WZB
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

gefördert durch DBU Deutsche Bundesstiftung Umwelt www.dbu.de

STIFTUNG MERCATOR
CLIMATE CHANGE CENTER Berlin Brandenburg

Städte ohne Parkplätze

Zwischenbilanz und Aussichten im Projekt Graefekiez

14. Juni | 13:00 – 18:00 Uhr

Schmiede, EUREF Campus 15, 10829, Berlin

Programm

Moderation: Juliane Haus (WZB)

13:00	**Das Projekt Graefekiez: Hintergrund und Umsetzung** *Weert Canzler* *(WZB)*
13:15	**Die Verkehrswende im Bezirk und die Rolle des Graefekiezes** *Annika Gerold* *Bezirksstadträtin der Abteilung für Verkehr, Grünflächen, Ordnung und Umwelt in Friedrichshain–Kreuzberg*
14:00	**Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung** *Theresa Pfaff & Viktoria Scheidler* *(WZB)*
15:00	**Kaffeepause**
15:30	**Keynote: Wie macht es die Freie und Hansestadt Hamburg?** *Anjes Tjarks* *Senator der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in Hamburg*
16:15	**Erkenntnisse I: Der rechtliche Rahmen für Interventionen** *Hubertus Baumeister* *(BBG und Partner)*
17:00	**Erkenntnisse II: Wer darf wann wo wie parken?** *Anke Borcherding* *(WZB)*
17:45	**Zusammenfassung und Bewertung** *Andreas Knie* *(WZB)*
18:00	**Get-together (Getränke & Fingerfood)**

Das Projekt Graefekiez: Hintergrund und Umsetzung

Weert Canzler (WZB)

WZB

Die Verkehrswende im Bezirk und die Rolle des Graefekiezes

Annika Gerold

Bezirksstadträtin der Abteilung für Verkehr, Grünflächen, Ordnung und Umwelt in Friedrichshain–Kreuzberg

WZB

Projekt Graefekiez Bericht zur Begleitforschung

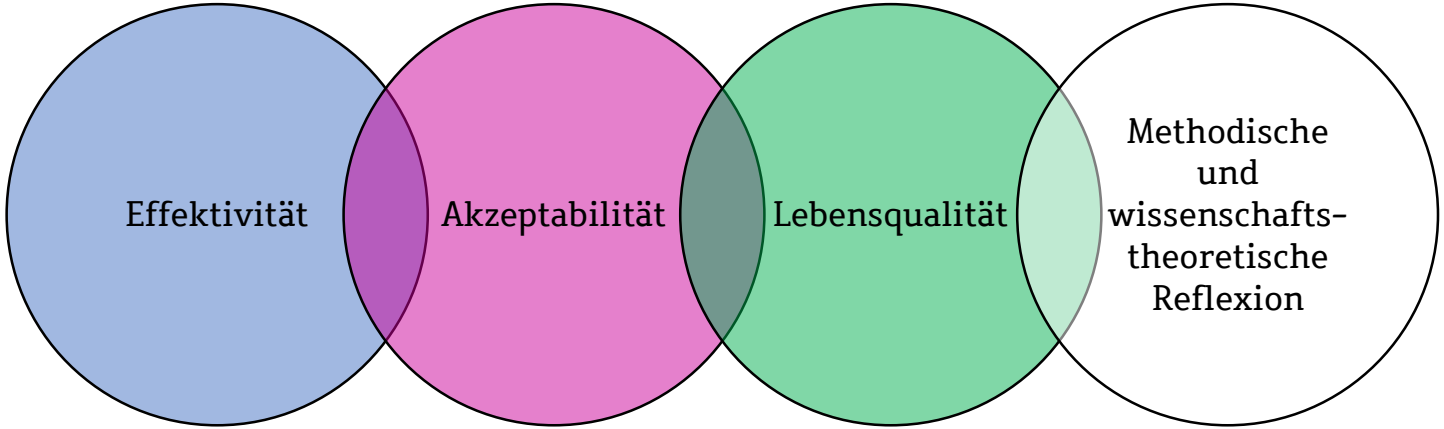
Viktoria Scheidler und Theresa Pfaff
Forschungsgruppe Digitale Mobilität
2024

STIFTUNG MERCATOR
gefördert durch DBU Deutsche Bundesstiftung Umwelt
www.dbu.de
CLIMATE CHANGE CENTER Berlin Brandenburg

