und dann geschah etwas sehr Merkwürdiges. Nachdem sich kein Mensch mehr darum kümmerte, begann die Stadt zu verschwinden. Täglich wurden die Gebäude schemenhafter, die Straßen verschwanden, bis schließlich die Stadt unsichtbar geworden war...“¹

Die Art und Weise, wie wir uns durch eine Stadt bewegen, prägt unser Bild und unsere Vorstellung von dieser Stadt. Es macht einen grundlegenden Unterschied, ob wir weitgehend zu Fuß oder aber überwiegend mittels eines Fahrzeuges die Stadt erleben. Dies war selbst schon in jenen Zeiten zutreffend, als von Fahrzeugen im heutigen Sinne noch keine Rede war: „Wer geht, sieht im Durchschnitt anthropologisch und kosmisch mehr, als wer fährt“, schrieb Johann Gottfried Seume im Jahr 1805.² Eine zeitlose Feststellung.

Die Einschränkung der Wahrnehmung beim Fahren beruht auf mehreren Ursachen: Zunächst verfügen wir nur über ein begrenztes Aufnahmevermögen; je Zeiteinheit können wir nur eine bestimmte Menge an Sinneseindrücken und Beobachtungen wahrnehmen und bewusst verarbeiten. Daraus folgt zwangsläufig, dass die Intensität für die Wahrnehmung unserer Umgebung mit steigender Geschwindigkeit umso



Die Wahrnehmung der Stadt ist bedingt durch die Wahl des Verkehrsmittels.



Gehweg oder Restfläche?

stärker abnimmt. Je schneller wir uns durch die Welt bewegen, umso mehr müssen wir von dieser übersehen, um überhaupt noch etwas erkennen zu können.

Hinzu kommt, dass beim Fahren die Beherrschung des Fahrzeugs einen hohen Anteil unserer Konzentration in Anspruch nimmt. Tauchen viele Fahrzeuge gleichzeitig auf, vereinnahmt dies unsere Wahrnehmung mitunter gänzlich, sodass wir nur noch mit dem Fahren selbst beschäftigt sind bzw. als Fußgänger sehr stark auf die uns umgebenden Fahrzeuge achten müssen – von der eigentlichen Welt aber nehmen wir weitgehend nichts mehr auf.

Das Fahren verengt also unsere Wahrnehmungsfähigkeit, es okkupiert aber darüber hinaus das Denken selbst: Je mehr Fahrzeuge in den Straßen anzutreffen sind, umso stärker bestimmt eben dieses Verkehrs-

aufkommen das Nachdenken wie auch das Vorausdenken über die Stadt. Das war nicht immer so – schon gar nicht in jenen Stadtgebieten, die heute im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz gelistet sind. Diese Straßen wurden noch für die Menschen an sich und für einen Alltag ohne Kraftfahrzeuge erdacht.

Bekanntlich wurde vor etwa einem Jahrhundert damit begonnen, bereits bestehende Städte für das neue Verkehrssystem Auto passend umzubauen und zu erweitern. Die Stadt wurde zur autogerechten Stadt und der ungehinderte Verkehrsfluss zum Maß aller Dinge. Von da war es nur noch ein kleiner Schritt bis zur „Unwirtlichkeit unserer Städte“, wie sie Alexander Mitscherlich 1965 analysierte: Da die Städte „aus harter Materie bestehen, wirken sie auch wie Prägestöcke; wir müssen uns ihnen anpassen. Und das ändert zum Teil unser Verhalten, unser Wesen. [...] Rückläufig schafft diese Stadtgestalt am sozialen Charakter der Bewohner mit.“³

Auch der Gesetzgebung drückt diese derart gebaute Stadt den Stempel auf, beispielsweise in der geltenden Straßenverkehrsordnung: „Wo der Fahrzeugverkehr so stark ist, dass Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, und da, wo Fußgänger den Fahrzeugverkehr unzumutbar behindern, sollten die Fußgänger entweder von der Fahrbahn ferngehalten werden, oder der Fußgängerquerverkehr muss unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefasst werden [...]“⁴ Gerade so, als wäre der stetige Verkehrsstrom das höchste zu schützende Gut. Der fließende Verkehr hat sich in das Denken von Stadt eingraviert als ein scheinbar geschichtsloses Absolutes, was es immer schon so gegeben hätte und immerzu derart geben müsste.

Und so gilt die heutige Straßenverkehrsordnung gleichermaßen für alle Städte, gleichgültig in welchem Jahrhundert oder in welchem regionalen Kontext diese einst entstanden sind. In den unterschiedlichen Stadttypologien erwachsen aus dieser einen Ordnung jedoch recht unterschiedliche Konsequenzen, die sich im jeweiligen Straßenbild unmittelbar niederschlagen. Besonders negative Begleiterscheinungen bringt der motorisierte Straßenverkehr häufig in historisch geprägten Stadtgebieten mit sich. Vor diesem Umstand ist eine Schlussfolgerung durchaus naheliegend und folgerichtig: Die Straßenverkehrsordnung sowie die betreffenden Verwaltungsvorschriften müssen auf jeweils besondere, historische Stadtsituationen reagieren.

Denkmalgeschützte Stadtbereiche stellen nicht nur eine Ansammlung einzelner, besonders erhaltenswerter Bauwerke dar, vielmehr bilden diese Ensembles weit darüber hinaus einen öffentlichen Raum von besonderer Qualität. Möglicherweise war den Baumeistern und Bauherren der mittelbar kreierte öffentliche Raum sogar wichtiger als die errichteten Bauwerke. Zu diesem öffentlichen Raum gehören jedoch nicht nur die denkmalgeschützten Fassaden, sondern auch das lebendige Straßengeschehen. In diesem Sinne wäre dann die Qualität des öffentlichen Raums ein höheres Schutzgut als der denkmalgerechte Erhalt der einzelnen Bauten. Der historische Freiraum, die Straßen und Plätze, konnte weitestgehend an jeder Stelle begangen und in alle Richtungen überquert werden.

In den allermeisten Gebieten, die in das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz aufgenommen wurden, war gleichwohl das Rad im Erscheinungsbild der Straßen stets präsent, etwa als Karren, Wagen oder Fuhrwerk – nicht jedoch als „automobile Droschken“ oder Kraftfahrzeuge. Diese öffentlichen Räume wurden erdacht und kreierte für ein Straßengeschehen, das zum heutigen ziemlich konträr ist. Es waren Straßen insbesondere für Fußgänger. Daraus lässt sich folglich ein hoher Anspruch für eine besonders fußgängerfreundliche Verkehrsorganisation und Straßengestaltung ableiten. Der städtebauliche Denkmalschutz und die Förderung der Nahmobilität ziehen somit an demselben Strang und idealerweise in dieselbe Richtung. Mehr noch: Der städtebauliche Denkmalschutz muss die fußgängerfreundliche Stadt als seine eigene Aufgabenstellung verfolgen.

Auch mit begrenztem Budget lassen sich einige Maßnahmen für die Verkehrssicherheit der Fußgänger und zur Barrierefreiheit voranbringen.

Bordsteinabsenkungen etwa sind längst selbstverständlich, jedoch nicht überall realisiert. Zur sicheren Querung von Kreuzungen sind Vorstreckungen der Gehwege (Gehwegnasen) oder Mittelinseln förderlich. Diese Maßnahmen unterbinden ebenfalls das Zuparken von Kreuzungen, was für das Straßenbild einen enormen Gewinn bringt. Von Denkmalpflegern wird mitunter angeführt, diese Elemente hätte es beim Bau dieser Straßen noch nicht gegeben. Dies mag zutreffen – noch weniger gab es jedoch zugesperrte Kreuzungen, was die Erlebbarkeit und das Bild eines denkmalgeschützten Stadtteils gravierend stört. Notwendig ist daher der Blick auf die Qualität des öffentlichen Raums als Ganzes.

Schon Seume meinte, „daß alles besser gehen würde, wenn man mehr ginge“.⁵ Wer selbst viele Wege in der Stadt zu Fuß zurücklegt, der weiß es aus eigener Erfahrung: Gehen macht glücklicher und die Straßen schöner. Der städtebauliche Denkmalschutz braucht insbesondere viele Füße, um voranzukommen.

Bertram Weisshaar

Jahrgang 1962, Spaziergangsforscher, Fotograf, Studium der Landschaftsplanung in Kassel.

Seit 2001 Atelier Latent in Leipzig. Aktuelle Projekte: „GrünGänge“ zum Masterplan Grün Leipzig, Mitarbeit bei Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ (FUSS e.V.), TALK WALKs (AudioGuides zu Themen der Baukultur und Mobilität).

¹ Zitiert nach: PETERS, PAULHANS (1973): Stadt für Menschen. München, S. 16.

² WAGNER, ADOLPH (1835): Johann Gottfried Seume's Sämmtliche Werke. Leipzig, S. 201.

³ MITSCHERLICH, ALEXANDER (1965): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Frankfurt/Main, S. 10.

⁴ VwV-StVO zu § 25 Fußgänger; Absatz 3, 2 II.

⁵ S. Anm. 2.



Zu Fuß unterwegs.

Zum Denkmal gehen: Fußverkehr stärkt historische Stadtbereiche

Roland Stimpel, FUSS e.V.

Fußverkehr und historische Stadtbereiche sind in dreifacher Hinsicht Freunde, es gibt jedoch auch ein Konfliktfeld. Zunächst zur Freundschaft: Erstens sind die Altstädte zum Großteil für den Fußverkehr konzipiert, wurden historisch durch ihn erschlossen und sind kleinteilig gegliedert. Nur wer sie ergeht, kann sie erfahren.

Zweitens bedroht die Erschließung für andere Verkehrsmittel oft Substanz und Erscheinungsbild des Denkmalbereichs: Fahrzeuge verlangen meist breitere, oft glattere Wege mit allenfalls flachen Kurvenradien, technischen Vorrichtungen und Zeichen, ahistorische Straßenprofile und neben dem Fahr- oft auch noch Parkraum. Sie dominieren optisch durch Größe und

auffällige Farben, verdecken Denkmäler und Durchblicke, erschweren die Erreichbarkeit zu Fuß sowie die konzentrierte Betrachtung. Je besser ein Denkmalbereich für den Fußverkehr erschlossen ist, desto eher sind Beschränkungen für andere hier störende Verkehrsmittel möglich.

Drittens wachsen mit dem Fußverkehr bestimmte Qualitäten, die Altstädte beleben und sie auch wirtschaftlich stärken: Er ermöglicht die stärksten Besucherfrequenzen für Handel und Gastronomie – gerade für kleinteiliges Gewerbe. Es ist kein Zufall, dass die auf Besuchermaximierung ausgelegten Center oft räumlich ähnlich konzipiert sind wie viele historische Stadtbereiche mit ihren Fußgängergassen und -plätzen.

Wo nur oder fast nur Fußverkehr besteht, ist auch die Wohnqualität oft besonders hoch: Es gibt keine Lärm- und Abgasimmissionen, keine Unfallgefahr auf der Straße, keinen das Gehen hemmenden Fahrverkehr. In aller Regel sind die Altstädte auf Einnahmen durch Bewohner und Besucher angewiesen. Im Wettbewerb um sie kann er das ausspielen, was im Marketing-Deutsch „Unique Selling Point“ heißt: neben seinem historischen und städtebaulichen Wert auch Umweltqualitäten, die kaum ein anderes Quartier aufweisen kann.

Nun zum Konflikt, dem zwischen Wegen in historischer Form und Wegen, die gut und für alle benutzbar sind. Es geht vor allem um die wachsende Zahl von alten Menschen sowie um den Wunsch nach Inklusion von jenen, die nicht gut gehen oder sehen können. Hier gibt es kein Universalrezept und keine radikale Lösung: Eine Komplet-Modernisierung des Bodens könnte das Denkmalensemble gefährden, ein vollständiges Sich-Verschließen gegenüber Erneuerungsmaßnahmen vielen den Zugang zu Altstädten versperren. Das ruft nach Kompromissen. Einen häufig für alle tragbaren Kompromiss sehen wir in glatten Bahnen nahe an Häusern, die das Straßenbild wenig beeinträchtigen. Ein gelungenes Beispiel stellen die 1,20 Meter breiten „Laufbänder“ im westfälischen Warburg dar – barrierefreie, gut begehbare, von allen Hindernissen freizuhaltende Wege. Allerdings muss sichergestellt werden, dass Radfahrer sie nicht missverstehen.

Größere Eingriffe finden wir dort gerechtfertigt, wo ein historischer Bereich nicht von Autos befreit ist und diese beim Gehen Probleme machen – etwa an zugeparkten Kreuzungen und Gehwegen oder an Stellen, an denen das Überqueren einer Fahrbahn für viele unsicher und schwierig ist. Dort helfen beispielsweise verbreiterte Wege, Poller oder sogenannte Gehwegnasen, die in einen Kreuzungsbereich vorge Streckt sind. All das bedeutet zwar einen Eingriff in die bestehende Substanz. Dennoch wird der Denkmalbereich besser erlebbar, als wenn der Straßenraum nicht angetastet und der Fußverkehr weiterhin stark beeinträchtigt würde. Und „besser erlebbar“ bedeutet nicht zuletzt auch „besser konservierbar“.

Damit zurück zur Freundschaft. Wie für andere Gebiete auch empfehlen wir für Gebiete des Städtebaulichen Denkmalschutzes zuerst einen „Fußverkehrs-Check“. Personen mit Fußverkehrs-Kompetenz analysieren gemeinsam mit örtlichen Verkehrsplanern, Kommunalpolitikern und nicht zuletzt Denkmalpflegern Gehwege, Querungen, Konfliktpunkte, Wegepotenziale



In Warburg wurde die Barrierefreiheit mit einer hohen Qualität hergestellt.

sowie Verbindungslücken und Barrieren. Daraus entwickelt sich ein Konzept – je nach Bedarf und Mitteln von ganz unterschiedlichem Umfang und Charakter. Fast durchgängig wird aber deutlich, dass es bei der Fußverkehrsplanung meist nicht um repräsentative, aber womöglich isolierte Einzelprojekte geht. Wer sie erfolgreich betreiben will, muss an einer Vielzahl von Orten mit oft unspektakulären, minimal-invasiven Einzelmaßnahmen ansetzen. Hier gibt es drei Arbeitsfelder:

1. Bauen

Gehwege werden verbreitert, repariert, ihre Oberfläche wird verbessert; sie erhalten zum Beispiel eine adäquate Beleuchtung und Sitzbänke für Senioren, die nur kurze Strecken am Stück gehen können. Das Überqueren von Fahrbahnen wird erleichtert: Diese werden schmaler, Parkplätze fallen weg, es werden Mittelinseln und Zebrastreifen eingerichtet – Ampeln hingegen nur im Notfall, wenn der Autoverkehr nicht hinreichend dezimiert werden kann. Fahrbahnen werden so geführt und gestaltet, dass sie zum langsamen Fahren motivieren.

2. Regeln

Tempolimits, Zufahrtsbeschränkungen, Park- und Halteverbote bändigen den Autoverkehr, ebenso die Einrichtung von Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigter Bereiche.

3. Sanktionieren

Verstöße gegen die unter 2. genannten Regeln werden angemessen geahndet.



Der Zugang zur Altstadt von Osterode führt über drei Zebrastreifen und eine Mittellinsel.

In all diesen Punkten unterscheidet sich das Vorgehen in Gebieten des Städtebaulichen Denkmalschutzes und anderen Denkmalbereichen nicht grundsätzlich vom Vorgehen anderswo. In diesen Gebieten bemerkten wir aber oft ein größeres Interesse an einer gehfreundlichen Umgestaltung sowie bessere räumliche Voraussetzungen. In unserem vom Umweltbundesamt geförderten Projekt zur kommunalen Fußverkehrsstrategie haben Städte mit solchen Bereichen ein hohes Gewicht, namentlich Eisenach, Göttingen, Halle (Saale), Jena, Mainz und Neustrelitz. Besonders häufig festgestellte Defizite und empfohlene Maßnahmen betrafen Straßen und Bahnlinien, die heute eine Altstadt von umliegenden Bereichen abriegeln und den Zugang erschweren. Innerhalb der Denkmalbereiche ging es mehrfach um Konflikte mit dem Auto- und Radverkehr.

Immer hatten die Städte dasselbe Hauptziel, das wir gern unterstützen: Sie wollten und wollen den Erhalt von Zeugnissen der Vergangenheit verknüpfen mit einer Erschließung und Raumgestaltung, die diesen Zeugnissen eine lebendige und lange Zukunft gibt.

Roland Stimpel

Jahrgang 1957, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, Studium in Berlin.

Redakteur u. a. bei Bauwelt, Stern, Wirtschaftswoche und Chefredakteur des Deutschen Architektenblatts, seit 2018 ehrenamtlich für den FUSS e.V. tätig, seit 2019 als Vorstand.



Historisch gewachsene Leitsysteme neu übersetzt: Ebene Gehwegstreifen sorgen in Neuruppin für eine leichte Barrierefreiheit.

Barrierefreiheit in den historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg

Katrin Witt, Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel

Zur Bedeutung der Zugänglichkeit für historische Stadtkerne

1989 waren in den historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg viele Gebäude ruinös, die Infrastruktur oft unbrauchbar, der öffentliche Raum wenig attraktiv. 1992 gründete sich, nach nordrhein-westfälischem Vorbild, die „Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg“. Mit Unterstützung des Förderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gelang es den inzwischen 31 Mitgliedsstädten, ihre Stadtkerne weitgehend zu sanieren und deren Bedeutung als Mittelpunkt städtischen Lebens zurückzugewinnen. In den ersten Jahren lag das Hauptaugenmerk vorrangig auf der Rettung historischer Bausubstanz.

Trotz der Erkenntnis, dass für die Belebung und Attraktivität der Stadtkerne eine ausgeglichene Mischung von Funktionen sowie touristischen und kulturellen Angeboten für alle Bevölkerungsgruppen entscheidend ist, fand die Barrierefreiheit erst nach und nach Beachtung. Inzwischen hat sich das Bewusstsein für die Notwendigkeit der Barrierefreiheit jedoch in der breiten Bevölkerung etabliert. Die historischen Stadtkerne stellen sich dieser Herausforderung, um für alle Generationen und Nutzergruppen attraktiv und zukunftsfähig zu sein.

In vielen Städten entwickelt sich zudem der Stadtkern wieder zunehmend zum Wohnstandort, an dem altengerechte und barrierefreie Konzepte besonders nachgefragt werden. Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum erhöht die Lebensqualität erheblich und



Barrierefreiheit an der Touristeninformation in Bad Belzig gemäß DIN-Norm 18040-1.

kann zum entscheidenden Standortfaktor werden. Hiervon profitieren sowohl Familien, die einen Kinderwagen mit sich führen, als auch Ältere und Menschen mit einer (vorübergehenden) Mobilitätseinschränkung. Um öffentliche Räume und Orte für alle zugänglich zu gestalten, werden in den Städten der Arbeitsgemeinschaft Strategien für das Neben- und Miteinander erprobt.

Strategien, Konzepte und Maßnahmen zur Schaffung barrierefreier öffentlicher Räume

Rampen, abgesenkte Bordsteine und Aufzüge sind die baulichen Mittel, die in der Regel eingesetzt werden, um Barrierefreiheit herzustellen. Inklusion meint dabei jedoch nicht nur die Zugänglichkeit für Menschen mit motorischen Schwierigkeiten sondern auch jene, die trotz visueller, auditiver oder kognitiver Einschränkungen ebenfalls gleichberechtigt am öffentlichen Leben teilhaben sollen. 2010 wurden diese unterschiedlichen Bedürfnisse in entsprechende DIN-Normen übersetzt.¹ Als „Schutzziel“ werden hier Eigenschaften der baulichen Anlagen definiert, die sowohl über standardisierte als auch über individuelle Planungslösungen zu erreichen sind.

In historischen Stadtkernen ist die Herausforderung der barrierefreien Gestaltung besonders groß: Schützenswerte Bauten, historisch gewachsene Ensembles, Straßen und Plätze erfordern denkmalgerechte Lösungen im öffentlichen Raum. Hinzu kommt, dass die Kommunen, die ihre Straßen und Plätze bereits zu Beginn der Stadtsanierung mit Fördermitteln

erneuert haben und nun den gesteigerten Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht werden möchten, eine komplette Straßenerneuerung nicht erneut leisten können. Es gilt daher, bestehende Bodenbeläge zu ertüchtigen und bei Bedarf taktile und visuelle Leitsysteme nachträglich zu integrieren.

Technische Sanierungsmöglichkeiten für bestehendes Altstadt-pflaster

Ist eine Pflasterfläche durch Abnutzung zu glatt oder die Steinoberfläche zu uneben, kann dies für körperlich Beeinträchtigte ernsthafte Risiken darstellen. Blinde oder Sehbehinderte haben Schwierigkeiten, sich auf einer homogenen Pflasterfläche zu orientieren. Zur Wahrung des Gesamtbildes eines historischen Bereichs kann daher die Sanierung oder die Erneuerung einer Teilpflasterfläche sinnvoll sein. Je nach Material und Bauweise sind Anpassungen auf unterschiedliche Weise möglich: Pflastersteine können bspw. aufgeraut, Fugen im Feldsteinpflaster mit einem Nass-Schleifverfahren geglättet und schließlich abgeflammt werden.

