

In Zeiten städtischen Wachstums gewinnen Straßen über die reine Verkehrsabwicklung hinaus an Bedeutung. Veränderte Ansprüche an die Nutzung und Flächenverteilung im öffentlichen Raum treffen auf konstant steigendes Verkehrswachstum und die Notwendigkeit einer Verkehrswende. Dieses Spannungsfeld stellt kommunale Stadt- und Verkehrsplanung vor eine große Herausforderung. Mögliche Strategien für die systematische Umgestaltung der Hauptstraßen und Innenstädte und somit Lösungen für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sind gefragt.

Bei der (Um-)Gestaltung von Straßen und Plätzen sind die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger oft facettenreich. Deren Ideen und Engagement zu nutzen und mit dem tatsächlichen Handlungsspielraum von Politik und Verwaltung in Einklang zu bringen, ist Herausforderung und Chance moderner Stadt- und Verkehrsplanung gleichermaßen. Dabei gilt es, das Engagement der Bevölkerung vor Ort als Ressource zu begreifen und für die städtischen Zielstellungen zu nutzen.

Gute Ansätze, Projekte und Erfahrungen, die die Verkehrswende in deutschen Kommunen sowohl von „oben“ als auch von „unten“ erfolgreich vorantreiben, wurden auf der Fachtagung „kommunal mobil 2018“ diskutiert und sind in diesem Band dokumentiert.



9 783881 186254
ISBN: 978-3-88118-625-4
ISSN: 1863-7728

Martina Hertel, Tilman Bracher, Thomas Stein (Hrsg.)

Straßen und Plätze neu entdecken – Verkehrswende gemeinsam gestalten

Dokumentation der Fachtagung „kommunal mobil 2018“
am 7./8. Juni 2018 in Dessau-Roßlau

Straßen und Plätze neu entdecken – Verkehrswende gemeinsam gestalten



Martina Hertel
Tilman Bracher
Thomas Stein
(Hrsg.)

Straßen und Plätze neu entdecken – Verkehrswende gemeinsam gestalten

Dokumentation der Fachtagung „kommunal mobil 2018“ am 7./8. Juni 2018
in Dessau-Roßlau

Impressum

Herausgeber:

Martina Hertel
Tilman Bracher
Thomas Stein

Redaktion:

Patrick Diekelmann

DTP:

Nadine Dräger
Christina Bloedorn

Gestaltungskonzept Umschlag:

3pc GmbH Neue Kommunikation

Zitierweise:

Martina Hertel, Tilman Bracher, Thomas Stein (Hrsg.): Straßen und Plätze neu entdecken – Verkehrswende gemeinsam gestalten. Dokumentation der Fachtagung „kommunal mobil 2018“ am 7./8. Juni 2018 in Dessau-Roßlau, Berlin 2018 (Difu-Impulse, Bd. 8/2018)

Die Fachtagung wurde gemeinsam vom Umweltbundesamt und dem Deutschen Institut für Urbanistik unter Mitwirkung des Deutschen Städtetages durchgeführt. In diesem Band sind nur die Vorträge aus der Tagung veröffentlicht, die uns von den Rednerinnen und Rednern zur Verfügung gestellt wurden.

Die Reihe „Difu-Impulse“ enthält sowohl abgeschlossene Beiträge als auch Teilergebnisse aus dem laufenden Forschungsprozess, ferner Dokumentationen von Tagungen und Workshops. Namentlich gekennzeichnete externe Beiträge werden aus Gründen der Aktualität in der Regel ohne redaktionelle Bearbeitung abgedruckt.

Bildnachweise (Umschlag):

1. v. oben: © Busso Grabow (Difu)
- 2., 3., 4. von oben: © Wolf-Christian Strauss (Difu)

ISBN 978-3-88118-625-4

ISSN 18634-77282853

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2018
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
+49 30 39001-0, difu@difu.de, www.difu.de

Berlin, November 2018

Inhalt

Grußwort der Bundesumweltministerin Svenja Schulze	5
Eröffnung der Fachtagung „kommunal mobil 2018“	6
Harry Lehmann	
Zusammenfassung	8
Tilman Bracher	
Summary	11
Tilman Bracher	
Mobilität in Stadt und Region – Bausteine für eine Verkehrswende	14
Hilmar von Lojewski	
Umgestaltung von Straßen und Plätzen – neue Lösungen	
Aktive Mobilität fördern in Leipzig	23
Torben Heinemann	
Siegen zu neuen Ufern – Vom Parkplatz zum lebenswerten öffentlichen Raum	35
Henrik Schumann	
MONASTA – Modellvorhaben Nachhaltige Stadtmobilität	45
Tim Schubert	
Gute Straßen in Stadt und Dorf	51
Isabelle Vogt	
Engagement fördern – Bürgerschaft als Ressource	
Köln – Tag des guten Lebens	63
Elisabeth Rohata	
Alltagsradwege für unsere Region	68
Bernd Hegner	
Nachhaltige Mobilität erlebbar machen	71
Claudia Kiso	
Städte als Partner in EU-Forschungsprojekten	77
Bernd Schuster	
Fördermöglichkeiten für Kommunen – Welche Angebote macht der Bund?	82
Thomas Stein	
Quellen	87
Verzeichnis der Autorinnen und Autoren	89

Grußwort der Bundesumweltministerin Svenja Schulze

Die Bundesumweltministerin Svenja Schulze begrüßte in einer Videobotschaft die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachtagung „kommunal mobil 2018“ und wünschte allen eine interessante und inspirierende Tagung¹:

Der Verkehr hat viele Umweltfolgen. Ganz aktuell ist die Diskussion zur Luftqualität durch den Dieselskandal. Verkehr ist aber auch laut, er verbraucht wertvolle Flächen und er stößt viele klimaschädliche Treibhausgase aus. Da ist es nicht verwunderlich, dass der Begriff „Verkehrswende“ in aller Munde ist.

Das Umweltbundesamt und das Deutsche Institut für Urbanistik² haben dieses Thema für die Fachtagung „kommunal mobil 2018“ aufgegriffen. Wir wollen saubere Luft in unseren Städten und dazu eine umweltfreundliche Mobilität. Die Fläche ist jedoch begrenzt. Sie sollte daher gerechter aufgeteilt werden, damit alle Verkehrsarten ihren Platz finden. Der städtische Raum muss allerdings erst zurückerobert werden: Grünflächen statt Parkplätze und Spielplätze statt Asphalt.

Ich möchte Sie ausdrücklich ermutigen, Straßen und Plätze neu zu entdecken. Es ist wunderbar zu sehen, wie vielerorts während der Europäischen Mobilitätswoche nachhaltige Mobilität gelebt und gefeiert wird. Man kann zum Beispiel erfahren, wie sich Teile der Stadt ohne Autoverkehr anfühlen.

In vielen weiteren Aktionen geht es darum, Zufußgehen, Bus und Bahn, Fahrrad und Carsharing auszuprobieren. Das Umweltbundesamt ist als nationale Koordinierungsstelle für die Europäische Mobilitätswoche aktiv, und ich wünsche mir da auch zukünftig ein starkes Engagement.

Die Verkehrswende können wir nur gemeinsam schaffen. Ich freue mich deshalb über Ihre Mitarbeit und Ihre Unterstützung.

Vielen Dank!



¹ Auszug aus dem Redemanuskript. Die gesprochene Rede ist unter dem QR-Code sowie unter <https://www.youtube.com/watch?v=aAalfeCOOZc> verfügbar.

² In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag.

Eröffnung der Fachtagung „kommunal mobil 2018“

Dr. Harry Lehmann, Fachbereichsleiter Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien des Umweltbundesamtes, eröffnete die Fachtagung „kommunal mobil 2018“ im Hörsaal des Umweltbundesamtes in Dessau-Roßlau:

Bereits zum sechsten Mal haben wir zu „kommunal mobil“ eingeladen und freuen uns, dass Sie unserer Einladung zur Veranstaltung „Straßen und Plätze neu entdecken – Verkehrswende gemeinsam zu gestalten“ gefolgt sind.

Warum ist eine Verkehrswende überhaupt notwendig?

Der Verkehr verursacht zahlreiche Umweltprobleme wie beispielsweise Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm oder Flächenverbrauch und führt zu einer verringerten Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen in den Kommunen. Ein „Weiter so“ mit emissionsärmeren oder lokal emissionsfreien motorisierten Fahrzeugen ist weder akzeptabel noch zielführend; die „autogerechte Stadt“ ist ein Modell von vorgestern.

Der Platz in den Städten ist begrenzt und muss auf alle Verkehrsarten neu und gerechter aufgeteilt werden. Der städtische Raum sollte also für vielfältige Nutzungen zurückerobert werden. Den Umweltverbund mit Fuß- und Radverkehr, dem Öffentlichen Verkehr und Carsharing zu fördern und ihm ausreichend Platz einzuräumen, ist ein wichtiger Baustein einer Verkehrswende. Die Stärkung des Umweltverbundes reduziert die Umweltauswirkungen des Verkehrs und macht es so erst möglich, Straßen und Plätze neu zu entdecken und die Lebensqualität in Städten zu verbessern.

Das UBA ist eine Institution des Bundes – dennoch beschäftigen uns die Belange der kommunalen Verkehrsplanung. Denn ohne das Engagement von Kommunen kann eine Verkehrswende nicht Realität werden. Wir als UBA möchten den Kommunen durch unsere Projekte Anregungen und Hilfestellungen zur Umsetzung einer Verkehrswende geben. Aber wir möchten auch von den Erfahrungen der Kommunen für unsere Arbeit lernen.

Wie ist die Fachtagung strukturiert?

In vier Themenblöcken möchten wir den Stand des Wissens beleuchten, gute Praxisbeispiele präsentieren, Bürgerschaft als Ressource vorstellen und nachhaltige Mobilität erlebbar machen. Konkret möchten wir hier die unterschiedlichen Erfahrungen und innovativen Aktionsideen der Kommunen während der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE (EMW) präsentieren. Dabei zeigen wir auch, welche Hilfestellung das UBA als Nationale Koordinierungsstelle der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE für Aktionen in Sachen nachhaltiger Mobilität vor Ort geben kann. Auch Finanzierungsmöglichkeiten von kommunalen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität werden während der Veranstaltung aufgezeigt.

Im Abschlusspanel unternehmen wir einen Ausblick in die Zukunft und diskutieren mit Vertreterinnen und Vertretern von Bund, Kommunen und Bür-

gerbewegung, ob die Verkehrswende besser von oben oder von unten gelingen kann. Wir können gespannt sein, wie die Antwort am Ende lautet.

Ich danke allen, die durch ihr Engagement und ihre Ideen zum Gelingen der Tagung beigetragen haben, und wünsche eine spannende und erfolgreiche Veranstaltung, von der Sie hoffentlich Anregungen für die Umsetzung einer Verkehrswende in ihrer Kommune mitnehmen können.

Zusammenfassung

Auf dem Weg zur Verkehrswende – mit bürgerschaftlichem Engagement und engagierten Verwaltungen

Da es in den vergangenen Jahren im Verkehrssektor weder gelungen ist, die Luftqualitätsziele bezüglich Feinstaub und Stickoxiden flächendeckend zu erreichen, noch den wachsenden Flächenbedarf des Verkehrs einzudämmen und auch keine ausreichenden Fortschritte erkennbar sind, um die Klimaziele einzuhalten, ist die Notwendigkeit einer „Verkehrswende“ aktuell wie nie. Debatten über die Zukunft der Mobilität konzentrieren sich oft auf die Dekarbonisierung, das automatisierte Fahren und die Frage, ob Car- und Ridesharing die Fahrten im eigenen Auto ersetzen, aber kaum auf den öffentlichen Raum. Bilder, wie sie im Vorher-nachher-Vergleich beispielsweise in Siegen bei der Umgestaltung von Autoflächen zu urbanen Lebensräumen auf Straßen und Plätzen entstehen, symbolisieren, welchen Zuwachs an Lebensqualität ein neuer Umgang mit dem städtischen Autoverkehr bringt.

„Straßen und Plätze neu denken – Verkehrswende gemeinsam gestalten“ war deshalb auch das Thema der sechsten Fachtagung „kommunal mobil“. Die Veranstaltung des Umweltbundesamtes (UBA) und des Deutschen Instituts für Urbanistik fand am 7./8. Juni 2018 im UBA in Dessau-Roßlau unter Mitwirkung des Deutschen Städtetages statt – mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen, aus Planungsbüros und der Wissenschaft.

Bundesumweltministerin Svenja Schulze begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer angesichts der aktuellen Diskussion über den Dieselskandal mit einem per Video übermittelten kurzen Plädoyer für saubere Luft und klimafreundliche Mobilität. Und sie verwies auf den von der Bundesregierung lange gemiedenen Begriff der Verkehrswende: „Da ist es nicht verwunderlich, dass der Begriff ‚Verkehrswende‘ in aller Munde ist.“

Dr. Harry Lehmann, Fachbereichsleiter Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien im UBA, informierte die Zuhörerinnen und Zuhörer darüber, dass auch das Umweltbundesamt in den vergangenen Monaten eine „Vision der Stadt von Morgen“ entwickelt und publiziert habe. Deren Charakteristikum sei die umweltschonende Mobilität in einem Umfeld mit hoher Lebensqualität – lärmarm, grün, kompakt und durchmischt.

Hilmar von Lojewski, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr des Deutschen Städtetages, kündigte in seinem einführenden Vortrag an, dass sich die deutschen Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister nach langen Debatten im Deutschen Städtetag angesichts der Notwendigkeit, Lärm- und Schadstoffbelastungen wirksam zu verringern, gemeinsam und parteiübergreifend auf eine Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität mit leistungsfähigem ÖPNV, Elektromobilität, Rad- und Fußverkehr in den Städten geeinigt hätten und die Zahl der Autos mit Verbrennungsmotoren dort deutlich reduziert werden soll. Das Positionspapier des Deutschen Städtetages „Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ wurde schließlich am 21.6.2018 verabschiedet und veröffentlicht.

Torben Heinemann, Abteilungsleiter im Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig („Aktive Mobilität fördern in Leipzig“), und Henrik Schumann, Stadtbaurat der Stadt Siegen („Siegen zu neuen Ufern – Vom Parkplatz zum lebenswerten öffentlichen Raum“), konnten in lebendigen Vorträgen zeigen, dass die Umgestaltung der öffentlichen Straßen zum Repertoire der Stadt- und Verkehrsplanung gehört. Diskussionen über die Ziele und Maßnahmen der Verkehrsplanung in Leipzig haben eine langjährige Vorgeschichte. Am Beispiel des ExWoSt-Projekts Leipzig-Stötteritz erläuterte Heinemann verschiedene Stationen bzw. Phasen der Bürgerbeteiligung vom top-down- bis bottom-up-Prinzip. Diese werden als Grundlage für eine Planung zur Förderung der aktiven Mobilität in Quartieren gesehen. In Siegen wiederum war es gelungen, die Siegplatte mit ihren 200 innerstädtischen Parkplätzen gemeinsam mit der Bürgerschaft zu „zersägen“ und die innerstädtisch verlaufende Sieg wieder freizulegen sowie den Uferbereich attraktiv zu gestalten.

Weitere Mut machende Beispiele erfolgreicher Straßenumgestaltung finden sich in Publikationen des Umweltbundesamtes und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR). Tim Schubert, Umweltbundesamt, stellte das Projekt „MONASTA – Modellvorhaben Nachhaltige Stadtmobilität“ und die dazugehörige Veröffentlichung vor. Einen ähnlichen Fokus hat das Projekt des DVR „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, das von Isabelle Vogt von der Technischen Hochschule Köln präsentiert wurde. Auf einem offenen Marktplatz hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, diese und weitere Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums kennenzulernen.

Im Anschluss zeigten die Beispiele aus Köln und Berlstedt, wozu bürgerschaftliches Engagement fähig ist: Elisabeth Rohata und Ralph Herbertz, Agora Köln, berichteten über den „Tag des guten Lebens“ in Köln, der von vielen Bürgerinnen und Bürgern organisiert und finanziert wird. Die beiden Mitglieder der Bürgerinitiative „Alltagsradwege für unsere Region“ Helga Radziejewski und Bernd Hegner aus Berlstedt, Thüringen, berichteten, wie Politikerinnen und Politiker sowie weitere Akteure im ländlichen Raum dazu bewegt werden konnten, innerhalb kürzester Zeit die von der Berlstedter Bevölkerung geforderten Radwege zu bauen. Ein weiteres besonderes Beispiel für ausgezeichnetes bürgerschaftliches Engagement ist die „Wuppertalbewegung e.V.“, die den in kürzester Zeit beliebt gewordenen Radweg auf der Wuppertaler Nordbahntrasse – zunächst gegen den Willen der Stadt – in wesentlichen Teilen mitgebaut hat und ihn auch noch jetzt teilweise unterhält.

Zentrales Thema bei den mit den Teilnehmenden gemeinsam diskutierten Beispielen war der Umgang mit den im öffentlichen Raum vorhandenen Parkplätzen. Selbst dort, wo es in Parkhäusern oder der Nachbarschaft freie Parkplätze gibt, ist der Widerstand gegen Umgestaltungsmaßnahmen zunächst meist groß. Empfohlen wird daher eine testweise und revidierbare Einführung. Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürgern, die die Umgestaltung ihrer Gemeinde voranbringen und nachhaltige Mobilität erlebbar machen wollen, stehen mittlerweile neben einer Reihe anregender Publikationen auch praktische Hilfen zur Verfügung.

Einen optimalen Rahmen für bürgerschaftliches und kommunales Engagement bietet die Europäische Mobilitätswoche (EMW). Claudia Kiso, Umweltbundesamt, und Norbert Krause, krauses Projektdesign, stellten „Neun Kniffe für knackige Ideen, die zum Umdenken anregen“ vor und luden die Teilnehmenden zum „Speed Dating“ ein, um mit Hilfe der EMW-Toolbox selbst neue Ideen zu entwickeln. Die Europäische Mobilitätswoche ist eine seit 2002 stattfindende jährliche Initiative der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität in Städten. Dabei werden europäische Städte und Gemeinden aufgerufen, sich eine Woche dem Thema nachhaltige Mobilität zu widmen, um für Veränderungen zu werben. Sie beginnt jedes Jahr am

16. September und endet mit dem „Autofreien Tag“ am 22. September. Die beim UBA angesiedelte Nationale Koordinierungsstelle der EMW hat sowohl für interessierte Bürgerinnen und Bürger als auch für Kommunen Unterstützungsmaterialien, eine Toolbox und viele gute Ideen parat.

Welche Möglichkeiten Städte als Partner in EU-Forschungsprojekten haben, zeigte Dr. Bernd Schuster vom Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium als Mitglied der Expert Group on Urban Mobility der EU auf. Thomas Stein, Deutsches Institut für Urbanistik, stellte ergänzend die von der Bundesregierung im Rahmen der Städtebauförderung und der Klimaschutzinitiative angebotenen Förderinstrumente zur Umgestaltung des öffentlichen Raums vor.

Das Abschlusspanel mit der Kernfrage „Verkehrswende von oben – oder Verkehrswende von unten?!“ wurde von Dr. Katrin Dzienan, Umweltbundesamt, moderiert. Es diskutierten Martin Schmied vom Umweltbundesamt, Jobst Kraus, Evangelischer Kirchentag/BUND, Thomas Kiel, Deutscher Städtetag, und Kerstin Stark, Changing Cities e.V./Volksentscheid Fahrrad Berlin, untereinander sowie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Fachtagung. Das Fazit: Es braucht beides: Druck von unten und Unterstützung von oben. Deutlich wurde insbesondere der an den Bund gerichtete Wunsch nach einer Änderung der Straßenverkehrsordnung, damit der fließende und ruhende Verkehr im Sinne des Gemeingebrauchs der Straßen nicht länger Vorrang hat.

Die Abschlussdebatte konnte zeigen, welches Potenzial im Zusammenwirken von bürgerschaftlichem Engagement und engagiertem Verwaltungshandeln auch bei begrenzten Ressourcen möglich ist, wenn das gemeinsame Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung konsequent gemeinsam verfolgt wird.

Summary

kommunal mobil 2018' conference: Transforming the (German) transport sector – with civic engagement and committed administrations!

In the past few years the transport sector has failed to meet both its air quality targets for particulate matter and nitrogen oxides across the board, and also to curb the growth in transport demand. Moreover, sufficient progress to meet the climate targets has yet to be made, highlighting that the need for „transport transformation" is greater than ever. Debates about the future of mobility often focus on decarbonisation, automated driving and the question of whether car and ride sharing can replace driving in one's own car, but rarely on public space. „Before-and-after images" like those from the city of Siegen, where the removal of car-centric infrastructure uncovered the city's river, symbolize the increase in quality of life that brings new ways of dealing with urban motor traffic.

„Rethinking streets and squares - shaping the 'transport transformation' together" was therefore the topic of the sixth symposium „kommunal mobil". The event organized by the German Environmental Agency (UBA) and the German Institute for Urban Affairs took place on 7 and 8 June 2018 at the UBA in Dessau-Roßlau with the participation of the German Cities Association as well as with citizens and representatives of municipalities, planning offices and science.

Federal Environment Minister Svenja Schulze welcomed the participants in the light of the current discussion about the diesel scandal with a short plea via video for clean air and environmentally-friendly mobility. She also pointed to the term 'transport transformation', which was for a long time avoided by the federal government: „It is not surprising that the term 'transport transformation' is on everyone's lips."

Dr Harry Lehmann, Head of Environmental Planning and Sustainability Strategies at the UBA, informed the audience that in recent months the German Environment Agency has also developed and published a vision of „Tomorrow's Cities". It is characterised by being environmentally-friendly mobility in an environment with a high quality of life - low noise, green, compact and mixed.

Hilmar von Lojewski, head of the Department of Urban Development, Building, Housing and Traffic of the German Association of Cities, announced in his introductory lecture that the German mayors will be pro-active towards a 'transport transformation' in the near future. Following intensive debates in the German Association of Cities on the need to effectively reduce noise and pollution levels, they have jointly and across party lines agreed on a shift towards sustainable mobility with efficient public transport, electric mobility, bicycle and pedestrian traffic in the cities. This should significantly reduce the number of cars with internal combustion engines. The Paper of the German Association of Cities „Sustainable Urban Mobility for All – an agenda for 'transport transformation' from a local perspective "was finally adopted and published on 21 June 2018.

Torben Heinemann, head of the traffic and civil engineering department of the city of Leipzig („promote active mobility in Leipzig“), and Henrik Schumann, city building council of the city of Siegen („Siegen to new shores - from the parking lot to the liveable public space“), highlighted in lively presentations that the transformation of public roads belongs to the repertoire of urban and transport planning. Discussions about the goals and measures of traffic planning in Leipzig have a long history. Using the example of the ExWoSt project Leipzig Stötteritz, Mr. Heinemann explained various stages and phases of public participation from top-down to bottom-up. These are seen as the basis for planning to promote active mobility in neighbourhoods. In Siegen, in association with the local citizens, they succeeded in „sawing“ the Siegplatte, a concrete parking lot, into pieces and along with it its 200 inner-city parking spaces. This helped uncover the inner-city river Sieg and enabled the transformation of the bank area into an attractive urban space.

Other encouraging examples of successful street transformation can be found in publications of the German Environment Agency and the German Road Safety Council (DVR). Tim Schubert, German Environment Agency, presented the project „MONASTA - Model Project Sustainable Urban Mobility“ and the corresponding publication. The DVR's project „Good roads in city and village“, which was presented by Isabelle Vogt of the Technical University of Cologne, has a similar focus. In an open marketplace, participants had the opportunity to get to know these and other public space transformation projects.

The examples from Cologne and Berlstedt showed what civic engagement is capable of: Elisabeth Rohata and Ralph Herbertz, Agora Cologne, reported on the „Day of the good life“ in Cologne, organized and financed by many citizens. Bernd Hegner and Helga Radziejewski, as representatives of a citizens' initiative („Everyday cycle paths for our region“) from Berlstedt, Thuringia, reported on how politicians and actors in rural areas could be persuaded to build the cycle paths required by the Berlstedt population within a very short amount of time. Another interesting example of excellent civic engagement is the „Wuppertal Movement e.V.“, which has pushed for the building of a cycle path on a former railway track, the Wuppertal Nordbahntrasse. The movement lobbied for its realization on both the political and the planning level – at times against the city of Wuppertal, and currently helps to maintain the cycle path.

