

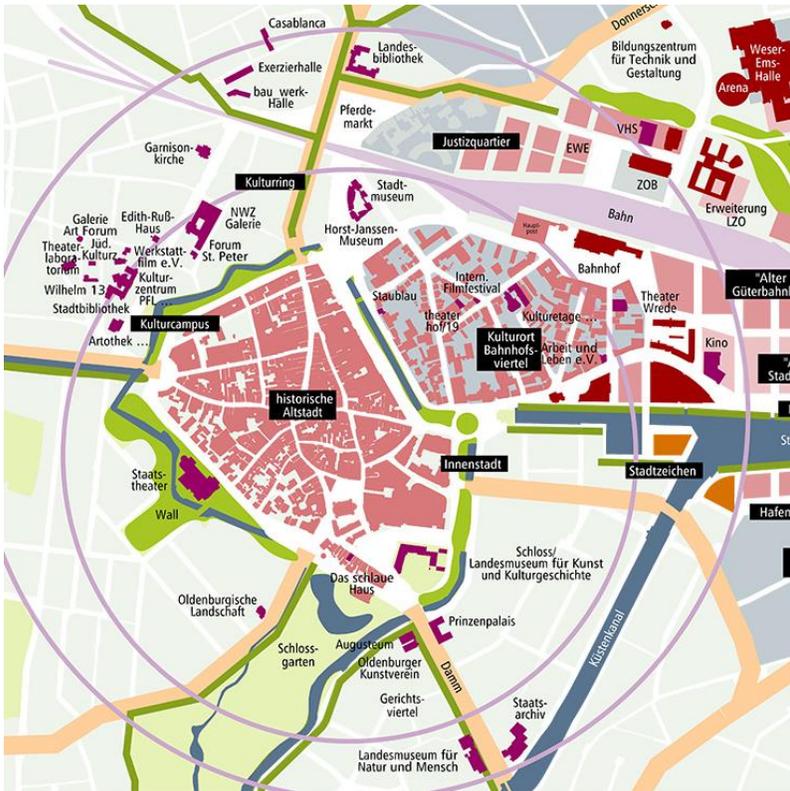


ADAC Expertenreihe 2024 „Fußverkehr: Neue Wege gehen.“

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

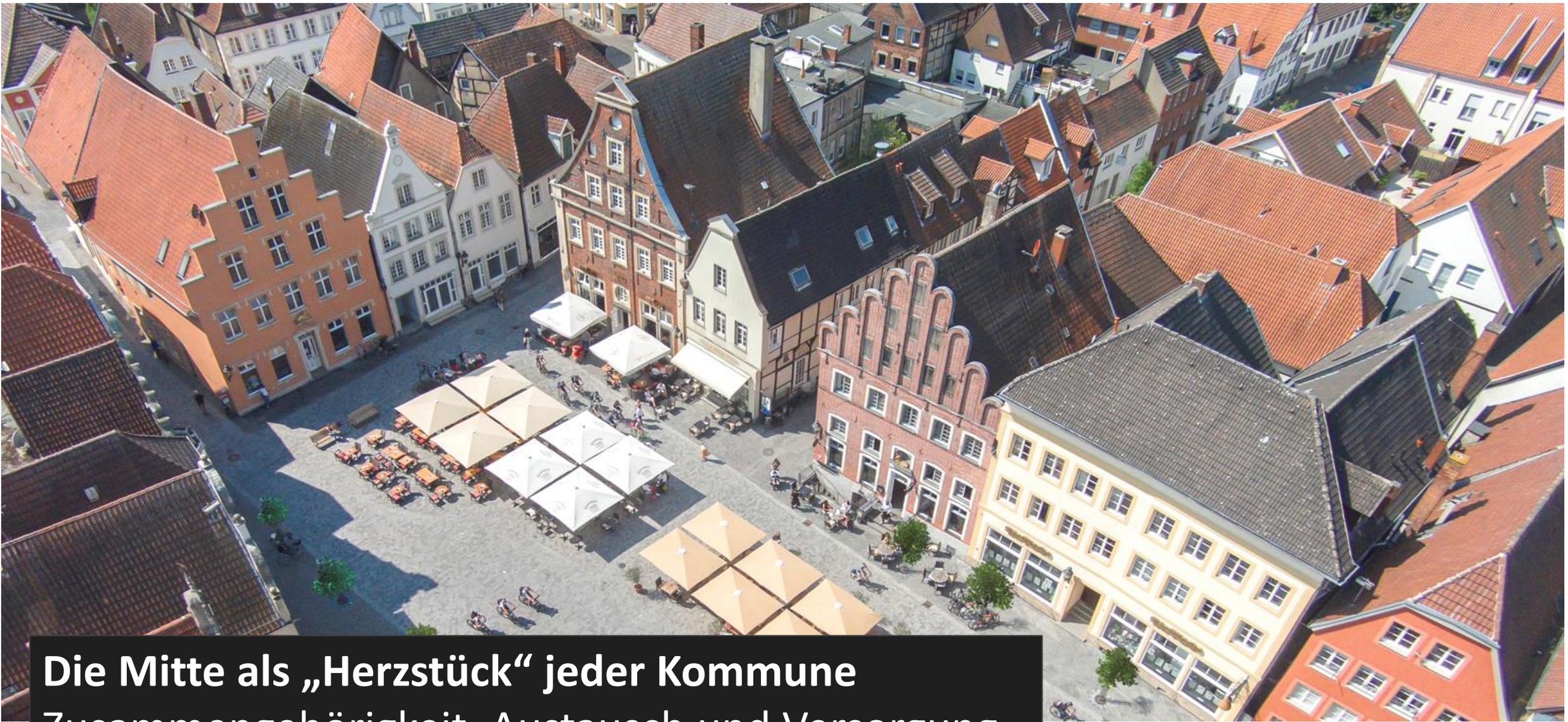


Innenstadt Singen | Quelle: Stadt Singen – Büro Klare



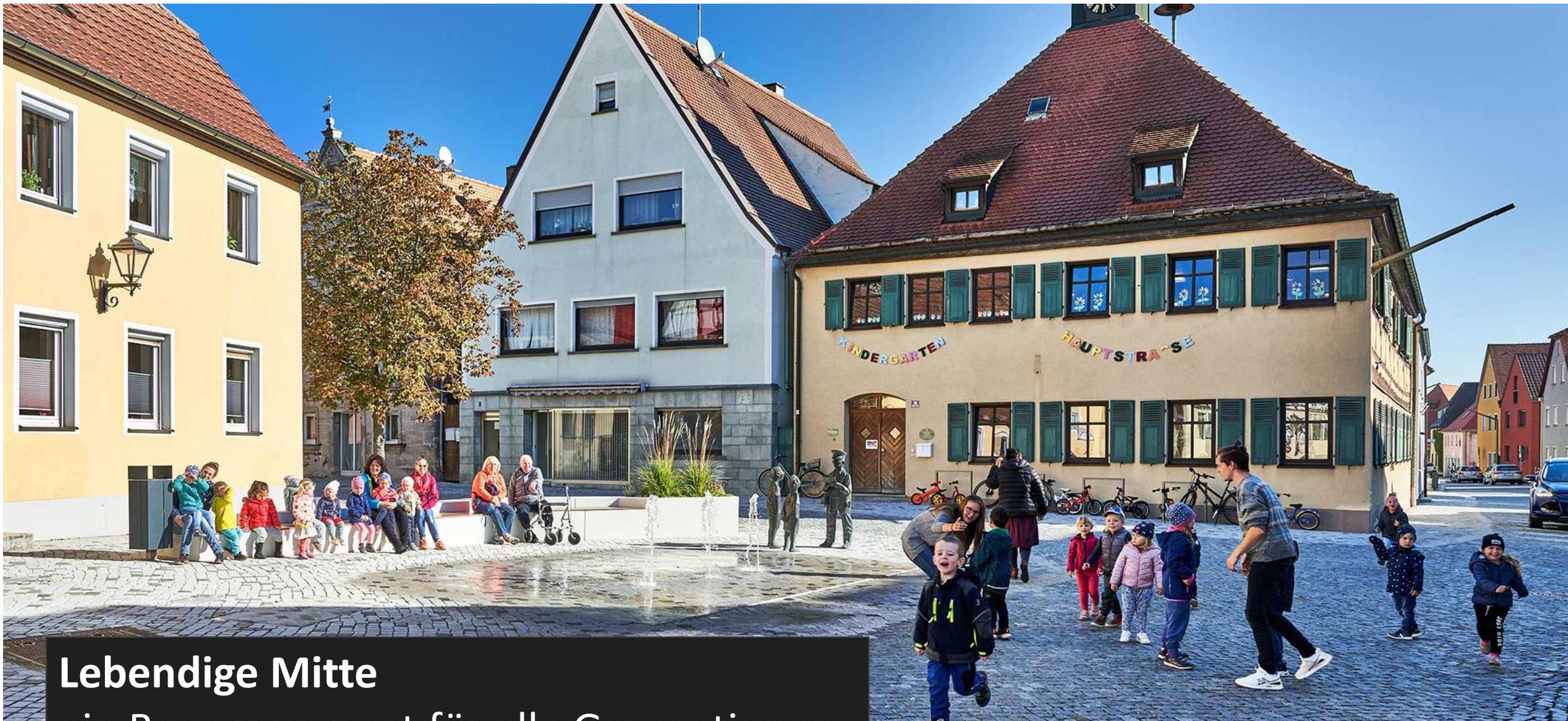
Öffentlicher Raum als Sozialraum Teilhabe und gesellschaftliches Miteinander

