

Öffentlicher Raum und Mobilität

Positionspapier des Deutschen Städtetages

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Hauptgeschäftsführers	3
1. Eine zukunftsfähige Politik für den öffentlichen Raum	4
2. Vielfalt öffentlicher Räume	6
2.1. Soziale Funktionen	6
2.2. Verkehrliche Funktionen und Mobilität	7
2.3. Räumliche Qualität und Gestaltung	7
2.4. Stadtkulturelle Bedeutung und Identität	8
3. Wandel der Ansprüche und neue Nutzungskonflikte	8
3.1. Veränderte Nutzungsansprüche	8
3.2. Mobilität für alle und jederzeit?	10
4. Strategien und Instrumente	11
4.1. Öffentlicher Raum und Mobilität für alle	11
4.2. Flexible Nutzung und Gestaltung	11
4.3. Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität	12
4.4. Rückgewinnung öffentlicher Räume	13
4.5. Privates Engagement	13
4.6. Beteiligungskultur	14
5. Öffentlicher Raum und Mobilität als integrierte Aufgabe	15
6. Empfehlungen und Forderungen	16
6.1. Empfehlungen an die Städte	16
6.2. Forderungen an Bund, Länder und EU	177
Beschluss	19
A Literatur	20
B Best-Practice-Beispiele	21

Vorwort

Öffentliche Räume werden von Vielen für Vieles genutzt. Entsprechend sind sie ein konstituierendes Element der europäischen Stadt. Hier zeigen sich Zusammenhalt und Spannungsfelder der städtischen Gesellschaft mit ihren Ansprüchen an Mobilität und Umwelt. Erhaltung, Umbau, Erweiterung und Unterhaltung der öffentlichen Räume – der Straßen, Wege und Plätze – sind deshalb wesentliche Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge.

Mit sich verändernden sozialen, demografischen, wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen verändern sich auch die Anforderungen an Mobilität sowie die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums. In wachsenden Städten nehmen durch mehr Menschen und Einpendelverkehre sowie durch die bauliche Nachverdichtung von Stadtquartieren auch die Nutzungsfrequenz und -intensität des öffentlichen Raums zu. Nutzungskonflikte sind daher oftmals vorprogrammiert.

Entsprechend müssen fundamentale menschliche Bedürfnisse wie Kommunikation und Begegnung, „sehen und gesehen werden“, das Erlebnis der Mobilität aus eigener Kraft, Orientierung im Raum und Wahrnehmung der Umwelt mit allen Sinnen stärker bei der Nutzung und Gestaltung öffentlicher Räume in den Mittelpunkt gerückt werden.

Aufgrund der flächenmäßigen Begrenzung des öffentlichen Raums ist die Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen als vorrangiges Prinzip zur Lösung von Nutzungskonflikten politisch geboten. Die Vorhaltung des öffentlichen Raums für alle ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies bedeutet, dass der öffentliche Raum grundsätzlich von allen genutzt werden kann, allen zur Verfügung steht und alle dafür auf ihre Weise Verantwortung übernehmen. Beides umfasst die Akzeptanz von Regeln und Regelwerken ebenso wie die Grundhaltung, niemanden auszuschließen.

Bei der Umsetzung dieser vielfältigen Ansprüche erleben die Städte einen Perspektivenwechsel: Straßen und Plätze werden nicht mehr in erster Linie als Verkehrsflächen für Autos gesehen, sondern als Orte vielfältiger sozialer, kultureller und auch wirtschaftlicher Aktivitäten.

Das vorliegende Positionspapier soll als Handlungsleitfaden vor allem Mut machen, Chancen für eine neue Kultur des Umgangs mit öffentlichen Räumen zu nutzen, und auf gute Beispiele hinweisen. Ziel ist eine integrierte, ressortübergreifende „Politik für den öffentlichen Raum“, um den zukünftigen Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden.



Helmut Dedy

Hauptgeschäftsführer
des Deutschen Städtetages

Öffentlicher Raum und Mobilität

Positionspapier des Deutschen Städtetages – beschlossen vom Präsidium am 21. September 2016 in Bremen

1. Eine zukunftsfähige Politik für den öffentlichen Raum

Der urbane öffentliche Raum prägt die **Identität einer Stadt** und kann ihr – auch wenn sie sehr groß und fast unüberschaubar scheint – einen **menschlichen Maßstab** geben. Für dieses Papier wurden unter öffentlichem Raum nur diejenigen Teilräume betrachtet, die gleichzeitig wesentliche Verkehrsfunktionen im urbanen Umfeld erfüllen können. Anforderungen an Grün- und Freiräume sind daher nicht Bestandteil des vorliegenden Papiers.

Von der Qualität öffentlicher Räume profitieren die Bürgerinnen und Bürger genauso wie die Besucherinnen und Besucher einer Stadt – für das Flanieren und Shopping ebenso wie für alltägliche Wege und Begegnungen. Öffentliche und öffentlich zugängliche Wege, Gassen, Straßen, Boulevards, Promenaden, Passagen, Höfe, Anger und Plätze bilden in der Stadt ein **vielfältiges und dichtes Netz**. Durch seine Gestaltung vermittelt und fördert der öffentliche Raum ein spezifisches Verhalten. Für seine Gestaltung und die grundlegenden Spielregeln seiner Nutzung ist in erster Linie die **Kommunalpolitik verantwortlich** – aber auch jede und jeder Einzelne kann und muss durch Rücksichtnahme und Achtsamkeit dazu beitragen, den öffentlichen Raum lebenswert, zukunftsfähig und schön zu gestalten und zu erhalten.

Welche **Möglichkeiten und Chancen** bestehen für einen Perspektivenwechsel?

- **Kompakte und gemischt genutzte Stadtstrukturen, lebendige Erdgeschosse**
Sie sind Voraussetzungen für ein dichtes Netz vielfältig genutzter öffentlicher Räume, in denen das zu Fuß gehen, das Radfahren und das Verweilen als abwechslungsreich und angenehm empfunden werden. Vielfältige und kleinteilige Nahversorgung und attraktive Nahmobilität in der europäischen Stadt bedingen einander.
- **Einer neuen Mobilitätskultur Raum geben**
Die Marktforschung konstatiert mittlerweile eine „Trendänderung im Mobilitätsverhalten junger Menschen. Nachdem das eigene Auto für Jugendliche lange mit dem Wunsch nach Autonomie gleichgesetzt wurde, verliert es insbesondere in Großstädten seit einigen Jahren zunehmend an Bedeutung für die Mobilität“ (Shellstudie 2014). Autobesitz und vorrangige Automobilität werden vor allem für die jüngere Generation in den Städten weniger wichtig. In langfristigen Zukunftsszenarien zur Mobilität werden für urbane Lebensstile „...sowohl die Bereitschaft, zu nutzen statt zu besitzen, als auch die stark wachsende multimodale Orientierung“ unterstellt (Institut für Mobilitätsforschung 2015). Die „Stadt der kurzen Wege“ mit multimodal vernetzter Mobilität wird zum neuen Ideal.
- **Chancengerechte Nutzung, klare Prioritätensetzung**
Der öffentliche Raum ist vor allem in zentralen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren) und in wachsenden Städten ein knappes Gut. Eine Entlastung durch zusätzliche Flächen für einzelne Nutzungen ist oberirdisch räumlich meist nicht möglich und unterirdisch sehr aufwändig. Effizienter ist es, Nutzungskonkurrenzen so weit wie möglich durch zeitliche bzw. räumliche Prioritätensetzung bzw. Bewirtschaftung zu lösen.

