

PROJEKT MUV

Abschlussveranstaltung | 20.09.2022

Dr. Michael Hardinghaus, Dr. Julia Schuppan, Benjamin Heldt, DLR
Friederike Pfeifer, IKEM
Detlev Gündel, PGV

**Umwelt
Bundesamt**

Gefördert durch das Umweltbundesamt
im Rahmen des Ressortforschungsplans des
Bundesministeriums für Umwelt,
Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

in Zusammenarbeit mit

IKEM **PGV**





Alena Berta
Umweltbundesamt

GRUßWORT

Abschlussveranstaltung MUV



„Viel zu lange haben wir Städte geplant, als wollten wir Autos glücklich machen. Dabei sollen Städte doch Menschen glücklich machen.“

Jan Gehl¹



Doch wie kann die Umgestaltung öffentlicher Räume gelingen?



in Zusammenarbeit mit



¹Büchse 2021: S.26

Abschlussveranstaltung MUV



MUV - Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität



Doch wie kann die Umgestaltung öffentlicher Räume gelingen?



Deshalb möchten wir Ihnen heute zeigen:

- Gelungene **Beispiele** kommunaler Praxis im nationalen und internationalen Kontext vorstellen
- Konkrete **Handlungsansätze** aufzeigen
- **Argumentationshilfen** bieten
- Mut machen und zur **Nachahmungen** animieren

Ergebnisse des Projektes **MUV vorstellen**
& mit Ihnen in den **Austausch** kommen



Abschlussveranstaltung MUV



Einführung		
13:15 Uhr	Grußwort	A. Berta UBA
13:20 Uhr	Ziele des Projektes und der Veranstaltung	J. Schuppan DLR
Aus der Praxis lernen		
13:35 Uhr	Nationale und internationale Good-Practice-Beispiele	M. Hardinghaus DLR
14:05 Uhr	Machbarkeitsstudien	D. Gündel PGV
14:30 Uhr	Ökonomische Wirkungen	B. Heldt DLR
14:40 Uhr	Rückfragen aus dem Chat	Alle
14:45 Uhr	Pause	
Von der Praxis in die Umsetzung		
15:00 Uhr	Übertragbarkeit aus rechtlicher Perspektive	F. Pfeifer IKEM
15:15 Uhr	9 Thesen und Handlungsempfehlungen	M. Hardinghaus DLR
15:30 Uhr	Rückfragen aus dem Chat	Alle
Kommentar und Schlusswort		
15:40 Uhr	Kommentar	J. Kugoth Tagesspiegel
15:50 Uhr	Schlusswort	A. Berta UBA
15:55 Uhr	Ende der Veranstaltung	

Das Projekt MUV im Überblick



Hauptziel

Broschüre für Kommunen

- Wie kann eine **Umgestaltung** öffentlicher Räume gelingen?
- Welche **Maßnahmen** könnten für ihre spezifische Situation geeignet sein?
- Welche **rechtlichen Grundlagen** stehen zur Verfügung?
- Wie können/sollten relevante **Stakeholder** frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden?



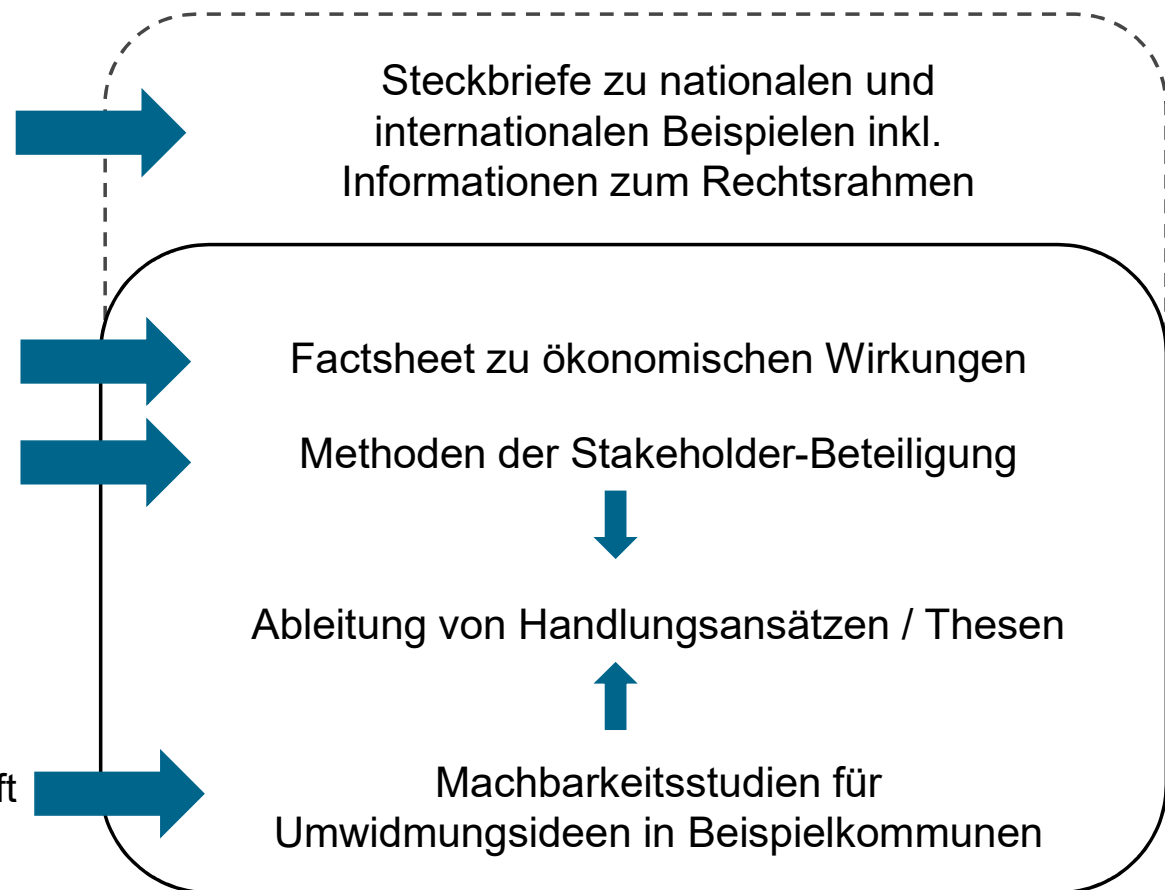
Broschüre & FactSheets



Wie können Ihnen die Ergebnisse des Projektes helfen?



- Welche gelungenen Beispiele gibt es? Wie haben sie gewirkt?
- Welche (rechtlichen) Rahmenbedingungen sind bei einer Übertragung notwendig/zu beachten?
- Welche Chancen und Risiken ergeben sich für die lokale Ökonomie?
- Welche Beteiligungsformate haben sich als sinnvoll erwiesen?
- Welche Konzepte können auf interessierte Beispielstädte oder einzelne Quartiere modellhaft angewendet und direkt umgesetzt werden?



Handlungsleitfaden

in Zusammenarbeit mit
IKEM **PGV**

Aus der Praxis lernen

Nationale und internationale Good-Practice-Beispiele

Machbarkeitsstudien

Ökonomische Wirkungen

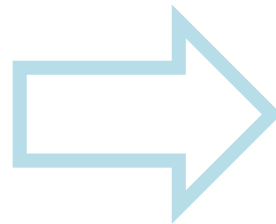
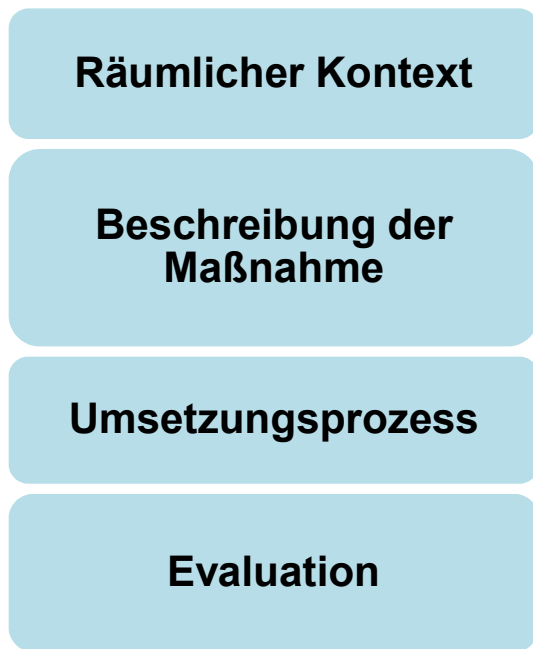




Dr. Michael Hardinghaus
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung

NATIONALE UND INTERNATIONALE GOOD-PRACTICE-BEISPIELE

Good-Practice-Beispiele: vergleichende Darstellung für Fallstudiensteckbriefe



Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung

- Die kompakte und funktionsgemischte Stadt
- Schaffung urbaner Grünflächen und öffentlicher Freiräume
- Lärmreduktion
- Netze für aktive Mobilität
- Integrierte Mobilitätsdienstleistungen und E-Mobilität
- Qualität des ÖPNV
- Umweltschonender Wirtschaftsverkehr
- Steuerung des motorisierten Verkehrs
- Partizipative & kooperative Umsetzung & Planung

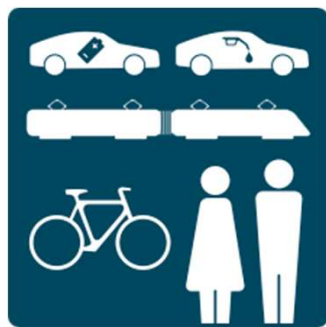
Angelehnt an: Umweltbundesamt: Die Stadt für Morgen (2017)
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm>

Wie kann die Wirkung dieser Maßnahmen bewertet werden?

