



ADAC Expertenreihe 2024 „Fußverkehr: Neue Wege gehen.“

# Lebenswerte Ortsmitten, Plätze und Fußgängerzonen

## Herausforderungen und neue Perspektiven

Mario Flammann, Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH



Stadt- und Ortentwicklung



Quartierskonzepte



Öffentlicher Raum

- **Interdisziplinäres Team** mit rd. 40 Mitarbeitern aus den Fachrichtungen Architektur, Stadt- und Raumplanung, Landschaftsarchitektur, Immobilienwirtschaft und Öffentlichkeitsarbeit (Stuttgart, Dortmund)
- Verknüpfung **strategischer Zielsetzungen** mit **räumlicher Umsetzung**
- Projektschwerpunkte u.a. **Innenstadt, Stadtraum und Mobilität, Nachhaltige Quartiere**

# Lebenswerte Ortsmitten, Plätze und Fußgängerzonen

## AGENDA

### (1) Begegnungsraum Mitte

Bedeutung und Herausforderungen

### (2) Lebendige Ortsmitten

Blick in ein Förderprogramm

### (3) Zukunft Fußgängerzone

Aufbruchstimmung oder Identitätskrise

### (4) Erfahrungen und Erfolgsfaktoren

# Stadt als Begegnungsraum Wahrnehmen und Wahrgenommen-Werden



Innenstadt Göttingen | Quelle: Pesch Partner

# Lebenswerte Stadträume

## Aufenthalt, Kommunikation und Interaktion

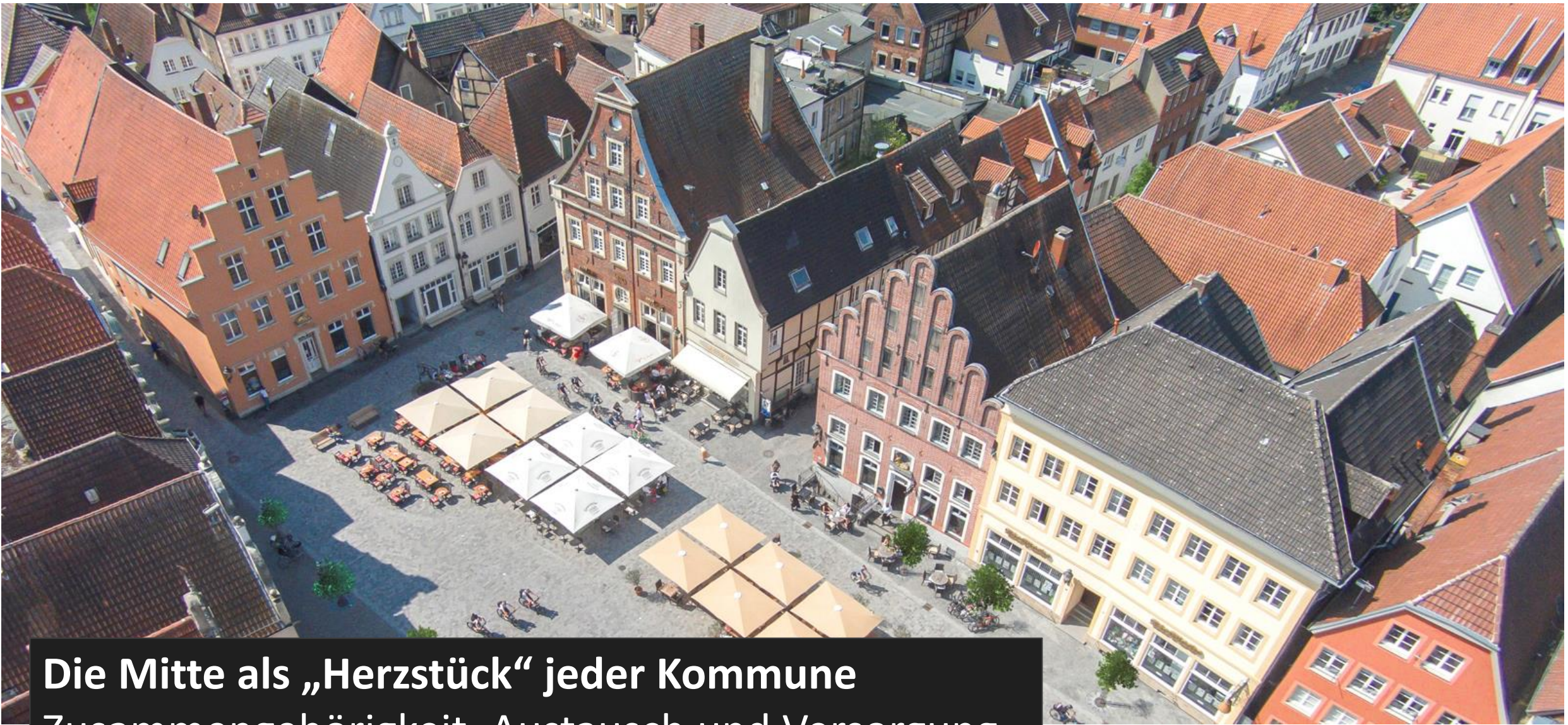


Innenstadt Singen | Quelle: Stadt Singen – Büro Klare



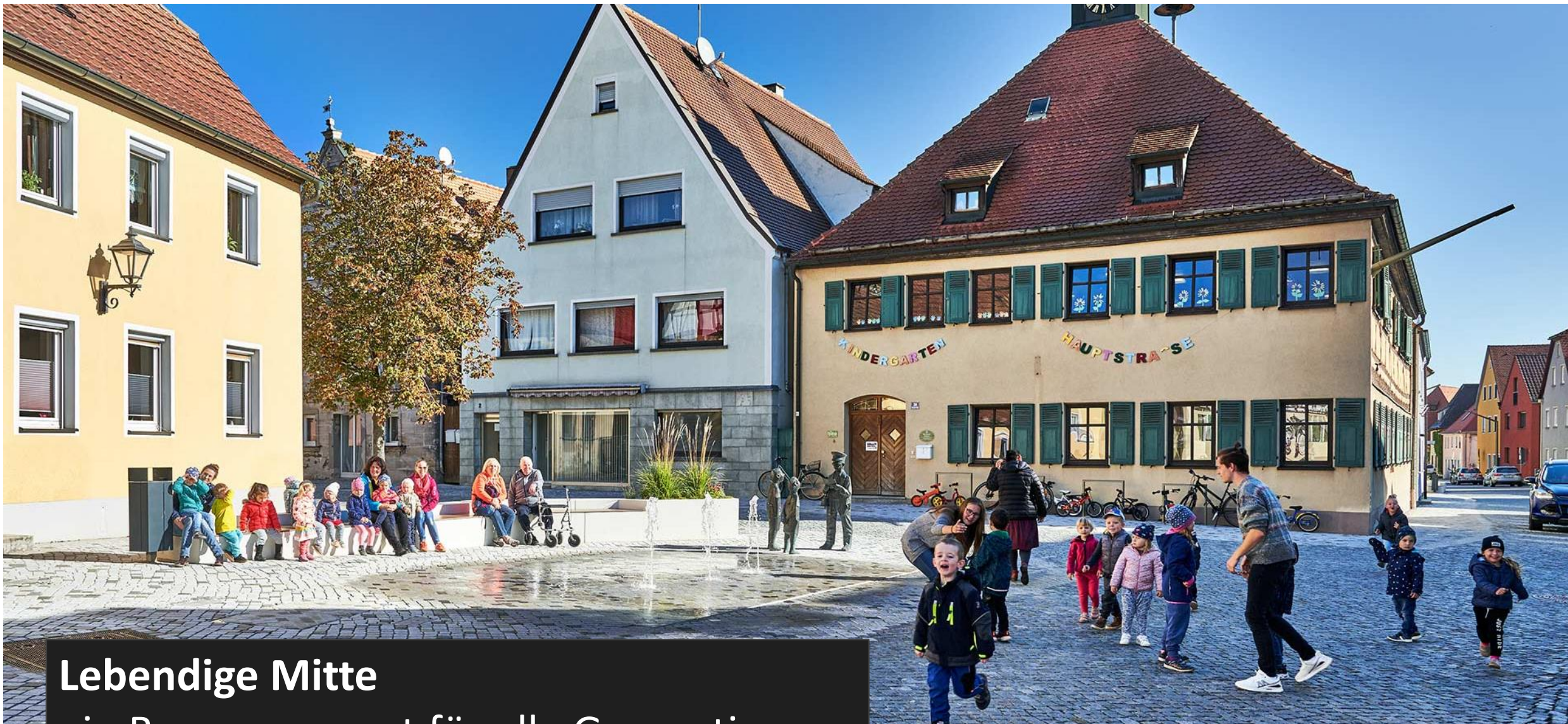
# Öffentlicher Raum als Sozialraum Teilhabe und gesellschaftliches Miteinander

Neue Meile Böblingen | Quelle: bauchplan ).(



**Die Mitte als „Herzstück“ jeder Kommune  
Zusammengehörigkeit, Austausch und Versorgung**

Stadt Warendorf | Quelle: Pesch Partner

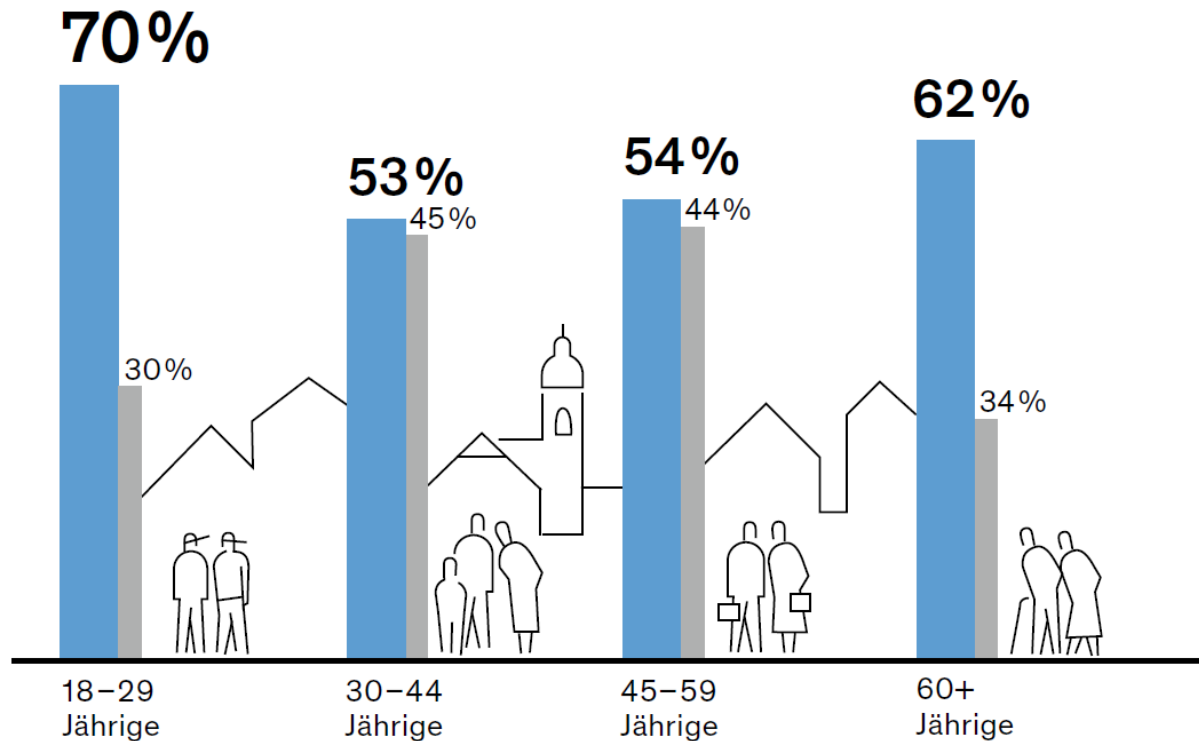


**Lebendige Mitte**  
ein Begegnungsort für alle Generationen

Ortsmitte Markterlbach | Quelle: bauchplan ) ( david riek



# Treffpunkt Ortskern – Die soziale Bedeutung des Zentrums



Quelle: Bundesstiftung Baukultur Baukultur Bericht 2016/17 | Stadt und Land

**Lebendige Mitte**  
ein Begegnungsort für alle Generationen

Unser Ortskern ist ein **zentraler Treffpunkt** für Jung und Alt.