The central theme in the examples discussed with the participants was how to deal with the parking spaces available in public spaces. Even where there are free parking spaces in multi-storey car parks or in the neighbourhood, the resistance to reorganization measures is usually high at first. It is therefore a good idea to introduce revisable measure during a testing phase. Municipalities as well as citizens who want to advance the transformation of their community and to make sustainable mobility alive can now find practical help in addition to a number of inspiring publications.

The European Mobility Week (EMW) offers an ideal framework for civic and municipal involvement. Claudia Kiso, German Environment Agency, and Norbert Krause, krauses project design, presented „Nine tricks for crisp ideas that encourage rethinking“ and invited the participants to a „Speed Dating“-session to develop new ideas themselves with the help of the EMW toolbox. European Mobility Week is an annual initiative of the European Commission for Sustainable Urban Mobility since 2002. It calls on European cities and towns to devote one week to sustainable mobility in order to promote change. It starts every year on the 16th of September and ends with the „Car Free Day“ on the 22nd of September. The EMW National Coordi-

nation, which lies with UBA, offers support materials, a toolbox and many good ideas for both interested citizens and municipalities.

Dr Bernd Schuster from the Hessian Ministry of Economic Affairs and Transport and member of the Expert Group on Urban Mobility of the EU pointed out opportunities for cities as partners in EU research projects. Thomas Stein, German Institute for Urban Affairs also presented the funding instruments for the transformation of public space offered by the Federal Government.

The closing panel with the key question „‘transport transformation’ from above - or ‘transport transformation’ from below?!" was moderated by Dr Katrin Dziekan, German Environment Agency. Martin Schmied from the German Environment Agency, Jobst Kraus, Protestant Kirchentag / BUND, Thomas Kiel, German Association of Cities, and Kerstin Stark, Changing Cities e.V. / Volksentscheid Fahrrad Berlin, discussed with each other and with the participants of the symposium, coming to the following conclusion: ‘Transport transformation’ needs both: pressure from below and support from above. In particular, the request to the federal government to revise road legislation was made clear. Moving and stationary car traffic must no longer be privileged on public streets.

The closing debate demonstrated the potential that can be achieved through the combination of civic engagement and committed administrative action. Even in times of limited resources, the common goal of sustainable transport can be attained if pursued consistently.

Mobilität in Stadt und Region – Bausteine für eine Verkehrswende

Hilmar von Lojewski, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr des Deutschen Städtetages, stellt in seinem Beitrag die seitens des Deutschen Städtetages formulierten verkehrspolitischen Ziele für 2030 vor und benennt die notwendigen Bausteine für eine Verkehrswende anhand des Positionspapiers „Nachhaltige städtische Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“³.

1. Verkehrspolitische Ziele für 2030

Die Ziele nachhaltiger Mobilität sind seit Langem bekannt, aber die Wege zu ihrer Umsetzung sind gesellschaftlich und auch politisch noch strittig. Es bedarf erheblicher Energie, auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene, eine Verkehrswende konsensfähig auszugestalten. Die Ziele müssen in Strategien, Programme und Projekte übersetzt werden. Sie lassen sich durch Sofortmaßnahmen, mittelfristige Umbauprojekte und eine langfristige und tiefgreifende Transformation des Verkehrssektors erreichen. Die besondere Herausforderung liegt darin, diesen Wandel des Verkehrs gegenüber den vergangenen Dekaden erheblich zu beschleunigen. Ein integriertes Maßnahmenbündel muss bis 2030 einen großen Teil und bis 2050 vollständig seine Wirkung entfaltet haben, wenn es einen dauerhaften Beitrag zu Lebensqualität, nachhaltigem Wirtschaften und Verkehr und zum Klima- und Umweltschutz entfaltet haben soll.

Bis 2030 müssen aus Sicht des Deutschen Städtetages folgende Bausteine weitgehend umgesetzt werden:

- Es bedarf eines breiten politischen und gesellschaftlichen Konsenses für eine nachhaltige Mobilität für alle, der Wandel, Umbau und Erneuerung der Verkehrssysteme maßgeblich befördert. Der ÖPNV wird sich hierbei deutlich mehr auf individuelle Bedürfnisse einstellen, der Individualverkehr stark auf stadtverträglichen Sharing-Systemen basieren müssen.
- Der Verkehrssektor ist gehalten, seinen vereinbarten Beitrag zum Erreichen der klimapolitischen Ziele bis 2030 und 2050 zu liefern. Schadstoffemissionen und Lärmbelastungen sind deutlich zu reduzieren. Der fossile Motorisierungsgrad sollte entscheidend sinken, Fahrzeuge sind effizienter zu nutzen.
- Die Regional- und Stadtentwicklung wird darin gestärkt, das einvernehmliche Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ auch umzusetzen. Siedlungs-

³ Der Beitrag ist ein Auszug (S. 8–13) aus dem Positionspapier des Deutschen Städtetages „Nachhaltige städtische Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“, beschlossen vom Hauptausschuss am 21.6.2018 in Berlin, <http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf>

erweiterungen ohne Anschluss an umweltverträgliche Verkehrssysteme sind zu vermeiden. Die Siedlungsentwicklung zwischen Städten und Umland erfordert mehr Kooperation und maßgebliche Orientierung an der Verringerung von Verkehrsleistungen. Die kommunale Bauleitplanung sollte sich auf ortsspezifisch und siedlungstypologisch angemessene Formen der Verdichtung auf Wohn- und Gewerbeflächen verständigen.

- Wegelängen für Pendler im motorisierten Individualverkehr können durch verdichtete Siedlungsentwicklung und Wohnungsangebote für alle Einkommenschichten in Verdichtungsräumen, die Mischung von Nutzungen und die Verbreitung neuer Arbeits- und Produktionsformen wieder reduziert, der Freizeitverkehr per Pkw muss durch wohnortnahe Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten deutlich verringert werden. Die Potenziale „kurzer Wege“ müssen zudem durch ein umfassendes Mobilitätsmanagement mit Anreizsystemen von öffentlichen und privaten Arbeitgebern erschlossen werden.
- Die Sanierung der Infrastruktur, nachfrageorientierte Angebote im ÖPNV, Mobilitätsstationen, Sharing-Systeme und Fahrradparkplätze müssen Beiträge leisten, die Attraktivität des „Umweltverbunds“ zu steigern. Übergreifende Tarifsysteme und die Einrichtung der hierfür erforderlichen Clearing-Stellen zwischen den Verkehrsträgern können Beiträge für eine Mobilität für alle zu angemessenen Preisen leisten.
- Die Verkehrssicherheit muss in eine neue Dimension treten – die „Vision Zero“ ohne Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr muss erreichbar ausgestaltet werden.
- Die Digitalisierung des Verkehrs im öffentlichen und individuellen Bereich muss sich auf die effizientere Auslastung, Optimierung und Verknüpfung der bestehenden Verkehrssysteme konzentrieren und neue Verkehrsmodi integrieren. Dies schließt auch die Information und Kommunikation zwischen Anbietern und Nutzenden, Systemen und Angeboten ein. Autonomes Fahren ist bevorzugt im öffentlichen Verkehr zu entwickeln.
- Der öffentliche Raum ist wieder mehr zum Aufenthalts- und Begegnungsort umzugestalten. Die Verkehrsflächen sind gerechter aufzuteilen, gemischt genutzte Flächen können helfen, Geschwindigkeiten zu reduzieren. Der ÖPNV muss zusammen mit dem Fuß- und Radverkehr und in den ÖPNV eingebundene Sharing-Systeme das Rückgrat des städtischen Verkehrs bilden und Teile des motorisierten Individualverkehrs ablösen. Der ruhende Kfz-Verkehr in Städten ist entscheidend zu reduzieren. Hierfür müssen auch regulative Maßnahmen herangezogen werden.
- Der Wirtschaftsverkehr wird bei steigender Nachfrage umfänglich nachhaltige Logistik- und Lieferverkehrskonzepte nutzen müssen, um den öffentlichen Raum deutlich zu entlasten. Es sind ausschließlich leise, saubere und sichere Fahrzeuge einzusetzen. Innerstädtisch sollten Leichtfahrzeuge mit alternativen Antrieben und Lastenfahrräder sowie fußläufige Transporthilfen eingesetzt werden. Der überaus hohe Anteil des Lkw-Verkehrs muss international und interregional durch Verlagerung und den Ausbau des Schienenverkehrs verringert werden. Regionale Wirtschaftskreisläufe sollten gestärkt werden.
- Bund und Länder sind aufgerufen, für eine „Nachhaltige Verkehrspolitik aus einem Guss“ die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen und die Fördersystematik und Verbindung von Förderthemen zu überprüfen, um die jeweils volkswirtschaftlich sinnvollste und umweltverträglichste Variante des Verkehrs aus- und -umbaus zu befördern.

Agenda für eine Verkehrswende

Bausteine für eine nachhaltige städtische Mobilität und eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht müssen zu einer Agenda zusammengeführt werden. Dies erfolgt am besten in einem Mehrebenenansatz zwischen Bund, Ländern und Kommunen und wird parallel zur Ausarbeitung und Präzisierung der Agenda von Sofortmaßnahmen mit „schneller Wirksamkeit“ begleitet.

2. Konsistente Verkehrspolitik auf Bundes- und Länderebene für eine Transformation der Mobilität

- Nachhaltigkeit im Verkehr erfordert eine ressortübergreifende Mobilitätspolitik auf Bundesebene, die die Handlungsfelder (Infrastruktur-erhalt, -erneuerung und -ausbau, Förderung des „Umweltverbunds“, Umstellung auf lärm- und schadstoffarme/-freie Antriebstechnologien etc.) ineinandergreifen lässt.
- Die bisherige Fördersystematik von Bund und Ländern muss auf den Prüfstand mit dem Ziel, eine systemübergreifende Alternativenbetrachtung zu ermöglichen, um den räumlichen Verflechtungen in Ballungsräumen Rechnung zu tragen. Bund und Länder sind gefordert, die Voraussetzungen für eine Umsetzung der jeweils volkswirtschaftlich und umweltpolitisch sinnvollsten Lösung zu ermöglichen.
- Eine auskömmliche Grundfinanzierung von Ausbau, Erhalt und Erneuerung des schienengebundenen Personennahverkehrs und der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist anzustreben, statt Versäumnisse durch häufig intransparente, nicht kongruente und zeitlich beschränkte Einzelprogramme von Bund und Ländern nachträglich zu korrigieren.
- Die Städte unternehmen vielfältige Anstrengungen, um die Mobilität der Menschen umweltgerecht zu gewährleisten. Ergänzende regulative Eingriffe müssen Bestandteile einer Strategie sein, um die Ziele zum Lärmschutz und zur Luftreinhaltung zu erreichen. Dazu gehören auch durchgängige Geschwindigkeitsreduzierungen für längere Straßenabschnitte und die versuchsweise Umkehr der Regelgeschwindigkeit im Gesamtnetz mit Ausnahme der Vorfahrtstraßen und der regulative Umgang mit Parkplätzen im öffentlichen Raum und Stellplätzen auf privaten Grundstücksf Flächen.
- Die Autoindustrie braucht klare Verpflichtungen zur Reduzierung der Emissionen an der Quelle und für die Nachrüstung mit Filtersystemen, die insbesondere den Stickoxidausstoß bereits zugelassener Fahrzeuge reduzieren.
- Der Bund ist gefordert, seinen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik für Kommunen umsetzungsorientiert auszugestalten, um Verkehrsleistungen und Umweltbelastungen überregional, in den Regionen und den Städten und zu verringern.
- Die Kommunen benötigen zur Umsetzung ihrer Verkehrsentwicklungspläne und der Luftreinhaltungs- und Klimaziele in ihrem Handlungsbe- reich einen Finanzierungs- und Regulierungsrahmen. Dazu gehört auch die Einführung einer „Blauen Plakette“, die eine Unterscheidung von Fahrzeugen nach Umweltwirkungen erlaubt. Zudem umfasst dies entsprechende Förderprogramme, Änderungen und weitergehende Experimentierklauseln im Straßenverkehrs- und Straßenrecht.

- Die Infrastrukturplanungen des Bundes und der Länder müssen sich an dem Grundsatz ausrichten, dass alle für Verkehr zuständigen Handlungs- und Planungsebenen an einem kohärenten Netz wirken und die Auswirkungen ihrer Verkehrspolitik auf das Verkehrsgeschehen in Stadt und Umland stärker berücksichtigen.
- Der Bund muss unter Anerkennung seiner Zuständigkeiten gemeinsame Arbeitsprozesse mit den anderen föderalen Ebenen sowie Wirtschaft und Zivilgesellschaft sichern.
- Das Raumordnungs-, Bauplanungs- und Bauordnungsrecht muss Regelungen zur Verkehrsvermeidung und -reduzierung deutlich mehr unterstützen.
- Der Bund muss aktiv die Steuerung und Moderation des erforderlichen gesamtgesellschaftlichen Dialogs zur nachhaltigen Mobilität übernehmen und ressortübergreifend koordinieren.

3. Nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern für mehr Lebens- und Umweltqualität

- Die integrierte Betrachtung und Steuerung von Stadt- und Verkehrsentwicklung ist zentrale Voraussetzung für stadtverträgliche Mobilität. Die entsprechenden Rahmenplanungen sollten diesen integrierten Ansatz widerspiegeln. Sie sollten aber auch die unterschiedlichen Herausforderungen je nach Größe der Städte und Betroffenheit von Verkehrsproblemen adressieren. Gleichzeitig gilt es neue Entwicklungen (z. B. inter- und multimodales Verkehrsverhalten, Sharing- und Poolingkonzepte, Ladeinfrastruktur aber auch neue Systeme im öffentlichen Verkehr wie Seilbahnen) aufzugreifen.
- Der öffentliche Raum ist der Ort, an dem Wandel sichtbar und erlebbar wird. Für die Akzeptanz von Veränderungen ist entscheidend, dass die Aufenthalts- und Nutzungsqualität im öffentlichen Raum gesteigert wird und wie Flächen und ihre Nutzungen umverteilt werden. Dazu gehört auch mehr Platz für den sicheren Fuß- und Radverkehr und ein vielfältiges Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum.
- Eine stringente lokale Parkraumpolitik und -bewirtschaftung im Zusammenwirken mit anderen regulierenden Maßnahmen wertet den öffentlichen Raum nachhaltig auf und setzt Anreize für eine andere Verkehrsmittelwahl.
- Nachhaltige Mobilitätspolitik funktioniert nur unter Berücksichtigung der Stadt-Umland-Beziehungen und der daraus resultierenden Pendler- und Freizeitverkehre und reicht von der Steuerung der Bodennutzung und Siedlungsentwicklung bis zu den erforderlichen Mobilitätsangeboten, um Alternativen zur ausschließlichen Pkw-Nutzung zu bieten. Digitales Verkehrs- und Mobilitätsmanagement muss sich auch auf die Stadt-Umland-Beziehungen erstrecken.
- Wirtschaftsverkehr ist unverzichtbar für das Funktionieren der Städte. Güterverkehrsströme sind die Grundlage einer prosperierenden Wirtschafts- und Standortentwicklung. Sie sind umwelt- und stadtverträglich zu gewährleisten; dazu sind insbesondere Intermodalität und Konzepte zur „letzten Meile“ zwischen Lkw-Verkehr, Elektromobilität und in Innenstadtbereichen vorzugsweise Lastenfahrrädern zu fördern, die

Binnenschifffahrt und der Güterverkehr auf der Schiene auszubauen und Lkws verträglich zu führen.

4. Digitalisierung und Innovationen für intelligente Mobilität

- Die Digitalisierung des Stadtverkehrs bietet erhebliche Chancen, neue stadtverträgliche Mobilitätsformen zu etablieren und die vorhandenen Verkehrssysteme zu stärken; mit der Digitalisierung einhergehende Risiken müssen rechtzeitig erkannt und vermieden bzw. in ihren Auswirkungen und der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens minimiert werden.
- Die Digitalisierung kann als Instrument zur effizienteren Parkraumbewirtschaftung beitragen. Voraussetzung ist ein Rechtsrahmen, der den Gemeingebrauch von öffentlichen Verkehrsflächen durch einen diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen verfügbaren Parkraums und von Stellplätzen auf öffentlichen bzw. privaten Flächen sicherstellt. Die hierfür erforderlichen Standardisierungen technischer Schnittstellen sollen baldmöglichst erfolgen, um weitere eigenständige („proprietäre“) Angebote zu vermeiden.
- Hohe Datensicherheit und Datenschutz müssen auch in cloudbasierten Systemen funktionieren. Dies ist gerade durch die Datenhoheit bei der Kommune oder bei kommunalen Unternehmen am besten gewährleistet.
- Auch in der digitalen Welt bleibt ein moderner ÖPNV mit Bussen und Bahnen als Rückgrat der nachhaltigen Mobilität in den Städten unverzichtbar. Es gilt, den ÖPNV zu sichern und situationsbezogen um neue Angebotsformen, vor allem im Zubringerverkehr, zu ergänzen. Für mehr Attraktivität sollen Individualisierung und Vernetzung sorgen.
- Das autonome und vernetzte Fahren bedarf ausreichender „Leitplanken“, um den Nutzen in den Kommunen zu sichern und die Risiken (Mehrverkehr, stark separierte öffentliche Räume, soziale Segregation hinsichtlich der Mobilitätschancen etc.) zu minimieren. Es sollte eng an den ÖPNV geknüpft werden und das Ziel verfolgen, den Individualverkehr zu reduzieren und den Besetzungsgrad von Fahrzeugen zu erhöhen. Die technischen und administrativen Voraussetzungen für das autonome Fahren verursachen auch in den Kommunen hohen personellen und finanziellen Aufwand, der abgesichert werden muss.
- Verkehrsmanagement sollte nicht in erster Linie dazu dienen, den individuellen Autoverkehr flüssiger zu gestalten. Dem „fließenden Verkehr“ sind vielfach durch Überbelegung ohnehin Grenzen gesetzt. Der Schwerpunkt des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements sollte vielmehr die Bedingungen für die Verkehrsmittel des „Umweltverbunds“ verbessern, Emissionen reduzieren und die Sicherheit im Verkehr fördern.
- Bei der Sektorenkopplung bedarf es einer engen interdisziplinären Betrachtung über alle Bereiche der intelligenten Vernetzung; eine einseitige Orientierung an den Erfordernissen nur eines Sektors muss vermieden werden. Dies gilt beispielsweise für die künftig engere Verknüpfung der E-Mobilität und der Energieversorgungsstrukturen.
- Die Kommunen sind bei allen Initiativen zur Digitalisierung des Verkehrs frühzeitig einzubinden. Hieran müssen sich eine entsprechende Forschungsagenda und das Wirken von Austauschplattformen etc. ausrichten.

5. Kommunalen Entscheidungsspielraum und effiziente Steuerungsinstrumente für schnellere Umsetzung

- Gute Angebote müssen durch gute Regulierung ergänzt werden. Gute Regulierung muss auch ein nötiges Maß an Flexibilität für die kommunale Anwendungspraxis vorsehen, um lokale Ideen und Lösungen schnell zu ermöglichen.
- Die Kommunen benötigen ein flexibleres Straßenverkehrsrecht, das die Erprobung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen erleichtert und nicht behindert.
- Das Personenbeförderungsrecht ist dank seiner Experimentierklausel bereits geeignet, neue Mobilitätsangebote auch in größerem Maßstab zu erproben. Die Kommunen müssen in Zukunft die von ihnen gewünschten Formen der Mobilität regeln und genehmigen (Konzessionierung) können. Das betrifft auch alle Formen des Sharings und Poolings von Mobilitätsdienstleistungen.
- Für das Parken bedarf es umfassender Reformen beim gesetzlichen Rahmen, von angemessenen Kosten für die Nutzung des öffentlichen Raums für das Bewohnerparken, über die Parkraumbewirtschaftung bis zur der schärferen Sanktionierung von Parkverstößen.
- Unvermeidbare Zufahrtsbeschränkungen und alternative Routenangebote erfordern einen vollzugsfähigen Rechtsrahmen, der einen Flickenteppich von Einzelregelungen vermeiden hilft.
- Bei der Einführung des autonomen und vernetzten Fahrens sind von Beginn an die erforderlichen gesetzlichen Regelungen vorzusehen, um die kommunalen Interessen zu berücksichtigen.

6. Nachhaltige Finanzierung der Mobilität für alle

- Die dramatisch unterfinanzierte Verkehrsinfrastruktur betrifft Kommunen aller Größenordnungen. Besonders nachteilige Wirkungen entfaltet das Finanzierungsdefizit in Ballungsräumen, da dort die größten Wirkungen einer Transformation der Mobilität zu heben sind. Sie muss auf eine solide finanzielle Grundlage gestellt werden. Das betrifft Neubau, Umgestaltung und Erhalt der Infrastruktur genauso wie die Sicherung des Mobilitätsangebots für alle Nutzerinnen und Nutzer. Die Finanzierungs- und Förderprogramme müssen aufgestockt, ergänzt und flexibilisiert werden. Das schließt auch ein, die für die Abwicklung von Förderprogrammen zusätzlich erforderlichen Personalressourcen zu sichern.
- Jenseits der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern zur Verkehrsfinanzierung, bedarf es der grundsätzlichen Lösung für eine dauerhaft bedarfsgerechte Verkehrsfinanzierung. Akut erforderlich ist eine Investitionsoffensive, die für mindestens zehn Jahre auf einem bedarfsgerechten Niveau eine auskömmliche Finanzierung der Transformation zu nachhaltiger Mobilität in Städten und im Verbund mit den Regionen ermöglicht.
- Es ist in geeigneter Form sicherzustellen, dass die bisher für den Stadtverkehr zweckgebundenen Entflechtungsmittel auch nach 2019 von den

Ländern an die Kommunen fließen. Die Länder sind aber auch hinsichtlich ergänzender eigener Initiativen und Programme zur Finanzierung des Stadtverkehrs gefordert.

- Der ÖPNV steht für die Nutzenden in einem Preiswettbewerb mit dem Pkw. Daher dürfen Investitionskosten nicht zu einem Anstieg von Fahrpreisen führen. Den ÖPNV begünstigende Instrumente wie der steuerliche Querverbund müssen erhalten werden.
- Der Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ist so zu gestalten, dass damit tatsächlich zusätzliche Mittel bereitgestellt werden und die Kommunen diese möglichst unbürokratisch für Maßnahmen mit möglichst hohem Nutzen im Sinne der nachhaltigen Mobilität einsetzen können.

Umgestaltung von Straßen und Plätzen – neue Lösungen

Aktive Mobilität fördern in Leipzig

Jedem sind die Bilder aus dem Oktober 1989 und die Demonstrationen auf dem Leipziger Promenadenring in Erinnerung. Heute sind sie vielleicht das wichtigste Symbol für den anstehenden Systemwechsel und das Zusammenbrechen der DDR. Im politischen System der DDR stellen die Montagsdemonstrationen auch ein Kommunikationsproblem und den Vertrauensverlust zwischen politischer Elite und betroffener Bevölkerung dar, der letztlich nicht mehr zu überbrücken war. Aus dem Reformwillen wurde der Drang zu verändern und aus dem Vertrauensverlust wurde die Eile zur Änderung und schließlich die politische Wende. Der 9.10.1989 war für Leipzig in dieser Zeit der wichtigste Tag und ist heute städtische Feiertag.

In der Verkehrsplanung galt bis dahin die Vorgabe des Generalverkehrsplans, der einem top-down-Prinzip folgte, keine größere Bürgerbeteiligung vorsah und im Wesentlichen auf Grundlage von Expertenwissen den politischen Entscheidern an die Hand gegeben wurde. Wichtiger Bestandteil, wie in vielen anderen Städten in dieser Zeit auch, waren bedeutende größere Infrastrukturvorhaben der Straßen- und Schieneninfrastruktur. In Leipzig wurde allerdings auch schon in den 1960er Jahren sowohl die Themen Fußgängerzonen und Radwegenetze als auch Güterverkehr und Anlieferverkehr der Innenstadt thematisiert.

Seit Mitte der 1980er Jahre wurde durch kirchliche und umweltorientierte Bewegungen, die sich in Leipzig konzentrierten, das sich am Rande mehrerer Braunkohletagebaue befand, immer mehr der Vertrauensverlust zwischen der Zivilgesellschaft und der regierenden Obrigkeit deutlich. Mit der Gründung einer ersten Arbeitsgemeinschaft zur Radverkehrsförderung am 6.7.1989 in Leipzig wurde der Versuch unternommen eine Kommunikationsebene zwischen Stadt, Polizei und Kulturbund zum Thema Radverkehr zu finden. Als Erbe dieses Auftakts finden heute alle 14 Tage die Sitzungen der AG Rad statt, die im Jahr 2019 somit ihren 30. Geburtstag feiern kann.