Neue Meile Böblingen | Quelle: bauchplan).(



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

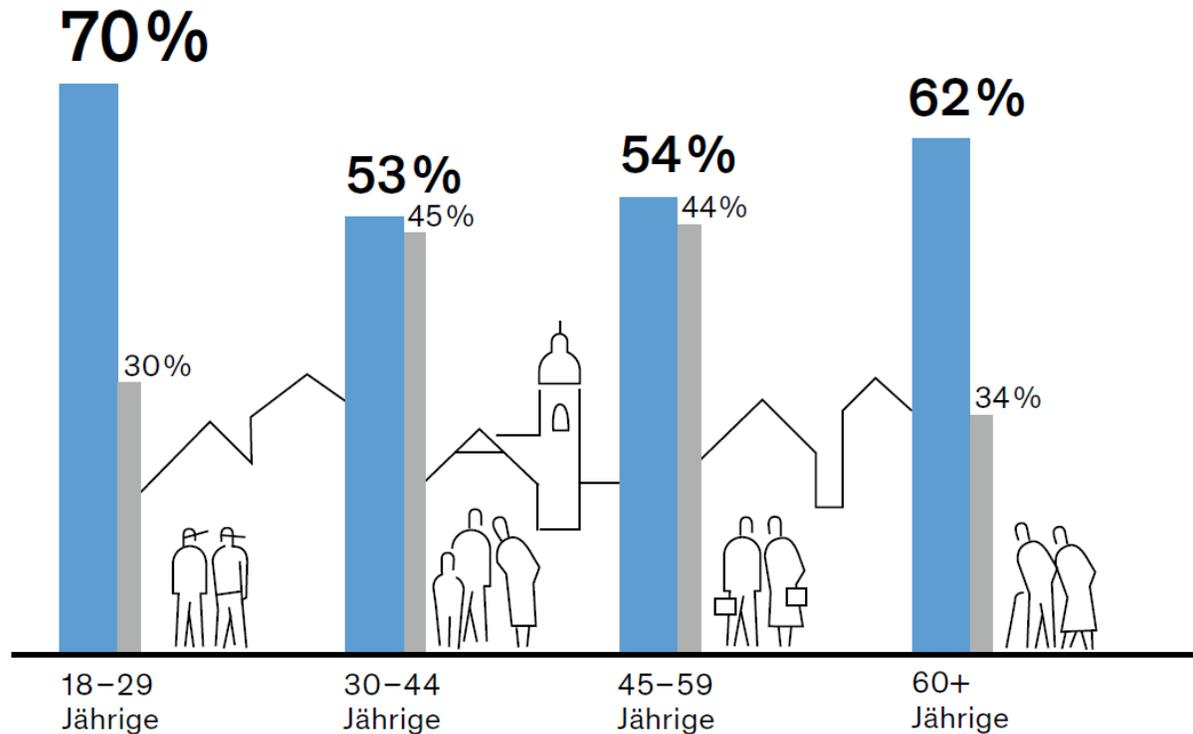
Stadt Warendorf | Quelle: Pesch Partner



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](#)

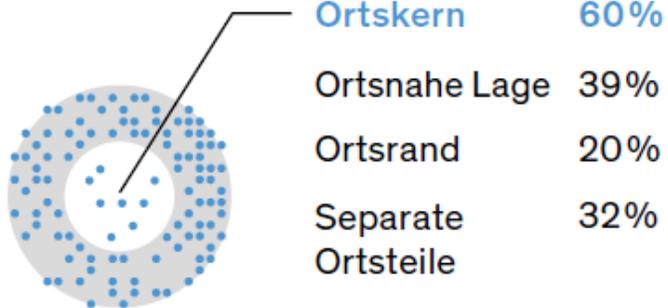
Ortskern nicht mehr überall zentraler Treffpunkt

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?



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



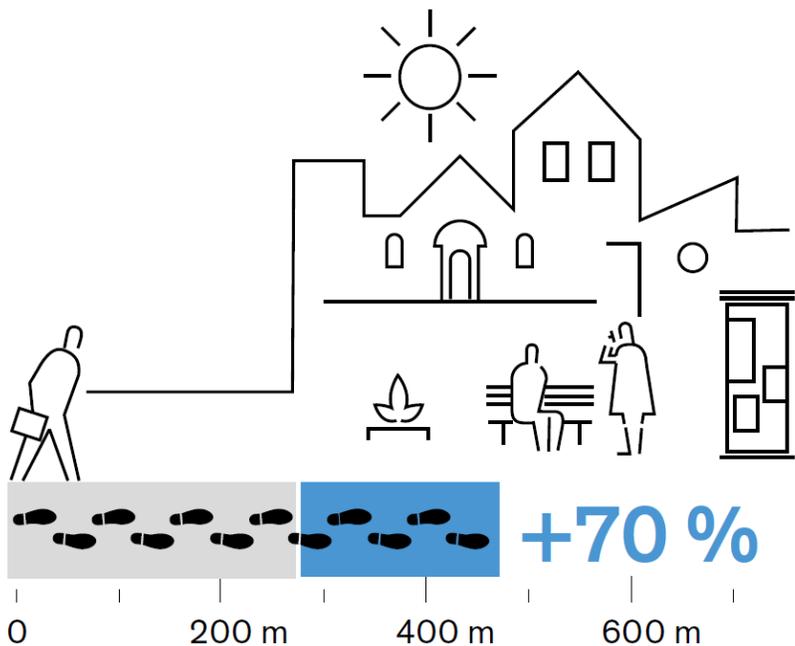
Quelle: Pesch Partner

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 %.

