



Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“



Handreichung



Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“

Handreichung

Erstellt durch das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau
und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen



ILS – Institut für Landes-
und Stadtentwicklungsforschung

In Zusammenarbeit mit ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung GmbH, Dortmund

Dezember 2020

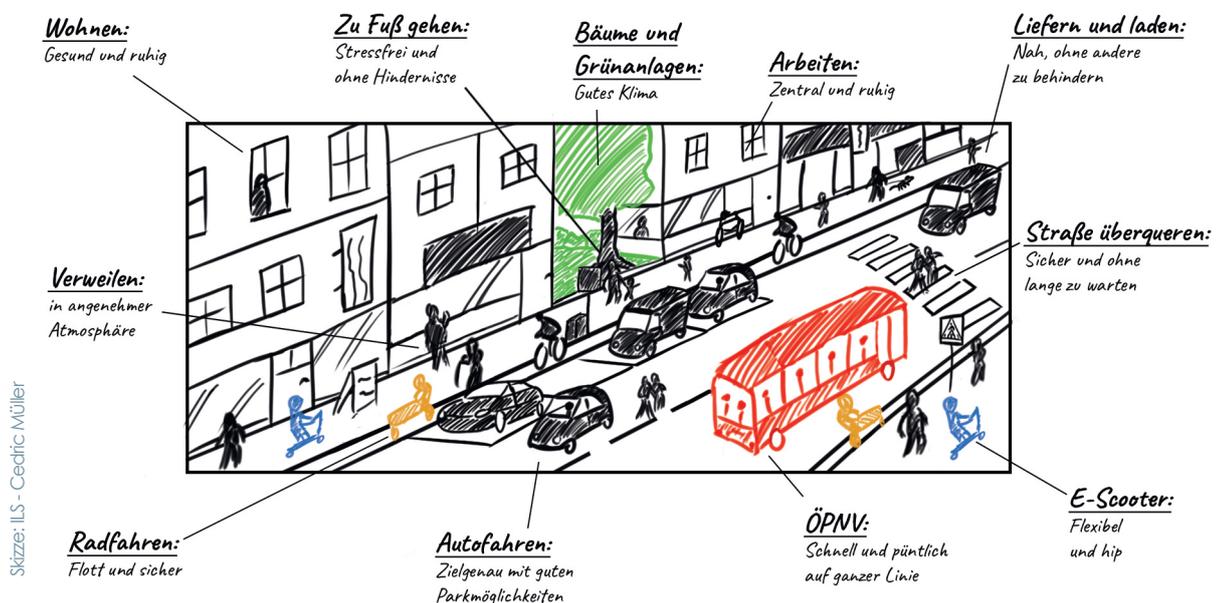


Inhaltsverzeichnis

1	Gute Ideen sind gefragt	4
2	Neue Stadträume zur Stärkung der Nahmobilität – Mehr Platz für Aufenthalt und Bewegung	6
2.1	Gestaltungsbeispiele	7
2.2	Planung und Prozess	9
3	Grau war gestern - Stadtnatur gegen Klimafolgen	10
3.1	Gestaltungsbeispiele	11
3.2	Planung und Prozess	13
4	Design Matters - Attraktive Stadt- und Straßenräume gestalten	14
4.1	Gestaltungsbeispiele	15
4.2	Planung und Prozess	16
5	Impressum	18

ZUKUNFT STADTRAUM – GUTE IDEEN SIND GEFRAGT

Der Straßenraum erfüllt viele Aufgaben. Eine der wichtigsten Funktionen ist der Verkehrsraum. Zufußgehende, Radfahrende und Autofahrende nutzen diesen öffentlichen Raum täglich. Er ist aber auch Lebens- und Aufenthaltsraum für Menschen, die an den Straßen wohnen oder verweilen, sich mit anderen Menschen treffen oder auch einfach nur flanieren möchten, ohne dabei ein bestimmtes Ziel zu verfolgen.



Die Bandbreite an Nutzungen und Anforderungen an den Straßenraum wächst dynamisch. Angesichts hoher Nutzungszahlen braucht das Fahrrad mehr Fläche – und möglicherweise verschiedene Infrastrukturen für unterschiedliche Geschwindigkeiten und „Spielarten“. Aber auch neue, digital gesteuerte Mobilitätsangebote benötigen öffentliche Flächen, etwa zum Laden, Leihen und Liefern von Fahrzeugen und Waren. Der demografische Wandel lenkt den Blick zudem auf die besonders sensible Zielgruppe der Älteren, die spezifische Anforderungen an Sicherheit und Aufenthalt stellen. Nicht zuletzt erfordert zunehmender „Hitzestress“ die Neuordnung und Begrünung von Straßen und Plätzen. Straßenräume in urbanen Umfeldern stellen hier eine besondere Herausforderung dar – aber auch in kleineren Städten und Gemeinden und in Wohnquartieren sind durchdachte und mutige Ideen für zukunftsfähige Stadträume gefragt.