Auf Grund der Messetradition in Leipzig spielte der Fußverkehr in der Innenstadt immer eine große Rolle. Schon in den 1960er Jahren wurden die ersten Fußgängerzonen eingerichtet und zeitlich befristete Anlieferzeiten diskutiert. 1972 wurde der erste Behindertenstellplatz („Versehrtenstellplatz“) eingerichtet. Während der besucherstarken Frühjahrs- und Herbstmessen gab es weitgehende Beschränkungen der Zufahrt für die Innenstadt für Kraftfahrzeuge. Dies war schließlich die Grundlage für die Diskussionen, die nach der Wiedervereinigung und bei der Erstellung der Leipziger „Verkehrspolitischen Leitlinien“ von 1992 folgten und im Ergebnis das „Verkehrskonzept autoarme Innenstadt“ von 1993 hatten.

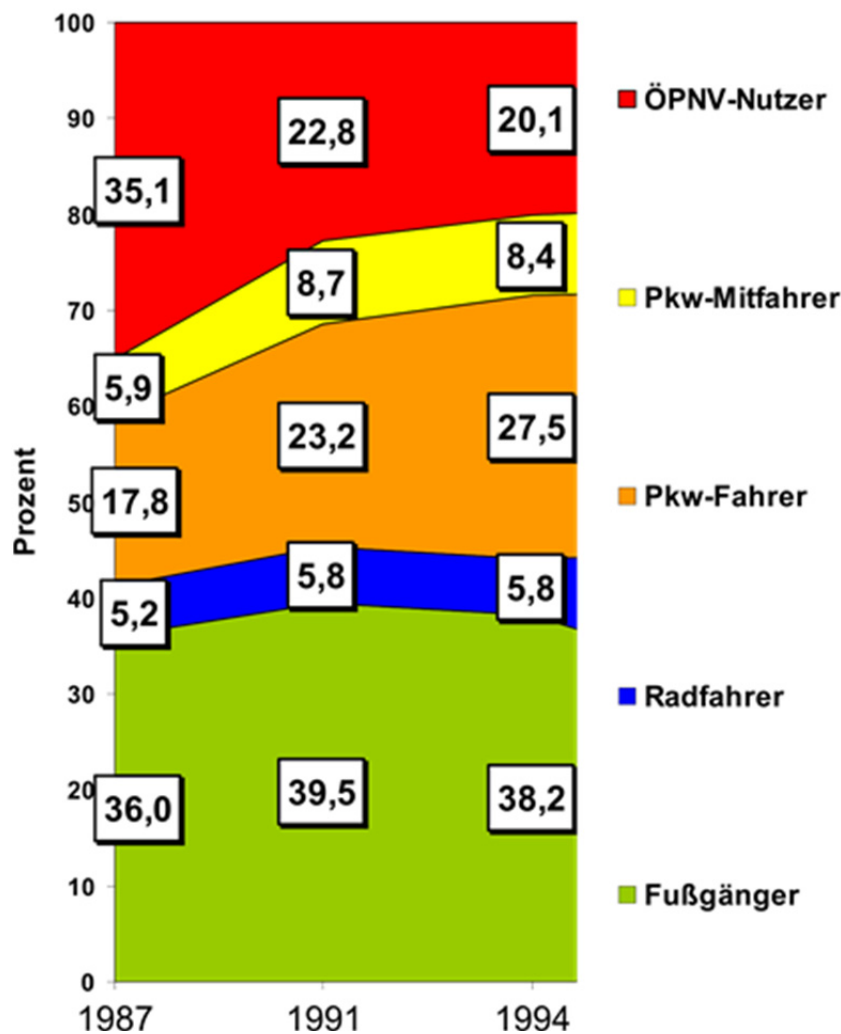


Quelle: Stadt Leipzig

Den verkehrspolitischen Leitlinien vorgelagert war eine Strategiediskussion „Neue Ansätze für großstädtische Verkehrskonzepte“ im Februar 1991, ein Workshop „Verkehrspolitik und Verkehrskonzepte der Stadt Leipzig“ (September 1991) und Symposien im Zusammenhang mit einer Ausstellung „Ökologische Stadtentwicklung – eine Chance für Leipzig“ im Oktober/November 1991.

Schließlich sollten „den umweltfreundlichen Verkehrsarten (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr als ökologischer Verbund) Priorität gegenüber dem MIV eingeräumt“ werden. Ein „stadtgerechter Umbau von Straßenräumen“ steht neben der Entwicklung des Radverkehrs- und Fußwegenetzes sowie der Verkehrsberuhigung der Wohnquartiere. Die Verkehrspolitischen Leitlinien sind dabei nicht nur Orientierung der Stadtpolitik und -verwaltung sondern auch Grundlage der Öffentlichkeitsarbeit mit den Bürgern, Umweltverbänden und Bürgerinitiativen.

Wurde in den 1970er Jahren für Leipzig mit einer Sättigung des Motorisierungsgrads zwischen 250 bis 300 Pkw pro 1.000 Einwohner für das Jahr 2010 gerechnet, waren die ersten Jahre nach der Wiedervereinigung von einer geradezu explodierenden Zunahme des privaten Autobesitzes geprägt und die Erwartungen und Ziele wurden auf den Kopf gestellt. Die Wege mit dem ÖPNV hatten sich halbiert, der MIV-Anteil hatte sich verandert halbfacht.



Quelle: Stadt Leipzig

In dieser Zeit des Umbruchs und der Neuorientierung waren die beschlossenen Verkehrspolitischen Leitlinien und das Verkehrskonzept autoarme Innenstadt von besonderem Wert, weil sie Ruhe und Stabilität in die kommunale Verkehrsplanung brachten. Der starke Bevölkerungsverlust in dieser Zeit – bis Ende der 1990er Jahre hatten rund 20 % der Leipziger die Stadt verlassen – mag sich durch eine Entspannung der Verkehrssituation durch weniger Verkehrsteilnehmer günstig ausgewirkt haben, trotzdem stieg die Verkehrsbelegung am nördlichen Rand der Innenstadt vor dem Hauptbahnhof auf über 70.000 Kfz pro 24 Stunden.

Die wendebedingten Zunahmen Anfang der 1990er Jahre im Fußverkehr sind vor allem mit dem Rückgang im ÖPNV zu erklären, der nach der Wende erheblichen Preissteigerungen ausgesetzt war. Gegen Ende der 1990er Jahre leitete eine Verdopplung des Anteils des Radverkehrs einen neuen Trend ein, der bis heute zu einer mehr als Verfünffachung der mit dem Fahrrad zurückgelegten werktäglichen Wege der Leipziger geführt hat. Begleitet hat diese Entwicklung auch ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur von rund 70 km Netzlänge 1990 auf heute ca. 470 km, die von Initiativen und Verbänden eingefordert und durch die AG Rad begleitet wurde. Hier zeigen sich Elemente des bottom-up-Prinzips, die in den späteren Konzepten der Stadt ihren Niederschlag finden.

Im Jahr 2003 wurde schließlich der erste Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum beschlossen. Wieder galt es dem Leitbild der Stadt

der kurzen Wege entsprechend die Entwicklung einer verkehrssparsamen Stadtstruktur zu fördern. Der prägende Ansatz war, dass Verkehr immer im öffentlichen Raum stattfindet und dieser öffentliche Raum besondere Ansprüche zu erfüllen hat, um die Lebensqualität im großstädtischen Gefüge zu verbessern.

Stadtentwicklungsplan
Verkehr und öffentlicher
Raum 2003



Quelle: Stadt Leipzig

Wichtige neue Themen waren die besonderen Mobilitätsbedürfnisse von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Auswirkungen des Verkehrs auf Stadt und Umwelt sowie Verkehrsplanung als Prozess mit Diskussion und Beteiligungsformaten in der Planung.

Diese Beteiligungsformate erlebten in den folgenden Jahren, ob als Bürgerstammtisch zur Diskussion der Führung des Nördlichen Tangentenvierecks (2005 – 2006) oder bei der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes autoarme Innenstadt (2008), ihre Bewährungsprobe. Im Ergebnis sah das neue Konzept zur autoarmen Innenstadt eine Vergrößerung der Fußgängerbereiche auf rund 150 % der damaligen Fläche in der Innenstadt vor, eine Reduzierung der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum von ca. 870 Stellplätzen auf heute ca. 225 Stellplatz zu Gunsten von Behindertenstellplätzen, Bereichen zum Laden und Liefern, Zweirad-Stellplätzen und zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten.

In der weiteren konzeptionellen Planung stand ab 2009 die Erstellung eines Radverkehrsentwicklungsplans an. Eingeleitet mit einem Bicycle Policy Audit nach dem europäischen BYPAD-Verfahren standen bis zu Beschlussfassung im Jahr 2012 rund 120 größere und kleiner Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung an, die eine Diskussion in allen Stadtteilen mit Bürgern und Vertretern der lokalen Stadtteilebene ermöglichen sollte. Als ein weiteres Beteiligungsinstrument wurde ein jährlicher Runder Tisch Radverkehr eingeführt, der Initiativen und Aktionen zwischen den Verbänden und der Stadtverwaltung abstimmen und koordinieren soll

Kommunikation ist alles – alles ist nichts ohne gute Kommunikation

Seit ca. 2004/2005 hatte sich Leipzig von den Jahren der Schrumpfung gelöst und es begann zunächst eine Phase der Stagnation, dann des leichten und schließlich ab 2010/2011 des starken Wachstums. Dies führte schließlich dazu, dass die Kommunalpolitik eine Überarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum nach nicht einmal 8 Jahren nach Beschlussfassung einforderte.

Mobilität 2020 –
Grundlage für die
Fortschreibung

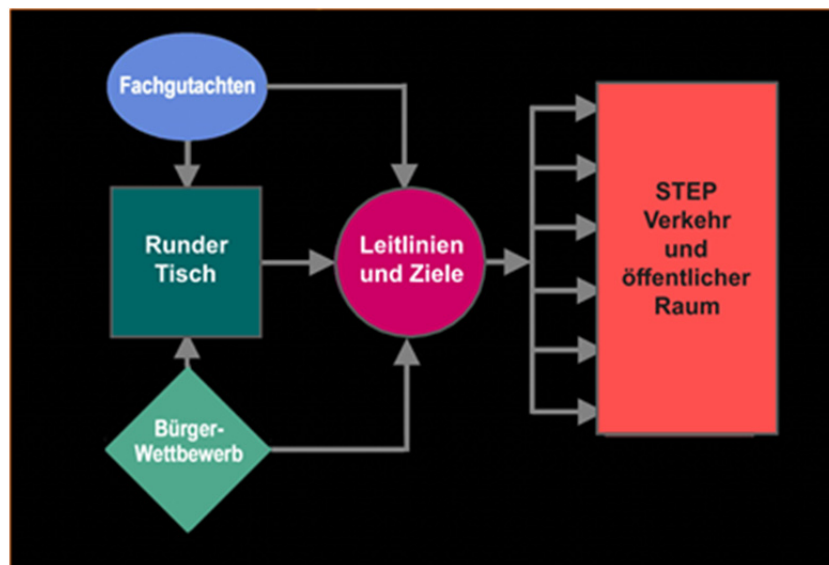


Quelle: Stadt Leipzig

Für diese Fortschreibung war ein Prozess mit breiter Beteiligung von Vereinen, Verbänden, Initiativen und der Kommunalpolitik vorgesehen. Im ersten Schritt erfolgte die Veröffentlichung eines Analyseberichts mit dem was innerhalb der Zeit von 2003 bis 2011 in Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum erreicht werden konnte. Dieser Bericht wurde den Diskussionsteilnehmern, der Verwaltung und den Vertretern der Fraktionen in gedruckter Form zur Verfügung gestellt und gleichzeitig eine parallele Diskussion über das Internet eröffnet.

Ab dem Jahr 2012 begann die intensive Beteiligungsphase mit Beratungen an einem Runden Tisch von ca. 40 Interessenvertretern. Zur Beratung des Runden Tisch wurde ein Kreis von Fachgutachtern mit der Erstellung von Fachgutachten zur aktuellen Themen der Verkehrspolitik beauftragt. Diese Gutachten waren Grundlage für die jeweilige thematische Diskussion am Runden Tisch.

Beteiligungsprozess zum
Stadtentwicklungsplan
Verkehr und öffentlicher
Raum



Quelle: Stadt Leipzig

Da die mit externer Unterstützung moderierten Beratungen am Runden Tisch hinter verschlossenen Türen stattfand, wurde als ein zusätzliches Beteiligungsverfahren ein Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ ausgelobt, der durch das Programm Nationale Stadtentwicklungspolitik unterstützt wurde. Bei diesem Bürgerwettbewerb hatten alle die Gelegenheit ihre Vorstellungen, Wünsche oder Ideen einzubringen. Begleitend wurden durch Informationsveranstaltungen an der Volkshochschule Schwerpunktthemen für die Ideenentwicklung vorgeschlagen. Die Vortragsveranstaltungen waren durch die intensiven Fragen und Diskussion so angelegt, dass sie als Ideenbörse und zur Vernetzung der möglichen Ideengeber dienen sollte. Schließlich wurden über 620 Ideen eingereicht und von einer Fachjury bewertet, an der auch während der VHS-Veranstaltung ausgeloste Bürger stimmberechtigt teilnahmen. Als Preise waren Vertiefungswerkshops mit den Ideengebern vorgesehen und die Aufnahme der Ideen im fortgeschriebenen Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum

LEIPZIGER
BÜRGERWETTBEWERB

IDEEN FÜR DEN STADTVERKEHR

GESUCHT WERDEN BIS ZUM 31. OKTOBER 2012
innovative Verkehrsideen und Konzepte für den Leipziger Stadtverkehr der Zukunft
und für die Gestaltung und Nutzung der Straßen und Plätze.

NUTZEN SIE DIE MÖGLICHKEIT
gemeinsam mit der Stadt Leipzig die Erstellung des neuen Stadtentwicklungsplans Verkehr
und öffentlicher Raum in einer neuen Qualität umzusetzen – erstmals in dieser Form
der Bürgerbeteiligung.

MACHEN SIE MIT,
ob Privatperson, Verein, Bürgerinitiative, Interessensgemeinschaft oder Institution,
Studierende oder Schulklassen.

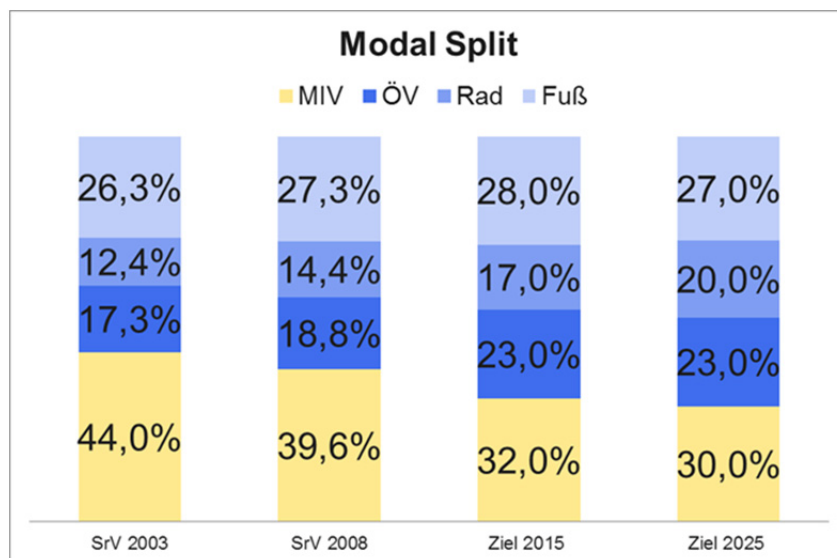
 MEHR INFORMATIONEN UND ANMELDEFORMULAR UNTER
www.leipzig.de/verkehrsplanung

  **Stadt Leipzig**

Quelle: Stadt Leipzig

Die Diskussion am Runden Tisch führte zu einem ersten Entwurf des fortgeschriebenen Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum, der vorsah, dass jeder vierte heute im MIV zurückgelegte Weg der Leipziger im Jahr 2025 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurückgelegt werden soll. Hierzu war eine sehr engagierte Diskussion am Runden Tisch vorausgegangen. Noch vor Beschlussfassung wurde im Energie- und Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig durch den Stadtrat beschlossen, dass dieser Wert jedoch auf 25 % MIV-Anteil zu senken ist und nicht wie am Runden Tisch verabredet auf 30 %.

Ziele des Modal Split in den Stadtentwicklungskonzepten Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 (für 2015) und 2015 (für 2025)



Quelle: Stadt Leipzig

Die hierauf folgende Diskussion würde auch über die Medien öffentlich ausgetragen und führte auch zu einem Vertrauensverlust der Teilnehmer des Runden Tisches, der Vertreter der Kommunalpolitik und der Interessenverbände. Schließlich konnte der Stadtentwicklungsplan erst verspätet und nach der Kommunalwahl in 2014 im Jahre 2015 mit den am Runden Tisch verabredeten Zielen beschlossen werden.

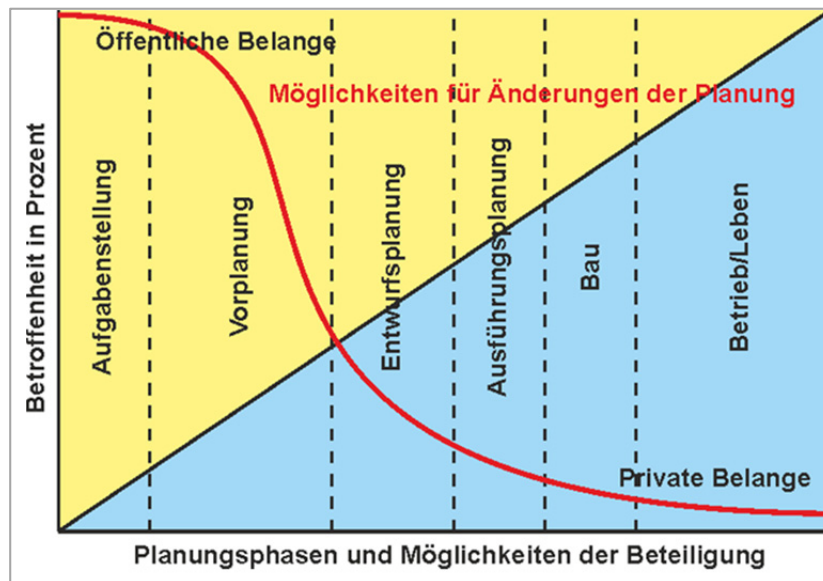
Stadtentwicklungsplan
Verkehr und öffentlicher
Raum (von 2015)



Quelle: Stadt Leipzig

Aus den Erfahrung der Bürgerbeteiligung bei der konkreten Objektvorplanung (in Leipzig z.B. Karl-Liebknecht-Straße, Könnertitzstraße, Georg-Schumann-Straße, Georg-Schwarz-Straße usw.) sowie bei konzeptionellen Planungen zeigt sich immer wieder, dass eine frühzeitige Beteiligung die größten Möglichkeiten bietet in der Planung unterschiedliche Interessenlagen zu berücksichtigen bzw. auf Änderungswünsche oder -erfordernisse zu reagieren. Gleichzeitig lassen sich die Belange der Privaten in der frühen Phase der Planung noch schlecht beschreiben. In der Regel steht zu Planungsbeginn zunächst das Planungserfordernis als öffentlicher Belang im Vordergrund und im Rahmen der Aufgabenstellung werden möglichst alle diese Belange formuliert.

Planungsdilemma im Beteiligungsprozess



Quelle: Stadt Leipzig

Erschwerend kommt hinzu, dass bei komplexen Planungsvorhaben zwischen Aufgabenstellung und Bau ein Zeitraum von 10 bis 15 Jahre vergeht. Das führt dazu, dass in der Frühphase der Planung beteiligte Personen zum Zeitpunkt der Realisierung des Bauvorhabens evtl. nicht mehr im Gebiet wohnen oder nicht mehr oder anders betroffen sind. In Leipzig hat sich für dieses Problem die Beteiligung von Interessenvertretern bewährt. In einem Interessenbeirat werden Vertreter bestimmter Interessenlagen hineingewählt oder -gelost, deren Aufgabe es ist nicht nur ihre eigenen Interessen, sondern die für eine Gruppe von Personen gleicher Interessenlage zu vertreten.

Über diesen Interessenbeirat lassen sich somit auch Belange von üblicher Weise schwachen Gruppen, wie Kinder, Mietern, Älteren in der Planung besser vertreten und berücksichtigen. Hierzu gehören auch Fußgänger- und Radfahrerbelange.

Im Leipziger Stadtteil Stötteritz hat nach dem Prinzip eines Interessenbeirats das vom Umweltbundesamt geförderte Projekt „Mach's Leiser!“ stattgefunden, bei dem 43 Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation im Stadtteil herausgearbeitet wurden. Eine Vielzahl dieser Maßnahmen sieht die Förderung der aktiven Mobilität im Vordergrund.

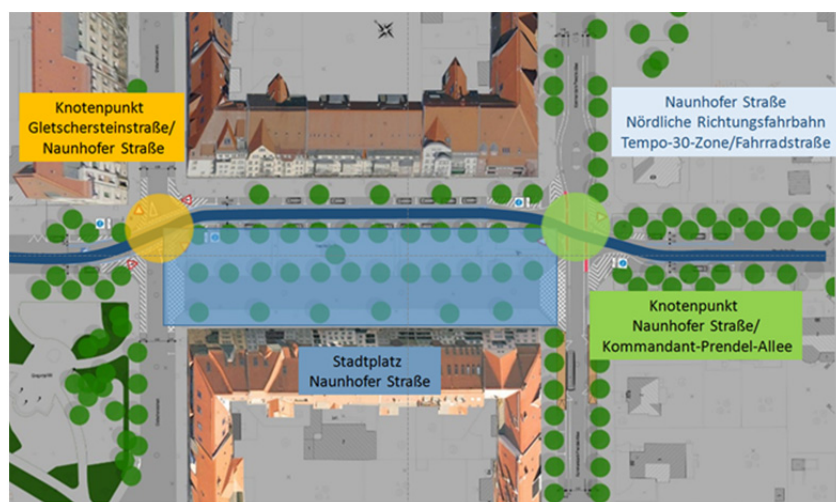
„Mach's leiser!“ Bürger-
Mitwirkungsprozess in
Leipzig-Stötteritz



Quelle: Stadt Leipzig

Darauf aufbauend konnte Leipzig, gefördert im Rahmen des ExWoSt-Projektes Aktive Mobilität in Quartieren, den Beteiligungsprozess mit Projektbeirat im Stadtteil weiterführen und in Bürgerworkshops Ideen für die Umgestaltung eines Straßenraums entwickeln, bei dem der öffentliche Raum neu geordnet und aufgewertet werden könnte.

Entwicklung eines Stadt-
platzes in Leipzig-
Stötteritz



Quelle: Stadt Leipzig

Durch eine neue Verkehrsorganisation mit der Einrichtung einer Tempo 30-Zone könnte die südliche Richtungsfahrbahn im gezeigten Straßenabschnitt vom durchfahrenden Kfz-Verkehr entlastet und neugestaltet werden.

Umgestaltung zum Stadtplatz Stötteritz



Quelle: Stadt Leipzig

Wichtige Merkmale bei dieser Neugestaltung war die Aufwertung des öffentlichen Raum durch eine attraktivere Gestaltung, Integration des Verkehrsgrüns auf dem breiten Mittelstreifen als Teil eines Platzes mit Aufenthaltsflächen und Freisitzen.

Im weiteren Beteiligungsverfahren zeigte die Diskussion, dass eine derartige Aufwertung im Quartier teilweise auch nicht gewünscht wird, dass der ruhende Verkehr für Anwohner und Gewerbetreibende sehr wichtig ist und die Aufenthaltsqualität für Anwohner vor allem in den ruhigen, teilweise flurstücksübergreifend gestalteten begrünten Hinterhöfen besteht.

Platzgestaltung mit ruhendem Verkehr



Quelle: Stadt Leipzig

Auch wenn sich im Rahmen des gewählten Bürgerbeteiligungsprozesses wahrscheinlich keine gemeinsame oder Kompromisslösung mehr entwickeln lässt, war das gewählte Verfahren sehr hilfreich. Es zeigt sich, dass die im bottom-up-Prozess erstellten Maßnahmen bzw. Ideen aus Mach's leiser! eine deutlich größere Akzeptanz erfahren, als die im top-down-Prinzip weiterentwickelte Idee einer aufgewerteten Stadtplatzsituation im Quartier. So wird sich evtl. in den nächsten Jahren die Idee eines Stadtplatzes erst ein-

mal entwickeln müssen und ggf. ist zu einem späteren Zeitpunkt ein neuer bottom-up-Ansatz zu starten.

