

PLANERIN

MITGLIEDERFACHZEITSCHRIFT FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG



PLANERIN HEFT 3_18 JUNI 2018

Wohnen und Mobilität

Erhaltung guter Verkehrsoptionen bei Verdichtung der Quartiere

weitere Themen:

Deutscher Verkehrsplanungspreis 2018 – Preis und Anerkennungen

Mitfahrbänke – Fragwürdige Mobilitätslösung für ländliche Ortschaften

Produktive Stadt in produktiven Quartieren

Zeitgemäß planen – interdisziplinär und kommunikativ

Leitbildprozess Baiersbronn

Hundert Jahre Groß-Berlin – Den Bürger endlich in die Mitte stellen

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG



Umschlagfoto: Gertz

- Schwerpunkt**
- 3 **Wohnen und Mobilität – Erhaltung guter Verkehrsoptionen bei Verdichtung**
Elke Gertz, Conny Louen
- 5 **Siedlungsstruktur, Wohnstandorte und Mobilität**
Dieter Apel
- 8 **Reurbanisierung und Verkehr**
André Bruns, Gesa Matthes
- 12 **Für ein besseres Raumverständnis**
Marcus Peter
- 16 **Stadtstruktur und Mobilität in Japan – Die schrumpfende Stadt als Chance**
Susanne Elfferding, Naotaka Ota
- 19 **Stellplatzschlüssel und Mobilitätskonzepte**
Carsten Gertz
- 22 **Kommunale Stellplatzsetzungen in NRW**
Andreas Falkowski
- 25 **Umgang mit ruhendem Kfz-Verkehr in Berlin**
Johanna Hoffert
- 29 **Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen**
Thomas Schweizer
- 31 **Mobilitätsaspekte in der Salzburger Wohnberatung**
Anna Butzhammer, Thomas Prinz, Walter Riedler
- 34 **Umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür**
Willi Loose
- 37 **Elektromobilität in urbanen Wohnquartieren**
Thomas Prill, Cathrin Zengerling
- 41 **Das Dörpsmobil – Ein Modell fürs E-Carsharing im ländlichen Raum**
Norman Döge, Charlotte Hegel, Angela Jain, Tobias Kuttler
- 44 **Multilokales Wohnen in ländlichen Räumen – Chancen und Herausforderungen**
Lena Greinke, Linda Lange, Frank Othengrafen
- 47 **Deutscher Verkehrsplanungspreis 2018**
Rainer Bohne
- 48 **Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt – Deutscher Verkehrsplanungspreis 2018**
Gisela Stete
- 49 **Mobilitätskonzept Pergolenviertel, Hamburg – Anerkennung**
Christoph Ludwig
- 50 **Quartiere Domagkpark & Prinz Eugen Park, München – Anerkennung**
Christian Stupka
- 51 **Mobil im neuen Stadtteil Würzburg Hubland – Anerkennung**
Martina Kübert
-
- Beiträge**
- 52 **Mitfahrbänke – Fragwürdige Mobilitätslösung für ländliche Ortschaften**
Karsten Krause, Carolin Röhrig
- 54 **Produktive Stadt in produktiven Quartieren – Handlungsstrategie und Leitbild**
Frank Gwildis, Stefan Werrer
- 57 **Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen – Mit produktivem Blick auf Stuttgart**
Frank Gwildis
- 61 **Zeitgemäß planen – interdisziplinär und kommunikativ**
Konrad Rothfuchs
- 64 **Leitbildprozess Baiersbronn – Ideenkonkurrenz mit Beteiligung der Öffentlichkeit in einem Dorf**
Philipp Dechow, Kerstin Gothe, Jan Riel
- 67 **Hundert Jahre Groß-Berlin (I) – Den Bürger endlich in die Mitte stellen**
Rolf Ludwig Schön
-
- 70 **Veröffentlichungen**
- 73 **Veranstaltungen, SRL-intern**
- 75 **Impressum**