**Ja**  
Nein

## Ortsbild als Standortfaktor und Identitätsstifter

96 % der Gemeinden erachten das Ortsbild als (sehr) wichtig für die lokale und regionale Identität. 95 % der Gemeinden betrachten es zudem als wichtigen Standortfaktor für das Wohnen, 69 % meinen dies mit Blick auf die Wirtschaft. [K8](#)

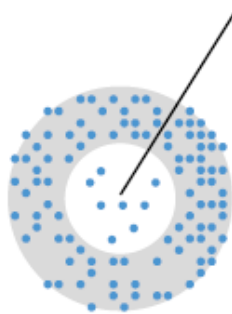
## Ortskern nicht mehr überall zentraler Treffpunkt

Für 23 % der Bevölkerung hat der Ortskern seine ursprüngliche Bedeutung bereits erkennbar verloren und nur für 59 % ist er

Gibt es in Ihrer Gemeinde  
nennenswerten **Leerstand**?

Ja  
33%

Wenn ja, wo gibt es eine räumliche  
Konzentration von Leerstand?



Ortskern	60%
Ortsnahe Lage	39%
Ortsrand	20%
Separate Ortsteile	32%

Quelle: Bundesstiftung Baukultur Baukultur Bericht 2016/17 | Stadt und Land

### Wohnungsleerstand meistens im Ortskern

61 % der Gemeinden, die nennenswerten Wohnungsleerstand haben, sehen diesen im Ortskern, in 39 % der Gemeinden zeichnet sich eine Konzentration in den ortskernnahen Lagen ab, bei 32 % in den separaten Ortsteilen und bei 19 % an den Siedlungsrandern. [K15](#)

### Geschäfte auf der grünen Wiese schlecht für den Ortskern

In knapp 60 % der Gemeinden werden die Auswirkungen von großflächigem Einzelhandel negativ gesehen: 42 % sehen Beeinträchtigungen für den Ortskern durch großflächigen Einzelhandel im eigenen Gemeindegebiet, 17 % geben an, dass die Beeinträchtigungen von der Nachbargemeinde ausgehen. [K14](#)

### Interessante Angebote im Ortskern fehlen

36 % der befragten 18- bis 29-Jährigen und 46 % der 45- bis 59-Jährigen kritisieren, dass der Ortskern nicht genügend interessante Geschäfte bereithält. [B5](#)

### Nur die Hälfte geht zum Einkaufen in den Ortskern

34 % der Bevölkerung von Landgemeinden, 48 % der Bewohner von Kleinstädten und 57 % in den Mittelstädten gehen zum Einkaufen in den Ortskern. [B5](#)

### Rückbau von Verkehrsräumen als Aufgabe

Für 19 % der Gemeinden zählt der Um- oder Rückbau von Verkehrsräumen zu den wichtigen Aufgaben im Bereich Planen und Bauen. Es sind vor allem die größeren Kleinstädte und die Mittelstädte, die sich mit entsprechenden Vorhaben beschäftigen. [K2](#)

**Lebendige Mitte  
als Begegnungsort zunehmend unter Druck**

# Oppenweiler will die Ortsmitte aufwerten

Von Kristin Doberer

Erstellt: 20. Januar 2022, 06:00 Uhr



*Enger Gehweg, viel Verkehr: In der Ortsmitte von Oppenweiler hält sich keiner besonders gerne auf. Foto: A. Becher*

Quelle: Backnanger Kreiszeitung

Häufige Ursachen für Problemlagen insbesondere in peripheren Stadtteilen oder ländlich geprägten Kommunen:

- **Baulich-funktionale Mängel**
- **Mangel an Aufenthaltsflächen**
- **Lärmbelastungen**
- **Dominanz des Kfz-Verkehrs**

**Lebendige Mitte**  
als Begegnungsort zunehmend unter Druck



**Ortsmitte**



**Auf dem Weg zur Ortsmitte...**

Quelle: Pesch Partner



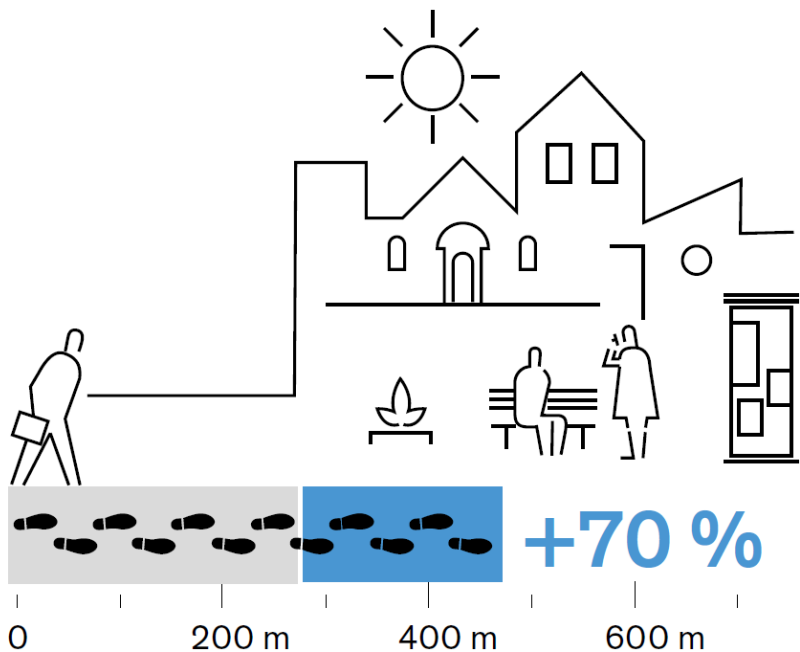
Quelle: Pesch Partner

Auf dem Weg zur Ortsmitte...



Quelle: Pesch Partner

**Auf dem Weg zur Ortsmitte...**



## Ausdauer durch attraktives Umfeld

Ein attraktives Umfeld steigert die Akzeptanz für längere Fußwege um bis zu 70 %.

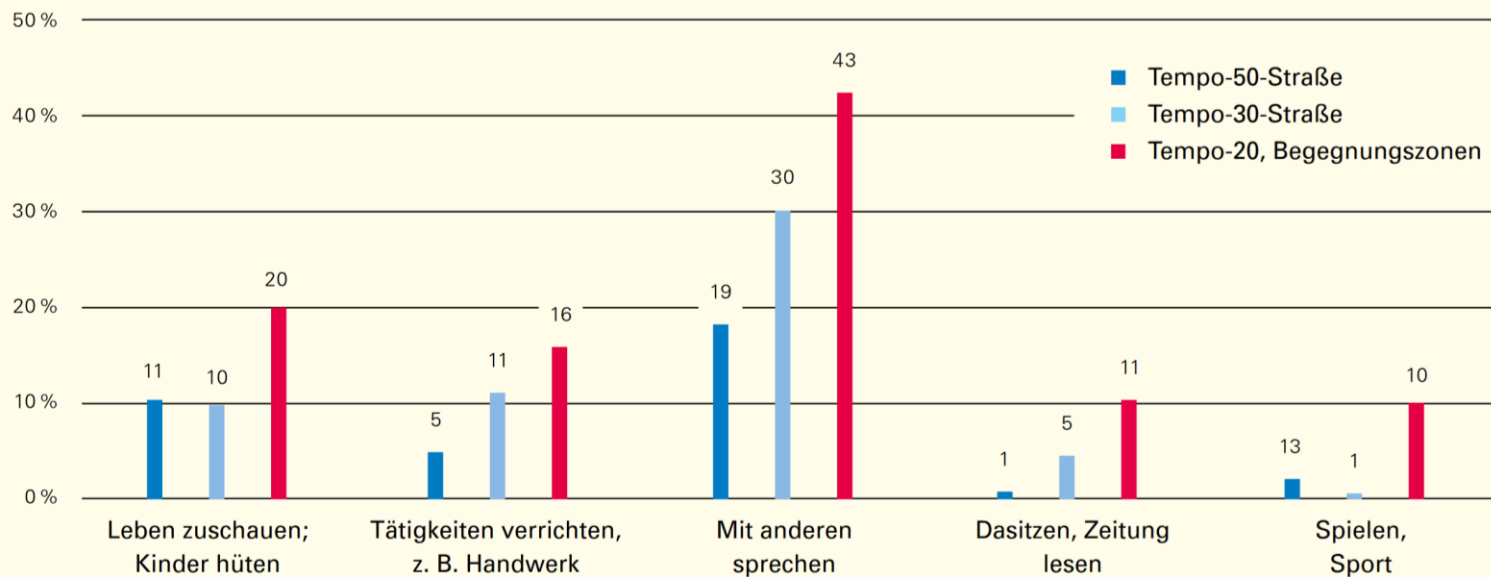
Quelle: H. Knoflacher 1995

aus: Baukultur Bericht 2020/21 | Öffentliche Räume

## Fast die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner von Begegnungszonen in der Schweiz plaudert regelmäßig mit Nachbarn auf der Straße. Nur ein Fünftel macht das in Straßen mit Tempo 50.<sup>1</sup>

Quelle: Sauter und Hüttenmoser 2006

Anteile der Aktivitäten gemessen an allen Bewohnerinnen und Bewohnern der jeweiligen Straße



Quelle: Fußverkehr – sozial und sicher, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg



Ortsmitte Rottweil | Quelle: Stadt Rottweil, Pesch Partner

## Lebendige Ortsmitte gestalten





Ortsmitte Rottweil | Quelle: Neue Mobilität, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Pesch Partner