Barrierefreiheit ganzheitlich denken

Um die tatsächliche Barrierefreiheit der historischen Stadtkerne zu erreichen, ist eine ganzheitliche Herangehensweise notwendig. Auf der Grundlage einer Bestandserhebung entwickelte beispielhaft Neuruppin 2013/14 unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer, gestalterischer und funktionaler Anforderungen und unter Beteiligung des Arbeitskreises „Barrierefreies Neuruppin“ einen „Konzept- und Maßnahmenplan (KMP), Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum der Fontanestadt Neuruppin“. Im Gebiet der historischen Altstadt und in der weiteren Innenstadt wurden Quell- und Zielnetze unterschiedlicher Priorität als anzustrebender Ausbauzustand festgelegt.

Ein Maßnahmenkatalog sieht u. a. die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen und Querungsstellen vor. Bushaltestellen und Lichtsignalanlagen sollen mit Bodenindikatoren ausgerüstet werden. Da die historische Innenstadt Neuruppin Teil eines Denkmalbereichs ist, müssen zeitgemäße Lösungen also sowohl den Belangen der Menschen mit Behinderungen als auch dem erhaltenswertem Stadtbild gerecht werden. Treppenanlagen vor den Zugängen öffentlicher Bauten sind teilweise stadtbildprägend und denkmalgeschützt.

Rundum durchdachte Neugestaltungen

Wenn nicht erhaltenswerter Bestand eine Neugestaltung des öffentlichen Raumes erlaubt, besteht die Chance einer umfassenden barrierefreien Konzeption. Diese kann, wie beispielsweise in Dahme, gezielt neue Entwicklungsimpulse setzen. Dahme ist geprägt durch eine alternde Bevölkerung, Wohnungen und Geschäftsräume stehen leer. Da die Lage am Rande von „Flaeming-Skate“ jedoch Perspektiven für barrierefreien Tourismus und Radtourismus eröffnet, will die Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreiheit und Tourismus im Dahmer Land“ beide Themen verknüpfen. Um öffentliche Einrichtungen miteinander zu verbinden und touristische Angebote für alle zu erschließen, wurde ein Innenstadtrundkurs konzipiert. Über einen asphaltierten Weg entlang der Stadtmauer kann die Innenstadt mit dem Rollstuhl, Fahrrad, Kinderwagen oder Inlineskates einfach erreicht werden. Neben einer Integrationskita und einem Mehrgenerationenhaus sind auch gastronomische Einrichtungen und Veranstaltungsorte gut angebunden.

Fazit

Eine Innenstadt, die ihre historische Ausstrahlung beibehält und trotzdem keine Nutzergruppen ausschließt, muss kein unlösbarer Widerspruch sein. Im „Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention“ wird der Begriff „Design für alle“ definiert: Dies ist „ein Konzept für die Planung und Gestaltung von [...] Umgebungen [...], das es allen Menschen erlaubt, diese [...] so weit wie möglich ohne individuelle Anpassung oder eine besondere Assistenz zu benutzen.“²

Versteht man die Barrierefreiheit der Innenstädte als selbstverständlichen Nutzungskomfort, bietet die Idee des „Designs für alle“ als ein durchgängiges Gestaltungs- und Leitsystem die besten Chancen für gute Ergebnisse und allseitige Akzeptanz. Historisch gewachsene Leitsysteme, wie Granitplatten im



Ein Weg entlang der Stadtmauer erschließt die Innenstadt von Dahme.

Mosaikpflaster, neue qualitativ ansprechende Materialien, Verlegemuster, Fugenbilder, Hell-Dunkel-Kontraste, Farbe und Licht können in geeigneter Kombination alle Menschen intuitiv lenken und leiten. Zur barrierefreien Gestaltung historischer Innenstädte bedarf es daher einer progressiven positiven Einstellung aller am Planungsprozess Beteiligten, um im Ergebnis mit Qualität im Gebrauch, in der Gestaltung und im Mehrwert für alle zu überzeugen.

Katrin Witt

Jahrgang 1964, Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen, Studium in Wismar.

Seit 1991 Mitarbeit in der Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel, seit 2003 Leiterin der Denkmalschutzbehörde. Mitarbeit im Vorstand der „Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg“ seit 2008.

¹ Vgl. DIN 18040-1 „Öffentlich zugängliche Gebäude“ sowie DIN 18040-3 „Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“.

² <https://www.bmas.de/DE/Service/Medien/Publikationen/a740-aktionsplan-bundesregierung.html>, aufgerufen am 04.07.2019, S. 78.

Zwischenruf I



Der Sechseläutenplatz nach seinem Umbau.

Gehen als Grundlage des Planens für öffentliche Räume

Ein Interview mit Erich Willi, Fußverkehrsbeauftragter der Stadt Zürich, Schweiz

Was ist Ihre Aufgabe als Fußverkehrsbeauftragter?

Ich bin zuständig für die Richtplanung im Fußverkehr für die Stadt Zürich. Die Richtplanung konkretisiert das Gesamtverkehrskonzept. Beim Fußverkehr geht es um das Fußwegnetz, Fußverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Fußgängerbereiche. Der kommunale Richtplan wird derzeit überarbeitet. Ein beträchtlicher Teil der Arbeit besteht aus der Verbesserung einzelner Problemstellen: beispielsweise Querungen für Schulkinder, Sanierung unübersichtlicher Stellen, Verbesserung von Ampelsteuerungen. In diesem Sinn bin ich auch Anlaufstelle für Meldungen aus der Bevölkerung.

Welche grundlegenden Anforderungen stellen Fußgänger an den Straßenraum?

Aus meiner Sicht gibt es drei grundlegende Anforderungen. Das ist zum einen die Verbindungsfunktion. Dass man zu Fuß möglichst direkt und störungsfrei von A nach B kommt. Fußgänger reagieren empfindlich auf Umwege. Zum Zweiten sollte es möglichst attraktiv sein, zu Fuß durch die Stadt zu gehen. Dazu gehören ausreichend breite Wege, damit sich auch Gruppen kreuzen können. Das Dritte ist der Aufenthalt, dass ich mich wohlfühle im öffentlichen Straßenraum, dass ich mich darin aufhalten, lesen oder spielen kann. Es geht nicht nur um die Funktion der Verbindung, sondern ebenso um das Erleben der Stadt und um Begegnungen mit anderen Menschen. Dies im Gegensatz zum Autofahren.



Der Sechseläutenplatz als Parkplatz vor seinem Umbau.

Wie kann sichergestellt werden, dass die Anforderungen von Fußgängern frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden?

Es ist wichtig, dass sich die Verantwortlichen den Ansprüchen des Fußverkehrs bewusst sind. Oft bleibt bei Straßenplanungen dem Fußverkehr nur noch die Restfläche, wenn alle anderen Bedürfnisse abgedeckt sind. Paradoxerweise hat sich diese Problematik mit der Veloförderung in Zürich in den letzten Jahren verschärft. Zurzeit soll sich das wieder ändern, weil der Fußverkehr im Zuge der zunehmenden Verdichtung immer wichtiger wird. Wichtig sind zum einen Minimalbreiten als Vorgaben. Wir in Zürich haben zwei Meter plus Umfeldzuschläge, die abhängig davon sind, ob der Bürgersteig direkt an eine Fassade oder an eine Fahrbahn angrenzt oder ob es Parkplätze entlang des Bürgersteigs gibt. In den richtplanerisch definierten Quartierzentren mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen sind breitere Bürgersteige nötig. Das ist sicher einmal ein ganz wesentliches Element, damit man sich wohlfühlt und damit man auch nebeneinander gehen kann. Als nächstes ist das Tempo in den Straßen entscheidend. Also für den Fußverkehr besser 30 statt 50 und besser 20 statt 30. Dann ist der Lärm geringer und die subjektive Sicherheit ist höher. Die Straßenparkplätze sind ein weiteres Element. Je mehr es gelingt Parkplätze im

Straßenraum aufzuheben, desto mehr Spielraum besteht für großzügigere Fußgängerflächen und Begrünungen. Das ist ein ganz wichtiger Aspekt, der bei uns in der Innenstadt immer mehr zum Tragen kommt. Im Jahr 2006 wurde in Zürich außerdem die Strategie Stadträume beschlossen, die die verschiedenen Stadträume klassifiziert und dementsprechend Standards und Elemente, wie Materialien, Sitzbänke, Abfallerimer und noch mehr zum Straßenausbau ausweist. Das wird systematisch umgesetzt und hat sich als wichtige Strategie etabliert.

Was sind die Elemente für eine fußverkehrsfreundliche Altstadt in Zürich?

Seit Ende der 60er Jahre ist ein beträchtlicher Teil der Altstadt Fußgängerzone, sie wird laufend erweitert. Daher sind die Gassen und die kleinen Straßen im Altstadtbereich ohne Bürgersteige ausgebildet. Von Fassade zu Fassade ist die Fläche mit Kopfsteinpflaster gepflastert. Darüber hinaus bedarf es keiner großen besonderen Gestaltung. Es gibt auch kaum eine Diskussion, davon abzurücken, auch wenn es für Rollatoren und Rollkoffer nicht optimal ist. Man hat glücklicherweise früh gemerkt, dass man die Zugänglichkeit für Autos stark einschränken muss. Das ist die Voraussetzung für eine fußgängerfreundliche

Altstadt. Natürlich gibt es manchmal Situationen, in denen es im Zusammenhang mit der Anlieferung sehr eng werden kann. Aber in der Regel ist diese auf den Vormittag beschränkt, dann sind noch nicht so viele Leute in der Altstadt unterwegs. Ein wichtiger Aspekt für die Innenstadt ist, dass man in den letzten 20 Jahren sehr konsequent mit dem Parken umgegangen ist. In den Straßen und Gassen gibt es keine Parkplätze mehr. Der größte Teil der ab den 60er Jahren markierten Parkplätze auf den Stadtplätzen ist in Parkgaragen verlegt worden. Das ist in Zürich seit dem historischen Parkplatzkompromiss von 1996 möglich, der besagt, dass man oberirdisch Parkplätze aufheben kann, wenn unterirdisch oder in Parkhäusern Ersatz geschaffen wird. Dadurch ließen sich die Stadtplätze befreien und umgestalten. Der größte ist der Sechseläutenplatz am Rande der Altstadt, er ist nicht mit Kopfsteinpflaster, sondern mit Steinplatten, also praktisch fugenlos gebaut worden.

Welche weiteren Maßnahmen und Elemente werden in Zürich für den Fußverkehr angewendet?

Es gibt das Programm Umsetzungsschwerpunkte Fußverkehr mit acht konkreten Elementen. Eines davon ist zum Beispiel, dass man die Grünphasen bei den Fußgänger-Übergängen auf die Ein- und Ausfahrten der ÖV-Verkehrsmittel optimiert. Fährt ein Bus in die Haltestelle, bekommt der Fußgänger für die Querung zur Haltestelle Grün, damit der Bus erreicht wird. Ein weiteres sind die Umlaufzeiten der Lichtsignale, die mit – in der Regel – 60 Sekunden sehr kurz sind. Das ist vielleicht etwas hektisch, aber man wird nicht lange aufgehalten. Als weiteres arbeiten wir seit vielen Jahren daran, die Bürgersteige an den Übergängen abzusenken. Im Fußverkehr sind es oft die kleinen Maßnahmen, die viel bringen. Ein bisher ungelöstes Problem ist das Falschparkieren auf Bürgersteigen. Es gibt für heutige Verhältnisse zu wenig Flächen für den Güterverkehr im Straßenraum. Und da sind wir jetzt daran, dass man Straßenparkplätze in den Wohnquartieren aufhebt auch zugunsten von Anlieferflächen, damit die Bürgersteige freigehalten werden. Seit dem Boom der Elektrofahrräder wird allen besonders deutlich, dass Radwege auf Bürgersteigen nicht fußgängerverträglich sind. Da sind wir jetzt wieder dabei, den Rad- vom Fußverkehr zu trennen und Lösungen zu suchen, damit die Bürgersteige dem Fußverkehr vorbehalten sind.

Wie wichtig ist das Zusammenspiel zwischen gutem öffentlichen Verkehr und gutem Fußverkehr?

Das ist ganz zentral. Die Kernstadt Zürich hat 434.000 Einwohner, der größte Anteil kommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln von außerhalb in die Kernstadt. Der öffentliche Verkehr ist somit zentral für den Agglomerationsraum. Die innerstädtische Erschließung funktioniert sehr gut mit Straßenbahnen und Bussen, aber damit diese insgesamt attraktiv ist, ist gleichzeitig der Weg zur Haltestelle oder von der Haltestelle zum Ziel ein ganz entscheidendes Element. Dazu gehören einerseits die Einbindung und die Zugänglichkeit zur Haltestelle und andererseits die Haltestelle selbst mit allen Informationen, wie Ticketautomaten, Wartehallen, Fahrplänen, Sitzbänken, Abfalleimern. All diese Dinge gehören dazu und sind in Zürich gut gelöst. Nur wenn ich mich auf dem Weg zu Fuß zur Haltestelle wohl fühle, nutze ich den öffentlichen Verkehr auch gerne. Der öffentliche Verkehr und der Fußverkehr sind beide aufeinander angewiesen, damit es insgesamt für beide funktioniert.

Erich Willi

Jahrgang 1957, Dipl.-Geogr. und Verkehrsplaner bei der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI).

Seit 1985 mit den Themenfeldern Verkehr und Umwelt sowie Siedlung und Verkehr befasst, zuerst in selbstständiger Tätigkeit, dann 13 Jahre bei Metron Verkehrsplanung und seit 2006 als Projektleiter im Tiefbauamt der Stadt Zürich beschäftigt.

Arbeitsschwerpunkte: Fußverkehr, Parkplatzplanung und Straßenlärmsanierung.

Themenblock II: Auf Rädern



Herzstück des neu gestalteten Königsplatzes ist das Haltestellendreieck.

Stadtraum und Mobilität für die Zukunft – Königsplatz und Maximilianstraße in Augsburg

Gerd Merkle, Baureferent der Stadt Augsburg

Die städtebauliche Seite des Verkehrs

Zur nachhaltigen Aufwertung der Innenstadt setzt die Stadt Augsburg seit einigen Jahren ein Bündel aufeinander abgestimmter Baumaßnahmen um. Verkehrliche und städtebauliche Ziele greifen dabei Hand in Hand. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes, die Ausweitung der Fußgängerbereiche und zahlreiche Verbesserungen für den Radverkehr fördern eine stadtverträgliche Mobilität. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum wieder für die vielfältigen urbanen Nutzungen zurückgewonnen und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Der barrierefreie Umbau der Straßen und Plätze soll

gemeinsam mit nichtkommerziellen Angeboten die Innenstadt für alle Bevölkerungsschichten nutzbar machen. Durch die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums entstehen ein adäquates Umfeld für die zahlreichen Baudenkmäler und ein attraktiver Rahmen für Handel und Gastronomie.

Königsplatz

Wie dieser hohe Anspruch umgesetzt wird zeigt sich am Königsplatz, wo sich mit den ehemaligen Wallanlagen und der gründerzeitlichen Bahnhofstraße zwei



Außengastronomie in der Maximilianstraße.

wichtige städtebauliche Achsen kreuzen. Um den Raum für die dringend erforderliche Erweiterung der zentralen Umsteigehaltestelle des städtischen Nahverkehrs zu gewinnen, wurde 2011 die Hauptverkehrsstraße entlang der Wallanlagen am Königsplatz komplett für den Kfz-Verkehr gesperrt. Wo vormals 22.000 Autos verkehrten ist ein großzügiger, autofreier Platz entstanden. Er bindet den zentralen ÖPNV-Knoten nahtlos an die Fußgängerzone an und bietet eine Bühne für das städtische Leben. Trotz der hohen Frequenz an Fußgängern, Radfahrern, Straßenbahnen und Bussen finden sich am Übergang zur ebenfalls neu gestalteten Grünanlage auch ruhige Aufenthaltsbereiche unter den alten Bäumen. Die Platzfläche, die sich trichterförmig von der Bahnhofstraße zu den Zugängen in die Altstadt öffnet, ist vielfältig nutzbar. Daher wurde die Anzahl der festen Einbauten auf der Platzfläche aus hellem Granit soweit wie möglich reduziert. Was heute so selbstverständlich aussieht bedeutete – zum Beispiel bei der Planung der komplexen Oberleitungsanlage – einen enormen interdisziplinären Planungsaufwand bis ins Detail. Die Mühe hat sich gelohnt. Seit seiner Fertigstellung im Jahr 2014 wird der neue Platz von den Augsburgern intensiv genutzt: als Treffpunkt rund um die Fontäne des sanierten Thormann-Brunnens, für Außengastronomie oder zahlreiche Veranstaltungen und Kundgebungen bis hin zum spontanen Silvesterwalzer. Am „Kö“ ist immer etwas los.

Das Herzstück des Platzes ist jedoch das neue Haltestellendreieck, an dem sich alle Straßenbahn- und zahlreiche Buslinien treffen. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger ist das neue Dreieck, das von über 100.000 Fahrgästen am Tag genutzt wird, wesentlich großzügiger, übersichtlicher und vollkommen barrierefrei.

Durch die Reduzierung der Kreuzungen mit dem Kfz-Verkehr, einen eigenen Bahnsteig für jede Straßenbahnlinie, Vorsortiergleise an den Zufahrten und eine intelligente Signalisierung konnten auch die Abläufe des ÖPNV deutlich verbessert werden. Mit seiner bewusst modernen Architektur und dem großen Dach, das abends effektiv beleuchtet wird, bildet das Haltestellendreieck eine städtebauliche Landmarke und ein Aushängeschild des öffentlichen Nahverkehrs.

Maximilianstraße

Parallel zum Umbau des Königsplatzes wurde auch mit der schrittweisen Neugestaltung der Maximilianstraße begonnen. Die kulturhistorische Bedeutung dieses einzigartigen Straßenraums, der das prachtvolle Rückgrat der Augsburger Altstadt bildet, reicht weit über Deutschland hinaus. Dennoch verwahrloste er in den letzten Jahrzehnten zunehmend. Während die Straße tagsüber als großer innerstädtischer Parkplatz genutzt wurde, entwickelte sich die lebendige Gastronomie- und Clubszene zu einer nächtlichen Partymeile, was zu Konflikten mit den übrigen Anliegern führte.

Ein neuer Bebauungsplan sichert nun die für die Maximilianstraße typische Nutzungsmischung aus Handel, Gastronomie, öffentlichen Einrichtungen, Dienstleistung und einem beachtlichen Wohnanteil. Ergänzend regelt eine Gestaltungsrichtlinie Umfang und Gestaltung von Freischankflächen, Werbung und Warenauslagen. Im Mittelpunkt der Aufwertung des Straßenraums stehen aber die Reduzierung und Beruhigung des Kfz-Verkehrs und seine bauliche Umgestaltung. Der störende Durchgangsverkehr durch die südliche Maximilianstraße wurde durch die neue Verkehrsführung am Königsplatz wirkungsvoll unterbunden. Um den verbleibenden Quell- und Zielverkehr noch weiter zu beruhigen wurde die Maximilianstraße 2011 bis 2016 zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich umgebaut. Die Bürgersteige wurden auf 7-11 m verbreitert und mit einem hochwertigen Natursteinbelag versehen. Sie laden nun zum Flanieren oder Besuch eines der zahlreichen Straßencafés ein, die nicht mehr zwischen Gittern und parkenden Autos eingezwängt sind. Die vormals trennende Bordsteinkante konnte auf 3 cm abgesenkt werden. Sämtliche Einbauten (Leuchten, Stadtmöbel, Infrastrukturelemente) sind auf zwei durchgängigen Längsachsen angeordnet, um die visuelle Beeinträchtigung des Stadtraums zu minimieren.

Die Zahl der Stellplätze im Straßenraum wurde massiv reduziert. Anstelle der bisherigen Senkrechtparker sind sie nun als wesentlich weniger dominante Längsparker organisiert. Das Umfeld des Herkulesbrunnens wurde vollständig von parkenden Fahrzeugen befreit. Die Erlebbarkeit des Brunnens wurde dadurch erheblich gesteigert. Als gestalterisch integriertes Angebot für den Fahrradverkehr entstanden in den letzten ein- und einhalb Jahren über die gesamte Länge der Straße sogenannte Komfortstreifen. Hierzu wurde in den Randbereichen der Fahrbahn geschnittenes Großsteinpflaster eingebaut, das in Format und Farbe dem vorhandenen Pflaster entspricht, aber erschütterungsfrei zu befahren ist. In zwei weiteren Bauabschnitten sollen mittelfristig am südlichen Abschluss der Straße und rund um den Herkulesbrunnen die historischen Platzsituationen wieder herausgearbeitet werden. Die Straßenbahntrasse durch die Maximilianstraße ist zum Ein- und Ausrücken der Fahrzeuge in das Depot unerlässlich. Die ohnehin vorhandenen Gleise sollen in Zukunft aber auch im Linienbetrieb genutzt werden. Aus denkmalpflegerischen Gründen wird die Straßenbahn nicht in einem eigenen Gleiskörper geführt. Durch die versetzte Anordnung der Bahnsteige können die erforderlichen barrierefreien Haltestellen sensibel in die Straßenraumgestaltung integriert werden.