- **Situationsgerechte Anpassung der Geschwindigkeiten**
Eine wichtige Voraussetzung für ein verträgliches Miteinander verschiedener Nutzungen im öffentlichen Raum ist die situationsgerechte Anpassung der Geschwindigkeiten. Durch eine dem Verkehrsraum und dem Verkehrszweck entsprechende Reduzierung der Geschwindigkeiten im Autoverkehr können neben dem Sicherheitsgewinn eine verbesserte Kommunikation der einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen erreicht, der Lärmschutz verbessert, Flächenbedarfe für den motorisierten Verkehr reduziert und Emissionen vermindert werden. Dies ist auch gestaltungsrelevant, da bei geringeren Geschwindigkeiten und höherer Verweildauer die räumlichen Qualitäten der Stadt besser erlebbar werden.
- **Physische und mentale Zugänglichkeitsbarrieren beseitigen**
Eine kulturell vielfältige und älter werdende Gesellschaft braucht integrierende und inklusive öffentliche Räume. Komfort, Orientierung und Barrierefreiheit sind maßgebliche Planungskriterien, die im Ergebnis zur Nutzbarkeit und auch zur Erhöhung der Sicherheit für Alle führen.
- **Gleichgewicht zwischen kommerzieller und sozialer Nutzung sicherstellen**
Werbung, kommerzielle Veranstaltungen, Gastronomie etc. können Straßen und Plätze beleben, sollten aber vor allem an zentralen Orten der Stadt ausreichend Raum für konsumfreien Aufenthalt und das zu Fuß gehen bieten.
- **Baukultur im öffentlichen Raum - Gestaltungsqualität, Nutzbarkeit und Identität verbessern**
Eine Überdimensionierung technischer Verkehrsanlagen, funktionale Spezialisierung und ästhetische Banalisierung gilt es zu verhindern. Wertschätzung genießen gut gestaltete und gepflegte öffentliche Räume. Eine enge Zusammenarbeit von Fachleuten aus Verkehr und Tiefbau, Städtebau, Architektur, Landschaftsarchitektur und Kunst sowie über den gesamten Planungs- und Realisierungsprozess sichert die Qualität.
- **Integriertes Management von Nutzung und Gestaltung**
Bei der Erarbeitung von Konzepten für den öffentlichen Raum und multimodaler Mobilitätsangeboten sehen sich die kommunal verantwortlichen Personen oftmals vielen widerstreitenden Interessen und gegenläufiger fachlicher Anforderungen gegenüber. Dies darf nicht dazu führen, dass die Aufenthalts- und Gestaltqualität des öffentlichen Raums und der örtlichen Mobilitätsangeboten von diesen ungelösten Nutzungs- und Schnittstellenproblemen bestimmt werden.
- **Experimente wagen**
Neue Formen des Teilens oder flexible und temporäre Nutzungen von öffentlichen Räumen können nicht am grünen Tisch geplant, sondern müssen nach positiven Machbarkeitsuntersuchungen in der Realität erprobt werden, z. B. in „Reallaboren“ im Rahmen von Verkehrsversuchen nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 Straßenverkehrsordnung (StVO).
- **Chancen neuer Technologien nutzen, Risiken erkennen**
E-Mobilität, autonomes Fahren, sensorgesteuertes Verkehrsmanagement und digital vernetzte Mobilität bieten Chancen für eine stadtverträglichere Mobilität und eine effizientere Nutzung öffentlicher Räume. Aber sie bringen auch Risiken durch steigende Investitionskosten und Unterhaltslasten, neue Flächenansprüche und zusätzliche Mobilitätsbedarfe im Autoverkehr mit sich (z. B. durch Rebound-Effekte, neue Sicherheitsanforderungen oder Mobilitätsstationen und Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum).

- **Rahmenbedingungen verbessern**
Durch eine engere Definition des Gemeingebrauchs und flexiblere technische Regelwerke, die qualitative Aspekte berücksichtigen, sowie durch neue Steuerungs- und Finanzierungsinstrumente, wozu auch die Fortführung und Aufstockung der Gemeindeverkehrsfinanzierung zu zählen ist, müssen die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Raum verbessert werden.
- **Wirksamer kommunizieren und beteiligen**
Zielkonflikte und Lösungsalternativen müssen frühzeitig mit allen Beteiligten offen diskutiert und schließlich politisch entschieden werden.

2. Vielfalt öffentlicher Räume

Die unterschiedlichen Typen öffentlicher Räume in unseren Städten weisen stets einen Bezug zur jeweiligen Bedeutung für die Gemeinschaft in der Stadt hin. Als Ausgangspunkt einer Typisierung bieten sich zwei wesentliche, auf den ersten Blick gegensätzliche, Grundfunktionen öffentlicher Räume an:

- der Aufenthalt (Orte des Verweilens, der sozialen Interaktion und der Aktivität) sowie
- die Verbindung (Orte der Erschließung und des Transits).

Die jeweilige Ausprägung dieser Grundfunktionen führt zu einer Vielzahl an Typen öffentlicher Räume, die sich anhand der individuellen Merkmale vielfältig weiter untergliedern lassen. Zwischen den im Folgenden aufgeführten Nutzungs- und Gestaltungsmerkmalen können daher wiederum zahlreiche, im Einzelfall sehr unterschiedliche, Wechselwirkungen bestehen.

2.1. Soziale Funktionen

In den Städten sorgt vor allem die zeitliche und/oder räumliche Überlagerung der Nutzungen im öffentlichen Raum für urbane Vielfalt. Die zentrale Eigenschaft des öffentlichen Raums ist seine Multifunktionalität, die sich vor allem in der Vielfalt und Intensität unterschiedlicher Nutzungsansprüche und in daraus resultierenden Synergien, Konkurrenzen und Konflikten äußert. Für diese sozialen Funktionen und Nutzungsansprüche sind in erster Linie ausschlaggebend:

- die Lage und Zentralität im Stadtgebiet, verbunden u.a. mit der jeweiligen Bedeutung für Verkehr und Mobilität, Versorgung und zentrale Dienstleistungen, Kultur und Bildung etc.,
- die Funktion und Bedeutung der näheren Umgebung, verbunden mit den Anforderungen eines zentralen oder peripheren Stadtraums, z. B. Wohn- und Arbeitsfunktionen mit unterschiedlicher sozialer Zusammensetzung der Bevölkerung und
- die Ausstattung und Nutzbarkeit, verbunden mit Unterschieden in Nutzungsdruck, Aufenthalts-, Kommunikations- und Aneignungsmöglichkeiten (auch in starker Abhängigkeit von Bebauungsdichte und Freiflächenanteilen im Einzugsbereich).
Ausprägung und Intensität der Nutzung von Straßen und Plätzen spiegeln neben ihrer verbindenden Funktion vor allem die Erdgeschossnutzungen angrenzender Gebäude. Diese Schnittstelle zwischen privatem und öffentlichem Raum ist ein zentrales Bindeglied, von dem vielfach seine Qualität und Nutzbarkeit abhängt. Der öffentliche Raum ist damit auch ein entscheidender Faktor für die Attraktivität und Lebendigkeit von Innen-

städten und Stadtteilzentren und kann dazu beitragen, die Position des stationären Einzelhandels gegenüber der zunehmenden Konkurrenz des Online-Handels zu stärken.

2.2. Verkehrliche Funktionen und Mobilität

Das Erscheinungsbild von Straßen und Plätzen wird historisch von deren Nutzung und aktuell vor allem durch ihre straßenrechtliche Widmung für öffentlichen Verkehr (ÖV) und Individualverkehr (IV) bestimmt. Besonders die unter funktionalen und Sicherheitsaspekten erfolgende Aufteilung des öffentlichen Raums nach den Anforderungen und Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsarten prägt maßgeblich seine Gestaltung und Nutzbarkeit. Flächen für spezielle Verkehrsfunktionen im öffentlichen Raum werden begründet mit

- den Anforderungen an den Charakter des Straßenraums (Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen, Hauptstraßen, Sammelstraßen, Wohnstraßen, Fuß- und Radwege etc.) und an die Gestaltung von Verkehrsknoten und Plätzen¹, die aus der Klassifikation und Kategorisierung des Verkehrsnetzes resultieren,
- den spezifischen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmenden (motorisierter Individualverkehr [MIV], ÖV, Fuß- und Radverkehr) und der damit einhergehenden Zumessung und Priorisierung ihrer Raumansprüche sowie mit
- der Netzqualität und der Erreichbarkeit, d.h. dem Maß und der Vernetzung von Straßen und Plätzen im öffentlichen Raum.
Vor allem der Nahmobilität mit nicht motorisiertem und öffentlichem Verkehr kommt eine Schlüsselrolle als Teil einer umfassenden Daseinsvorsorge zu. Zukünftig werden vor allem der Fuß- und Radverkehr, Sharing-Systeme für Fahrräder und Autos sowie die multimodale Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel stärker in den Fokus rücken. Bemessungskriterien für die Dimensionierung öffentlicher (Verkehrs-)Räume sind heute nicht allein für den MIV, sondern auch für den ÖV sowie den Rad- und Fußverkehr festgelegt.² Die Zuteilung der Flächen folgt nicht mehr allein der Spitzenbelastung durch den MIV. Gleichrangig zu den Erfordernissen von unterschiedlichen Verkehrsträgern sollten städtebauliche, gestalterische und ggf. denkmalpflegerische Kriterien die Dimensionierung und Zuordnung der Flächen im öffentlichen Raum bestimmen. Ziel ist, die größtmögliche Aufenthalts- und Lebensqualität für die dort lebenden und den öffentlichen Raum nutzenden Menschen zu erreichen.

2.3. Räumliche Qualität und Gestaltung

Qualitätsvolle öffentliche Räume zeichnen sich durch eine behutsame und rücksichtsvolle Gestaltung aus, die den jeweiligen Straßen- und Platzcharakter berücksichtigt und die Aufenthaltsqualität fördert. Die Gestaltung öffentlicher Räume ist eine wesentliche Aufgabe kommunaler Baukultur. Sie ist nicht nur durch heutige Nutzungsansprüche, sondern nicht selten auch historisch determiniert (z.B. als Gedenk- oder Erinnerungsort). Öffentliche Räume können somit in räumlicher und gestalterischer Hinsicht typisiert werden als

- zweckgebundene, funktionale Räume mit hoher Nutzungsintensität und geringerer Ausprägung an ästhetischer Gestaltung,

¹ Kategorien insbesondere gemäß Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) und Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Das Verfahren der „städtebaulichen Bemessung“ der RAST 06 berücksichtigt dabei auch städtebauliche und gestalterische Anforderungen an den öffentlichen Raum. HBS – Handbuch zur Bemessung von Straßen (S – Stadtstraßen), 2015.