Zusammenfassung

Im Beitrag werden aus Leipziger Perspektive verschiedene Stationen bzw. Phasen der Bürgerbeteiligung vom top-down- bis bottom-up-Prinzip vorgestellt und als Grundlage für eine Planung zur Förderung der aktiven Mobilität in Quartieren gesehen. Von den Vorgaben eines Generalverkehrsplans aus den 1960er bis 1980er Jahren, bei der ein technischer Experte auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse den Entscheidungsträger „aufklärt“, über die Phase der Bürgerinformationsveranstaltung bis zu den Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung in den unterschiedlichen Formaten der Bürgerworkshops geht hierbei die Entwicklung in Leipzig in den letzten 30 Jahren.

Um den Weg vom Generalverkehrsplan, über die Verkehrspolitischen Leitlinien (1992), über den Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum (2003 und 2015) zum Fachkonzept Nachhaltige Mobilität im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK, 2018) zu verstehen, sind die verschiedenen Schritte der wachsenden Beteiligung von Bürgern und Initiativen zu betrachten. Gegenseitiges Vertrauen wächst mit positiven Erfahrungen sowohl in Beteiligungsverfahren bei der Objektplanung als auch bei der strategischen Konzepterstellung. Wichtiger Teil dieses Vertrauensprozesses ist Transparenz, Darstellung unterschiedlicher ggf. auch widersprüchlicher Standpunkte, ausreichend Zeit für Diskussionen, rechtzeitige Einbeziehung verschiedener Interessenvertreter und professionelle Kommunikation.

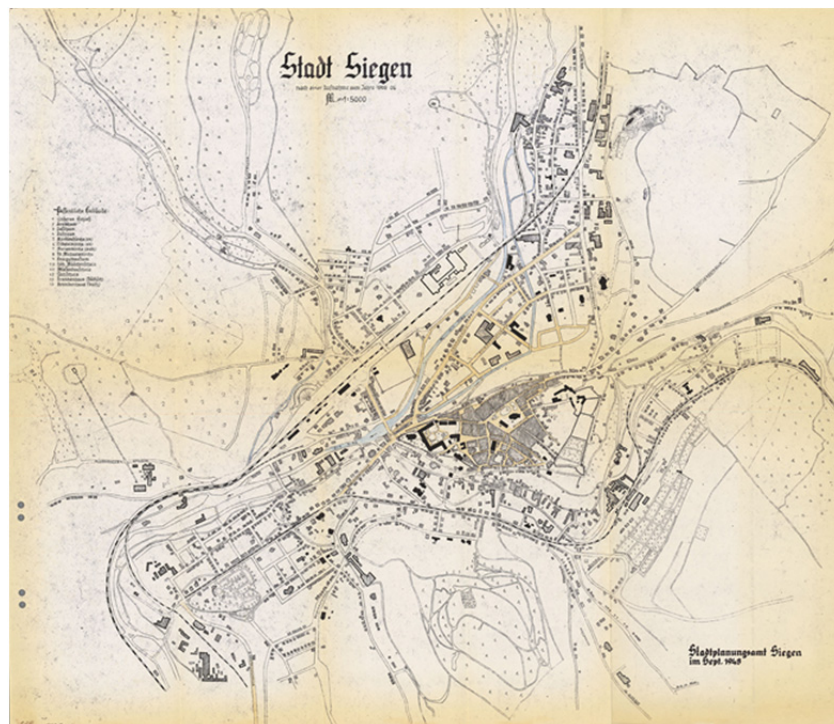
Wichtiger Bestandteil der Kommunikation ist die Moderation der Prozesse und der Vermittlung zwischen Fachsprache und verständlicher Sprache. In der Entwicklung der Prozesse ist bei der Bürgerinformationsveranstaltung der technische Experte, jemand der frontal vor großem Publikum den sorgfältig ermittelten und abgewogenen Planungsgegenstand als Ergebnis vorstellt. Die Planung wird gegenüber Fragen aus dem Publikum „verteidigt“; die Rollen sind klar verteilt und eingeübt.

Bei den unterschiedlichen Formaten der Bürgerworkshops sitzt der fachliche Experte mit den lebenserfahrenen Bürgerinnen und Bürgern an einem Tisch auf Augenhöhe. Durch den (Tisch-)Moderator wird ein Gleichgewicht zwischen den Interessen, fachlichen Argumenten sowie objektiven und subjektiven Einschätzungen vermittelt.

Grundlage der partizipativen Beteiligungsformate ist die Beratung, Begleitung, Unterstützung ggf. Empfehlung von bestimmten Maßnahmen oder Lösungsansätzen. Entscheidungen sind hiervon ausgenommen und der jeweiligen politischen Ebene vorbehalten. Diese Regeln zur Zusammenarbeit („Spielregeln“) sind Teil der vertrauensvollen Zusammenarbeit, die es Ehrenamtlichen, Interessenvertretern, Politikern, Verbändevertretern, Verwaltungsmitarbeitern ermöglicht gleichberechtigt Planung zu verhandeln und, wenn nötig, Kompromisse zu entwickeln.

Als Leipziger Beispiel für diese Entwicklung wird das ExWoSt-geförderte Projekt Aktive Mobilität in Leipzig-Stötteritz gesehen.

Stadt Siegen im Jahr
1905/06



Quelle: Stadt Siegen

Der zweite Weltkrieg hinterließ in Siegen ein schweres Ausmaß an Zerstörung. Der Zerstörungsgrad nach der Bombennacht vom 16.12.1944 von 90 % bildet einen der deutschen Höchstwerte. Die historische Stadt war völlig vernichtet. Die Phase des Wiederaufbaus erfolgte in Siegen behutsam und mit Augenmaß. Die Stadtmitte sollte in der Oberstadt erhalten bleiben und der Neubau von Gebäuden erfolgte auf der historischen Parzellenstruktur. Ab 1960 folgte die Zeit der radikalen Neuplanungen und ein Wandel Siegens zur autogerechten Stadt. Einen Startpunkt bildete die Planung der Hüttentallentlastungsstraße ab 1962 – eine vierspurige Hochstraße durch das gesamte Stadtgebiet, die das Erschließungssystem und das Stadtbild fortan maßgeblich beeinflusste. 1969 wurde die 5.100 m² große Siegüberbrückung („Siegplatte“) mit rund 230 ebenerdigen Parkplätzen über dem Fluss Sieg, im Herzen der Unterstadt fertiggestellt. Was damals als besonders fortschrittlich und kundengerecht galt (Werbeslogan: „Mein Auto schwebt über der Sieg!“), führte dazu, dass die Flussläufe, die das Gesicht der Stadt über Jahrhunderte geprägt hatte, nun im Stadtbild kaum noch wahrzunehmen waren.

Die Sieg vor dem Bau
der Siegplatte



Quelle: Stadt Siegen

Blick auf die Siegplatte



Quelle: Stadt Siegen

Erstmals wurde dieser Missstand im Rahmenplan für die Innenstadt von 1990 durch Prof. Peter Zlonicky (Dortmund) in der Öffentlichkeit und im politischen Raum aufgezeigt. Als eine der Kernmaßnahmen zum Umbau der Innenstadt benannte er die Offenlegung der Sieg im Zentrum der Unterstadt.



Quelle: Stadt Siegen

Es dauerte allerdings noch annähernd 20 Jahre, bis diese Maßnahme erneut in den Fokus rückte:

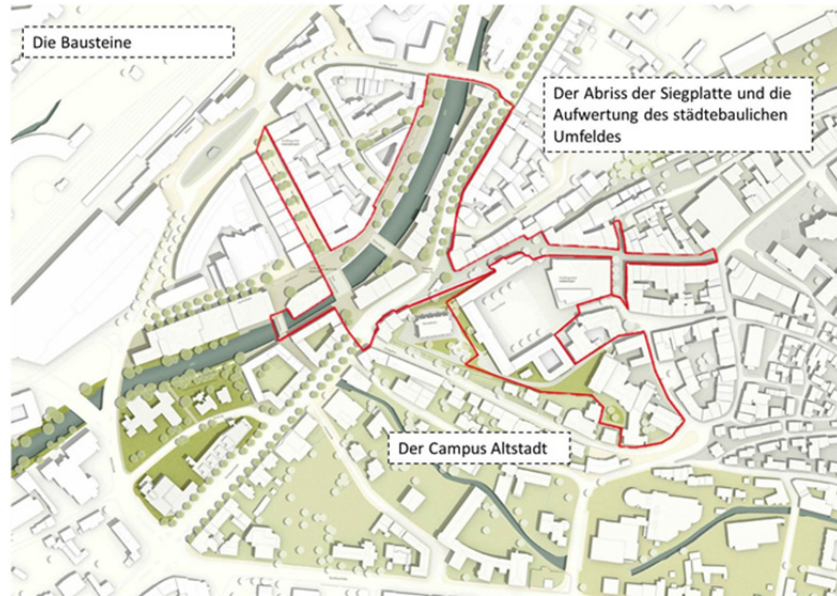
Die Siegener Innenstadt befand sich in einem unattraktiven Zustand: Autos dominierten das Stadtbild, die Beläge der Fußgängerzonen waren in die Jahre gekommen und die Oberstadt durchlebte nach dem Bau der CityGalerie am Bahnhof eine Phase der Rezession. Folgerichtig versuchte die Stadt Siegen über das landesweite Strukturförderprogramm der „Regionale“, die gesamte Innenstadt aufzuwerten. Dazu passte der Umstand, dass die Siegplatte ohnehin sanierungsbedürftig war und die Kommunalpolitik gezwungen war, eine Entscheidung über die Zukunft des Bauwerks zu treffen.

Der Abriss wurde durch den Rat der Stadt Siegen nach Beendigung eines europaweiten Realisierungswettbewerbes im Jahr 2012 beschlossen. Neben dem Wettbewerb war für den Abriss der Siegplatte die Tatsache ausschlaggebend, dass eine Sanierung des Bauwerks nur unwesentlich günstiger geschätzt wurde, als der Abriss mit anschließender Aufwertung des Bereiches. Zudem wäre einer Sanierung nicht förderfähig gewesen, so dass im Nachhinein festgestellt werden kann, dass der städtische Eigenanteil des Gesamtprojektes „Siegen – Zu neuen Ufern“ in etwa den damals kalkulierten Sanierungskosten entspricht.

Die Stadt Siegen konnte sich mit der Projektbewerbung im Rahmen der Regionale mit dem Projekt „Siegen – Zu neuen Ufern“ behaupten. Somit war der Förderzugang sichergestellt und die Planung konnte im Rahmen konkretisiert und anschließend auch umgesetzt werden.

Das Gesamtprojekt

Bei „Siegen – Zu neuen Ufern“ handelt es sich um ein Stadterneuerungsprojekt in dessen Rahmen die gesamte Siegener Innenstadt städtebaulich aufgewertet wurde. Kernbaustein des Projektes war der Abriss der „Siegplatte“ und die damit verbundene Neugestaltung des Sieg-Ufers. Weitere Projektbausteine waren die gesamte städtebauliche Aufwertung der Fußgängerzonen, die Renovierung des Siegener Bahnhofs (Modernisierungs-offensive II) sowie der Umzug der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät mit ca. 3.500 Studierenden vom Campusgelände am Haardter Berg in das Untere Schloss.



Quelle: Stadt Siegen

Im Lauf der Zeit wurde das Projekt immer wieder den Gegebenheiten angepasst: So wurden bspw. Fördermittel, die für die Sanierung des Ringlokschuppens am Bahnhof vorgesehen waren, umgeschichtet und für die Sanierung eines Teils der Stadtmauer am Kölner Tor eingesetzt. Auch wurde ein zunächst nicht vorgesehener Abschnitt der Fußgängerzone in der Oberstadt später doch noch als förderwürdig eingeordnet und somit das Rahmenprogramm ausgeweitet.

Grundgedanke des Projektes war nicht ausschließlich eine explizite Trendwende zur autogerechten Stadt mit dem damit einhergehenden Wunsch, den Verkehr im unmittelbaren Innenstadtbereich zu minimieren, sondern vielmehr die Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme, die zum Ziel hatte, die Gesamtattraktivität der Stadt zu erhöhen. Neben dem Abriss der Siegplatte gehörte zum Projektumfang ebenfalls der Umbau der Sandstraße an der Schnittstelle zwischen Unter- und Oberstadt. Durch die Reduzierung von vier auf zwei Fahrspuren und der deutlichen Erweiterung der Grünphasen für den querenden Fußgängerverkehr konnte der neuralgische Punkt im Sinne einer besseren Anbindung beider Stadträume deutlich optimiert werden.

Von 4 auf 2 Spuren – die
Siegener Sandstraße
vor dem Umbau



Quelle: Stadt Siegen

Von 4 auf 2 Spuren – die
Siegener Sandstraße
nach dem Umbau



Quelle: Stadt Siegen

Weiterhin wurde die ehemals befahrbare Brüder-Busch-Straße vis à vis der neuen Stufenanlage zu einer Fußgängerzone umfunktioniert.

Die Herausforderungen

Bis zuletzt war der Abriss der Parkpalette in der Stadtgesellschaft Siegens heftig umstritten. Eine kleine Lobby angrenzender Geschäftsleute und Immobilieninhaber machte lautstark auf den vermeintlichen Missstand aufmerksam, dass hier wertvolle Parkplätze vernichtet werden, die für den Einzelhandel der Innenstadt überlebenswichtig sind. Bei vielen Bürgerinnen und Bürgern fanden sie mit diesen Argumenten Gehör. Auch der Rückbau der Sandstraße wurde von Teilen der Bürgerschaft kritisch gesehen, befürchtete man doch ein Verkehrschaos durch die Verlagerung der Verkehre

auf das umliegende Straßennetz. Die Strategie der Stadt Siegen bestand darin, durch Fakten und Gutachten diese Vorwürfe zu entkräften und durch einen steten Informationsfluss für Transparenz zu sorgen.

Eine weitere Herausforderung war die Abwicklung des Großprojektes vor Ort. Die Baustelle glich einer Operation am offenen Herzen. Passantenströme mussten immer wieder umgelenkt werden, Einzelhändler und Anwohner waren über mehrere Jahre dem Lärm und Dreck der Großbaustelle ausgesetzt. Hilfreich waren auch hier der stete Informationsfluss über die Projektzeitung, die regelmäßig in großer Auflage gedruckt und verteilt wurde und eine aufwendig produzierte Homepage, die tagesaktuell über Neuigkeiten informierte. Wichtig war in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Stadt für die Dauer der Bauphase für die beteiligten Firmen ein zentral gelegenes Baustellenbüro angemietet hat, was auch den Bürgerinnen und Bürgern offenstand und immer wieder Ausgangspunkt der zahlreichen, monatlich stattfindenden Baustellenführungen war. Zudem wurde speziell für den Einzelhandel das sog. Baustellenmarketing eingerichtet. Hierbei handelte es sich um einen regelmäßig tagenden Arbeitskreis, wo Probleme und Sorgen diskutiert werden konnten und gemeinsame Aktionen koordiniert und angestoßen wurden. Seitens der Stadtverwaltung wurde jeder Projektmeilenstein durch einzelne Events in Szene gesetzt, so dass die Bevölkerung sich so mit der Maßnahme identifizieren und mitfeiern konnte.

„Abrissparty“ für die
Siegplatte



Quelle: Stadt Siegen

„Abrissparty“ für die
Siegplatte



Quelle: Stadt Siegen

Der Umsetzungsprozess

Die Regionale war eine Leistungsschau der noch jungen Region Südwestfalen, die sich mit ihren unverwechselbaren Eigenarten nach innen und nach außen präsentierte. Nicht zuletzt begriff sie sich auch als regionaler Lernprozess. Sie organisierte ausschließlich Projekte mit hohem Qualitäts- und Modellanspruch, die im Rahmen eines gestuften regionalen Zertifizierungsprozesses qualifiziert wurden.

Durch die Katalysator-Wirkung der Regionale, die einen eng gesteckten Zeitrahmen zur Planung und Umsetzung des Projektes vorsah, mussten politische Entscheidungen schnell getroffen und auch die Planungsphase entsprechend verdichtet werden. Der starke Rückhalt innerhalb der Kommunalpolitik für das Gesamtprojekt sorgte letztlich dafür, dass die Stadtverwaltung den Planungs- und Bauprozess stringent durchführen konnte. Um das Volumen der Gesamtmaßnahme zielgerichtet bearbeiten zu können, wurden innerhalb der Verwaltung durch die Einrichtung einer Projektgruppe sowie eines begleitenden, politisch besetzten Arbeitskreises die Weichen gestellt. So konnten politisch notwendige Entscheidungen vorberaten und kleinere Arbeitsschritte, wie bspw. die Bemusterung von Materialien zügig und zeitnah durchgeführt werden.

Wichtig waren in diesem Zusammenhang sämtliche Fachplanungen und –gutachten, die die Befürchtungen der Projektgegner fachlich entkräften konnten. So wurde bspw. durch das Forschungsinstitut Wasser und Umwelt der Universität Siegen ein städtebauliches Modell im Maßstab von 1:30 (18,5m x 5,7m) errichtet, um die Planungen an die unterschiedlichen Pegelstände des Flusses anzupassen. Hierdurch konnte letztlich nachgewiesen werden, dass der Umbau ein 100-jähriges Hochwasser verkraftet, was wiederum wichtig war für das anschließende Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Flusslaufes.



Quelle: Stadt Siegen

Wie bei fast allen Großprojekten, entstanden im Laufe des Stadtumbaus über einen Zeitraum von fast 8 Jahren immer wieder Mehrkosten, sei es durch gestiegene Baukosten aufgrund unerwarteter Schwierigkeiten oder durch sinnvolle Projekterweiterung, z. B. durch die Sanierung der Stadtmauer im Bereich des Kölner Tores. Durch die konstruktive Unterstützung und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem zuständigen Bauministerium des Landes NRW konnte die Stadt Siegen diese Herausforderungen meistern und alle Projektbausteine umsetzen.

Insgesamt verlief der Prozess reibungslos und das Ergebnis findet nach Fertigstellung einen überwältigenden Zuspruch.

Was folgt

Ermutigt durch den Erfolg der Maßnahme setzt die Stadt Siegen nun zwei weitere wichtige Städtebauprojekte um: Mit dem Stadterneuerungsprogramm „Rund um den Siegburg“ wird nun die Siegener Oberstadt in den Fokus gerückt und hier insbesondere die Freiraumqualität verbessert. Hier geht es im Wesentlichen darum, den Niedergang des inhabergeführten Einzelhandels zu stoppen und mit Hilfe einer attraktiven Nutzungsmischung diesen Stadtraum wieder zu alter Blüte zu führen. Hilfreich ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung der Universität, die weitere Fakultäten in die Innenstadt ziehen möchte. Somit wandelt sich das Stadtbild der Oberstadt und neue Nutzergruppen etablieren sich. „Rund um den Siegburg“ soll dafür das Rückgrat bilden, indem Plätze und Parks attraktiviert und wichtige öffentliche Einrichtungen wie bspw. Rathaus und Museen saniert werden.

Gestaltungsbereich des
Stadterneuerungspro-
gramms 2015–2022 in
Siegen



Quelle: Stadt Siegen

In der Unterstadt wird in unmittelbarer Nähe zur neuen Stufenanlage ein 70er-Jahre Einkaufskomplex zugunsten einer kleinen Stadtparks abgerissen. Mit Hilfe von Städtebaufördermitteln konnte in den letzten Jahren abschnittsweise der Gebäudekomplex, der einen städtebaulichen Missstand im Herzen der Unterstadt darstellt, von der Stadt erworben werden. Nach einem freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb soll das Gebäude schnellstmöglich abgerissen werden, um anschließend einen grünen Stadt-
platz zu entwickeln.

MONASTA – Modellvorhaben Nachhaltige Stadtmobilität

Einführung

Das „Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums“ (kurz: MONASTA) ist ein Forschungsvorhaben im Ressortforschungsplan Umwelt des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). Es wird vom Umweltbundesamt (UBA) fachlich begleitet und durch die Planersocietät und die Hochschule Bochum umgesetzt. Das Vorhaben verfolgt drei wesentliche Zielsetzungen:

- identifizieren, welche Möglichkeiten einer ebenso nutzergerechten wie sicheren Aufteilung des Straßenraums zwischen motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr sowie weiteren Nutzungsansprüchen bestehen,
- aufzeigen, welchen Beitrag eine Neuverteilung des Straßenraumes zur nachhaltigen Mobilität und Lebensqualität in der Stadt leisten kann und
- empfehlen, welche Verteilungen für bestimmte Nutzungssituationen am geeignetsten sind.

Das Vorhaben besteht aus zwei Bausteinen:

- Die Begleitforschung im Rahmen einer Forschungskoooperation zwischen dem Umweltbundesamt und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR).
- Eine Beispielsammlung, ein Leitfaden sowie Handlungsempfehlungen für Straßenraumgestaltung im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.

Im nachfolgenden Text soll auf diese beiden Bausteine tiefer eingegangen werden.

Forschungskoooperation zur aktiven Mobilität

Seit dem Jahr 2016 arbeiten das Umweltbundesamt und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung in einer Forschungskoooperation zum Thema aktive Mobilität Hand in Hand. Unter aktiver Mobilität wird hierbei der Fuß- und Radverkehr verstanden, d.h. die Verkehrsarten, bei denen der Mensch sich selbst „aktiv“ bewegt. Diese werden im Kontrast zu anderen Verkehrsarten gesehen, die keine aktive Bewegung der Person zur Fortbewegung erfordern.

ExWoSt-Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat im Jahr 2016 das Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ im Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) ins Leben gerufen. Hier werden voraussichtlich bis ins Jahr 2019 mittels Zuwendung Investitionen, Planung und Partizipation von Projekten auf Quartiersebene in vier Modellstädten gefördert sowie durch eine fachliche Betreuung durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) und die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH) begleitet. Diese Modellstädte sind Köln, Kiel, Aachen und Leipzig.

Die vier Modellquartiere des ExWoSt-Forschungsfelds „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“

Köln, Altstadt-Süd



Quelle: Raimond Spekking, CC BY-SA 4.0

Kiel, Ellerbek-Wellingdorf



Quelle: Klaas Ole Kürtz, CC BY-SA 2.5

Aachen, Suermondt-Viertel



Quelle: Berthold Werner, CC BY-SA 3.0

Siehe auch:

http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/stadtteilverkehrskonzepte/suermondtviertel_mobil/

Leipzig, Stötteritz



Quelle: Timur Y, CC BY 3.0

Siehe auch:

<https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/aktiv-mobil/>

Die Modellquartiere in den Städten unterscheiden sich zum Teil recht stark hinsichtlich ihrer Lage, überwiegender Funktion, Bebauung und Verkehrssituation. Die Maßnahmen im Rahmen der Modellvorhaben sind in ihrer lokalen Ausgestaltung ebenso vielfältig wie die Stadtgebiete. Dennoch lassen sich wesentliche Gemeinsamkeiten herausstellen: in allen Vierteln steht die – zum Teil zunächst temporäre – Aufwertung des öffentlichen Raums im Mittelpunkt. Eine zentrale Rolle spielt dabei immer der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, sowohl für den fließenden wie den ruhenden Verkehr. Ergänzt wird dies in einigen Quartieren durch eine Verbesserung der Fußwege bzw. durch die Erarbeitung einer quartiersbezogenen Fußverkehrsstrategie. Ein weiteres wesentliches Element der Modellvorhaben ist die frühzeitige Bürgerbeteiligung und breite Kommunikation der verschiedenen Aktivitäten.

Die wesentlichen Maßnahmen in den Quartieren lauten wie folgt:

- Im Suermondt-Viertel der Stadt Aachen ergänzen verschiedene Maßnahmen eine Premiumroute für den Fußverkehr sowie eine Radvorrangroute.
- Die Landeshauptstadt Kiel stellt im Stadtteil Ellerbek Kinder und Jugendliche in den Fokus der Arbeiten und legt Wert auf kinderfreundliche Straßenräume.
- Die Stadt Köln widmet in der Altstadt Süd ehemalige Parkplätze zu Multifunktionsflächen um, die den Fußgängern für Aufenthalt, Spiel und Bewegung zur Verfügung stehen.
- Die Stadt Leipzig knüpft im Stadtteil Stötteritz an den intensiven Partizipationsprozess der Bürgerinnen und Bürger aus der Lärmaktionsplanung an.