Aktuelle Schwerpunkte

Als größte und wichtigste Einzelmaßnahme des Innenstadtbbaus wird derzeit der denkmalgeschützte Hauptbahnhof ertüchtigt. Bis 2023 entsteht dort eine unterirdische Straßenbahnhaltestelle, die den städtischen Nahverkehr optimal mit den Bahnsteigen des Regional- und Fernverkehrs verknüpft. Im Zusammenhang mit dem Bau des Bahnhofstunnels werden auch die beiden Bahnhofsvorplätze verkehrlich neu geordnet und gestalterisch aufgewertet. Auch im Umfeld des Königsplatzes wird sich noch einiges ändern. Die neue Führung des Kfz-Verkehrs eröffnet große Chancen für die Fuggerstraße zwischen Königsplatz und Staatstheater. Die vormalige Hauptverkehrsstraße soll in einen Boulevard mit vierreihiger Allee und breiten Fußgängerbereichen verwandelt werden, der die schmerzliche Lücke im grünen Ring um die Altstadt schließt. Und auch die Hallstraße zwischen Königsplatz und Maximilianstraße wurde so vom Kfz-Verkehr entlastet, dass sie zu einem verkehrsberuhigten Campus zwischen den dort anliegenden Schulgebäuden umgestaltet werden kann.



Bürgersteig in der Maximilianstraße.

Gerd Merkle

Jahrgang 1958, Dipl.-Ing (FH) / (Univ.)
Architektur, Studium in Augsburg und
München.

Seit 2008 Baureferent der Stadt Augsburg, seit
2017 Berufung in die Deutsche Akademie für
Städtebau und Landesplanung (DASL), seit
2018 Mitglied im Bayerischen Städtetag und
im Deutschen Städtetag.



Gestaltung der Judenstraße.

Göttingen – Radverkehr in der historischen Innenstadt

Daniela Both, Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung in der Stadt Göttingen

Die Stadt Göttingen mit rund 134.000 Einwohnern liegt zentral und gut erreichbar mitten in Deutschland. Mit einer traditionsreichen Universität und rund 34.000 Studierenden ist Göttingen nicht nur eine junge Stadt, sondern auch eine Fahrradstadt. Das Fahrrad ist für viele Göttinger das primäre Verkehrsmittel. Dass 28 Prozent der Einwohner regelmäßig auf das Zweirad steigen, ist sicherlich auch auf den hohen Anteil an Studierenden zurückzuführen. Die starke Präsenz des Fahrrads im Stadtbild führt zu einer hohen Nutzung und der guten Akzeptanz des Radverkehrs. Beleg hierfür ist auch der wiederholte 1. Platz beim ADFC-Fahrradklimatest in der Kategorie der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohnern.

Die historische Innenstadt

Göttingens gut erreichbare, historische Innenstadt wird durch den ehemaligen Stadtwall umschlossen. Innerhalb des Stadtwalls wurden Ende des 19. Jahrhunderts hohe bauliche Dichten erreicht, die bis heute fortbestehen. Charakteristisch für die Innenstadt sind der historische Stadtgrundriss sowie der zusammenhängende Bestand an historischen Bürgerhäusern. Das Ausbleiben eines durchgreifenden Umbaus des Stadtgrundrisses hat dazu geführt, dass die Innenstadt bis heute über wenige öffentliche Plätze und keine öffentlichen Parkanlagen verfügt. Lediglich der Stadtwall steht als „grüne Promenade“ zur Verfügung.

Der historische Stadtkern der Innenstadt dient zugleich als Wohnort und wichtiges Handelszentrum der Region und ist somit Quelle und Ziel verschiedener Verkehrsarten und -zwecke auf engem Raum. Die „historischen Fernstraßen“ dienen dabei auch heutzutage als Hauptzugänge zur Innenstadt. Das vielfältige gastronomische und kulturelle Angebot belebt die Innenstadt auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten. Die historische Innenstadt und die innenstadtnahen Quartiere bilden eine kompakte Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen, wodurch knapp 50 % der Wege der Göttinger Bevölkerung weniger als 3 km lang sind und zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.¹

In der Innenstadt gibt es verschiedene Fußgängerbereiche, die sich in zwei Zonen hinsichtlich der in ihnen gültigen Verkehrsregelung und -führung unterscheiden:

- Die Hauptfußgängerzone der Göttinger Innenstadt ist dem Fußgängerverkehr vorbehalten und nur in den Morgenstunden innerhalb eines beschränkten Zeitfensters für den Lieferverkehr freigegeben. Hier wird der Aufenthaltsqualität eine hohe Bedeutung beigemessen.
- Im sogenannten Busing, der ebenso als Fußgängerzone beschildert ist, verkehren mit Sondergenehmigung die Stadtbusse der Göttinger Verkehrsbetriebe mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 20 km/h. Diese ist für den Radverkehr (in Teilbereichen auch gegen die Einbahnstraßen-Fahrtrichtung) freigegeben. Durch die annähernd gleichen Geschwindigkeiten und der ausreichenden Breiten kommt es in dieser Zone selten zu Konflikten zwischen den Verkehrsarten.

Gestaltungsgrundsätze

Dem Ausbau und der Gestaltung der Innenstadtstraßen liegt ein Konzept des Büros Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH aus dem Jahr 2003 zugrunde. Entsprechend der unterschiedlichen Nutzungen des Straßenraums wurden verschiedene Gestaltungsprinzipien entwickelt und seitdem konsequent angewendet.

- Bereiche mit vorwiegender Aufenthaltsnutzung werden durchgängig mit großformatigem Granitpflaster ausgebaut.

- Lieferbereiche oder besonders beanspruchte Bereiche werden durch kleinformatiges Granitpflaster kenntlich gemacht.
- In Abschnitten, in denen der Busverkehr abgewickelt wird, ist aufgrund der höheren Belastung eine Fahrbahnausführung in aufgehelltem Asphalt erforderlich.

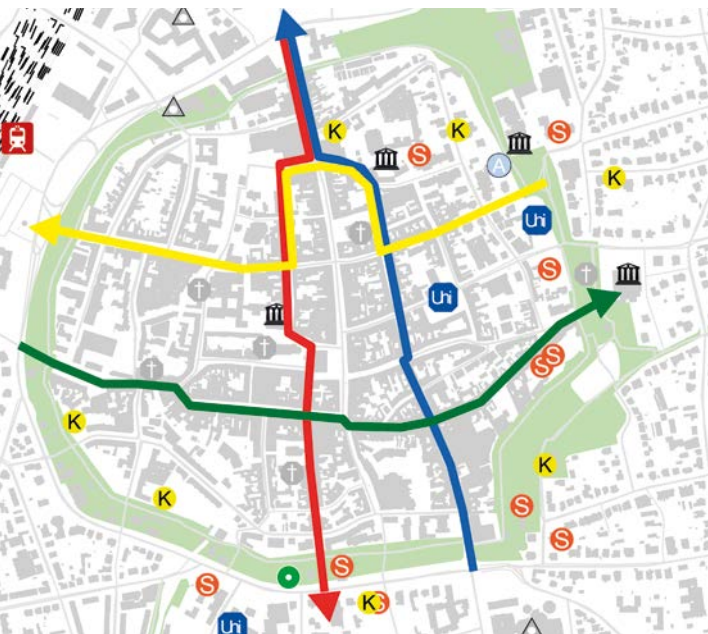


CarBikePort im Straßenraum.



Fahrradparkhaus am Bahnhof.

Die verwendete Asphaltfarbe greift dabei den im Seitenraum vorzufindenden Granit auf. Zur Verdeutlichung des Vorrangs für Fußgänger sind die Kreuzungsbereiche ebenfalls in Granit gepflastert. Die Ausführung in Asphalt verbessert aufgrund der guten Rolleigenschaften die Qualität für den innerstädtischen Radverkehr.



Durchmesserrouen für die Innenstadquerung mit dem Fahrrad.

Fahrradparken in der Innenstadt

Bei einem hohen Radverkehrsaufkommen stellt das geordnete und bequeme Abstellen von Fahrrädern in der beengten historischen Innenstadt eine zentrale und fortwährende Aufgabe in der Planung und Umsetzung dar. Zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten sind deshalb direkt am Busring, an Institutionen und größeren Kaufhäusern angeordnet. Hierdurch soll vermieden werden, dass der Bereich innerhalb des Busrings und somit der Hauptfußgängerzonen, durch wild abgestellte Fahrräder zugestellt wird. Generell werden dadurch die Fußgängerzonen für den Fußverkehr freigehalten, die Aufenthaltsqualität verbessert und die Nutzungskonflikte mit der Außengastronomie und Geschäftsauslagen vermieden. Der direkte Innenstadtbereich wirkt aufgeräumt und der historische Gebäudebestand tritt deutlich hervor.

Die Abstellanlagen für den Radverkehr wurden gemeinsam mit den Bürgern ausgesucht. Im Jahr 2012 wurden in einem Versuch verschiedene Modelle und Varianten hinsichtlich des Komforts und der Platzeffizienz von den Nutzern und der Verwaltung in der Praxis getestet und bewertet. Am Bahnhof befindet sich neben zahlreichen Abstellmöglichkeiten ein Fahrradparkhaus mit 715 Abstellplätzen und zusätzlichen Serviceangeboten rund um das Fahrrad. Mit einem mobilen CarBikePort, welches für zwei bis fünf Monate an einem

Standort aufgestellt wird, kann der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten an verschiedenen Stellen in der Stadt ermittelt werden. Zusätzlich wird der Radverkehr über Zählstellen an relevanten Stellen erfasst.

Resümee

Durch die attraktiven und eindeutigen Alternativen zur Durchquerung der Innenstadt wird die widerrechtliche Befahrung der Fußgängerzone mit Fahrrädern vermieden und verhindert somit Konflikte mit Fußgängern. Dadurch kann der Aufenthaltsqualität in der historischen Innenstadt die erforderliche Bedeutung beigegeben werden, ohne Komforteinbußen für den Radverkehr in Kauf nehmen zu müssen. Die Akzeptanz der Radfahrenden hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt setzt allerdings eine fahrradfreundliche Gesamtstrategie der Stadt voraus. Radfahren wird als attraktiv beurteilt, wenn die Zielerreichung als direkt und bequem empfunden wird. Hier bietet Göttingen unter anderem mit dem Busring innerhalb des Wallbereichs sowie dem E-Radschnellweg, der den Bahnhof mit dem innerstädtischen und dem nördlichen Campus verbindet sehr gute Bedingungen für einen attraktiven Radverkehr in der gesamten Stadt. Der E-Radschnellweg wird derzeit bis in die Umlandgemeinden erweitert und wird somit die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad weiter verbessern.

Daniela Both

Jahrgang 1975, Dipl.-Ing. Bauingenieurwesen, Vertiefung Verkehrswesen, Studium an der Universität Hannover.

2002–2009 tätig im Ingenieurbüro BPR Künne & Partner, 2009–2011 tätig im Ingenieurbüro PGV GbR, 2012–2015 tätig bei der Stadt Kassel, Sachgebiet Verkehrsplanung, seit 2015 tätig bei der Stadt Göttingen Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung, seit 2009 zertifizierte Sicherheitsauditorin.

Arbeitsschwerpunkte: Gestaltung von Innenstadtstraßen, Überprüfung der Planung in Hinblick auf Sicherheitsbelange.

¹ LK ARGUS (2016): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2015/2016 in Göttingen/Rosdorf/Bovenden.



Paketumschlag am Mikro-Depot.

Bad Doberan – Nachhaltige Lieferlogistik in Kleinstädten

Clemens Weiss, KOMOB – Kompetenzzentrum ländliche Mobilität

Die Versorgung mit Gütern ist eine Grundlage unserer Lebensqualität und Voraussetzung von Wirtschaftswachstum. Mit dem Güterverkehr nehmen auch die daraus resultierenden Umweltbelastungen stetig zu. Metropolen sind hiervon besonders stark betroffen, aber auch in touristisch geprägten Kleinstädten kann zunehmender Güterverkehr für Stadtverwaltungen zum Problem werden: Womöglich fühlen sich Touristen durch den Lärm gestört und bleiben fern, Klimaziele sowie die Ziele zur Reduzierung der Treibhausgas- und Feinstaubemissionen sollen erreicht werden, ein uneingeschränkter Verkehrsfluss muss gewährleistet werden.

Besonders stark zeichnet sich ein Wachstum bei den Paket-, Kurier- und Expressdiensten (KEP-Dienste) ab.

Der Onlinehandel hat unser Kaufverhalten verändert und einen Boom der Paketzustellung ausgelöst. Dabei bestellen nicht nur Privatkunden immer häufiger online, sondern auch der Einzelhandel, der anstatt teurer Lagerflächen immer mehr auf kleinteilige just-in-time Warenlieferung durch die KEP-Dienste setzt. Insgesamt haben diese Entwicklungen zu einem stark wachsenden Anstieg der KEP-Sendungen geführt und Prognosen sagen der Branche auch weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum voraus.¹

Damit stehen die Logistikdienstleister vor der Herausforderung, die immer größer werdenden Paketmengen in den ohnehin schon überfüllten Innenstädten fristgerecht zuzustellen. Es gibt kaum Plätze, an denen ein Transporter halten kann, ohne den fließenden



Lastenrad in der zentralen Einkaufsstraße.

Verkehr zu behindern. Zudem erschweren Lieferzeitbeschränkungen in Fußgängerzonen die Anlieferungen im B2B-Segment. Die sogenannte „letzte Meile“ wird zur Achillesferse in der sonst so optimierten Logistikkette und verursacht neben den Umweltbelastungen ca. 50 % der Logistikkosten bei der Paketzustellung.²

Emissionsfreie Paketzustellung auf der letzten Meile in Bad Doberan

Vor diesem Hintergrund erforscht das EU-Projekt Low Carbon Logistics (LCL) innovative Logistikkösungen, um den Güterverkehr in Klein- und Mittelstädten umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten. In diesem Projekt arbeiten Partner aus Schweden, Deutschland, Litauen und Polen grenzüberschreitend an Konzepten, Visionen, Logistikkösungen, Beratungsangeboten und Evaluierungsmethoden. Ein Ziel des Projekts ist es, konkrete Maßnahmen in Pilotstädten zu implementieren. In der deutschen Pilotstadt Bad Doberan, einer touristisch geprägte Kleinstadt an der mecklenburgischen Ostseeküste, wurde der Fokus auf umweltfreundliche Logistikkösungen für KEP-Dienste auf der letzten Meile gerichtet. Bisher wurde dieses Thema fast ausschließlich mit Blick auf die Ballungszentren untersucht.

Zusammen mit dem Paketdienst UPS wurde das Hamburger Modell³ für eine Kleinstadt weiterentwickelt: Ein Mikro-Depot (Schiffscontainer) dient auf einem stadteigenen Parkplatz als Stellplatz für ein Lastenrad und als Umschlagpunkt. Die Pakete werden vom zentralen Depot nach Bad Doberan gefahren und dort direkt in das Lastenrad sowie in das Mikro-Depot umgeladen. Der Transporter aus dem Depot fährt

anschließend weiter ins Umland. Die Pakete für die Bad Doberaner Innenstadt werden nun mit dem Lastenrad zugestellt. Die Position des Lastenradfahrers bekleidet ein lokaler Anwohner, der somit ausschließlich für die Paketzustellung auf der letzten Meile zuständig ist. Dieses Modell eröffnet in Zeiten des Fahrer Mangels neue Möglichkeiten, da das Personal keine Fahrerlaubnis benötigt. Die in einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern üblicherweise großen Entfernungen zum zentralen Depot können durch das Mikro-Depot überbrückt werden.

Neben UPS hat sich auch der Paketdienst DPD dem Projekt angeschlossen. Dieser setzt bei der Belieferung der Innenstadt auf klassische Sackkarren. Dabei werden die Transporter sternförmig an der Grenze der Innenstadt geparkt und die Pakete von dort ausgeliefert. Durch die wegfallende Parkplatzsuche wird mit einem Zeitvorteil bei der Zustellung gerechnet. Zudem stellt diese Form der Belieferung keine Anforderungen an lieferbeschränkte Fußgängerzonen, für die die Lastenräder zum Befahren (noch) eine Sondergenehmigung benötigen.

Die Großstadt Rostock wurde auf den Versuch im naheliegenden Bad Doberan aufmerksam und startete im Projekt einen Prozess mit dem Ziel, in der eigenen Innenstadt einen kooperativen Modellversuch der KEP-Dienste zu implementieren. Im ersten Schritt konnte der KEP-Dienst Hermes gewonnen werden, der die vom Depot aus angrenzenden Stadtteile jetzt mit mehreren Lastenrädern beliefert.

Ergebnisse

Die Notwendigkeit auch für Kleinstädte, sich dem Thema nachhaltiger Stadtlogistik anzunehmen, konnte im Projekt deutlich gemacht werden. Dabei ist positiv hervorzuheben, dass aufgrund der schmalen Verwaltungsstrukturen ein unkomplizierter Stakeholder-Dialog möglich war. So konnten die verschiedenen beteiligten Akteure gemeinsam und auf Augenhöhe an einer Lösung für die Stadt arbeiten. Im Vergleich zum Versuch in der Großstadt konnten hier Genehmigungen und Infrastrukturmaßnahmen sehr viel einfacher und schneller umgesetzt werden. Da aus vielen Städten von ähnlichen Problemen berichtet wird,⁴ bietet es sich an, weitere Modellversuche mit begrenztem Projekthorizont in Kleinstädten durchzuführen. Dabei sollte bedacht werden, dass für die jeweilige Kleinstadt ebenfalls ein Mehrwert erzeugt wird und sie nicht nur als Labor dient.

Leider hat die Evaluierung der Projektphase ergeben, dass die Paketmengen in der Kleinstadt Bad Doberan nicht ausgereicht haben, das Mikro-Depot-Modell durch UPS wirtschaftlich zu betreiben. In Bad Doberan wurden Stoppzahlen von 20 – 30 pro Tour erreicht. Für die eigenwirtschaftliche Fortführung hätten es doppelt so viele Stopps sein müssen.⁵

Für die Belieferung mit Sackkarren ist es notwendig, dass der Paketzusteller seinen Transporter verlässlich in Ladezonen rund um das Liefergebiet abstellen kann, damit der Vorteil der wegfallenden Parkplatzsuche greift. Ladezonen sind häufig unrechtmäßig durch parkende Pkw belegt.⁶ Dies war auch in Bad Doberan der Fall. Als Lösung wird in der entstandenen Diskussion ein zusätzliches Halteschild für Paketdienste begrüßt.⁷ Dies konnte jedoch im Projekt aufgrund des fehlenden rechtlichen Rahmens nicht umgesetzt werden.

Abschließend lässt sich festhalten, dass besonders in Kleinstädten aufgrund der geringeren Sendungsmengen keine Insellösungen für die Lieferlogistik installiert werden sollten, sondern ein ganzheitlicher Ansatz notwendig ist. Im Fall der KEP-Dienste könnte dies für die Kleinstadtlogistik bedeuten, dass ein zentrales Anlieferungshub am Stadtrand eingerichtet wird und die Pakete von da aus gebündelt, also unabhängig vom KEP-Dienst, von einem lokalen Spediteur mit umweltfreundlichen Fahrzeugen zugestellt werden.

Clemens Weiss

Jahrgang 1990, M.Sc. Umweltingenieurwissenschaften, Studium in Rostock.

Seit 2016 wissenschaftlicher Mitarbeiter am KOMOB – Kompetenzzentrum ländliche Mobilität.

¹ ESSER, KLAUS; KURTE, JUDITH (2018): KEP-Studie 2018. Analyse des Marktes in Deutschland, S. 13.

² BOGDANSKI, RALF (2015): Nachhaltige Stadtlogistik durch Kurier-Express-Paketdienste – Studie über die Möglichkeiten und notwendigen Rahmenbedingungen am Beispiel der Städte Nürnberg und Frankfurt am Main, S. 31.

³ Mehr zum Modell in STODICK, KLAUS (2018): UPS – Herausforderungen und Lösungen im Bereich der urbanen Logistik. In: BERNSMANN, ARND; VASTAG, ALEX (Hrsg.): Urbane Logistik – Schnell, stadtvträglich und wirtschaftlich. Berlin, S. 115-122.

⁴ Vgl. NINNEMANN, JAN et al. (2017): Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik. S. 69-70.

⁵ Mehr dazu in BAYER, MARIUS; SEIDENKRANZ, MARKUS (2019): Erfolg durch Methodik beim Mikro-Depot-Projekt in Nürnberg. In: BOGDANSKI, RALF (Hrsg.): Nachhaltige Stadtlogistik – Warum das Lastenfahrrad die letzte Meile gewinnt, S. 59-94.