Mobilitätskonzept Pergolenviertel, Hamburg

Anerkennung

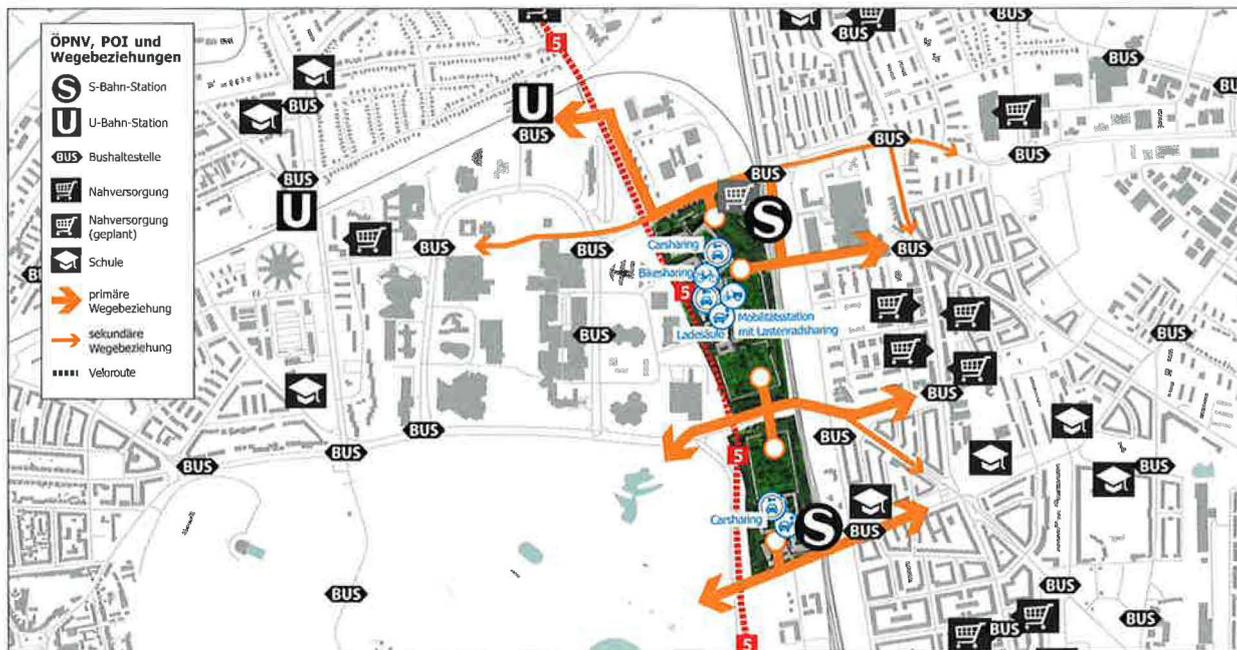
In direkter Nachbarschaft zum Hamburger Stadtpark entsteht derzeit ein neues Wohngebiet mit rund 1.400 Wohneinheiten: Das Pergolenviertel. Das Ziel ist ambitioniert: Grün und sozial soll es werden – mit einer guten Anbindung an den ÖPNV und einem Mobilitätskonzept, welches den Rad- und Fußverkehr sowie das Carsharing besonders fördert; mit vielen Freiräumen und der für Hamburg typischen Backsteinarchitektur.

Das Quartier liegt nördlich des Hamburger Zentrums in Hamburg Winterhude mit kurzen Wegen zu Freizeit-, Einkaufs- und Arbeitsmöglichkeiten. Zudem ist das Quartier mit den Stationen „Rübenkamp“ und „Alte Wöhr“ unmittelbar an die Hamburger S-Bahn angebunden. Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen erscheint die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts sinnvoll.

und Bewohnern als analoge Service-Station im Quartier mit unterschiedlichen Angeboten rund um die Mobilität wie bspw. einem Verleih von Lasterrädern und e-Bikes oder Werkzeug zur Reparatur von Fahrrädern.