² Vgl. HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßen – Teil S Stadtstraßen, 2015

- Identifikationsräume, mit Gestaltanspruch und Wertschätzung für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt oder des Quartiers,
- Repräsentationsräume, die ausdrücklich dem Zweck der Außenwirkung (von historischen Symbolen des Machtanspruchs bis zu Orten des Gedenkens dienen. Der jeweilige Anspruch äußert sich in der Maßstäblichkeit (Größe, Ausdehnung, Form) von Plätzen und Straßen, der Attraktivität und Bedeutung der Gebäude, die sie begrenzen und in Art und Ausgestaltung von Oberflächen und Ausstattung bzw. Möblierung. Verkehrliche und sonstige technische Anforderungen sind für die jeweilige örtliche Situation mit den stadträumlichen und denkmalpflegerischen Gestaltungskriterien situationsbezogen in Übereinstimmung zu bringen. Die ausschließliche Anwendung technischer Standards führt in der Regel nicht zu dem angestrebten Einklang von Nutzbarkeit und Gestaltung.

2.4. Stadtkulturelle Bedeutung und Identität

Aus den Ausprägungen und der Überlagerung der vorgenannten Merkmale lassen sich für öffentliche Räume unterschiedliche Bedeutungen und identitätsstiftende Funktionen innerhalb einer Stadt ableiten:

- Eine gesamtstädtische, ggf. auch regionale Bedeutung für zentrale und prominente öffentliche Räume, die im Mittelpunkt der öffentlichen Wahrnehmung stehen,
- eine innerstädtische oder stadtteilbezogene Bedeutung für öffentliche Räume, deren Inanspruchnahme erkennbar weit über das unmittelbare lokale Umfeld hinausgeht und
- eine nachbarschaftliche, quartiersbezogene Bedeutung für öffentliche Räume, deren Nutzung und Gestaltung eindeutig auf das jeweilige Wohnumfeld bezogen ist. Die Wirkung des öffentlichen Raums und seine integrative Funktion resultieren im Wesentlichen aus dem Zusammenspiel dieser unterschiedlichen Bedeutungsebenen im Stadtraum und leisten damit auch in sozialer Hinsicht einen Beitrag im Sinne des Leitbilds der europäischen Stadt. Soziale Benachteiligungen konzentrieren sich häufig in Quartieren die durch eine geringe Qualität öffentlicher Räume (Gestaltungsdefizite, fehlende Aufenthaltsqualität, Lärmbelastung, Luftschadstoffe, etc.) sowie eine fehlende Anbindung und Vernetzung (an andere Quartiere oder die Innenstadt) gekennzeichnet sind. Die Möglichkeit der Nutzung öffentlicher Räume und die Mobilitätschancen sind wesentliche Faktoren für die Teilhabe am gesellschaftlichen und sozialen Leben sowie an wirtschaftlichen Prozessen. Öffentliche Räume stiften Identität und können so zur Integration unterschiedlicher Gruppen der Stadtgesellschaft beitragen.

3. Wandel der Ansprüche und neue Nutzungskonflikte

3.1. Veränderte Nutzungsansprüche

Mit sich wandelnden sozialen, demografischen, wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklungen verändern sich auch die Mobilität, die Haltung zum und die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums. In wachsenden Städten nehmen durch eine zunehmende Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie durch die bauliche Nachverdichtung von Stadtquartieren auch Nutzungsfrequenz und -intensität des öffentlichen Raums zu. Die Nutzung des öffentlichen Raums hat sich in den letzten Jahren durch den gesellschaftlichen und technologischen

Wandel, insbesondere in den Innenstädten und Stadt(teil-)zentren, qualitativ verändert und intensiviert. Hierfür stehen mehr

- Außengastronomie, Tourismus, Demonstrationen, Veranstaltungen, Märkte, bewegliche und beleuchtete Werbeanlagen;
- Lieferverkehr in Wohnquartieren durch Online-Shopping;
- Sportaktivitäten, Freizeitnutzungen, neue Formen individueller Aneignung;
- Abfall, Vandalismus, Graffiti;
- Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter, Segways, Rollstühle und Rollatoren, E- und Carsharing-Fahrzeuge mit ihrer Ladeinfrastruktur, Verleihstationen für Fahrräder und Autos;
- Smartphone-Nutzende.

Durch die Digitalisierung sowie soziale und kulturelle Differenzierung der Stadtgesellschaft wachsen vielfältige Nutzungsansprüche und Erwartungen an öffentliche Räume. Mit sich wandelndem Nutzungsmuster stehen Kinder und Jugendliche ebenso wie ältere Menschen beispielhaft für die Anforderungen, die sich an den öffentlichen Raum richten. Der öffentliche Raum war und ist aber weiterhin immer auch ein politischer Ort mit einem weiten Spektrum von Aktivitäten, die vom Gedenken bis hin zu politisch extremen Meinungsdarstellungen und Konflikten reichen.

Der gebaute öffentliche Raum, die vorhandenen Straßenräume, Plätze und Freiflächen stellt in vielen Städten ein robustes Gerüst dar, in dem die Stadtgesellschaft agieren kann. Aneignungsformen verlaufen im öffentlichen Raum auf vielfältigste Weise von informeller, kreativer bis hin zu kommerzieller Gestaltung. In der zunehmenden Ausdifferenzierung von Aneignungsformen – in Verbindung mit kleinteiligen, teilweise asynchronen Managementformen und Instrumenten – liegt ein erhebliches Konfliktpotenzial, was nach neuen und kreativen Lösungen und politischer Abwägung verlangt.

Neue Formen der privaten Verantwortungsübernahme durch anliegende Grundstückseigentümer/innen in formellen Business Improvement Districts (BID)³ oder in informellen Anlieger-Standortgemeinschaften sind Chance und Herausforderung zugleich. Ihre Passfähigkeit mit vorhandenen städtischen Gestaltungsmöglichkeiten und -maßstäben sicherzustellen ist eine (neue) Steuerungsaufgabe.

An den öffentlichen Raum richten sich außerdem berechnete Anforderungen hinsichtlich der Herstellung von Barrierefreiheit. In Folge der UN-Behindertenrechtskonvention werden hohe, auch bauliche Anforderungen an die Städte gestellt. Bei der Gewährleistung der barrierefreien Zugänglichkeit öffentlicher Räume sind ggf. anstelle von „Standardlösungen“ situationsbezogene Sonderlösungen zu realisieren, wenn dadurch stadträumlichen und denkmalpflegerischen Gestaltungskriterien besser entsprochen werden kann. Die Zugänglichkeit darf dadurch allerdings nicht beeinträchtigt werden.

Auch die Sicherheit von öffentlichen Räumen tritt zunehmend in den Vordergrund: Im Verhältnis zwischen subjektivem Sicherheitsempfinden, städtebaulicher Prävention und realen Gefährdungslagen sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die tatsächliche und gefühlte Unsicherheit beheben.

³ Ein Business Improvement District (BID) ist ein räumlich klar umrissener Bereich, in denen die Grundeigentümer und Gewerbetreibenden gemeinsam versuchen sollen, die Standortqualität durch Maßnahmen zu verbessern, die aus dem Aufkommen einer selbst auferlegten und zeitlich befristet erhobenen Abgabe finanziert werden. Die rechtliche Grundlage für BIDs in Deutschland schaffen die BID-Gesetze der Länder.

3.2. Mobilität für alle und jederzeit?

Die politische Herausforderung liegt darin, dass Diskussionen über die (Re-)Organisation des öffentlichen Raums mit seinen Straßen, Plätzen und Grün häufig kontrovers verlaufen. Oft stehen neue Leitbilder für die gesamtstädtische Entwicklung, die konsensual geteilt werden, im Konflikt zu überholten Leitbildern, die nicht mehr auf einem Konsens fußen. Wie der öffentliche Raum organisiert wird, was eine „gerechte Verteilung“ ist, mit welcher Toleranz man sich im öffentlichen Raum verhält – diese Fragen sind in jedem Einzelfall neu zu verhandeln. Lösungen lassen sich meist nicht generalisieren. Dieser Grundkonflikt hängt mit der starken Individualisierung, in Verbindung mit gesellschaftlich positiv bewerteten Selbstverwirklichungshaltungen, zusammen. Eine stadtgesellschaftliche Verständigung über die Toleranzmaßstäbe, die sich an das Verhalten im öffentlichen Raum richten, schwingt in Bürgerbeteiligungen mit, wird jedoch vielfach nicht systematisch adressiert.