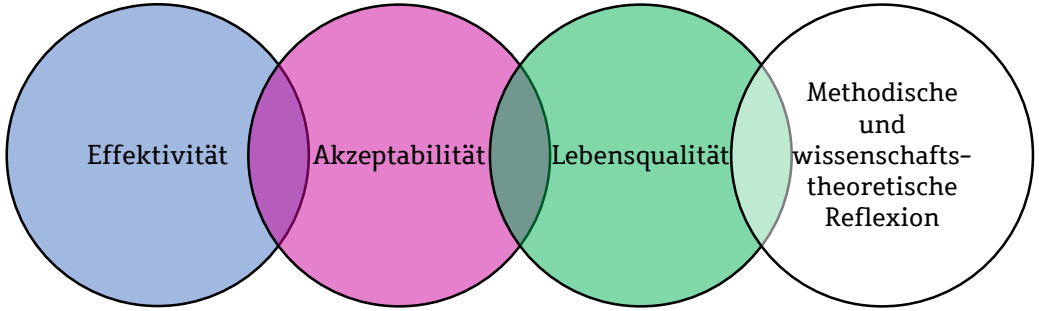
Kernthemen

1. Die Rahmung der wissenschaftlichen Begleitung
2. Quantitative Befragung
3. Fokusgruppen
4. Reflexion: Ergebnisse zusammendenken

Wissenschaftliche Begleitforschung



Wissenschaftliche Begleitforschung



Fokusgruppen

Befragungen
Fortlaufend mit Anwohnenden und Schüler*innen zu Mobilität, Akzeptanz der Maßnahmen und Wohlbefinden