Der Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ will hierfür Impulse setzen. Inzwischen kann dazu auf eine Fülle von „Best Practice“ zurückgegriffen werden. Neben prominenten Beispielen wie der Umgestaltung des Times Square in New York zur Fußgängermeile sind es hierzulande gerade die vielen kleinen Beispiele wie Pop-Up-



1

Bikelanes, temporäre Spielstraßen und Begrünungen, die die „Stadt für Menschen“ greifbar und erlebbar machen. In dieser Handreichung wurden für einzelne thematisch Bereiche Hintergrundinformationen zusammengestellt. Sie sind als Ergänzung zu den Filmeinspielern zu verstehen, die auf der Website zum Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ abrufbar sind.

Dabei geht es stets um ortsangepasste Lösungen. Nicht jede Innovation ist an jedem Ort realisierbar und nicht alles muss neu erfunden werden. Altbewährte Elemente gilt es mit neuen Ideen zu kombinieren. Ob Mischflächen zur Verfügung gestellt werden oder ob eine Trennung der Verkehrsarten mit separaten Infrastrukturen realisiert wird – beiden Prinzipien sind nicht per se richtig oder falsch, sondern können sich teilträumlich ergänzen. Innovativen und „Leuchtturmprojekte“ sind wichtig, aber auch kleine, einfach gehaltene Lösungen und Gestaltungselemente können einiges bewirken und lassen Raum für experimentelle und temporäre Lösungen. Hierbei gilt es, alle Nutzungen und Verkehrsarten im Blick zu halten.

Klein oder Groß, Alt oder Neu – jeder Straßenraumentwurf muss eingebettet sein in übergeordnete Konzepte der Quartiers- und Stadtentwicklung. Dies gilt für grüne Infrastrukturen wie für die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs. Von hoher Bedeutung sind zudem partizipative Prozesse. Um die Identifikation mit „ihrer“ Straße zu fördern, müssen die Nutzinnen und Nutzer in die Gestaltung einbezogen werden.

Die in der Auslobung genannten Kriterien des Landeswettbewerbs zeigen, worauf es im Einzelnen ankommt. Übergreifend geht es um Konzepte und Entwürfe, die sich als Impulsgeber für die Mobilitätswende eignen.

Foto: Potsdam, zum Park (© Adam Sevens)



Neue Stadträume und Nahmobilität

MEHR PLATZ FÜR AUFENTHALT UND BEWEGUNG

Städte sind beliebte Orte zum Leben, Wohnen und Arbeiten. Ihre Anziehungskraft und Nutzungsvielfalt stellen hohe Ansprüche an die Erreichbarkeit und Gestaltung ihrer Innenstädte und Quartiere. Einpendelnde wollen mit verschiedenen Verkehrsmitteln schnell und bequem zu den Arbeitsplätzen und Einkaufszentren gelangen und zwischendurch auf dem Marktplatz bei einem Kaffee entspannen. Bewohnerinnen und Bewohner möchten sich wohnortnah erholen, Sport treiben und Nachbarn treffen. Ihre Kinder sollen eigenständig durch das Quartier streifen können.

Gleichzeitig erlebt das Fahrrad in den meisten Städte eine Renaissance. Digital unterstützte Mobilitätsformen wie Carsharing, Leihfahrräder und E-Roller beanspruchen ihren Platz und der Wunsch nach Aufenthalt, Begegnung und sozialer Interaktion im öffentlichen Raum wird immer deutlicher artikuliert.

Die Vielfalt und Dynamik der Nutzungen machen eine intelligente und zukunftsweisende Umgestaltung von innerstädtischen Straßen und Plätzen notwendig. Der Trend zu nachhaltigen Mobilitätsformen soll sich künftig auch in der Verteilung des Straßenraums widerspiegeln. Die Aufgabe für die Zukunft ist eine faire Berücksichtigung aller Mobilitätsformen und Nutzungsansprüche. Leitprinzip einer derartigen Stadt- und Verkehrsentwicklung ist ein Verständnis von Straßen als Orten der Begegnung und sozialen Interaktion. Die menschliche Auffassungsgabe und Wahrnehmung muss maßgebend sein für die Proportionierung des Straßenraums und für zulässige Geschwindigkeiten.

Skizze: Berlin, Oberbaumbrücke (Reindeer Rendering / paperplanes e.V.)



Foto: Brighton, New Road
(Gehl Architects)



Foto: Schönebeck, Marktplatz
(© Tim Schneider (SRU), Magdeburg)



2

Neue Stadträume und Nahmobilität

MEHR PLATZ FÜR AUFENTHALT UND BEWEGUNG

Fotos: New York, Times Square (New York City Department of Transportation (DOT))