Es besteht stets die Gefahr konkurrierender Ansprüche und damit eines Gegeneinanders statt Miteinanders. Die Diskussion über die Möglichkeiten und die Grenzen des Machbaren ist immer geboten. Der öffentliche Raum steht in den verdichteten Städten nur begrenzt zur Verfügung. Diese Begrenzungen stehen oftmals im Widerspruch zu den technischen Regeln über Mindestbreiten, Sicherheitsabstände, freizuhaltende Flächen für die Feuerwehr u.v.m. Infolge des stark individualisierten Mobilitätsverhaltens überlagern sich die Nutzungen. Auf dem Gehweg wird Fahrrad gefahren, auf dem Radweg geparkt, Fußgänger und Fußgängerinnen müssen der Außengastronomie ausweichen. Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Verkehrslärms insgesamt werden als besonders konfliktträchtig angesehen. Rein additiv lassen sich qualitätsvolle und funktionstüchtige Lösungen für den öffentlichen Raum vor diesem Hintergrund kaum mehr verwirklichen. Die Einhaltung der bestimmungsgemäßen Nutzung wird von allen Nutzergruppen vehement eingefordert. Allerdings kann eine ständige Kontrolle als Lösungsansatz auch nicht zielführend sein. Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum ist ein Grundbedürfnis der Zivilgesellschaft. Die Aufteilung und Gestaltung der Flächen muss dem Rechnung tragen und zugleich vernünftige Regeln des Miteinanders definieren.

Weitere neuartige Formen individueller Mobilität drängen mit ihren Flächenansprüchen in den öffentlichen Raum: beispielsweise Carsharing, Bikeshaaring, Elektromobilität und dazugehörige Mobilitätsstationen, Fahrradverleihsysteme, sichere Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastruktur, sowie in nicht allzu ferner Zukunft wohl auch Anforderungen (teil)autonom fahrender Autos an Fahrwege und Sicherheitseinrichtungen.

Die Städte sind gefordert, die Konflikte aufzuzeigen und in angemessenen Beteiligungsprozessen auszutragen. Zugewinne einer Nutzungsart bedeuten Verlust für eine andere. Immer mehr Mobilitätsarten für jeden jederzeit verfügbar zu machen ist nicht realistisch. Mehr Mut zu alternativen Modellen (zum Beispiel autoarme Stadtquartiere, multifunktionale Nutzungen der Seitenräume, „Shared Space“, „Shared Bike Lane“), zur Entschleunigung der Mobilität und zu „Versuch und Irrtum“ bei Gestaltung und Nutzungsregeln für öffentliche Räume ist notwendig.

Die laufenden Veränderungsprozesse bieten – sowohl aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens als auch im Hinblick auf technologische Innovationen – gute Chancen, neue Aneignungsformen des öffentlichen Raums im Sinne von mehr Teilhabe zu ermöglichen. Ein (gestalterisch-baulicher) Ausgleich zugunsten des Umweltverbundes, insbesondere des nicht-motorisierten Verkehrs, ist möglich. Bislang sind das veränderte Mobilitätsverhalten und diese Chancen vielerorts jedoch nur ansatzweise auch in der baulichen Gestaltung des öffentlichen Raums ablesbar. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur benötigen aufgrund langer Planungs- und Genehmigungsprozesse, der Finanzierung und rechtlicher Bedingungen einen erheblichen Vorlauf.

4. Strategien und Instrumente

Das Verständnis der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung ist heute geprägt vom Leitbild der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. Die urbane, gemischte Stadt ist eine Stadt der kurzen Wege in einer polyzentrischen, vernetzten Region. Herstellung und Sicherung öffentlicher Räume spielen für ihre Qualität eine wesentliche Rolle. Nutzungsmischung und Dichte sind Grundvoraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege und für eine stadtverträgliche Nahmobilität. Entfernung und Erreichbarkeit von Nahversorgungsangeboten, Kindertagesstätten und Schulen oder Freizeiteinrichtungen und ihre Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und attraktiven Rad- und Fußwegen haben erhebliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf die Nutzung öffentlicher Räume.

4.1. Öffentlicher Raum und Mobilität für alle

Wesentliche Zielsetzung bei der Transformation der Städte ist die Stärkung des öffentlichen Raums als Ort der Integration, der Vernetzung, der Mobilität und der Kommunikation. Es gilt den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er den verkehrlichen Anforderungen gerecht wird und zur Bewältigung der demografischen, gender- wie auch generationsbezogenen Herausforderungen beiträgt, indem er sowohl gender- wie auch generationsgerecht flexibel nutzbar als auch barrierefrei für alle zugänglich ist. Wichtige Voraussetzungen sind u.a. dichtmaschige Verkehrsnetze, leistbare Preise und zugängliche Verkehrsmittel.

Der öffentliche Raum ist auch die Schnittstelle zwischen unterschiedlichen Mobilitätsangeboten und muss daher vielseitigen Anforderungen gerecht werden. Zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit sind Mobilitätsangebote aufeinander abzustimmen. Dafür kann auch die Gestaltung ausschlaggebend sein und einen politisch verfolgten Modal Split unterstützen bzw. eine spezifische Nachfrage bedienen. Ansprechende Gestaltung und funktionale Nutzung bei Mobilitätsschnittstellen schließen sich nicht aus, sondern sind vielmehr zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Mobilitätsangebote sehr wichtig. Damit kann der öffentliche Raum auch zur Entwicklung einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität beitragen.

4.2. Flexible Nutzung und Gestaltung

Öffentlicher Raum ist begrenzt, daher ist die Stärkung der schwächeren Nutzergruppen als vorrangiges Prinzip zur Lösung von Nutzungskonflikten politisch geboten. Die Vorhaltung des öffentlichen Raums für alle ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies bedeutet, dass der öffentliche Raum grundsätzlich von allen genutzt werden kann, allen zur Verfügung steht und alle dafür auf ihre Weise Verantwortung übernehmen. Beides umfasst die Akzeptanz von Regeln und Regelwerken ebenso wie die Grundhaltung, keinen auszuschließen. Dabei unterliegen Verkehrsflächen dem Regime der Straßenverkehrsordnung (StVO), bei der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs durch alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund stehen.

Zur Belebung des öffentlichen Raums ist eine „flexible Hardware“ und eine „anwenderoffene Software“ erforderlich: Unter Hardware wird ein nutzungsöffener gebauter Raum als Angebot für individuelle Aneignungsformen und unterschiedlichste raumbeanspruchende Nutzungen verstanden. Die Software ermöglicht das „Bespielden“ des öffentlichen Raums mit zeitlicher und/oder räumlicher Differenzierung. Die Belange unterschiedlicher Altersgruppen, Geschlechter, Ethnien sowie mobilitäts- und wahrnehmungsbeeinträchtigter Nutzender sind dabei zu berücksichtigen und in einem Aushandlungs- und Abwägungsprozess gestalterisch zu konkretisieren. Hier sind generelle Leitbilder zu entwickeln und übergeordnete rechtliche Regeln ggf. anzupassen.

Jenseits der verkehrlichen Zweckbestimmung unterstützt eine multifunktionale und flexible Gestaltung vielfältige Nutzungen und Aneignungen. Die Gestaltung ist ortstypisch, identitätsstiftend, langlebig und robust auszuprägen. Hierdurch können sich verändernde, temporäre oder neue Anforderungen an den öffentlichen Raum aufgefangen werden. Weniger exakt definierte Anforderungen zur Aneignung und zum Mobiliar erhöhen die Flexibilität der zukünftigen Nutzungen. Dies bedeutet konkret:

- Die Gestaltung muss der Zweckbestimmung der Widmung Rechnung tragen. Zur Aufteilung der Flächenzuordnung wird das Modell der „selbsterklärenden“ Straße bevorzugt, in der Verkehrsteilnehmende intuitiv die für die jeweilige Verkehrsart vorgegebene Fläche erkennen können.
- Die Gestaltung des öffentlichen Raums muss flexibel und nutzungs offen sein, so dass ggf. zu unterschiedlichen Zeiten (des Tages, der Woche) vielfältige Nutzungen möglich sind.
- Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität für Fußgänger muss durch vielfältige Nutzbarkeit und lebendige Erdgeschossnutzungen erhöht werden. Plätze sollten durch Lage, Größe und Ausstattung differenziert werden und soweit wie möglich ausdrücklich Mischnutzungen (z.B. „Shared Space“) vorsehen.
- Gender-/Diversity-Aspekte sowie Barrierefreiheit müssen berücksichtigt werden. Als Maßstab bei Nutzungskonflikten dienen die Anforderungen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden.
- Veranstaltungen / Events sollten kontingentiert und bei sehr hohen Nutzungskonflikten ggf. auch verlagert werden.