## Lebendige Ortsmitte gestalten



Ortsmitte Walddorfhäslachl | Quelle: Pesch Partner

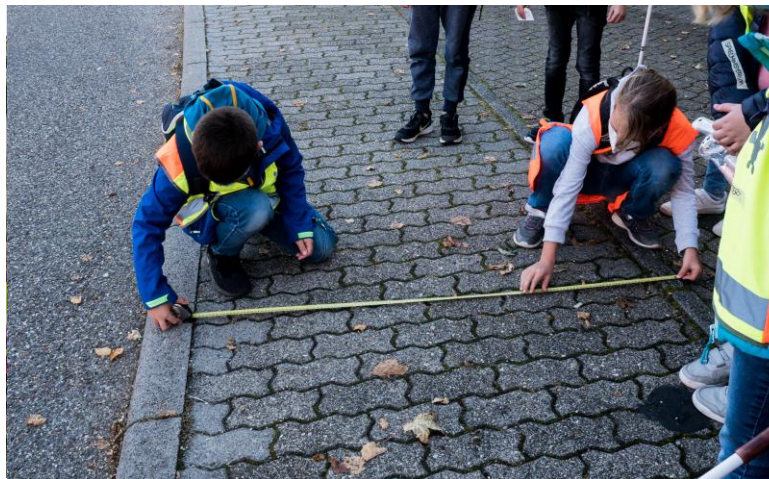
## Lebendige Ortsmitte gestalten

Praxisbeispiel | Rottweil Mitte

# Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

  
**Na klar,  
zusammen  
halt...**

Impulsprogramm  
der Landesregierung



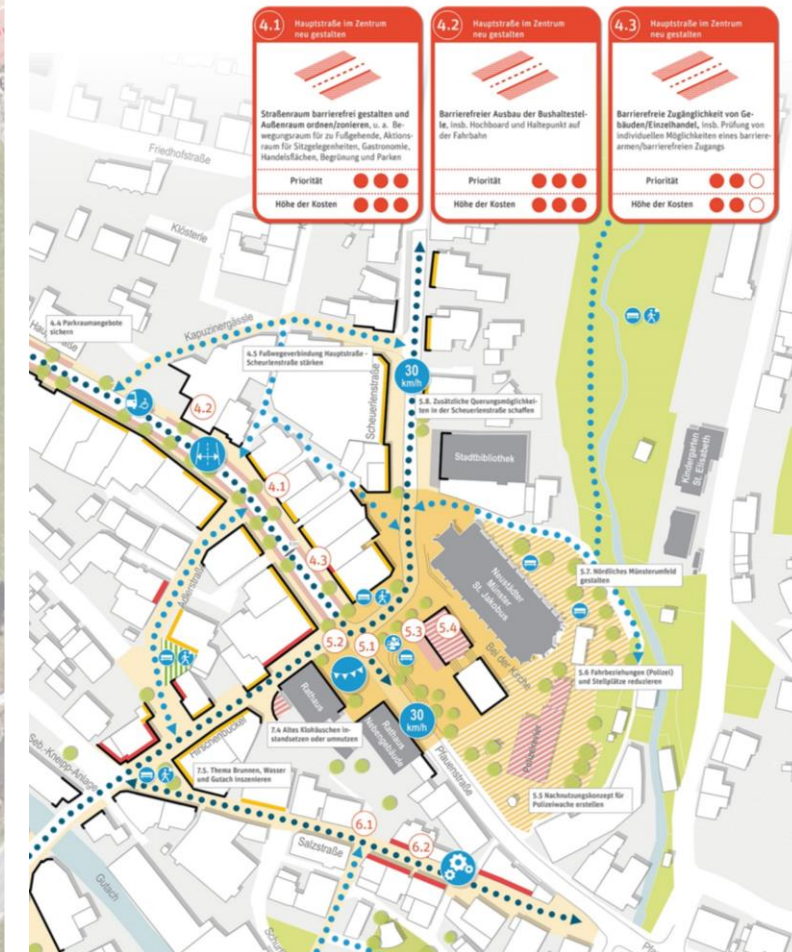
Quelle: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw>

**Lebendige Ortsmitten**  
ein Blick in ein Förderprogramm des Landes BW

# Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten



Impulsprogramm  
der Landesregierung



Quelle: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw>

**Lebendige Ortsmitten**  
ein Blick in ein Förderprogramm des Landes BW



Quelle: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw>

## Attraktive Ortsmitten für Baden-Württemberg

Das Land will noch in diesem Jahrzehnt deutlich mehr verkehrsberuhigte und lebendige Ortskerne schaffen.

Von einem schönen und belebten Ortskern profitiert die ganze Kommune. In Baden-Württemberg sollen bis 2030 deutlich mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten entstehen. Um dieses Ziel zu erreichen arbeiten Land und Kommunen zusammen. An die Stelle einer einseitig auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr hin optimierten Straßenraumgestaltung und -nutzung soll eine Verkehrsplanung treten, die die Lebensqualität der Anwohner:innen und Nutzer:innen des Straßenraums stärker in den Mittelpunkt rückt.

### Service und Beratung für Kommunen

#### Qualitätserfassung

Bestandaufnahme und Handlungsimpulse

1

#### Temporäre Umgestaltung

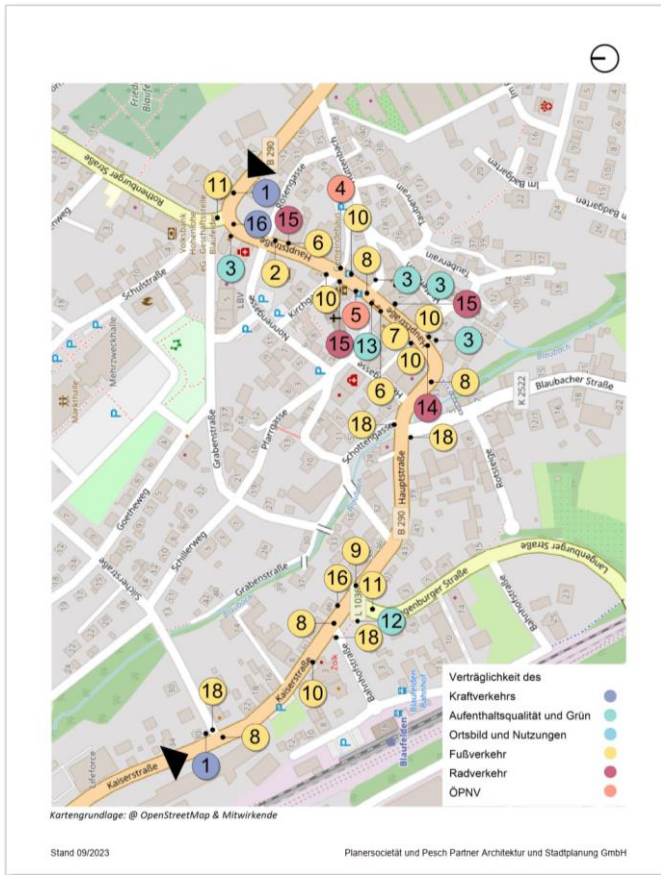
Modulare Möbel für Verkehrsversuche

2

#### Visualisierungen

Vorher-Nachher-Darstellungen

3

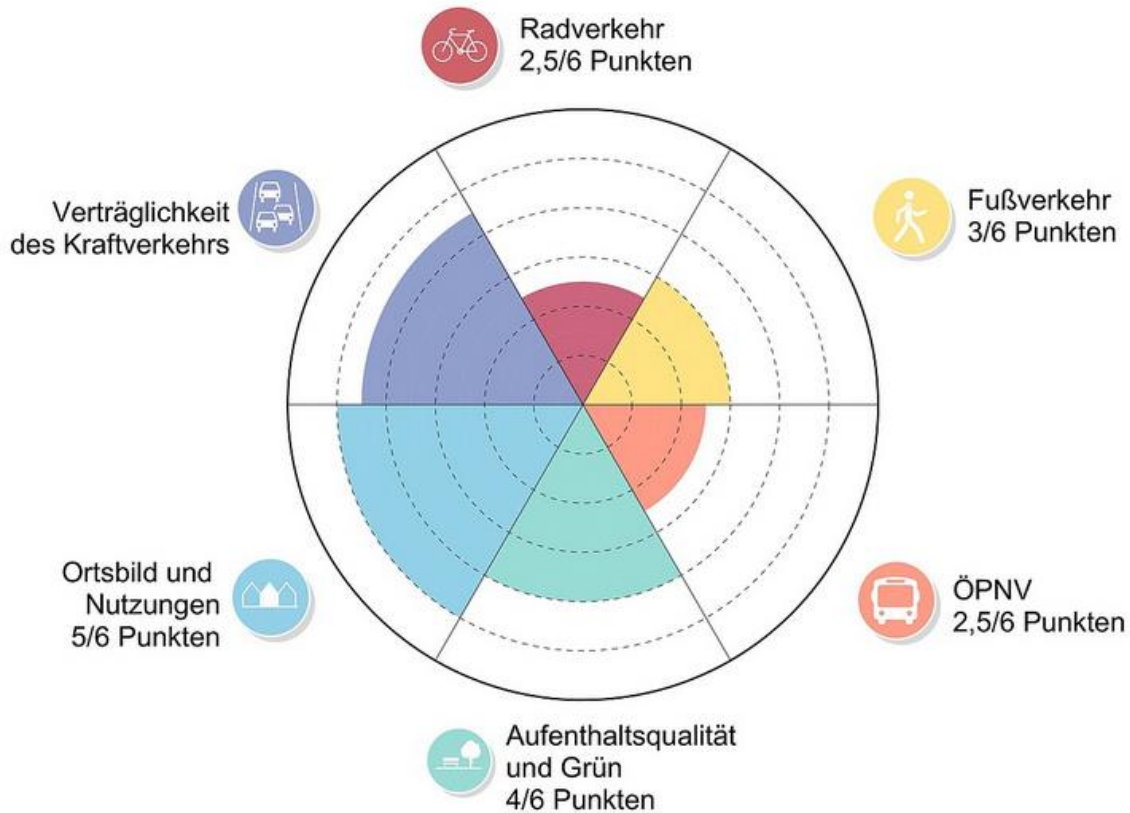


# Qualitätserfassung

Bestandaufnahme und Handlungsimpulse

1

- Systematisierte **Qualitätserfassung vor Ort**
- Im Fokus: Abschnitte von **Ortsdurchfahrten** mit zentralen Funktionen für das öffentliche Leben



Verträglichkeit des Kraftverkehrs	Aufenthaltsqualität und Grün	Ortsbild und Nutzungen	Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr
1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
2,5	0	0	1,5	3	2
2,5	3	3	0,5	1	2
3	3	4	1,5	0,5	3
5	1,5	5,5	0	2,5	1
3	2	5	2,5	0,5	3
2	5	3,5	1,5	1	3
2,5	3	2,5	4	2	4,5
4,5	4,5	1	2,5	2,5	4
5	5	3,5	1,5	1,5	4
4	3,5	5	0	4,5	5
6	5,5	4,5	0	4	2
4,5	6	3,5	3,5	2	5,5
6	3,5	3,5	4,5	3	6
6	3,5	6	3,5	4,5	3
4	3	6	2	5,5	6
5,5	6	5	2	3	6

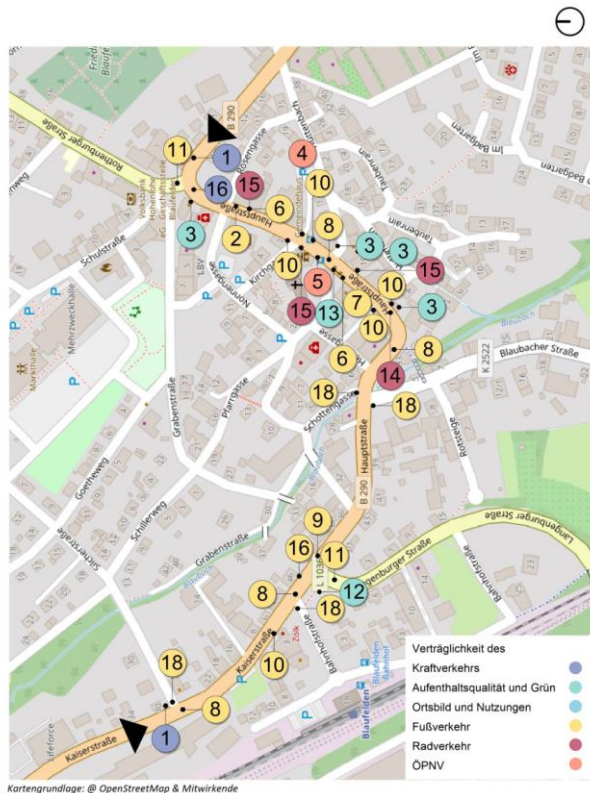
# Qualitätserfassung

Bestandaufnahme und Handlungsimpulse

1

- Datenerfassung und Erkenntnisse für **Kommune** und **Landesebene**

**VORABZUG**  
Karte Handlungsimpulse



Kartengrundlage: © OpenStreetMap & Mitwirkende  
Stand 09/2023  
Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH

**Nr. 14**



Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer und einem Schwerlastanteil über 250 SV/Tag geführt.