2.1

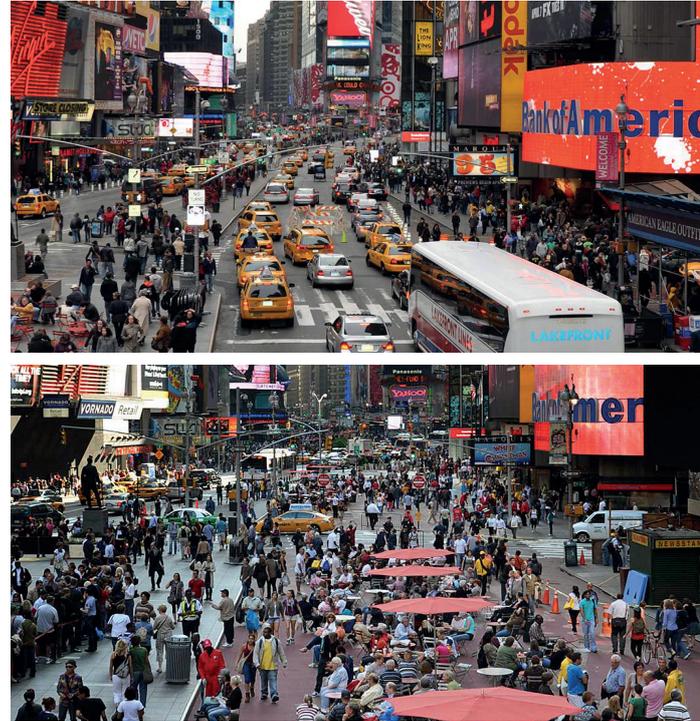
Gestaltungsbeispiele

Als Leuchtturmprojekt hat die fußgängerfreundliche Umgestaltung des Times Square in New York im Jahr 2007 für Furore gesorgt. Der weltweit bekannte Platz wurde ein Ort zum Flanieren und Verweilen, zum Ausruhen in Liegestühlen und zum Austragungsort von Schneeballschlachten¹. Die Aufenthaltsqualität nahm deutlich zu, Einzelhandel, Kultur und Tourismus profitierten. Heute ist kaum noch vorstellbar, dass es hier einmal anders aussah.

Neben diesen Vorzeigeprojekten mit hoher Strahlkraft gibt es gute Beispiele für die Umgestaltung von ganz unterschiedlichen Straßentypen. Je nach Kontext bietet sich eine Trennung oder Mischung unterschiedlicher Verkehrs- und Nutzungsarten an. An Einfallstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen und entsprechenden Geschwindigkeiten werden immer häufiger Busspuren oder geschützte Fahrradstreifen eingerichtet. Die Gestaltungsoptionen zur Abgrenzung der Verkehrsarten reichen von Pollern und Bordsteinen bis hin zu Grünstreifen und Pflanzkübeln².

Für innerstädtische Einkaufsstraßen können dagegen sowohl autofreie Gestaltungsansätze als auch die abschnittsweise Mischung von Verkehrsarten geeignete Ansätze sein^{3, 4}. Aufgrund der hohen Zentralität und der Funktion als Treffpunkt bieten sich für diese Orte einzigartige und identitätsstiftende Design-Elemente an, wie etwa besondere Pflasterungen, Wasserspiele oder deutlich mehr Bäume und Grünflächen.

Für Quartiers- und Wohnstraßen kann an vielen Stellen eine Priorisierung von Aufenthalt und Begegnung umgesetzt werden. Das Auto hat dort dann einen Status als Gast. Das Halten sowie Be- und Entladen von Fahrzeugen ist in Kurzpark- und Lieferzonen weiterhin möglich. Vorrang haben vielerorts Begegnung, Sport und Spiel. Zentrale Bestandteile einer solchen verkehrsberuhigten Straßenraumgestaltung sind „Gehwegnasen“ und Querungshilfen für die Mobilität zu Fuß sowie „modale Filter“, die nur für Fuß- und Radverkehr durchlässig sind⁵.





2. 1

Für Ortsmitten und innerstädtische Kreuzungen sind Shared Space-Ansätze eine Option, d.h. die weitestgehende Entfernung von Schildern und Markierungen bei reduzierten Geschwindigkeiten. Gegenseitige Rücksichtnahme und die eigenständige Aushandlung von Vorrang und Vorfahrt werden dann zu zentralen Grundsätzen⁶.

Eine Straßenraumgestaltung, die Nutzungsvielfalt ernst nimmt, muss in nachhaltige Mobilitätskonzepte auf der Ebene des Quartiers und der Gesamtstadt eingebettet sein. Als effektiver Ansatz auf gesamtstädtischer Ebene haben sich Verkehrsführungen erwiesen, die direkte Verbindungen für den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ermöglichen, wohingegen der Autoverkehr soweit wie möglich aus den Quartiersstraßen herausgehalten wird und im Rahmen eines Gesamtkonzeptes an anderen Stellen bedarfsgerecht Platz findet. Ein Beispiel hierfür ist der Circulation Plan in der belgischen Großstadt Gent⁷.

Foto: Gent, Circulation Plan Gestaltungsbeispiel (@Jerroen Willems)



Auf Quartiersebene hat das Prinzip der Superblocks in Barcelona hohe Bekanntheit erlangt⁸. Auch hier werden durch die Trennung von Durchgangs- und Anliegerverkehr öffentliche Räume zurückgewonnen. Ein intelligentes Parkraummanagement, das dem Kurzzeitparken Vorrang einräumt und Stellplätze vermehrt vom Straßenrand in Quartiersgaragen verlagert, ist vor allem in dicht bebauten Wohnvierteln ein wichtiges Instrument⁹. Bei der Ausgestaltung der für die Gemeinschaft zurückgewonnenen Flächen sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt. Die Möglichkeiten reichen von der Schaukel auch für Erwachsene¹⁰ bis zum Pizzaofen¹¹. Gestaltungselemente, die sich zunächst vielleicht an bestimmte Bevölkerungsgruppen wie etwa Schulkinder richten, haben häufig auch für alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner einen Nutzen, wie etwa das Projekt „Die beispielbare Stadt“ in Griesheim zeigt¹².