4.3. Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

Die Leitbilder einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität für alle haben in ihren praktischen Konsequenzen viele Schnittmengen und positive wie negative Wechselwirkungen. Dies erfordert konkretes Handeln, das auch rechtlich verbindlich ist, sei es in der Luftreinhaltung, Lärmaktionsplanung oder Verkehrssicherheit. Die Umgestaltung des öffentlichen Raums kann unterstützt werden durch:

- Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV),
- alternative Logistikkonzepte (City-Logistik, Tourenbündelung, Paketstationen etc.),
- Integration der Elektromobilität in den ÖPNV, z.B. bei den Verkehrsträgern des Umweltverbunds, beim Carsharing und im Wirtschaftsverkehr,
- Förderung des Carsharings zur Ersetzung privater Fahrzeuge,
- angemessene, d.h. ggf. auch deutlich höhere Gebühren im Parkraummanagement (In-Wert-Setzung des öffentlichen Raums), Anhebung des Gebührenrahmens für Bewohnerparkausweise,
- weiche Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements für Betriebe und Schulen, Mobilitätszentralen, Neubürgerpakete, Mietertickets, Jobticketpakete usw.,
- Abschöpfung von Wertsteigerungen durch bessere ÖPNV-Anbindung (Nahverkehrsabgabe).

Notwendige Veränderungen können nicht allein durch regulative, funktionale und gestalterische Ordnung des öffentlichen Raums erreicht werden. Notwendig ist darüber hinaus ein zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement, um die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums zu steuern.

4.4. Rückgewinnung öffentlicher Räume

Ein wichtiges Ziel ist es, öffentliche Räume für soziale und kulturelle Funktionen des täglichen Lebens wiederzugewinnen und bestehende Trennungswirkungen durch Verkehrsstrassen abzubauen.

Dazu kann die Stadt- und Verkehrsplanung wertvolle Beiträge leisten. Strategie und Konzepte zur Verkehrsvermeidung, -verminderung und -verlagerung ermöglichen eine Umgestaltung hin zu mehr Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten bei gleichzeitig guter verkehrlicher Vernetzung und hinreichender Leistungsfähigkeit von Verkehrsnetzen. Sehr anschauliche Beispiele hierfür sind die Projekte „[Neue Mitte Ulm](#)“ oder „[Augsburg City](#)“. Projekte dieser Art ermöglichen durch die Verminderung bzw. Vermeidung des Durchgangsverkehrs eine städtebaulich-gestalterische Aufwertung der zentralen Freiräume bei gleichzeitig guter verkehrlicher Anbindung durch den ÖPNV.

Qualitative Verbesserungen des öffentlichen Raums sowie der Verkehrsnutzung sind dabei im Wesentlichen ebenerdig und höhengleich zu erzielen. Die Verlegung von Verkehrsmitteln in eine andere Ebene zieht hohe Kostenfolgen nach sich und wird nur in wenigen Ausnahmefällen realisierbar sein. Hochstraßen und Tunnel sind besonders unterhaltungsaufwändig und stadtgestalterisch in Gänze bzw. im Bereich der Tunnelmünder in aller Regel unerwünscht. Der bestehende Straßenraum bleibt damit in den meisten Fällen die einzige realistische Alternative, um alle Verkehrsarten abzuwickeln.

Dasselbe gilt für die Möglichkeit der Verlagerung von (insbesondere Durchgangs-)Verkehren an den Stadtrand oder das Umland. Die klassische Ortsumgehung stößt heute u.a. hinsichtlich Flächeninanspruchnahme, Natur- und Landschaftsschutz und aus Kostengründen vielfach an Grenzen und wird insbesondere nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 nur noch selten hohe Priorität in der Verkehrsplanung/-finanzierung erhalten.

4.5. Privates Engagement

Der hohe Stellenwert öffentlicher Räume als Identifikationsorte für Bevölkerung und Attraktion für Gäste bietet erhebliche Chancen für die Nutzung durch bürgerschaftliches Engagement und private Initiativen, die einen Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums leisten können. Auch der Einsatz privater Finanzierungsanteile für Gestaltung und Erhalt des öffentlichen Raums gewinnt aufgrund knapper werdender Haushaltsmittel an Bedeutung. Solche öffentlich-privaten Kooperationen sind auch Ausdruck einer gemeinsamen Verantwortung für die Stadtgestaltung und der Verbundenheit mit öffentlichen Aufgaben. Hierfür kommen sowohl die Ersteinrichtung als auch laufende, dem Erhalt und der Nutzbarkeit dienende Maßnahmen in Betracht. Entscheidend ist, dass kein Ersatz hoheitlicher Aufgaben stattfindet, dass die öffentlich bereitgestellte Grundausstattung ergänzt wird und keine exklusiven Nutzungsansprüche aus der privaten Finanzierung abgeleitet werden. Hierzu ist eine klare Definition von Standards für solche Zusatzfinanzierungen erforderlich.

Ein Heranziehen privater Mittel wird immer in einem Spannungsfeld zum öffentlichen Charakter, insbesondere zu den Aspekten der Teilhabe und Daseinsvorsorge, stehen. Eine ganzheitliche Herangehensweise muss daher auch einer Spaltung in privilegierte und unterprivilegierte öffentliche Räume entgegenwirken.

- Die Nutzung privater Zuwendungen (Sponsoring, Spenden und mäzenatische Schenkungen) erfordert strenge Maßstäbe zur Abgrenzung der Fördermaßnahme gegenüber hoheitlichen Aufgaben, bietet jedoch durch die hohe Identifikationswirkung mit dem öffentlichen Raum Chancen für die Stadtgesellschaft, die weit über die finanzielle Zuwendung hinausgehen können.
- Der Anreiz für den Einsatz eigentumsbezogener Instrumente besteht in der Aussicht einer Bodenwertsteigerung. Ein wichtiges Instrument sind Eigentümer- und Standortgemeinschaften (Business Improvement Districts – BID oder Immobilienstandortgemeinschaften - ISG), in denen in Geschäftsgebieten auf Veranlassung der Betroffenen für begrenzte Gebiete in einem festgelegten Zeitraum in Eigenorganisation Maßnahmen zur Quartiersaufwertung durchgeführt werden. Um über eine kommunale Abgabe eine anteilige private Finanzierung zu gewährleisten und „Trittbrettfahren“ zu vermeiden, ist eine gesetzliche Grundlage auf Länderebene erforderlich, die bisher nicht flächendeckend existiert.
- Auch im Rahmen von Projektentwicklungen ist eine eigentumsbezogene Finanzierung für unmittelbar zuzuordnende öffentliche Räume durch städtebauliche Verträge möglich.
- Mit nutzungsbezogenen Instrumenten können ggf. weitere Gruppen als eindeutig identifizierbare „Nutznießer“ öffentlicher Räume an der Finanzierung beteiligt werden. Gebühren bzw. Finanzierungsanteile bieten ein Regulativ im Rahmen der Abwägung zwischen notwendigen und gewünschten Angeboten einerseits und einer räumlich-zeitlichen Überlastung des öffentlichen Raums andererseits. Für den öffentlichen Raum bedarf es in der Regel einer gesetzlichen Ermächtigung zur Gebührenerhebung. Voraussetzung zur Erzielung von Lenkungswirkung sind einerseits klare und transparente Kriterien, andererseits die politische Erkenntnis, dass nicht alle Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum zugleich erfüllbar sind.
- Neben Gebühren für Sondernutzungen (Außengastronomie, Events) ist auch die Beteiligung Privater an der Finanzierung technischer Infrastruktur im öffentlichen Raum (Ladestationen, Mobilitätsstationen, Paketstationen, Fernbushaltepunkte etc.) zu forcieren.

4.6. Beteiligungskultur

Eine Vielzahl von Projekten im öffentlichen Raum zeigt, dass die Öffentlichkeit gegenüber diesen Aufgaben zunehmend sensibilisiert ist und dass ein maßgeschneiderter Beteiligungsprozess wichtig für den termin- und kostengerechten Erfolg einer Investitionsmaßnahme ist. Voraussetzung für eine kommunale Beteiligungskultur ist die Aufstellung verlässlicher und verbindlicher Regeln für Beteiligungsverfahren. Politik und Verwaltung sind gefordert, dabei vor allem folgende Kriterien zu erfüllen:

- Anerkennung der Interessenvielfalt sowie des Selbstbestimmungs- und Mitwirkungsbedürfnisses der Öffentlichkeit, Einbeziehung möglichst aller sozialen und kulturellen Gruppen der Bevölkerung;
- frühzeitige und umfassende Information über beabsichtigte Planungen und Projekte, mögliche Lösungsalternativen sowie über die jeweiligen finanziellen, rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen;

- Wertschätzung und Nutzung der Erfahrungen und des Sachverstandes von Bürgerinnen und Bürgern in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen, indem Entscheidungsgrundlagen für den Stadtrat in einem öffentlichen und ergebnisoffenen Diskurs, der bestehende Rahmenbedingungen berücksichtigt, kooperativ erarbeitet werden;
- wirtschaftlicher Umgang mit den knappen städtischen Ressourcen – sowohl im Verfahren als auch bei Lösungsvorschlägen.