Um die Fahrradnutzung zu fördern, bestehen seitens der Bauherren vielfältige Ideen hinsichtlich der privaten Fahrradabstellplätze. Dabei gilt es, vordergründig den „Antrittswiderstand“ möglichst gering zu halten. Neben den Fahrradabstellplätzen werden zudem in den Tiefgaragen Stellplätze für Carsharing angeboten. Das Carsharing stellt neben dem ÖPNV und dem Radverkehr eine wesentliche Säule des Mobilitätskonzepts dar.

Eine derartige Maßnahmenvielfalt erfordert ein umfassendes Netzwerk an Akteurinnen und Akteuren. Während die Maßnahmen im öffentlichen Raum vom Bezirk Ham-



(Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr)

Hierzu werden zahlreiche Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf Privatgrund umgesetzt, die durch umfassende Kommunikationsmaßnahmen flankiert werden:

Als wesentliche Maßnahmen sind die Umsetzung von Wegeverbindungen zur S-Bahn bzw. zu Nahversorgungseinrichtungen, die Umsetzung eines Radschnellwegs sowie einer StadtRad-Station zu nennen. Darüber hinaus werden im Pergolenviertel mehr Fahrradabstellplätze als üblich im öffentlichen Straßenraum hergestellt; demgegenüber wird die Anzahl an Pkw-Parkständen geringfügig reduziert.

Im Zentrum des Viertels entsteht zudem eine Mobilitätsstation, deren Aufbau vom bereits aktiven Quartiersmanagement begleitet wird. Sie dient den Bewohnerinnen

burg-Nord geplant werden können, bedarf es für die Maßnahmen der Bauherren gesonderter Instrumente, um die Umsetzung zu verankern. Dies erfolgte u. a. durch Vorgaben und Auswahlkriterien bei der Anhandgabe der Grundstücke. Die Bauherren haben die Idee des Mobilitätskonzeptes frühzeitig verstanden und ihre Bereitschaft zur Umsetzung der relevanten Bausteine desselbigen erklärt. Das Quartiersmanagement dient dabei als zentraler Vernetzer.

Derzeitig (Anfang 2018) finden Erschließungsarbeiten sowie erste bauliche Maßnahmen auf Privatgrund statt. Der Bezug erster Wohneinheiten ist im Jahr 2019 geplant.

Zeitgemäß planen

interdisziplinär und kommunikativ

Die Planung von städtischen Straßen ist eine integrierte Aufgabe und hat erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität vor Ort. Ablauf und Inhalt der Straßenplanung sind jedoch in der Vergangenheit immer anspruchsvoller geworden und werfen auch bei erfahrenen Planerinnen und Planern Fragen auf, etwa weil sich Lebensweisen, Mobilitätsverhalten, Wohnpräferenzen und Ansprüche an den öffentlichen Raum verändern, Flächen knapper und Nutzungskonflikte größer werden. Auch die Zahl derjenigen, die bei Planungsvorhaben mitreden wollen, nimmt zu. Diese Gruppe trifft dabei oft auf ein eher traditionelles Planungsverständnis, das nicht auf Kommunikation und Vermittlung ausgelegt ist. Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) hat einen Leitfaden für eine zeitgemäße, also transparente und bürgernahe Straßenplanung erarbeitet, der allen Planenden in Kommunen Anregungen für ihre Arbeit geben soll. Entwickelt wurde er im Wesentlichen während eines interdisziplinären Workshops, der im Sommer 2017 in Hamburg stattfand und an dem neben Verkehrsplanern auch Stadt- und Freiraumplaner sowie Kommunikationsexperten teilnahmen.

Wie in anderen Planungsdisziplinen hat sich in der Straßenplanung herausgestellt, dass die Weichen für das Gelingen eines Projekts frühzeitig gestellt werden. Die dazu nötigen Schritte sind aber in der eigentlich ersten Leistungsphase, der Grundlagenermittlung, nicht geregelt. Dementsprechend gibt es dort die meisten Unsicherheiten und die meisten Fragen. Hier macht der Leitfaden Vorschläge, wie eine Bedarfsermittlung aussehen kann.