- Evaluation ist herausfordernd – Evaluation ist entscheidend
- Zahlreiche relevante Einflüsse
- Auswirkungen nicht immer operationalisierbar & messbar
- Evaluierungen werden oft nicht konsequent genug durchgeführt



Ziele nachhaltiger
Stadtentwicklung



Mobilitätsverhalten
& Verkehr



Aufenthaltsqualität



örtliche Ökonomie



angrenzende Gebiete

Nationales Good-Practice Beispiel: Dessau - Kavalierstraße



Aufwertung des ÖPNV

Ein gutes Beispiel für die Aufwertung des ÖPNV an Orten mit hohem Publikumsverkehr.

Aktive Mobilität wurde gestärkt, der MIV drastisch reduziert

Attraktivität der Kavalierstraße wurde gesteigert

- Sichtbare Annahme der Maßnahme durch Bevölkerung
- Neuansiedlung von Gastronomie und Einzelhandel



Quelle: Sven Hertel (Stadtarchiv Dessau-Roßlau)

Nationales Good-Practice Beispiel: Berlin – geschützte Radfahrstreifen und Pop-Up-Infrastruktur

Möglichkeitenfenster nutzen

Ein gutes Beispiel, sich ergebende Möglichkeitenfenster zu nutzen.

Vorgehensweise „Testen, Evaluieren, Verstetigung“ zahlt sich aus.

- Zählstellen belegen gesteigertes Radverkehrsaufkommen
- Sicherheit und Sicherheitsempfinden verbessert
- Dennoch: Radinfrastruktur muss flächendeckend geplant und ausgebaut werden



Quelle: DLR

Nationales Good-Practice Beispiel: Potsdam – Konrad-Wolf-Allee



Lebensqualitätssteigerung

Hervorragendes Beispiel für die Steigerung der Lebensqualität in Wohnquartieren.

- MIV drastisch reduziert
- Anteile der Verkehrsflächen für aktive Mobilität gesteigert
- Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen für Anwohnende vergrößert und aufgewertet

Konrad-Wolf-Allee ist nun verbindendes Element im Stadtteil.



Quelle: ProPotsdam / Adam Sevens

in Zusammenarbeit mit
IKEM **PGV**

Nationales Good-Practice Beispiel: Köln - Severinstraße



Interessengemeinschaften mitnehmen

Ein gutes Beispiel für die Planung auf Quartiersebene und die Mitnahme lokaler Interessengemeinschaften

- Einzelhandel und Gastronomie im Quartier wurden gestärkt
- Gute Anbindung des Standortes erleichterte die Umsetzung MIV-reduzierender Konzepte
- Umsetzung des Quartiersgaragen-Konzeptes



Quelle: Karl Heiz Schäfer / TH Köln

Nationales Good-Practice Beispiel: München – Sendlinger Straße



Mit Bedenken lokaler Akteure umgehen

Ausdehnung bestehender Fußgängerzone
Ein gelungenes Beispiel im Umgang mit
Bedenken lokaler Akteure.

- Akzeptanzsteigerung durch testweise Umsetzung und starke Einbeziehung lokaler Akteure
- Wohn- und Aufenthaltsqualität wurde gesteigert



Quelle: Stadt München, Foto: Esch

Internationales Good-Practice Beispiel: Barcelona - Superblocks

Nachhaltige Stadtentwicklung

Ehrgeiziger Ansatz in einer Metropole

Beispielhaftes Vorgehen für eine nachhaltige Stadtentwicklung

Temporäres Vorgehen, Beteiligung und Durchhaltevermögen zahlt sich aus

- Umsetzung nun Konsens unter allen Parteien
- Großer Rückhalt in der Bevölkerung



Quelle: Ajuntament Barcelona 2020

Internationales Good-Practice Beispiel: Oslo - autoarme Innenstadt mit Fokus auf Partizipation



Partizipation

Hervorragendes Beispiel für partizipatives Vorgehen

- Beteiligung und Veranstaltungen sorgten für großen Rückhalt des Vorhabens in der Bevölkerung schon zu Beginn

Stadtzentrum konnte gestärkt werden

- Ausrichtung auf soziale Interaktionen, umweltbewusste Fortbewegung und die Bedürfnisse der Geschäftstreibenden



Quelle: Terje Elvsaa

Internationales Good-Practice Beispiel: Pontevedra - „Fußgängerisierung“ der Innenstadt

Langfristige Visionen

Ein sehr gelungenes Beispiel für langfristige Visionen und die schrittweise Umsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung

Autoarme Innenstädte auch in kleineren Städten attraktiv

- MIV drastisch reduziert
- Hohe Akzeptanz
- Menschen, Umwelt und lokale Ökonomie haben profitiert



Quelle: Concello de Pontevedra

Mehr Informationen in den einzelnen Fact Sheets



Abrufbar unter:

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>

elib.dlr.de

Umwelt Bundesamt

Für Mensch und Umwelt

Dieses Fact Sheet wurde im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Pontevedra – lange Tradition der „FußgängerInnenstadt“

Abbildung 1 Innenstadt Platz in Pontevedra in der autofreien Zone



Quelle: Stadt Pontevedra

„Fußgängerisierung“ der Innenstadt

In Pontevedra in Galizien, im Nordwesten Spaniens gelegen, wurden Maßnahmen umgesetzt, um dem Fußverkehr oberste Priorität gegenüber Verkehrsmitteln einzuräumen und die Qualität des städtischen Lebens bekannteste Maßnahme ist der Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs aus der historischen Altstadt und in der Folge auch aus einem Großteil der Innenstadt. Diese Maßnahme von der Entfernung aller Straßenparkplätze, Verlagerung dieser in den Untergrund und der Schaffung von zusätzlicher Fläche für den Fußverkehr. Auch die Festlegung einer stadtweiten Geschwindigkeit von 30 km/h und das Ersetzen von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen leisten einen Beitrag zur Priorisierung des Fußverkehrs gegenüber dem Individualverkehr. Zusätzlich geben Stadtkarten im Stil eines U-Bahnplans die Entfernungen in Gehminuten und Metern zwischen den wichtigsten Punkten an. Mit diesem Vorgehen verfolgt die Stadt das Ziel einer Verringerung des Individualverkehrs bei gleichzeitiger Förderung des Fußverkehrs. Außerdem

1

Für Mensch und Umwelt

Dieses Fact Sheet wurde im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Stadt Potsdam

Abbildung 1 Teilstück des Grünen Kreuzes entlang der Konrad-Wolf-Allee



Quelle: ProPotsdam / Adam Sevens

Konrad-Wolf-Allee (Stadtteil Drewitz)

Die Ende 2019 fertiggestellte Umgestaltung der Konrad-Wolf-Allee begründet ein gelungenes Beispiel der Steigerung der Aufenthaltsqualität in einem urbanen Stadtgebiet. Durch den Rückbau von Fahrbahnen und die Begrünung von Flächen mit Stadtmöbiliar aufgelockerte Grünflächen fügen sich ebenso wie die eingebettete Straße in das Stadtbild ein.

1 Rahmendaten

1.1 Ort der Umgestaltung

Konrad-Wolf-Allee (Stadtteil Drewitz)

1.2 Zeitraum

2012-2019

1.3 Kosten und Finanzierung

1

Für Mensch und Umwelt

Dieses Fact Sheet wurde im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Umgestaltungen in Barcelona – Pionier der Superblocks

Abbildung 1 Neugestaltete Carrer Pere IV in Poblenou (links) und neuer Aufenthaltsbereich an einer Straßenkreuzung (rechts)



Quelle: Ajuntament Barcelona 2017; Ajuntament Barcelona 2020

Superblock-Konzept – „Superilles“

Bei dem in Barcelona entwickelten Superblock-Konzept werden vier bis neun benachbarte Häuserblocks zu einer neuen Organisationseinheit, dem sogenannten „Superblock“, zusammengeschlossen. Durch die Installation von Modalfiltern, beispielsweise Poller, Blumenkästen o.Ä. (siehe Abbildung 1 – rechts) die den MIV abhalten, für Rad- und Fußverkehr jedoch durchgängig bleiben und durch eine veränderte Verkehrsführung ist ein solcher Block für den motorisierten Verkehr weitestgehend gesperrt. Nur Fahrzeuge von Anwohnenden, des Lieferverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und Rettungsfahrzeuge dürfen in einen Block einfahren. Der Fußverkehr hat Vorrang und profitiert von mehr Platz, Sicherheit und gesteigerter Aufenthaltsqualität durch die Abwesenheit des motorisierten Verkehrs.

Der zuvor durch PkV in Anspruch genommene öffentliche Straßenraum innerhalb der Blocks steht nach der Umverteilung des öffentlichen Raums für alternative Nutzungen zur Verfügung. Durch eine Umgestaltung und die temporäre oder permanente Installation von Stadtmöbiliar kann die Aufenthaltsqualität des vormals durch PkV-Verkehr geprägten öffentlichen Raums erhöht und der Raum in seiner Funktion als Freizeit-, Begegnungs- und Erholungsraum gestärkt werden. Das Konzept sieht die Beteiligung der Bevölkerung in die Neu- und Umgestaltung des gewonnenen Raums vor.

Mit der Einrichtung von Superblocks verfolgt die Stadt Barcelona das Ziel den motorisierten Individualverkehr zu verringern und die Lebensqualität in den Quartieren zu steigern.