Der Ausbau der Ampelanlage wird die Aufnahme von Menschen mit Einschränkungen ermöglichen, differenziertere Bordhöhen und akustische

Verkehrsführung...  
...30 km/h der Hauptstraße / Kaiserstraße  
... (in Bearbeitung)  
... (in Bearbeitung)  
... Baden-Württemberg  
... Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg  
... Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



nicht für alle zu Fuß Gehenden / Personen mit



Der Ausbau der Ampelanlage wird die Aufnahme von Menschen mit Einschränkungen ermöglichen, differenziertere Bordhöhen und akustische

... (in Bearbeitung)  
... (in Bearbeitung)  
... Baden-Württemberg  
... Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



Langenburgerstraße und Grünbereich



... (in Bearbeitung)  
... (in Bearbeitung)  
... Baden-Württemberg  
... Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



zwei Gaststätten (Krone und Hirsch) und ein Hof



... (in Bearbeitung)  
... (in Bearbeitung)  
... Baden-Württemberg  
... Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



rgäste nicht barrierefrei möglich. Die Haltestelle hat wenige



... (in Bearbeitung)  
... (in Bearbeitung)  
... Baden-Württemberg  
... Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH

**Qualitätserfassung**  
Bestandaufnahme und Handlungsimpulse

1

- Konkrete Handlungsempfehlung zur Verbesserung (Sofort-/Einzelmaßnahmen bis Gesamtumbau)

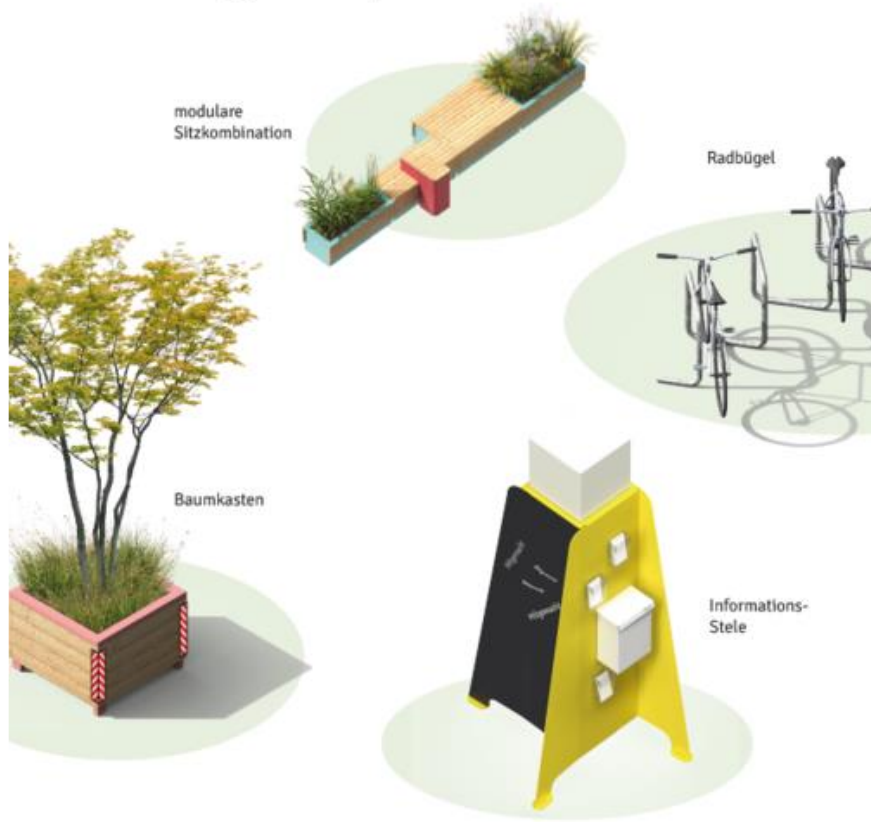




Fotos: CITY DECKS® | Marius Heimburger

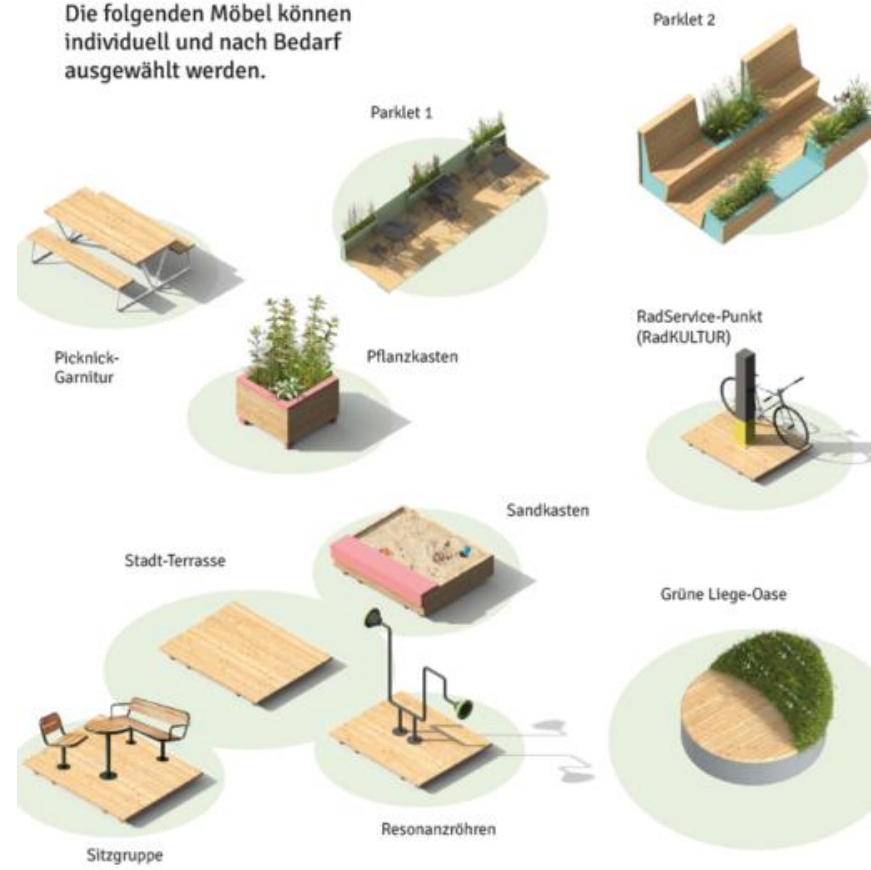
## BASIS-SET

Die folgende Möbelauswahl ist die Grundausrüstung jedes Möbelpakets.



## ERWEITERUNGS-MOBILIAR

Die folgenden Möbel können individuell und nach Bedarf ausgewählt werden.



# Temporäre Umgestaltung

Modulare Möbel für Verkehrsversuche

2

- Kostenloser Service für ca. 3-monatige Testphasen
- Erfahrungsaustausch und weiteres Vorgehen



#### Hier können Sie die Straßenmöbel erleben:

- Freiburg, Markgrafenstraße / Carl-Kistner Straße (04. Juli – 29. September 2023)
- Rottweil, Hochbrücktorstraße / Friedrichsplatz (29. Juni – 16. Oktober 2023)
- Winnenden, Viehmarktplatz (18. August – 6. Oktober)
- Herrenberg, Schulstraße (29. August – 31. Oktober)
- Malsch, Ortsteil Waldprechtsweier, Kreuzung Lange Straße/Talstraße (22. September – 24. November 2023)

Fotos: CITY DECKS® | Yannick Wegner

## Temporäre Umgestaltung

Modulare Möbel für Verkehrsversuche

2

- Kostenloser Service für ca. 3-monatige Testphasen
- Erfahrungsaustausch und weiteres Vorgehen



Quelle: Lebendige Ortsmitten für BW

- **Inspirationen** für alternative Gestaltungen des öffentlichen Raums (**Vorher-Nachher-Darstellungen**)
- **Diskussionsprozesse** anzustoßen und **Akteure** gewinnen
- **Umsetzungen** initiierten in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit
- Kostenloser Service für **Kommunen, Fachbehörden** und **zivilgesellschaftliche Gruppen** in Baden-Württemberg