Zusammengefasst wird der Leitfaden durch ein Plakat „Straße der Planung“, das den Planungsablauf bildlich darstellt und durch Schlagworte und Meilensteine vertieft. Sowohl auf dem Plakat als auch im Leitfaden nimmt die Phase 0 den größten Raum ein.

Leistungsphase 0 Bedarfsplanung

Es klingt banal, aber es muss allen Planenden immer bewusst sein, was mit ihrer Arbeit erreicht werden soll. Es geht nicht nur darum, was der Bauherr will, sondern auch darum, was er braucht. Deshalb heißt es in der 2016 novellierten DIN 18205 Bedarfsplanung im Bauwesen: „Wenn es beim Bauen Probleme gibt, liegt das oft an

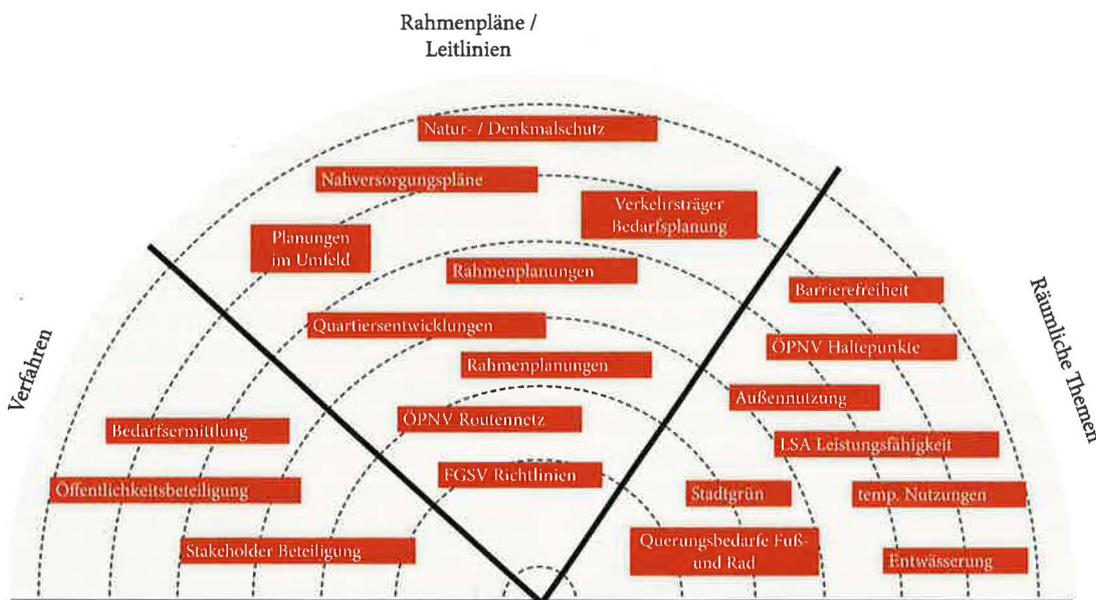


Abb. 1: Themenradar (Quelle: eigene Darstellung)

Der gut 30-seitige Leitfaden folgt dem Planungsablauf, wie er in der HOAI beschrieben wird. Neben der sogenannten Leistungsphase 0, also der Bedarfsplanung, wird der Blick auf die ersten fünf HOAI-Phasen gerichtet, weil in den späteren Leistungsphasen die Gestaltungsspielräume zunehmend eingeschränkt sind. Obwohl auch diese Phasen im Sinne einer Information der Öffentlichkeit transparent gemacht werden müssen, werden sie im Leitfaden nicht mehr diskutiert.

einer ungenügenden Bedarfsplanung.“ Aber was ist der eigentliche Bedarf? Die frühzeitige Klärung dieser Frage trägt wesentlich dazu bei, Missverständnisse und Verzögerungen im späteren Planungsprozess zu vermeiden. Geht es beispielsweise um eine Straßeninstandsetzung oder um Umgestaltung bis hin zum Ausbau? Auch die Umsetzung eines politischen Programms wie beispielsweise die Radverkehrsförderung will in allen Facetten vorher ausgeleuchtet sein. Was ist der ursprüngliche Auslöser für das Vorhaben?