1



Detlev Gündel
PGV-Alrutz GbR

MACHBARKEITSSTUDIEN

Packen wir es an: Machbarkeitsstudien für Modellkommunen



Zwei Fallbeispiele illustrieren konkrete Möglichkeiten der Neuverteilung und Umnutzung von Verkehrsflächen zu Gunsten der aktiven Mobilität:

- Mainz-Neustadt: Frauenlobstraße: Umgestaltung einer Erschließungsstraße zu einer Radverkehrsachse
- Kassel: Nördliche Untere Königsstraße: Umgestaltung einer bisherigen Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße mit dem Ziel einer Aufwertung als Fußverkehrsachse

Fallbeispiel 1: Machbarkeitsstudie Mainz-Neustadt



- Innenstadt- und Uni-nahes verdichtetes Wohngebiet, umgeben von Hauptverkehrsstraßen und Bahnstrecke
- Teils fahrradmäßig wenig attraktive Anbindungen an Innenstadt, Hbf, Rheinufer und Bahnunterführungen als Anschluss zum westlichen Stadtgebiet
- Hoher Parkdruck aus Wohnen, aber auch anderen Nutzungen
- Machbarkeit rad-/ fußfreundlichen Achse: in bestehender T30-Zone mit einzelnen verkehrsberuhigten Bereichen: Frauenlobstraße

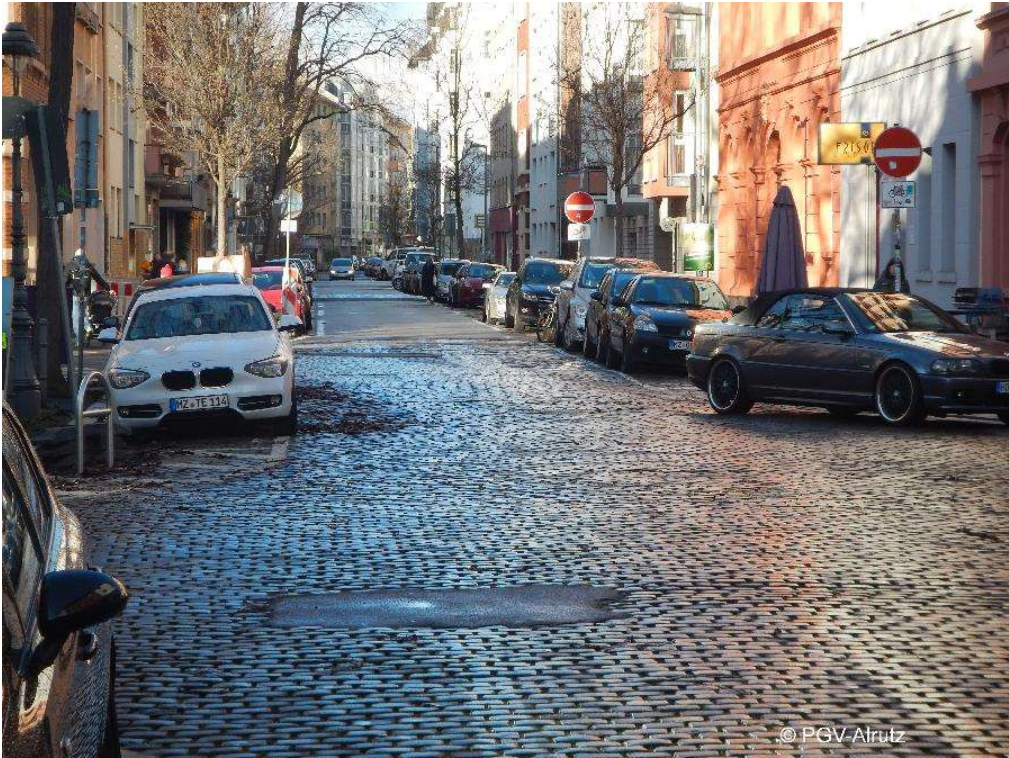


Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende

in Zusammenarbeit mit



Machbarkeitsstudie Mainz-Neustadt, Frauenlobstraße

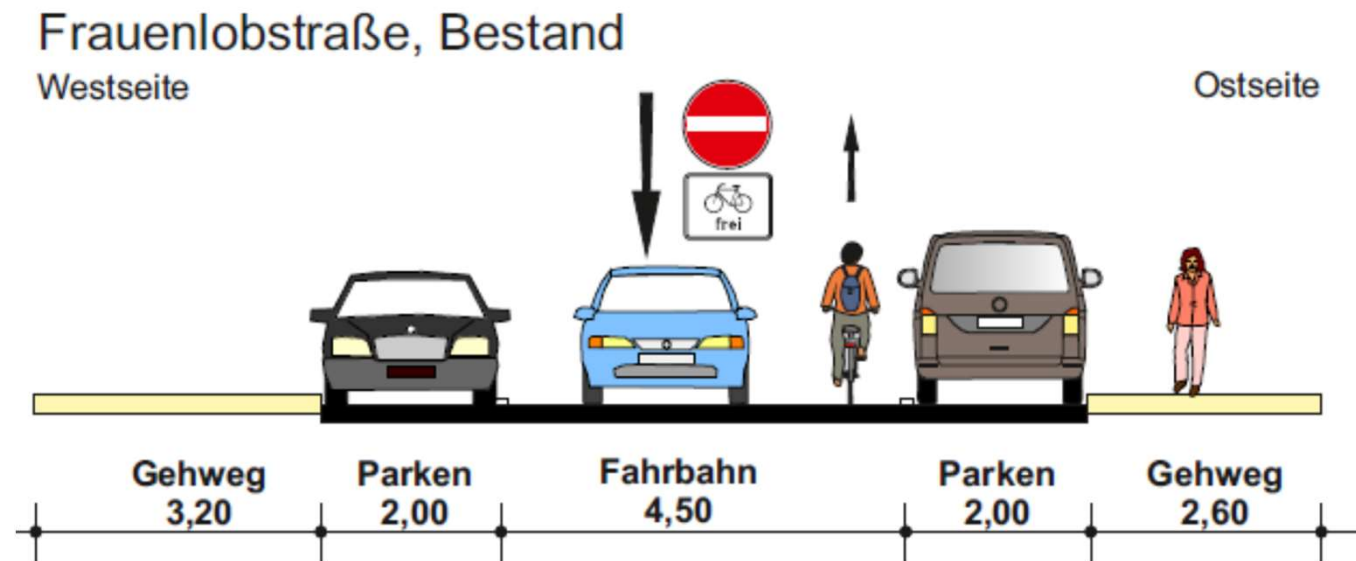


Machbarkeitsstudie Mainz-Neustadt, Frauenlobstraße



Zielsetzung

- Umgestaltung zur Fahrradstraße, entsprechend dem neu in Mainz zu etablierenden Fahrradstraßen-Design
- Wenn irgend möglich: in weiteren Abschnitten Reduktion auf eine Kfz-Fahrtrichtung
- alternativ oder zusätzlich Verzicht auf eine Parkreihe



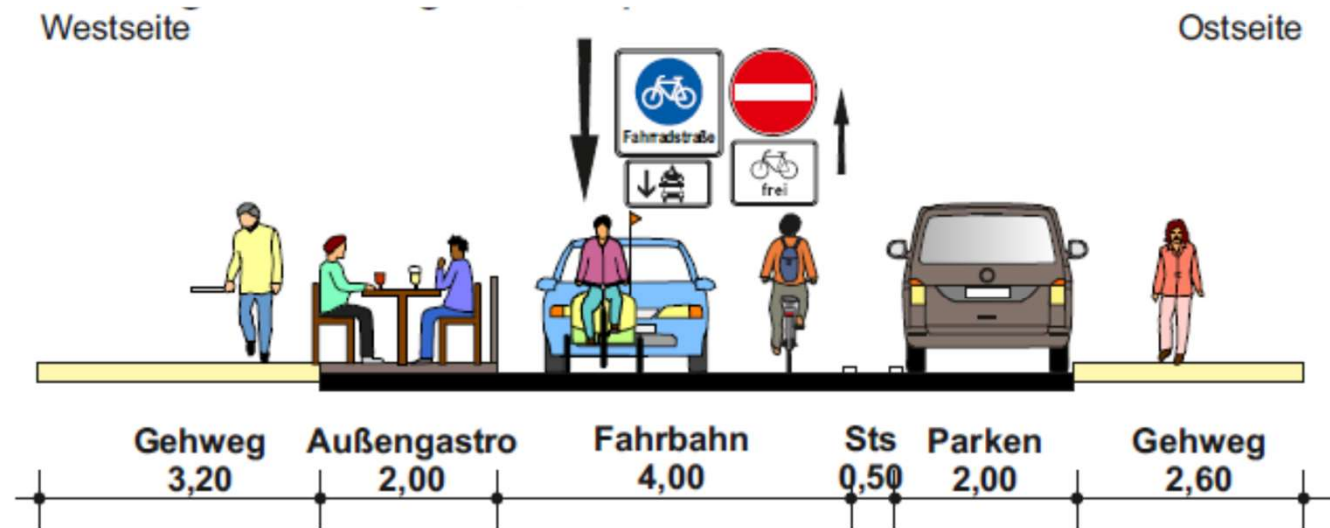
Grafik: PGV-Alrutz

Machbarkeitsstudie Mainz-Neustadt, Frauenlobstraße



Lösungsvorschlag 1 mit provisorischem Bordversatz

- Fahrradstraße, mit markierten Sicherheitstrennstreifen (Sts)
- Entfall eines Parkstreifens und Umnutzung