Nach Umsetzung solcher Maßnahmen kommt oft auch der verbleibende und notwendige Autoverkehr besser voran, so dass derartige Konzepte also Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden mit sich bringen.

Foto: Barcelona, Superblock
(Wolfgang Aichinger)



Fotos: Griesheim (Bernhard Meyer)



2. 2

Planung und Prozess

Impulsgeber für die Realisierung neuer und lebenswerter Stadträume kann einerseits die Kommune selbst sein. Die Umgestaltung des Times Square und weiterer Straßen und Plätze im Stadtgebiet von New York etwa ist vom kommunalen Department for Transportation initiiert und konsequent vorangetrieben worden.

Gleichzeitig machen immer öfter zivilgesellschaftliche Initiativen wie die Radentscheid-Bewegung in deutschen Großstädten mit kreativen und teils provokativen Vorschlägen zur Umgestaltung öffentlicher Räume auf sich aufmerksam. Diese Gruppen erreichen dabei in vielen Fällen einen hohen Professionalisierungsgrad, etwa hinsichtlich der Kommunikation und Visualisierung ihrer Ideen. Dies machen z. B. die Entwürfe zum Projekt „Radbahn Berlin“, einem innerstädtischen Rad-schnellweg entlang der U-Bahn-Linie U1¹³, deutlich.

2

Literatur und Verweise

Allgemein

- Appleyard, Donald; Gerson, M. Sue; Lintell, Mark (1981): Livable Streets. Berkeley.
- Jacobs, Jane (2015) [1961]: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Basel.
- Umweltbundesamt (Hg.) (2017): Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau.
- VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hg.) (2016): Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen - VCD-Leitfaden zur Rückeroberung der Straße. Berlin.

Verwendete Beispiele und Quellen

1. Billsted Ebbe, Soren; Staffolani, Servide (Hg.) (2014): Human Scale. EuroVideo Medien GmbH und Gehl Architects, online unter <https://gehlpeople.com/projects/new-york-usa>
2. Tagesspiegel, Straßencheck: <https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/strassencheck-ergebnisse-dieser-strassen-will-berlin/>
3. Stadt München, Sendlinger Straße: <https://www.muenchen.de/aktuell/2019-12/sendlinger-strasse-fussgaengerzone-fertig.html>
4. Stadt Wien, Mariahilfer Straße: <https://www.wienzukunft.at/2020/08/27/5-jahre-mariahilfer-strasse/>
5. Frankfurt Green City, Nahmobilität im Nordend: <https://www.frankfurt-greencity.de/de/berichte/mobilitaet/foerderung-der-nahmobilitaet/>
6. Stadt Bohmte, Shared Space: <https://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=123&topmenu=123>
7. Stadt Gent, Circulation Plan: <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan>
8. Stadt Barcelona, Superblocks: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/>
9. Stadt Wien, Parkraummanagement: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/studie.html>
10. Kopenhagen, Superkilen, Schaukel: <https://www.topotek1.de/openSpaces/superkilen-2/>
11. Freiburg-Vauban, Pizzaofen im öffentlichen Raum: <http://bz-ticket.de/backofen-in-der-vauban-freiburg>
12. Stadt Griesheim: Beispielbare Stadt, <http://www.beispielbare-stadt.de/> und Besitzbare Stadt, <http://www.besitzbare-stadt.de/>
13. paper planes e.V., Radbahn Berlin: <https://radbahn.berlin/>

3

Grau war gestern

STADTNATUR GEGEN KLIMAFOLGEN

Der Klimawandel stellt neue Anforderungen an öffentliche Räume. Hitzeinseln mindern die Lebensqualität; Starkregenereignisse gefährden die Infrastruktur. Dies gilt in besonderem Maße – keinesfalls aber ausschließlich – für städtische Räume.

Versiegelte Straßenräume und Verkehrsflächen haben an dieser Entwicklung großen Anteil. Sie heizen sich auf und speichern die Wärme, so dass in heißen Sommern auch nachts die Abkühlung fehlt. Begrünung und ein veränderter Umgang mit Regenwasser können dieses Phänomen deutlich abmildern. Grünplanung ist schon lange ein anerkanntes Thema der Stadtentwicklung und wird immer mehr verbunden mit der Gestaltung blauer Infrastrukturen und damit einer wassersensiblen Planung.

Straßen sind nicht nur Verkehrswege, sondern Lebensräume. Menschen fühlen sich von Bepflanzungen und Wasser angezogen. Grüne und blaue Gestaltungselemente sind zentral für die Nutzbarkeit und Attraktivität von Straßenräumen in den Städten und Gemeinden.