Verkehrssicherheitsaspekte oder Stadtumbau? Mitbedacht werden muss, ob vor Ort das Interesse an einer Mitwirkung der Öffentlichkeit möglicherweise besonders hoch sein wird. Um keine wichtigen Aspekte zu vergessen, hat es sich in der Praxis bewährt, ein „Themenradar“ (Abb. 1) zu Hilfe zu nehmen.

Zur Ermittlung der richtigen Ansprechpartner kann mit einem „Akteursmapping“ der Kreis der einzubeziehenden Planenden, Berater und weiterer Akteure (neudeutsch: Stakeholder) bestimmt werden (Abb. 2).

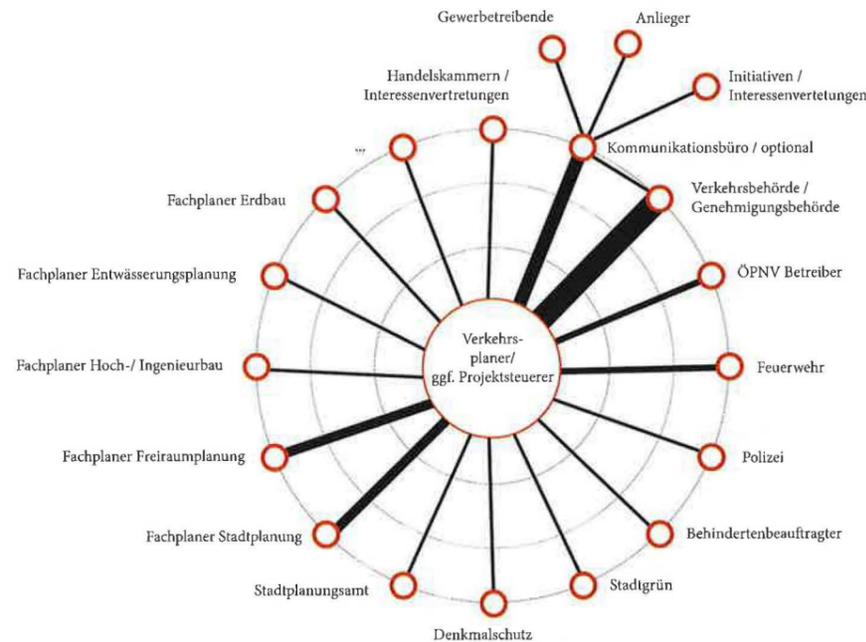


Abb. 2: Akteursmapping (Quelle: eigene Darstellung)

Ist durch die Gespräche mit den Stakeholdern ein klares Bild entstanden, welche Abhängigkeiten zu berücksichtigen sind, muss überprüft werden, ob Projektanlass und Projektziele noch ausreichend gut abgebildet werden können. Immer wieder ist zu beobachten, dass dies bei politisch motivierten Programmen nicht der Fall ist. Einzelne Verkehrsträger sollen gefördert werden, jedoch ohne Einschnitte bei den anderen hinnehmen zu wollen. Beispielsweise ist eine Radverkehrsförderung in dichten stadträumlichen Situationen oft nicht umsetzbar, wenn gleichzeitig die Anzahl der Parkstände nicht infrage gestellt werden darf. In

| | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 |
|-----------------------------|------------|------------|------------|
| | | | |
| Baumerhalt | ○ | -- | ○ |
| Überleger | - | -- | ○ |
| Leistungsfähigkeit | ○ | -- | ○ |
| Erhalt Parkstände | ○ | -- | ○ |
| Fußgängerquerung Bus-U-Bahn | + | ++ | ++ |
| Radverkehrsführung | - | -- | - |
| Option 24 m Bus Überleger | - | -- | - |
| Betriebliche Abwicklung Bus | ○ | - | - |

Abb. 3: Alternativen und Variantenvergleich in einer Bewertungsmatrix (Quelle: eigene Darstellung)

solchen Situationen muss schon in dieser Phase eine geänderte Zieldefinition diskutiert werden.