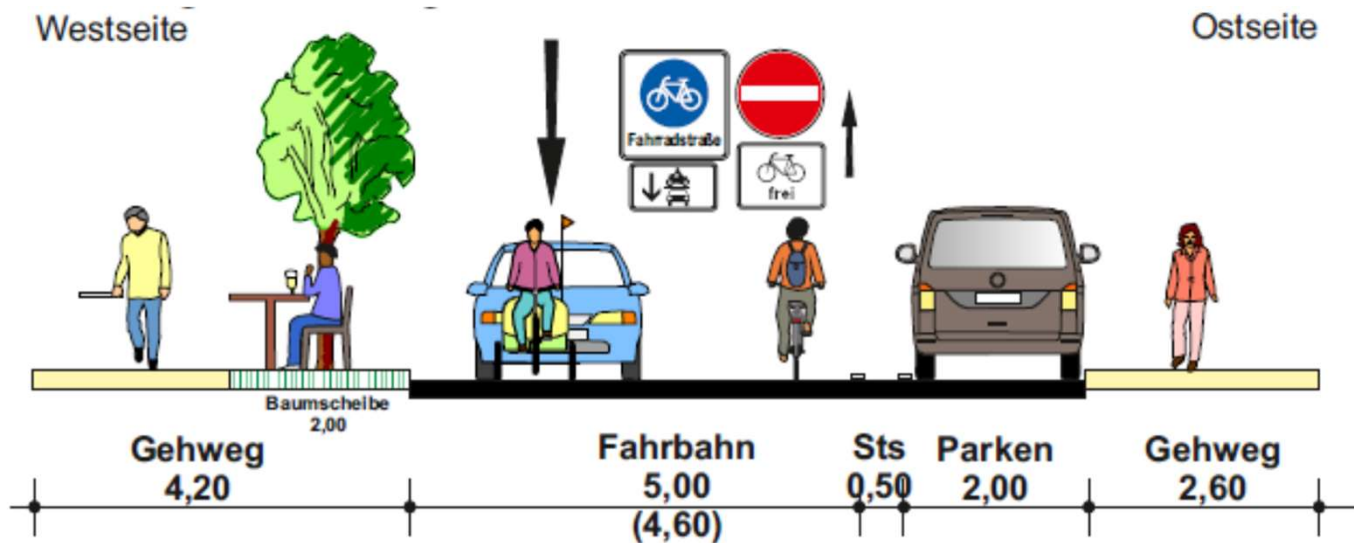
Grafik: PGV-Alrutz

Machbarkeitsstudie Mainz-Neustadt, Frauenlobstraße



Lösungsvorschlag 2 mit Bordversatz

- Fahrradstraße, mit markierten Sicherheitstrennstreifen (Sts)
- dauerhafter Entfall eines Parkstreifens und Umnutzung
- bei Umbau auch Baumpflanzung oder Grün möglich

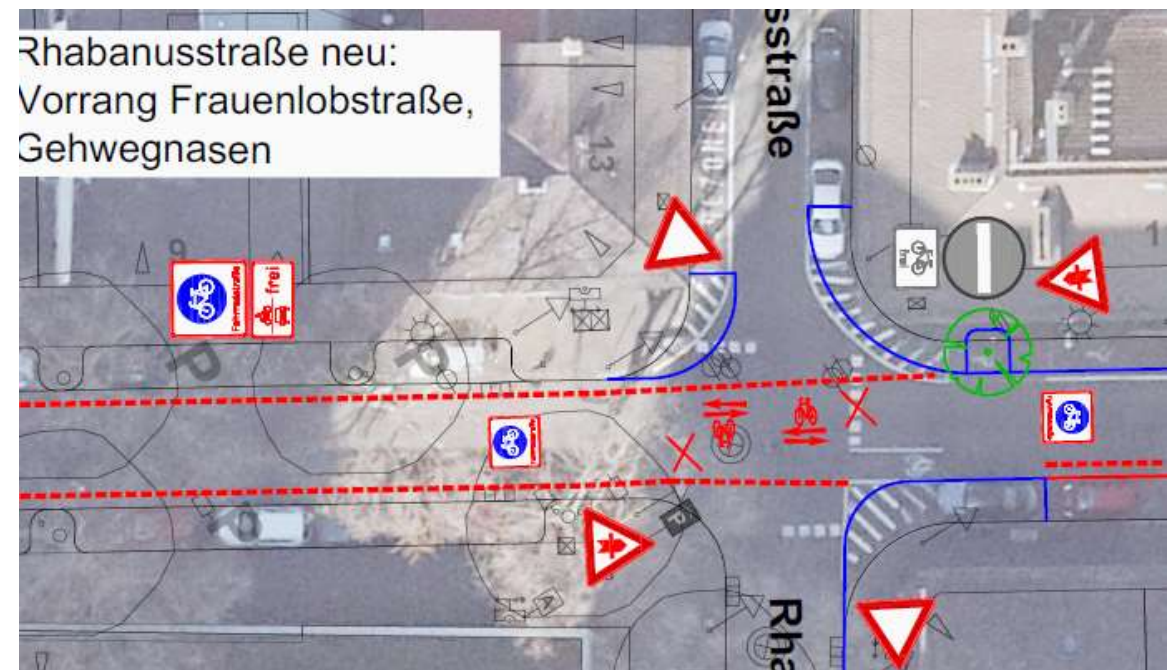


Grafik: PGV-Alrutz

Machbarkeitsstudie Mainz-Neustadt, Frauenlobstraße

Neuer Mainzer Standard für Fahrradstraßen

- **Vorrang** gegenüber anderen Erschließungsstraßen statt bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung
- Große **Fahrradstraßen-Piktogramme**, farbig
- Durchgehende **Längsmarkierung** mit 0,5 m Strich, 0,2m Lücke, Breitstrich (entspricht Radverkehrsfurt-Markierung und Empfehlungen in Baden-Württemberg und Hessen)



Grafik: PGV-Alrutz

Fallbeispiel 2: Machbarkeitsstudie Kassel, Nördliche Untere Königsstraße



in Zusammenarbeit mit
IKEM **PGV**

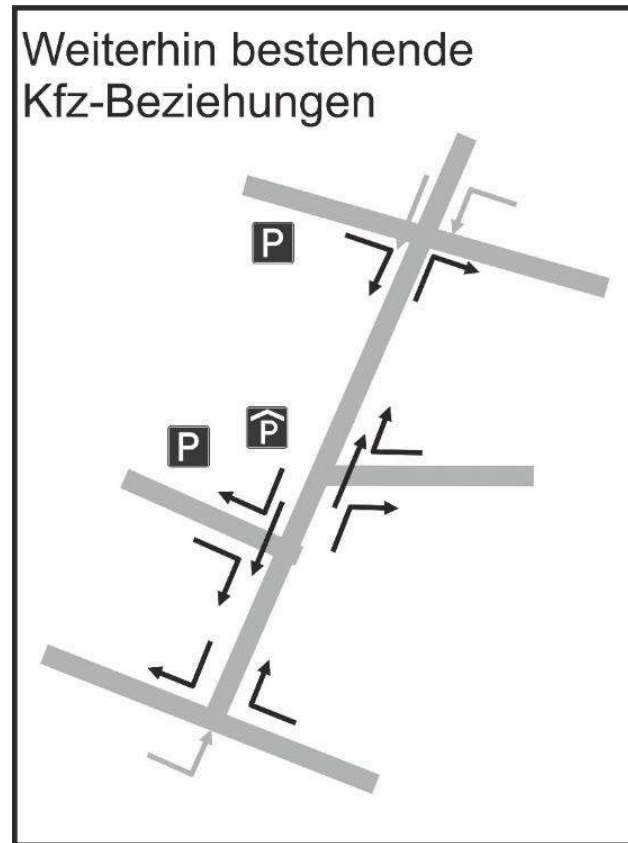
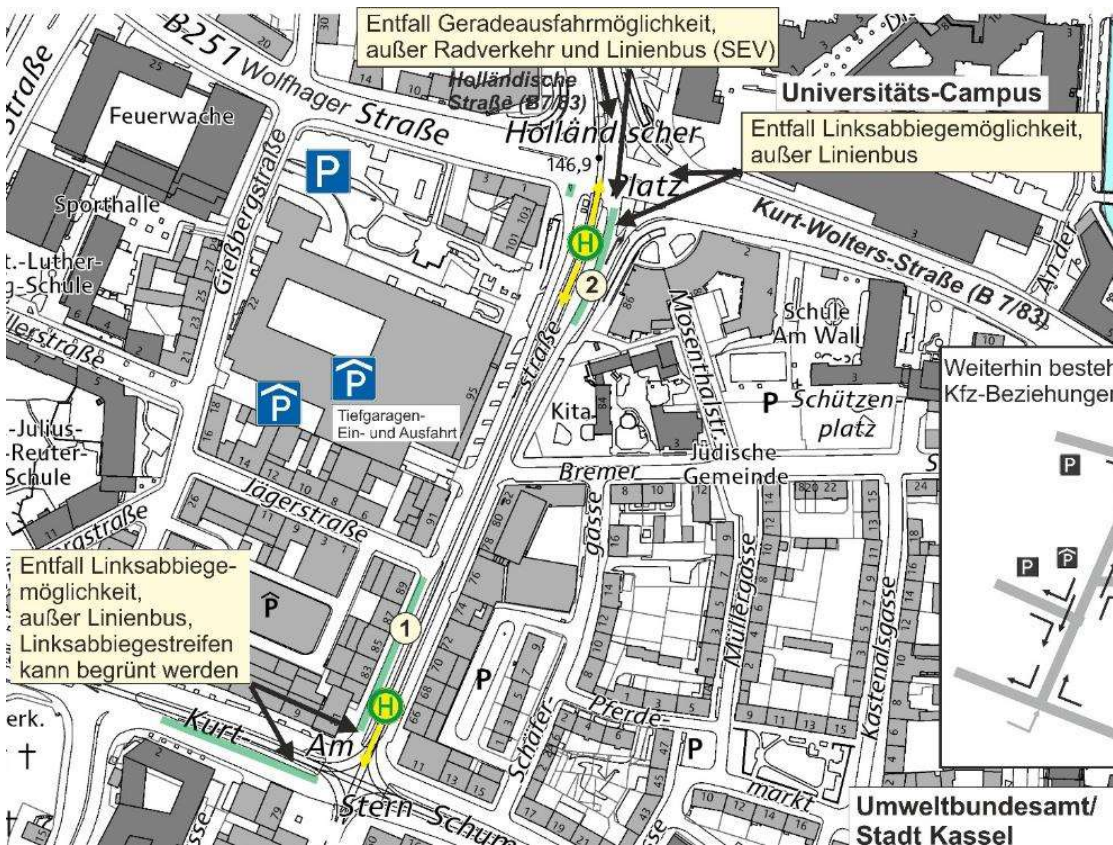
Machbarkeitsstudie Kassel, Nördliche Untere Königsstraße