Informationen zu den Modellvorhaben finden sich auf der Website des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung:
<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2016/aktive-mobilitaet-staedte/01-start.html>.

Weitere Informationen

Begleitforschung durch das Umweltbundesamt

Das Umweltbundesamt ergänzt die Aktivitäten im ExWoSt-Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ durch die Begleitforschung in zwei Forschungsvorhaben, die sich mit der Evaluation der Modellprojekte (MONASTA) und empirischen Befragungen zu Motivationsfaktoren aktiver Mobilität (Forschungsvorhaben „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“) befassen.

Das Evaluationskonzept für die Modellprojekte im Rahmen des MONASTA-Vorhabens besteht aus den Teilen Prozessevaluation und Wirkungsevaluation. Bei der Prozessevaluation stehen die begleitende Untersuchung der Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen sowie der Bürgerbeteiligung im Vordergrund. Dabei sollen vor allem Erfolgsfaktoren und Hemmnisse unter Beachtung der Übertragbarkeit auf andere Kommunen identifiziert werden. Die Wirkungsevaluation intendiert hingegen eine Überprüfung der Wirksamkeit bestimmter Einzelmaßnahmen auf die aktive Mobilität am konkreten Standort sowie in den Modellquartieren insgesamt. Dazu werden vor und nach der Umsetzung Erhebungen (Befragung, Zählung, Beobachtung) durchgeführt und ausgewertet. Zusammen mit der Prozessevaluation soll sich somit ein vollständiges Bild der Planung, Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen ergeben.

Ziel des Forschungsvorhabens „Aktive Mobilität“ wiederum ist die Identifikation von Motivationsfaktoren für aktive Mobilität. Dazu gehören sowohl subjektive und sozialpsychologische Faktoren und Barrieren (z. B. Bewertung der Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen des unmittelbaren Wohnumfelds) als auch strukturelle und soziodemografische Einflussgrößen (z. B. Entfernung zum Arbeitsort). Besonderes Interesse gilt dabei, auch im Sinne der Forschungskooperation, der Gestaltung des Straßenraums. Um diese Fragen zu beantworten, ist eine repräsentative Befragung (n = 4637) in zwölf deutschen Großstädten verschiedener Topografie und Einwohnerzahl durchgeführt worden, einschließlich der vier ExWoSt-Modellstädte. Neben einer Betrachtung über alle Städte hinweg sind auch stadt- und personengruppenspezifische Auswertungen vorgesehen. Ergänzt wird diese quantitative Befragung durch eine qualitative Erhebung, die vor allem darauf abzielt, noch unzureichend erforschte Teilaspekte der Motivationsfaktoren für aktive Mobilität

genauer zu untersuchen. Dazu wurden teilstrukturierte Interviews mit etwa 80 in den Modellstädten wohnhaften Teilnehmerinnen und Teilnehmern der quantitativen Befragung durchgeführt. Die Veröffentlichung der Resultate der Befragungen ist für das Jahr 2019 vorgesehen.

Die Ergebnisse aus beiden Forschungsvorhaben sollen dann in einem Handlungsleitfaden aufgehen, der darlegt, wie aktive Mobilität auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene gestärkt werden kann.

Beispielsammlung für gute Gestaltung von Straßen und Plätzen

Neben der Forschungskooperation zwischen dem Umweltbundesamt und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat das Forschungsvorhaben MONASTA einen zweiten Baustein: die Zusammenstellung von Beispielen für gute Gestaltung von Straßen und Plätzen, insbesondere mit Blick auf die aktive Mobilität. Dazu wurde im November 2017 die Fachbroschüre „Straßen und Plätze neu denken“ veröffentlicht.

Fachbroschüre
„Straßen und Plätze
neu denken“

Fachbroschüre
„Straßen und Plätze
neu denken“



Quelle: Umweltbundesamt

Immer mehr Kommunen stellen fest, dass der Autoverkehr, oft ein Produkt des jahrzehntelangen Planungsparadigmas der „autogerechten Stadt“, die Attraktivität ihrer öffentlichen Räume einschränkt. So ist für ein Drittel der Kommunen der Rückbau von Verkehrsräumen ein wichtiges Mittel zur Aufwertung des öffentlichen Raumes. Gleichzeitig wünschen sich 79 % der Deutschen in ihrer Gemeinde eine Stadtentwicklung, die darauf abzielt, dass der/die Einzelne kaum noch auf ein Auto angewiesen ist.

Genau hier setzt die Fachbroschüre an. Zentraler Leitgedanke ist, dass von der Qualität des öffentlichen Raumes abhängt, wie lange Menschen sich

dort aufhalten und wie gerne sie dort zu Fuß unterwegs sind. Dies kann nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität in Städten leisten, sondern auch helfen, dass Menschen mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen. Dadurch sinken die Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Um aus Städten für den (motorisierten) Verkehr „Städte für Menschen“ zu machen, kann die Orientierung an den Qualitätsmerkmalen einer „Stadt auf Augenhöhe“ helfen. Diese wurden von Jan Gehl entwickelt, um öffentliche Räume auf ihre Qualität hin zu bewerten und mögliche Verbesserungsmaßnahmen aufzuzeigen.

Tab. 1:
Qualitätsmerkmale
einer Stadt auf Augenhöhe nach Jan Gehl

Schutz	Komfort		Beglückendes
Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl	Angebote für den Fußverkehr	Sehenswürdiges	Maßstäblichkeit
Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl	Aufenthaltsgelegenheiten	Orte für Kommunikation	Angenehme klimatische Verhältnisse
Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen	Sitzgelegenheiten	Orte für Spiel und Sport	Positive Sinnesindrücke

Abgeleitet von diesen Merkmalen und ausgewählt nach Kriterien wie Lage, Größe und Straßentyp wurden 29 Beispiele aus ganz Deutschland gesammelt, die verschiedene, typische Straßensituationen widerspiegeln. Diese reichen von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen über zentrale Umsteigeplätze für den öffentlichen Verkehr bis hin zu Straßen in Kleinstädten und Gemeinden im ländlichen Raum. Bei der Beschreibung der Beispiele wird neben einer allgemeinen Vorstellung der Maßnahme (z. B. Straßentyp, Lage, Kosten, Finanzierung) darauf Wert gelegt, die Besonderheiten und Herausforderungen des Vorhabens herauszustellen. Der damit beabsichtigte Lerneffekt soll anderen Planerinnen und Planern bei der Umsetzung von Maßnahmen in ihren Kommunen helfen.

Als Quintessenz aus den vorgestellten Beispielen wird in der Broschüre ein Baukasten präsentiert, der verschiedene, ausgewählte Elemente für eine attraktive Straßenraumgestaltung enthält. Die Bausteine für Straßenmöbel und Beleuchtung, Spielen im Straßenraum, Mobil-Punkte sowie Straßengrün und urbanes Wasser sollen als Inspirationsquelle für zukünftige Straßenraumumgestaltungen dienen.

Die Fachbroschüre „Straßen und Plätze neu denken“ kann unter www.uba.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken heruntergeladen oder unter uba@broschuerenversand.de bestellt werden.

Kostenloser Bezug der
Fachbroschüre

Weitere Aktivitäten

Neben den genannten Projekten führt das Umweltbundesamt auch anderweitige Vorhaben im Themenfeld „Aktive Mobilität“ durch. Leitlinie für die Arbeit zu nachhaltigen Stadtmobilität ist die Broschüre „Die Stadt für Morgen: Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt“, welche auf Basis einer Zukunftsvision für eine nachhaltige Stadt verschiedene Maßnahmenpakete aufzeigt, wie diese mittelfristig umgesetzt werden kann. Ausgehend von dieser Broschüre beginnt im Sommer 2018 das Forschungsprojekt „Nachhaltige Stadtmobilität 2050“, das bestimmte Maßnahmen und Maßnahmenkombination aus der „Stadt für Morgen“ und deren Umweltwirkung intensiver analysieren wird. Weiterhin widmet sich das Umweltbundesamt verstärkt dem Fußverkehr. Hier liegt der Schwerpunkt auf der Unterstützung einer strategischen Ausrichtung der Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler, Landes- und Bundesebene.

Gute Straßen in Stadt und Dorf

Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen, Plätzen und Verkehrsanlagen. Die geltenden Entwurfsregelwerke lassen notwendigerweise Spielräume zu und entsprechen je nach Ausgabejahr nicht unbedingt dem aktuellen „State of the Art“. Neue Mobilitätsformen und -praktiken sowie neuere, weitergehende Anforderungen an die Gestaltung aus sportlich-gesundheitlicher, künstlerisch-ästhetischer, klimatisch-ökologischer, sozialer und auch kommerzieller Sicht treten zunehmend neben die „klassischen“ verkehrlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten an den Straßenraum. Der Abwägungsprozess im Zuge von Entwurfsplanungen bringt daher vielfältige, teils widersprechende Anforderungen mit sich. Bei Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten und spezifischen Interessen können relevante Qualitätsmerkmale im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Straßenraumgestalt verloren gehen. Gleichzeitig sind Planende, Planungsbeteiligte und über Entwurfsplanungen Entscheidende häufig so stark in das „Tagesgeschäft“ eingebunden, das sie allenfalls zufällig dazu kommen, gut gestaltete Straßen als solche zu identifizieren oder gar vor Ort gezielt in Augenschein nehmen zu können. Vor diesem Hintergrund hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. ein neues Format geschaffen, mit dem gut gestaltete Straßen und Plätze in Deutschland bekannt gemacht werden sollen.

Zielgruppen der Beispielsammlung sind Fachleute und interessierte Laien, die sich mit dem Straßenentwurf befassen: Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, über Straßenplanung und -entwurf fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt die interessierte Öffentlichkeit.

Die folgenden Beispiele sind bisher dokumentiert oder derzeit in Arbeit:

Ortsdurchfahrt einer Landesstraße mit Shared Space-ähnlichem Ausbau

Veröffentlichung in Vorbereitung (2018)

Backnanger Straße/
Dr. Hockertz-Straße in
Rudersberg



Die Umgestaltung schafft Möglichkeiten zur Neunutzung dazugewonnener Flächen für den nicht motorisierten Verkehr. Die Trennwirkung der Fahrbahn wird durch den Shared-Space-ähnlichen Ausbau nahezu aufgehoben.

Quelle: Gemeinde Rudersberg

Die „weiche“ Separation von Fahrbahn und Seitenräumen macht aus der Perspektive der den Straßenraum Nutzenden den Verlauf von Fahr- und Gehflächen deutlich. Gleichzeitig wirkt die abgestimmte Materialwahl und Farbgebung zusammen mit dem sparsamen Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Elemente (Schilder, Markierungen) beruhigend und fasst den Straßenraum zu einem wahrnehmbaren Ganzen.

Innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn

2017 veröffentlicht

Bahnhofstraße in
Cottbus



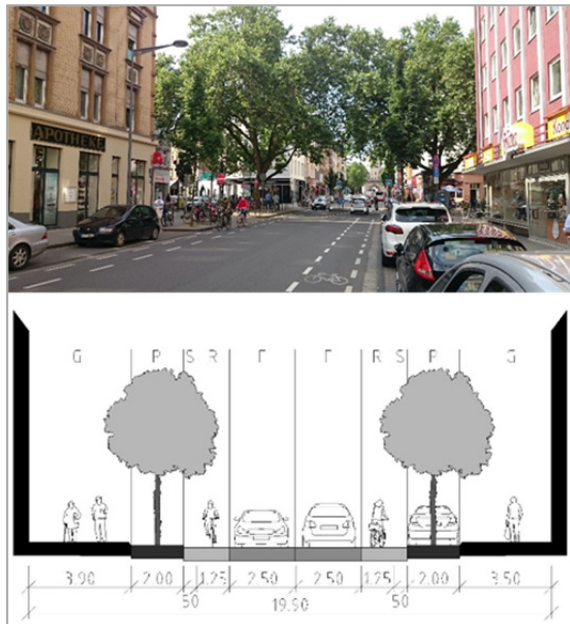
Eine gemischt genutzte Fahrbahn mit Straßenbahn als „Pulkkührerin“, ein flexibel nutzbarer Mittelstreifen und multifunktionale Flächenangebote im Seitenraum bieten mehr Raum für alle und ersetzen das nicht mehr zeitgemäße Prinzip einer konsequenten Trennung der Verkehrsarten.

Quelle: Stadt Cottbus

Stadtteilgeschäftsstraße mit Linienbusverkehr

2017 veröffentlicht

Bonner Straße in Köln



Neuverteilung der Flächen zu Gunsten der nicht gesicherten Verkehrsteilnehmenden durch die Schaffung einer eindeutigen Radverkehrsführung und attraktiven Aufenthaltszonen für Zufußgehende.

Quelle: TH Köln

Haupterschließungsstraße zum historischen Stadtzentrum

2017 veröffentlicht

Die Unterscheidung von Abschnitten unterschiedlicher städtebaulicher Funktion spiegelt sich in der Gestaltung gut wieder. Im zentralen Versorgungsbereich ergeben sich attraktive Bedingungen für Aufenthalt und Überquerbarkeit.

Frankendamm im Stralsund



Ein überfahrbarer Mittelstreifen im zentralen Versorgungsbereich durch eine lineare Aufpflasterung dient zur Erleichterung des Überquerens der Fahrbahn, zum störungsfreien Linksabbiegen und zur optischen „Entschleunigung“ des Kfz-Verkehrs.

Quelle: Hansestadt Stralsund

Haupteerschließungsstraße mit breiter Seitenpromenade

Veröffentlichung in
Vorbereitung (2018)

Der asymmetrische Straßenquerschnitt mit von Straßenbahn und Kfz-Verkehr gemeinsam genutzter Fahrbahn auf der Südseite und breiten Aufenthaltsbereichen mit schattenspendenden Baumreihen auf der Nordseite wird dem städtebaulichen Ambiente aus der Gründerzeit gut gerecht. Ehemals überdimensionierte Verkehrsknotenpunkte werden nun (wieder) dem Charakter und der Funktion eines städtischen Quartiersplatzes gerecht.

Goethestraße/Germaniastraße in Kassel



Schmale Gehwege und viel Verkehrsfläche weichen zugunsten einer breiten Promenade mit dreireihiger Baumallee und einer funktional bemessenen zweistreifigen Fahrbahn.

Quelle: Stadt Kassel

Dörfliche Ortsdurchfahrt einer Staatsstraße

Veröffentlichung in
Vorbereitung (2018)

Die dörflichen Strukturen und Nutzungen standen bei der Gestaltung im Vordergrund. Die Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße (St2262) tritt demgegenüber deutlich zurück, ohne die Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen. Die Ortseingangsbereiche sind eindeutig wahrnehmbar.

Hauptstraße in Frenshof



Der dörflichen Grundriss- und Baustruktur angepasste Linienführung. Weiche Separation von Fahrbahn und Seitenräumen sowie geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsbereiche gestalten das Ortsbild neu.

Quelle: Gemeinde Frenshof

Zentraler verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

2017 veröffentlicht

Trotz des teilweise geringen Baufluchtabstandes, verbleibender Verbindungsfunktion und weitgehendem Verzicht auf Straßenraumparken ergibt sich eine gute Abwägung der typischen Anforderungen an den Straßenraum im kleinstädtischen Geschäftsbereich. Eine spätere funktionale Anpassung gelingt unter Beibehaltung des ursprünglichen Entwurfsprinzips.

Hauptstraße in Wehr



Bei beengten Verhältnissen ermöglichen nur Mischverkehr für Auto- und Radfahrende auf der Fahrbahn bei geringen Geschwindigkeiten (Tempo 20-Zone) und ein weitgehender Verzicht auf Parken im Straßenraum eine angemessene Gestaltung und Dimensionierung der Seitenräume.

Quelle: Stadt Wehr

Hauptverkehrsstraße mit angehobener Fahrbahn an einer Stadtbahnhaltestelle

2017 veröffentlicht

Die Haltestellengestaltung betont die funktionalen Anforderungen für zu Fußgehende Fahrgäste in diesem Bereich und bietet gleichzeitig dem Radverkehr und Kfz-Verkehr angemessene Bedingungen und eine gute Verkehrsqualität.

Johannesstraße
in Erfurt



Die Johannesstraße nach dem Umbau: Durch die neue Gliederung des Fahrbahnquerschnitts und die Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle wird mehr Raum für Zufußgehen geschaffen und die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht.

Quelle: Stadt Erfurt

Zentraler Verkehrsknotenpunkt als Stadtplatz

2017 veröffentlicht

Der Platz wird seiner besonderen funktionalen Bedeutung als zentraler Verknüpfungspunkt im öffentlichen Verkehr unmittelbar vor der Altstadt gut gerecht und bietet gleichzeitig attraktive Bedingungen für Aufenthaltsnutzungen und einen geschützten Raum für zwei eindrucksvolle Naturdenkmäler.

Nicolaipplatz in
Brandenburg
an der Havel



Umgestaltung eines zentralen Verkehrsknotenpunktes in einen Stadtplatz durch Änderung der Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr und Herausnahme des Parkens.

Quelle: Stadt Brandenburg und ARGE NP Consult (Stapelmann und Bramey AG + B/M Consult mbH)

Zentrale Quartiersgeschäftstraße mit hoher Aufenthaltsfunktion

Veröffentlichung in
Vorbereitung (2018)

Die Gestaltung betont in hohem Maße die vorrangige Einkaufs- und Aufenthaltsfunktion der zentral im Quartier gelegenen Straße. Die Reduzierung und teilweise Verlagerung des Parkraumangebots macht wertvolle Flächen für gastronomische Zwecke, Geschäftsauslagen und Haltestellenzugänge zur U-Bahn frei. Vormalige Leerstände nehmen deutlich ab.

Severinstraße
in Köln



Zentrale Haupteinkaufsstraße mit in beiden Richtungen freigegebenen Radverkehr, hohem Querungsbedarf und großer Aufenthaltsfunktion.

Quelle: TH Köln

Historischer Platz mit integrierten Fahrbereichen

2017 veröffentlicht

Die gewählten Gestaltungsprinzipien greifen die städtebaulichen Wurzeln des Barockplatzes hervorragend auf. Gleichwohl bieten die integrierten Fahrbereiche bei nachgewiesenem geringem Geschwindigkeitsniveau gute funktionale Bedingungen für den Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr.

Schlossplatz in
Schwetzingen



Repräsentativer Stadtplatz mit integrierten Fahrbereichen schafft Gleichberechtigung für alle Verkehrsarten und Nutzergruppen.

Quelle: Stadt Schwetzingen

Vorher-Nachher-Situation am Kreuzungspunkt
Schlossstraße/Karlsruher Straße



Vorher-Situation (links): Lichtsignalanlage am Kreuzungspunkt Schlossstraße/Karlsruher Straße und beidseitige Längsparkstreifen | Nachher-Situation (rechts): niedrige Borde in Verbindung mit Pollerreihen schaffen hohe Durchlässigkeit, weitgehende Barrierefreiheit und zugleich eine deutlich wahrnehmbare Führung und Abgrenzung des Fahrverkehrs

Quelle: Stadt Schwetzingen, Theo Kyrberg

Die gegebenen Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilungen und Flächenzuordnungen zu, die vielleicht wünschenswert wären. Andererseits führt eine Trennung der verschiedenen Nutzungen und Teilnehmenden nicht unbedingt zu mehr Sicherheit, auch wenn dies noch viele Menschen subjektiv so erleben oder annehmen. Woran eine gut gestaltete Straße zu erkennen ist, was sie auszeichnet – dies ist also weder einfach noch eindeutig bestimmbar. Allerdings lassen sich einige grundlegende Charakteristika formulieren, die gut und sicher entworfene Straßen ausmachen:

- Gut gestaltete Straßen sind nicht nur auf Verkehrszwecke ausgerichtet. Die Gestaltung bezieht vielmehr das städtebauliche und natürliche Umfeld und die Anforderungen aus Aufenthalt und Nahmobilität konsequent mit ein.
- Gut gestaltete Straßen bedienen wesentliche Sicherheitsanforderungen. Sie bieten allen Nutzerinnen und Nutzern durchgängig gute Sichtbeziehungen und ein hohes Maß an sozialer Kontrolle. Die gewählten Entwurfsprinzipien und -elemente legen dem Kraftfahrzeugverkehr – und im Mischverkehr mit Zufußgehenden auch dem Radverkehr – angepasste Fahrgeschwindigkeiten nahe.

- Der Entwurf gut gestalteter Straßen verzichtet auf ein ausgeprägtes „Streifendenken“. Im Vordergrund steht stattdessen ein Denken und Entwerfen in städtebaulich begründeten Raumeinheiten und Flächenzuteilungen.
- Gut gestaltete Straßen kombinieren im Querschnitt keine Mindestmaße. Sie bieten nach Bedarf multifunktional nutzbare Flächen an, ggf. auch für flexible oder tages- und jahreszeitlich wechselnde Nutzungen. Kombinieren lassen sich insbesondere Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehr auf gemeinsam genutzten Fahrflächen (mit der Straßenbahn als „Pulkführerin“), Kraftfahrzeug- und Radverkehr durch Markierung von Schutzstreifen, Fußverkehr und Aufenthaltsnutzungen auf „Multifunktionsflächen“ im Seitenraum (z. B. im Zuge von Parkstreifen).
- Gut gestaltete Straßen verringern selbst bei hohen Kraftfahrzeugverkehrsbelastungen die verkehrliche Trennwirkung der Fahrbahn. Der Entwurf greift gestalterisch Platzsituationen und besondere Seitenraumnutzungen gezielt auf. Gesicherte Überquerungsstellen in regelmäßiger Folge oder durchlaufende Mittelstreifen erlauben ein häufiges bis „lineares“ Queren der Fahrbahn. Bei hohen Frequenzen im quer gerichteten Fußverkehr kommt hierbei auch das sogenannte Shared Space-Prinzip infrage.

Straßen werden oft als „schön“ empfunden, wenn Gestaltung und Funktion zusammenwirken. In „schönen“ Straßen hält man sich gerne auf, gehen Kinder gerne zu Fuß zur Schule, werden auch Einkäufe gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Ältere Menschen können hier ihre Wege unterbrechen, um sich auszuruhen und gleichzeitig am öffentlichen Leben teilzuhaben. Jugendliche können sich hier treffen, ohne ein außergastronomisches Angebot in Anspruch nehmen zu müssen, wo der Aufenthalt etwas kostet. Andererseits findet auch Außengastronomie ihren Platz. Bäume spenden im Sommer Schatten. Kunstwerke und Wasserelemente beleben das Straßenbild. Spiel- und Sportgeräte unterstützen gesundheitliche Belange und animieren niederschwellig zu mehr Bewegung.

Gut gestaltete Straßen prägen damit maßgeblich den öffentlichen Raum und dessen Erleben durch die Menschen, die hier wohnen, arbeiten, unterwegs sind, sich aufhalten. Sie bilden soziale Räume für Bewegung, Spiel, Selbstdarstellung und Begegnung. Sie tragen zu einer Identifizierung und positiven Konnotation im Sinne von „das ist meine Straße“ bei.

Der Entwurf gut und sicher gestalteter Straßen erfordert ein übergreifendes Verständnis von städtebaulichen, verkehrlichen, gestalterischen, sozialen und sicherheitsbezogenen Anforderungen, Abhängigkeiten und Wirkungen.

Bei Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten und spezifischen örtlichen Interessen können relevante Qualitätsmerkmale im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Gestalt und soziale Brauchbarkeit von Straßenräumen im Verlauf von Abstimmungsprozessen gleichwohl verloren gehen. Aus diesem Grund erscheint es notwendig, Entscheidende aus Politik und Verwaltung, meinungsbildende Interessengruppen wie auch Nutzerinnen und Nutzer in den Planungs- und Entwurfsprozess frühzeitig einzubinden. Auch wenn sich dadurch der Planungsprozess verlängern mag, so besteht doch letztlich nur so die Chance für ein nachhaltiges Verständnis für die komplexen Wirkungszusammenhänge, die im jeweiligen Entwurf vorausgesetzt wurden.

Frankendamm in
Stralsund



Multifunktionale Aufenthaltsflächen im Seitenraum mit Grünflächen, Sitzbänken, Papierkorb, Fahrradständern, Kunstobjekten und Spielstation bieten funktional und gestalterisch eine hohe Aufenthaltsqualität im zentralen Versorgungsbereich.

Quelle: Stadt Stralsund

Ein solches Verständnis erleichtert die kommunalpolitische Entscheidung und erhöht die Akzeptanz in der Öffentlichkeit.