⁶ ESSER, KLAUS et al. (2018): Die Ladezone im Blickpunkt. Anforderungen an die Güterversorgung in Köln und Leverkusen, S. 28-36.

⁷ BUNDESVERBAND PAKET UND EXPRESSLOGISTIK (BIEK) (2019): Liefern lieber in der ersten Reihe! Dok. in: <https://www.biek.de/themen-und-positionen/initiative-ladezone.html>, aufgerufen am 24.06.2019.

Zwischenruf II



Autonome Shuttles bieten insbesondere für den ländlichen Raum Potenziale. Hier noch im Testbetrieb in Berlin.

Die neue Art der Fortbewegung: Flexibel – Digital – Geteilt

Ein Interview mit Prof. Dr. Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Sie vertreten die These, dass das eigene Auto zukünftig an Bedeutung verlieren wird. In ländlichen Regionen und kleineren Städten scheint die Affinität zum eigenen Auto ungebrochen zu sein. Wie erklären Sie sich das?

Aufgrund der mittlerweile 47 Millionen Autos in Deutschland ist eine Art Säkularisierung eingetreten. Das heißt, das Auto als Statussymbol, als Ausdrucksmedium, wie ich mich in der Gesellschaft definiere, hat messbar an Bedeutung verloren. Das Auto ist wie Gas, Wasser und Strom eine Bequemlichkeit und Selbstverständlichkeit geworden. Dadurch sinkt einerseits die Bedeutung des Autos, andererseits steigt die Notwendigkeit, es zu haben. Insbesondere in den ländlichen Regionen, in den Zersiedlungsgebieten, ist

das Auto im Kopf so stark vorhanden, dass diese Lebensstile ohne Auto nicht funktionieren würden. Dann fahren alle in die Städte und merken, dass der Raum dort für alle deutlich knapper wird. In den Städten wird messbar weniger Auto gefahren, das heißt wir beobachten eine Abkehr vom Auto und es werden Alternativen gesucht. Das Auto steht allerdings immer noch auf den Parkplätzen herum. Wir können also sagen, dass die großen Städte mehrheitlich multimodale, also mehrere Verkehrsmittel nutzende Praktiken aufzeigen. Mit der abnehmenden Dichte von Städten geht dieses multimodale Angebot zurück und schlägt im ländlichen Raum ins glatte Gegenteil um. Dort ist das Auto als monomodale Praktik dominanter als je zuvor.

Welche Veränderungen beobachten Sie in der Diskussion um die Themen Mobilität und Erreichbarkeit?

Es gibt ein erstaunliches Interesse an der Reduktion von Autos. Die Leute haben oftmals keine Lust mehr, mit dem eigenen Auto zu pendeln und würden gerne Bus und Bahn nutzen. Das ist in den ländlichen Regionen jedoch häufig nicht bequem umsetzbar und geht derzeit nicht anders als mit dem Auto. Es gibt andererseits viele Initiativen, die sich sehr konkret und lokal in ihrer Stadt oder ihrem Quartier ehrenamtlich engagieren, um Automengen zu reduzieren und Alternativen zu schaffen. Tatsächlich gibt es einen Umschwung, sodass eine repräsentative Mehrheit von 55% bis 60% sagt: „Ich würde gerne weniger Auto fahren.“ Das gilt interessanterweise quer durch alle Raumtypen.

Findet der Mobilitätswandel bereits statt oder benötigen wir verschiedene Stufen, die in der Stadt und auf dem Land unterschiedlich ablaufen?

Die Mobilitätswende findet zunächst einmal in unseren Köpfen statt. Dieser Prozess ist erkennbar, weil die Leute darüber reflektieren und nachdenken, wie sie sich bewegen wollen. Die Verkehrswende als direkte Folge davon ist abhängig von den Raumtypen und bedarf unterschiedlicher Strategien. Anhand des Autos lässt sich das gut erläutern: In der Stadt muss das Auto in der Menge reduziert und auf den Luxus verzichtet werden, es einfach abzustellen, wenn man es nicht braucht. Dafür muss es folglich geteilt werden. Dann reichen ca. 150 Autos pro 1.000 Einwohner vollkommen aus, um alles abwickeln zu können, wie wir es bisher gewohnt sind. Andersherum ist es im ländlichen Raum allerdings so, dass wir die Versuche mit Bussen einstellen können. Busse bringen es einfach nicht. Da könnte man sagen, wir öffnen die vielen vorhandenen Autos und machen daraus Busse, indem man andere Leute mitnimmt. Die Digitalisierung auf dem Lande wäre eine Riesenchance, die sich durch digitale Plattformen prima umsetzen ließe. Die Menschen werden digital affiner und haben dann auch auf dem Land die Möglichkeit, ohne eigenes Auto mobil zu sein.

Wie wird sich Mobilität durch die Elektrifizierung, neue Sharing-Angebote und digitale Plattformen verändern?

Man sieht die Mobilität zukünftig nur noch durch das Smartphone und hat keinen direkten Bezug mehr zu einem bestimmten Fahrzeug. Das moderne Mobilitätsbedürfnis ist bestimmt durch Flexibilität, Zugänglichkeit und Verfügbarkeit zu jeder Zeit. Nach diesem Verständnis können neue Mobilitätsangebote und gemeinsame Plattformen funktionieren. Die Idee des sogenannten Ride-Poolings, der Bündelung von Fahrten in einem Fahrzeug, ist auf dieser Grundlage auf dem Land genauso möglich wie in der Stadt. Sie sitzen Zuhause und wählen auf einer App aus, dass Sie von hier aus zu einem anderen Ort möchten. Das System wählt aus diesen Informationen die verfügbaren Optionen und schlägt eine Auswahl vor. Auf dem Land ist dann sicherlich etwas mehr Flexibilität notwendig, weil nicht sofort etwas verfügbar ist, aber man bekommt die besten Optionen und die Abfahrtszeit vorgeschlagen. Das wird dann ergänzt oder langsam dadurch abgelöst, dass diese Fahrzeuge teil-automatisch, automatisch und irgendwann autonom fahren. Auf dem Land ist eine reizarme Umgebung, wie sie für autonome Shuttle-Systeme notwendig ist, viel eher umsetzbar als in der Stadt. Die Shuttles werden derzeit an verschiedenen Standorten in Deutschland getestet und sind praktisch ab sofort, bei entsprechend reduzierter Umgebung, mit einem Punkt-zu-Punkt-Verkehr umsetzbar. Diese sollen dort die erste bzw. letzte Meile bedienen. Denn gerade auf dem Land gibt es das Problem, dass man vom Bahnhof oder Busbahnhof nicht mehr weiterkommt.

Wie kann eine gute Verknüpfung und Erreichbarkeit für historische Stadtkerne aussehen?

Der Bedarf für die Erreichbarkeit, individualisiert und zu jeder Tages- und Nachtzeit, steigt tendenziell durch das Internet weiter an. Da ist das sogenannte Hub-and-Spoke (Nabe und Speiche) der zu verfolgende Ansatz. Für eine hohe Effizienz und Effektivität müssen Verkehre gebündelt werden. Das geht in dispersen Strukturen auf dem Land nicht mehr oder nur sehr begrenzt. Deshalb benötigen wir ein System mit Hubs, also zentrale Orte an denen Mobilitätsangebote gebündelt werden, wie einen Bahnhof oder gut ausgebaute Busbahnhöfe. Zwischen diesen Hubs funktionieren die Bus- und Zugverkehre. Die Speichen hingegen müssen über fein verteilte Formen des reduzierten motorisierten Individualverkehrs, also autonome Shuttles oder organisiertes Mitfahren geregelt sein. Nur

so kann eine Punkt-zu-Punkt-Erreichbarkeit garantiert werden, ohne dass die ganze Fahrt mit dem eigenen Auto absolviert wird. Denn man will ja möglichst vermeiden, dass die Menschen mit dem eigenen Auto bis in die historischen Stadtkerne fahren.

Welche Rolle spielt zukünftig der öffentliche Personennahverkehr in den ländlichen Räumen und wie wird er funktionieren?

Der Bus, wie wir ihn kennen, wird im ländlichen Raum keine Rolle mehr spielen und das sollte er auch nicht. Er wird stark aus öffentlichen Mitteln finanziert und richtet sich fast ausschließlich nach den Bedarfen im Schulverkehr. Etwas anders sieht es im Schienenverkehr aus. Die Schiene sollte da eingesetzt werden, wo Verkehre gebündelt werden können. Da wo die Bündelungseffekte nicht ausreichend sind, kann man die Schiene auch „anfüttern“, also durch ergänzende Maßnahmen die Bündelung erhöhen. Das gelingt zum Beispiel dadurch, dass man die durchgängige Verbindung – unabhängig vom Verkehrsmittel oder Verkehrsverbund – mit nur einem buchbaren Ticket über das Smartphone auswählen kann. Das reduziert auch mentale Barrieren, die Reise beginnt im Kopf und wird erleichtert, wenn man weiß, dass man zwischendurch nichts weiter tun muss. Das wäre die Umsetzung der Mobilität als Dienstleistung.

Sie fordern, die Mobilitätswende in Experimentierräumen konkret auszuprobieren. Wie könnte ein solcher Experimentierraum in einem historischen Stadtkern aussehen?

Gerade in historischen Stadtkernen sind Experimentierräume besonders sinnvoll. Die historischen Stadtkerne sind wunderbare Städte, in denen das Auto noch nicht mitgedacht worden war. Die Ästhetik, der Maßstab und die vorhandene Fläche werden heute häufig durch Autos zerstört. Der alte Raumbezug kann dann wieder hergestellt werden, wenn man das Auto, das in diesen Räumen abgestellt wird, wieder reduziert. Historische Strukturen sind demnach besonders interessant für reduzierte Autofloten. Es wäre absolut wünschenswert, wenn eine kleine historische Stadt beschließt: „Auf der Oberfläche gibt es kein geparktes Auto mehr.“ Toll wäre es, wenn man versucht, über geteilte Fahrzeuge, einen guten ÖPNV, autonome Shuttles, gute Rad- und Fußwege eine ganzheitliche, kompakte Mobilität zu ermöglichen. Dazu gehört die grundlegende Entscheidung, dass man sich den auf öffentlichem Boden abgestellten Autos

entledigt. Die Menschen, die in diese Stadt als Besucher hinein wollen, müssen dann am Altstadtrand in einen Kollektivverkehr umsteigen. Die Stadt Zermatt in der Schweiz ist in dieser Hinsicht ein gutes Vorbild. Dort sind alle noch bestehenden Verkehre elektrisch bis hin zur Müllabfuhr. Das sollte man auch hier in historischen Stadtkernen ausprobieren und schauen, ob das am Ende nicht für alle Bewohner und Besucher mehr Lebensqualität und Performanz bedeuten könnte.

Wie können kleinere Städte und Gemeinden zum Vorreiter in der „Neuen Mobilität“ werden?

Kommunen und Landratsämter nehmen hierbei eine zentrale Rolle ein. Sie bestimmen über die Nutzung des Raumes und könnten auch entsprechende Experimentierräume umsetzen. In den ländlichen Räumen muss man die Chance des Experimentierens nutzen, um Alternativen aufzeigen zu können. Beispielsweise indem man ein Gebiet festlegt, in dem das Personenbeförderungsgesetz nicht gilt. Ab sofort könnte jede und jeder als normales Gewerbe jede und jeden mitnehmen. In so einer deregulierten Phase werden Ideen möglich, die in regulierten Räumen nicht möglich sind. Unter neuen Bedingungen entstehen neue Geschäftsmodelle, Unternehmensansiedlungen und andere Regeln. Genau das können Kommunen, Landratsämter und kreisfreie Städte für sich entscheiden und definieren. Hierfür braucht es in erster Linie Mut.

Prof. Dr. Andreas Knie

Jahrgang 1960, Studium der Politikwissenschaft in Marburg und Berlin, Promotion und Habilitation an der TU Berlin.

Seit 1988 am Wissenschaftszentrum Berlin tätig, seit 1996 Professor an der TU Berlin für Soziologie, 2006 bis 2018 Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ), seit 2017 Leitung der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Forschungsthemen: Verkehrsforschung- und Innovationsforschung, Technologie- und Wissenschaftspolitik.

Themenblock III: Im Raum



Geschnittenes Pflaster in der Ledergasse in Gmünd: Historischer Bezug mit zeitgemäßen Eigenschaften.

Das Optimum liegt im Kompromiss

Steffan Robel, A24 Landschaft

Material und Gestaltung von Straßen und Wegen in der historischen Stadt

Der Straßenraum historischer Städte ist per se vordefiniert und räumlich begrenzt. Seine Ausgestaltung unterstreicht die Bausubstanz, gibt ihr einen Rahmen und sollte der jeweiligen Epoche beziehungsweise Epochen angepasst sein. Doch wie kann die Geschichte in Einklang mit gegenwärtigen Bedürfnissen gebracht werden? Vor dem Hintergrund von Mobilitätswandel und Barrierefreiheit sind stadtstrukturspezifische Strategien gefragt, die historische Städte in ihrer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung unterstützen.

Wem gehört die Straße?

Wo früher Leben auf der Straße stattfand, fahren oder stehen jetzt überwiegend Autos. Als Konsequenz der Straßenbaupolitik der Nachkriegszeit wurden viele Boulevards zu Verkehrsflächen und Marktplätze zu Parkplätzen umgebaut. Die Straße verlor ihre ursprünglich vielfältige Bedeutung als gesellschaftlicher Treffpunkt. Derzeit ändert sich aber die Denkweise über Mobilität und Lebensqualität und die Bedeutung des Fuß- und Fahrradverkehrs steigt wieder. Aktuell müssen wir Raum zurückgewinnen, damit der Anteil anderer Verkehrsteilnehmer als Autofahrer wachsen kann und die Städte lebenswerter werden. Die Mobilitätswende nimmt Gestalt an, wie die Agora Verkehrswende meint,¹ muss sich aber beschleunigen.



Marktplatz in Meppen: Gestaltung von Lohaus + Carl, die mit ihrem Leitsystem Orientierung bietet.

Für die historische Stadt mit ihrer kompakten Bebauung, enger Straßenführung und komplexen Straßennustern bedeutet die Abwendung vom Dogma Auto vor allem einen Verhandlungsprozess. Da Erweiterung keine Option darstellt, reicht der Platz nicht für alle zeitgenössischen Nutzungen. Der begrenzte Straßenraum muss (auf)geteilt werden. Wenn dort eine Straßenbahntrasse, ein Rad-, ein Fußweg und motorisierter Verkehr zugelassen werden sollen, kann nicht jedem das Optimum seiner Norm zugestanden werden. Es müssen Kompromisse erarbeitet werden, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Hürden nehmen

Beim Umbau der historischen Stadt sind die Ansprüche hoch und widersprüchlich: Wir wollen gegenwärtige Mobilitätsanforderungen einbeziehen, aber dabei das Erscheinungsbild der Altstadt respektieren. Noch in den 1990er Jahren wurden Eingriffe in die Substanz durch gebrochene Pflaster ergänzt, die das historische Vorbild nachahmen – auf Kosten des Geh- und

Rollkomforts, was insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen vor Hindernisse stellt. Mit dem gestiegenen Anspruch in Bezug auf die Teilhabe aller fließen viele Fördergelder in den barrierefreien Umbau öffentlicher Räume. Die Maßnahmen in historischen Ortskernen führen manchmal zu fragwürdigen, dem Denkmalschutz nicht gerecht werdenden Lösungen. Stellenweise verfehlen auch gut gemeinte Ansätze ihr Ziel. Es ist beispielweise nicht ausreichend, in die gebrochenen Oberflächen eines Kopfsteinpflasters einen Streifen aus einem anderen Stein mit Abweichungen in Maß und Bauweise zu integrieren. Für ein überzeugendes Ergebnis ist extreme Materialsensibilität erforderlich, die Format, Fugenfarbe und Pflasterverband einbezieht.

Details ausloten

Eine allen Verkehrsteilnehmern gerechte Verbesserung bestehender Strukturen besteht im Wesentlichen darin, Leitsysteme für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen zu integrieren und die Rolleigenschaften der Straßenbeläge zu verbessern: Hiervon profitieren nicht nur Menschen mit motorischen Einschränkungen, sondern auch solche zu Rad, mit Kinderwagen, Rollkoffern oder E-Scootern.

Das Büro Lohaus + Carl hat in der niedersächsischen Stadt Meppen bei der Gestaltung des Marktplatzes ein Orientierungs- und Leitsystem implementiert, das auf den ersten Blick als solches kaum wahrgenommen wird. Durch visuelle und taktile Kontraste zwischen im Fischgrätverband verlegten, dunkelrot-anthrazitfarbenen Klinkerflächen und fugenarmen, großformatigen Betonplatten in Sandsteinoptik ermöglicht das Design sowohl Orientierung für Menschen mit erheblich eingeschränktem Sehvermögen als auch für Blinde. Nebenbei unterstützt das einheitliche Material die Ensemblewirkung und erleichtert auch Touristen die Orientierung in der Innenstadt.²

Im Zuge des großflächigen Stadtumbaus Schwäbisch Gmünds, in dessen Zentrum die Rückgewinnung des Mündungsbereiches zweier Gewässer stand, hat man sich auf alte Stadtstrukturen besonnen. Ein Kaufhausbau aus den 1970ern wurde abgerissen und der ursprüngliche Verlauf der Ledergasse in der Gmünder Altstadt rekonstruiert. In Anlehnung an das bestehende Kleinsteinpflaster fiel die Wahl auf Bayerwald Granit. Um jedoch gute Rolleigenschaften zu gewährleisten, wurde das Material geschnitten statt gebrochen. Die Übergänge zur angrenzenden, asphaltierten Fahrbahn

sind niveaugleich und durch den Farbkontrast gut zu erkennen. Ergänzt um eine Interpretation des einst sich durch die Gassen ziehenden Wasserlaufs hat A24 Landschaft einen Freiraum gestaltet, der zeitgemäß auf Anforderungen der Barrierefreiheit reagiert und dennoch die Geschichte des Ortes einbezieht.

In Ingolstadt bestimmt der kleinteilige, mittelalterliche Stadtgrundriss die malerische Wirkung. Die typische Abfolge aus individuellen Gebäuden unterschiedlicher Breite generiert einen einzigartigen, urbanen Code. Diesen spezifischen Code hat A24 Landschaft zum Designprinzip für die Belagsgestaltung der östlichen Theresienstraße und Ludwigsstraße gemacht. Im Rhythmus der Gebäudegrenzen ziehen sich Bänder aus dunklem Granit durch den sonst gelb-grauen Granitbelag. Eine visuelle Orientierung für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen bietet bereits die durchgehende Bebauung im linearen Straßenraum. Um jedoch das Gestaltungskonzept der orthogonal zur Bewegungsrichtung verlaufenden Granitbänder nicht optisch durch ein in Bewegungsrichtung laufendes taktiles Leitsystem zu stören, wird dieses direkt in den vorgesehenen Belag gefräst. Um das Konzept sowohl gestalterisch als auch funktional zu überprüfen, wurden vor Ort Musterflächen erprobt.

Genau darin liegt ein entscheidender Punkt für eine Straßen- und Wegegestaltung in der historischen Stadt, die widersprüchliche Anforderungen erfüllen muss: Ausprobieren und Kompromisse finden. Im Kontext mit der zu bewahrenden Bausubstanz kommt der Bemusterung vor Ort im Planungsprozess eine Schlüsselrolle zu. Unerlässlich ist es hierbei, alle Beteiligten – und dies schließt dezidiert die Nutzer vor Ort mit ein – in diesen Prozess zu integrieren, um so individuelle Lösungen für eine Barrierefreiheit der historischen Stadt zu entwerfen.

Die historische Stadt im Wandel

Die europäische Stadt mit ihrer bewegten Geschichte ist seit jeher ein Ort des Wandels, der sich auch in ihrer gebauten Struktur abzeichnet. Den morphologischen Charakter und die atmosphärischen Qualitäten



Musterfläche für die Theresienstraße: Rollstuhlfahrer testen das taktile Leitsystem auf Querbarkeit.

der historischen Stadt bei gleichzeitiger Erweiterung der Möglichkeiten der Fortbewegungsarten und Aktivitäten im Raum beizubehalten ist ein fortlaufender Aushandlungsprozess. Einerseits dürfen wir die historischen Städte nicht überfrachten, müssen sensibel mit der Geschichte umgehen und Prioritäten setzen. Andererseits dürfen wir nicht nur konservieren und bewahren, sondern auch zeitgerecht um verschiedene Nutzungen und mit einer aktuellen Designsprache ergänzen. Im Dialog mit dem Denkmalschutz und in Anbetracht heutiger Ansprüche kann eine inklusive, kreativere, nachhaltigere Stadt gelingen.

Steffan Robel

Jahrgang 1972, Studium der Landschaftsarchitektur an der TU Berlin und der Agrarische Hogeschool Larenstein (NL).