## Visualisierungen

Vorher-Nachher-Darstellungen

3



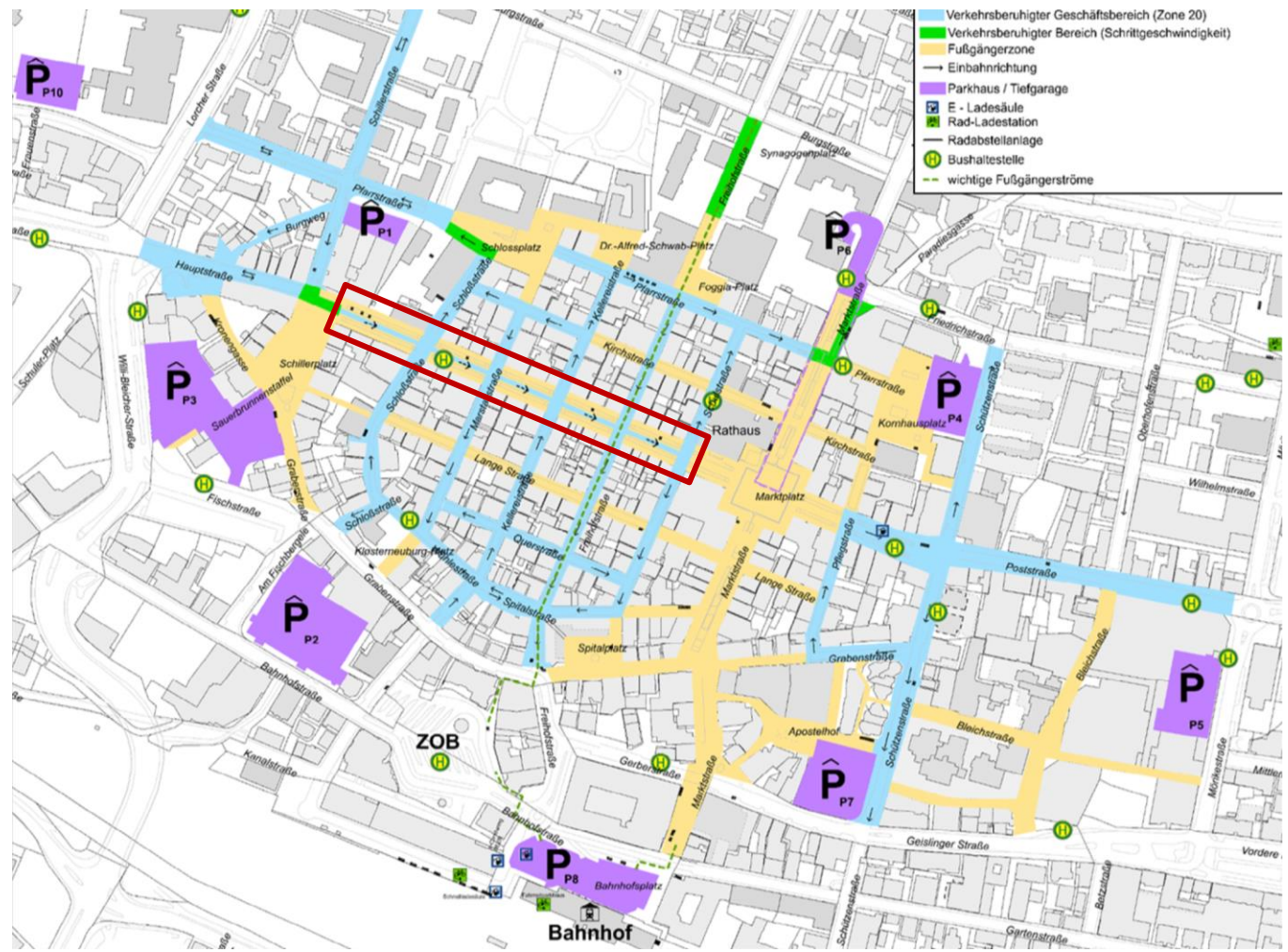
Quelle: Lebendige Ortsmitten für BW

**Visualisierungen**  
Vorher-Nachher-Darstellungen

3



Quelle: Pesch Partner



Quelle: Stadt Göppingen

# Fußgängerfreundliche Innenstadt Hauptstraße Göppingen

## Kontroverse um „fußgängerfreundliche Innenstadt“

13.11.2023 - 06:00 Uhr



Blechlawine auf der Göppinger Hauptstraße: Eine Projektgruppe hat nun Vorschläge zur Verkehrsberuhigung erarbeitet. Foto: Staufepress Foto:

Der Göppinger Ausschuss für Umwelt und Technik debattiert über das Projekt „Fußgängerfreundliche Innenstadt“. Bürgermeisterin Eva Noller sorgt im Gremium für Verwirrung: Gibt es schon ein Ergebnis oder nicht? Die Händler werden nichtöffentlich informiert.

Fußgängerfreundliche Innenstadt  
Hauptstraße Göppingen

## Händler haben Angst vor autofreier City

24.12.2022 - 06:00 Uhr

Göppinger Einzelhändlern und Gastronomen graut vor einer autofreien Innenstadt. Wirbel gibt es schon jetzt wegen eines geplanten Pilotversuchs. Der Oberbürgermeister Alex Maier kann die Aufregung darüber nicht verstehen.



Wie geht es weiter mit dem Autoverkehr in der Göppinger Hauptstraße? Das soll eine Projektgruppe klären. Foto: Giacinto Carlucci



**Göppingen Hauptstraße**  
Teilbereich A | Erweiterung Fußgängerzone



**Göppingen Hauptstraße**  
Teilbereich A | Erweiterung Fußgängerzone





# Göppingen Hauptstraße

Teilbereich B | Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



werk  
6 - 1

Lade



# Göppingen Hauptstraße

## Teilbereich B | Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

# Zukunft Fußgängerzone Aufbruchstimmung oder Identitätskrise



Stadtbummel: Menschen warten vor einem Geschäft in der Wiesbadener Innenstadt. Bild: Frank Röth

MASTERPLAN FÜR DIE INNENSTADT

## Ende der Einkaufsmeile

EIN KOMMENTAR VON OLIVER BOCK - AKTUALISIERT AM 09.08.2021 - 05:30

Auch nach der Krise wird der Einkaufsbummel wohl nicht mehr derselbe sein. Die Innenstadt muss sich neu erfinden. Ob und wie der City der Wandel gelingt, entscheidet über ihre Zukunft.



Viele Innenstadtgeschäfte haben während der Corona-Pandemie dicht gemacht. (Foto: Peter Kneffel/dpa)

Ladensterben

## Ist die Innenstadt noch zu retten?

30. August 2023, 16:35 Uhr | Lesezeit: 3 min

**Niemanden zieht es in eine trostlose Fußgängerzone. Bayerns Städte arbeiten deshalb an kreativen Lösungen, um ihre Zentren wieder attraktiver zu machen. Zum Beispiel in Coburg und Erlangen.**



Galeria-Kaufhof-Filiale in Witten vor Schließung 2020: «Eine Filzreinigung ist seit 20 Jahren notwendig» Foto: S. Ziese / Imago Images

Insolvenz von Galeria Karstadt Kaufhof

## • Schwarzes Loch in der Innenstadt

Mit der Pleite von Galeria Karstadt Kaufhof ist das Warenhaus in Deutschland am Ende. Viel zu lange hielten Politiker und zuletzt Eigner René Benko ein sterbendes Geschäftsmodell am Leben. Dabei gibt es Beispiele, wie es besser geht.

Von **Simon Book** und **Kristina Gnirke**  
12.02.2023, 17:07 Uhr • aus **DER SPIEGEL 7/2023**

Quellen: FAZ.net, Süddeutsche Zeitung, Spiegel online



Ausstellung „Gute Geschäfte“ 2017 in Remscheid  
Quelle: Baukultur Nordrhein-Westfalen e. V., Foto: Sebastian Becker

## Konsumorientierung der Innenstädte Monofunktionalität als Herausforderung



# Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ



Quelle: empirica

Quelle: Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, [www.innenstadtprogramm.bund.de](http://www.innenstadtprogramm.bund.de)

- Innenstadt als Ort für Wirtschaft, Arbeit und Handel
- Innenstadt als Wohnstandort
- Innenstadt als Bildungs- und Kulturstandort
- Innenstadt – grün, gesund und klimaresilient
- Innenstadt – für alle erreichbar mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten

**Innenstadt wird bunter –  
Anforderungen an Stadtraum steigen**



# Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ

## Neue Mischung moderieren

Von der monostrukturierten Innenstadt zum gemischten Innenstadtquartier

## Offene Stadträume ermöglichen

Multicodierbare öffentliche Räume für vielfältige Nutzerinteressen

## Klimaresiliente Innenstadt gestalten

Klimaangepasste Begegnungs- und Erholungsräume für dichte Innenstadtquartiere

## Verkehrsräume für alle (neu) denken

Ausgewogene Flächenverteilung für lebenswerte Stadträume



### Autofreie Innenstädte Wird Hannover zum Vorbild?

Hannover will bis 2030 eine nahezu autofreie Innenstadt schaffen. Das könnte auch ein Beispiel für andere Städte werden. Drei Experten schätzen die Chancen dafür ein.

24.09.2023, 12:12 Uhr

**H**annover hat zuletzt ein Konzept für eine nahezu autofreie Innenstadt vorgelegt. Das Zentrum soll bis 2030 fast autofrei werden, Parkplätze an Straßen und Plätzen sollen verschwinden.

Quelle: Tagesspiegel, FAZ.net, Stadt Stuttgart

**Erreichbarkeit Innenstadt  
Kommunikation einer Schlüsseldebatte**

FRANKFURTER INNENSTADT

## Autoarm, nicht autofrei

VON RALF EULER - AKTUALISIERT AM 15.06.2020 - 18:23



Wem gehört die Straße? Die Politik setzt auf immer weniger Kraftfahrzeuge in der Innenstadt. Bild: Daniel Vogl