Varianten zur Umnutzung von Verkehrsflächen

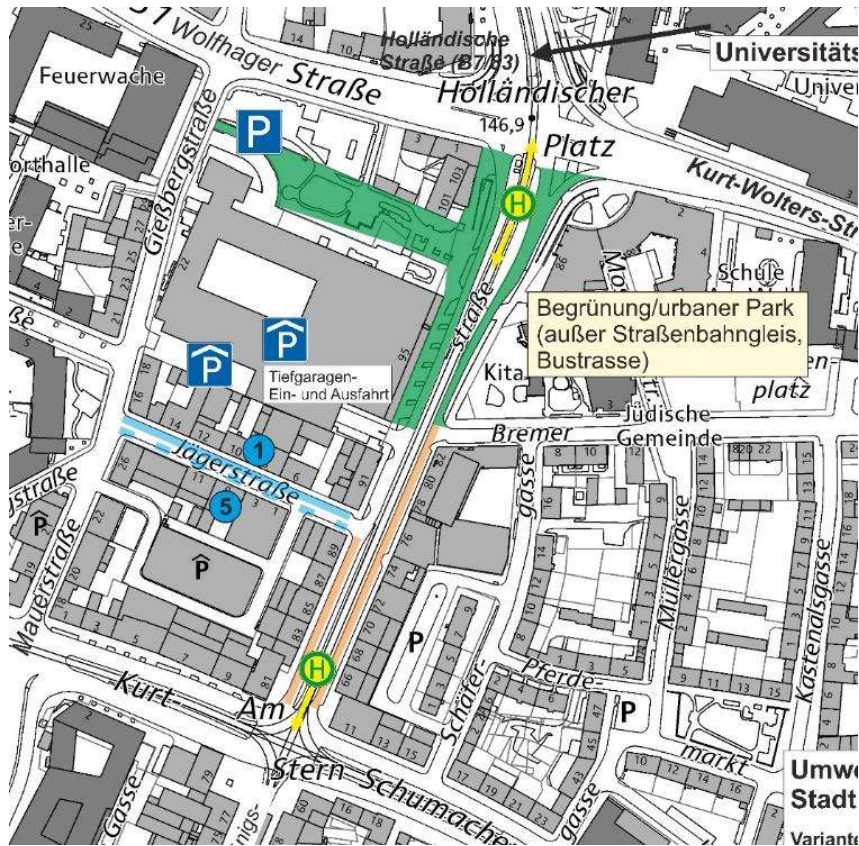
1. Reduktion Parkflächen
2. Reduktion der Kfz-Belastung durch Abbiegeverbot
3. Reduktion der Parkflächen und der Kfz-Belastung durch Abbiegeverbot
4. Erweiterung der Fußgängerzone im Süden
5. Erweiterung der Fußgängerzone im Süden und im Osten
6. Vollständige Fußgängerzone
7. Fußgängerzone, umgesetzt im Freiluft-Experiment 9/2021

Machbarkeitsstudie Kassel, Nördliche Untere Königsstraße Variante 2: Reduktion Kfz-Belastung durch Abbiegeverbote



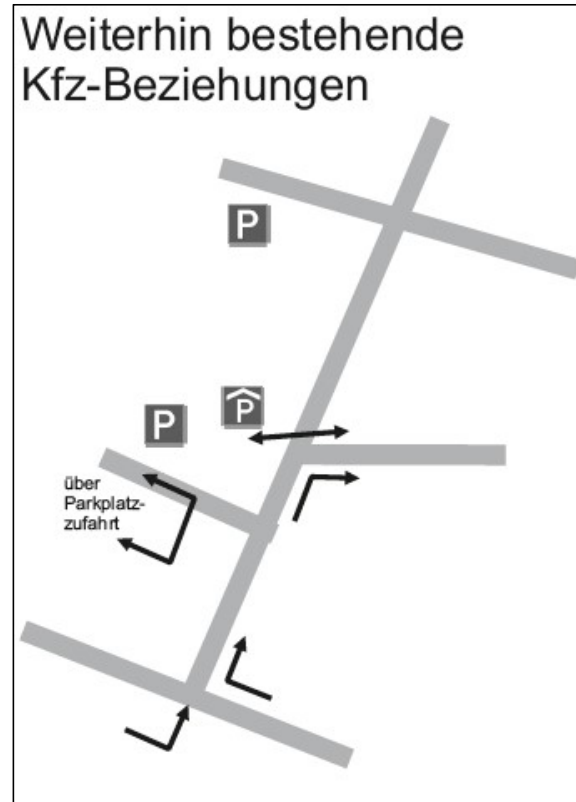
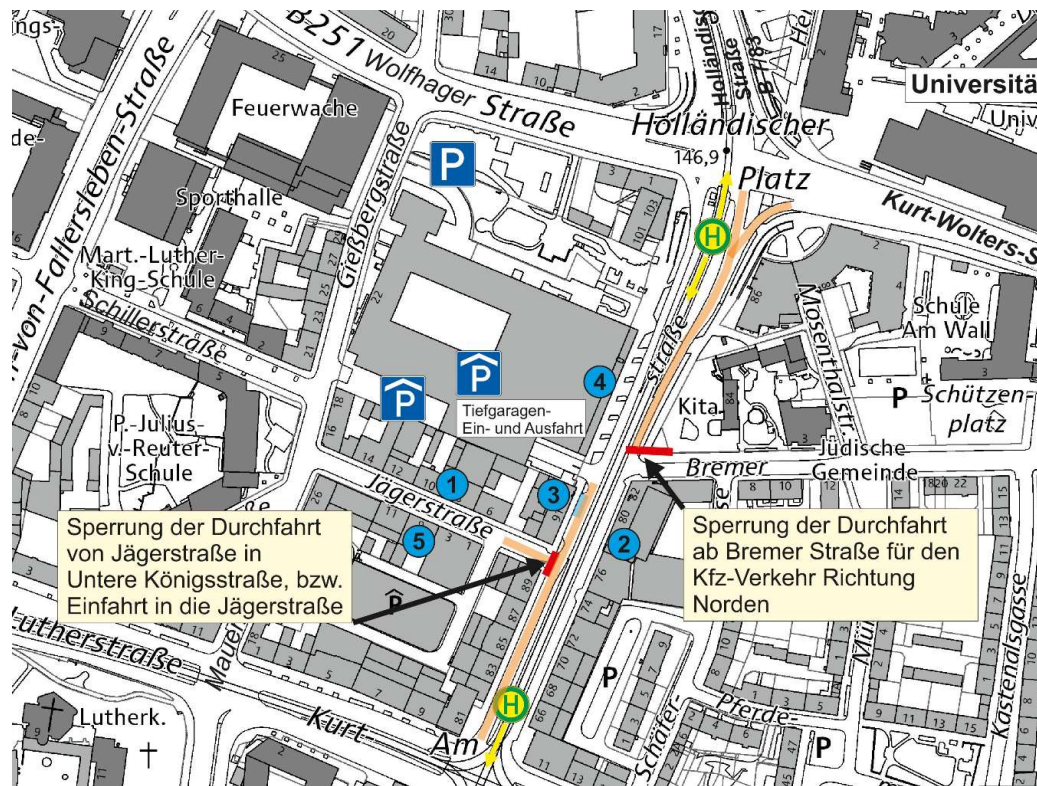
Plan: Stadt Kassel
Grafik: PGV-Alrutz

Machbarkeitsstudie Kassel, Nördliche Untere Königsstraße Variante 6: Vollständige Fußgängerzone



Plan: Stadt Kassel
Grafik: PGV-Alrutz

Machbarkeitsstudie Kassel, Nördliche Untere Königsstraße Variante 7: Umgesetzt im Freiluft-Experiment 9/2021 Fußgängerzone



Plan: Stadt Kassel
Grafik: PGV-Alrutz

Lessons Learned



- Die unterschiedlichen Straßen bieten gute Möglichkeiten für eine Umnutzung von Verkehrsflächen für die aktive Mobilität.
- Temporäre Veranstaltungen oder Labore zeigen den Spielraum für dauerhafte Umnutzungen auf: Bei dem Freiluft-Experiment in Kassel etwa wurden Kfz-Durchfahrbeziehungen unterbrochen, eine Fußgängerzone erprobt und mit vielen Aktionen bespielt.
- Die Aufenthaltsflächen und die Außengastronomie wurden bei dem Experiment im Frühherbst 2021 stark genutzt. Die Umnutzung ist gerade in dieser Jahreszeit positiv als Belebung erfahrbar.