Foto: AdobeStock_372618850

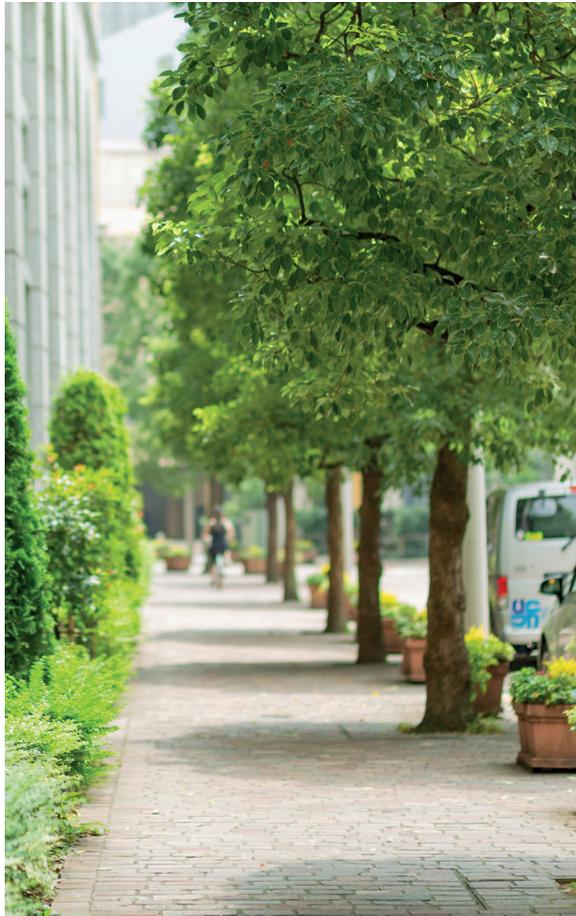


Foto: Merlijn Michon



Foto: Adobe Stock_375373357



3

Grau war gestern

STADTNATUR GEGEN KLIMAFOLGEN

3.1

Gestaltungsbeispiele

Grüngestaltung kann auf „Altbewährtes“ zurückgreifen: Der Stadtbaum ist ein Garant für gutes Stadtklima. Ein Laubbaum mit 15 m Kronendurchmesser kann eine Fläche von 160 m² mit seinem Schatten kühlen. Zusammen mit anderen Bepflanzungen werden Straßen so zu grünen, attraktiven Bändern städtischer Freiraumsysteme.



Foto: Hamburg, Osterstraße (Markus Franke, ARGUS)¹

Aber die Straßenbäume leiden wie die Menschen unter Hitze und Trockenheit. Mit der gezielten Wahl der Baumarten, ausreichend dimensionierten Baumscheiben und dezentralen Versickerungsflächen muss solchen Problemen begegnet werden. Für die Kühlung und den Schutz vor Regenereignissen sind weitere Maßnahmen wie Retentionsflächen, (Teil-)Entsiegelungen und die Speicherung von Regenwasser wichtig.² Wenn möglich sollte auch der umliegende Baubestand in die Planung aufgenommen werden. Dach- und Fassadenbegrünungen sind hoch effektive „Klimaanlagen“ von Straßenräumen. Auf befestigten Plätzen und Wegen wirken helle Beläge mit guter Reflexionsfähigkeit unterstützend. In Verbindung mit grünen und blauen Gestaltungselementen werden so aus „Asphaltwüsten“ auch im Sommer gern genutzte öffentliche Räume.

Dabei ist das Maßnahmenspektrum breit. Spektakuläre Entwürfe wie die „Dschungelstraße Heilbronn“³ oder kleine Maßnahmen wie Baumscheibenbepflanzungen, Blühstreifen oder die Begrünung von Haltestellendächern – das Stadtklima und die Lebensqualität profitieren.

Foto: Heilbronn, Stadtschungel Kranenstraße (frei raum concept, Landschaftsarchitekten)



Foto: Bonn (© Stadtwerke Bonn, Fotograf Martin Magunia)





3. 1

Entscheidend ist, die vielen Einzelemente als Teile eines Systems zukunfts-fähiger Straßenräume zu denken: Grünplanung und Wassermanagement im Zusammen-spiel mit der gebauten Umwelt aus Straßen, Plätzen, Gebäuden und den Men-schen, die sie nutzen und (mit)gestalten.