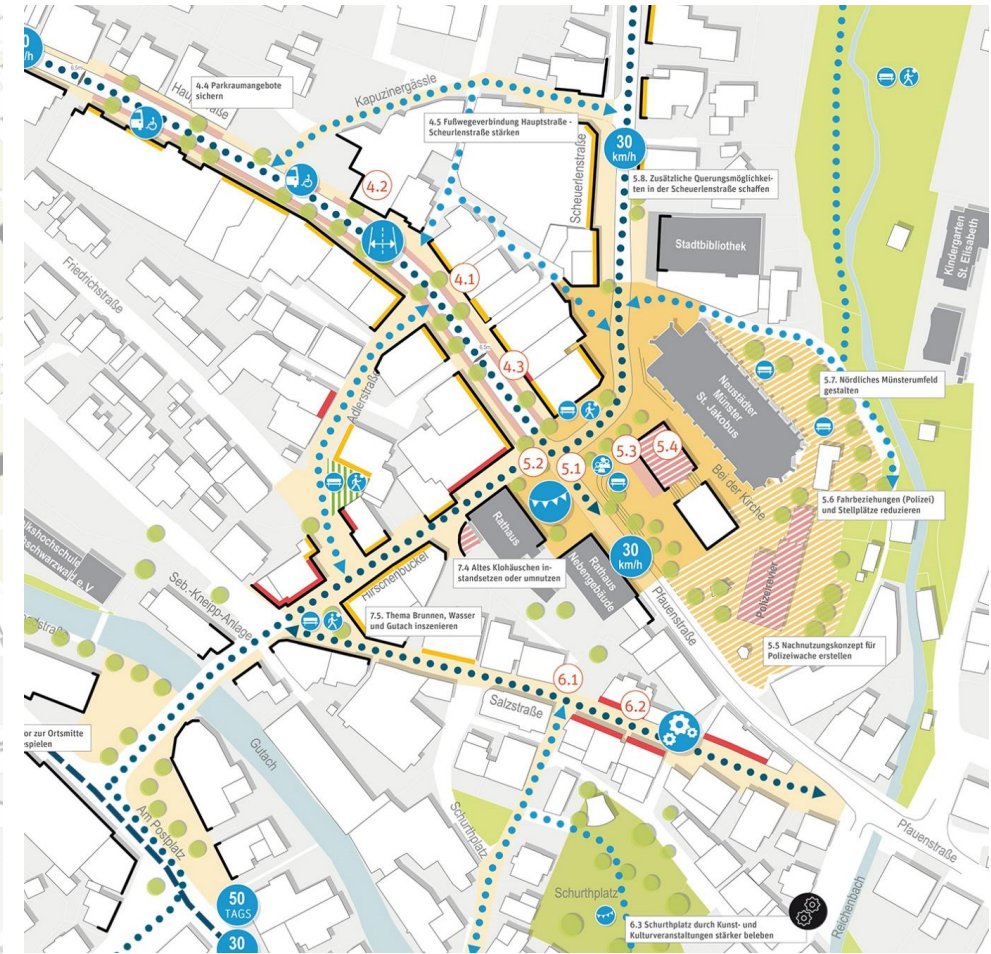
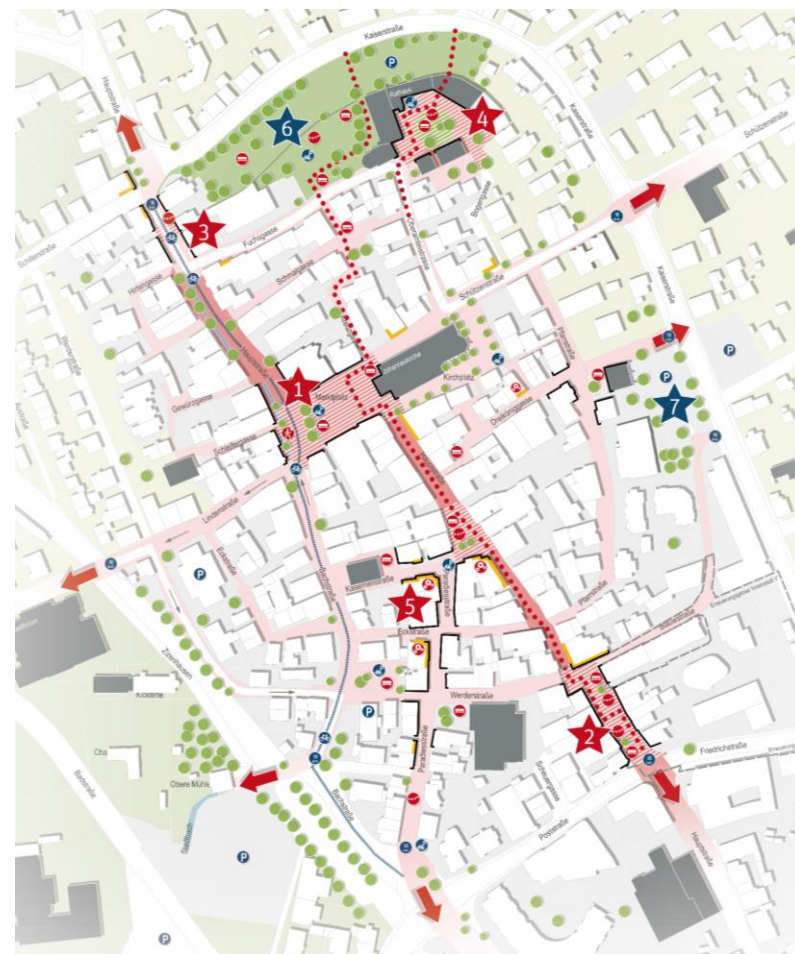
**Auch die CDU möchte weniger Kraftfahrzeuge in der Frankfurter Innenstadt. Dabei setzt die Partei aber auf Anreize statt Verbote. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling von der SPD habe keinen Plan.**

## Das Zielkonzept für eine lebenswerte Innenstadt

Der gesamte Bereich innerhalb des City-Rings in Stuttgart soll in den nächsten Jahren attraktiv umgestaltet werden. Neben Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr soll auch der PKW-Verkehr innerhalb des City-Rings reduziert werden. Ziel ist eine lebenswerte Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.



Räume zum Flanieren und Verweilen, wie hier am Schlossplatz sollen im Innenstadtbereich innerhalb des Cityrings entstehen.



Quellen: Stadt Stuttgart, Stadt Bad Saulgau | Pesch Partner, Titisee-Neustatt | Pesch Partner

# Erreichbarkeit Innenstadt Kommunikation einer Schlüsseldebatte



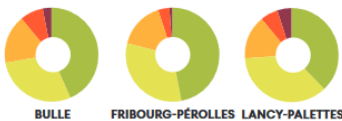


STUDIE | ATTRAKTIVITÄT VON STÄDTISCHEN GESCHÄFTSTRASSEN | SOMMER 2021

## Einzelhandel, Erreichbarkeit, öffentlicher Raum

ERHEBUNG IN BULLE, CAROUGE, FREIBURG, LANCY, VEVEY UND YVERDON-LES-BAINS

- Sehr zufriedenstellend
- Zufriedenstellend
- Mässig zufriedenstellend
- Unbefriedigend
- Sehr unbefriedigend



Zufriedenheit zu Fuss

Wie beurteilen Sie das Zufussgehen in dieser Strasse?

Vollständiger Bericht, Dokumentation pro Stadt: <https://heig.ch/centresvillesattractifs>  
Gestaltung: Bontron, Mai 2023. Übersetzung: textatelier.ch



## VERKEHRSWENDE HILFT EINZELHANDEL

Verbesserungen im Fussverkehr, Radverkehr und im öffentlichen Bereich steigern den Einzelhandelsumsatz um



Quelle: Lawlor 2013, S.5

Fahrradparkplätze bringen dem Einzelhandel

**5x DEN UMSATZ** der gleichen Fläche an Pkw-Parkplatz.

Quelle: Raje and Saffrey 2016, S.3



durchschnittliche Anzahl der Innenstadt-Besuche pro Monat, nach Verkehrstyp



Menschen, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, besuchen häufiger die Innenstadt.

Quelle: TfL 2016, S.17

Menschen, die zu Fuss die Innenstadt besuchen, geben pro Monat

**BIS ZU 40% MEHR AUS**

als Menschen, die mit dem Auto kommen.

Quelle: TfL 2013, S.55



AUS RECHERCHEN VON TRANSPORT FOR LONDON

- LAWLOR, E. (2013) THE PEDESTRIAN POUND. JUST ECONOMICS FOR LIVING STREETS.
- RAJE, F. & SAFFREY, A. (2016) THE VALUE OF CYCLING. UNIVERSITY OF BIRMINGHAM AND PHIL JONES ASSOCIATES FOR DEPARTMENT FOR TRANSPORT.
- TRANSPORT FOR LONDON (2013) TOWN CENTRES 2013.
- TRANSPORT FOR LONDON (2016): TOWN CENTRES 2014 / 2015.

[STADTWANDLER.ORG/VERKEHRSWENDE](http://STADTWANDLER.ORG/VERKEHRSWENDE)

Quelle: [www.stadtwandler.org/de/articles/wie-wirkt-sich-die-verkehrswende-auf-den-einzelhandel-aus](http://www.stadtwandler.org/de/articles/wie-wirkt-sich-die-verkehrswende-auf-den-einzelhandel-aus)

# Überlagerungseffekte Mobilitätswandel und Strukturwandel Einzelhandel

# OTTENSEN MACHT PLATZ

## VOR DEM PROJEKT



## WÄHREND DES PROJEKTS



## ÜBER DAS PROJEKT

### ZEITLEISTE

- 2018 12 Workshops im Rahmen von CitizenPeople
- 28. März 2019 Bezirksrat der Bezirksversammlung Altona zur Durchführung eines 6-monatigen Modellprojekts
- 28. und 29. Mai 2019 Informationsveranstaltungen für Gewerbetreibende
- 15. Juni 2019 Stand auf der Altona
- 22. Juni 2019 Interview in der Fabrik
- August bis Dezember 2019 Bürgergespräche im Bezirksrat und 9 Klein-Termine in der MOTTE
- 1. September 2019 Projektstart mit Straßentext
- 04. Dezember 2019 Veranstaltung mit Gewerbetreibenden
- 28. Januar 2020 Beschluss der Verwaltungsgerichts: Das Einbürgerung gegen das Projekt wird stattgegeben.
- 3. Februar 2020 Verordnungsverfahren des Projekts aufgrund des Urteils durch die Verwaltungsgerichts
- 11. bis 21. Februar 2020 Ausstellung der Evaluationsergebnisse
- 15. Februar 2020 Ergebnisvorstellung in der Fabrik
- 20. Februar 2020 Entscheidung der Bezirksversammlung zum Projekt „Ottensen macht Platz“
- 29. Februar 2020 veröffentlichte Ergebnisse Projekts

### ENTSTEHUNG

Im EU-Projekt Cities@People fanden 2018 thematische Workshops zum Thema Mobilität in Altona statt, um gemeinsamen Bedarf zu ermitteln und Lösungen zu entwickeln. Neben dem Themen Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit gab es auch eine Nutzungsumfrage im öffentlichen Raum. Dafür und Beobachter sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Neben kleineren im Rahmen von CitizenPeople durchgeführt Interviews zur Verbesserung des Radverkehrs wurden die gesamten Bedarf nach Flächenumgestaltung in einer Projektstudie für temporäre autofreie Straßen in Ottensen gebildet. Im Projekt ist dieses Vorgehen aufgegriffen und die über die Nutzung eines 6-monatigen Modellprojekts im Zentrum Ottensens beschleunigt.

Daraus entwickelte sich das Projekt „Ottensen macht Platz“, das vom Bezirksrat Altona umgesetzt wird.



### PROJEKTGEBIET



### PROJEKTZIELE

Ottensen ist ein buntes lebendiges Stadtteil, der bei Anwohner\*innen und externen Besuchern\*innen geschätzt werden sollte. Im Zentrum Ottensens gibt es eine Vielzahl an attraktiven Anlaufpunkten wie z.B. Movie-Geschäfte, Cafés und den Wochenmarkt. Die Teilhabe für die Bürger\*innen des Stadtteils und darüber hinaus.

Die meisten Menschen sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Entspannte Flanieren, Schlemmen, aber auch Radfahren würde durch zu schnell Gehwege und einen besseren Fußverkehr erweitert. Diese Faktoren führen auch zu Nutzungskonflikten und Stress zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen.

Das Ziel des Projekts war es, diese Situation zu ändern, dem nicht-motorisierten Verkehr – also Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen – mehr Platz einzuräumen und die veränderte Situation dadurch zu entspannen. Der temporäre neue autofreie Straßenraum sollte neue erleben und für neue Nutzungen freigegeben werden. Dafür war es notwendig, den EU-Verkehr so weit wie möglich aus dem Gebiet herauszuführen.

Dabei sollte auch ermittelt werden, wie eine mehrmalige, autonome Mobilität in hochverdichteten Stadtquartieren organisiert und integriert werden kann. Das Projekt macht außerdem Aufschluss darüber, auf welche kleinen Besonderheiten Rücksicht genommen werden muss und wie sich die Integration von nicht-motorisierter Mobilität verändern „Schnitzplan“ auf die Zukunftsbilder von Anwohner\*innen, Passant\*innen und Gewerbetreibenden sowie die Aufenthaltsqualität vor Ort aussehen.

## NEUE, KREATIVE NUTZUNGEN DES STRAßENRAUMS



Bei der Eröffnung von „Ottensen macht Platz“ am 01. September 2019 wurde die Straße für einen Tag zum multifunktionalen Freiraum.

### NEUE NUTZUNGEN FÜR NEUE RÄUME GESUCHT



Gemeinsame Ideenfindung bei den Ottensen „Anwohner\*innen“ im Stadtzentrum MOTTE

### IDEEN VON BÜRGER\*INNEN FÜR „OTTENSEN MACHT PLATZ“



„Ottensen macht Platz“: Partizipative Nutzungsgewinnung durch Anwohner\*innen und Ottensen-Künstler\*innen Philipp Schöler



Partizipative Ideenfindung, neue multifunktionale Nutzung, Kreative Stadtgestaltung und eine neue Tischkette für Ottensen.