Gründer des Büros A24 Landschaft, ging u. a. Lehrtätigkeiten an der TU Dresden und an der Hafencity Universität Hamburg nach, seit 2019 Mitglied der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz.

¹ Agora Verkehrswende: Stadtverkehr. <https://www.agora-verkehrswende.de/themen/stadtverkehr/>, aufgerufen am 19.06.2019.

² LOHAUS, IRENE (2014): Kontrast kontrollieren. In: GARTEN+LANDSCHAFT 4/2017. München.



Der Obermarkt in Görlitz fungiert primär als Parkplatz.

Parkraumkonzepte und -strategien für mittelgroße Altstädte

Dirk Ohm, IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Der Erfolg der vergangenen und gegenwärtigen Stadterneuerung ging und geht vielerorts mit einer Bedeutungszunahme als Wohnstandort sowie als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum der Altstädte einher. Diese Entwicklung findet, auch angesichts des zunehmenden motorisierten Individualverkehrs, durch einen erhöhten Park-Suchverkehr in den historischen Stadtbereichen ihren räumlichen Ausdruck. Die Nachfrage nach Stellplätzen seitens der Bewohner und Besucher sowie der in den Altstädten beruflich Tätigen übersteigt das Angebot deutlich.

Integrierte Parkraumkonzepte einschließlich Strategien der Parkraumbewirtschaftung sind hier die geeigneten Instrumente, das Parkraumangebot und die -nachfrage in ein möglichst ausgewogenes

Verhältnis unter Berücksichtigung der spezifischen örtlichen Bedingungen zu bringen.

Grundlagen und Zielstellungen für ein Parkraumkonzept

Um zielgerichtet Maßnahmen im Rahmen eines Parkraumkonzepts entwickeln zu können, ist die Erfassung des vorhandenen Stellplatzangebotes im öffentlichen Raum und auf privaten Flächen wesentlich. Am Beispiel der Hansestadt Wismar ergaben die empirischen Analysen, dass die Stellplätze innerhalb der (flächenmäßig im Städtevergleich sehr großen) historischen Altstadt tagsüber vor allem durch Dauerparker belegt waren. Neben Bewohnern wurden die Stellplätze

auf Grund des geringen Bewirtschaftungsanteils vor allem von Beschäftigten genutzt. Deshalb wurden folgende Leitlinien für das Parkraumkonzept formuliert:

- Stärkere Öffnung der Altstadt für Kunden und Besucher (Stellplätze zielnah, Verfügbarkeit wird höher bewertet als Kostenfreiheit)
- Verbesserung der Angebote für Touristen (altstadtnah, durch Einbindung in Parkleitsystem gut auffindbar)
- Parken der Bewohner über spezifische Regelungen sichern (reines Bewohnerparken und Mischformen in den rechtlich zulässigen Grenzen)
- Beschäftigte auf noch akzeptable externe Standorte verlagern (größere Entfernungen, geringere Standards, kostenfrei, keine Verdrängung in die Wohngebiete zulassen).

Die allgemeinen Ziele wie Entlastung des öffentlichen Raumes und die Vermeidung von Parksuchverkehren wurden nicht explizit benannt, waren aber in Wismar grundsätzlicher Konsens bei den politischen Akteuren.

Bestandteile von Strategien und Konzepten

Die Bestandteile von Strategien und Konzepten müssen auf die konkrete örtliche Situation zugeschnitten sein. Ausgehend von den Zielstellungen können ganz unterschiedliche Ansatzpunkte verfolgt werden. Die wichtigsten umfassen das Freistellen ganzer Plätze vom ruhenden Verkehr, mit Ersatz der Stellplätze oder auch ohne und die sukzessive Entlastung von Straßenräumen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Ebenso können dies auch die Bündelung größerer Kapazitäten in Parkieranlagen, die Verdrängung/Verlagerung längerer Parkvorgänge zugunsten einer besseren Erreichbarkeit für Kurzparker, die Reduktion von Kontrollaufwänden, das Setzen von Anreizen für eine veränderte Verkehrsmittelwahl für Wege in die Stadtkerne sein.

Im Allgemeinen lassen sich für die Umsetzung zwei maßgebliche Handlungsstränge darstellen:

1. Beeinflussung der Größenordnung des Parkraumes und der räumlichen Verteilung des Stellplatzangebotes
2. Beeinflussung der Nutzungsbedingungen durch Bewirtschaftung/Parkraummanagement



In Annaberg-Buchholz wurde der Marktplatz durch eine Tiefgarage (im Vordergrund) vom Parkverkehr befreit.

Abhängig von der Stadtgröße und der Funktion als zentraler Ort und/oder seiner Bedeutung für den Tourismus müssen die verschiedenen Angebote und Instrumente ausgeformt werden. Autoverkehrsfreie oder -arme Innenstädte sind mit zunehmender Stadtgröße und guter ÖPNV-Erreichbarkeit sowie verfügbarer, altstadtperepherer Parkierungsschwerpunkte einfacher umzusetzen. In kleineren Städten ist die Preissensibilität für Parkgebühren oft höher, auch die direkte Pkw-Erreichbarkeit bis hin zum zentralen Marktplatz wird oft sehr hoch bewertet. Zu restriktive Herangehensweisen können hier gegebenenfalls Probleme verursachen, zum Beispiel dann, wenn sehr Pkw-affiner Einzelhandel vorhanden ist, dessen Kundenpotenziale aus einem größeren Einzugsbereich stammen. Dennoch werden auch in kleineren Städten zunehmend Instrumente der finanziellen Parkraumbewirtschaftung genutzt, um die Nachfrage nach Stellplätzen zu beeinflussen und zu steuern. Ergänzend dazu sind meist Maßnahmen für die Sicherung des Bewohnerparkens erforderlich.

Die Schaffung peripherer Parkierungseinrichtungen am Altstadtrand und die Bündelung eines Großteils der Nachfrage in diesen ist eine Maßnahme, um die Altstädte im Inneren zu entlasten. Auf der anderen Seite müssen die Stellplätze im Inneren reduziert und in angemessener Höhe bepreist werden.

Neue technische Möglichkeiten

In der jüngeren Vergangenheit wurden verschiedene technische Möglichkeiten entwickelt, die das Parkraummanagement unterstützen können. Dazu



Midi-Busse kommen verstärkt in historischen Städten zum Einsatz, da sie auch bei geringerer Nachfrage wirtschaftlich vertretbar eingesetzt werden können.

gehören unter anderem das „Handyparken“ oder auch neue Apps, mit denen registrierte Nutzer ihre Fahrzeuge abstellen und die Bezahlvorgänge automatisiert werden können. Neben dem gezielten Auffinden eines Parkplatzes (im Regelfall in einem Parkhaus oder einer Tiefgarage) und der damit verbundenen potenziellen Reduktion von Parksuchverkehr sind die Systeme insbesondere darauf ausgerichtet, Vereinfachungen aus Nutzersicht zu erzielen. Auch die mittlerweile verbesserten Möglichkeiten der Detektion von Stellplätzen im öffentlichen Raum können für das Parkraummanagement und für die Städte selbst Bedeutung haben.

Die Diskussion wird oft auf die neuen technischen Möglichkeiten reduziert. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass ein nachhaltiger Nutzen für die Städte nur dann entstehen kann, wenn zuvor die mit Parkraumkonzeptionen und dem Parkraummanagement zu verfolgenden Zielstellungen definiert wurden und die technischen Systeme hierfür unterstützend eingesetzt werden.

Integration des Parkraumkonzeptes

Parkraumkonzepte einschließlich des Parkraummanagements können die Probleme in den Innenstädten allein nicht lösen bzw. diese für die zukünftigen Herausforderungen nicht ausreichend ertüchtigen. Vielmehr ist die Integration in nachhaltige Verkehrsentwicklungspläne oder Mobilitätskonzepte erforderlich. Eine Verbesserung der Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr

durch eine entsprechende Verkehrsorganisation (zum Beispiel die Aufhebung von Einbahnstraßen für den Radverkehr) sowie der Einsatz besser begehb- bzw. berollbarer Beläge (zum Beispiel geschnittenes Natursteinpflaster) sind ein ebenso wichtiger Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität in den Altstädten wie die Erschließung der Altstädte mit modernen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Hier gibt es in den letzten Jahren eine Reihe hoffnungsvoller Ansätze. So werden gerade in den kleineren Städten zunehmend moderne Midi-Busse genutzt, welche einerseits eine altstadtgerechte Größe haben als auch bei vergleichsweise geringer Nachfrage wirtschaftlich vertretbar eingesetzt werden können. Im Zusammenwirken von zielgerichteten Parkraumkonzepten und der Förderung des Umweltverbundes entstehen die günstigsten Rahmenbedingungen für neue Mobilität in alten Städten.

Resümee

Parkraumkonzepte und Parkraummanagement können maßgeblich zur Entlastung von historischen Innenstädten beitragen. Für die Konzeptentwicklung gibt es keine allgemeingültigen Patentrezepte. Vielmehr gilt es, auf der Basis gesicherter empirischer Grundlagen verbindliche Ziele oder Leitlinien gemeinsam mit den wichtigsten Akteuren zu formulieren und passfähige Maßnahmen abzuleiten. Ein Wirkungsmonitoring nach ausreichender Zeit zur Änderung von Nutzungsgewohnheiten sowie die Integration in ganzheitliche Verkehrsentwicklungs- oder Mobilitätsstrategien tragen zum Erfolg der Konzepte bei. Neue technische Entwicklungen können das Parkraummanagement unterstützen, jedoch konkrete Ziele und unterstützende Maßnahmen nicht ersetzen.

Dirk Ohm

Jahrgang 1959, Dipl.-Ing. Bauingenieurwesen, Studium in Dresden.

Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Hochschule für Verkehrswesen, seit 1990 als Verkehrsplaner in einem Ingenieurbüro, 1996 Gründung des Ingenieurbüros für Verkehrsanlagen und -systeme als freiberuflich geführtes Unternehmen.

Zwischenruf III



Die elektrisch unterstützten Lastenräder fallen auf und werden gerne genutzt.

Zivilgesellschaftlich organisiert: Vorfahrt für Jesberg e.V.

Ein Interview mit Michael Schramek, Vorsitzender Vorfahrt für Jesberg e.V.

Was steckt hinter dem Verein Vorfahrt für Jesberg e.V. in der nordhessischen Gemeinde mit knapp 2.300 Einwohnern?

Der Verein ist aus einem Prozess für ein Integriertes kommunales Entwicklungskonzept entstanden. Es wurde eine negative Bevölkerungsentwicklung von bis zu 30 % für unsere Gemeinde bis 2030 angenommen, unter anderem mit der Begründung, dass wir schlecht erreichbar seien und die Mobilität dadurch sehr teuer und aufwändig wäre. Daraufhin haben wir einen Arbeitskreis zum Thema Mobilität gegründet und eine Bürgerbefragung initiiert. Bei dieser Umfrage, bei der 19 % aller Bewohner befragt werden konnten, ist unter anderem herausgekommen, dass zwei Drittel der Jesberger mehr oder weniger jeden Weg mit dem Auto

zurücklegen. Eine andere Kennzahl war, dass immerhin 20 % der Autos weniger als 5.000 km – und ein erheblicher Anteil davon sogar weniger als 1.000 km – im Jahr fahren. Für diese kaum genutzten Autos haben wir die tatsächlichen Kosten berechnet und mit den Kosten eines entsprechenden CarSharing-Systems mit 37 Fahrzeugen berechnet: 900.000 Euro IST-Kosten stehen 300.000 Euro ALTERNATIV-Kosten gegenüber. Diese Rechnung hat der Dorfgemeinschaft und insbesondere den Selbstständigen deutlich gemacht, dass dies ein nicht unerhebliches Kaufkraftpotenzial darstellt. Im Januar 2016 wurde der Verein Vorfahrt für Jesberg e.V. mit 13 Personen offiziell gegründet. Wenig später kamen die ersten Elektro-Lastenräder sowie CarSharing-Fahrzeuge ins Angebot. Mittlerweile umfasst der Verein ungefähr 65 Personen.

Welche Verkehrsmittel und Dienstleistungen stehen den Mitgliedern zur Verfügung?

Die Flotte der Fahrzeuge wächst in Kürze auf fünf CarSharing-Autos. Darüber hinaus stehen drei Elektro-Lastenräder sowie zwei Anhänger, drei Elektro-Fahrräder und zwei Elektro-Roller zur Verfügung. Das Angebot des Vereins wird ergänzt durch Mitfahrbanke im Ort und den Ortsteilen und eine Fahrradbox für Mitglieder am nächsten Bahnhof. Das Nachbarschaftsnetzwerk betreibt mit ehrenamtlichen Fahrern und den CarSharing-Fahrzeugen einen ehrenamtlichen Fahrdienst für alle, die im Alltag oder in besonderen Situationen Fahrbedarf in die umliegenden Gemeinden oder auch nächstgelegenen Mittelstädte haben. Ein gern angenommener Service besteht zudem darin, dass wir Einkäufe nach Hause liefern oder Grünschnitt mit dem Lastenrad abholen und zum Bauhof bringen.

Wie kam ein so vielfältiges Angebot zustande?

Wir leben auf dem Dorf, wo fast jeder ein Auto hat. Nicht die Nachfrage schafft das Angebot, sondern das Angebot schafft die Nachfrage. Eine andere Mobilität ist nur möglich, wenn zum einen CarSharing-Autos vorhanden sind und zum anderen, wenn die Bewohner lernen, dass nicht jeder kleine Weg ein Auto erfordert. Denn nur, wenn der Weg im Dorf zum Bäcker oder zum CarSharing-Standort nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, kann CarSharing ein sinnvolles Verkehrsmittel sein. Deshalb kann nur ein multimodales Angebot erreichen, dass man seinen (Zweit-)Wagen abschafft und CarSharing überhaupt effizient genutzt werden kann. Die Präsenz der Sharing-Angebote hat auch dazu geführt, dass die Bewohner auch mehr ihr eigenes Fahrrad nutzen oder sich ein Elektro-Fahrrad gekauft haben und damit Wege zurücklegen.

Welche Zielgruppen nutzen das Angebot des Vereins?

Das ist mittlerweile sehr verschieden. Die Gemeindeverwaltung hat keine eigenen Autos und nutzt jetzt für Dienstfahrten auch keine privaten Autos mehr. Bevor das CarSharing zur Verfügung stand, wurde jede Fahrt mit dem privaten Pkw zurückgelegt und einzeln abgerechnet. Es gibt verschiedene Kleinunternehmer, die die Sharing-Fahrzeuge dienstlich nutzen und zum Teil keine eigenen Fahrzeuge besitzen. Es gibt mehrere Familien, die nur ein eigenes Auto haben. Als Zweitauto dient dann das Sharing-Angebot. Der Neunsitzer wird



Mitglieder von Vorfahrt für Jesberg e.V. vor der Fahrzeugflotte.

durch die Vereine und auch Privatpersonen genutzt. Weitere Nutzer der Vereinsangebote sind Geflüchtete, die meist noch keinen Führerschein haben und daher die Elektro-Fahrräder und Lastenpedelecs besonders gerne nutzen. Einzelne Personen nutzen ausschließlich das Mitfahrbank-System. Wir wollen zudem stärker bewerben, dass man in Jesberg auch Urlaub ohne eigenes Auto machen kann. Das Angebot für Touristen soll insgesamt mit der Tourismusregion Rotkäppchenland gemeinsam beworben werden.

Wie werden Verleih, Wartung und Ausleihe organisiert und gemanagt?

Finanzrechtlich kann ein gemeinnütziger Verein kein CarSharing betreiben, weshalb wir rechtlich nur ein CarSharing-Förderverein sind, der seinen Mitgliedern auch kostenfrei Zweiräder verleiht. Der Betrieb des CarSharings läuft über das Unternehmen Regio.Mobil. Daher wird eine professionelle Buchungssoftware mit Bordcomputer und Abrechnungssystem genutzt. Allerdings gilt auf dem Land in besonderem Maße: Der Start eines CarSharing-Systems erfordert Ehrenamt, damit es aber wachsen kann, bedarf es einer Professionalisierung. Zu Beginn gab es Fahrzeugpaten, die sich um die einzelnen Fahrzeuge gekümmert haben. Die Ehrenamtlichen können aber nicht zu sehr mit administrativen Aufgaben beladen werden, sondern müssen vielmehr den Verein mit Leben füllen und beispielsweise auf Dorffesten präsent sein und dafür werben. Die Ausleihe der Fahrräder funktioniert bisher konventionell über Zahlenschlösser, wobei diese in Kürze mit elektronischen Systemen ausgestattet und dann gemeinsam mit dem CarSharing in derselben Buchungsplattform angeboten werden. Die Fahrzeuge werden mit einem Chip entsperrt.

Die Nutzung kann per leicht bedienbarer App oder Online-Buchungsplattform erfolgen, alternativ ist immer auch eine Buchung über das Telefon möglich.

Wie profitieren die Gemeinde Jesberg und die umliegenden Dörfer von dem Mobilitätsangebot und wie ergänzt dieses den bestehenden ÖPNV?

Es gibt einzelne Personen, die durch die Nutzung der verschiedenen Angebote geringere Kosten verzeichnen, zum Beispiel durch den Verzicht auf das Zweit-Auto oder die Nutzung der Mitfahrbänke. Der Verein hat zusätzlich einen integrierenden Effekt und erhält mittlerweile eine große Unterstützung in der Region. Zu Beginn standen dem Projekt viele skeptisch gegenüber. Mittlerweile sind auch viele, die das Angebot nicht nutzen, der Überzeugung, dass es ein gutes Projekt für das Dorf ist und es wird Aufwertung und Steigerung der Lebensqualität wahrgenommen. Die Mitfahrbänke in Jesberg sind eigens aufgestellte Bänke und in den Ortsteilen sind es die Bänke des ÖPNV. Der Verkehrsverbund ist sogar der Meinung, dass durch die zusätzliche Nutzung als Mitfahrbank die Haltestellen stärker ins Bewusstsein rücken. Ebenso schadet das Angebot des Vereins auch nicht den Taxi-Unternehmen. Ganz im Gegenteil ist es so, dass jeder, der ohne eigenes Auto unterwegs ist, auch mal auf ein Taxi als mögliche Option zurückgreift.

Wie kann es mit dem Verein in Zukunft weiter gehen?

Mein Ziel sind 37 Autos im CarSharing-System. 37 Autos wären der Ersatz für die 208 wenig genutzten Autos, die wir in der Befragung zu Beginn ermittelt haben. Wir haben im Dorf wahrscheinlich nicht mal 37 Kreuzungen, das bedeutet, dass quasi an jeder Ecke ein Auto stehen würde. Das kann jedoch insgesamt nur mit einem regionalen Netzwerk funktionieren. Derzeit entstehen in vielen Nachbarorten und gemeinsam mit dem Schwalm-Eder-Kreis ebenfalls CarSharing-Angebote. Wir haben in Jesberg sehr viel davon profitiert, dass die Medien das Projekt so gut aufgenommen haben. Die Reflexion von außen über das, was wir hier tun, hat uns unglaublich geholfen. Mit der schrittweisen Eröffnung im ganzen Landkreis, gibt es alle paar Wochen wieder Medienpräsenz. Der Vorfahrt für Jesberg e.V. hat das Umdenken im Landkreis ins Rollen gebracht, wo jetzt weitere Angebote wiederum für Rückimpulse in Jesberg sorgen. Das verstärkt sich somit gegenseitig.

Wie kann ein solches Mobilitätsnetzwerk auf andere Regionen übertragen werden, welche Akteure und Mittel sind dafür notwendig?

Unser Projekt dient vielen anderen Gemeinden und Initiativen aus Deutschland als Vorbild. Wir können helfen, dass andere ein Stück schneller in der Umsetzung sind, indem wir unsere Erfahrungen mit ihnen teilen. Es gibt Orte, wie hier, wo das bürgerschaftliche Engagement entscheidend war. In verschiedenen Projekten habe ich jedoch beobachtet, wie wichtig die Funktion des Bürgermeisters oder des Landrates ist, damit ein solches Projekt initiiert werden kann. Letztlich ist jedoch beides für eine erfolgreiche Umsetzung notwendig. Es braucht jemanden, der Autos zur Verfügung stellt und die zu Beginn unvermeidlichen Kosten trägt. Das ist nur in der gemeinsamen Vorgehensweise Bürger, Verwaltung und auch Politik möglich.

Michael Schramek

Jahrgang 1965, Diplom Kaufmann.

Vorsitzender Vorfahrt für Jesberg e.V.,
Geschäftsführender Gesellschafter der
EcoLibro GmbH und der Regio.Mobil
Deutschland GmbH. Mitglied u.a. im Verkehr-
sausschuss der IHK Bonn/Rhein-Sieg, im
Verein Elektromobilität Nordhessen e.V.;
zudem Vorsitzender des Netzwerks intelligen-
te Mobilität e.V.