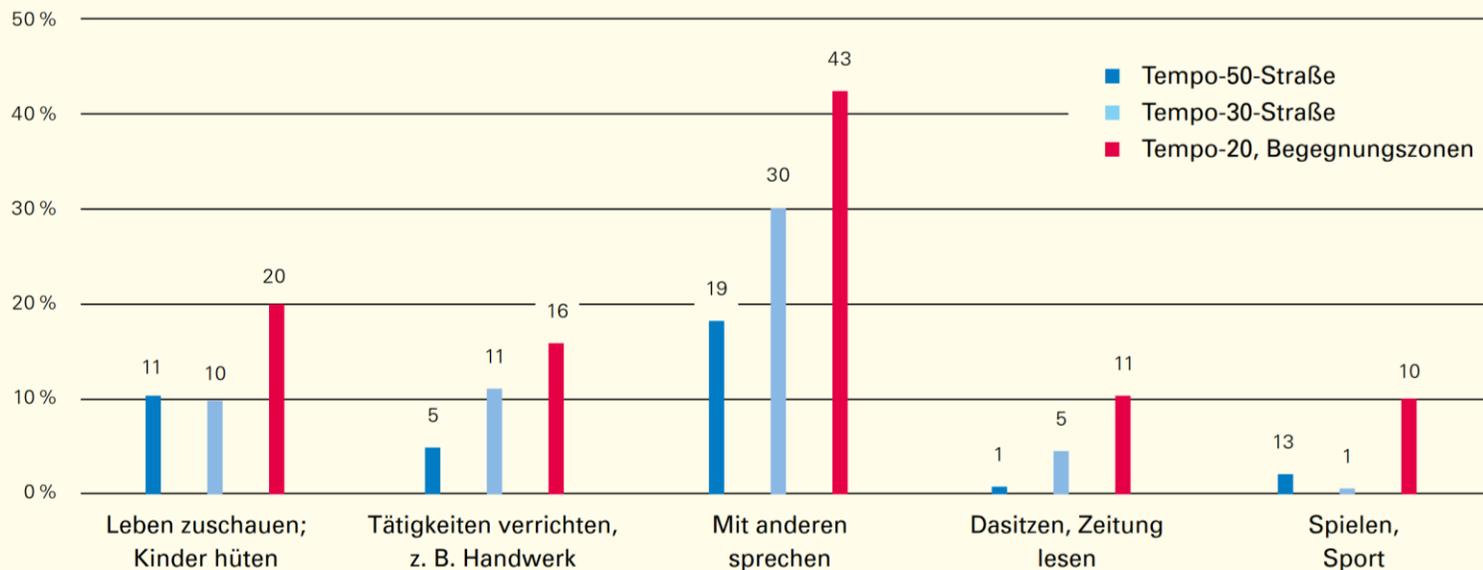
Quelle: H. Knoflacher 1995

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 50.¹

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



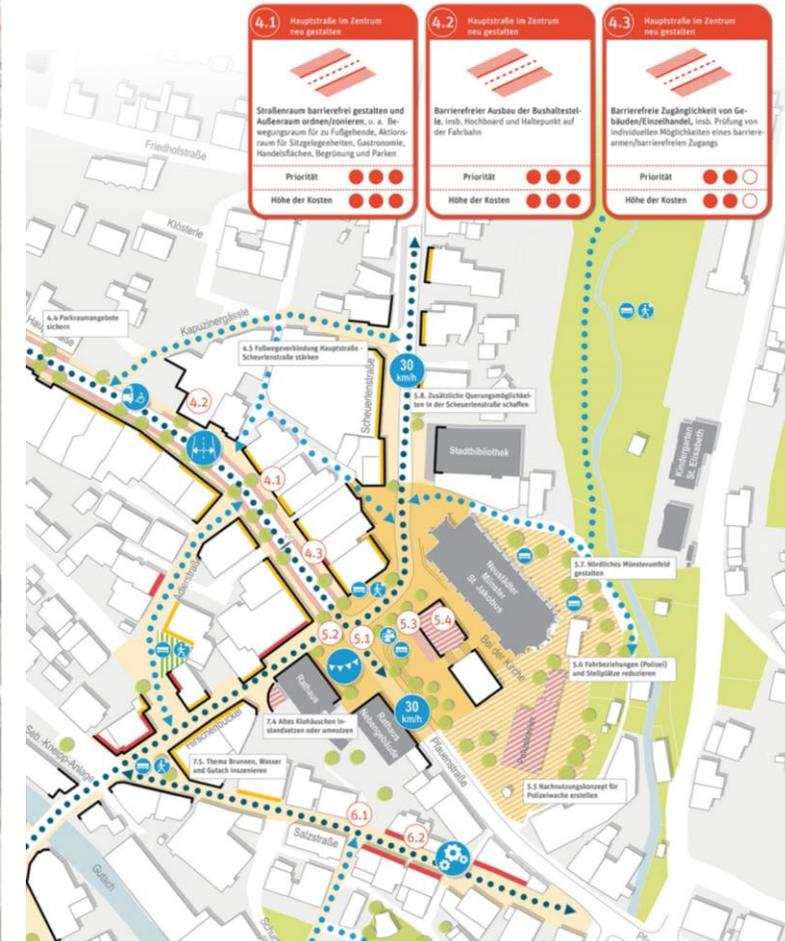
Quelle: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw>

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

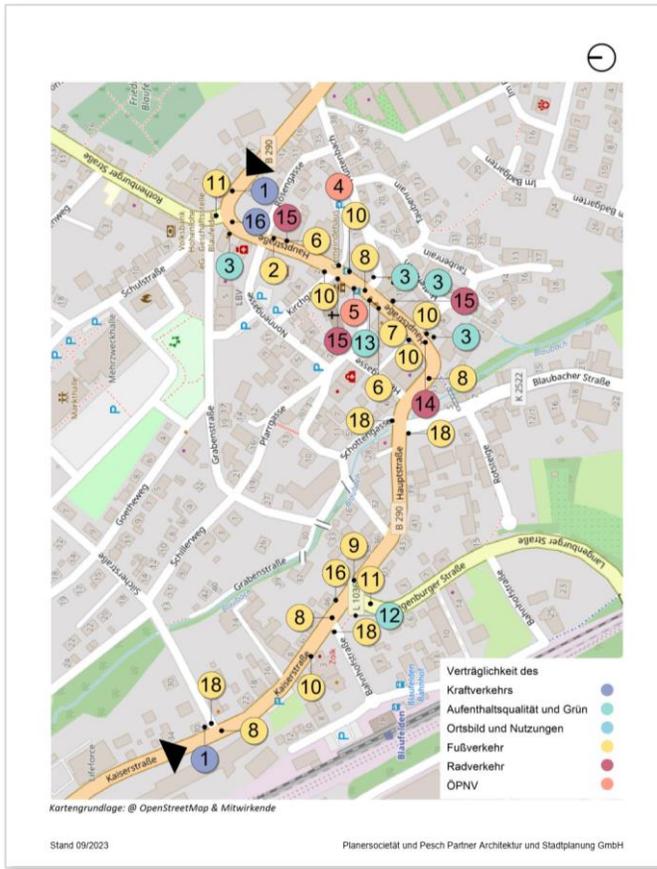
Modulare Möbel für Verkehrsversuche

2

Visualisierungen

Vorher-Nachher-Darstellungen

3

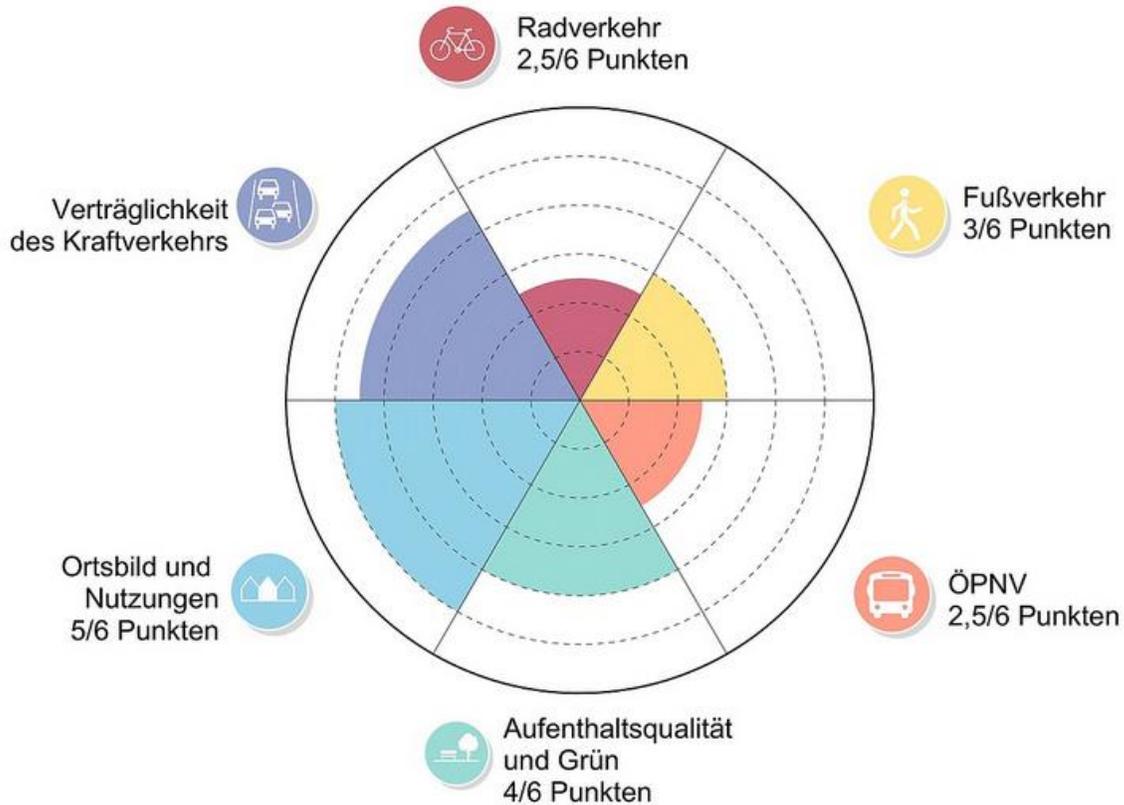


Qualitätserfassung

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

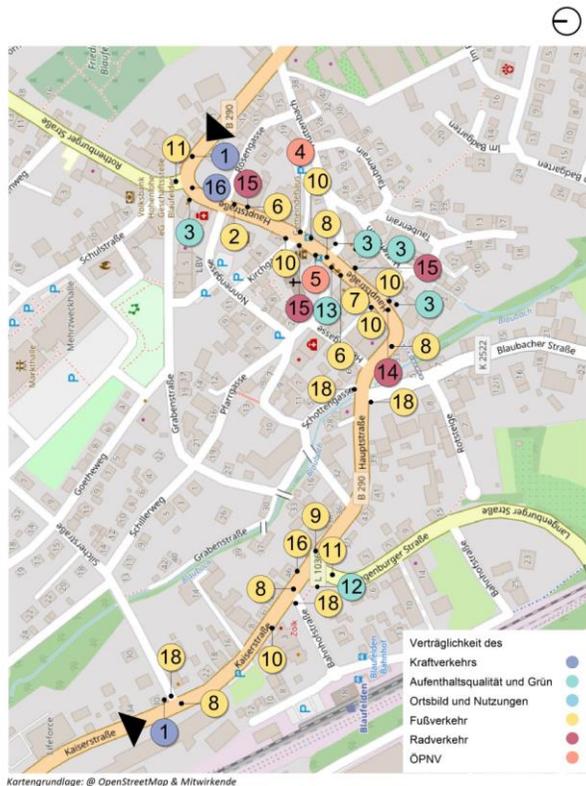
Qualitätserfassung

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

ufeldern
desstraße
nd
4 [KtZ/24 h]
km/h



Kategorie Radverkehr

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. Der Tag ist abhängig vom KtZ-Verkehrsaufkommen, der Höchstgeschwindigkeit und dem Verkehr. Bei Tempo 30 und bis 8.000 KtZ/24 h und 400 Schwerverkehr/24 h kann befahren werden. Um die Akzeptanz der Fahrbahnführung im Zuge von Vorhaben, empfiehlt sich der Einsatz von Fahrradsymbol-Piktogrammketten.

30 km/h der Hauptstraße / Kaiserstraße

Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



Kategorie Fußverkehr

nicht für alle zu Fuß Gehenden / Personen mit



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

(in Bearbeitung)

Baden-Württemberg

Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Langenburgerstraße und Grünbereich
Aufenthaltsbereich verfügt über keinen



Die Anordnung der Ampelanlage wird die Aufnahme von Menschen mit Einschränkungen ermöglichen, differenziertere Bordhöhen und akustische Verkehrsführung.