Auch Grenzen des Entwerfens lassen sich durch eine prozessbegleitende Information und Beteiligung vermitteln. Denn wie die am Verkehr Teilnehmenden sich verhalten, wie sie miteinander umgehen, ob sie aufmerksam sind, inwieweit sie sich an die geltenden Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) halten und ob diese Regeleinhaltung durch eine wirksame polizeiliche und ordnungsamtliche Präsenz konsequent unterstützt wird – all dies ist durch eine gute Straßengestaltung nur bedingt beeinflussbar.

Backnanger Straße/
Dr. Hockertz-Straße in
Rudersberg:



Straßenräumliche Situation vor Baubeginn 2012 (links) und nach Verkehrsfreigabe 2015 (rechts) zeigen eine deutliche Veränderung und verkehrsberuhigende Wirkung durch „weiche“ Separation.

Quelle: Stadt Rudersberg

Die Onlinestellung der Dokumentation erfolgte Mitte 2017. Die Beispielsammlung wird schrittweise ergänzt und erweitert. Ziel ist es, das Spektrum relevanter Straßentypen mit spezifischen Ausgangsbedingungen zu erweitern. Die bisher dokumentierten Beispiele reichen von Hauptverkehrsstraßen mit Straßenbahn über Stadtteilgeschäftsstraßen, auch als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich gestaltet, sowie zentrale Verkehrsknotenpunkte als Stadtplatz. Hauptaugenmerk liegt zurzeit auf neu gestalteten Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen in Kleinstädten und Dörfern. Bereits dokumentierte Beispiele mit Unfalldaten aus weniger als drei Jahren nach Verkehrsfreigabe werden hinsichtlich der Verkehrssicherheitswirkung nachevaluiert und bei Bedarf aktualisiert

Link zur Online-Dokumentation auf der DVR-Webseite

Nähere Informationen

<https://www.dvr.de/programme/kommunale-verkehrssicherheitsarbeit/gute-strassen/>

Adressen für Hinweise auf geeignete Beispielstraßen

Ansprechpartner für
weitere Beispiele

Dr. Detlev Lipphard | DVR | Referatsleiter Straßenverkehrstechnik
DLipphard@dvr.de

Prof. Karl Heinz Schäfer | Dipl.-Ing. (FH) Isabelle Vogt M. Eng.
TH Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik
verkehr@f06.th-koeln.de

Engagement fördern – Bürgerschaft als Ressource

Köln – Tag des guten Lebens

Die Akteure

Die AGORA Köln ist Bürgerinitiative und Bewegung, ein Zusammenschluss von rund 130 Vereinen, Verbänden, nachhaltigen Unternehmen und Einzelakteuren. Zentrales Thema und Anliegen ist der Einsatz für den nachhaltigen Wandel in Köln.

Als Trägerverein fungiert Cultura21, heute Agora e.V. Das Leuchtturmprojekt ist der "Tag des guten Lebens", gefördert von der Stiftung Umwelt & Entwicklung NRW. Die Finanzierung setzt sich aus Landesmitteln, Zuschüssen der Stadt Köln, sozial-ökologischem Sponsoring, Crowdfunding und vor allem durch die bürgerschaftliche Arbeit der vielen Akteure vor Ort zusammen.

Das Projekt

2013 als autofreier Sonntag im Kölner Stadtteil Ehrenfeld gestartet, hat die AGORA Köln gerade den 5. „Tag des guten Lebens“ auf die Beine gestellt. Rund um den Ebertplatz haben in den beiden angrenzenden Kölner Veedeln, dem Agnesviertel und auf dem Eigelstein, am 1.7.2018 die Anwohner den öffentlichen Raum unter dem Motto "das Köln, das wir wollen" für ihre Nachbarschaftsaktionen genutzt.

Die Entscheidung für die beiden aneinander angrenzenden Viertel, mit dem Ebertplatz in der Mitte viel schon anderthalb Jahre davor. Entscheidend war einerseits, dass mit dem an den Kölner Hauptbahnhof angrenzenden Eigelstein und dem eher gutbürgerlichen Agnesviertel zwei sehr unterschiedliche Stadtteile aneinander grenzen. Demarkationspunkt dazwischen ist der tiefergelegte Ebertplatz mit seiner Brutalismus-Architektur, der aufgrund der vielfältigen dort eskalierenden Probleme zu trauriger medialer Berühmtheit gebracht hat. Mit dem Bürgerverein Eigelstein, dem Bürgerzentrum Alte Feuerwache und der im Viertel ansässigen offenen Jazzhausschule standen von Anfang an Strukturen bereit die gemeinsam mit der Agora den Tag des guten Lebens organisieren und tragen wollten.

Im Vorfeld des Tages wurden von der AGORA Nachbarschaftstreffen und Viertelsstammtische organisiert. Dabei konnten sich die Nachbarn kennenlernen, gemeinsam Aktionen für den Tag des guten Lebens entwickeln und als Helfer für den eigentlichen Tag eingebunden werden.

Am 1.7.2018 brachten die Nachbarn dann 200 Aktionen auf die abgesperrten und vom ruhenden Verkehr befreiten Straßen ihres Viertels. Rund 150 Helfer aus der Nachbarschaft packten mit an, um an Straßensperren die Sicherheit zu gewährleisten, Stände auf- und abzubauen und die AGORA-Logistik zu unterstützen.

Programmflyer
„Nachbarschafts-
aktionen 2018“



Quelle: AGORA

Die zentrale Idee

Jeder „Tag des guten Lebens“ hat bis jetzt Jahr für Jahr rund 100.000 Menschen als Teilnehmer und Besucher begeistert. Der Kern der Idee liegt allerdings vor und nach diesem Datum: die AGORA Köln vernetzt sich stadtteilweise mit Initiativen, Vereinen und Bürgern vor Ort um den „Tag des guten Lebens“ als gemeinsames Projekt zu realisieren. So entstehen Netzwerke im Viertel, die über den Tag hinaus aktiv den Zusammenhalt, den Austausch und das gemeinsame Gestalten der Stadt leben.

Der Tag ist also gelebte Umweltbildung, Bürgerbeteiligung und ein Instrument, um die Stadt Köln auf zukünftige Herausforderungen, vom Zusammenleben vor Ort bis zum Klimawandel, vorzubereiten. Die über den Tag des guten Lebens entstandenen Nachbarschaftsnetzwerke können auf vielfältige Weise an einem Strang ziehen: Von der gelebten kleinteiligen Nachbarschaftshilfe vor Ort über das gemeinsame Veedelsprojekt, wie zum Beispiel der Umgestaltung von kleinen Plätzen bis zur koordinierten Teilnahme an Bürgerbeteiligungsverfahren entsteht das Gefühl, an einem Strang zu ziehen.

Tag des Guten Lebens
2017 in Deutz



Quelle: AGORA Köln

Zentral am Tag selbst ist es, ein ganzes Stadtviertel autofrei zu machen. Dadurch wird der öffentliche Raum neu erlebt. Die Potentiale jenseits eines Verkehrs- und Parkraums werden einer breiten Öffentlichkeit bewusst. Nachbarn und Akteure der nachhaltigen Stadtgesellschaft können die Flä-

chen mit eigenen Ideen füllen. Oder einfach staunend feststellen, wie viel Platz da ist, wenn der ruhende Verkehr wegfällt.

Vor dem Tag des guten Lebens, Neusser Straße, Köln, 1. Juli 2018



Quelle: AGORA Köln

Nachhaltige Wirkung

Aktiviert durch den Tag 2013 und 2014 hat sich im Stadtteil Ehrenfeld aus einer quirligen Nachbarschaft ein funktionierendes Geflecht an Projekten gebildet. Erste Früchte können im Stadtteil geerntet werden: In der Rothehausstraße wurde die Neuordnung der Verkehrsflächen mit einer 50-prozentigen Reduzierung der Parkplätze umgesetzt. Das Gogomobil, ein Handkarren mit Sitzfläche in der Größe eines Parkplatzes wurde von der Nachbarschaft gemeinsam gebaut und verwandelt eine Parkfläche in einen Ort der Kommunikation. In Sülz hat am Sternplatz eine Nachbarschaftsgruppe aus Wildparkplätzen eine kleines, feines Plätzchen für Begegnung gemeinsam gestaltet. Zwischen den unterschiedlichen Viertelsinitiativen treibt die AGORA den Wissensaustausch voran: regelmäßige Nachbarschaftstreffen sind dafür das Podium.



Quelle: AGORA Köln

Inhalte und Themen

„Der Tag des guten Lebens“ ist ein Leuchtturmprojekt. Die Landmasse drum herum besteht aus inhaltlich arbeitenden Gruppen. Über das erste Schwerpunktthema „nachhaltige Mobilität“ hat sich eine breit aufgestellte Arbeitsgruppe entwickelt, die in der Folge drei Mobilitätsgipfel organisiert hat. Verkehrsakteure, interessierte Bürger und Initiativen haben daraus das Konzept „Mobilität des guten Lebens“ entwickelt. So floss das Wissen von Betroffenen mit dem Wissen von Fachleuten zusammen. Auf dieser neuen gemeinsamen Basis ist ein Agieren in der Mobilitätspolitik der Stadt Köln möglich: Die AGORA nimmt Einfluss auf politische Entscheidungen wie z. B. Parkraumbewirtschaftung, macht sich für ausreichende Gehwegbreiten stark und diskutiert gemeinsam mit der Verwaltung die Pläne zur Luftreinhaltung.

Tag des guten Lebens,
Sülz 2016



Quelle: AGORA

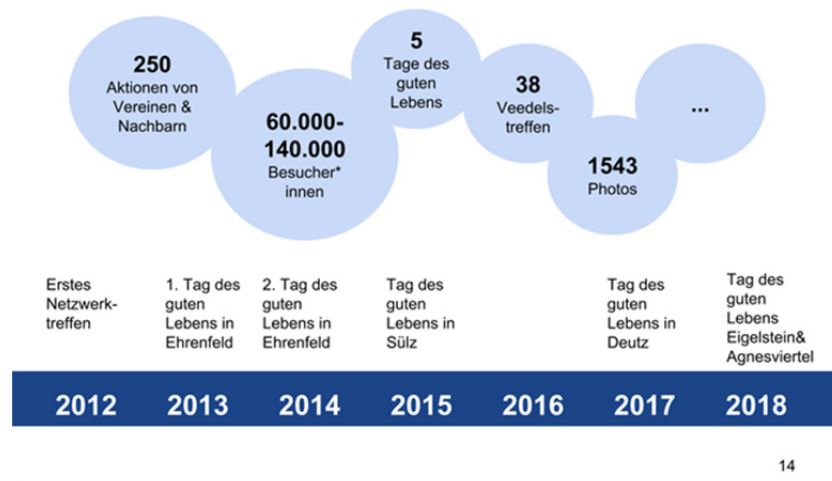
Ausblick und Zukunft

Am „Tag des guten Lebens“ selbst finden die Aktiven wieder zusammen: Anwohner aus dem jeweiligen Viertel eignen sich den öffentlichen Raum auf vielfältige Weise an. In Parkbuchten wird die Kaffeetafel aufgebaut, die Straße wird zur Spielfläche und Kinder fragen „ist das jetzt jeden Sonntag so?“ Ein wichtiger Aspekt dabei ist, dass das nicht FÜR die Nachbarn, sondern VON den Nachbarn auf die Beine gestellt wird. Bewohner melden im Vorfeld ihre Aktionen an, gemeinsam mit der AGORA kümmern sie sich um Absperrungen, Orga und Kommunikation im Viertel. Nachbarschaftstreffen und Stammtische bleiben auch nach dem eigentlichen Event als Struktur erhalten und tragen die Idee weiter.

Die meistgestellte Frage am 5. Tag des guten Lebens war: Wo findet der Tag im kommenden Jahr statt? Diese Frage ist offen. Zurzeit ist die Finanzierung weiterer Tage ungeklärt. Da seitens der Stiftung Umwelt & Entwicklung NRW keine weitere Förderung erfolgen wird können, liegt der Ball bei Verwaltung und Politik der Stadt Köln. Es bedarf einerseits einer sechsstelligen Summe, um den nächsten Tag des guten Lebens realisieren zu können. Und es braucht andererseits ein Kölner Viertel, das die Agora zu sich einlädt. Die ersten Schritte sind gemacht.

Bilanz des bisherigen
Tags des guten Lebens

AGORA KÖLN



Quelle: AGORA

Agora Köln / Institut Cultura21 e.V.
c/o Allerwelts Haus e.V.
Körnerstr. 77
50823 Köln

www.agorakoeln.de
www.tagdesgutenlebens.de/

ralph.herbertz@vcd-nrw.de

elisabeth.rohata@redaktionplus.de

Kontakt

Alltagsradwege für unsere Region

Einleitung

Mit der Bürgerinitiative „Alltagsradwege für unsere Region“ soll die Erschließung eines Mittelzentrums im Weimarer Land für den Alltagsradverkehr gewährleistet werden. Dabei stand nicht der Bau von touristischen Radwegen im Fokus sondern die Schaffung eines Radwegenetzes für die Menschen in den Gemeinden. Berlstedt ist Sitz einer Verwaltungsgemeinschaft mit 16 Ortschaften und ca. 9.000 Einwohnern. Für die umliegenden Orte ist Berlstedt ein Zentrum mit vielen Einrichtungen, Schulen und anderen Versorgungs- und Gewerbebetrieben. In Nachbarorten gibt es eine Berufsschule und ein Freibad. Diese mit dem Fahrrad zu erreichen, ist besonders für Kinder gefährlich. Die Bürgerinitiative wollte dies ändern, um jedermann einen sicheren Weg in das dörfliche Zentrum zu ermöglichen.

Durchführung

Auslöser, eine Bürgerinitiative zu gründen, war ein tödlicher Verkehrsunfall eines Radfahrers im nördlichen Weimarer Land. Die Bürgerinitiative gründete sich am 7.10.2008 mit 50 Bürgern, die aktiv mitarbeiten wollten. Ziel war es, in den nächsten Jahren den Grundstein für fünf neue Alltagsradwege entlang der Straßen von und nach Berlstedt zu legen. Der Einladung des Thüringer Landtags zum neuen Thüringer Radwegekonzept mit ausschließlich touristischem Radwegesbau, folgten zwei Mitglieder der Bürgerinitiative. Daraufhin wurden die verantwortlichen Minister zu einer Bürgerversammlung nach Berlstedt eingeladen, um auf Fragen zu Alltagsradwegen in der Region einzugehen. Mithilfe einer Unterschriftensammlung für den Radwegesbau wurde ein Schreiben an die zuständigen Landespolitiker mit den Zielen der Bürgerinitiative vorgelegt. Nach einer weiteren Bürgerversammlung und der Durchführung einer Großdemonstration mit 600 Beteiligten wurden Menschen aus Politik und Verwaltung von unserer Idee überzeugt und ein Umdenken erreicht, dass es nicht sinnvoll ist, nur touristische Radwege zu bauen. Immer wieder schaffte es die Bürgerinitiative, Politiker an den Tisch zu holen und auch finanziell eine Beteiligung am Bau des Radweges zu erreichen. Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz waren und sind immer noch für das Gelingen des Radwegesbaus von großer Bedeutung. Schlussendlich wurde ein 5-Punkte-Plan erarbeitet, auf denen die Zusicherungen der Landesbehörden für den schrittweisen Radwegesbau formuliert sind. Diese Forderungen wurden auf einem großen Schild am Eingang zum Parkplatz eines Supermarktes aufgestellt. Sobald ein Punkt erfolgreich abgeschlossen werden konnte, wurde ein großes Häkchen gesetzt.

Der offizielle Baubeginn für das erste Teilstück von 800 m, von Berlstedt bis zur ICE-Brücke, war im September 2010. Durch den Bau einer ICE-Stecke fand in der Region ein Flurneuordnungsverfahren statt, so dass auf unbürokratische Weise für einige Kilometer Radweg Planungssicherheit hergestellt und Steuergeld gespart werden konnte. Bis Ende November 2010 gelang somit die Fertigstellung des ersten Radweges von Berlstedt nach Neumark.

Im März 2011 wurde der erste Rastplatzes in Eigenregie gebaut. Weitere regelmäßige Aktionen, wie der Frühjahrsputz des Radweges, Familienradwandertage und auch Sternfahrten wurden von der Berlstedter Bürgerinitiative angeschoben und umgesetzt. Im Jahr 2012 traf sich die Bürgerinitiative erneut und beriet darüber, wie finanzielle Mittel eingeworben werden können, um den Radwegebau weiter erfolgreich voranzutreiben. Die Bürgerinitiative beschloss, verschiedene Politiker und Entscheidungsträger anzuschieben, um den weiteren Ausbau des Radweges voranzubringen. Das Thüringer Ministerium für Landwirtschaft und Infrastruktur genehmigte daraufhin den Ausbau der Radwege nach Schwerstedt, nach Stedten, nach Ballstedt, der im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens 2014 gebaut werden sollte und den Radweg nach Ottmannshausen.

Aufgrund einiger Schwierigkeiten beim Bau des Radweges nach Schwerstedt konnte dieser erst Mitte 2014 verwirklicht werden. Der Bau des Radweges nach Ottmannshausen begann Ende 2014 und die Fertigstellung konnte im Juni 2015 mit einem großen Fest gefeiert werden. An diesem Radweg wurde der zweite Rastplatz in Eigeninitiative verwirklicht. Nun stehen noch zwei Radwege aus. Planungsrecht und die Zustimmung des Gemeinderates für die Bereitstellung von Eigenmitteln sind für einen Radweg bereits besiegelt, so dass 2017 der Bau beginnen kann. Der letzte Radweg verzögert sich durch ein Planfeststellungsverfahren voraussichtlich bis 2018.

Ein innovatives und nachahmenswertes Beispiel

Mit Hilfe der „Bürgerinitiative Radwege für unsere Region“, die mit Leidenschaft, Engagement und Durchhaltevermögen viele Hindernisse überwunden haben, ist es gelungen, drei alltagstaugliche Radwege um Berlstedt zu schaffen, um den Menschen die Möglichkeit zu geben, gefahrlos in die Schule, zum Einkaufen, zum Arzt oder ins Verwaltungszentrum der Verwaltungsgemeinschaft zu gelangen.

Die kombinierten Fuß- und Radwege wurden vornehmlich als Alltagsradwege für das Weimarer Land konzipiert, um den umliegenden Gemeinden infrastrukturell neue Möglichkeiten der Mobilität aufzuzeigen, wobei diese natürlich auch touristisch interessant sind. Die Bürgerinitiative kann insgesamt positiv auf viele Jahre erfolgreiche Arbeit zurück blicken und fühlt sich in der Annahme bestätigt, dass Bürger durchaus in der Lage sind, große Dinge ins Rollen zu bringen.

Die Bürgerinitiative „Alltagsradwege für unsere Region“ im nördlichen Weimarer Land hat seit ihrer Gründung am 7.9.2008 durch ihre Aktivitäten den Alltagsradwegebau bei den verantwortlichen Landespolitikern ins Blickfeld gerückt. Die Bürgerinitiative hat ca. 20 Mitglieder und wird von Bernd Hegner geleitet.



© Helga Radziejewski

Fazit

Insgesamt wurden drei Radwege zu den Nachbarschaftsgemeinden geschaffen, ihre Pflege organisiert, zwei Rastplätze gebaut und 260 neue Bäume gepflanzt. Die Förderung von Zusammenhalt und Bürgerfleiß war ein sehr positiver Nebeneffekt ohne den dieses Projekt hätte nicht in dieser Qualität gelingen können. Die Bürgerinitiative hat gezeigt, dass auch ohne behördlichen Anschub, aber mit Willen, Ausdauer und Engagement ein großes Projekt umgesetzt werden kann.

Ein schöner Nebeneffekt ist der seit 2013 organisierte Radwandertag, an dem sich alle Gemeinden im Umland beteiligen können. Diese Veranstaltung und die Pflegemaßnahmen lassen die Gemeinschaft zusammenrücken und es wächst Akzeptanz und Achtung.

Zurzeit sind wir ein Team aus ca. 20 Personen, welches sich alle ein bis zwei Monate trifft, dabei fordern wir nicht nur Radwege, sondern kümmern uns auch um die Pflege und Sauberkeit, z. B. bei halbjährlichen Aktionstagen, an denen sich auch die umliegenden Orte beteiligen. Dabei wird nicht nur der Müll eingesammelt, sondern es werden auch, wenn nötig, Mängel an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

Nachhaltige Mobilität erlebbar machen

Eine nachhaltige Mobilität für Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen, in der Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV und alternative Antriebe eine wichtige Rolle spielen, ist das erklärte Ziel vieler Kommunen in Deutschland. Doch häufig sind es bestehende Mobilitätsroutinen, politische Vorbehalte, Befürchtungen bezüglich Flexibilitäts- und Mobilitätseinschränkungen oder Ängste vor Mehrkosten, die eine Transformation hin zu einer umweltgerechten und nachhaltigen Mobilität hemmen oder verlangsamen. Verschiedene Studien haben gezeigt, dass insbesondere konkrete praktische Erfahrungen mit alternativen Mobilitätsformen im Alltag dabei helfen können, genannten Hemmnissen und Befürchtungen zu einem gewissen Grad zu begegnen. Genau da setzt die EU-Kampagne EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE (EMW) an.

Europäische Mobilitätswoche

Jedes Jahr vom 16.-22.9. zeigen Kommunen aus ganz Europa praktisch die beeindruckende Bandbreite nachhaltiger Mobilitätsoptionen vor Ort auf. Konkret werden während der EMW innovative Verkehrslösungen ausprobiert oder mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität in Kommunen geworben: So werden beispielsweise Parkplätze und Straßenraum umgenutzt, neue Fuß- und Radwege eingeweiht, Elektro-Fahrzeuge getestet, Sharing-Angebote vorgestellt, Mobilitätskonzepte diskutiert, Schulwettbewerbe ins Leben gerufen und Aktionen für mehr Klimaschutz im Verkehr durchgeführt. Dadurch zeigen Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger, dass nachhaltige Mobilität möglich ist, Spaß macht und praktisch gelebt werden kann.

Die EMW besteht aus drei Kategorien, in denen Kommunen aktiv werden können:

- **Aktionswoche:** In der Aktionswoche finden unterschiedliche Veranstaltungen und Aktionen statt, die Bürgerinnen und Bürgern die Vorteile einer nachhaltigen Mobilität aufzeigen und Lust auf umweltschonende Fortbewegungsarten machen. Vom Kinder-Lauf-Bus über Lesungen zum Thema Mobilität bis hin zu Fahrrad-Yoga ist alles denkbar.
- **Dauerhafte Maßnahme:** Dauerhafte Maßnahmen, die den Fuß- oder Radverkehr, ÖPNV oder Barrierefreiheit fördern und die Kommunen innerhalb eines Jahres eingeführt haben, können in der EMW beworben werden. Hierzu können Infrastrukturmaßnahmen wie neue Radwege, Bushaltestellen oder breitere Gehsteige zählen wie auch Geschwindigkeitszonen oder Kommunikations- und Bildungsmaterialien.
- **Autofreier Tag:** An einem Tag innerhalb der EMW, vorzugsweise am 22.9., bleiben ein oder mehrere Bereiche in der Kommune Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden oder dem öffentlichen Verkehr vorbehalten. Der autofreie Tag verdeutlicht die Vorteile von verkehrsberuhigten, öffentlichen Räumen und kann zum Beispiel mit einem Straßenfest gefeiert werden, auf dem sich verschiedene Vereine und Organisationen präsentieren.

Die Kommunen, die während der EMW in allen drei Kategorien aktiv sind, erreichen den sogenannten Goldstatus und können sich für den EUROPEAN MOBILITYWEEK Award bewerben, der jedes Jahr das beste Programm auszeichnet.

2017 haben sich 2.526 Kommunen aus 50 Ländern an der EMW beteiligt und mit zahlreichen Aktionen, 7.993 dauerhaften Maßnahmen und 1.352 autofreien Tagen gezeigt, dass nachhaltige Mobilität vor Ort funktionieren kann. Auch in Deutschland beteiligen sich wieder mehr Kommunen an der EMW. Die Nationale Koordinierungsstelle beim Umweltbundesamt stellt seit 2016 viele praktische Hilfestellungen zur Verfügung, verbreitet wissenschaftliche Ergebnisse zu nachhaltiger Mobilität und vernetzt Kommunen untereinander. Dadurch unterstützt sie deutsche Kommunen dabei, in der EMW und darüber hinaus nachhaltige Mobilität vor Ort zu fördern.