Benjamin Heldt
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung

ÖKONOMISCHE WIRKUNGEN

Lokale Ökonomie Handelnde haben große Vorbehalte gegenüber Umgestaltungen – zu Recht?



DER TAGESSPIEGEL

Gesperrte Friedrichstraße in Berlin

UPDATE 25.04.2022, 16:47 Uhr

Geschäftsleute fordern Ende der Verkehrsberuhigung – Senatorin beharrt darauf

Ein Bündnis zeigt mit Daten die Folgen der Sperrung für Läden auf. Mehrere hätten schließen müssen. Die Senatorin sagt: „Der fließende Verkehr bleibt draußen.“ VON CHRISTIAN LATZ



15 Filialen haben laut Gewerbetreibenden seit Sperrung der Friedrichstraße bereits geschlossen. FOTO: PICTUREALLIANCE/DPA

Gewerbetreibende rund um die Friedrichstraße verweisen seit langem auf die negativen Folgen der **Sperrung für den Autoverkehr** und **fordern ein Ende des Verkehrsversuchs**. Nun untermauern sie ihre kritische Haltung erstmals mit

Quelle: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/gesperrte-friedrichstrasse-in-berlin-geschaeftsleute-fordern-ende-der-verkehrsberuhigung-senatorin-beharrt-darauf/28276514.html>

FÜR EINE ATTRAKTIVE FRIEDRICHSTRASSE

STOPPT DEN VERKEHRSVERSUCH „FLANIERMEILE“

Seit August 2020 läuft der Verkehrsversuch „Flaniermeile Friedrichstraße“ in der Mitte Berlins - durchgeführt von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie dem Bezirksamt Mitte von Berlin.

Was von der Politik als Erfolg verbucht wird und noch auf weitere Straßenabschnitte ausgeweitet werden soll, erklären hier ansässige mittelständische Unternehmen, Gewerbetreibende, Hotellerie, Gastronomen sowie Anrainer für gescheitert:

Ladenschließungen, Umsatzrückgänge, Besuchermangel, Stillstand, Ödnis, die Optik einer Dauerbaustelle und Berlins peinlichste neue Fahrradrennstrecke – nichts davon erhöht die Aufenthaltsqualität in diesem Mitte-Bereich oder macht die Straße zu einer Flaniermeile.

Wir, das sind **DIE MITTE e.V.**, **der Wirtschaftskreis Mitte e.V.**, die **IG Gendarmenmarkt e.V.**, **die Freunde und Förderer Gendarmenmarkt Berlin e.V.** sowie die **Zukunft Gendarmenmarkt**, machen uns stark für eine attraktive Friedrichstraße.

UNSERE FORDERUNGEN:

Quelle: <https://rettet-die-friedrichstrasse.jimdofree.com/>

Es braucht:

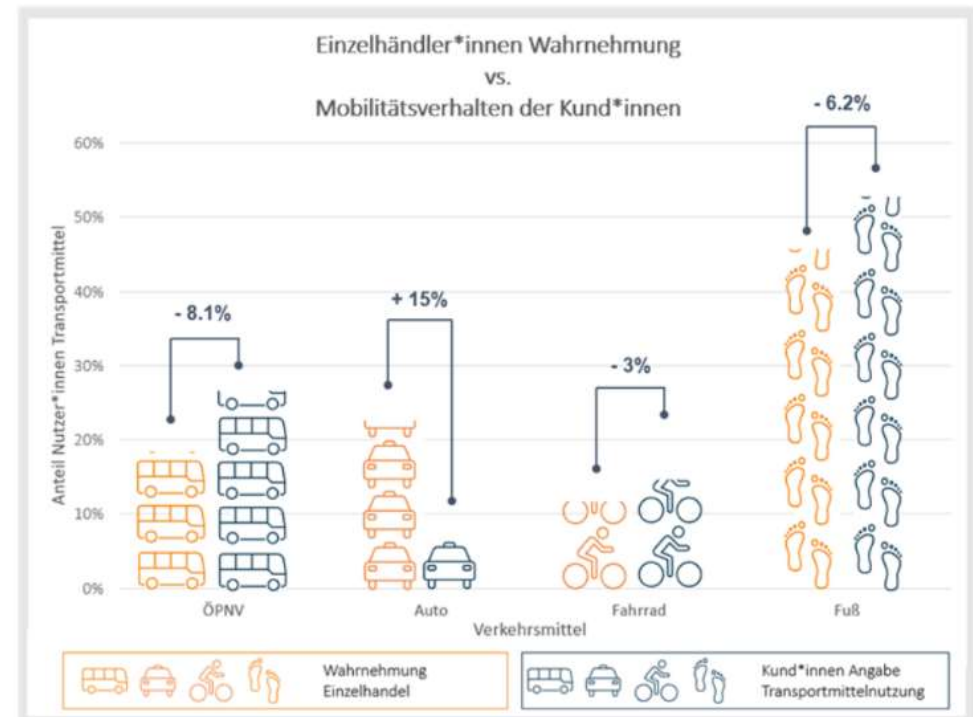
- Evidenzbasiertes Wissen als Argumentationsgrundlage

Unsere Studie:

- Betrachtung von ca. 15 Fallbeispielen und Metaanalysen
- Mobilitätsverhalten von Kundinnen und Kunden
- Maßzahlen und Methoden
- Beispiele und gute Beispiele

Lokale Ökonomie Fakt 1: Kundinnen und Kunden sind anders unterwegs als Handel erwartet

- Annahme der Händlerinnen und Händler: Kundschaft, die Umsatz bringt, ist vor allem Pkw-nutzend
- Studien zeigen, dass
 1. der Anteil der Autofahrenden häufig überschätzt wird
 2. Personen, die den Umweltverbund nutzen, zwar weniger pro Besuch ausgeben, aber häufiger kommen
 3. Vor allem Fußgängerinnen und Fußgänger pro Monat mehr ausgeben als Autofahrende



Einzelhändler*innen unterschätzen die Nutzung von Bus oder Fahrrad für den Einkauf im Vergleich zur Nutzung von Pkws. Dies erklärt die großen Widerstände gegen verkehrsberuhigte Innenstädte. © IASS

Quelle: <https://www.forum-csr.net/default.asp?news=16530>

Lokale Ökonomie Fakt 2: Zahlreiche Beispiele zeigen neutrale bis positive Tendenzen



- Aufenthaltsqualität ↑ → Zufußgehende ↑ → Ausgaben ↑
- Erhöhung der Außengastronomieflächen → Umsätze Gastronomie ↑
- Untersuchte Studien: Umsatz verändert zwischen -5% und +102%
- Studie in New York zeigt Steigerungen über mehrere Jahre – Veränderungen brauchen Zeit treten aber ein
- Mieten für Einzelhandels- und Büroimmobilien können steigen; die Steigerung für Wohnungsmieten gibt es keine Evidenz
- Steigerung subjektiver Zufriedenheit konnte beobachtet werden

Umsatz €



für 78 % : Zuwachs oder keine Veränderung



Verkehrsberuhigung Sendlinger Str. (München)
Förster et al. 2017 (8)

-5 % Umsatz aber Anzahl der Betriebe gegenüber abnehmendem Bundestrend gleichbleibend

Straßenumgestaltung Severinstr. (Köln)
CIMA 2019 (11)



+20 % Umsatz für anliegende Geschäfte

Parklets mit Fahrradbügeln (London) Lawlor et al. 2018 (4)

+49 %



(gesamter Stadtteil +3 %)

Protected Bicycle Lane (New York) NYCDOT 2012 (12)



+102 % im 3. Jahr (Stadtteil +18 %)

Verkehrsberuhigung (New York)
NYCDOT 2013 (7)

Quelle: Heldt & Hardinghaus 2022, S. 3

in Zusammenarbeit mit



Lokale Ökonomie Gutes Beispiel: Verkehrsversuch Sendlinger Str.



Schrittweise Umwandlung zur Fußgängerzone

- Südlicher Abschnitt: 2015-2020
- 1-jähriger Verkehrsversuch
- Vorher Einbahnstraße mit Parkständen auf beiden Seiten und ohne Fahrradstreifen
- Poller, Stadtmobiliar, Grünflächen, Rückbau von 81 Parkplätzen, des Fahrstreifens und Ausbau Fußweg
- viele verschiedene Beteiligungsformate

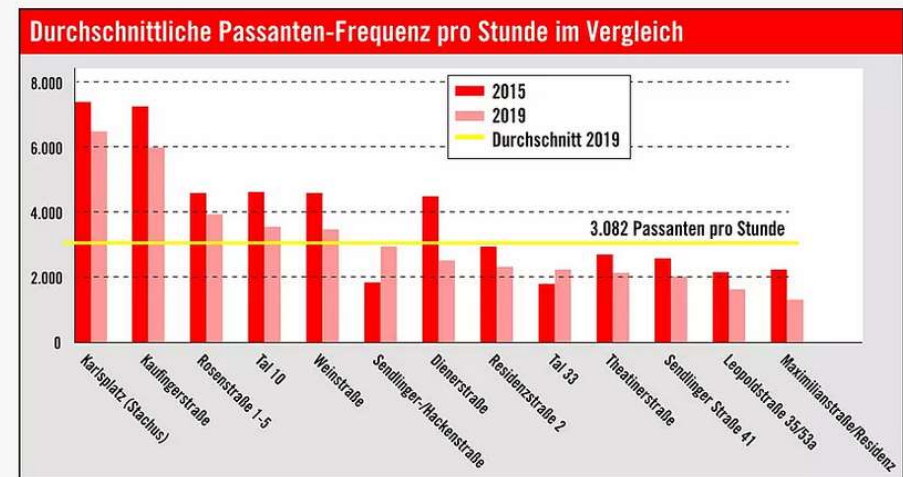


Quelle: Stadt München, Foto: Katy Spichal

Lokale Ökonomie Gutes Beispiel: Verkehrsversuch Sendlinger Str.