Württemberg

Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



Kategorie Ortsbild und Nutzungen

zwei Gaststätten (Krone und Hirsch) und ein Hof



Die Eigentümer suchen die Beseitigung von Leerstand. Dadurch werden Kräfte und Ressourcen freigesetzt, die für die Belebung der Ortsmitte von Blaufeldern genutzt werden können. In möglicher Fördermittelmöglichkeiten unterstützen sie die Entwicklung. Eine Zwischennutzung ist ein niedrigschwelliges

hme)

Baden-Württemberg

Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH



Kategorie ÖPNV

Die Haltestelle hat wenige



Die Haltestelle hat wenige taktile Lotelemente und ebenerdigen Zustieg (z.B. über Hochbord). Die Haltestelle hat wenige taktile Lotelemente und ebenerdigen Zustieg (z.B. über Hochbord).

mit Witterungsschutz (in Bearbeitung)

des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Planersocietät und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH

Qualitätserfassung
Bestandaufnahme und Handlungsimpulse

1

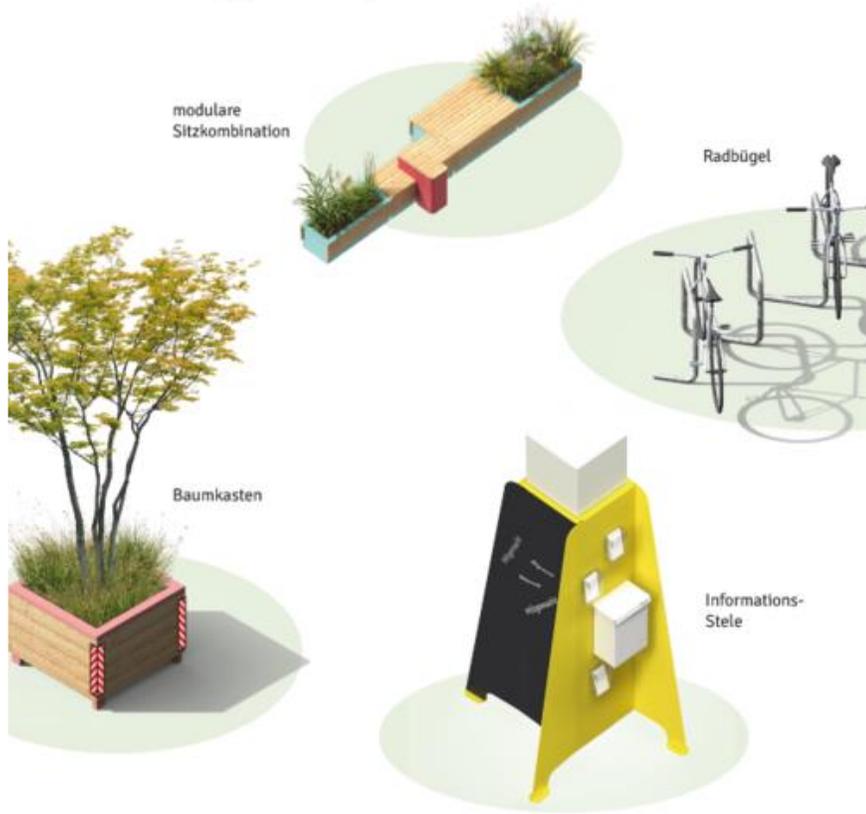
- Konkrete Handlungsempfehlung zur Verbesserung (Sofort-/Einzelmaßnahmen bis Gesamtumbau)



Fotos: CITY DECKS® | Marius Heimburger

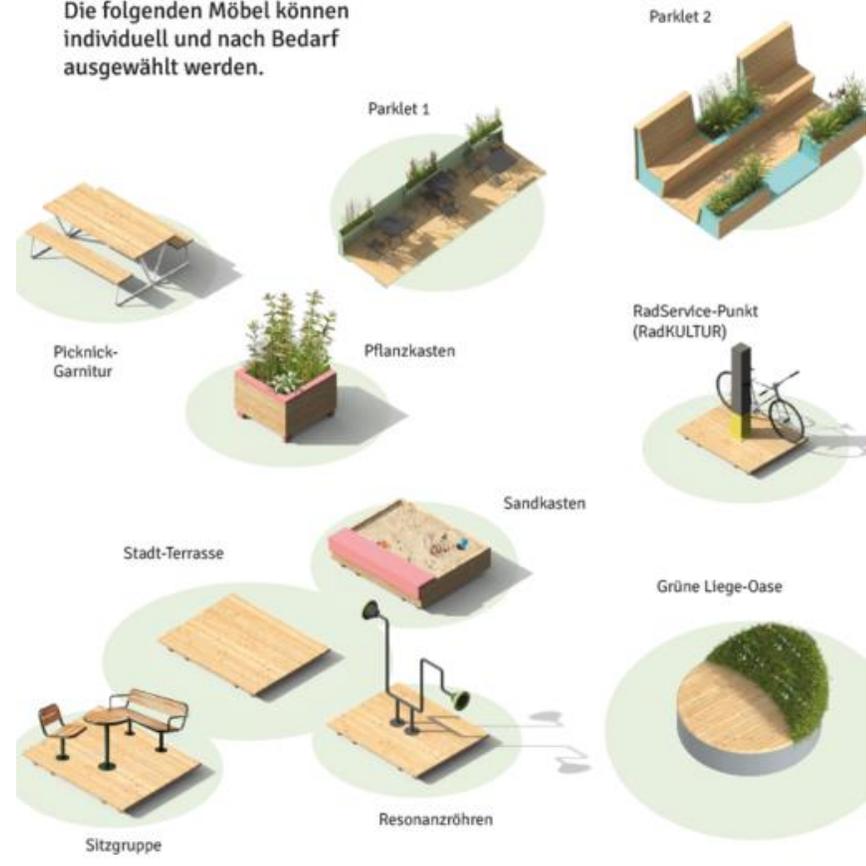
BASIS-SET

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



Visualisierungen

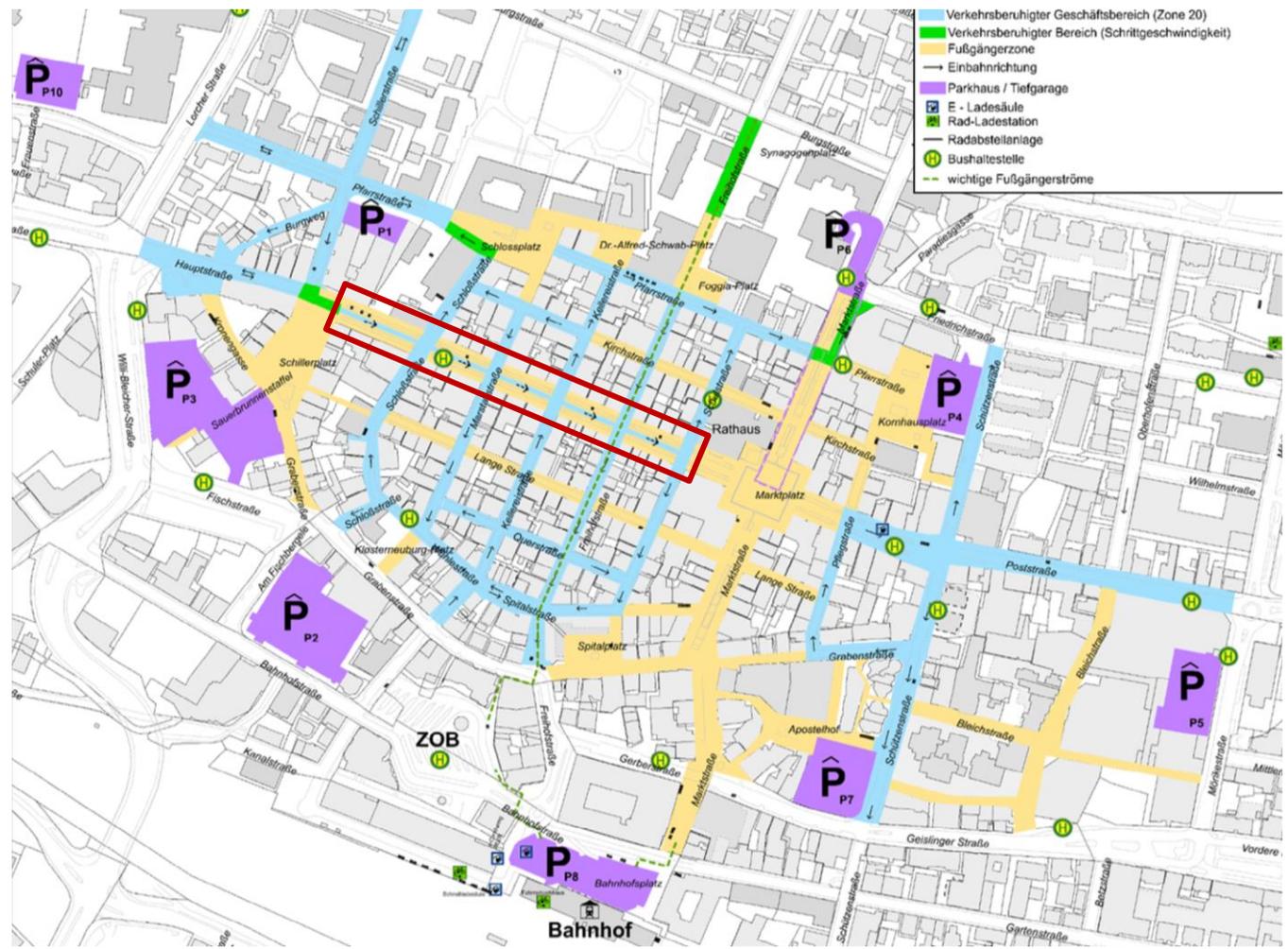
Vorher-Nachher-Darstellungen

3

Quelle: Lebendige Ortsmitten für BW



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: Staufenpress 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