Die Erstellung einer Ablaufstrategie (Prozessdesign) ist für viele komplexe Projekte zwingend erforderlich. Durch die vielschichtigen Einflüsse auf ein Projekt, ist die Gestaltung eines Prozesses ein individueller Vorgang, der die jeweiligen Gegebenheiten (Zeit, Finanzressourcen, Gegenstand, Akteursmapping) berücksichtigen muss. Es geht also darum, die Arbeitsschritte festzulegen und darzustellen. Hierfür werden Fragen formuliert, um die richtigen Themen

zu finden. Der erste Entwurf eines Prozessdesigns muss noch flexibel gestaltet sein, da in der weiteren Entwicklung viele Belange eingearbeitet werden müssen und zunächst ein zielorientiertes Grundgerüst erforderlich ist.

Der Leitfaden enthält eine praxisnahe Checkliste zur Bedarfsplanung, die unter anderem diese Punkte enthält:

- ▶ Frühzeitig für gute Datenbasis und Ortskenntnis sorgen!
- ▶ Aufsuchende Gespräche mit den Stakeholdern!
- ▶ Entwickeln und Bewerten von Alternativen!

Diese Checkliste ist nicht strikt abzuarbeiten, sondern als Hilfsmittel gedacht. Zur Veranschaulichung enthält der Leitfaden eine Reihe von Abbildungen aus der Praxis der Bedarfsplanung, in der z.B. erste Eindrücke von Stärken und Schwächen, Potenzialen und Zielen einer Kreuzung vereinfacht dargestellt und Alternativen und Varianten aufgezeigt und bewertet werden. Und er enthält zahlreiche organisatorische Hinweise zur Bedarfsplanung, etwa zur Planungstiefe („eher konzeptionell“) und zur Beteiligung („Transparenz ist oberstes Gebot“).

Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung

Die Grundlagenermittlung ist in der HOAI beschrieben und beinhaltet vereinfacht gesagt, die Zusammenstellung und Auswertung von Unterlagen. Die Erfahrung zeigt aber, dass hier oft gespart wird, was sich später rächen kann:

Werden zu Beginn des Planungsprozesses die Grundlagen nicht umfassend erarbeitet, kann dies in der weiteren Planungs- und Realisierungsphase zu erheblichem Mehraufwand oder Mehrkosten führen. Der Leitfaden ermuntert Vorhabenträger ausdrücklich, eigene Untersuchungen oder Vermessungen zu veranlassen, um eine vernünftige Datenbasis zu erhalten. Ebenso wird empfohlen, bei der obligatorischen Ortsbesichtigung Zeichner und Techniker mitzunehmen – auch um die Identifikation der Beteiligten mit dem zu überplanenden Ort zu stärken.

Leistungsphase 2 Vorplanung

In der Vorplanung werden alle übergeordneten Entscheidungen getroffen. Deshalb ist es heute wichtig, dass eine gute, wenn erforderlich interdisziplinäre, Planung auf dem Fundament eines nachvollziehbaren, umfassenden und abgestimmten Planungsprozesses steht. Nur so kann gewährleistet werden, dass nicht zu einem späteren Zeitpunkt die Planung empfindlich infrage gestellt wird. Unter den heutigen Planungsbedingungen bedeutet das oft, ein informelles Partizipationsverfahren zu integrieren.

Gerade in dieser Phase kann die Beteiligung der Öffentlichkeit eine besonders große Rolle spielen. Wenn es inhaltlich konzeptionell etwas auszuhandeln gibt, haben sich Formate wie Zukunftswerkstätten bewährt, in denen mit Arbeitsgruppen Lösungsansätze erarbeitet und wichtige Themenfelder identifiziert werden. Als informelle Verfahren sind sie zwar rechtlich nicht vorgeschrieben, aber unbedingt empfehlenswert. Sind ohnehin keine Handlungsspielräume vorhanden, ist stattdessen auf Transparenz mit entsprechender Kommunikation zu achten.