Themenblock IV: Im Austausch



Das E-Roller-Sharing-System Alma.

flowBie – Vernetzte Mobilität kommunal umgesetzt

Martin Uekmann, Geschäftsführer der moBiel GmbH, Bielefeld

Keine Frage, neue Mobilitätsangebote erobern die Städte: Die Kunden erwarten maßgeschneiderte Reiseketten aus einem Guss – von Haustür zu Haustür. Die Angebote sollen individuell nutzbar sein und auf Abruf bereitstehen. Diese Kundenwünsche stellen Verkehrsbetriebe wie die Bielefelder moBiel GmbH vor neue Herausforderungen – und bieten gleichzeitig enorme Chancen, die Rolle als Mobilitätsdienstleister auszubauen und die Stadtentwicklung zu fördern. Mit der Produktreihe „flowBie“ reagieren die Bielefelder Verkehrsbetriebe auf die neuen Entwicklungen und bietet den Kunden vielfältige, sich gegenseitig ergänzende und vernetzte Mobilitätsangebote.

Noch vor zwanzig Jahren war es selbstverständlich, mit 18 Jahren den Führerschein zu machen und dann mit

einem eigenen Auto flexibel und mobil zu sein. Heutzutage verlieren Führerschein und eigenes Auto – zumindest in Ballungsräumen – an Bedeutung. Das Bedürfnis nach individueller Mobilität hingegen ist ungebrochen und steigt weiter an. Parallel dazu gibt es mit dem neuen Umweltbewusstsein, der Elektromobilität, der Sharing-Economy und der digitalen Transformation maßgebliche Veränderungen in Technik und Gesellschaft.

Verkehrsunternehmen müssen diese Veränderungen nutzen, ihre Angebote ausbauen und den Kunden ein Mobilitätsangebot machen, das sozial, zukunftsfähig, ökologisch und ökonomisch ist. Dabei ist es aber nicht nur Pflicht, sondern auch eine große Chance für Betriebe wie moBiel, den Mobilitätswandel aktiv zu

gestalten und Mobilität ganzheitlich zu organisieren – und dies nicht anderen zu überlassen.

Die Basis – und damit das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs – bleiben auch weiterhin Busse und Stadtbahnen. Hier muss das Angebot kontinuierlich verbessert werden, um noch mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Aber insbesondere für die „letzte Meile“ und in nachfrageschwachen Zeiten müssen andere Lösungen und Mobilitätsformen her. Wichtig dabei ist, die Angebote konsequent auf den Kunden auszurichten und dabei die Veränderungen in Technik und Gesellschaft zu nutzen. Denn nur mit bedarfsgerechten Lösungen gelingt es, die Menschen zu einem Umstieg weg vom eigenen Auto zu bewegen.

Für diese neue, intelligente Mobilität hat moBiel die Dachmarke „flowBie“ eingeführt und testet verschiedene Angebote. Der Zugang ist dabei konsequent an den sich verändernden Kundenerwartungen ausgerichtet: Alle Produkte lassen sich per App nutzen. Dabei ist eine eigene flowBie-App nur ein Zwischenschritt. Mittelfristig soll eine Mobilitätsplattform alle ÖPNV-Angebote bündeln. Dort findet der Kunde dann als Ergebnis seiner Routensuche eine multimodale Reiseempfehlung, bei der alle Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden, um dem Kunden die schnellste und komfortabelste Verbindung anzubieten – lückenlos von Tür zu Tür.

Freiheit mit Alma und Anton

Das erste flowBie-Produkt ist seit Anfang 2019 der E-Roller „Alma“. In einem free-floating-System stehen die E-Roller in einem vorerst begrenzten Gebiet Bielefelds zur Verfügung. Dieses ist weitaus nutzerfreundlicher als ein System mit zentralen Stationen, denn es erlaubt möglichst vielen Personen Zugriff auf einen E-Roller. Zwar nutzen mittlerweile rund acht von zehn Menschen in Deutschland ein Smartphone¹, insbesondere bei der älteren Zielgruppe stellt dies aber nach wie vor eine Zugangshürde da. Bei der jüngeren Zielgruppe bestehen diese Hürden hingegen eher bei dem notwendigen Führerschein. In beiden Fällen werden diese Nutzer von dem Angebot ausgeschlossen. Der Erfolg der Alma in den ersten Monaten zeigt aber, dass moBiel auf die richtige Kundengruppe gesetzt hat. Mehr als 1.000 Nutzer haben sich innerhalb der ersten acht Wochen registriert und sind durchschnittlich rund 20 Minuten pro Fahrt mit den Rollern unterwegs.



Per App zur virtuellen Haltestelle.

Anders zugeschnitten ist ein weiteres flowBie-Produkt, das im Herbst 2019 in zwei Testgebieten startet – der On-Demand-Verkehr „Anton“. Hier ist zwar anders als bei Alma noch eine Haltestelle im Spiel, diese ist aber fast überall zu finden und virtuell. Selber fahren muss man auch nicht. Bei dem Ride-Pooling-Angebot mit Kleinbussen meldet der Kunde seine Start- und Zieladresse, das System berechnet dann die beste Route und lotst den Kunden zu einer virtuellen Haltestelle. Die maximale Entfernung bis dort soll bei etwa 150 bis 200 Metern liegen. Das Angebot ist für die unmittelbare Nutzung gedacht, sodass möglichst kurze Wartezeiten entstehen. Dafür wird die ideale Route direkt von der App berechnet, weitere Fahrgäste entlang der Route können so intelligent in den Kleinbus mit acht Plätzen eingeplant werden. Bezahlt wird per App. Wer kein Smartphone hat, kann sich Anton aber auch per Telefon bestellen und direkt beim Fahrer bezahlen.

Versuch macht klug

Bei beiden Angeboten übernimmt moBiel den Pilotbetrieb selbst, um möglichst viel Erfahrung mit der neuen Mobilitätsform zu sammeln und Wissen aufzubauen. Nicht ausgeschlossen ist, im Anschluss einzelne Aufgaben an Partner oder Dienstleister auszulagern. Und das flowBie-Angebot soll weiter wachsen: So sind aktuell weitere Sharing-Angebote mit E-Tretrollern, E-Bikes und E-Autos in der Prüfung. Dank des breit angelegten Pilotbetriebs bekommt moBiel ein genaues Bild über Nutzung und Nutzen der verschiedenen Angebote und kann am Ende der Testphase fundiert über einen flächendeckenden Einsatz entscheiden.



Ansicht von Bielefeld mit Landgericht und Adenauer Platz.

Was hat die Stadt von Alma, Anton & Co?

Die neuen Mobilitätsangebote bieten aber nicht nur den Kunden enorme Vorteile – auch die Städte profitieren von der intelligenten Mobilität. Sind mehr Menschen in öffentlichen und geteilten Verkehrsmitteln statt im eigenen Auto unterwegs, werden Emissionen vermieden und die Belastung durch Lärm, Stickoxide und CO₂ wird so deutlich reduziert. Dank der flexiblen Mobilitätsangebote wird die Erreichbarkeit der Innenstadt trotzdem verbessert. Zudem bietet die geringere Verkehrsbelastung durch weniger Fahrzeuge neue Chancen für die Stadtentwicklung: Flächen können neu verteilt und gestaltet und so eine Aufwertung des Stadtbildes erreicht werden. Dazu gehören auch die sogenannten Mobilitätsstationen, die Weiterentwicklung heutiger park-and-ride- oder bike-and-ride-Anlagen. An diesen intermodalen Stationen werden die Mobilitätsangebote miteinander verknüpft und ermöglichen so einen einfachen Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Dies bedeutet mehr gesunde, ruhige und vor allem flächensparende Mobilität in der gesamten City, sodass auch dem historischen Stadtbild wieder mehr Raum gegeben werden kann.

Hier wird deutlich, dass der Wandel von Mobilität nicht nur ein Thema der Verkehrsunternehmen ist, sondern in der Stadt ganzheitlich betrachtet und gefördert werden muss. Die verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt – bei gleichzeitiger Reduzierung der Verkehrsbelastung – steigert die Attraktivität der Städte und bietet enormes Potential, Stadtbild und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum nachhaltig zu verbessern. Erste Kooperationen mit der Bauwirtschaft sind vielversprechend. Auch der Einzelhandel unterstützt den Wandel, weil er die Chancen für sich erkennt.

Die Verkehrsunternehmen sollten sich an die Spitze der Bewegung setzen und sich frühzeitig mit den neuen Verkehrs- und Mobilitätsangeboten auseinandersetzen. Denn klar ist: Die neuen Angebote kommen sowieso – und Verkehrsunternehmen sollten weder versuchen, dies auszusetzen, noch in die Zuschauerrolle verfallen. Dabei ist es neben Pioniergeist auch erforderlich, sich von Beginn an einzugestehen, dass vielleicht nicht alle Projekte erfolgreich verlaufen werden. Scheitern als Chance ist keine bloße Floskel, sondern Grundvoraussetzung für die Erprobung intelligenter Mobilitätsformen. Es gilt, sich die richtigen Partner an die Seite zu holen, sich auch von möglichen technischen Problemen nicht abschrecken zu lassen und im Sinne des eigenen Unternehmens, der Kunden und der Städte, die Mobilität von morgen zu gestalten und so die urbane Lebensqualität maßgeblich zu steigern.

Martin Uekmann

Jurist.

Seit 2003 Leitung der Abteilung Recht der Stadtwerke Bielefeld, seit 2014 Geschäftsführer der Stadtwerke Bielefeld GmbH sowie des Tochterunternehmens moBiel GmbH (Verkehrsbetriebe Bielefeld) in Personalunion (seit 2019 zusammen mit Rainer Müller).

¹ Bitkom e.V.: Anzahl der Smartphone-Nutzer in Deutschland in den Jahren 2009 bis 2018 (in Millionen). Dok. in: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/198959/umfrage/anzahl-der-smartphonennutzer-in-deutschland-seit-2010/>, aufgerufen am 13.06.2019.



Die Dörfeldstraße ist eine belebte Geschäftsstraße.

Ein diskursives Planungsverfahren – Schmale Straße sucht weitsichtige Lösung

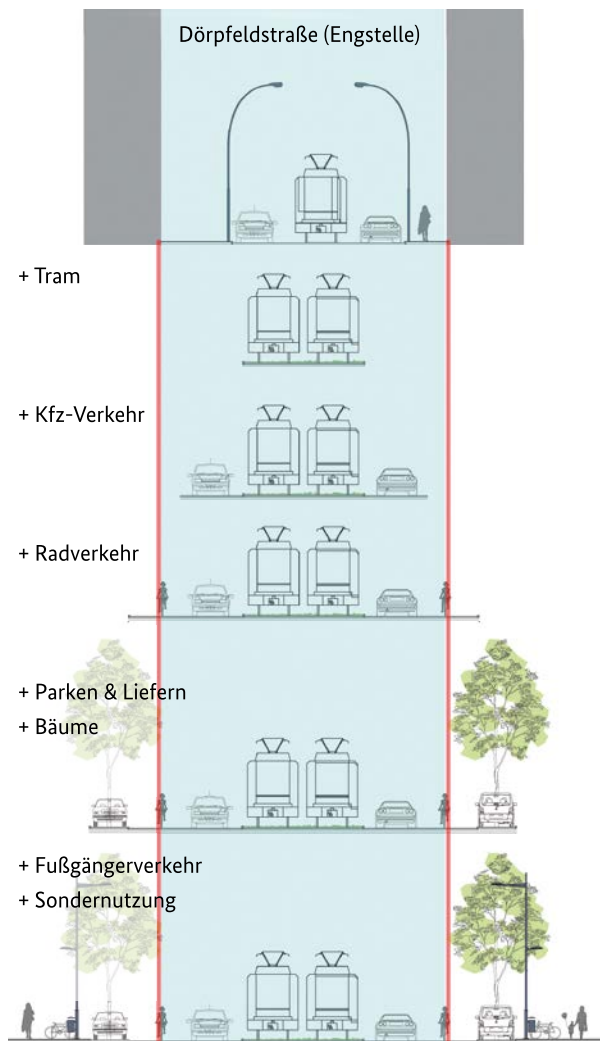
Siegfried Reibetanz, GRUPPE PLANWERK

Ausgangslage

Durch den gründerzeitlichen Ortsteil Adlershof im Bezirk Treptow-Köpenick führt die belebte und vielbefahrene Dörfeldstraße, die in einem umfassenden Planungs- und Partizipationsprozess neu gestaltet werden soll. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für Adlershof benennt als zentrales Entwicklungsziel die nachhaltige Aufwertung und Stabilisierung der Dörfeldstraße mit ihrem kleinteiligen Besatz an Geschäften, Dienstleistungen und Gastronomie als attraktive Einkaufsstraße und lebendiger Mittelpunkt des Ortsteils. Neben ihrer Bedeutung als Versorgungszentrum hat die Straße eine

übergeordnete Verbindungsfunktion und wird im Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr als „Ergänzungsstraße“ eingestuft. Außerdem führt durch die Dörfeldstraße die Tram, die im zentralen Abschnitt zweigleisig ausgebaut werden soll.

Als Geschäftsstraße und Quartierszentrum ist die Dörfeldstraße derzeit wenig attraktiv. Die Konflikte und Defizite für Fußgänger und Radfahrer, aber auch für Tram und Lieferverkehre, sind vielfältig. Insgesamt ist zu viel Autoverkehr in der nur 16 bis 17 m, abschnittsweise sogar unter 15 m breiten Straße vorhanden. Die Aufenthaltsqualität ist gering, es fehlt Grün, die Ausstattung ist in die Jahre gekommen und ohne



Der Straßenquerschnitt erfordert einen Kompromiss in der Flächenaufteilung.

besonderen gestalterischen Anspruch. Das städtebaulich-gestalterische Erscheinungsbild der Straße und des Marktplatzes ist unbefriedigend.

Vom Bezirksamt Treptow-Köpenick wurde deshalb 2015 ein interdisziplinäres Gutachterteam aus Stadtplanern / Freiraumplanern (GRUPPE PLANWERK) und Verkehrsplanern (HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft GmbH) mit der Erstellung eines Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) beauftragt. Mit dem Konzept sollten umsetzungsfähige Maßnahmen entwickelt werden, die dazu beitragen, den Verkehr in einem verträglichen Maß zu reduzieren, die Erschließungsfunktion zu sichern und den öffentlichen Raum funktional und gestalterisch aufzuwerten sowie sicherer zu gestalten. Die Dörfeldstraße soll wieder ihrer Funktion als traditionelle Kiezgeschäftsstraße gerecht und der Umweltverbund gestärkt werden.

Diskursives Planungsverfahren

Über diese übergeordneten Ziele bestand im Ortsteil, in Politik und Verwaltung weitgehend Einigkeit, weniger aber in der Frage, welche Konzepte und Maßnahmen umgesetzt, welche Prioritäten gesetzt werden sollten und vor allem – aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten – auch umgesetzt werden können. Hierzu gab es unterschiedliche, teilweise divergierende Entwicklungsvorstellungen unter Bewohnern, Gewerbetreibenden und zuständigen Ämtern, insbesondere vor dem Hintergrund der beengten Straßenraumverhältnisse und des dadurch eingeschränkten Handlungsspielraums. Mittlerweile gab es für die Dörfeldstraße einen Gebietsbeauftragten, ein Geschäftsstraßenmanagement und einen für zwei Jahre gewählten Kiezbeirat als wichtige Partner eines partizipativen Planungsprozesses. Aufgrund der vielfältigen Akteure und verschiedenen Interessen wurde seitens des Gutachterteams ein umfassendes Konzept für ein diskursives Planungsverfahren vorgeschlagen. Dieses Beteiligungsformat ist streng handlungsorientiert und zielt auf Ergebnisse in Form konkreter realisierungsfähiger Problemlösungsvarianten ab. In ihm verschmelzen Planungs- und Beteiligungsverfahren zu einem kontinuierlichen, interaktiven Austausch- und Abstimmungsprozess mit einer konstanten Gruppe involvierter Akteure. Das Gutachterteam analysiert in diesem Verfahren fortwährend die Sachlage sowie den Input der unterschiedlichen Akteure, identifiziert Möglichkeiten und Grenzen der Machbarkeit sowie Vor- und Nachteile verschiedener vorgeschlagener Lösungsansätze. Gleichzeitig werden die fachlichen Beurteilungen des Gutachterteams erörtert und mit den Beteiligten diskutiert. So wird eine gemeinsame und einheitliche Informationsbasis geschaffen und ein ergebnisorientierter sachlicher Diskurs ermöglicht. Dies gewährleistet die Qualität der gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse sowie eine weitreichende Zustimmung zum resultierenden Gesamtkonzept.

Die Situation vermitteln

Zentrale Elemente des diskursiven Planungsverfahrens zur Entwicklung des IVFK waren drei Workshops, in denen eine gleichbleibende Gruppe – bestehend aus rund 60 Personen aus Stakeholdern, zuständigen Verwaltungsstellen und dem Gutachterteam – den gesamten Planungsprozess begleitete. Als Teilnehmer der Workshops waren Delegierte sämtlicher relevanten Zielgruppen und Vertreter öffentlicher Belange geladen. Die Moderation der Workshops war personell von den Aufgaben der Gutachter getrennt, damit sich

die Planer auf fachlichen Inhalte konzentrieren und eine externe Moderation einen einwandfreien Ablauf des Diskurses und dessen Ergebnisorientierung sicherstellen konnten.

Eine der wichtigsten Aufgaben in dem Beteiligungsverfahren war die visualisierte Vermittlung, dass der Straßenquerschnitt schlichtweg zu schmal ist für eine verkehrlich optimale Straßenraumaufteilung. Diese eigentlich selbstverständliche Erkenntnis musste jedoch als de facto unlösbares Dilemma bei der Diskussion und Abwägung von Lösungen für die Straßenentwicklung der Dörpfeldstraße den Beteiligten immer wieder vorgehalten werden: Eine Lösung, die für alle Verkehrsarten gleichzeitig optimal ist, kann es in der Dörpfeldstraße nicht geben. Und auch eine Lösung, die zumindest für eine Verkehrsart optimale Verhältnisse schafft, kann es nicht geben, ohne dass die anderen Verkehrsarten oder städtebauliche Belange übermäßig benachteiligt werden. In der Konsequenz wird also sogar die bestmögliche Lösung ein Kompromiss sein, der für keinen der Verkehrsteilnehmer allumfassend befriedigend ist. Für viele der Teilnehmer war und ist dieser Erkenntnisprozess sehr schmerzlich.

Im Rahmen des gemeinsamen Planungsprozesses wurden verschiedenste Lösungsmöglichkeiten untersucht und unter städtebaulichen, funktionalen, ökologischen, verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Aspekten bewertet. Eine Empfehlung für eine von allen Teilnehmern getragene Lösung konnte aber nicht erreicht werden, allerdings gab es Lösungen, die von einer großen Mehrheit befürwortet wurden. Strittig waren insbesondere die Aspekte der Radverkehrsführung, der Gehwegbreiten und des Geschwindigkeitsniveaus. Mit dem IVFK waren aber die Grundlagen für den weiteren Abwägungs- und Entscheidungsprozess gelegt.

Von der Planung zur Umsetzung

Um zu einer abschließenden Entscheidung über die Querschnittsgestaltung der Dörpfeldstraße unter Beteiligung aller zuständigen Behörden bei Bezirk, Senat, Verkehrsbetriebe sowie der Vertreter der Institutionen in der Dörpfeldstraße zu kommen, fand im Mai 2019 ein Werkstattgespräch statt. Erörtert wurden insgesamt sechs Varianten. Als Ergebnis soll die Dörpfeldstraße unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Querschnittsbreiten und der Geschäfts- und Funktionsdichte gestalterisch und verkehrlich in drei Abschnitte gegliedert werden.

Für die breiteren Abschnitte empfehlen die Teilnehmer eine der folgenden Varianten:

- **Umbauvariante 1:** Fahrbahnbreite von 6,50 m, beidseitigen separaten baulich hergestellten Radwegen von 1,16 bis 1,60 m Breite (nicht benutzungspflichtig), beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,5 m einschl. Unterstreifen oder
- **Umbauvariante 2:** Fahrbahnbreite von 9,50 m, beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,50 m, beidseitigen Radfahrstreifen / Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn.

Für den zentralen, schmalen Abschnitt besteht der Wunsch für eine Sonderlösung bzw. Pilotlösung (z. B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit breiten Gehwegen und einem „Rollstreifen“ für Radfahrende), was aber aufgrund der bestehenden Straßennetzfunktion aus verkehrsrechtlicher Sicht zurzeit nicht anordnungsfähig ist. Das diskursive Planungsverfahren hat sich darüber hinaus auch in weiteren Umsetzungsbeispielen bewährt (z. B. barocker Stadtgrundriss Oranienburg mit der Neugestaltung des Schlossplatzes und der Verlagerung der Bundesstraße). Der kontinuierliche Prozess mit einer gleichbleibenden Akteursgruppe ermöglicht die Vermittlung auch komplexer Aushandlungsprozesse, in denen von vorne herein nur ein Kompromiss eine Lösung sein kann.

Siegfried Reibetanz

Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplaner, Dipl.-Ing. Architekt.