- 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

Hannover 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

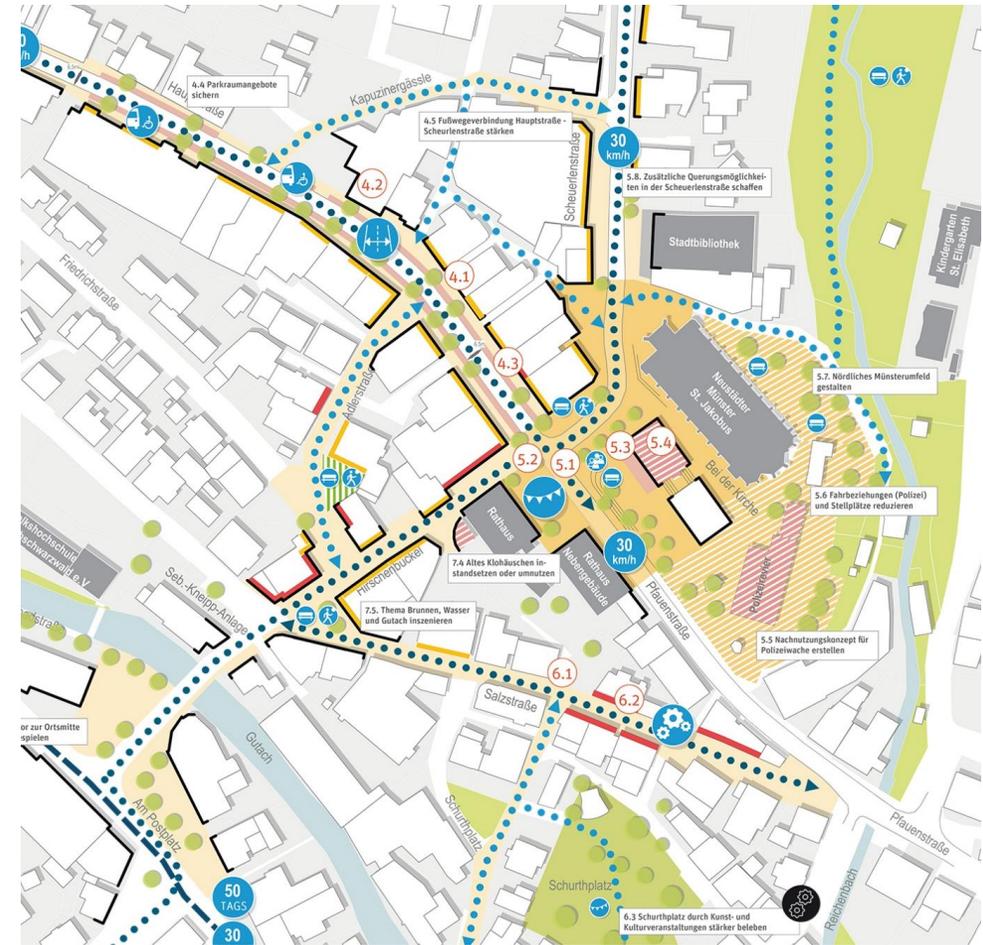
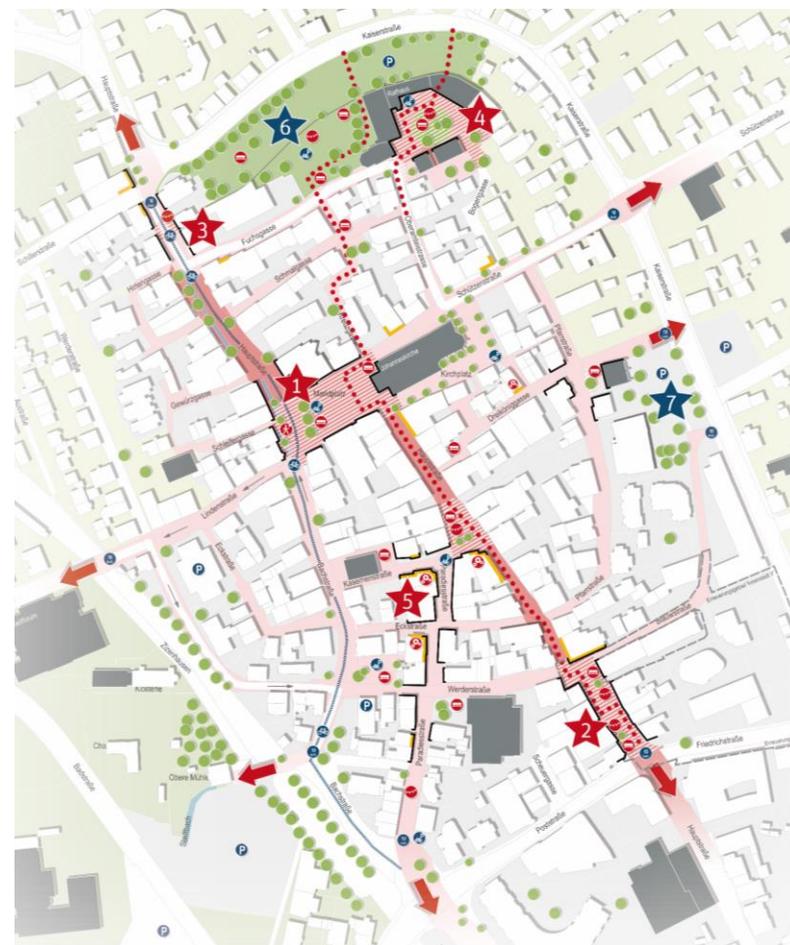
Auch die CDU möchte weniger Kraftfahrzeuge in der Frankfurter Innenstadt. Dabei setzt die Partei aber auf Anreize statt Verbote. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling von der SPD habe keinen Plan.

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-Neustadt | Pesch Partner

Erreichbarkeit Innenstadt Kommunikation einer Schlüsseldebatte



STUDIE | ATTRAKTIVITÄT VON STÄDTISCHEN GESCHÄFTSSTRASSEN | 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

Quelle: 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



Dialog und Evaluierung ein differenzierter Blick

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 mit der Fabrik
- August bis Dezember 2019 Bürgergespräche im Bezirksrat und 9 Klein-Terrain in der MOTTE
- 1. September 2019 Projektstart mit Straßensfest
- 04. Dezember 2019 Veranstaltung mit Gewerbetreibenden
- 28. Januar 2020 Beschluss der Verwaltungsgerichts: Das Einbürgerungsrecht ist zurückgewiesen
- 3. Februar 2020 Verordnungsverfahren des Projekts aufgrund des Urteils durch die Verwaltungsgerichts
- 11. bis 21. Februar 2020 Ausstellung der Evaluationsergebnisse
- 15. Februar 2020 Erprobungsvorbereitung in der Fabrik
- 20. Februar 2020 Entscheidung der Bezirksversammlung zum Projekt „Ottensen macht Platz“
- 29. Februar 2020 abschließendes Projektsymposium

ENTSTEHUNG

Im EU-Projekt Cities@People fanden 2018 thematische Workshops zum Thema Mobilität in Altona statt, um gemeinsam Beiträge zu ermitteln und Lösungen zu entwickeln. Neben dem Themen Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit gab es auch ein Nutzungskonzept für öffentlichen Raum, dafür und Barrierefreiheit sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Neben kleineren im Rahmen von CitizenPeople durchgeführten Interventionen zur Verbesserung des Radverkehrs wurden die gesamten Bereiche nach Flächenverteilung in einer Projektstudie für temporäre autofreie Straßen in Ottensen geteilt. Im Fokus lag dieses Vorschlag aufzugeben und die überführung eines 6-monatigen Modellversuchs im Zentrum Ottensens beschleunigen.

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 gleichwohl beliebt ist. 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 ist...

Die meisten Menschen sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Entlastete Fußwege, Schienen, aber auch Radwege würde durch zu schnell Gehwege und neue, bessere Fahrradwege 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 neu 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 nachhaltiger, aktivere 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 / integrieren / auf die Zufuhrbereich von Anwohner*innen, Passant*innen und Gewerbetreibenden sowie die Aufenthaltsqualität vor Ort auswirken.

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

Wie lässt sich der neu gewonnene Straßenraum kreativ nutzen, wenn er Grund für Autos nicht mehr da ist? Dieser Frage gehen wir, August 2019 intensive Anwohner*innen und Besucher*innen aus Ottensen nach. Bei regelmäßigen offenen „Bürgerfrüh“ im Stadtzentrum MOTTE wurden gemeinsam Ideen für neue stadtbezogene Nutzungen des Straßenraums im Projektgebiet entwickelt, diskutiert und implementiert gemeinsam erarbeitet.



Gemeinsame Ideenfindung bei den offenen „Bürgerfrüh“ im Stadtzentrum MOTTE

IDEEN VON BÜRGER*INNEN FÜR „OTTENSEN MACHT PLATZ“

Bereits am ersten Tag zur Eröffnung von „Ottensen macht Platz“ am 01. September 2019 wurde der neu gewonnene Straßenraum der Ottensen Hauptstraße einem Nachbesuch lang zu einem multifunktionalen Freiraum zum Flanieren, Picknicken, Spielen sowie für Sport und Aktivitäten für die ganze Familie. Während des Projektzeitraumes wurde der Straßenraum auf unterschiedliche Art und Weise durch Anwohner*innen kreativ genutzt, kulturell besetzt und neue Nutzungen im öffentlichen Raum angereicht – vom Flanieren, über Kunst und Musik, bis zur kreativen Gestaltung durch multifunktionale Stadtmöbel und zusätzliche Fahrradabstellplätze.