5. Öffentlicher Raum und Mobilität als integrierte Aufgabe

Die Komplexität und politische Dimension der Planung und Entwicklung von öffentlichen Räumen werden in einer fachlich und damit sektoral gegliederten Verwaltung häufig unterschätzt. Bei der Planung von Straßen und Plätzen wird in der Regel ein Lösungsansatz auf einer technisch-baulichen Ebene unter Beachtung aller funktionalen Anforderungen unter Einhaltung vielfältiger technischer Normen und Richtlinien sowie häufig auch fördertechnischer Aspekte gesucht. Letztlich kann eine nachhaltige und von der Stadtgesellschaft akzeptierte Planung öffentlicher Räume aber nur mittels eines integrativen Ansatzes von der Planungsidee bis zur Bauausführung unter breiter Einbeziehung der Öffentlichkeit entwickelt werden. Dazu sind insbesondere planerische Vorarbeiten für eine ausgewogene Flächenzuordnung der unterschiedlichen Verkehrsarten und hinsichtlich der städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen zu leisten, und zwar bereits in der Definition der Planungsaufgabe und bei der Wahl des Planungsverfahrens (z.B. Gestaltungswettbewerb).

Eine Kooperation zwischen Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Grünplanung, Denkmalpflege, Umweltschutz und ggf. weiteren Ressorts sollte bereits bei der Klärung der Aufgabenstellung beginnen und über den gesamten Prozess der Entwurfs-, Ausführungs- und Bauphase fortgesetzt werden, die letztlich die Qualität der öffentlichen Räume bestimmen. Dazu gehören konzeptionelle Fragen der dauerhaften und nutzungsgerechten Materialität, der Kunst im öffentlichen Raum und der Einordnung von Straßenbäumen und Grünflächen ebenso wie die Festlegung gestalterischer Grundlagen zu Barrierefreiheit, Stadtmöblierung, Farbgebung, Beleuchtung, Leitsystemen und Werbung. Es gilt bei allen Beteiligten das Bewusstsein dafür zu fördern, dass Maximalforderungen - unabhängig ob von Seiten der Bürgerschaft, von Leitungsträgern, von Fachämtern oder von Werbekonzessionsfirmen - nicht zu nachhaltigen und breit akzeptierten Lösungen führen können. Nur die Bereitschaft zum Kompromiss zwischen unterschiedlichen Interessen und fachlichen Kriterien und eine gerechte, transparente Abwägung können zu einem Gesamtoptimum führen.

Der Organisation des Planungs- und Abstimmungsprozesses innerhalb der Verwaltung und damit der Koordination der unterschiedlichen Zuständigkeiten kommt bei der Neu- und Umgestaltung öffentlicher Räume auch unter dem Aspekt der Förderung einer kommunalen Bau- und Planungskultur eine entscheidende Rolle zu. Als empfehlenswert hat sich für diese Aufgabe die (ggf. projektbezogene) Bündelung in koordinierenden Querschnittsbereichen (z.B. als interdisziplinäre Planungsteams) gezeigt. Diese für Gestaltung der öffentlichen Räume zuständigen Einheiten müssen mit ausreichend fachlicher Kompetenz und Ressourcen ausgestattet werden, um in allen Planungsphasen gestalterische und funktionale Anforderungen zu bündeln, für eine Konsistenz zwischen den Phasen zu sorgen, Konflikte zu lösen und Qualitätsstandards durchzusetzen.

Als hilfreich und effektiv haben sich im Vorfeld integrativ entwickelte Planungsvorgaben wie Regeldetails, Ausstattungs- und Materialkataloge erwiesen, die nicht nur die vielfältigen Anforderungen durch technische Regelwerke aufnehmen und an die stadtspezifischen Anforderungen anpassen, sondern auch dafür Sorge tragen, dass das unverwechselbare und identitätsstiftende Gesicht unserer Städte erhalten bleibt. Dazu bedarf es eines stadtweiten Konsenses, der sowohl von der Verwaltung, der Politik und den Bürgerinnen und

Bürgern als auch von den Fördermittelgebern getragen wird, die inzwischen durch Förderhöchstgrenzen für bestimmte Ausstattungselemente einen maßgeblichen Einfluss auf die Ausgestaltung der öffentlichen Räume ausüben.

6. Empfehlungen und Forderungen

6.1. Empfehlungen an die Städte

- Der öffentliche Raum hat angesichts zunehmender sozialer und kultureller Vielfalt unverzichtbare gesellschaftliche Funktionen. Eine „Politik für den öffentlichen Raum“ gehört zu einem Kernbereich der Daseinsvorsorge. Die gerechte Verteilung, sichere Zugänglichkeit, flexible Nutzbarkeit und gute Gestaltung öffentlicher Räume ist angesichts vielfältiger Nutzungsansprüche eine wesentliche kommunale Planungs- und Steuerungsaufgabe, die angemessene Ressourcen benötigt.
- Die gemischt genutzte, kompakte Stadt der kurzen Wege und eine stadtverträgliche Nahmobilität sind zukunftsfähige Grundprinzipien der europäischen Stadt, die mittels integrierter Konzepte und Handlungsprogramme gestärkt werden sollten. Die Entwicklung des öffentlichen Raums in Verbindung mit zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten sollte Bestandteil eines Gesamtprozesses sein, der die Planungs- und Baukultur vor Ort stärkt und die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Quartier befördert.
- Der öffentliche Raum sollte stets als Ganzes betrachtet werden und nicht auf einzelne Nutzungen und Funktionen beschränkt werden. Planung, Ausführung und die Regelung der späteren Nutzung öffentlicher Räume sollten ressortübergreifend, interdisziplinär und integriert organisiert werden. Für eine integrierte, ressortübergreifende „Politik für den öffentlichen Raum“, die auch den zukünftigen Mobilitätsansprüchen gerecht wird, bedarf es Mut für Experimente und neuer auch unkonventioneller Strategien und Konzepte.
- Öffentliche Räume sind häufig von Nutzungsansprüchen des motorisierten Individualverkehrs dominiert. Durch eine Neuverteilung der Flächen auf unterschiedliche Nutzergruppen sollte den veränderten Mobilitäts- und Raumansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer Rechnung getragen werden. Auch im Interesse einer Vermeidung von zusätzlicher Flächeninanspruchnahme sollte dem wachsenden Nutzungsdruck mit intelligenten Konzepten zwischen Nutzungsoffenheit und Zweckbestimmung begegnet werden.
- Der Einsatz neuer Technologien und Mobilitätsangebote bietet Chancen für die Stadtentwicklung, birgt aber auch Risiken. Neue Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum, wie beispielsweise E-Mobilität, Carsharing oder autonomes Fahren, müssen an ihrem Beitrag für das Gemeinwohl gemessen werden. Geschäftsmodelle, die auf eine kostengünstige bzw. -freie Nutzung des knappen öffentlichen Raums abstellen, erzeugen neue Nutzungskonflikte und tragen nicht dazu bei, das Gemeinwohl zu stärken. Eine weitere Privatisierung und Kommerzialisierung öffentlicher Räume sollte nicht zugelassen werden. Das muss ein Sponsoring der Umgestaltung öffentlicher Räume unter Verzicht auf exklusive Nutzungsrechte nicht ausschließen.
- Das durch den zunehmenden Online-Handel wachsende Verkehrsaufkommen durch Paketdienste erfordert neue kommunale Konzepte für eine stadtverträgliche City-Logistik. Für eine Bündelung der „letzten Meile“ zur Reduzierung der Fahrtenzahl in Wohnquartieren oder eine Zufahrtsbeschränkungen für Lieferfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren fehlen derzeit allerdings noch die gesetzlichen Grundlagen. Auch für eine

wirksame Steuerung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum durch Gebühren bestehen unverändert zu enge Höchstgrenzen.

6.2.Forderungen an Bund, Länder und EU

Integrierte Konzepte

- EU, Bund und Länder werden aufgefordert, ihre vorhandenen Ressourcen im Sinne eines Mehrebenenansatzes zu bündeln und verstärkt ressortübergreifend zusammenzuarbeiten. Entsprechend müssen Förderprogramme inhaltlich abgestimmt und interministeriell unter frühzeitiger Beteiligung der Städte ausgearbeitet werden. Die Erstellung und Umsetzung integrierter Entwicklungskonzepte ist (weiterhin) zu fördern sowie durch einen Erfahrungsaustausch unter den Städten durch praxisorientierte Forschungsprojekte, Wettbewerbe, Veranstaltungen und Veröffentlichungen zu unterstützen.