Freischaffender Stadtplaner, Geschäftsführender Gesellschafter der GRUPPE PLANWERK, 1995 Vertretungsprofessur an der BTU Cottbus, seit 2013 berufenes Mitglied des Beirats für Baukultur der Stadt Weimar, Mitglied der SRL.

Arbeitsschwerpunkte: Integrierte Stadtteilentwicklungsplanungen, Städtebauliche Rahmenplanungen / Masterplanungen, Wettbewerbsbetreuung, Städtebaulich-verkehrliche Planungen, Objektplanungen für Freianlagen, Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke, Diskursive Planungsverfahren und Partizipationsprozesse, Städtebauliche Projektsteuerung.



Gestärkter ÖPNV durch Urlauber: Bequem mit der Dreiseisenbahn von Freiburg nach Seebrugg am Schluchsee.

KONUS: KOstenlose NUtzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schwarzwaldurlauber

Ein Interview mit Wolfgang Weiler, Schwarzwald Tourismus GmbH

Was bietet KONUS dem Urlauber im Schwarzwald?

Das Kunstwort steht für die „Kostenlose Nutzung des Personennahverkehrs für Schwarzwald-Urlauber“. Strategisches Ziel war die Verkehrsverlagerung bei Tages- und Übernachtungsreisen zugunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel sowie eine Optimierung der Mobilität mit ÖPNV innerhalb der Region. In Verbindung mit dem 1996 eingeführten RIT-Schwarzwald-Ticket sollten Gäste dafür begeistert werden, bereits bei der Anreise auf den eigenen Pkw zu verzichten.

Im Schwarzwald stiegen die Gästezahlen seit Beginn der 1990er Jahre kontinuierlich. Als 2002 die Schwarzwald Tourismus GmbH (STG) ihre Arbeit als zentrale Marketingorganisation und touristischer Dachverband für die 321 Kommunen der 11.100 km² großen Ferienregion im Dreiländereck zur Schweiz und zu Frankreich aufnahm, war das erste gemeinsame Projekt die Einführung der KONUS-Gästekarte. Beim Start des Pilotprojektes 2005 waren 45 Orte und sechs Verkehrsverbünde dabei. 2018 beteiligten sich 148 Gemeinden, alle neun Verkehrsverbünde der Region und DB-Regio. 2019 kommen weitere Gemeinden dazu, auch die Großstadt Freiburg prüft den Beitritt zum KONUS-Verbund.

Wie konnten die vielen beteiligten Akteure überzeugt werden an KONUS mitzuwirken?

Es bestand schnell Einvernehmen über die Notwendigkeit, den Individualverkehr infolge ständig steigender Gästezahlen zu reduzieren und zugleich die ÖPNV-Verkehre in der topografisch sehr anspruchsvollen Fläche zu sichern. Vom ersten Gespräch 2002 bis zur Pilotphase brauchte es gerade einmal zwei Jahre. Auch die Kommunen konnten sich deutliche Wettbewerbsvorteile erwarten:

- Steigerung der Attraktivität der Destination, Einbindung der gesamten Region, Förderung eines positiven Umweltimages
- Erhöhung der Akzeptanz des ÖPNV, dadurch Sicherung der Linienverkehre und Hebung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- höhere Meldeerlichkeit auf Seiten der Gastgeber, da die von ihnen auszustellende Gästekarte zum (nachgefragten, weil geldwerten) Freifahrtticket im ÖPNV wurde.

Wie gestaltete sich die verwaltungstechnische Organisation und Finanzierung?

Vertragspartner der KONUS-Vereinbarungen sind die Kommunen und die Verkehrsverbünde. Die STG ist Mittler, Organisator und Finanzverwalter. Sie übernimmt die administrative und werbliche Koordination, die Abwicklung der Zwischen- und Endfinanzierung und koordiniert die Verwendung eines einheitlichen KONUS-Fahrausweises. Orte gewährleisten, dass alle Gäste jedes Beherbergungsbetriebes die KONUS-Gästekarte erhalten. Ausnahmen sind möglich für Klinik- und Heimpatienten, Wohnmobilisten auf Wohnmobilstellplätzen sowie Übernachtende in Beherbergungsbetrieben, die von der Meldepflicht ausgenommen sind. Die Kommune haftet für die Ausgabe der Gästekarte an unberechtigte Personen. Die Verkehrsverbünde stellen sicher, dass die Gästekarte im KONUS-Gebiet von allen Unternehmen ihres Verbundes akzeptiert wird und organisieren die verbundsinterne Aufteilung der jährlichen Ausgleichszahlungen. Die KONUS-Gästekarte ist Teil des Meldescheins, wird gemeinsam mit diesem ausgestellt und erst nach Unterschreiben des Meldescheins ausgehändigt. UV-Farben, Leuchtstreifen und Sicherheitsunterdruck sind als Kopierschutz integriert.



Mit der KONUS-Gästekarte können Urlaubsgäste von 148 Ferienorten der Region den ÖPNV kostenlos nutzen.

Öffentliche Fördermittel wurden für KONUS nicht eingesetzt. Zur Finanzierung entrichten die teilnehmenden Gemeinden ein pauschaliertes Beförderungsentgelt nach dem Einnahmeausfallprinzip. Für die zweijährige Pilotphase verständigte man sich auf 21 Cent pro Übernachtung als pauschaliertes Beförderungsentgelt. Für den nächsten Fünfjahresturnus galten 32, dann 36 Cent. Seit 2017 zahlt ein teilnehmender Ort 42 Cent pro Übernachtung an die STG, die davon 1,5 Cent zur Deckung der Managementkosten und der Werbung einbehält und den Rest an die Verkehrsverbünde weiterleitet.

Wie hat die Einführung von KONUS die Nutzung des ÖPNV durch Besucher und Bewohner verändert?

Laut fortlaufender Online-Gästabefragungen nutzen inzwischen fast 50 % der Schwarzwaldurlauberinnen und -urlauber die Vorzüge von KONUS mindestens einmal während ihres Aufenthaltes. KONUS trägt damit zu einer erheblichen Reduzierung des individuellen Autoverkehrs in der Ferienregion bei. Der Anteil der Autoanreisen konnte um etwa 12 % auf rund 80 % der Schwarzwaldurlauber gesenkt werden. Jedoch stiegen seit Einführung von KONUS die Gästeankünfte um fast 50 % von 5,6 Mio. auf fast 8,3 Mio. Direkte Vorteile von KONUS hat die Einwohnerschaft nicht. Doch wenn immer mehr Gäste die Bus- und Bahnverbindungen nutzen, sind auch Nebenstrecken wirtschaftlicher zu bedienen. Davon profitieren auch die Einwohnerinnen und Einwohner der Region. Und wenn das Auto am Ferienort stehen bleiben oder man sogar gleich mit der Bahn anreisen kann, wird weniger Landschaft verbraucht, die Umweltbelastung durch Lärm und Kohlendioxidausstoß wird deutlich reduziert.

Welche Vorteile ergeben sich für die Gemeinden, die Nahverkehrsbetreiber und das Gastgewerbe?

Die bereits genannten Vorteile sind alle eingetreten. Das erklärt auch die immer noch wachsende Zahl teilnehmender Kommunen. Die Nahverkehrsbetreiber konnten das ÖPNV-Angebot attraktiver gestalten, Urlauber kommen auch in entferntere Regionen, Wanderwegs-Etappen wie auf dem legendären Westweg von Pforzheim nach Basel wurden an die ÖPNV-Halte angepasst oder wie beim neuen Schluchtensteig im Süden gleich mit dem ÖPNV abgestimmt. Auf touristischen Rennstrecken wie der Höllentalbahn zwischen Freiburg und Hochschwarzwald wurden Zuglängen und Taktung erhöht. Gastgeber geben Ausflugstipps mit ÖPNV und DB Regio. Seit 2005 konnten an die teilnehmenden Verkehrsbetriebe mehr als 45 Mio. Euro Finanzausgleich ausgezahlt werden. Inzwischen können sie mit einer jährlichen Ausgleichszahlung von mehr als 4 Mio. Euro kalkulieren. Auch das hilft, den ÖPNV zu sichern.

Wie wichtig ist die Bildung der regionalen Marke und einer gesamtheitlichen Strategie für eine erfolgreiche Vermarktung?

Die einheitliche Vermarktung unter dem Label KONUS im Kontext der begehrten und erfolgreichen Dachmarke „Schwarzwald – herz.erfrischend.echt.“ ist sicherlich ein wichtiger Baustein für den Erfolg von KONUS.

Sie ergänzen das Angebot auch mit zum Verleih stehenden Angeboten. Verändert sich dadurch das Reiseverhalten?

Ja, es gibt erste Ansätze. Wenn zwölf Land- und vier Stadtkreise ihre Zukunftsmobilität auf die Reihe bringen wollen, ist das jedoch ein langer Weg. Die größte Herausforderung für die nahe Zukunft sehen wir in der Schaffung intermodaler oder multimodaler Mobility Hubs. Davon würden Touristen und Einheimische gleichermaßen profitieren. In einem ersten Schritt sollen nun die aktuellen Planungen erfasst werden. Die STG könnte sich bei der Ausgestaltung der neuen Verkehre zumindest in touristischer Sicht koordinierend einbringen. Schon jetzt sind außer der freien ÖPNV-Nutzung weitere Vorteile mit der KONUS-Gästekarte verknüpft, denn sie inkludiert die Leistungen der Schwarzwald-Gästekarten der teilnehmenden Orte.

Wie lassen sich die Erfolge von KONUS auf andere Regionen in Deutschland übertragen?

Was der Schwarzwald erreicht hat, sollten andere Regionen ebenfalls leisten können. Die Erreichbarkeit einer Destination mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist nur ein Aspekt. Der Umwelt wäre viel geholfen, wenn der Binnenverkehr reduziert werden würde, indem das Auto nach der Ankunft am Urlaubsort stehen gelassen und der ÖPNV genutzt wird. Vorrangig muss dazu das „Problem der letzten Meile“ gelöst werden. Tourismus- und Regionalförderung gehen dabei Hand in Hand. In der Regionalentwicklung wird die Anbindung der ortsansässigen Unternehmen und der Wohngebiete an die Zentren mit Einkaufsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung und Arbeitsplätzen wesentlich den Erfolg sichern. Wer junge Facharbeiter gewinnen will, aufs Land zu ziehen oder dort zu bleiben, der muss auch Mobilitätslösungen für junge Familien anbieten. Ebenso wer angesichts des demografischen Wandels verhindern will, dass ältere Bewohner quasi gezwungen sind, in die Nähe der Stadt zu ziehen, um den Kontakt zu Kindern, Enkeln und Ärzten zu halten. Hier sind Landkreise und Kommunen als Besteller und Träger des ÖPNV gefordert. Der Tourismus ist Nutznießer und Wirtschaftsfaktor zugleich.

Wolfgang Weiler

Jahrgang 1954, Diplom in Wirtschafts- und Gesellschaftskommunikation in Berlin.

Langjähriger Leiter der Reisedredaktion der Berliner Morgenpost/Ullstein Verlag, seit 2002 Kommunikationsberater und Coach für Verbände, Destinationen und Organisationen im Tourismus, seit 2005 Aufbau und Leitung der Unternehmenskommunikation der Schwarzwald Tourismus GmbH in Freiburg.

Zwischenruf IV



Eine intermodale Mobilitätsstation mit Smart Grid auf dem EUREF-Campus in Berlin.

Integrierte Energie- und Mobilitätslösungen für die Zukunft

Ein Interview mit Frank Christian Hinrichs, inno2grid

Woran arbeitet inno2grid?

Das Unternehmen inno2grid ist aus Forschungsprojekten in den Bereichen Mobilität und Energie hervorgegangen, die am EUREF-Campus in Berlin angesiedelt waren. Als Corporate Startup von Schneider Electric GmbH und Deutsche Bahn AG, Sparte Energie, arbeiten wir in einem jungen Team an integrierten Energie- und Mobilitätslösungen für konkrete Areale. Mit der Verknüpfung von Energiekonzepten und nachhaltigen Mobilitätsangeboten durch intelligente IT-Systeme schaffen wir die

Grundlage für ein kosten- und ressourceneffizientes Energie- und Mobilitätsmanagement an einem Standort. Wir arbeiten derzeit noch stark konzeptionell, aber auch immer stärker umsetzungsorientiert an den Themen Ladeinfrastruktur, Steuerungskonzepten für Gesamtinfrastrukturentwicklung, Quartiersentwicklung und der sogenannten Sektorkopplung. Für uns bedeutet Sektorkopplung nicht nur die Verschneidung der Sektoren Mobilität und Energie. Wir wollen ausdrücklich alle Medien, die eine moderne Stadt in der Zukunft zum Funktionieren braucht, eingeschlossen wissen.

Vor welchen Herausforderungen stehen die Städte und Gemeinden beim Blick auf die rasante Entwicklung in der Digitalisierung?

Die Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden müssen verstehen, dass es bei dem Thema Digitalisierung nicht um neue Computer oder Einsparungspotenziale durch Informationstechnik geht, sondern dass es sich um eine Haltungsfrage handelt: Wie wollen wir die Stadt als Gemeinwesen zukünftig organisieren? Wir empfehlen den Kommunen, sich mit der Nutzerbrille, also aus Sicht ihrer Bürgerinnen und Bürger, anzugucken, wie eine bessere Stadtorganisation aussehen soll. Denn Digitalisierung bedeutet Lebensorganisation der Stadtgesellschaft. Dabei geht es zum einen, und das ist allen verständlich und schnell zu vermitteln, um eine gute Infrastruktur durch den Breitbandausbau. Aber es geht auch um eine mentale Infrastruktur und die ist sehr viel schwerer umsetzbar. Das ist für die Kommunen, genauso wie für alle anderen, ein neues Thema. Dabei nimmt die Sektorkopplung eine entscheidende Rolle ein: Wenn ich digitalisieren will, kann ich das nicht nur sektoral machen. Ich muss vielmehr eine möglichst große Masse an gemeinsam zu organisierenden Angeboten in einer Stadt zusammenfassen, sodass sich ein digitales Portal für ein Quartier oder eine Stadt lohnt. Am Beispiel Car-Sharing lässt sich das gut erläutern: Wenn ich ein CarSharing-Angebot in ein Quartier bringen möchte, wird jeder Anbieter sagen, dass sich für dieses Gebiet kein gesondertes Angebot lohnt. Wenn eine Stadt oder ein Quartier allerdings eine eigene Plattform anbieten kann, in die die Angebote integriert werden können, das Gebiet somit vorbereitet ist, sieht es bereits ganz anders aus.

Welche Synergien ergeben sich durch die gemeinsame Betrachtung und Entwicklung von Lösungen in der Mobilitäts- und Energiewende?

Wir müssen vom Reden ins Tun kommen. Wir haben erlebt, wie schwierig es ist, einen politischen Beschluss, wie beispielsweise 2020 eine Million Elektroautos in Deutschland auf der Straße zu haben, Realität werden zu lassen. Wenn wir sagen, wir wollen eine Dekarbonisierung, dann kann man das nicht nur auf die Elektromobilität münzen. Man muss in verschiedenen Handlungsebenen denken, um dann zu erkennen, dass dieses Konzept sehr wohl funktionieren kann, weil es sich vielleicht nicht in einem Sektor rechnet, aber es rechnet sich, wenn man drei oder vier Sektoren

integriert betrachtet und rechnet. Insofern muss man sehr genau gucken, welches Quartier, welcher städtische Bereich sich für welche Form der Sektorkopplung eignet. Selbstverständlich ist es aus haushaltstechnischen Gründen vernünftig, dass Projekte in sich rentabel aufgestellt sind. Es darf aber nicht dazu führen, dass Innovationen, die sich nicht sofort rechnen, von vornherein ausgeschlossen werden. Manchmal muss man mit einer hohen Anfangsinvestition neue Ideen erproben und optimieren, um im dauerhaften Betrieb langfristig Kosten und Ressourcen einzusparen.

Was ist nötig, damit Energie- und Mobilitätslösungen auch im gebauten Bestand umgesetzt werden können?

Für die Stadt insgesamt gilt, dass es einer Hinwendung zum Nachdenken über die vernetzten Effekte von gemeinsamer Planung bedarf. Es braucht in dieser Hinsicht einen schrittweisen Lernprozess. Dazu muss insbesondere die Politik die Vernetzung konsequent auf kommunaler Ebene verfolgen. Wenn der strategische Plan einer Stadt klar ist und ein Konzept besteht, können sich alle daran orientieren und es kann in Bestandssituationen zu einem sukzessiven Umplanen kommen. Dabei wird es um ganz kleine Maßnahmen gehen. Der Fokus ist dabei klassisch auf die Sanierung zu legen, also bei Umbaumaßnahmen solche Ziele mit zu beachten und auch umzusetzen. Das klingt recht einfach, bietet aber die Möglichkeit zur sukzessiven Fortentwicklung mit der eine komplexe Gesamtstrategie verfolgt werden kann. Hierbei geht es auch darum, über Sach- und Zuständigkeitsbereiche und über Eigentumsgrenzen hinweg Versorgung neu zu organisieren. Bei Neubauprojekten werden viele innovative Themen der Vernetzung bereits mitgedacht, daraus kann man auch für den Bestand lernen. Im Bestand ist es natürlich vielfach schwieriger, dies sollten wir nicht verschweigen. Eine weitere Möglichkeit bietet der Bestand von großen Eigentümern, wie beispielsweise kommunale Wohnungsunternehmen oder Genossenschaften. Das wäre vielleicht die beste Variante, sich dem Bestand zu nähern, indem man sich nicht gleich die schwierigen Stadtkerne vornimmt, sondern im bestehenden Siedlungsbau Erfahrungen sammelt. Auch dort besteht der ‚laufende Betrieb‘, aber man kann mit einer überschaubaren Eigentümerstruktur und klareren Zuständigkeiten besser damit umgehen.

Was ist eine zeeMobase und welche Potenziale bieten diese für Stadtbereiche?

Die zeeMobase (zero emission energy and mobility base) ist im Grunde genommen ein Ort, an dem Mobilität und Energie zusammenlaufen und sowohl physisch als auch digital vernetzt werden. Strom wird mittels erneuerbarer Energie gewonnen, lokal gespeichert und in Mobilität umgesetzt. Technisch gesehen ist die zeeMobase ein Micro Smart Grid, ein kleines intelligentes Stromnetz, das die Energie möglichst effizient verteilt. Praktisch gesehen handelt es sich um eine intermodale Mobilitätsstation. Ein Micro Smart Grid bietet den Vorteil, dass lokal steuerbare Energienetze gebildet werden können. Dadurch wird ein höherer Grad der Selbstversorgung über intelligente kleine Netze und lokal integrierte Speicher erreicht. Diese Speichereinheiten sind nach zellularem Ansatz aufgebaut und brauchen ein Abnahmepotenzial, das diese Speicher rechtfertigt und ökonomisch trägt. Das wird in der praktischen Nutzung der zeeMoBase als intermodale Mobilitätsstation kombiniert, indem elektrisch betriebene Fahrzeuge, möglichst organisiert als Flotten, den Strom abnehmen.

Was braucht der historische Stadtkern für die Zukunft?

Man muss sich von dem Totalitätsanspruch trennen, dass alles immer und überall preisgünstig zur Verfügung stehen wird. Es muss genau analysiert werden, was sich für welchen Stadtbereich eignet. Dies kann auch ein Mix aus Angeboten sein, der jedoch vor allem durch Austesten, stetiges Adaptieren und gegebenenfalls Nachjustierung ermittelt werden kann. Für die Altstadt ist zumindest eine autoarme Innenstadt ein erstrebenswertes und machbares Ziel. Am besten fängt man mit dem Marktplatz an und zwar nicht, indem man zwei Ladesäulen und vier Elektroautos hinstellt. Am besten fängt man mit Pilottagen an, indem man probiert, eine Woche ohne Autos auszukommen und stellt dafür dann entsprechend andere Angebote zur Verfügung. Altstädte können sukzessive daran arbeiten, zusammen mit den Anliegern, mit den Gewerbetreibenden und allen weiteren Akteuren, den Marktplatz als Ort für innovative Ideen zu beleben; einen Marktplatz des Ausprobierens. Das ist für Altstädte sehr gut machbar.

Frank Christian Hinrichs

Jahrgang 1965, Studium der Rechtswissenschaften in Münster, Freiburg und Konstanz mit der Ausrichtung Wirtschafts- und Planungsrecht.

Geschäftsführer von inno2grid GmbH (Gemeinschaftsunternehmen von Schneider Electric und DB Energie), zuvor in leitender Position bei Mobilitäts- und Infrastrukturprojekten der Deutsche Bahn AG aktiv, zuvor Leiter der Plattform elektroMobilität und des Intelligent City Programms am Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ).

Ausblick



Mobilität in der historischen Stadt: Wie wollen wir, dass die Welt von morgen sein wird?

Eine andere Mobilität muss konkret erfahrbar werden

Im Gespräch mit Christian Uhle, Philosoph

Wie nehmen Sie die aktuelle Diskussion um den Mobilitätswandel wahr?