Bürgerinnen und Bürger erreichen

Um Bürgerinnen und Bürger zu erreichen und immer wieder neue Zielgruppen zu erschließen, ist es wichtig die Vorteile nachhaltiger Mobilität auf verschiedene Weise und auch mit unterschiedlichen Partnern aufzuzeigen. Im Rahmen der EMW arbeiten Kommunen daher oftmals mit zahlreichen Akteuren vor Ort zusammen. Teilweise auch mit solchen, die auf den ersten Blick nichts mit nachhaltiger Mobilität zu tun haben wie Kirchen, die IHK, Schulen oder Fitnessstudios. So vielfältig wie die Partner sind auch die Aktionen. Während Fitnessstudios Aktionen durchführen, die eher mit Bewegung zu tun haben, veranstalten Universitäten beispielsweise Diskussionsforen oder Informationsveranstaltungen.

Kreative Aktionsideen rund um nachhaltige Mobilität entwickeln

Um das Thema immer wieder neu und spannend zu machen, ist es wichtig, neben alt bewährten Aktionen, wie Fahrradsternfahrten, auch neue Aktionen durchzuführen. Die EMW-Toolbox kann dabei helfen im Speed-Dating Format grundlegend neue Ideen passend zur jeweiligen Kommune zu entwickeln.

Funktionsweise der EMW-Toolbox

Die EMW-Toolbox ist ein Spiel, das man allein, noch besser aber mit mehreren Personen spielen kann. Es besteht aus drei aufeinanderfolgenden Schritten:

In einem ersten Schritt (Akteure identifizieren) überlegen Teilnehmende, welche Akteure eine wichtige Rolle in ihrer Kommune spielen. Diese müssen nicht unbedingt etwas mit Mobilität oder Nachhaltigkeit zu tun haben. Es können auch Museen, Pfadfinderbünde, Orchester, Geschäfte, u.v.m. darunter sein. Außerdem werden die Kern- und Nebenkompetenzen der Akteure aufgeschrieben. Bibliotheken haben beispielsweise als Kernkompetenz das Verleihen von Büchern und als Nebenkompetenz verfügen sie über Räumlichkeiten in zentraler Lage.

EMW-Toolbox – neue
Aktionsideen selbst
entwickeln



Quelle: Umweltbundesamt

In einem zweiten Schritt (Ideenschmiede) ziehen die Teilnehmenden Karten von zwei vorbereiteten Stapeln. Der eine Stapel enthält verschiedene Verkehrsmittel. Hierzu zählen Lastenräder, Taxi, Tram, Bus, Carsharing und viele mehr. Der andere Stapel enthält Denkanstöße. Das sind beispielsweise folgende Anregungen: „Denken Sie groß“, „Werden Sie absurd“ oder „Zweckentfremden Sie“. Nachdem je eine Karte eines jeden Stapels gezogen wurde, ist es die Aufgabe der sich gegenüberstehenden Teilnehmenden gemeinsam innerhalb von zwei Minuten eine erste Aktionsidee zu entwickeln. Diese sollte das gezogene Verkehrsmittel, einen der zuvor gesammelten Akteure sowie eine der Denkanregungen kombinieren. In der ersten Runde werden Aktionsideen für den Akteur des einen Teilnehmenden in der nächsten Runde für den des anderen Teilnehmenden entwickelt. Hierbei entstehen die unterschiedlichsten Ideen – von skurril bis einfach und schnell umzusetzen. Dieser Prozess kann dann im Anschluss mehrere Male mit immer neuen Paarkonstellationen wiederholt werden.

In einem dritten Schritt (Ideen weiter schmieden) lassen die Teilnehmenden ihre ersten Ideen am Platz liegen und neue Teilnehmende gucken sich diese ersten Ideen an. Gemeinsam überlegen sie nun, wie die bestehende Idee weiterentwickelt werden kann.

EMW-Ideensetzlinge

Mit Hilfe der EMW-Toolbox wurden auf vier Regionalworkshops in Deutschland über 300 Aktionsideen entwickelt. Die Nationale Koordinierungsstelle der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE beim Umweltbundesamt hat gemeinsam mit krauses Projektdesign die besten Ideen ausgewählt und aufbereitet. So ist die EMW-Saatgut-Tüte mit 20 Ideensetzlingen entstanden. Jeder Ideensetzling bezieht sich auf ein bestimmtes Verkehrsmittel und besteht aus einer kurzen Beschreibung der Idee, einer Einschätzung zum Aufwand, einer Liste der benötigten „Zutaten“ sowie einer inspirierenden Illustration. Somit können alle auf den ersten Blick sehen, ob sich die Aktionsidee in der eigenen Kommune umsetzen lässt, wie aufwändig sie ist und welche Partnerorganisation oder Materialien benötigt werden. Diese Ideen sollen Kommunen wie auch interessierte Akteure dazu animieren, mit verschiedenen Aktionen während der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE auf die Vorteile nachhaltiger Mobilität aufmerksam zu machen und neue

Dinge auszuprobieren. Außerdem zeigen sie, dass der Kreativität während der EMW keine Grenzen gesetzt sind.

Zwei „Ideensetzlinge“
aus der EWM-Saatgut-
tüte

Eine*r geht noch – Die SUV-Wette



Verkehrsmittel	Aufwand
	  

Zutaten Kindergarten, SUV, evtl. Fotograf

Wenn vor den Kindergärten morgens die Autos Schlange stehen, steigt nicht selten nur je ein Kind aus den Fahrzeugen aus. Um auf diese Form der überdimensionierten Mobilität hinzuweisen bietet sich eine Wette an. Klappt es, alle Kinder einer Kindergartengruppe in einem SUV unterzubringen? Die Gurtpflicht lassen wir für diese Wette außer Acht, fahren mit dem mit Kindern proppenvollen Wagen aber natürlich auch nicht. Am Ende entsteht ein etwas anderes Gruppenfoto, eine Zeiträfferaufnahme der Aktion kann das Gewusel schön abbilden.

Wollen alle Gruppen eines Kindergartens mitmachen, bietet es sich an die Gruppen gegeneinander antreten zu lassen und die Zeit zu stoppen bis das letzte Kind im Auto untergebracht ist.

Mobile Gärten für eine grüne Stadt



Verkehrsmittel	Aufwand
	  

Zutaten Lastenrad, Blumen, Pflanzen, Kräuter, Erde, evtl. Gärtnerei oder Kümmerer*innen

Stadtgrün regt dazu an mehr Wege zu Fuß zurückzulegen, sorgt für bessere Aufenthaltsqualität und verbessert die Luftqualität. An all den Stellen, die eher vom Grau denn vom Grün geprägt sind, kann der mobile Pop-up-Garten helfen und während der EMW Bedarfe sichtbar machen.

Ein Lastenrad wird zum mobilen Hochbeet umgebaut und fährt jeden Tag einen Ort in der Stadt an, der gerne grüner werden möchte. Die Orte werden im Vorfeld bekannt gegeben und Kümmerer*innen für jeden Haltepunkt gesucht. Diese können die Bepflanzung erweitern und an trockenen Tagen für genügend Wasser sorgen. So wächst und gedeiht der mobile Garten von Tag zu Tag der EMW.

Es empfiehlt sich, eine Unterkonstruktion zu bauen um nicht das ganze Lastenrad mit Erde befüllen zu müssen. Unser Garten soll ja mobil bleiben.

Quelle: Umweltbundesamt

Praxisbeispiele

Wie vielfältig die EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE in einzelnen Kommunen sein kann, zeigen Praxisbeispiele aus drei deutschen EMW-Kommunen.

Steinfurt

Die Kreisstadt Steinfurt liegt im Münsterland und ist mit 35.000 Einwohnern eine eher kleine Stadt in der EMW-Familie. 2017 hat Steinfurt zum ersten Mal an der EMW teilgenommen und innerhalb weniger Wochen mit kleinem Budget ein bemerkenswertes Programm ausgearbeitet. Folgende Aktionen fanden im vergangenen Jahr statt und haben ganz unterschiedliche Zielgruppen angesprochen: Ein Malwettbewerb in Steinfurter Grundschulen lud Schülerinnen und Schüler dazu ein, sich Gedanken über die Mobilität der Zukunft zu machen. Spannende Preise dienten als zusätzliche Motivation und wurden gesponsert. Um mit gutem Beispiel voranzugehen wurde des Weiteren die „Rathaus Fahrradaktion“ ins Leben gerufen. Mitarbeitende des Rathauses wurden dazu angehalten, während der EMW mit nachhaltigen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen und so möglichst viele Kilometer zurückzulegen. Und schließlich konnten Steinfurterinnen und Steinfurter im Rahmen einer Fahrradtour fünf Klimaschutzvorreiter in ihrer Stadt besuchen und ins Gespräch kommen.

Erste Ideen für 2018 sind unter anderem auf dem EMW-Workshop in Dessau entstanden. Zum ersten Mal findet in diesem Jahr eine Fahrradtour zwischen Steinfurt und der Partnerstadt Rijssen-Holten in den Niederlanden statt. Eine gute Gelegenheit voneinander zu lernen und gleichzeitig den europäischen Nachbarschaftsgedanken selbst zu erFAHREN“. Das Beispiel aus Steinfurt zeigt sehr gut, dass es nicht immer monatelanger Vorbereitungen bedarf um sich an der EMW beteiligen zu können. Engagement und

kreative Ideen reichen häufig aus um sich an das Thema Mobilität gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern heranzutasten.

Mönchengladbach

Mönchengladbach, das mit seinen 270.000 Einwohnern am dicht besiedelten Niederrhein liegt, beteiligt sich seit 2016 an der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE. Die Stadt hat auch auf Grund der zwei Zentren und flächigen Verteilung einen Modalsplit mit einem hohen MIV-Anteil von 61,5 %. Dennoch oder gerade deshalb setzt sich die Stadtverwaltung verstärkt für nachhaltige Mobilität ein. So wurde für die EMW 2017 ein abwechslungsreiches Programm ins Leben gerufen. Neben einer Fahrrads-ternfahrt fand die Aktion StraßenFREiraum statt, die es Mönchengladbacherinnen und Mönchengladbachern ermöglichte sich die vierspurige Straße zurückzuerobern. Sie machte vor allem deutlich wie breit eine solche Straße ist und wieviel Platz sie bietet. Außerdem wurde die Blaue Route, die erste Fahrradstraße in Mönchengladbach, feierlich eröffnet. Diese dauerhafte Maßnahme ist ein wichtiger Schritt hin zu einer fahrradfreundlichen und damit lebenswerteren Stadt. Auch für die EMW 2018 sind bereits viele spannende Aktionen in Planung. Hierzu zählen der Tag der Mobilität und die Fahrradsternfahrt (in Kooperation mit dem ADFC) als EMW-Auftakt, gefolgt von einem Vortrag „Elektromobilität in MG“ (in Kooperation mit der VHS) sowie dem Rollatortag NRW (in Kooperation mit NEW). Flankierend sind ein Fotowettbewerb zum diesjährigen EMW-Motto Mix&Move, eine Aktion auf der Blauen Route sowie der Parking Day geplant.

Das Beispiel Mönchengladbach zeigt sehr schön, dass jede Kommune beginnen kann nachhaltige Mobilität zu fördern – egal wie der gegenwärtige Modalsplit aussieht. Klar ist, dass viele kleine Aktionen und Schritte ein Umdenken einleiten können.

Lindau am Bodensee

Lindau am Bodensee ist eine große Kreisstadt mit 25.000 Einwohnern und liegt im Dreiländereck Deutschland, Österreich und Schweiz im südwestlichen Teil des Freistaates Bayern. Die Stadt zeichnet sich insbesondere durch die hohe touristische Attraktivität einer historischen Altstadt auf einer Insel im Bodensee aus. Klimaschutz und Energiewende sind eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung, der sich die Stadt seit langem stellt. Sie ist beispielsweise seit 25 Jahren Mitglied im Klimabündnis. Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit findet mit den 2.000-Watt-Städten in der Bodenseeregion statt, die sich für verschiedene Aspekte der Nachhaltigkeit einsetzen. Zur Verbesserung der bioklimatischen und lufthygienischen Situation hat die Stadt einen Luftreinhalteplan. Außerdem hat die Stadt Lindau ein Klimaschutzkonzept mit integrierter Energie- und CO₂ Bilanz und Potenzialstudie. Das Klimaschutzkonzept Lindau 2020 wurde einstimmig vom Stadtrat beschlossen. Für die CO₂ -Minderung wird ein großes Potenzial im Feld der Verkehrsplanung gesehen. So hat der Lindauer Stadtrat nach einem umfangreichen Erarbeitungsprozess am 21.6.2017 das Klimafreundliche Lindauer Mobilitätskonzept (KLiMo) einstimmig beschlossen. Das KLiMo soll einerseits Mobilität ermöglichen und fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen. Mit dem KLiMo liegt in Lindau das erste verkehrliche Gesamtkonzept vor, welches der Politik, der Verwaltung sowie den Bürgerinnen und Bürgern als Leitlinie für die zukünftige verkehrliche Entwicklung in der Stadt Lindau bis etwa zum Jahr

2030 dienen soll. Die EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE wird in dieser Hinsicht als wichtige bewusstseinsbildende Maßnahme für mehr Nachhaltigkeit vor Ort betrachtet. Es wurde ein vielfältiges Programm in allen drei Kategorien der EMW entwickelt: Aktionswoche, dauerhafte Maßnahme und autofreier Tag. Insgesamt fanden an allen Tagen der EMW unterschiedliche Aktionen statt: vom Lastenrad-Tag über den Parking-Day bis hin zum Pendler-Frühstück war einiges geboten. Bürgerinnen und Bürger wurden zum Nachdenken über die Platzverteilung im Straßenraum angeregt, haben verkehrsberuhigte Bereiche erlebt und mehr über die Potenziale von Lastenrädern erfahren. Das abwechslungsreiche und umfassende Programm der Stadt hat der Jury der EMW so gut gefallen, dass es die Stadt unter die Finalisten für den EMW-Preis der Kleinstädte geschafft hat. Damit ist Lindau die erste deutsche Stadt, der das gelungen ist.

Die kleine Stadt Lindau hat gezeigt, dass es nicht auf die Größe der Kommune ankommt. Jede Kommune kann ein abwechslungsreiches Programm entwickeln, das zu ihr passt und Bürgerinnen und Bürger mitnimmt.

Fazit

Die EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE ist eine niederschwellige und effektive Möglichkeit für Kommunen nachhaltige Mobilität zu bewerben und Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, wie sie vor Ort gelebt werden kann. Durch die hohe Flexibilität der Teilnahmemöglichkeiten und der Fülle an Aktionen, die denkbar sind, kann jede Kommune ihre individuellen Ziele und Angebote in den Fokus rücken. Zudem ist es in der EMW möglich viele verschiedene Themen der nachhaltigen Mobilität zu berücksichtigen: von Aktionen zur Barrierefreiheit über Sharing-Angebote bis hin zu Lärm- und Luftreinhaltethemen ist alles denkbar. Hinzu kommt, dass die EMW nicht nur in Deutschland sondern in rund 50 weiteren Ländern gefeiert wird. Dadurch erhält das Thema in ganz Europa und darüber hinaus besondere Aufmerksamkeit. Das wiederum kann Veränderungsprozesse und ein Umdenken in den Köpfen der Lokal- aber auch Bundespolitikerinnen und -politiker bewirken.

Städte als Partner in EU-Forschungsprojekten

Die EU-Forschungslandschaft ist sehr heterogen; nicht nur wegen der Größe Europas und der vielen Mitgliedsstaaten, sondern weil es sehr viele Programmlinien gibt. Diese sollen grundsätzlich Entwicklungsunterschiede auf allen Ebenen und Regionen unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips ausgleichen. Diese Gemengelage aus Vielschichtigkeit der hoheitlichen Rahmenbedingungen und unzähligen Fördermöglichkeiten stellt eine Beteiligung an der EU-Forschung vor große Herausforderungen. Es stehen jedoch erhebliche Summen zur Förderung von Vorhaben bereit. Darum sollten auch die deutschen Städte in Zukunft mehr daran partizipieren als dies bisher der Fall war. Die finanzielle Unterstützung ist ein wichtiger Aspekt. Noch entscheidender ist aber die politische Konsequenz die sich aus einer Nicht-Teilnahme ergibt. Ergebnisse und Erkenntnisse aus Forschungsvorhaben werden in der Regel in Direktiven (Verordnungen, Richtlinien...) eingearbeitet und als EU-weite Regelungen über alle Mitgliedsstaaten ausgerollt. Diese können in einzelnen Mitgliedstaaten zu erheblichen Problemen führen, weil man dann etwas umsetzen muss, was anders wo entwickelt wurde und nicht in die eigene „Landschaft“ passt.

Es ist absolut notwendig und unerlässlich sich an Forschungsvorhaben der EU zu beteiligen. Dieses setzt voraus, dass man sich vorher mit den Zielen und Vorstellungen sowie den Instrumenten der EU auseinandersetzt.

Grundlage für Urbane Mobilitätspolitik ist u.a. das Weißbuch der KOM (2011), Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem („Verkehrsweißbuch“); hier die wichtigsten Inhalte:

- 1) Halbierung der Anzahl „mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030 / vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge bis 2050
- 2) Erhöhung des Anteils emissionsarmer Flugkraftstoffe um 40 % bis 2050
- 3) Verlagerung von 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger (Eisenbahn- oder Schiff), mehr als 50 % bis 2050
- 4) Vollendung eines Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes bis 2050, Verdreifachung seiner Länge bis 2030; bis 2050 soll die Mehrheit der Reisen auf mittleren Distanzen (300 km und mehr) über die Schienelaufer
- 5) Funktionsfähiges EU-weites Kernnetz von Verkehrskorridoren inklusive Einrichtungen für einen effizienten Verkehrsträgerwechsel (TEN-V-Kernnetz) bis 2030, Netz hoher Qualität und Kapazität bis 2050
- 6) Bis 2050 Verbindung aller Flughäfen des Kernnetzes mit Schienennetz
- 7) Schaffung der Voraussetzungen für ein europäisches multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Zahlssystem
- 8) Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf beinahe Null bis 2050 / Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2020
- 9) Umfassende Internalisierung externer Kosten, d.h. Übertragung sämtlicher Verkehrskosten auf Nutzer und Verursacher

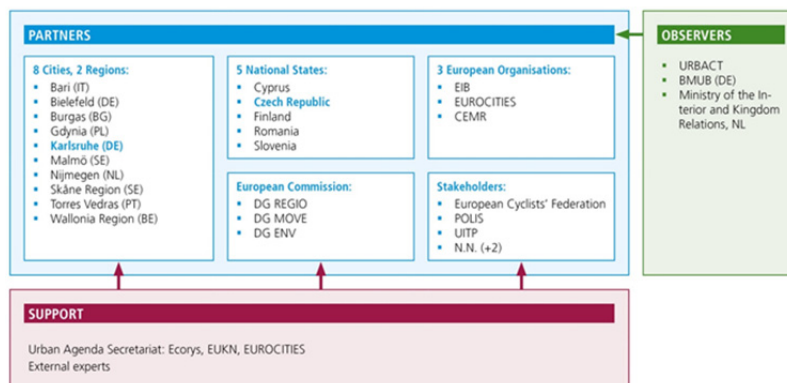
- 10) Vollständige Modernisierung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems (SESAR) bis 2020, kürzere und sicherere Flugreisen und mehr Kapazität. Bis 2020 Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums.

Mit der Vorlage der Mitteilung der Kommission „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt (= „Urban Mobility Package“) im Jahr 2013 hat die Kommission die Phase der Mitwirkung bei dem Thema Urbane Mobilität in den Mitgliedstaaten eingeläutet. Die Kommissionsmitteilung zielt darauf ab, die europäischen Städte verstärkt bei der Bewältigung der Herausforderungen der urbanen Mobilität zu unterstützen. Dabei soll die Fragmentierung der Konzepte überwunden und ein Binnenmarkt für innovative Lösungen für urbane Mobilität entwickelt werden, indem Aspekte wie gemeinsame Normen und Spezifikationen oder die gemeinsame Beschaffung behandelt werden. Die Kommission empfiehlt eine Reihe konkreter Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen zu einer Reihe einschlägiger Themen wie Stadtlogistik, Zugangsregelungen in Städten, Einführung urbaner intelligenter Verkehrssysteme und Straßenverkehrssicherheit und wird deren Weiterverfolgung sorgfältig überwachen. Darüber hinaus regt sie die Erstellung von „Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität“ (SUMP) an.

Ein Jahr später in 2014 legte die Kommission mit der Mitteilung „Die städtische Dimension der EU-Politikfelder – Kernpunkte einer EU-Städteagenda“ nach. Sie hat zwei Hauptziele: Erstens eine bessere Koordinierung und mehr Kohärenz der EU-Strategien, um den Bedürfnissen der Städte gerecht zu werden und zweitens mehr und direktere Beteiligung der Städte bei der Gestaltung der EU-Politik. Die Konsultation bezieht sich auf eine "europäische Stadtentwicklungspolitik". Die EU besitzt aber gegenwärtig keine formale Kompetenz, sich um städtische Anliegen zu kümmern.

Das Jahr 2016 war der Startpunkt der Umsetzung der sogenannten Städteagenda. Im sogenannten Pakt von Amsterdam sind prioritäre Themen wie Lokale Ökonomie, Städtische Armut, Bezahlbares Wohnen, Integration von Migranten und Flüchtlingen, Nachhaltige Landnutzung, Kreislaufwirtschaft, Energiewende, Städtische Mobilität, Luftqualität, Digitale Wirtschaft und Vergabewesen festgelegt worden. Es wurde eine sogenannte Partnership Urban Mobility (PUM) (siehe Abbildung) ins Leben gerufen, die sich unter anderem um die Umsetzung der Ziele in sogenannten Aktionsplänen kümmern soll.

Aufbau der „Partnership for Urban Mobility“ (PUM)

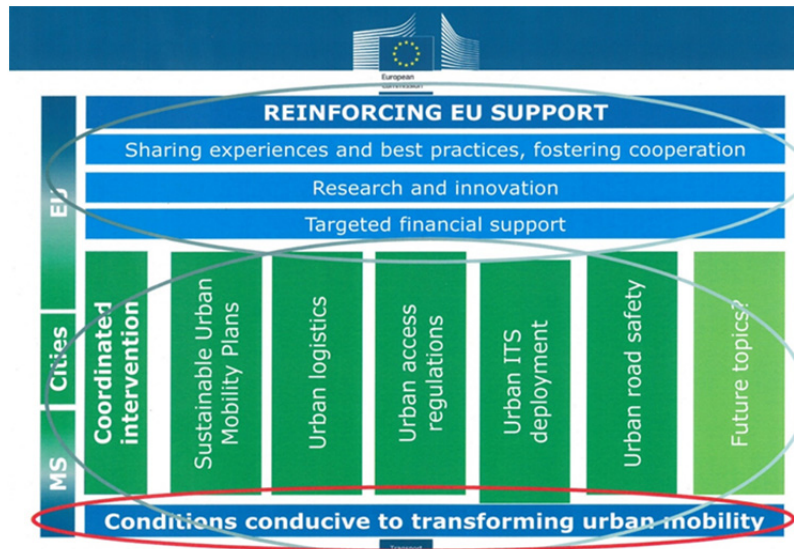


Quelle: Stadt Karlsruhe | Content: Hartig | Layout: Streeck

Im Jahr 2018 ist die EU-Kommission noch einen Schritt weiter. Die neue Städteagenda enthält Leitlinien, die darauf abzielen, die Städte weltweit inklusiver, grüner, sicherer und prosperierender zu gestalten. Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und das Pariser Abkommen werden berücksichtigt.

Parallel zu der Entwicklung von politischen Leitlinien und deren Einbindung in Direktiven stellt die EU-Kommission erhebliche Mittel für die Förderung von Forschung und Entwicklung, aber auch für viele Pilotanwendungen zur Verfügung. So nimmt in der Förderperiode 2014 bis 2020 die städtische Dimension eine durchaus wichtige Rolle ein. In der EFRE-Verordnung z. B. ist festgelegt, dass 5 % der den Mitgliedstaaten zugewiesenen EFRE-Mittel für integrierte Stadtentwicklungskonzepte (=SUMP) verausgabt werden müssen.