Leistungsphase 3 Entwurfsplanung

Der Entwurf soll die Realisierbarkeit des Bauvorhabens gewährleisten. Öffentlichkeit und Politik werden eingebunden und die Genehmigungsreife mit den Behörden vorabgestimmt. Zwischen allen Entscheidungsträgern sollte Konsens hergestellt werden. Zur Unterstützung der Bürgerbeteiligung sollten zeichnerische Darstellungen allgemeinverständlich erfolgen. Auch für die oft fachfremden Entscheidungsträger und Stakeholder, deren Unterstützung man gewinnen möchte, sind klar verständliche Unterlagen zielführend. Hier gibt der Leitfaden praxisnahe Anregungen,



Abb. 4: Beispiel eines gut gestalteten Lageplans für z.B. öffentliche Veranstaltungen (Quelle: Bruun & Möllers/ARGUS)

besonders zu den Darstellungsformen. So kann auf einen vereinfachten farblichen Lageplan für eine öffentlichkeitswirksame Kommunikation nicht verzichtet werden (Abb. 4).

Leistungsphase 4 Genehmigungsplanung

In dieser Phase ist in erster Linie der Verkehrsplaner gefragt. Spätestens jetzt müssen neben den bautechnischen Rahmenbedingungen beispielsweise alle Verkehrszeichen dargestellt werden. In einigen Kommunen sind dazu Markierungs- und Beschilderungspläne erforderlich. Die Anforderungen unterscheiden sich von Kommune zu Kommune. Das gilt auch für die rechtlichen Genehmigungen, die für die geplante Baumaßnahme nötig sind. Der Entwurf muss in dieser Phase mehr oder weniger umfangreich ergänzt werden, um alle lokal benötigten Inhalte für eine Genehmigung darzustellen und zu erläutern.

Leistungsphase 5 Ausführungsplanung

Hier sollte es nur noch um Details gehen und der Entwurf nicht mehr inhaltlich verändert werden. Spätestens in dieser Phase muss geprüft werden, ob der Bestand an Leitungen der Neuanlage von Bäumen, Straßenmöbeln, Lichtsignalanlagen oder ähnliches im Wege ist und so doch noch eine Änderung des Entwurfs nötig machen kann. Aber im Grunde geht es in dieser Phase „nur“ darum, den Entwurf ausführungsfähig zu machen. Das Herzstück ist hierfür der Deckenhöhenplan. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Anschlusshöhen an Zufahrten und Eingängen gelegt werden – und ganz praktisch – auf die gute Lesbarkeit. Wichtig ist, dass der Ingenieur bzw. die Ingenieurin die Aussagen der Planunterlagen so wählt, dass die Planung auf der Baustelle sicher umsetzbar ist.

Honorierung

In dem Leitfaden werden Hinweise zur Honorierung einzelner Teilleistungen gegeben. Deutlich wird dabei, dass die Bedarfsplanung nur einvernehmlich verhandelt werden kann. Zusätzliche Leistungen für das Beteiligungsverfahren und für die Kommunikation sind dagegen heute schon selbstverständlich gesondert zu vergüten.

Abschließende Bemerkung

Der Leitfaden und das Plakat „Straße der Planung“ sollen zu Diskussionen über den Planungsablauf und die Planungsinhalte anregen. Wie und in welchem Umfang die dort aufgezeigten Anregungen umgesetzt werden, ist zweitrangig. Es geht hauptsächlich darum, Altbewährtes immer wieder zu überprüfen und da, wo es erforderlich ist, weiterzuentwickeln, damit Straßenbau- und Verkehrsingenieure bzw. -ingenieurinnen auch in Zukunft qualitativ hochwertige, gut benutzbare und akzeptierte Straßenbauprojekte realisieren können.

Konrad Rothfuchs, Dipl.-Ing., ARGUS Stadt und Verkehr, SRL,
k.rothfuchs@argus-hh.de

Leitfaden und vereinfachter Planungsablauf in Plakatform zum kostenlosen Download unter:

www.bsvi.de