Finanzierung und Förderung

- Der Bund muss auch über das Jahr 2019 hinaus ein verlässlicher Partner der Kommunen bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs bleiben. Für den Erhalt und Ausbau von verkehrswichtigen Straßen und des ÖPNV müssen auch in Zukunft Bund und Länder Verantwortung übernehmen. Dabei sind bei innerstädtischen Straßen und Plätzen mit ihren über den Verkehr hinausgehenden wichtigen Funktionen die vielfältige Nutzbarkeit und der Schutz schwächerer Nutzergruppen besonders zu beachten. Eine Kombination mit Förderprogrammen der Städtebauförderung zur Qualitätsverbesserung öffentlicher Räume und ggf. für den Rückbau überdimensionierter Fahrbahnen sollte erleichtert werden.
- Die Förderung des Aus- und Umbaus von Stadt- und Straßenbahnlinien darf nicht an den Bau eines eigenen Gleiskörpers gebunden sein. Die oberirdischen Linien sind integrierter Bestandteil des öffentlichen Raums mit einer Vielzahl von verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen, die einer umfassenden Abwägung im Planungsprozess unterliegen. Ein attraktiver und finanzierbarer ÖPNV in den Städten darf die Nutzbarkeit und Gestaltungsqualität öffentlicher Räume nicht gefährden. Zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und zur Entlastung öffentlicher Räume vom individuellen Kfz-Verkehr kann auch die Beschleunigung des ÖPNV beitragen. Sie muss mit den Qualitäten des öffentlichen Raums vereinbar sein und weiterhin durch Bund und Länder gefördert werden.
- Anforderungen in Richtlinien und Regelwerken sind darauf zu überprüfen, ob sie langfristig erprobte und verkehrssichere Lösungen von multifunktionaler Nutzung in den Städten fördern und unterstützen. Die Förderung sollte neben bewährten Lösungen auch experimentelle Ansätze in Verkehrsversuchen unterstützen, auch zur Frage des Regel-Ausnahme-Verhältnisses zur Geschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften.
- Neue Möglichkeiten der Finanzierung öffentlicher Räume und Verkehrsinfrastrukturen, wie beispielsweise eine Nahverkehrsabgabe oder erweiterte Formen von Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) sowie Business Improvement Districts (BID), sollten geprüft und instrumentell weiter entwickelt werden. Die Städte sollten bei der Finanzierung Spielräume zur Entwicklung lokal angepasster Konzepte bekommen.
- Bund und Länder sind aufgefordert, die Spielräume der Städte beim Parkraummanagement zu vergrößern. Eine angemessene Berücksichtigung des wirtschaftlichen Werts von Bewohnerparkausweisen bei der Gebührenbemessung, soweit der Rahmen eine Untergrenze von 20,00 Euro und eine Obergrenze von 200,00 Euro pro Jahr nicht überschreitet, sollte ermöglicht werden.

Rechtssicherheit von temporären und flexiblen Nutzungen

- Es sollte eine grundsätzliche Neuabgrenzung von „Gemeingebrauch“ und „Sondernutzung“ geprüft werden, um zu einer multifunktionalen, zeitlich und räumlich flexiblen Nutzung des öffentlichen Raums zu gelangen. Hierzu trägt auch eine Gebührenhöhe insbesondere für das Parken und für gewerbliche Nutzungen bei, die den wirtschaftlichen Vorteil angemessen berücksichtigt.
- Durch Änderungen der StVO und ggf. der Straßengesetze der Länder sollten temporäre Nutzungen bzw. Nutzungsbeschränkungen (z. B. für den Kfz-Verkehr) auch außerhalb von Veranstaltungen und ohne aufwändige Widmungsänderungen ermöglicht werden. Außerdem sollte die StVO eine rechtliche Absicherung neuer Formen der flexiblen, auf dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme basierenden Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums (z. B. Begegnungszonen) ermöglichen.
- Die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch gewerbliche Nutzungen, die im besonderen öffentlichen Interesse liegen, sollte insgesamt auf eine rechtliche Grundlage gestellt werden, die eine Konzessionierung solcher Nutzungen durch die Städte ermöglicht, wie es heute bereits für den unterirdischen Straßenverkehrsraum möglich ist. Insbesondere gewerbliche Sondernutzungen wie E-Ladesäulen, Paketstationen, Mobilitätsstationen, Bike- und Carsharing etc. sollten im Rahmen einer solchen Konzessionierung zugelassen werden können. Den Städten sollte ein weiter Ermessensspielraum eingeräumt werden, ob und in welchen Gebieten sie (ggf. befristet) neue, im öffentlichen Interesse liegende Mobilitätsangebote durch niedrige Tarife oder eine Gebührenbefreiung fördern bzw. neue Geschäftsmodelle auch zur Nutzerfinanzierung öffentlicher Räume und Verkehrsanlagen heranziehen wollen.
- Es wird angeregt, ein wissenschaftlich begleitetes Planspiel zum Umgang mit neuen Mobilitätsformen und Nutzungsgebühren für den öffentlichen Raum auf Grundlage der unterschiedlichen praktischen Erfahrungen der Städte durchzuführen. Inhalte von derartigen Studien könnten neue Modelle wie „Bedarfssteuerung durch Nutzungsgebühren für den ruhenden Verkehr“, „Ausdehnung von Maut-Modellen auf den fließenden Lkw-Verkehr auf allen Straßen“, „Bevorrechtigung von E-Mobilität“ etc. sein.

Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages zum vorliegenden Positionspapier

1. Das Präsidium des Deutschen Städtetages hebt die besondere Verantwortung der Städte für die Gestaltung des öffentlichen Raums hervor, da dieser in den verdichteten Städten nur begrenzt zur Verfügung steht, und weist auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen und Chancen sowie die dabei abzuwägenden Zielkonflikte zur Gewährleistung der Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen hin.
2. Das Präsidium stellt fest, dass neuartige Formen individueller Mobilität mit ihren Flächenansprüchen in den öffentlichen Raum hinein drängen, während bestehende verkehrliche Nutzungen weiterhin große Flächenanteile in Anspruch nehmen. Die Städte sind gefordert, mit der gebotenen Offenheit und Transparenz bestehende Konflikte aufzuzeigen und in angemessenen Beteiligungsprozessen zu lösen.
3. Das Präsidium unterstreicht, dass Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum an ihrem Beitrag für das Gemeinwohl gemessen werden müssen, da Zugewinne einer Nutzungsart Verluste für eine andere bedeuten. Immer mehr Mobilitätsarten für jeden jederzeit verfügbar zu halten, kann realistisch nicht gelingen.
4. Das Präsidium nimmt das Positionspapier „Öffentlicher Raum und Mobilität“ zustimmend zur Kenntnis und bekräftigt dessen Zielsetzung bei Ausbau, Umbau oder Rückbau der Städte den öffentlichen Raum als Ort der Integration, der Vernetzung, des Verkehrs und der Kommunikation zu stärken. Entsprechend gilt es, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er den verkehrlichen Anforderungen und den demografischen, gender- wie auch generationsbezogenen Herausforderungen gerecht wird, indem er flexibel nutzbar und barrierefrei für alle zugänglich ist.
5. Das Präsidium sieht das Erfordernis, den öffentlichen Raum im Einklang mit einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität zu entwickeln. Es fordert Bund und Länder auf, hierfür in verstärktem Umfang integrierte Handlungsprogramme zu fördern, die den öffentlichen Raum als Schnittstelle zwischen unterschiedlichen Mobilitätsangeboten durch gute Gestaltung und höhere Attraktivität und Leistungsfähigkeit qualifizieren und weiter entwickeln. Erste Ansätze zur integrierten Förderung im Rahmen der „Sozialen Stadt“ sollten auf weitere Förderprogramme übertragen werden.
6. Das Präsidium sieht das Erfordernis, die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen zur Erprobung autonomer Fahrzeugkonzepte im öffentlichen Raum zu schaffen.

A Literatur

Arthur D. Little: The Future of Urban Mobility 2.0. Imperatives to shape extended mobility ecosystems of tomorrow. Hrsg. UITP. Brüssel / Frankfurt a.M. 2014.

Asendorpf, Dirk: Wir fahren Auto-Auto. Die Zeit 36/2015, S. 29 f. Hamburg. 2015.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Bonn. 2015.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume. Bonn. 2015.

Bundesstiftung Baukultur: Baukulturbericht 2014/15. Gebaute Lebensräume der Zukunft – Fokus Stadt. Berlin. 2015.

Deutscher Städtetag: Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement. Köln / Berlin. 2015

Deutscher Städtetag: Planungs- und Baukultur in der integrierten Stadtentwicklung. Köln / Berlin. 2014

Deutscher Städtetag: Beteiligungskultur in der integrierten Stadtentwicklung. Köln / Berlin. 2013

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln. 2006.

Gehl, Jan: Städte für Menschen. Berlin. 2015.

Gehl, Jan; Gemzoe, Lars: New City Spaces. Kopenhagen. 2008.

Institut für Mobilitätsforschung (ifmo): Die Zukunft der Mobilität. Szenarien für Deutschland in 2035. München. 2015.