## RAUMBEOBSACHTUNGEN

### METHODIK

Mit verschiedenen Methoden der Raumbeobachtung wurde der Erhebungsraum geteilt. Als Erhebungsmethode wurden je ein Workshop und ein Stand zur Beobachtung von und über den Raum genutzt. Die Versuchskontexte waren: Die Ergebnisse und die qualitative und quantitative Momentaufnahmen zu verstehen. Die Beobachtung für diese Erhebungsmethode lag beim Büro-Traffic- und Beobachter und Umweltsinn.

### KARTIERUNG

Die Kartierung umfasste das Zählen, Kategorisieren und Kartieren aller sich im Erhebungsraum befindlichen Personen. Die über nicht-motorisierten Aktivitäten nachzugehen. Laufen, Sitzen, Stehen oder Radfahren. Die ermittelten Beobachtungen wurden in der Beobachtungsumgebung. Die Ergebnisse und die qualitative und quantitative Momentaufnahmen zu verstehen. Die Beobachtung für diese Erhebungsmethode lag beim Büro-Traffic- und Beobachter und Umweltsinn.

### RAUMTAGEBUCH

Die Raumtagebücher waren die intensive Beobachtung des Raumgeschehens protokollieren und in einer begleitenden Fotodokumentation festhalten. Die Erhebungsmethode wurde anhand von vorbereiteten Kategorien codiert und zusammengefasst. Die Kartierungsergebnisse wurden wiederholend, kontinuierlich und besonders in Aspekten des Raumgeschehens vor und während des Projekts dokumentiert.

### KARTIERUNG VOR DEM PROJEKTSTART



### KARTIERUNG WÄHREND DER PROJEKTLAUZEIT



### GLEICHREIBEND INTENSIVE RAUMNUTZUNG

„Diejenigen der Intensität der Raumnutzung konnte kein spezielles, identifizierbares Zentrum zwischen den Erhebungstagen vor und während des Projekts festgestellt werden.“

• Am Samstag befinden sich jeweils mehr Personen im Raum (ca. über 30%).

• Die Intensität der Raumnutzung hängt vor allem von den Wetterbedingungen und dem Vorwärtstag.

### ENTSPANNUNG DURCH NEUE BEWEGUNGSMÖGLICHKEITEN

„Während des Projekts konnte eine Entspannung der Situation für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen beobachtet werden.“

• Vor allem in der Ottensen Hauptstraße und der nördlichen Bahnhofstraße wurde die Aufenthaltsqualität als neuer Bewegungsräume von Fußgänger\*innen angenommen.

• „Ottensen Kreuz“ wird weniger oft als der Gehwegen freigelegt.

### MEHR UND WENIGER STARK FREQUENTIERTE RÄUME

• Die Ottensen Hauptstraße und die nördliche Bahnhofstraße stellen die stärksten frequentierten Bewegungsräume dar. Die Größe der Räume und die Straßenabschnitte rund um den Spitzplatz werden deutlich weniger stark frequentiert.

• Zum Aufbruch dieser vor allem das „Ottensen Kreuz“ und der Spitzplatz, sowie die kommerziellen Orte im gesamten Projektgebiet.



### BEWEGUNG UND AUFENTHALT

Vor dem Projektbeginn fanden Bürgergespräche und Aufnahmen in der Ottensen Hauptstraße statt. Aufgrund fehlender kommunikativer Aufnahmegeräte wurden Tagesaufnahmen, Hausaufnahmen und Vorlesen von Geschäftstexten durchgeführt. Während des Projekts wurden die Beobachtungen aufgenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Handen. Die Beobachtungen sind als neue konsumierte Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt.

### DIE STRASSE ALS SOZIALER RAUM

Vor dem Projektbeginn fanden Bürgergespräche und Aufnahmen in der Ottensen Hauptstraße statt. Aufgrund fehlender kommunikativer Aufnahmegeräte wurden Tagesaufnahmen, Hausaufnahmen und Vorlesen von Geschäftstexten durchgeführt. Während des Projekts wurden die Beobachtungen aufgenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Handen. Die Beobachtungen sind als neue konsumierte Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt.

### KINDER UND ORT ZUM SPIELEN

Vor dem Projektbeginn fanden Bürgergespräche und Aufnahmen in der Ottensen Hauptstraße statt. Aufgrund fehlender kommunikativer Aufnahmegeräte wurden Tagesaufnahmen, Hausaufnahmen und Vorlesen von Geschäftstexten durchgeführt. Während des Projekts wurden die Beobachtungen aufgenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Handen. Die Beobachtungen sind als neue konsumierte Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt.



### ANWERTUNGSPROZESSE

Bevor das Projektbeginn gestatten einige Gewerbetreibende die Vorzeichen für eine temporäre Nutzungsumfrage, Hausaufnahmen, Straßen und umfunktionalen Stadtteil. Während des Projekts wurden die Beobachtungen aufgenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Handen. Die Beobachtungen sind als neue konsumierte Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt.

### KONFLIKTE IM STRAßENVERKEHR

Während der Beobachtung wurde immer wieder die Gefahr erkannt, um das Kopflichter und die Ausbreitung der Hausaufnahmen, Straßen und umfunktionalen Stadtteil. Während des Projekts wurden die Beobachtungen aufgenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Handen. Die Beobachtungen sind als neue konsumierte Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt.

### FUNKTIONALE ANFORDERUNGEN

Vor dem Projektbeginn fanden Bürgergespräche und Aufnahmen in der Ottensen Hauptstraße statt. Aufgrund fehlender kommunikativer Aufnahmegeräte wurden Tagesaufnahmen, Hausaufnahmen und Vorlesen von Geschäftstexten durchgeführt. Während des Projekts wurden die Beobachtungen aufgenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Handen. Die Beobachtungen sind als neue konsumierte Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt.

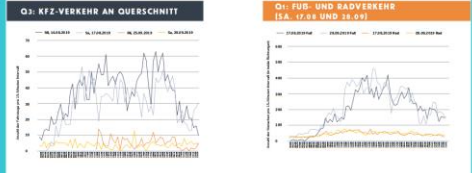
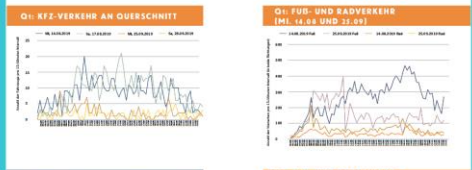
# Dialog und Evaluierung ein differenzierter Blick

Alle Fotos ©: Bezirksrat Altona / Andrea Dietz / Urban Motion



Quelle: Hansestadt Hamburg, Bezirk Altona | <https://ottensenmachtplatz.de/downloads/>

# VERKEHRSZÄHLUNG

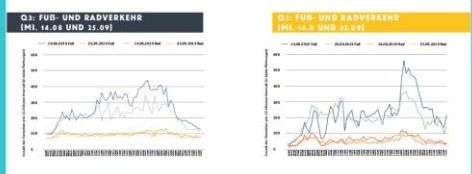


### KERNERGEBNISSE

Die Erhebungen des KFZ-Verkehrs (Autos, Lieferwagen, etc.) zeigen, dass sich die Zahl der Fahrzeuge im Projektgebiet im Vergleich zu den Vergleichszeiten vor dem Projekt um ca. 10% erhöht hat. Dies ist vor allem auf die Erhebungen am Samstag zurückzuführen, die im Vergleich zu den anderen Tagen um ca. 20% höher liegen. Die Daten zeigen, dass die Verkehrsdichte im Projektgebiet im Vergleich zu den Vergleichszeiten vor dem Projekt um ca. 10% höher liegt. Dies ist vor allem auf die Erhebungen am Samstag zurückzuführen, die im Vergleich zu den anderen Tagen um ca. 20% höher liegen.

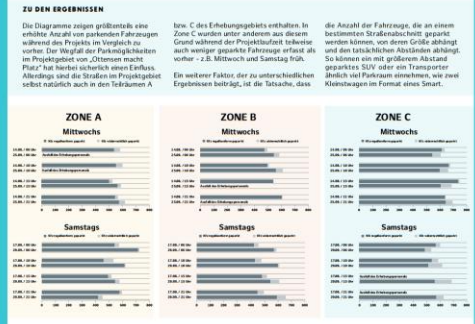
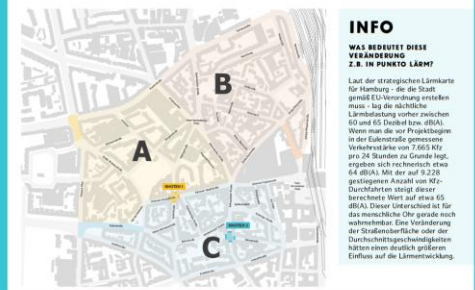
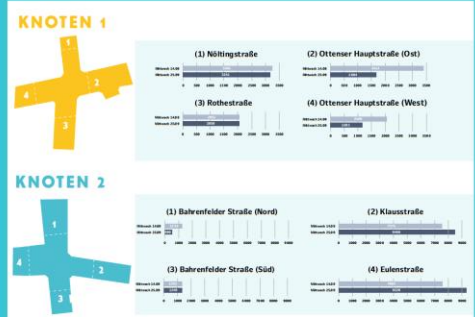
### ZUR METHODIK

Die Verkehrszählungen sind jeweils an zwei Tagen vor und an zwei Tagen nach Beginn des Projekts durchgeführt worden. Die Erhebungen wurden jeweils am Morgen und am Nachmittag durchgeführt. Die Daten zeigen, dass die Verkehrsdichte im Projektgebiet im Vergleich zu den Vergleichszeiten vor dem Projekt um ca. 10% höher liegt. Dies ist vor allem auf die Erhebungen am Samstag zurückzuführen, die im Vergleich zu den anderen Tagen um ca. 20% höher liegen.



# Dialog und Evaluierung ein differenzierter Blick

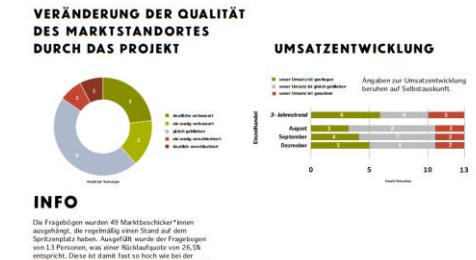
# KNOTENPUNKTZÄHLUNG UND PARKRAUMERHEBUNG



# PASSANT\*INNEN-BEFragung



# Befragung der Marktbeschicker\*innen



**INFO**

Die Fragebögen wurden 48 Marktbeschicker\*innen ausgehändigt, die regelmäßig einen Stand auf dem Spielplatz haben. Ausgewählt wurde der Fragebogen von 13 Personen, was einer Rücklaufquote von 26,5% entspricht. Diese ist damit fast so hoch wie bei der Haushaltsbefragung. Bei dem im Diagramm angegebenen blockierten Wertes ist jedoch die relativ geringe Gesamtanzahl zu berücksichtigen.