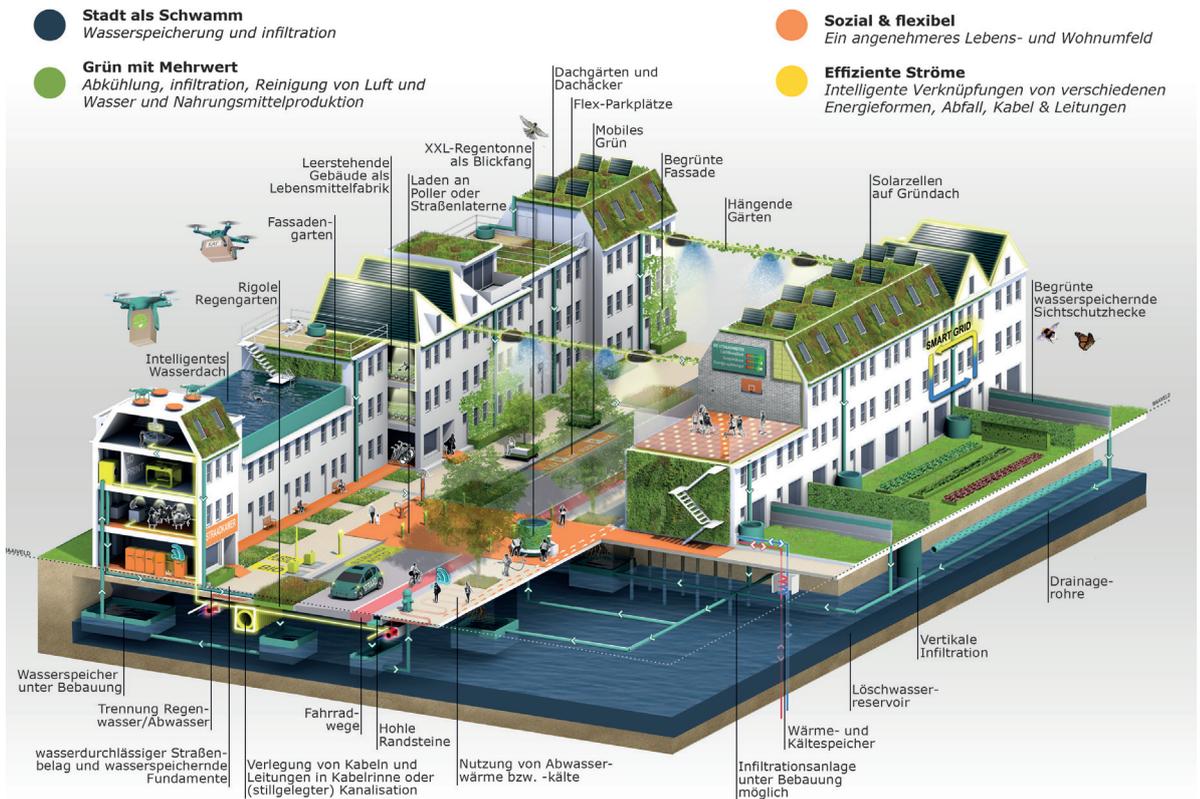


Abbildung: s.m.a.r.t. STREET (© BoschSlabbers Landscape + Urban Design)⁴

Wie man auch mit überschaubaren Mitteln in kurzer Zeit der Überhitzung von Stadt-räumen begegnen kann, zeigen Beispiele aus Wien. So wurden im Sommer 2020 in 22 „Coolen Straßen“ Begrünungen und Wasserelemente eingesetzt.^{5, 6} Die Auswahl der Straßen erfolgte nach der Wiener Hitzekarte. Sie zeigt auch, wo viele Kinder und ältere Personen leben, die besonders an den Folgen hoher Temperaturen leiden. Inzwischen wurden oder werden viele Straßen dauerhaft umgestaltet und Baumpflanzungen vorgenommen, hellerer Asphalt eingesetzt und dauerhafte Schatten- oder Wasserelemente eingebaut.



Foto: Wien, Gürtelfrische West (Christian Schrott)



Fotos: Wien, Coole Straßen (© Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner)





3. 2

Planung und Prozess

Die Planung von grüner und blauer Infrastruktur kann nur in der Zusammenarbeit unterschiedlicher Disziplinen erfolgreich sein. Expertinnen und Experten aus Landschaftsplanung, Versorgung, Verkehrsplanung, Stadtplanung, Städtebau – alle müssen zu einem integrierten Vorgehen beitragen.

Dabei gilt es nicht nur das Sichtbare an der Oberfläche in den Blick zu nehmen: Unterirdisch verlaufen eine Vielzahl von Leitungen, die bei einer Begrünung berücksichtigt und geschützt werden müssen. Zusätzlich bedarf es partizipativer Prozesse. Die Nutzerinnen und Nutzer verfügen über gutes Expertenwissen für die grüne und blaue Gestaltung „ihrer“ Straße. Ob Planungswerkstatt, Reallabor oder temporäre Aktionen – die Wahl des Formats muss an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden.



Foto: Leipzig, Planungswerkstatt (StadtLabor Leipzig)⁷

Straßenraumplanung sollte mit der Phase „Null“ einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beginnen und nicht mit der Fertigstellung enden.⁸ Die Phase „Zehn“ des Betriebs benötigt genügend Aufmerksamkeit. Damit ein tatsächlich nachhaltiger Beitrag zu lebenswerten Stadträumen geleistet wird, müssen die Pflege und die Instandhaltung von Grün- und Wasserflächen im Straßenraum von Anfang an mitgedacht werden.

3

Literatur und Verweise

Allgemein

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hg.) (2017): Weißbuch Stadtgrün: Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Berlin.
- Bundesamt für Naturschutz (BfN) (2017). Urbane Grüne Infrastruktur. Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Hinweise für die kommunale Praxis. Berlin.
- VCÖ (2015): Lebensraum Stadt und Mobilität. Wien.
- Wuppertal Institut (Hg.) (2020): „Lebenswerte“ Straße in resilienten urbanen Quartieren, Wuppertal Report Nr. 17. Wuppertal.

Verwendete Beispiele und Quellen

1. <https://www.dvr.de/themen/infrastruktur/beispielsammlung-gute-strassen-in-stadt-und-dorf/osterstrasse-hamburg>
2. Leitfaden für eine wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung in Köln: <https://www.steb-koeln.de/service/publikationen/publikationen.jsp>
3. <https://www.freiraumconcept.com/projekte/stadtdschungel-krankenstrasse-buga-heilbronn>
4. <https://www.destraad.nl/>
5. <https://www.guertelfrische-west.at>
6. <https://www.mobilitaetsagentur.at/jahresaktion/cool-strassen/>; www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coolstrasse.html
7. Straßenbaumkonzept Leipzig 2030: <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/umwelt-und-naturschutz/baeume-und-baumschutz/stadtbaeume/strassenbaumkonzept-leipzig-2030/>
8. Bundesstiftung Baukultur (Hg.) (2020): Baukulturbericht 2020/21: Öffentliche Räume. Berlin, S. 126.