Evaluation

- Verkehrszählungen und Befragungen von Anwohnenden, Passierenden und Gewerbetreibenden (n = 83)
- Umsätze überwiegend neutral/positiv entwickelt
- höhere Aufenthaltsqualität und mehr Zufußgehende
- Verbesserung des Image und Kundenzufriedenheit
- Probleme: Erreichbarkeit und Belieferung
- Verstetigung nach Verkehrsversuch (2019-2020)
- Einrichtung von Stadtmobiliar und Begrünung
- Bedeutungszunahme als Einkaufsstraße



Die Zahl der Passanten in Münchens Einkaufsstraßen sinkt, ist aber zwischen Karlsplatz und Marienplatz noch immer hoch. Die Sendlinger ist beliebter, seit sie Fußgängerzone ist.

Quelle: München: Es geht aufwärts in der Sendlinger Straße | Abendzeitung München (abendzeitung-muenchen.de)

Wie die lokale Ökonomie von Umgestaltungsmaßnahmen profitieren kann

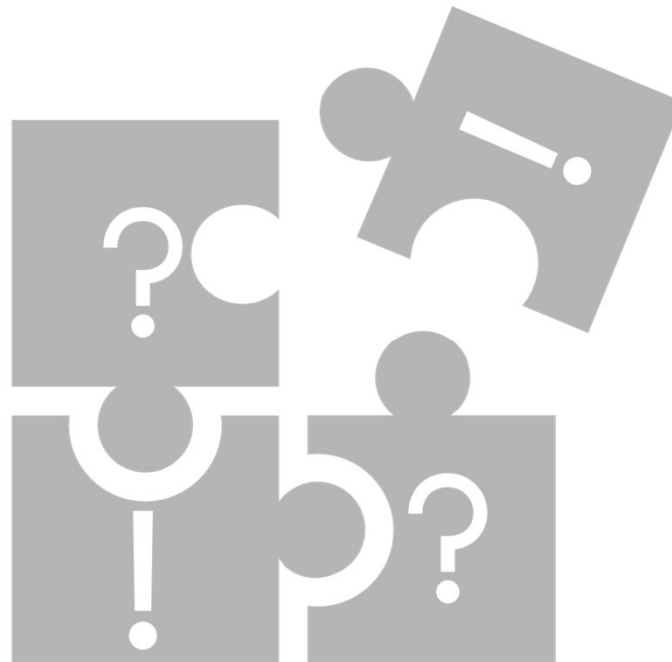


- Händlerinnen und Händler sehen Umgestaltungsmaßnahmen **häufig kritisch**
- **Fakten zeigen**, dass diese Vorbehalte nur teilweise begründet sind:
 - Mobilitäts- und Ausgabeverhalten anders als vom Handel eingeschätzt
 - Beispiele zeigen: Umsätze steigen häufiger, besonders langfristig
 - Sensible Themen: Akzeptanz, Gewerbemieten, Belieferung

Das sollte bei der Umsetzung beachtet werden:

- **Schrittweise** mit temporären Versuchen, dann verstetigen
- **Beteiligung** auch der lokalen Ökonomie kann zu mehr Akzeptanz führen
- **Toleranz** für die Dauer von Veränderungen bilden
- **Daten und Beispiele** sammeln, zusammentragen und auswerten um Faktenwissen zu schaffen
- **Evaluation** der lokalen Ökonomie sollte Teil von Umgestaltungsmaßnahmen sein

Wir freuen uns auf Ihre Rückfragen und Kommentare im Chat!



Weiter geht's um 15 Uhr!



Abschlussveranstaltung MUV



Einführung		
13:15 Uhr	Grußwort	A. Berta UBA
13:20 Uhr	Ziele des Projektes und der Veranstaltung	J. Schuppan DLR
Aus der Praxis lernen		
13:35 Uhr	Nationale und internationale Good-Practice-Beispiele	M. Hardinghaus DLR
14:05 Uhr	Machbarkeitsstudien	D. Gündel PGV
14:30 Uhr	Ökonomische Wirkungen	B. Heldt DLR
14:40 Uhr	Rückfragen aus dem Chat	Alle
14:45 Uhr	Pause	
Von der Praxis in die Umsetzung		
15:00 Uhr	Übertragbarkeit aus rechtlicher Perspektive	F. Pfeifer IKEM
15:15 Uhr	9 Thesen und Handlungsempfehlungen	M. Hardinghaus DLR
15:30 Uhr	Rückfragen aus dem Chat	Alle
Kommentar und Schlusswort		
15:40 Uhr	Kommentar	J. Kugoth Tagesspiegel
15:50 Uhr	Schlusswort	A. Berta UBA
15:55 Uhr	Ende der Veranstaltung	

Von der Praxis in die Umsetzung

Übertragbarkeit aus rechtlicher Perspektive

9 Thesen und Handlungsempfehlungen

Ein Kommentar



Quelle: DLR 2021



Friederike Pfeifer
IKEM - Institut für Klimaschutz,
Energie und Mobilität

ÜBERTRAGBARKEIT AUS RECHTLICHER PERSPEKTIVE

Konkrete Maßnahmen und deren rechtliche Umsetzbarkeit

Temporäre Spielstraßen



- Dauerhafte Einrichtung: als verkehrsberuhigter Bereich (StVO – Z 325)
 - Soweit der allgemeine Verkehr nicht ausgeschlossen wird, durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung unter den Voraussetzungen des § 45 StVO möglich
- Temporäre Einrichtung: Zum Teil bereits etablierte Verwaltungspraxis, jedoch kein bundesweit einheitliches Vorgehen
 - Beispiel Bezirksamt Pankow: Kooperationsverfahren mit Anwohnern, um in Nebenstraßen temporäre Spielstraßen anzuordnen

Beschilderungsvarianten für temporäre Spielstraßen

München, Sommerstraßen
Var. 1 - Spielstraße



Zeichen 250 mit Zusatzzeichen 1010-10

Var. 2 – verkehrsberuhigter Bereich



Zeichen 325.1

Berlin, temporäre Spielstraßen Pankow
(Bild: BA Pankow)



Zeichen 250 mit Zusatzzeichen 1010-10 und
Zusatzzeichen zur Befristung/Tageszeit-Angabe

Quelle: BASt (abrufbar unter: <https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vzdownload.html>); Bezirksamt Pankow (o.D.)

Tempo 30: gebietsweise ja, stadtwweit nein



- § 45 Abs. 1c StVO lässt Tempo 30-Zonen aus unterschiedlichen Gründen zu, u.a.
 - Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen
 - Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung
- Straßen- und abschnittsweise Anordnung von Tempo-30-Zonen ist weit verbreitet und unter anderem vor Schulen und Altenheimen mittlerweile als Regelfall anerkannt (XI. zu Z 274 VwV-StVO).
- Stadtweite Umsetzung von Tempo 30 begegnet dagegen rechtlichen Grenzen
 - § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO etabliert zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die häufig als Regelgeschwindigkeit interpretiert wird - „Zonen-Anordnungen“ wie Tempo 30, Fußgängerzone, Fahrradzone sind demgegenüber auf kleinräumigere Gebiete bezogen
 - „Stadtweit Tempo 30“ würde eine Anpassung der StVO hinsichtlich der üblichen zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfordern

Abstellplätze für Fahrräder



- Bei der Neuanlage bereits in der konzeptionellen Phase zu berücksichtigen
 - Verkehrsflächen und Flächen für das Abstellen von Fahrrädern können durch die Bauleitplanung festgesetzt werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
 - §§ 49 Abs. 1, 86 Abs. 1 Nr. 4 Musterbauordnung (MBO): Örtliche Bauvorschriften können auch Vorgaben für Fahrradstellplätze treffen
- Bei der Umwandlung von KfZ-Parkständen zu Fahrradparkplätzen gilt: Auch ruhender Radverkehr gehört zum straßenrechtlichen Gemeingebrauch – Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer müssen in Ausgleich gebracht werden
 - Bislang ist die Einrichtung von Fahrradparkständen auf der Fahrbahn noch nicht der Regelfall, aber möglich – z.B. auf Grundlage einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis auf Initiative anliegender Unternehmen, aber auch bei festgestelltem Bedarf und mangelndem Platz auf dem Gehweg

Erweiterung der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr



▪ Unterschiedliche Grundlagen für die Anlage/Verbesserung von Radinfrastruktur, u.a.