Parnack, Charlotte: Der Straßenkampf. Die Zeit 36/2015, S. 11-13. Hamburg. 2015.

Stadt Hannover, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung: Öffentliche Räume zum Leben. Stadträume neu gestalten. Hannover. 2015

Stadt Köln, Dezernat Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr: Kölner Perspektiven: Städtebau – Architektur – Öffentlicher Raum. Köln. 2016

Shell Deutschland Oil GmbH: Shell Pkw-Szenarien bis 2040. Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität. Hamburg. 2014

UN HABITAT: Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice. Nairobi. 2016

B Best-Practice-Beispiele

Augsburg

Augsburg City

<http://www.projekt-augsburg-city.de/startseite/>

Berlin

Stadtentwicklungsplan Verkehr

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml

Fuß- und Radverkehrsstrategien

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/index.shtml

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/index.shtml

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/modellprojekte.shtml

Lichtkonzept

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/beleuchtung/de/lichtkonzept.shtml>

Werbekonzept

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/baukultur/werbekonzept/index.shtml>

Design for all / Barrierefreies Bauen

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/index.shtml

City-Logistik - Vermeidung von motorisiertem Lieferverkehr: BentoBox / CityLog

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/queter/projekte/index.shtml

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1_201/nachricht4568.html

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/projekte/citylog/

Frankfurt am Main

Nahmobilität im Nordend

https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2509340&ffmpar%5b_id_inhalt%5d=2153816

Halle

Stadtbahnprojekt Steintor (Modellvorhaben im ExWoSt-Programm Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen)

<http://www.havag.com/news-infos/projekte-havag/Stadtbahn/am-steintor>

http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Studien/2011/Hauptverkehrsstrassen/01_Start.html?nn=395966¬First=true&docId=430924

Hamburg

Beispielprojekt für die Nutzung privaten Engagements: „Mein Baum – Meine Stadt“

<http://www.hamburg.de/mein-baum-meine-stadt.com/>

Hamm

Masterplan Verkehr 2007

<http://www.hamm.de/bauportal/verkehr/verkehrsprojekte-und-planung/masterplan-verkehr-2007.html>

Verkehrsbericht 2010

<http://www.hamm.de/bauportal/verkehr/verkehrsprojekte-und-planung/verkehrsbericht-2010.html>

Umgestaltung Fußgängerzone Bahnhofstraße

<http://www.hamm.de/ob/erledigt/2009-2014/bahnhofstrasse.html>

Umgestaltung Neue Bahnhofstraße

<http://www.hamm.de/ob/erledigt/2009-2014/neue-bahnhofstrasse.html>

Umgestaltung Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz)
und Platz der deutschen Einheit

<http://www.hamm.de/ob/erledigt/2009-2014/platz-der-deutschen-einheit.html>

<http://www.hamm.de/ob/erledigt/1999-2004/willy-brandt-platz.html>

Umgestaltung Santa-Monica-Platz

<http://www.hamm.de/ob/erledigt/1999-2004/santa-monica-platz.html>

Karlsruhe

Verkehrsentwicklungsplan

<http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/verkehrsentwicklung.de>

Leipzig

Verkehrsentwicklungsplan

<http://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsplaene-step/step-verkehr-und-oeffentlicher-raum/>

Verkehrskonzepte

<http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/verkehrskonzepte/>

Projekte öffentlicher Raum:

<http://www.leipzig.de/news/news/der-richard-wagner-platz-leuchtet-internationaler-preis-fuer-leipzig/>

<http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/karl-liebknecht-strasse/>

<http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/koenneritzstrasse/>

<http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/georg-schwarz-strasse/>

<http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/georg-schumann-strasse/>

Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“

<http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/buergerwettbewerb/>

Projekt „25 Mobilitätsstationen mit E-Ladesäulen“

<http://www.leipzig.de/news/news/erste-mobilitaetsstation-in-leipzig-eroeffnet/>

Mainz

Handbuch „Förderung des Rad- und Fussverkehrs“

http://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf

Mülheim an der Ruhr

Radschnellweg Ruhr RS1 - der schnellste Weg am Stau vorbei

<http://www.rs1.ruhr/>

München

Konzepte (Nah)Mobilität:

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan-VEP-2006.html>

http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Publikationen/2012_chancengleichheit_nahmobilitaet_klein.pdf

http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Publikationen/LHM_Walk21_A4Borschuerer_online.pdf

http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Publikationen/Radfahren_in_Muenchen_2010.pdf

http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Bebauungsplanung/Gruenplanung_Stadtsanierung/Bau-und-Baum_Dokumentation.pdf

http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Bebauungsplanung/Gruenplanung_Stadtsanierung/Bau-und-Baum_Dokumentation.pdf

http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Bebauungsplanung/Gruenplanung_Stadtsanierung/Bau-und-Baum_Dokumentation.pdf

Neue Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen in der Kapuzinerstraße und am Rotkreuzplatz

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2278>

Projekte öffentlicher Raum

http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/projekte/pasing_projekt_uebersicht/neues-zentrum-pasing.html

http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/projekte/memminger_platz.html

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/projekte/am-harras.html>
<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/projekte/hans-mielich-platz.html>

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/projekte/jakobsplatz.html>

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/projekte/duelferanger.html>

Kunst im öffentlichen Raum:

<http://www.quivid.com/new/index2.html>

Mobilitätsberatung:

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung.html>

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/RadIn-in-Muenchen/Radlhauptstadt-Muenchen.html>

Münster

Nahverkehrsplan

<http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/nahverkehrsplan.html>

Stadtteilauto Carsharing-Angebot

<http://www.stadtteilauto.com/>

Münster „münster.mobil“

<http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/145/>

Projekte - Vom Bahnhof in die Stadt: Die Zukunft der Windthorststraße

<http://www.stadt-muenster.de/stadtplanung/projekte/windthorststrasse.html>

Stadträume gestalten - Welche Tische und Stühle passen in Münsters Altstadt?

<http://www.stadt-muenster.de/stadtplanung/stadtraeume-gestalten/konzepte-und-projekte/gestaltungskatalog-tisch-und-stuehle.html>

Gestaltungskatalog – Straßen – Plätze – Grünflächen

http://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtplanung/pdf/projekte/61_stadtgestaltung_gestaltungskatalog.pdf

Ulm

Umbau und Historie zur Neuen Straße bzw. zur Neuen Mitte in Ulm

https://www.ulm.de/leben_in_ulm/verkehr_umwelt/chronik.3500.3076,3665,4373,4297,3533,3500.htm

Wolfsburg

Neugestaltung und Aufwertung des Stadtteils Westhagen

<http://www.westhagen.net/staedtebau/umbau-der-halberstädter-straße-nord/>

http://www.wolfsburg.de/newsroom/2014/12/16/17/06/stadterneuerung_westhagen

Stadtplatz am Hauptbahnhof

<http://www.ladplus.de/projekte/oeffentlicher-raum/stadtplaetze/stadtplatz-am-hauptbahnhof-wolfsburg/>

Quartiersentwicklung Hellwinkel

http://www.wolfsburg.de/~media/Wolfsburg/Statistik_Daten_Fakten/GB11/2015_03_05_4-Flyer-Hellwinkel.ashx

Wien

Begegnungs- und Fußgängerzone Mariahilfer Straße:

<http://www.dialog-mariahilferstrasse.at/>

Fokus Erdgeschoss Wien: Projektdarstellung:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/erdgeschosszone.html>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008355.pdf>

Zürich

Stadträume Zürich

<https://www.stadt-zuerich.ch/stadtraeume.html>

Verkehrskonzepte

<https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/verkehrskonzepte.html>

Stadtverkehr 2025 - Zürich macht vorwärts

<https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/stadtverkehr2025.html>

Herausgeber

Deutscher Städtetag

Arbeitsgruppe

- Stephan Reiß-Schmidt, München (Leitung)
- Andrea Blome, Düsseldorf
- Torben Heinemann, Leipzig
- Kai-Uwe Hirschheide, Wolfsburg
- Manuela Klein, Mainz
- Lars Loebner, Halle
- Elke Plate, Berlin
- Hans-Jörg Reinicke, Hamburg
- Dr. Günther Reinkober, Schwerin
- Anja Starick, Flensburg

Ansprechpartner in der Hauptgeschäftsstelle

Beigeordneter Hilmar von Lojewski

Wiss.-Mitarbeiter Thomas Kiel, E-Mail: thomas.kiel@staedtetag.de

Referent Dr.-Ing. Timo Munzinger, E-Mail: timo.munzinger@staedtetag.de

ISBN 978-3-88082-297-9

© Deutscher Städtetag Berlin und Köln, September 2016

Hauptgeschäftsstelle Berlin, Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin, Tel. 030 37711-0, Fax 030 37711-139
Hauptgeschäftsstelle Köln, Gereonstraße 18 - 32, 50670 Köln, Tel. 0221 3771-0, Fax 0221 3771-128
Internet: www.staedtetag.de, E-Mail: post@staedtetag.de