Die Diskussion, wie sich Mobilität zukünftig entwickeln soll, wird immer stärker in einer breiten Öffentlichkeit geführt. Das ist insofern wichtig, da Mobilität lange vorwiegend in Fachdiskursen verhandelt wurde, obwohl es uns alle betrifft. Mobilität bestimmt unser aller Alltag und prägt die Raumstrukturen und Umwelten, in denen wir leben. Und Mobilität ist ein Taktgeber der Wirtschaft. Nun, nach Jahrzehnten, befinden sich Verkehrssysteme im Umbruch. Das ist erstmal gut, weil gegenwärtige Systeme in ihrer Fokussierung auf das Automobil so problembehaftet sind. Aber der Umbruch muss natürlich klug gestaltet werden, gemeinsam und demokratisch.

Geht der aktuelle Diskurs in eine gute Richtung?

Mir fällt auf, dass viel darüber geredet wird, wie die Welt morgen vermeintlich sein wird. Der Diskurs wird geführt im konstativen Futur, also: Morgen werden die Menschen sich auf diese oder jene Weise bewegen, selbstfahrende Autos werden in spätestens so und so viel Jahren auf der Straße sein. Diese Glaskugementalität suggeriert, die Zukunft sei bereits festgeschrieben. Stattdessen sollten wir uns im normativen Futur bewegen, mit der Frage: Wie wollen wir, dass die Welt morgen sein wird? Wenn wir nicht nur über wahrscheinliche, sondern vor allem über wünschenswerte Zukünfte reden, kommen wir in einen stärker gestaltenden Modus. Und wir machen deutlich, dass Mobilität tatsächlich ganz anders aussehen könnte. Das ist ja

der Punkt. Das Mobilitätssystem war lange stabil. Da ist es zunächst schwer vorstellbar, dass andere Systeme möglich wären. Vielen Menschen fällt tatsächlich kaum auf, wie zugestellt die Städte durch parkende Autos eigentlich sind. Um den Diskurs auf eine bewusstere Grundlage zu stellen, ist es wichtig, den Konjunktiv erfahrbar zu machen. Wir müssen Möglichkeitsräume für eine gemeinsame Gestaltung der Zukunft eröffnen und dann gemeinsam als Gesellschaft überlegen, in welche Richtung es gehen soll.

Welche Chancen bieten technologische Innovationen für einen Wandel?

Derzeit wird viel über neue Services, selbstfahrende Autos, on-demand services, Car-Sharing, Ride-Sharing und die möglichen Potenziale dieser neuen, technologiebasierten Mobilitätsdienstleistungen geredet. Klar, hier liegen Chancen. Aber es wird demgegenüber viel zu wenig über den notwendigen Kulturwandel geredet, der für eine gelingende Transformation notwendig ist. Wir brauchen auch strukturelle und regulatorische Innovationen und die Auseinandersetzung mit der Frage, wie wir Raum, wie wir Stadt anders gestalten können. Ein so komplexes und mittlerweile auch festgefahrenes System, wie es sich in den letzten Jahrzehnten etabliert hat, wird sich nicht allein dadurch ändern, dass wir ein paar coole Innovationen auf die Straße bringen. Dafür braucht es deutlich mehr.

Warum ist der Diskurs um die Veränderung von Verkehr und Mobilität so stark technologisch bestimmt und warum rückt die bestehende Stadt, in der wir bereits leben, so oft in den Hintergrund?

Aus meiner Sicht gibt es dafür zwei Gründe. Aus soziologischer Perspektive sind solche Diskurse immer vermachtet. In der Debatte um die Zukunft von Mobilität prägen insbesondere privatwirtschaftliche Unternehmen die Narrative und Vorstellungen. Es ist natürlich nachvollziehbar, dass die Anbieter neuer Technologien in ihren eigenen Services den Schlüssel für eine Verkehrswende sehen und eben nicht in neuen Gesetzgebungen oder einem Kulturwandel. Dass sich so ein Glaube durchsetzen kann, liegt aber nicht ausschließlich an Machtstrukturen. Die Technologie-Fokussierung beruht auf der Hoffnung, für komplexe Probleme simple Lösungen zu finden, und zwar ohne die eigenen Gewohnheiten ändern zu müssen. Das klingt erstmal verlockend.

Was ist das Problem dabei?

Häufig versuchen wir, Umwelten an unsere Bedürfnisse anzupassen. Im Fall Mobilität bedeutet das, möglichst praktisch, schnell und komfortabel von A nach B zu kommen. Bei einer solchen Grundhaltung von Weltbeherrschung und der Anpassung von Welt an die eigenen Bedürfnisse kann der Schuss allerdings auch nach hinten losgehen. Das sehen wir auf globaler Ebene, wo der Klimawandel das Resultat solcher Lebensweisen ist. Eine ähnliche Gefahr besteht auch bei der stark technologisch geprägten Debatte zur Mobilität der Zukunft. Das Automobil 2.0, mit den Schlagworten elektrisch, geteilt, selbstfahrend und vernetzt, wird nicht wie von magischer Hand die Probleme des Automobils 1.0 lösen. Wenn wir genauso viele Autos wie heute haben, ist nicht viel gewonnen. Auch würde so viel benötigte elektrische Energie weltweit nicht aus grünen Quellen stammen. Die Energiewende braucht eine Verkehrswende. Wir müssen weg von der Kapsel denken, Verkehrsströme bündeln, den ÖPNV, den Fahrrad- und Fußverkehr stärken. Natürlich haben die neuen Technologien ein großes positives Potenzial. Dieses muss bewusst und gezielt gehoben werden. Einfach nur darauf zu vertrauen, dass wir die mit dem Auto verbundenen Probleme durch eine futuristische Variante lösen können, würde sich als Wunschdenken herausstellen.

Inwiefern können historische Stadtkerne als Vorbild für neue Leitbilder im Mobilitätswandel dienen?

Ich habe eben schon darüber gesprochen, dass wir in das normative Futur kommen müssen, in den Diskurs darüber, in welcher Welt wir morgen leben wollen. Dazu müssen wir den Konjunktiv, die verschiedenen Möglichkeiten des Wandels, unbedingt erfahrbar machen. Das kann zum einen durch neue Mobilitätsdienstleistungen begünstigt werden. Nehmen wir zum Beispiel den E-Tretroller. Strukturell betrachtet lösen E-Tretroller überhaupt keine Verkehrsprobleme, da sie nur in Ausnahmefällen für die sinnvolle Überbrückung der ersten und letzten Meile im ÖPNV genutzt werden. Aber immerhin stellen sie dem automobilistischen Leitbild eine Alternative entgegen und erweitern damit den vorherrschenden Rahmen. Darin liegt zumindest in diesem frühen Stadium aus meiner Sicht eher eine Chance als darin, dass alle neuen Mobilitätsservices strukturell sinnvoll sind. Wir müssen zeigen, dass Mobilität auch anders geht.

Neue Services sind aber nur ein Element. Vor allem, das ist noch wichtiger, müssen wir alternative Räume schaffen. Aus meiner Sicht können historische Städte hier eine wichtige Rolle spielen. Sie zeigen: Es gibt nicht nur die eine Stadt und nur dieses eine Mobilitätskonzept, sondern es gibt ganz verschiedene Möglichkeiten und Voraussetzungen damit umzugehen. Wir brauchen Experimentierräume und -zonen in den unterschiedlichen Städten und Quartieren, nicht nur um verschiedene Konzepte zu erproben und zu evaluieren, sondern vor allem, um sie erfahrbar zu machen. Man muss das sehen und anfassen können. Ich glaube, dass historische Städte ein gutes Vorbild sein können, um zu erkennen, wie eine Stadt der kurzen Wege, die nicht am Auto ausgerichtet ist, aussehen kann. Um zu vermitteln, wie eine Stadt konkret aussähe, wenn wir die Verkehrswende weiterdenken, brauchen wir starke bildliche Visionen. Klar, wichtig sind beispielsweise verschiedene bildbearbeitete Varianten bestehender Straßen, über die Bürgerinnen und Bürger dann diskutieren können. Aber in einem nächsten Schritt brauchen wir dann Städte, in denen das erlebt werden kann. Dafür eignen sich auch die historischen Stadtkerne und Stadtbereiche.

Was wäre Ihre Hoffnung?

Verkehr und Mobilität sind gesellschaftliche Systeme, die sehr stark von Emotionen geprägt sind. Dass Menschen einen so hohen Prozentsatz ihres Einkommens für ein hochpreisiges Auto aufwenden, um von A nach B zu kommen, hat primär nicht mit praktischen Erwägungen zu tun. Das heutige Mobilitätssystem ist in dieser Hinsicht stark irrational von bestimmten Narrativen geprägt. Mit Blick auf die Befriedigung des reinen Mobilitätsbedürfnisses, sich von einem Ort zu einem anderen zu bewegen, ist es extrem ineffizient. Aber darum geht es eben nicht allein. Das ist ja für sich genommen nicht schlimm. Aber für eine gelingende Verkehrswende müssen wir bestehende Emotionalitäten rund um das Auto aufbrechen und alternative Erzählungen attraktiv machen. Und da ist es glaube ich ganz wichtig, zu begeistern, zu begeistern nicht nur für neue Formen der Fortbewegung, sondern auch für neue Formen von Städten.

Wie wirkt sich die Art der Fortbewegung auf die Wahrnehmung der gebauten und sozialen Umwelt aus?

Um das mit einem Blick nach vorne zu verdeutlichen, können wir uns vorstellen, es gäbe irgendwann ein System, in dem wir von autonom fahrenden Kapseln von Tür zu Tür gebracht würden. Ein solches Szenario halte ich durchaus für möglich. Aus Nutzerperspektive klingt diese Entwicklung auch bequem, aber für unsere Städte und Gesellschaften wäre es keine gute Entwicklung. Denn dann würden wir uns durch den öffentlichen Raum bewegen, ohne jedoch direkt mit dem öffentlichen Raum und sozialem Leben in Kontakt zu kommen. Teilweise gibt es das auch schon heute: Manche Menschen gehen aus der Haustür, fahren mit dem Fahrstuhl in die Tiefgarage, steigen in das Auto und fahren in die Tiefgarage ihres Arbeitsplatzes. Ich sehe nun die Gefahr, dass sich das noch weiter durchsetzt. Das könnte zu einem Interessenverlust führen an dem Raum, der dazwischen durchquert wird. Eine solche Art von Mobilität kann eine Gesellschaft atomisieren. Zufällige Begegnungen und ein gemeinsames Teilen von Raum sind eine wichtige Voraussetzung für eine gesunde und funktionierende Gesellschaft. Für eine Gesellschaft, in der wir keine Scheu haben, fremden Menschen zu begegnen und wo überhaupt ein Bewusstsein darüber herrscht, dass wir gemeinsam an einem Ort leben.

Inwieweit müssen wir uns, auch mit Blick auf den Klimawandel, im Bereich Mobilität einschränken?

Selbst wenn wir kein Problem mit dem Klimawandel hätten, bräuchte es eine Verkehrswende, denn nur so können wir bessere, lebenswertere Städte für uns schaffen. Die ökologischen Aspekte sind zweifellos relevant, aber das ist nur eine Dimension des Ganzen. Eine andere Frage ist, inwieweit wir uns gerne in einer Stadt aufhalten, inwieweit wir gerne gemeinsam öffentlichen Raum teilen. In der Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehrswende bekommen viele Menschen Angst, jemand möchte Ihnen das Auto wegnehmen. Damit verbinden sie, Mobilität und Freiheit zu verlieren. Es geht jedoch nicht darum, Mobilität einzuschränken oder zu verringern. Aus meiner Sicht muss das Ziel im Gegenteil immer sein, Mobilität und individuelle Freiheit zu erhöhen. Mobilität in dem Sinne, dass Menschen die reale und relativ komfortable Möglichkeit haben, von A nach B zu kommen, wann sie wollen.

Wie kann die Mobilitätsdebatte vor Ort aktiv gestaltet und umgesetzt werden?

Wir brauchen zusätzlich zu den Innovationen auch Exnovation, wir müssen aus dem Alten bewusst herauskommen. Am Beispiel Car-Sharing lässt sich das gut aufzeigen. Ein positives Potenzial liegt darin, dass es einfacher und realistischer wird, dass Menschen auf einen privaten Pkw verzichten. Ein negatives Potenzial liegt darin, dass jene Leute Auto fahren, die vorher mit dem ÖPNV oder Fahrrad gefahren sind. Es geht nicht darum, darüber zu orakeln, welches Potenzial überwiegt, sondern Strukturen – auch regulatorische – zu schaffen, die das Positivpotenzial heben und das Negativpotenzial vermeiden. Es wird allerdings kein Patentrezept für die Mobilität der Zukunft geben, das wir auf ganz Deutschland oder Europa ausrollen können. Vielmehr brauchen wir regionale und individuelle Lösungen. Dafür ist es wichtig, Prozesse und Strukturen zu schaffen, in denen Menschen – lokal oder regional – gemeinsam darüber entscheiden, wie sie die Verkehrswende vor Ort gestalten wollen. Das kann in der einen Stadt anders aussehen als in der anderen und auf dem Dorf nochmal anders. Diese Vielfalt wiederum wird auch den Diskurs beleben und den Wandel auf eine reflektierte Grundlage stellen. Wenn in verschiedenen Quartieren, Städten und Dörfern verschiedene Konzepte ausprobiert werden, können wir anhand des konkret Erfahrbaren ins Gespräch kommen.

Christian Uhle

Jahrgang 1988, Studium der Philosophie, Physik und Volkswirtschaftslehre in Münster und Berlin.

Wissenschaftliche Studien zur Zukunft von Mobilität und zur Digitalisierung des Konsums, Entwicklung von Zukunftsszenarien in Zusammenarbeit mit Unternehmen, Initiator und Gastgeber der Veranstaltungsreihe ‚Netzdialoge! Philosophie des Digitalen‘.

Arbeitsschwerpunkte: Forschung an der Schnittstelle von Technikphilosophie und Klimaethik.

Ansprechpartner

Bund

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

Referat SW I 5 - Baukultur und
Städtebaulicher Denkmalschutz

Krausenstraße 17-20

10117 Berlin

Ansprechpartnerin: Anke Michaelis-Winter

Tel. +49 (0)30 / 186 81 16163

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Referat I 7 - Baukultur und

Städtebaulicher Denkmalschutz

Deichmanns Aue 31-37

53179 Bonn

Ansprechpartnerinnen:

Lena Hatzelhoffer

Tel. +49 (0)228 / 99401 1225

Ricarda Ruland

Tel. +49 (0)228 / 99401 2301

Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz

c/o complan Kommunalberatung GmbH

Voltaireweg 4

14469 Potsdam

Ansprechpartner: Nicola Halder-Hass, Nanette Pfeiffer,

Alexander Schirrmeister, Anna Nostheide

Tel. +49 (0)331 / 20 15 122

Länder

Land Baden-Württemberg

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau
Baden-Württemberg
Abteilung 5 - Infrastruktur und Wohnungsbau
Referat 55 - Städtebauliche Erneuerung
Theodor-Heuss-Strasse 4
70174 Stuttgart
Ansprechpartner: LMR Ralph König
Tel.: +49 (0)711 / 12 32 084

Freistaat Bayern

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau
und Verkehr
Referat 36 - Städtebauförderung
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München
Ansprechpartner: Armin Keller
Tel. +49 (0)89 / 2192 3478

Land Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Abteilung IV - Wohnungswesen, Wohnungsneubau,
Stadterneuerung, Soziale Stadt
Referat IV C Städtebauförderung/Stadterneuerung
Württembergische Straße 6
10707 Berlin
Ansprechpartnerin: Maria Berning
Tel. +49 (0)30 / 901 394 900

Land Brandenburg

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des
Landes Brandenburg
Abteilung II Stadtentwicklung & Wohnungswesen
Referat 21 Städtebau- und Wohnraumförderung
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
Ansprechpartnerin: Rita Werneke
Tel. +49 (0)331 / 86 68 120

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Abteilung Bau und Stadtentwicklung
Referat 72 Stadtumbau
Contrescarpe 72
28195 Bremen
Ansprechpartnerin: Dorothea Haubold
Tel.: +49 (0)421 / 36 11 09 65

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

Land Hessen

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen
Stabstelle S1 - Städtebau und Städtebauförderung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
Ansprechpartnerin: Karin Jasch
Tel. +49 (0)611 / 81 51 820

Land Mecklenburg-Vorpommern

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern
Referat 410 - Stadtentwicklung und Städtebauförderung
Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin
Ansprechpartnerin: Anvera Scharenberg
Tel. +49 (0)385 / 58 84 10

Land Niedersachsen

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz
Abteilung 6 - Städtebau und Wohnen
Referat 61 - Recht und Förderung des Städtebaus
Gustav-Bratke-Allee 2
30169 Hannover
Ansprechpartnerin: Dr. Frohmute Burgdorf
Tel. +49 (0)511 / 12 03 103

Land Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
Abteilung 5 - Stadtentwicklung und Denkmalpflege
Gruppe 51 - Integrierte Stadterneuerung, Städtebauförderung
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Land Rheinland-Pfalz

Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz
Abteilung 8 Kommunalentwicklung und Streitkräfte
Referat 383 Städtebauförderung
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Ansprechpartner: Walter Greuloch
Tel. +49 (0)6131 / 16 34 19

Land Saarland

Ministerium für Inneres, Bauen und Sport des Saarlandes
Abteilung OBB1 - Landes- und Stadtentwicklung, Bauaufsicht und Wohnungswesen
Referat OBB14 - Stadtentwicklung, Städtebauförderung, EU-Fonds
Halbergstraße 50
66121 Saarbrücken
Ansprechpartnerin: Gerlinde Hepp
Tel. +49 (0)681 / 50 14 305

Freistaat Sachsen

Sächsisches Staatsministerium des Innern
Abteilung 5 - Stadtentwicklung, Bau- und Wohnungswesen
Referat 54 Städtebau
Wilhelm-Buck-Straße 4
01097 Dresden
Ansprechpartner: Jost Bachmann
Tel. +49 (0)351 / 56 43 54 00

Land Sachsen-Anhalt

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
Abteilung 2 Städtebau und Bauaufsicht, Landesentwicklung
Referat 22 Städtebauförderung, Architektur
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg
Ansprechpartner: Maik Grawenhoff
Tel. +49 (0)391 / 56 77 467

Land Schleswig-Holstein

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und
Integration des Landes Schleswig-Holstein
Abteilung IV 5 - Bauen und Wohnen
Referat IV 51 - Städtebauförderung,
Besonderes Städtebaurecht, Baukultur
Düsternbrooker Weg 92
24105 Kiel
Ansprechpartnerin: Sabine Kling
Tel. +49 (0)431 / 98 83 231

Freistaat Thüringen

Thüringer Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft
Abteilung 2 - Städte- und Wohnungsbau, Staatlicher
Hochbau
Referat 25 - Städtebau, Städtebau- und Schulbauförderung
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt
Ansprechpartnerin: Kerstin Ackermann
Tel. +49 (0)361 / 57 41 11 251

Bildnachweise

- Titelseite: Erik-Jan Ouwerkerk: Brandenburg an der Havel, 2015
Seite 6: Alexander Gardyan, August 2014
Seite 9: complan Kommunalberatung GmbH
Seite 13/14: Bertram Weisshaar
Seite 16/17: Erik-Jan Ouwerkerk: Warburg, 2016
Seite 18: FUSS e.V.
Seite 19: Erik-Jan Ouwerkerk: Neuruppin, 2018
Seite 20: Stadt Bad Belzig, Wiesenburger Straße 6, 14806 Bad Belzig
Seite 21: complan Kommunalberatung GmbH
Seite 23/24: Tiefbauamt der Stadt Zürich
Seite 27/28: Stadt Augsburg
Seite 29: © projekt augsburg city
Seite 30: Stadt Göttingen
Seite 31 oben: Christoph Mischke
Seite 31 unten: Stadt Göttingen
Seite 32: LK Argus Kassel GmbH: Durchmesserrouen für die Innenstadtquerung mit dem Fahrrad, Klimaplan
Verkehrsentwicklung Stadt Göttingen
Seite 33/34: KOMOB
Seite 37: Erik-Jan Ouwerkerk: Berlin-Mitte, 2019
Seite 41: Hanns Joosten
Seite 42: © Espendiller+Gnegel
Seite 43: A24 Landschaft
Seite 44/45: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Seite 46: regiobusPM
Seite 48/49: Vorfahrt für Jesberg e.V.
Seite 52: moBiel/Michael Adamski
Seite 53: moBiel/Susanne Freitag
Seite 54: moBiel/Sebastian Ruthe
Seite 55/56: GRUPPE PLANWERK (Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept Adlershof-Dörpfeldstraße 2016,
i.A. Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin; HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
und GRUPPE PLANWERK)
Seite 58: Achim Mende/Schwarzwald Tourismus
Seite 59: Schwarzwald Tourismus
Seite 62: Vipul Toprani-Szabó
Seite 66: Erik-Jan Ouwerkerk: Eisenach, 2017