Design Matters

ATTRAKTIVE STADT- UND STRAßENRÄUME GESTALTEN

„Gutes Design macht verständlich, wie etwas funktioniert – Gutes Mobilitätsdesign macht verständlich, wie Mobilität funktioniert“¹. Dieser Satz bringt es auf den Punkt: Die gute und durchdachte Gestaltung von öffentlichen Räumen und Mobilitätsangeboten kann dazu anregen, sich sicher, bequem und umweltfreundlich durch die Stadt zu bewegen.

Die Gestaltung von Straßen und Plätzen ist also auch Kommunikation und Information. Sie ist Ausdruck von Wertschätzung für die Menschen, die sich dort aufhalten, begegnen und fortbewegen. Eine Bahnhaltestelle kann rein funktional ausgeführt werden, sie kann aber auch eine Einladung zum Umstieg sein, ein Aushängeschild und eine Augenweide, die zum Stadtgespräch wird.

Im besten Fall bilden Form und Funktion in der Straßenraumgestaltung eine Einheit. Ausgehend vom Verhalten und der Alltagsmobilität der Menschen entstehen räumliche Gefüge, die die Bedürfnisse und Empfindungen der Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen und in gebaute Umwelt übersetzen. Architektur und Stadtplanung bringen dann nicht nur Baukörper und Fahrbahnen hervor, sondern sind vielmehr Ausdruck der „Interaktion von Form und Leben“².

Die Symbiose von Form und Funktion wird umso wichtiger, als dass die Funktionsvielfalt in unseren Städten stark zunimmt. Nutzungen werden miteinander kombiniert, öffentliche Räume sind zur einen Hälfte Parkplatz, zur anderen Hälfte Treffpunkt und Marktplatz. Multimodale Mobilitätsstationen verknüpfen unterschiedliche Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote.

Ein gutes Design, das in dieser Vielfalt Orientierung und intuitive Verständlichkeit bietet, ist so ausschlaggebend wie nie zuvor.



Foto oben: Böblingen (bauchplan).(Clemens Franke)

Foto unten: Karlsruhe, Projekt regiomove (© netzwerkarchitekten / unit-design)



4

Design Matters

ATTRAKTIVE STADT- UND STRAßENRÄUME GESTALTEN

4.1

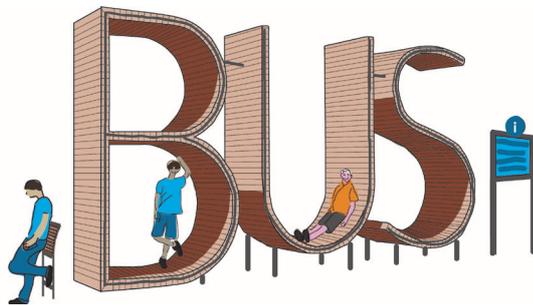
Gestaltungsbeispiele

In der dänischen Hauptstadt Kopenhagen sind mehrere Beispiele für wegweisendes Mobilitätsdesign anzutreffen. Die Entwürfe sind dabei immer vom Verhalten der Menschen bestimmt. Die Fahrradbrücke „Bicycle Snake“³ ist gebogen, um Schussfahrten zu verhindern. Das Stadtmobiliar im Park „Superkilen“⁴ ist als Referenz an die Herkünfte und Sehnsüchte der hier Wohnenden konzipiert.



Foto: Kopenhagen, Cykelslangen (Architektur: Dissing+Weitling
Foto: Rasmus Hjortshøj)

Skizze: Bushaltestelle, (Planer-
societät Dortmund)



Ein verhaltensorientierter Ansatz für die Gestaltung von Straßen und Plätzen ist die Analyse von Wegemustern. Auf Basis dieser „Desire Lines“ werden dann Verbindungen und Verweilorte definiert. Die oberirdischen Anlagen der S-Bahn-Station Nørreport in Kopenhagen folgen genau diesem Prinzip.

In den Zwischenräumen der bevorzugten Routen der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wurden Radabstellanlagen und die Zugänge zum unterirdischen Bahnhof positioniert⁵.

Generell sind Zu-, Aus- und Umstiegsorte im öffentlichen Raum so zu arrangieren, dass die Orientierung intuitiv möglich ist. Dies gelingt etwa, indem die Haltestellen einzelner Verkehrsmittel durch eine eindeutige Zeichensprache und Farbgebung erkannt und unterschieden werden können⁶. Ähnliche Gestaltungsprinzipien lassen sich auch für die Integration neuer Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Raum anwenden. Mobilitätsstationen für Leihfahrzeuge⁷ oder Ladesäulen für Elektrofahrzeuge sollten ohne Vorkenntnisse und Zeitverlust nutzbar sein.