Politik Fabrik, neue multifunktionale Stadtmöbel, Kreative Bushaltestation und eine neue Bushaltestelle für Ottensen.

RAUMBEOBSACHTUNGEN

METHODIK KARTIERUNG RAUMTAGEBUCH

Mit verschiedenen Methoden der Raumbeobachtung wurde der Erhebungsraum systematisch als Erhebungsgebiet untersucht. In die Erhebungsplanung wurden je ein Workshop und ein Stand zur Beobachtung von und über Mensch*innen einbezogen. Die Erhebungsarbeiten wurden in drei Phasen unterteilt: Kartierung, Beobachtung und Dokumentation. Die Kartierung wurde in drei Phasen unterteilt: Kartierung vor dem Projektstart, Kartierung während des Projektlaufzeit und Kartierung nach dem Projektabschluss.



GLEICHREIBEND INTERVIE RAUMBEOBSACHTUNG ENTSPANNUNG DURCH NEUE BEWEGUNGSMÖGLICHKEITEN MEHR UND WENIGER STARK FREQUENTIERTE RÄUME

• Durch die Intensität der Raumbeobachtung konnte eine quantitative, objektive Erfassung der Situation der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beobachtet werden. • Vor allem in der Ottensen Hauptstraße und der nördlichen Bahnhofstraße wurde die Aufenthaltsqualität als neuere Bewegungsraum von Fußgänger*innen angenommen. • Die Intensität der Raumbeobachtung hing vor allem von den Wetterbedingungen und dem Verkehr ab.

• Während des Projekts konnte eine Entspannung der Situation der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beobachtet werden. • Die Größe der Räume und die Straßenabschnitte rund um den Spielplatz werden deutlich weniger stark frequentiert. • Zum Aufbruch dieser vor allem das „Ottensen Kreuz“ und der Spielplatz sowie die kommerziellen Orte im gesamten Projektgebiet.



BEWEGUNG UND AUFENTHALT DIE STRASSE ALS SOZIALER RAUM KINDER UND ORTS ZUM SPIELEN

Vor dem Projektbeginn gab es Bewegung und Aufenthalt in stark abweisender, funktionaler und isolierter Umgebung. Aufgrund fehlender kommunikativer Aufenthaltsorte wurden Freizeitsportarten, Hausgruppen und Vernetzen von Geschäften dafür genutzt. Während des Projekts wurde der Straßenraum als neue großräumige Bewegungszone angenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Familien, Kleinkindern oder Hund. Die Besetzung wird als neue konsumtive Aufenthaltsmöglichkeit genutzt.

Die Strassen als sozialer Raum Vor dem Projektbeginn gab es Bewegung und Aufenthalt in stark abweisender, funktionaler und isolierter Umgebung. Aufgrund fehlender kommunikativer Aufenthaltsorte wurden Freizeitsportarten, Hausgruppen und Vernetzen von Geschäften dafür genutzt. Während des Projekts wurde der Straßenraum als neue großräumige Bewegungszone angenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Familien, Kleinkindern oder Hund. Die Besetzung wird als neue konsumtive Aufenthaltsmöglichkeit genutzt.



ANWOHNERPROZESSE KONFLIKTE IM STRAßENVERKEHR FUNKTIONALE ANFORDERUNGEN

Bereits vor dem Projektbeginn gestalteten einige Gewerbetreibende die Vorzeichen ihrer Geschäfte z.B. mit Sitzgelegenheiten, Hausgruppen, Straßen und umfunktionalisierten Stadtmöbeln (Stadtmöbel, Mülltonnen) wurden von Gewerbetreibenden zum Papier machen genutzt. Während des Projekts konnten weitere und zugehörigere Gestaltungsmöglichkeiten hinzu. So dienen der Begrünung, als Sitzgelegenheiten oder Koffertabellen. Auf einem Parklet findet ein spezielles Fahrradparkplatz statt.

Während Radfahrer*innen vor dem Projektbeginn immer wieder die Gehwege nutzen, um das Kopflichter und die Leuchtelemente des Verkehrs zu meiden, nutzen sie während des Projekts eher die Fahrbahn. Vorher stürzte der Lieferverkehr durch Durchgangsverkehr und parkende Pkw blockierten sowohl Lieferverkehr als auch die Sicht auf stehende Fußgänger*innen. Während des Projekts wurde der Lieferverkehr umgesteuert in den Fußgängerstreifen. Einige Pkw-Fahrer jedoch mit überhöhter Geschwindigkeit durch den Projektbereich.

Vor dem Projektbeginn bestanden die Fußgänger und Hauswände abgetrennt. Die Fahrbahn wurde vornehmlich durch die Mülleimer, die Leuchtelemente des Verkehrs und aufgrund ausgeprägter Regenfälle als nicht nutzbar empfunden. Während des Projekts wurden die neuen Abstellplätze für Fußgänger angenommen oder Fahrbahn mit den Leuchtelementen abgetrennt. Nach starken Niederschlägen bildete sich Regen auf den Fahrbahnen, was den Querweg der Straße erschwerte.

EVALUATIONSKONZEPT FÜR OTTENSEN MACHT PLATZ

WAS WAR DAS ZIEL?

Die Evaluation soll helfen zu beurteilen, welche Auswirkungen das Projekt auf die Verkehrsrealität und die Nutzung des öffentlichen Raumes im Viertel hat. Dazu sollte erfasst werden, wie verschiedene Gruppen das Projekt bewerten und wie die Auswirkungen auf die Alltagswahrnehmung sind. Eine Übersicht über die wichtigsten Ergebnisse findet Sie auf den Webseiten der Technischen Universität Hamburg.

WIE WURDE ERHOSEN?

HAUSHALTSBEFRAGUNG Zwischen dem 11. und 24. November 2019 haben 6.400 Haushalte im Projektgebiet und seiner Umgebung die Möglichkeit, im Internet oder auf Papier einen Fragebogen auszufüllen. In dem entsprechenden Gebiet wurde eine Vollerhebung durchgeführt. Die Projektleitung hat Informationen zur Befragung worden im ersten Haushalt zugewandt. 779 wurden im Projektgebiet befragt. Entsprechend einer Stichprobengröße von 27,8 % von allen Haushalten, um ein Bild der Situation auf der Straßenseite „Hauptstraße 1 & 2“.

BEFRAGUNG VON GEWERBETREIBENDEN Zwischen dem 8. und 19. Januar 2020 hat die Befragung der Gewerbetreibenden im Projektgebiet und seiner Umgebung. Auch hier gibt es die Möglichkeit, den Fragebogen im Internet oder auf Papier auszufüllen. Gewerbetreibenden im Projektgebiet wurden die Zugangsdaten persönlich übergeben. In der Befragung wurden die dem Projektgebiet befragten sich 86 von 223 Gewerbetreibenden (38%), von denen 66, 5 von 13 Gewerbetreibenden (38%) befragt wurden. Die Befragung lief darüber hinaus auch die zweite befragten von 26 von 111 von 111 befragten Fragebogen zurück (23%). Weitere Informationen gibt es auf der Webseite „Ottensen macht Platz“.

BEFRAGUNG VON PASSANT*INNEN Am Mittwoch, den 11. November 2019 und Samstag, den 16. November 2019, wurden im Projektgebiet zwischen 9:00 und 17:00 Uhr insgesamt 107 Passant*innen befragt. Dabei wurde die Befragung, möglichst viele Altersgruppen und gleich viele Frauen wie Männer angesprochen. Weitere Informationen gibt es auf der Webseite „Ottensen macht Platz“.

RAUMBEOBSACHTUNGEN Am Mittwoch, den 14. August 2019 und 29. September 2019, sowie am Samstag, den 17. August 2019 und 28. September 2019, wurden Raumbeobachtungen durchgeführt, von jeweils drei Personen in fünf verschiedenen Zeitfenstern (7:00 - 9:00 Uhr, 11:00 - 13:00 Uhr, 15:00 - 18:00 Uhr, 19:00 - 21:00 Uhr, 23:00 - 1:00 Uhr) an 12 verschiedenen Orten im Projektgebiet durchgeführt. Weitere Informationen gibt es auf der Webseite „Ottensen macht Platz“.



VERKEHRSZÄHLUNGEN

Die Zählungen wurden vor und während des Projekts an einem Mittwoch (14. August und 29. September) und einem Samstag (17. August und 28. September) durchgeführt und zwar:

- an sechs Querstellen (Q1 - Q6) von 6:00 - 23:00 Uhr Zählung aber jeweils dort verschiedenen Verkehrsmittel sowie
- an zwei Knotenpunkten (K1 und K2) Zählung aller Kraftfahrzeuge per Kamera von 6:00 - 23:00 Uhr (an K1 nur Mittwoch)
- ergänzende Zählung des ruhenden Verkehrs in drei Zonen im Projektgebiet, jeweils ab 6:00, 12:00, 18:00 und 21:00 Uhr

Weitere Informationen findet man auf der Webseite „Ottensen macht Platz“.