Die wichtigsten
Schwerpunkthemen
der EU Förderung



Quelle: Vortrag von Alfredo Sanchez Vicente, Transportation and Environment Reporting Mechanism, Brüssel 22.10.2014

Unter Berücksichtigung politischer Vorgaben und der Förderlandschaft verfolgt die EU-Kommission folgende Strategie: In den Fällen wo sie u.a. wegen der Subsidiarität keinen unmittelbaren politischen Einfluss ausüben kann, versucht sie es über F+E und Anwendungsforschung. Die Bereitstellung von erheblichen Finanzmitteln knüpft sie an Bedingungen (z. B. Vorlage eines SUMP). Damit versucht sie Vorgaben – quasi durch die Hintertür – in den Regionen und Kommunen Maßnahmen zu implementieren, für die sie eigentlich keine Zuständigkeit (Subsidiarität) hätte.

Dessen muss man sich in den Mitgliedsstaaten bewusst sein. Ein Gegensteuern ist nur möglich, wenn man sich auch an Forschungsprojekten beteiligt.

Finanzielle Förderungen gibt es u.a. im Rahmen der EU-Kohäsionspolitik durch die „European Structural and Investment Funds“, „INTERREG“, „URBACT III“, durch die Europäische Investment Bank mit „Loans and guarantees“, „ELENA“, „JESSICA“, „European Energy Efficiency Fund“ sowie durch ergänzende Initiativen wie „LIFE“, „Connecting Europe Facility Funds“, „Horizon 2020“ und „European Fund for Strategic Investments“.

Dazu einige wenige Erläuterungen:

Ein besonders wichtiges Strukturförderinstrument ist der „Europäischer Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) (2014–2020), mit dem u.a. Verringerung der CO₂-Emissionen in allen Bereichen der Wirtschaft sowie Anpassung an den Klimawandel und Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen gefördert werden sollen. Grundlage der EFRE-Förderung – z. B. in Hessen – ist das „Operationelle Programm für die Förderung von Investitionen in Wachstum und Beschäftigung in Hessen (IWB-EFRE-Programm)“. Wer eine Förderung erhalten

kann, richtet sich zudem nach Förderrichtlinien, die die Bestimmungen der Förderprogramme enthalten.

URBACT ist ein Programm, welches durch EFRE finanziert wird. Es geht dabei um die Förderung einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung. URBACT unterstützt die teilnehmenden Städte und Institutionen dabei, Stadtentwicklungskonzepte zu erarbeiten und umzusetzen. Themen sind zum Beispiel Innovation, CO₂-Reduzierung, Umweltschutz, soziale Integration oder Beschäftigungsförderung.

INTERREG fördert die "europäische territoriale Zusammenarbeit" und ist Teil der Struktur- und Investitionspolitik (EFRE) der Europäischen Union. Seit mehr als 20 Jahren werden damit grenzüberschreitende Kooperationen zwischen Regionen und Städten unterstützt, die das tägliche Leben beeinflussen, zum Beispiel im Verkehr, beim Arbeitsmarkt und im Umweltschutz.

ELENA (European Local ENergy Assistance) gehört zur Förderung der Europäischen Investitionsbank (EIB), um den Klimaschutz und die Energiepolitik zu unterstützen. Diese gemeinsame Initiative der EIB und der Europäischen Kommission unterstützt Gebietskörperschaften bei der Vorbereitung von Vorhaben in den Bereichen Energieeffizienz und erneuerbare Energieträger.

JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) ist ebenfalls eine Initiative der Europäischen Kommission, die in Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Entwicklungsbank des Europarats (CEB) entwickelt wurde, um nachhaltige Stadtentwicklung und Sanierung durch Finanzinstrumente voranbringen soll.

LIFE ist das Programm der Europäischen Union für Umwelt- und Naturschutzvorhaben. Das erste LIFE-Programm startete 1992. Seither ist das Programm eines der wichtigsten Finanzierungsinstrumente der EU im Umweltbereich. Bislang wurden über 3.506 Projekte finanziert.

CEF (Connecting Europe Facility) finanziert Projekte, die die Lücken in Europas Energie-, Transport- und digitalem Backbone schließen. Europas Wirtschaft soll aber auch grüner werden, indem sauberere Verkehrs- und Hochgeschwindigkeits-Breitbandverbindungen gefördert werden, sowie die Nutzung erneuerbarer Energien in Übereinstimmung mit der Strategie Europa 2020.

Horizon 2020 ist das Rahmenprogramm der Europäischen Union für Forschung und Innovation. Es will EU-weit eine wissens- und innovationsgestützte Gesellschaft und eine wettbewerbsfähige Wirtschaft aufbauen sowie gleichzeitig zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen. In Anbetracht der Wichtigkeit dieses Programms hat die Bundesregierung ein Netzwerk der Nationalen Kontaktstellen (NKS) eingerichtet und stellt Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für sämtliche Bereiche des Rahmenprogramms zur Verfügung.

ELTIS (European Local Transport Information Service) ist die zentrale Informationsdrehscheibe für Fragen der urbanen Mobilität. Das CIVITAS-Portal hilft Städten in ganz Europa, innovative und integrierte Strategien zur Erreichung von Energie-, Verkehrs- und Umweltzielen zu implementieren und zu erproben. Bisher wurden oder werden Projekte in 59 Städten, davon 11 in Deutschland unterstützt. Polis ist ein länderübergreifendes Netzwerk, aus etwa 60 Mitgliedern aus 15 Ländern.

Die für Deutschland wichtigen Einzelvorhaben aus CIVITAS sind PROSPERITY und SUMPS –UP. Bei PROSPERITY (2016-2019) mit 40 Partner aus

15 EU-Staaten soll über den Wissensaustausch zwischen Kommunen, Ländern und anderen Akteuren die Durchdringung mit Nachhaltigen Stadtmobilitätspläne (SUMP) erhöht werden. Bei SUMPS-UP geht es vor allem darum neue Guidelines zur Erstellung der SUMP zu entwickeln.

Angewandte Forschung und Demonstration werden auch durch das 7. Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung finanziert. Weitere Programme sind die „Europäische Innovationspartnerschaft (EIP)“, "Intelligente Energie für Europa" (STEER) sowie die sog CLARS-Plattform.

Die Europäische Mobilitätswoche ist eine jährlich stattfindende Kampagne, die in diesem Fall vom 16. bis 22.9. stattfindet.

Weitere City Networks sind: Eurocities, ICLEI, Polis und für einzelne Fachthemen: EPOMM, UITP, European Cyclists Federation u.a.

Die Ausführungen dieses Beitrages machen deutlich, wie heterogen sich die Förderlandschaft darstellt. Um daran zu partizipieren, bedarf es in Deutschland einer wesentlich intensiveren Beteiligung als bisher. Das vom Land Hessen betriebene Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) wird in Zukunft interessierte Kommunen beraten und soweit möglich bei Forschungsvorhaben unterstützen.

Fördermöglichkeiten für Kommunen – Welche Angebote macht der Bund?

Wenn Städte und Gemeinden ihre Straßen und Plätze neu gestalten wollen, sind Fragen der Finanzierung zentral. Qualitätsverbesserungen im öffentlichen Raum können bereits mit kleinem Budget erreicht werden. Besonders der Rückbau autogerechter Stadtstrukturen erfordert jedoch oft größere Umbaumaßnahmen.

Städtebauförderung für attraktive Straßen und Plätze

Im Rahmen der Städtebauförderung⁴ werden umfangreiche Umbaumaßnahmen gefördert. Ziele der Städtebauförderung sind insbesondere:

- Stärkung von Innenstädten und Ortszentren in ihrer städtebaulichen Funktion, auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes,
- Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten,
- städtebauliche Maßnahmen zur Behebung sozialer Missstände.

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung förderungsfähiger Kosten mit einem Drittel, zwei Drittel werden vom Land und der Gemeinde aufgebracht. Grundsätzlich lassen sich in allen Programmen der Städtebauförderung wichtige Bestandteile für die Aufwertung öffentlicher Räume finden. Mit den Programmen Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Investitionspakt Soziale Integration im Quartier, Zukunft Stadtgrün, Kleinere Städte und Gemeinden, Städtebaulicher Denkmalschutz und Stadtumbau werden insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen gefördert. Im Entwurf des Bundeshaushalts 2018 sind für alle Programme Gelder vorgesehen.

Die Umsetzung städtebaulicher Maßnahmen und die Inanspruchnahme von Städtebau-Fördermitteln sind für beteiligte Akteure bisweilen eine besondere Herausforderung. Dies wird an der Höhe der Ausgabereise erkennbar, deren Volumen in den letzten zehn Jahren stark angestiegen ist. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat deshalb untersucht, weshalb die verfügbaren Fördermittel nicht immer in der vorgesehenen Weise abgerufen werden konnten, welche Hemmnisse sich aus dem Förderprozess selbst ergeben und welche Faktoren ganz allgemein den Erfolg der Städtebauförderung bestimmen.⁵

Difu-Veröffentlichung
zum Thema

⁴ Gute Beispiele und aktuelle Informationen zu den einzelnen Förderprogrammen sind auf: <https://www.staedtebaufoerderung.info> zu finden.

⁵ Difu-Impulse, Bd. 5/2018: „Städtebauförderung in NRW. Erfolgsfaktoren und Hemmnisse der Beantragung, Bewilligung und Abrechnung von Fördermitteln“, <https://difu.de/11855>

Auf der Grundlage einer breiten Befragung der kommunalen Akteure in NRW, ergänzt um die Perspektive von Fachexperten der Bezirks- und Landesebene, bietet die Studie nicht nur Antworten auf diese und weitere Fragen. Sie liefert darüber hinaus Handlungsempfehlungen für eine zukünftige Weiterentwicklung des Förderinstrumentariums sowie der damit verbundenen Strukturen und Abläufe. Sie richtet sich damit insbesondere an politische Entscheidungsträger und involvierte Verwaltungsakteure auf Bundes- und Landesebene, aber auch an die für die Umsetzung von städtebaulichen Vorhaben Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden – nicht nur in Nordrhein-Westfalen.

Lebenswerte Städte und Klimaschutz

Auch Fördergelder aus der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMU⁶ können für einige Vorhaben passend sein. Von den verschiedenen Förderprogrammen eignen sich insbesondere die Kommunalrichtlinie, der Wettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“, das Programm „Kurze Wege für den Klimaschutz“ und auch die „kommunalen Klimaschutz-Modellprojekte“. Bei den wenigsten Programmen steht tatsächlich die Gestaltung öffentlicher Räume oder die Schaffung von Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Die Effekte in diesem Wirkungsbereich sind daher meist nur indirekt. Im Gegensatz zur Städtebauförderung bieten einige Programme der NKI auch die Möglichkeit für einen niedrighschwelligen und kleinteiligen Einstieg in größere Umgestaltungsmaßnahmen. Besonders aufgrund des breiten Spektrums der Förderprogramme, die sich z.T. auch an Bürgerinnen und Bürger bzw. die Zivilgesellschaft richten, sind sie ein wertvoller Baustein bei der Neuentdeckung von Straßen und Plätzen. Bei der Entwicklung von Projektideen sollte vorab ein Blick in die Förderprogramme geworfen werden. So können Projekte bereits von Beginn an in Richtung „Förderfähigkeit“ entwickelt werden oder zumindest Impulse für eine spätere Finanzierung in diesen Prozess einfließen.

Da sich die Förderkulisse stetig weiterentwickelt, sind die aktuellsten Informationen zu Antragsfristen, Förderquoten, Förderschwerpunkten, geförderten Projektbeispielen und Antragsberechtigten beim Fördermittelgebenden zu finden. Diese und weitere Informationen sind für die Förderprogramme im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) online unter www.klimaschutz.de sehr gut aufbereitet.

Die Kommunalrichtlinie

Die Kommunalrichtlinie ist für Kommunen ein sehr breites Förderinstrument. Der Schwerpunkt liegt neben der strategischen Umsetzung von Klimaschutz in Kommunen auch auf investiven Maßnahmen. Im Bereich „nachhaltige Mobilität“ sind z. B. die Errichtung von Mobilitätsstationen oder hochwertige Radabstellanlagen förderfähig. Durch geordnete Parkmöglichkeiten für Fahrräder verbessern sich beispielsweise das Erscheinungsbild und die Sicherheit auf öffentlichen Straßen und Plätzen. Je nach Förderschwerpunkt unterscheiden sich die Antragsfenster. Ab Oktober 2018 werden die neuen Details zur überarbeiteten Kommunalrichtlinie bekanntgegeben. Aktuelle Informationen und Beratung zu den Inhalten der Kommunalrichtlinie bietet das Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (skkk@klimaschutz.de, www.klimaschutz.de, Beratungshotline: +49 30 39001-170).

⁶ Mehr Infos unter: www.klimaschutz.de.

Wettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“

Im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“⁷ stehen fahrradbezogene Maßnahmen im Fokus. Durch integrierte und quartiersbezogene Maßnahmen soll das Radfahren attraktiver werden. Am Beispiel des „Radquartier Bremen“ werden dieser Ansatz und die beabsichtigten Auswirkungen auf den städtischen Raum sichtbar. Ob 2019 der Wettbewerb erneut durchgeführt wird, steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

In der Hansestadt Bremen wird mit den Mitteln aus dem Wettbewerb der Radverkehr quartiersbezogen gefördert. Bis 2019 soll in der Bremer Neustadt ein „Fahrradmodellquartier“ entstehen. Ziel ist es, im gesamten Projektgebiet verschiedene Maßnahmen umzusetzen, die ein sicheres, komfortables und konfliktarmes Miteinander im Straßenverkehr ermöglichen. Neben infrastrukturellen Verbesserungen für den Radverkehr entsteht so auch insgesamt eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Konkret werden ein Fahrrad-Repair-Café als ein wichtiger Quartierstreffpunkt errichtet und zudem der Universitätscampus im Projektgebiet umgestaltet. Insgesamt fließen über zwei Mio. Euro Fördergelder in das Projekt.⁸

Fahrrad-Repair-Café im
Fahrradmodellquartier
Bremen



Quelle: Fiona Hatje und Steffi Kollmann, Institut für Architektur und Städtebau Bremen

Kurze Wege für den Klimaschutz

Beim Förderaufruf „Kurze Wege für den Klimaschutz“ werden kleinteilige Maßnahmen gefördert, die einen Beitrag zum Klimaschutz vor Ort leisten. Es sind insbesondere Nachbarschaften und lokale Akteure (Vereine, Initiativen, Schulen usw.) aufgerufen, ihre Ideen einzubringen und gemeinsam mit Städten und Gemeinden zu realisieren. Das Spektrum der Projekte reicht von lokalen Lastenrad-Verleihsystemen über den Aufbau und die Pflege von Hochbeeten im öffentlichen Raum bis hin zu verschiedenen Vernetzungs- und Workshop-Angeboten.⁹

⁷ Mehr Infos unter: <https://www.klimaschutz.de/radverkehr>.

⁸ <https://radquartier-bremen.de/>

⁹ Mehr Infos unter: <http://www.klimaschutz.de/nachbarschaften>

Klimaschutz-Modellprojekte

Für die Förderung von kommunalen Klimaschutz-Modellprojekten sind innovative Ideen gefragt. Ziel der kommunalen Leuchtturmprojekte ist es, neben der CO₂-Einsparung, Öffentlichkeit für kommunale Klimaschutzaktivitäten zu schaffen. Besonders förderwürdig sind Modellprojekte aus den Bereichen Abfallentsorgung, Abwasserbeseitigung, Energie- und Ressourceneffizienz und Grün in der Stadt. Gerade mit Blick auf den letzten Themenschwerpunkt lassen sich durchaus Synergien mit der Umgestaltung von Straßen und Plätzen erkennen.

Weitere Fördermöglichkeiten

Neben den dargestellten Förderangeboten des Bundes gibt es noch weitere Programme, über die sich in Teilen Umgestaltungsmaßnahmen finanzieren lassen. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau bietet unter dem Stichwort „Barrierearme Stadt“ zinsgünstige Darlehen zur Umgestaltung von Gebäuden, Verkehrsanlagen und öffentlichem Raum an. Auch Wettbewerbe wie „Klimaaktive Kommunen“ des BMU oder „Nachhaltige urbane Logistik“ des Umweltbundesamtes eröffnen die Möglichkeit, auch für abgeschlossene Projekte Gelder und vor allem Aufmerksamkeit zu bekommen.

Zusätzlich zu den Förderangeboten mit dem Fokus auf Quartiersumbau und öffentlichen Raum fördert der Bund die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie die dazugehörige Infrastruktur. Im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ stehen zusätzliche Mittel bereit, um beispielsweise Schwerlastenräder, Wasserstoffbusse oder Elektrofahrzeuge für kommunale Fuhrparks zu beschaffen. Die dargestellten Förderprogramme sind grundsätzlich offen für alle Kommunen. Auskunft über diesen Förderbereich gibt die Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.¹⁰

Maßnahmenübersicht
zum Sofortprogramm
„Saubere Luft“
2017–2020¹¹



Quelle: Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität des BMVI

Die dargestellten Förderprogramme können aufgrund der Dynamik und Vielfalt in diesem Themenbereich nur eine Momentaufnahme und ein Ausschnitt sein. Aktuelle Informationen sind am besten auf den einzelnen Ress-

¹⁰ Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität, LoMo@bmvi.bund.de, +49 30 18 300 6541.

¹¹ Mehr Infos: <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>,
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/>

ort- bzw. Förderprogramm-Webseiten zu finden. Ein übergeordnetes Beratungs- und Informationsangebot bietet zudem das Förderportal des Bundes. Hier können beispielsweise die Förderdatenbank nach passenden Förderprogrammen durchsucht und bereits geförderte Projekte per Stichwortsuche im Förderkatalog gefunden werden. Für Fördermöglichkeiten im Bereich Radverkehr lohnt ein Blick in die Förderfibel des Fahrradportals.

Deutlich werden sollte vor allem, dass Maßnahmen durch verschiedenste Töpfe und Ressorts gefördert werden können. Gerade das Thema Klimaschutz bietet für eine lebenswerte Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze eine gute Möglichkeit. Eine gewisse Kreativität und ein bisschen Querdenken helfen bei der Identifizierung von Förderprogrammen und der Verortung der eigenen Projektidee. Es lohnt sich, die Listen der geförderten Projekte durchzugehen, um so eigene Ideen weiterzuentwickeln oder in Kontakt mit Kommunen zu treten, die bereits ähnliche oder andere Förderprojekte umgesetzt haben.

Quellen

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Aktive Mobilität in städtischen Quartieren: Modellvorhaben, Bonn.
www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2016/aktive-mobilitaet-staedte/01-start.html (abgerufen am 23.7.2018).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Umweltbewusstsein in Deutschland 2016, Berlin 2017.
<https://www.bmu.de/publikation/umweltbewusstsein-in-deutsch-land-2016/> (abgerufen am 23.7.2018).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Hendricks stärkt in vier deutschen Städten Alternativen zum Auto, Berlin.
www.bmu.de/pressemitteilung/hendrick

s-staerkt-in-vier-deutschen-grossstaedten-alternativen-zum-auto/ (abgerufen am 23.7.2018).

Bundesstiftung Baukultur: Baukulturbericht 2014/15, Potsdam 2015.

<https://www.bundesstiftung-baukultur.de/baukulturbericht/der-baukulturbericht-auf-deutsch-englisch-franzoesisch>.

Umweltbundesamt: Die Stadt für Morgen: Umweltweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt, Dessau-Roßlau 2017.

www.uba.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen.

Umweltbundesamt: Straßen und Plätze neu denken, Dessau-Roßlau 2017.

www.uba.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken.

Verzeichnis der Autorinnen und Autoren

Tilman Bracher,

Leiter des Forschungsbereichs Mobilität des Deutschen Instituts für Urbanistik (seit 2003), Studium der Volkswirtschaftslehre und Verkehrswissenschaften an der Universität Freiburg und dem University College London. Tätigkeiten in der ÖPNV-Planung und auf verschiedenen Feldern der Verkehrswissenschaft. Mitherausgeber des Handbuchs der Kommunalen Verkehrsplanung (www.hkv-online.de).

Bernd Hegner,

von Beruf Feuerwehrmann in der Stadt Jena, ehrenamtlicher Bürgermeister von Berstede, Vorsitzender der BI Radwege.

Torben Heinemann,

seit 2007 Abteilungsleiter Generelle Planung im Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig. Hier verantwortet der studierte Verkehrsingenieur die Sachgebiete Verkehrsanalyse und -prognose, ÖPNV- und Straßen-, Standort- und Sonderplanung.

Martina Hertel,

seit 2011 wissenschaftliche Mitarbeiterin und Projektleiterin im Forschungsbereich Mobilität des Deutschen Instituts für Urbanistik. Sie hat – in unterschiedlichen Funktionen – alle bisherigen „kommunal mobil“-Veranstaltungen begleitet.

Claudia Kiso,

MSc in Humangeographie mit Schwerpunkt Verkehr und MA in Europastudien mit Schwerpunkt EU-Umweltpolitik. Nach ihrer Arbeit beim internationalen Städtetzwerk ICLEI hat sie begonnen, beim Umweltbundesamt zu Themen wie Digitalisierung im Verkehr, Transformation im Verkehr und Bürgerbeteiligung zu arbeiten. Zudem ist sie die nationale Koordinatorin der Europäischen Mobilitätswoche.

Dr. Harry Lehmann,

der promovierte Physiker leitet seit 2004 im Umweltbundesamt den Fachbereich Nachhaltigkeitsstrategien und Instrumente, Klimaschutz und Energie, Verkehr und Lärm. Anfang der Achtzigerjahre arbeitete er am Genfer Forschungszentrum CERN mit dem Nobelpreisträger Carlo Rubbia zusammen. Es folgten Stationen am Wuppertal Institut sowie am Institut for Sustainable Solutions and Innovations (ISIS).

Hilmar von Lojewski,

seit Juli 2012 Beigeordneter des Deutschen Städtetages und des Städtetages Nordrhein-Westfalen, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr.

Helga Radziejewski,

ehemalige Grundschullehrerin, jetzt Rentnerin, Gründerin der BI Radwege und engagierte Einwohnerin von Berstede.

Elisabeth Rohata,

Jg. 1960, Studium der Publizistik und Kommunikationswissenschaften in Wien. Nach 20 Jahren in der Medienbranche (u.a. Niederösterreichische Nachrichten, EMMA, Kölner Stadtrevue, Bertelsmann) seit 2008 bei cambio CarSharing, verantwortlich für Flächenmanagement, öffentlichen Raum, E-Mobilität. Politisch aktiv seit eh und je, im Rahmen der AGORA seit 2014 für die Tage des guten Lebens, das Mobilitätskonzept, die Viertelsarbeit Ehrenfeld und im Beirat.

Tim Schubert,

Referent im Fachgebiet Umwelt und Verkehr des Umweltbundesamtes mit dem Schwerpunkt Stadtmobilität und urbane Logistik (seit 2015). Bachelorstudium der Politikwissenschaft mit dem Schwerpunkt Umwelt und Europa an der Freien Universität Berlin und der University of California, Santa Barbara, USA, sowie Masterstudium der European Public Affairs an der Maastricht University, Niederlande. Ko-Koordination des Projekts „Die Stadt für Morgen“ sowie Fachbegleitung verschiedener Forschungsprojekte zur nachhaltigen Stadtmobilität beim Umweltbundesamt.

Henrik Schumann,

seit dem 1.2.2017 Stadtbaurat der Universitätsstadt Siegen. Eng verknüpft mit seinem Namen ist das bislang größte Städtebauförderprojekt der Universitätsstadt Siegen: „Siegen - Zu neuen Ufern“ (im Rahmen der REGIONALE2013), das einen ganzheitlichen Ansatz zum Umbau der Siegener Innenstadt darstellt. Bereits in seiner Zeit als Abteilungsleiter der Stadtentwicklung war er für die Projektsteuerung des Siegener Jahrhundertprojektes verantwortlich.

Dr. Bernd Schuster,
Leiter Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) des Landes Hessen und Bundesbeauftragter Expert Group on Urban Mobility, Referent Mobilität, Logistik, Binnenschifffahrt Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.

Thomas Stein,
seit 2015 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich Mobilität des Deutschen Instituts für Urbanistik. Bis 2016 war er in der Fördermittelberatung für kommunale Klimaschutzvorhaben tätig. Seitdem liegen seine Arbeitsschwerpunk-

te im Bereich kommunale Radverkehrsförderung und in der Wirkungsanalyse neuer Mobilitätsformen in Städten.

Isabelle Vogt,
wissenschaftliche Mitarbeiterin und Promovendin an der Technischen Hochschule Köln, Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik, Institut für Baustoffe, Geotechnik, Verkehr und Wasser (IBGVW), Lehrgebiete Straßen- und Verkehrsplanung. Tätigkeiten als Verkehrsplanerin in freiem Ingenieurbüro, Studium des Bauingenieurwesens an der TH Köln im Diplom- und Masterstudiengang.