# HAUSHALTSBEFRAGUNG



**ERLÄUTERUNG**

Die Befragung fand vor Projektbeginn statt. Dementsprechend beziehen sich die Antwortkategorien „jetzt so bleiben wie jetzt“ auf die Situation vor Projektbeginn am 1. September 2019, und „jetzt mit Veränderung“ beziehen sich auf den Wunsch nach Fortführung des Projektes.



**ERLÄUTERUNG**

Die Befragung fand vor Projektbeginn statt. Dementsprechend beziehen sich die Antwortkategorien „jetzt so bleiben wie jetzt“ auf die Situation vor Projektbeginn am 1. September 2019, und „jetzt mit Veränderung“ beziehen sich auf den Wunsch nach Fortführung des Projektes.

# Befragung Gewerbetreibende



**ERLÄUTERUNG**

Die Umsatzentwicklung über die letzten drei Jahre wurden abgefragt, um Informationen über die Richtung der langfristigen Trends zu bekommen. Der Vergleich zwischen August 2018 und August 2019 ist aufzuführen, da dies der Zeitraum ist, in dem das Projekt begonnen hat. Die Daten für den Dezember 2019 sind noch nicht verfügbar.



**ERLÄUTERUNG**

Die Befragung fand vor Projektbeginn statt. Dementsprechend beziehen sich die Antwortkategorien „jetzt so bleiben wie jetzt“ auf die Situation vor Projektbeginn am 1. September 2019, und „jetzt mit Veränderung“ beziehen sich auf den Wunsch nach Fortführung des Projektes.

Quelle: Hansestadt Hamburg, Bezirk Altona | <https://ottensenmachtplatz.de/downloads/>



Bestehende Fußgängerzone



Erweiterung Fußgängerzone

## Dialog und Evaluierung ein differenzierter Blick



Quelle: Stadt Bad Wimpfen, Lebendige Ortsmitten BW, 2023



Quelle: Stadt Bad Wimpfen, Lebendige Ortsmitten BW, 2023

# Dialog und Evaluierung ein differenzierter Blick



# Umsetzungs-Booster Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität

Neue Meile Böblingen | Quelle: bauchplan ).(



# Umsetzungs-Booster Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität

Innenstadt Singen | Quelle: Stadt Singen – Büro Klare



#Sommerzone Heilbronn 2023 | Quelle: © freiraumconcept

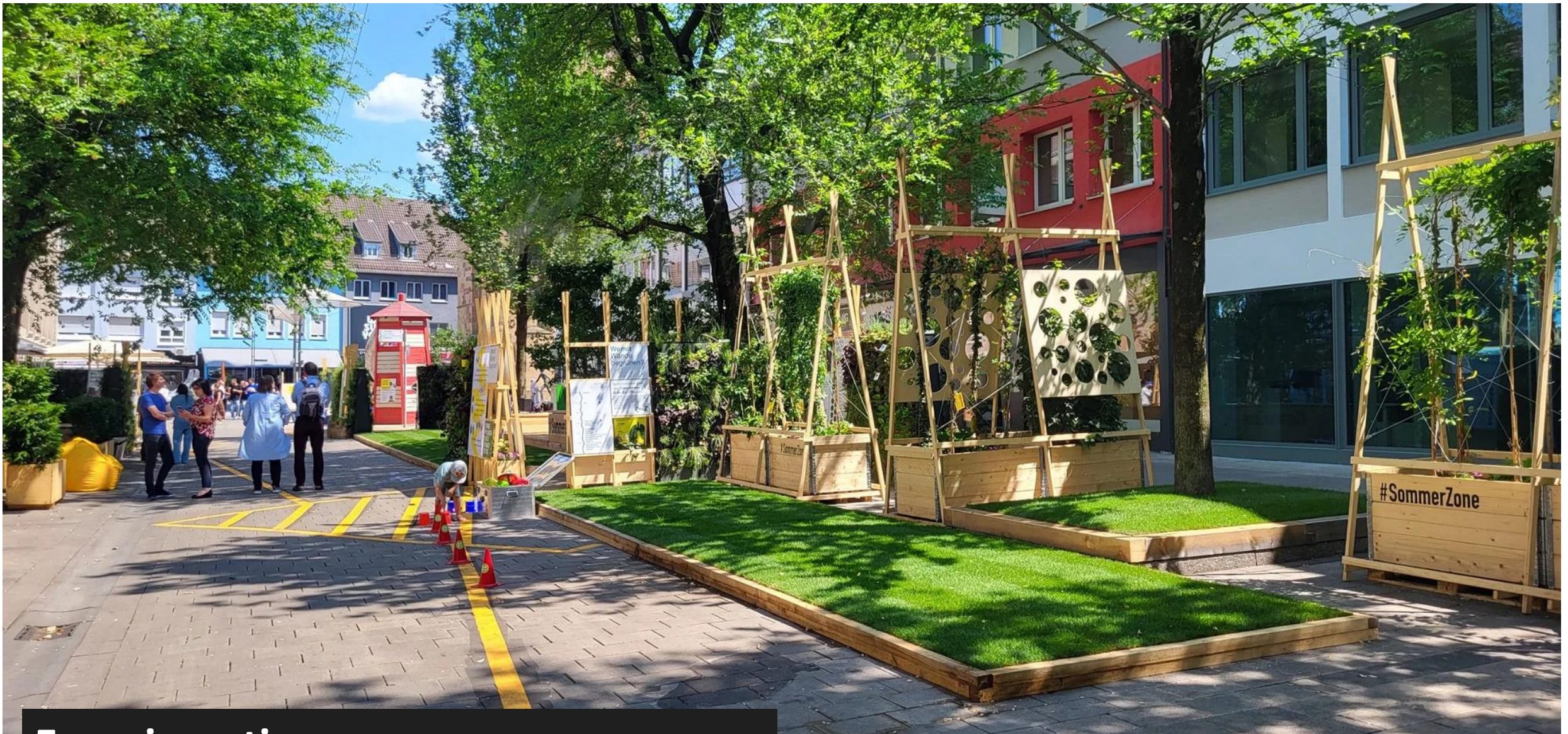
**Experimentieren**  
Temporäre (Frei-)Raumangebote





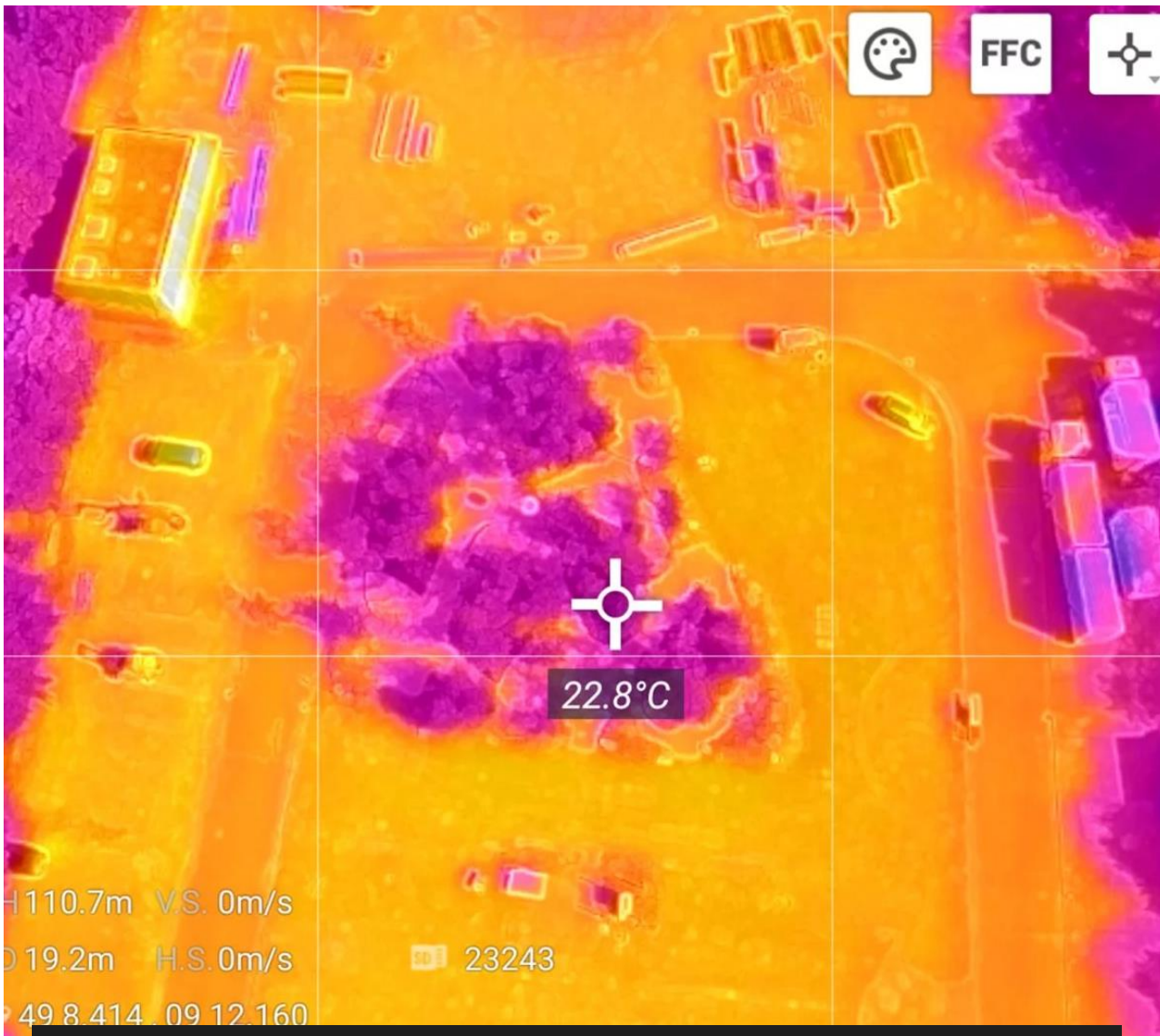
# Experimentieren Temporäre (Frei-)Raumangebote

#Sommerzone Heilbronn 2023 | Quelle: © freiraumconcept



# Experimentieren Temporäre (Frei-)Raumangebote

#Sommerzone Heilbronn 2023 | Quelle: © freiraumconcept



## Experimentieren Temporäre (Frei-)Raumangebote



Smart Festival Forest – Klimawald auf der Theresienwiese | Quelle: © freiraumconcept  
Fotos: © FSW Handelsvertretung sowie © Stadt Heilbronn, Fotograf: Jürgen Haeffner

# Lebenswerte Ortsmitten, Plätze und Fußgängerzonen

## Erfahrungen und Erfolgsfaktoren

### **Sorgfältig Vorbereiten**

Analyse von Bedarfen, Akteuren und Möglichkeiten für Gelingen der Transformationsprozesse

### **Visualisieren**

Öffentlichen Dialog mit inspirierenden Bildern begleiten – Mehrwert statt Verlustangst

### **Experimentieren**

Temporäre Reallabore ermöglichen – offener Dialog und Erfahrungsaustausch

### **Evaluieren**

Wirkung und Akzeptanz kontinuierlich evaluieren und kommunizieren – lernende Prozesse zulassen



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

© Copyright Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH, 2024

Der Inhalt der Präsentation ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, Weitergabe oder Verwendung, auch in Teilen, ohne Zustimmung ist unzulässig.