Beobachtungspunkte der Verkehrsbeobachtungen (an Knoten K1)

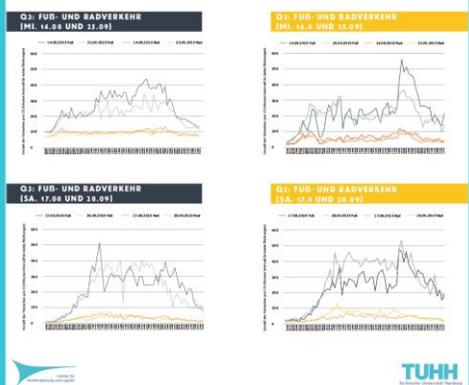
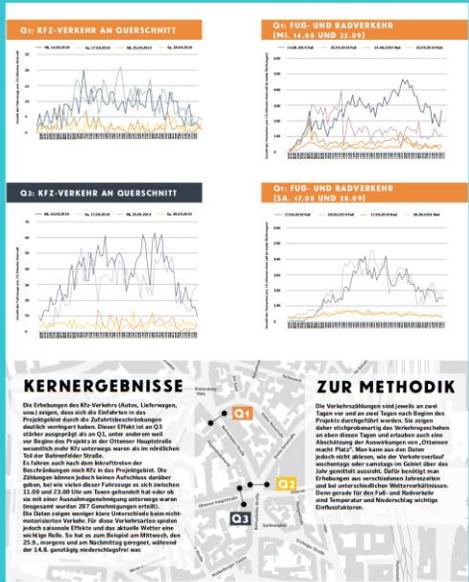


Standorte der Verkehrsbeobachtungen (Q1, Knoten K1, Knoten K2)

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

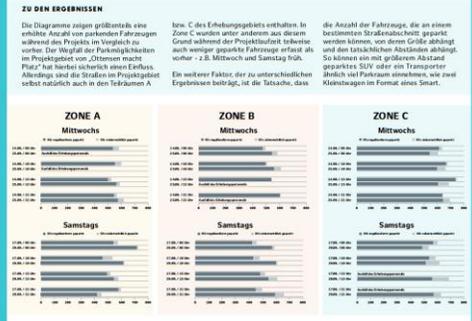
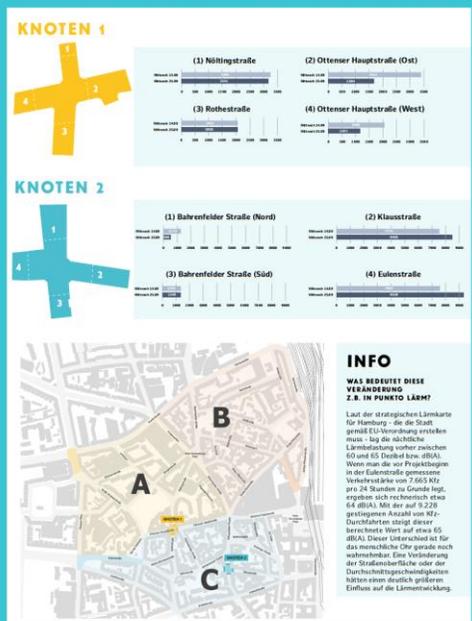


VERKEHRSZÄHLUNG

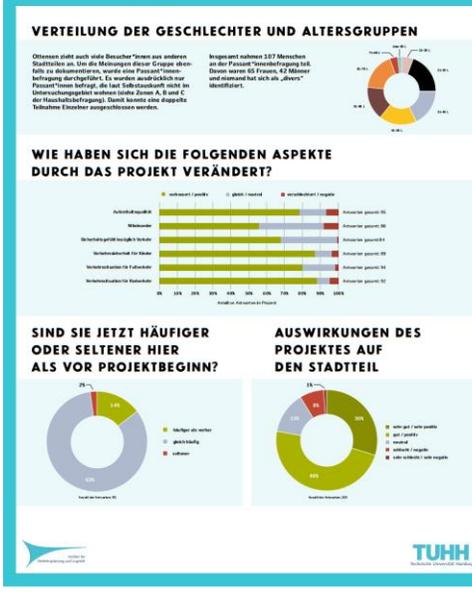


Dialog und Evaluierung ein differenzierter Blick

KNOTENPUNKTZÄHLUNG UND PARKRAUMERHEBUNG



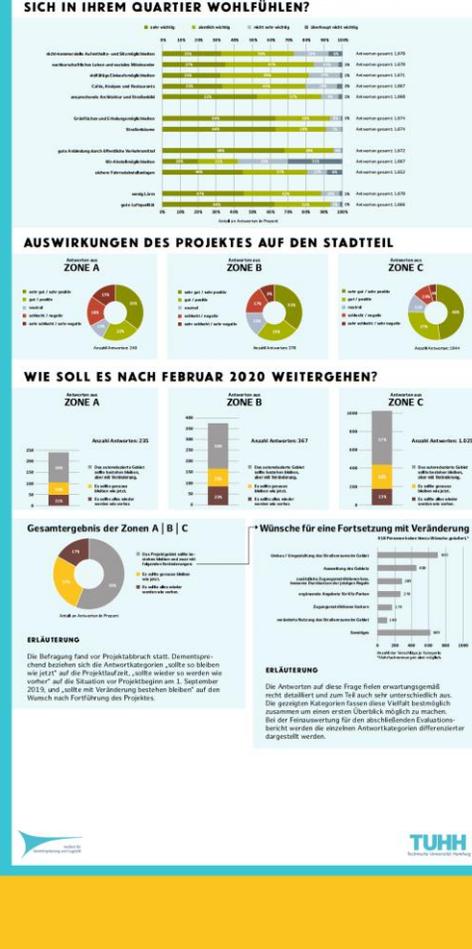
PASSANT*INNEN-BEFragung



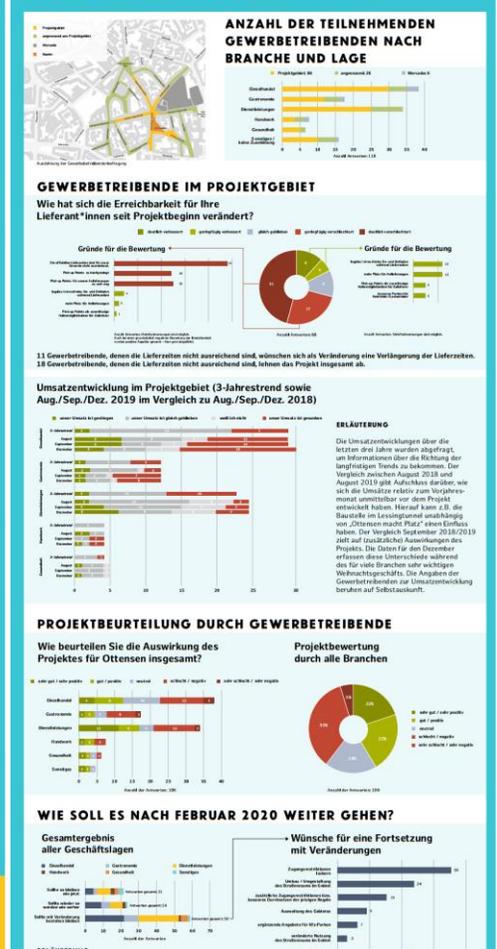
BEFRAGUNG DER MARKTBESCHICKER*INNEN



HAUSHALTSBEFRAGUNG



BEFRAGUNG GWERBETREIBENDE



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).(



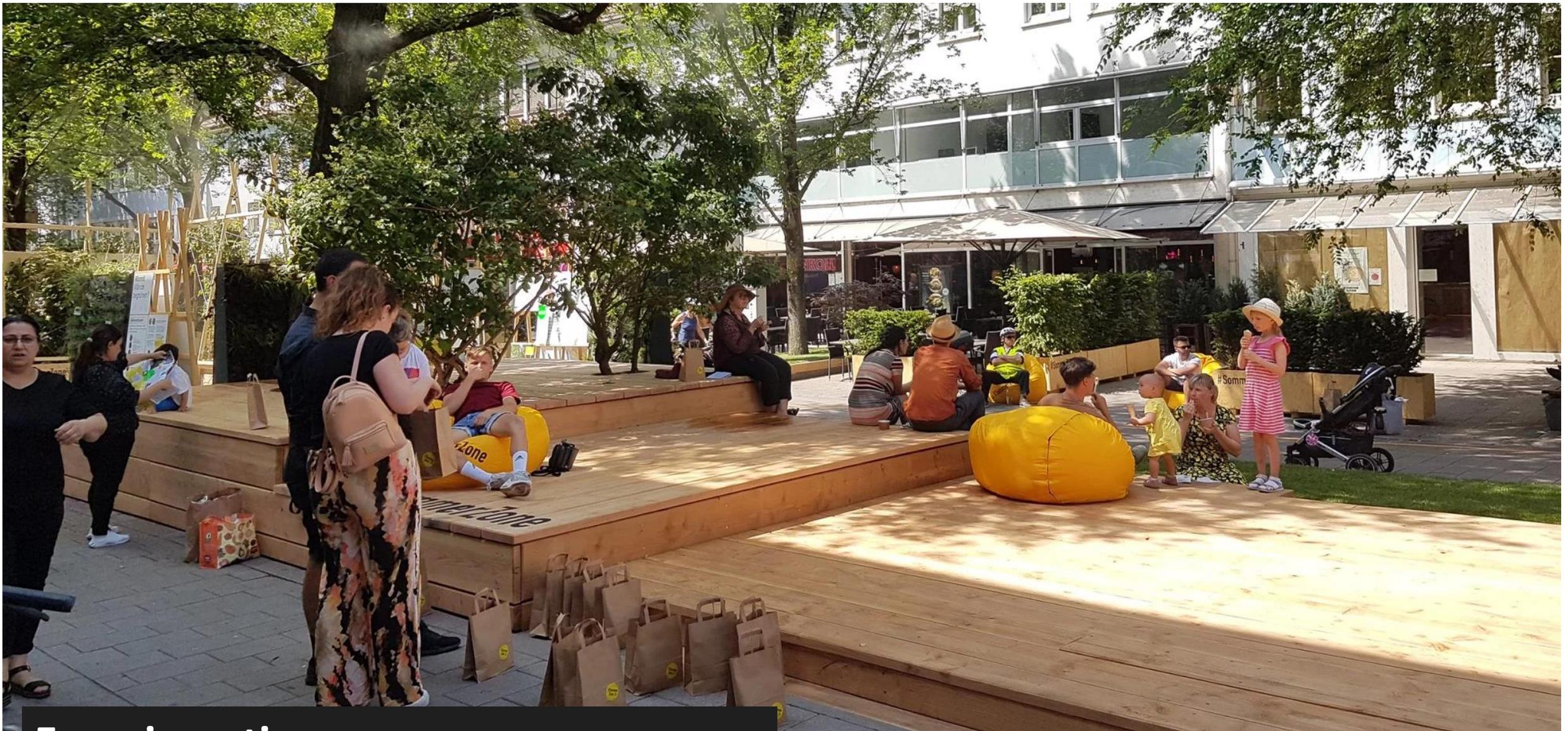
Umsetzungs-Booster Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität

Innenstadt Singen | Quelle: Stadt Singen – Büro Klare



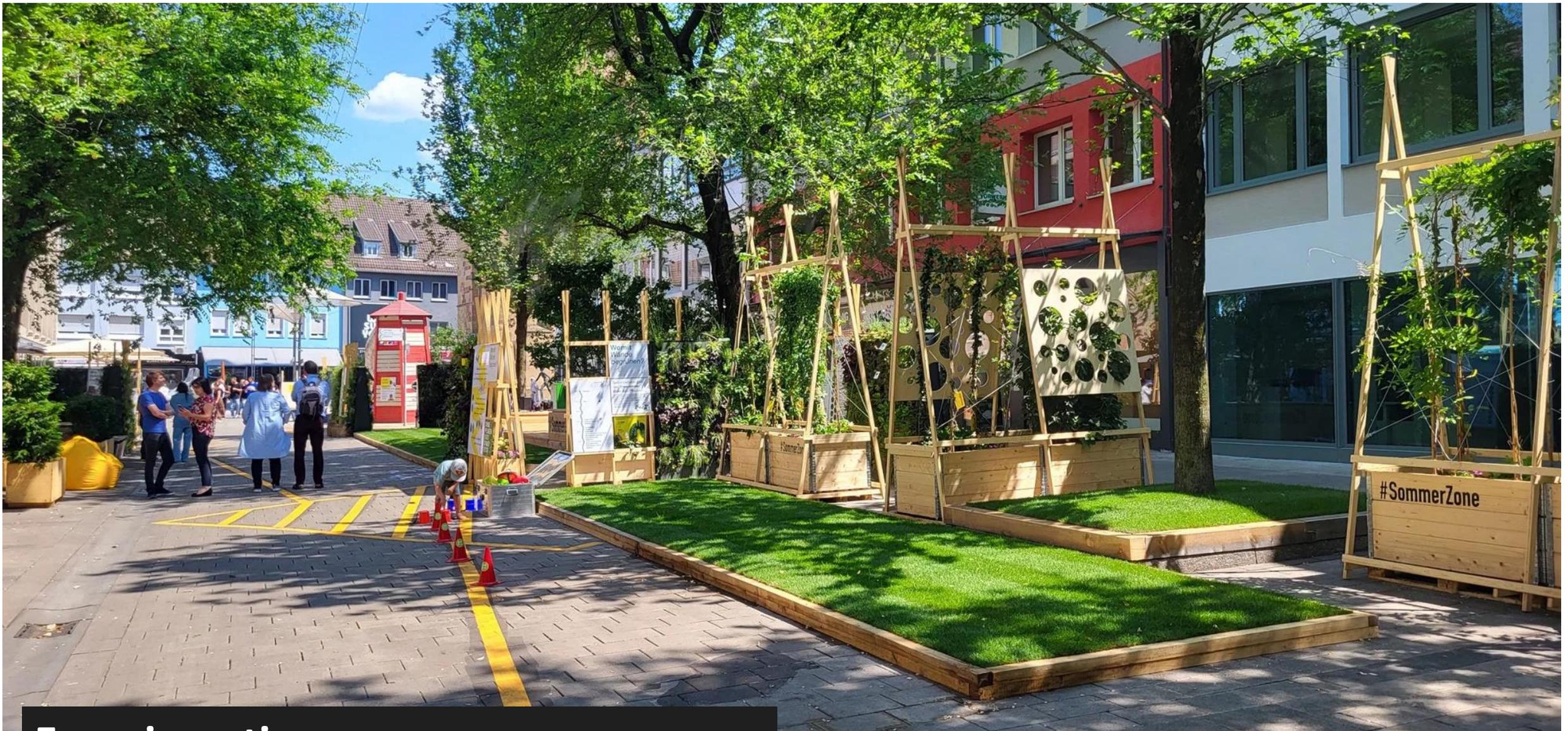
#Sommerzone Heilbronn 2023 | Quelle: © freiraumconcept

Experimentieren
Temporäre (Frei-)Raumangebote



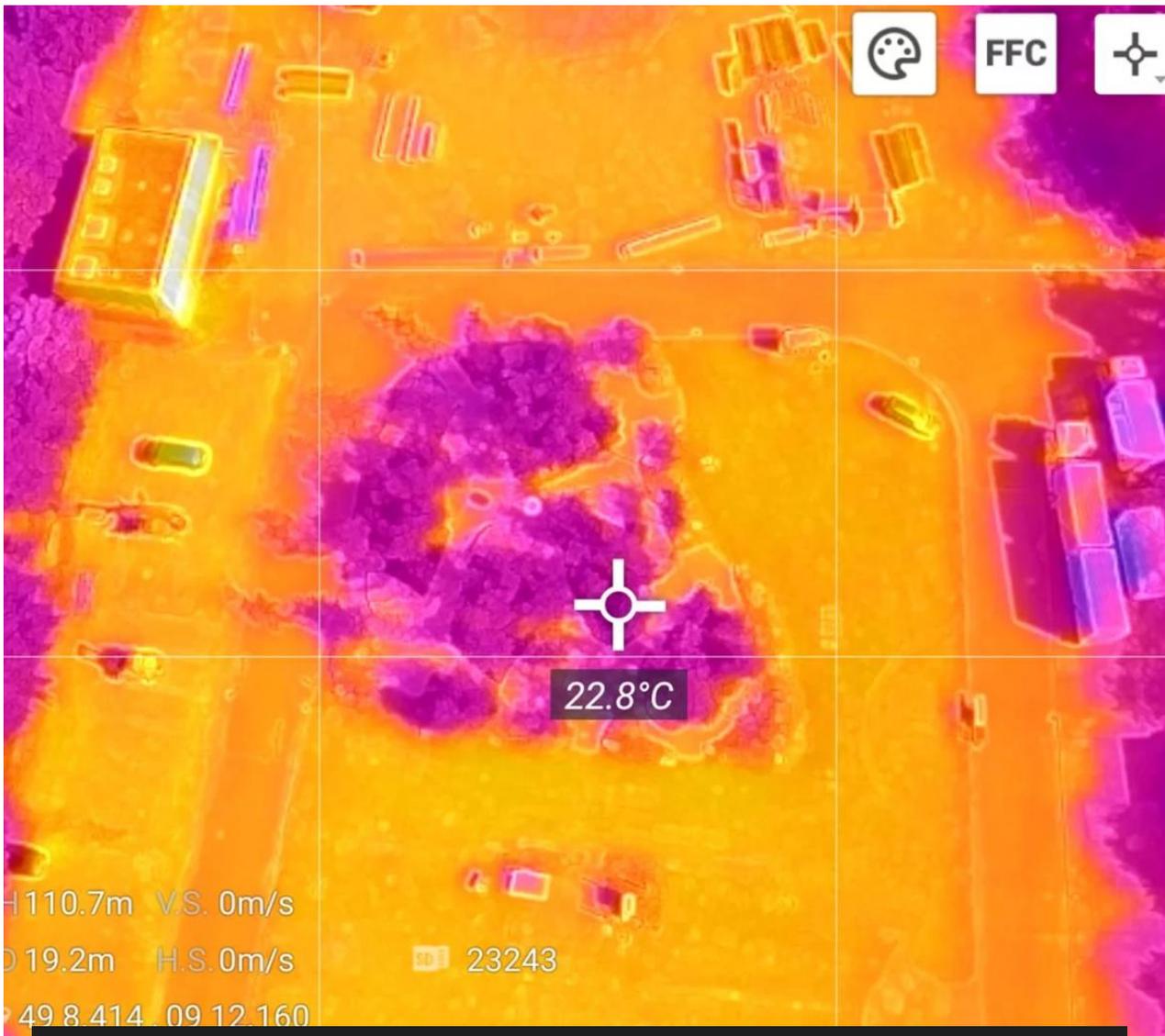
Experimentieren Temporäre (Frei-)Raumangebote

#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.