Neben den aufsehenerregenden Vorzeigeprojekten können sich auch kleine und alltägliche Lösungen durch geschicktes Design auszeichnen. Hierzu gehören etwa „Parklets“, gestaltete Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten, die als Modul exakt in einen Pkw-Stellplatz eingefügt werden können⁸. Selbst eine improvisierte Bordstein-



rampe für Radfahrende im Zuge einer Bau-
stellenumfahrung⁹ erfüllt die Grundprinzipien
guten Mobilitätsdesigns: einfach, funktional
und gut in die Umgebung eingefügt.

Es geht insgesamt darum, das gesamte
Mobilitätssystem konsistent zu gestalten. Die
Nutzung von Radwegen und Haltestellen für
Bus und Bahn sollte überall intuitiv und un-
kompliziert funktionieren.



Foto: Essen Parklet (Fachgeschäft für Stadt Wandel)

4. 2

Planung und Prozess

Gutes Design orientiert sich am Verhalten der Menschen. Die Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer von Stadträumen ist damit schon in der Kernidee guter Straßenraumgestaltung fest verankert. Dies kann durch unmittelbare Einbindung der Beteiligten in die Planungsprozesse geschehen, etwa in Form von Bürgerwerkstätten oder aber durch die dezidierte Beobachtung und Analyse des Mobilitätsverhaltens.

Wenn die Definition von menschenorientierter Stadtplanung als Interaktion von gebauter Umwelt und dem Alltagsleben der Bewohnerinnen und Bewohner ernst genommen wird, ist diese Aufgabe am besten in interdisziplinären Teams zu bewältigen. Dabei sollten sowohl planungs- und verkehrswissenschaftliche als auch psychologische und sozialwissenschaftliche Kompetenzen eingebunden werden.

Die vielfältigen und sich dynamisch verändernden Gestaltungsaufgaben sind für die öffentlichen Akteure der Stadt- und Verkehrsplanung eine große Herausforderung. In Abkehr von herkömmlichen starren Planungsverfahren müssen sie umdenken und im Sinne einer „agilen Stadtverwaltung“ flexibel und situativ agieren.¹⁰



Foto: Kopenhagen, Nørreport Station (Foto: Rasmus Hjørshøj – COAST, Architektur/Design: Cobe and Gottlieb Paludan Architects)



4. 2

Um gutes Design zu erreichen sollten greifbare Bilder und Visionen erzeugt werden, wie Straßen und Plätze zukünftig aussehen könnten¹¹. In Form von graphischen Visualisierungen und Renderings kommt Design so als Planungs- und Kommunikationsinstrument zum Einsatz.



Rendering: Berlin Pankow, Kavaliertstraße, MLA+, Martin Aarts

4

Literatur und Verweise

Allgemein

- Bundesstiftung Baukultur (Hg.) (2020): Baukulturbericht 2020/21: Öffentliche Räume. Berlin.
- Jensen, Ole B., & Lanng, Ditte Bendix (2016). Mobilities Design: Urban designs for mobile situations. Taylor & Francis.
- VCD - Verkehrsclub Deutschland (2020): Fairkehr - Themenheft „Design trifft Mobilität“, Heft 5/2020.

Verwendete Beispiele und Quellen

1. Prof. Peter Eckart, Hochschule für Gestaltung Offenbach, Statement in MHKBG NRW (2020), Filmeinspieler „Design Matters“
2. Jan Gehl im Interview: https://www.youtube.com/watch?v=9_x5Hor2MP8
3. Bicycle Snake / cykelslangen, Dissing+Weitling: <https://dissingweitling.com/en/project/bicycle-snake>
4. Kopenhagen, Superkilen, BIG / Topotek1 / Superflex: <https://www.topotek1.de/openSpaces/superkilen-2/>
5. Kopenhagen, Nørreport Station, Cobe Architects: <https://www.cobe.dk/place/norreport-station>
6. Frankfurt am Main, Stadtbahnhaltestelle Glauburgstraße, Just Burgeff Architekten: <https://just.burgeff.de>. Umweltbundesamt (Hg.) (2017): Straßen und Plätze neudenken. Dessau-Roßlau, S. 78.
7. Karlsruhe, regiomove, Mobilitätsstationen: <http://www.regiomove.de>
8. Parklet in Essen-Holsterhausen: <https://dieurbanisten.de/ein-parklet-fuer-essen-holsterhausen/>
9. Kopenhagen, Bordsteinrampe für Radfahrende, Mikael Colville-Andersen: twitter.com/colvilleandersn/status/1326974469278150658
10. MLA+, Martin Aarts, Visualisierung Kavaliertstraße Berlin-Pankow: <https://stadtraum2030.de/gutachten-2>
11. Rölle, Daniel (2020). Agile Verwaltung. Handbuch Digitalisierung in Staat und Verwaltung, 1-11.



Herausgeber

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Kontakt

E-Mail: zukunfstadtraum@mhkbg.nrw.de

Redaktion und Gestaltung

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund
Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer, Dr. Thomas Klinger

Foto

Titelfoto: Schönebeck, Marktplatz (© Tim Schneider (SRL), Magdeburg)

© 2020 / MHKBG S-327

Die Publikation steht zum Download bereit unter: www.mhkbg.nrw/broschueren

Bitte die Veröffentlichungsnummer **S-327** angeben.

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerberinnen und -werbern oder Wahlhelferinnen und -helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift der Empfängerin oder dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.