- StVO: Fahrradstraßen (Z 244) bereits verbreitetes Instrument; Seit 2020: Einrichtung von Fahrradzonen (§ 45 Abs. 1i StVO) möglich
- Bundesfernstraßengesetz: Radschnellverbindungen inner- und überörtlich möglich (§ 5b BFStrG, Z 350 zu § 42 Abs. 2 StVO)
- NEU: Landesebene – Berliner Mobilitätsgesetz strebt „Vorrangnetze“ an (§ 42 Abs. 1 MobG BE)

▪ Fußverkehr: bestehende Instrumente vorhanden, Fußverkehrsförderung

verbesserungsbedürftig

- Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (§ 45 Abs. 1b Nr. 3 StVO)
- NEU: Landesebene – Berliner Mobilitätsgesetz: „Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können.“ (§ 50 Abs. 4 MobG BE); u.a. durch abkürzende Fußwege (sog. Blockdurchwegungen)

Verkehrsführung für Superblocks



■ Einbahnstraßen als mögliches Instrument

- Anordnung auf Grundlage von & unter den Voraussetzungen des § 45 StVO
- Entsprechende Beschilderung (Z 220) kann in Kombination mit Zusatzzeichen (1000-32) das Kreuzen von Fahrrädern ermöglichen

■ Physische Modalfilter als weiteres mögliches Instrument

- Wenn einzelne Verkehrsmittel vollständig vom Verkehr ausgeschlossen werden, ist eine (Teil-)Einziehung oder Widmungsbeschränkung auf straßenrechtlicher Ebene erforderlich
- Bei einer bloßen Umlenkung des Verkehrs (z.B. Diagonalsperre) i.d.R. keine Umwidmung erforderlich, durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung möglich

Entfernung von Kfz-Parkständen



- Kfz-Parken ist ruhender Verkehr und damit Teil des Gemeingebrauchs
 - Auf straßenverkehrsrechtlicher Ebene sind aber Möglichkeiten zur Reduzierung von Parkräumen vorgesehen (z.B. eingeschränkte/absolute Halteverbote aus Sicherheitsgründen, Parkraumbewirtschaftung iSd. § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO)
- Durch Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Z 325) wird auf straßenverkehrsrechtlicher Ebene das Regel-Ausnahme Prinzip umgekehrt: Parken ist dann nur noch in gekennzeichneten Flächen erlaubt
- Der vollständige Wegfall von Kfz-Parkflächen kann in der Regel (nur) im Rahmen einer städtebaurechtlich vorbereiteten und mit rechtlich entsprechender Widmung (bspw. Widmung nur für Fuß- und Radverkehr) vorgesehenen Konzepts erfolgen.

Umgestaltung freigewordener Parkstände



- Im Rahmen des Gemeingebrauchs sieht die StVO Umgestaltungsmöglichkeiten vor
- Freigewordene Parkstände können als Teil eines Verkehrsversuchs temporär auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO umgestaltet werden
- Straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigungen möglich (§ 45 StVO)
- Soweit nicht mehr vom Gemeingebrauch erfasst, ist eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis erforderlich

Handlungsempfehlungen für Kommunen



- Die kreative Suche nach rechtlichen Möglichkeiten lohnt sich – und Führungsentscheidungen wirken!
- Die beteiligten Ämter, beispielsweise Straßenverkehrsbehörde, Grünflächen- und Tiefbauamt, sollten sich – auch über rechtlich vorgeschriebene Anhörungen hinaus – gegenseitig einbeziehen.
- Der rechtliche Spielraum zur Umsetzung verringert sich von der Bauleitplanung zum Straßenrecht zum Straßenverkehrsrecht.
 - Im Straßenverkehrsrecht müssen einzelfallbezogene Anordnungen zwar sorgfältig begründet werden, sind aber oft möglich. Für flächendeckende Umgestaltungen (z.B. Tempo 30 stadtweit, flächendeckende Abschaffung von Parkflächen für KfZ) sind sie nicht geeignet, sondern nur als Baustein.
- Es ist aktuell viel Bewegung im Rechtsrahmen – u.a. sollen in der neuen Legislaturperiode Anpassungen von StVG und StVO zugunsten von Klimaschutz im Straßenverkehr erfolgen.
 - Fuß- und Radverkehr als die klimaschonendsten Verkehrsmittel dürfen daher mit einer Verbesserung der Rahmenbedingungen rechnen – und Kommunen mit Fuß- und Radverkehrsförderung mit Unterstützung.



Dr. Michael Hardinghaus
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung

9 THESEN UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Ergebnisse und Lessons Learnt



Neun Thesen und Handlungsempfehlungen

Erfolgreiche Projekte haben viele **Gemeinsamkeiten**, aus denen wir lernen können:

- Oft lange Planungsprozesse mit hohem **Kommunikations-** und Überzeugungsaufwand
 - **Einbettung** in lokale und regionale Strategien und Zuständigkeiten
 - Ein **langer Weg**, der sich lohnt, denn
- ➔ Mut und Ausdauer werden mit einem „**Happy end**“ als klassisches Muster belohnt!

Vision zählt
sich aus:
„Think big“

Mit einer **mutigen Idee** zur Stadt, in der wir zukünftig leben möchten, sind die **Schritte** dorthin **einfacher**.

Temporär und
Schritt für
Schritt zum
Erfolg

Vorläufige und **temporäre** Maßnahmen, die evaluiert und angepasst werden können, sind oft **günstiger, schneller** und können die **Menschen** von Veränderungen **überzeugen**.

Zeitfenster
nutzen,
Baumaßnahmen
koordinieren

Besondere Situationen wie die die Corona-Pandemie sind **Möglichkeitsfenster**. Sie können genutzt werden, um übliche Widerstände zu hinterfragen. Vorlaufzeiten, Jahreszeiten und Aktivitäten in der Umgebung tragen entscheidend zum Erfolg bei.

Partizipation:
Betei-
ligung
hilft

Die **Beteiligung** von Bürgerinnen und Bürgern ist **essenziell**. Besonders mit Hilfe innovativer Beteiligungsformate und -methoden kann vom **Wissen** und den Ideen der lokal Betroffenen **profitiert** werden.

Lokale
Ökonomie
kann
profitieren

Mit guter **Kommunikation** kann den oft vorkommenden Bedenken von Gewerbetreibenden begegnet werden. Häufig sind sie diejenigen, die am **stärksten profitieren**.

Rechtliche
Möglichkeiten
nutzen

Ist der **politische Wille** vorhanden, können in vielen Fällen im Rahmen des geltenden Rechts und unter Nutzung von **Ermessensspielräumen** Lösungen gefunden werden.

Evaluation
ist
Marketing

Eine Evaluation liefert Argumente für den **eigenen Erfolg** und für **zukünftige Projekte**. Es ist wichtig, Daten zu erheben und Entscheidungen darauf zu stützen.

Zufriedenheit
steigt mit der
Realisierung

Fast immer steigt die Zufriedenheit der Beteiligten, nachdem die Maßnahmen umgesetzt worden sind und **positive Effekte erlebbar** werden.

Heraus-
forderungen
nicht
verschweigen

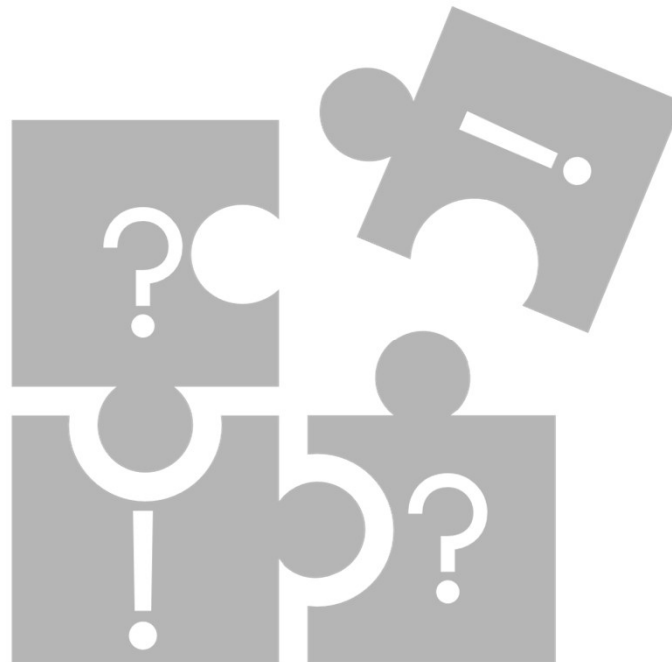
Konflikte und **negative Auswirkungen** für einzelne Betroffene oder Nutzungen können vorkommen. **Kommunikation**, **Partizipation** und **Evaluationen** sind bei der Lösungsfindung hilfreich.

Erfolgreiche Beispiele setzen sich aus vielen wiederkehrenden Teilen zusammen

- Zunehmenden Bedeutung von temporären und abgestuften Vorgehensweisen sowie des Einsatzes innovativer Partizipationsprozesse
- Stadtentwicklung als immerwährender Lernprozess mit fortwährender Anpassungsmöglichkeit
- Kommunikation, Evaluation, faktenbasierte Vermittlung der positiven, aber auch der kritischen Wirkungen essentiell
- Der Rechtsrahmen für die Umwidmung und Umgestaltung von Verkehrsflächen verbessert sich stetig



Wir freuen uns auf Ihre Rückfragen und Kommentare im Chat





Jana Kugoth
Tagesspiegel Background

KOMMENTAR



Alena Berta
Umweltbundesamt

SCHLUSSWORT

Kontakt

Dr. Michael Hardinghaus

DLR Institut für Verkehrsforschung

michael.hardinghaus@dlr.de

Fact Sheets und Broschüre (ca. Nov/2022)

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>

elib.dlr.de



Impressum



- Thema: Abschlussveranstaltung
„MUV – „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“
- Datum: 20.09.2022
- Autor/innen: Dr. Michael Hardinghaus, Dr. Julia Schuppan, Benjamin Heldt, Friederike Pfeifer, Wolfgang Bohle
- Institut: DLR Institut für Verkehrsforschung, IKEM, PGV