Kontextmessungen
Verkehrsentwicklung und Lärmbelastung

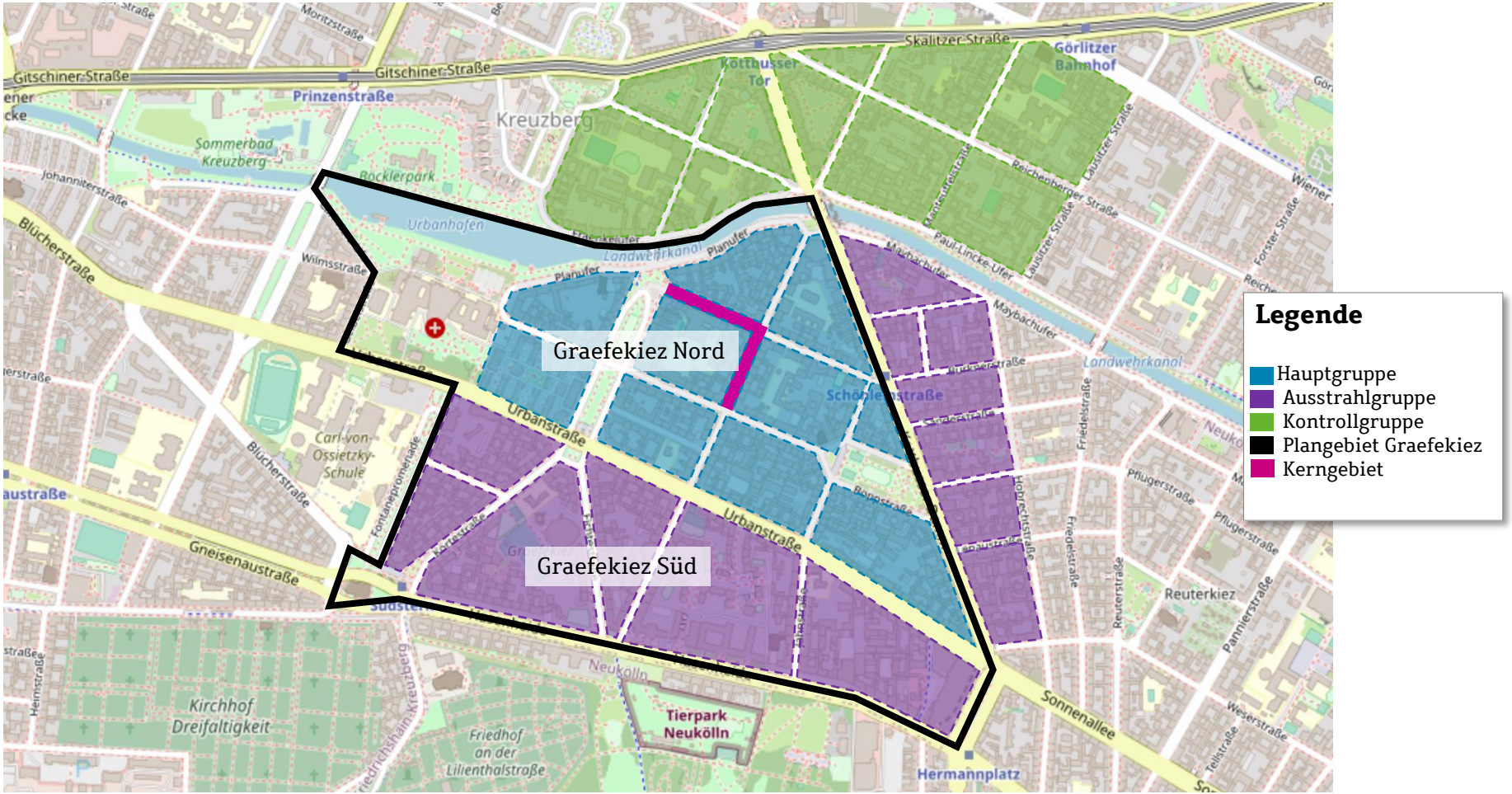
Evaluation des gesamten Prozesses

Projektpartner in der Begleitforschung

DLR	Projekt SensorKids	Die Verkehrswende für Kinder erlebbar machen: Erforschen der Auswirkungen von Verkehrsberuhigung im Schulumfeld mit Kindern
		Lärmexposition im Graefekiez: akustische Messungen und zeitlich aufgelöste Lärmkartierung
inter3 Institut für Ressourcenmanagement	Projekt CompAIR	Citizen Science für bessere Luft Mit Sensortechnik Bürger:innen an der Messung der Luftqualität beteiligen
RIFS Potsdam	Projekt TuneOurBlock	Interviews & Workshop mit Gewerbetreibenden im Graefekiez
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen	Projekt MoveMe	Shared Mobility als Schnittstelle zur Raumverteilung: Akzeptanz, Nutzungspotenziale und –barrieren für unterschiedliche soziale Gruppen

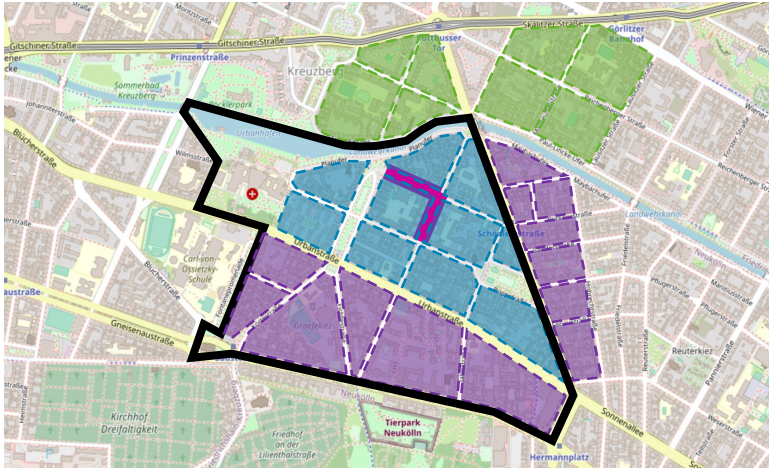
WZB-Befragung zum Projekt Graefekiez

Theresa Pfaff
Forschungsgruppe Digitale Mobilität
2024


Graefekiez Nord
Graefekiez Süd
Legende
Hauptgruppe
Ausstrahlgruppe
Kontrollgruppe
Plangebiet Graefekiez
Kerngebiet
Gitschiner Straße
Prinzenstraße
Kreuzberg
Sommerbad Kreuzberg
Bücklerpark
Urbanhafen
Landwehrkanal
Planufer
Wilmsstraße
Blücherstraße
Urbanstraße
Carl-von-Ossietzky-Schule
Fontanepromenade
Gneisenaustraße
Kirchhof Dreifaltigkeit
Friedhof an der Lilienthalstraße
Tierpark Neukölln
Neukölln
Hermannplatz
Sonnenallee
Reuterkiez
Pannierstraße
Pflugerstraße
Friedelstraße
Hobrechtstraße
Maybachufer
Paul-Lincke-Ufer
Lausitzer Straße
Reichenberger Straße
Skalitzer Straße
Kottbusser Tor
Görlitzer Bahnhof
Johanniterstraße
Moritzstraße
Wiener
Forster Straße
Weserstraße
Telkstraße
Heimstraße
Friedrichshain-Kreuzberg

Die Stichprobe (N)

	T0	T1
Rücklaufquote	18 %	15 %
Gesamtstichprobe	2,027	1,770
Hauptgebiet	1,102	895
Kerngebiet	239	196
Kontrollgruppe	494	447
Ausstrahlungseffektgruppe	192	232
Postalisches Anschreiben	11,243	11,742



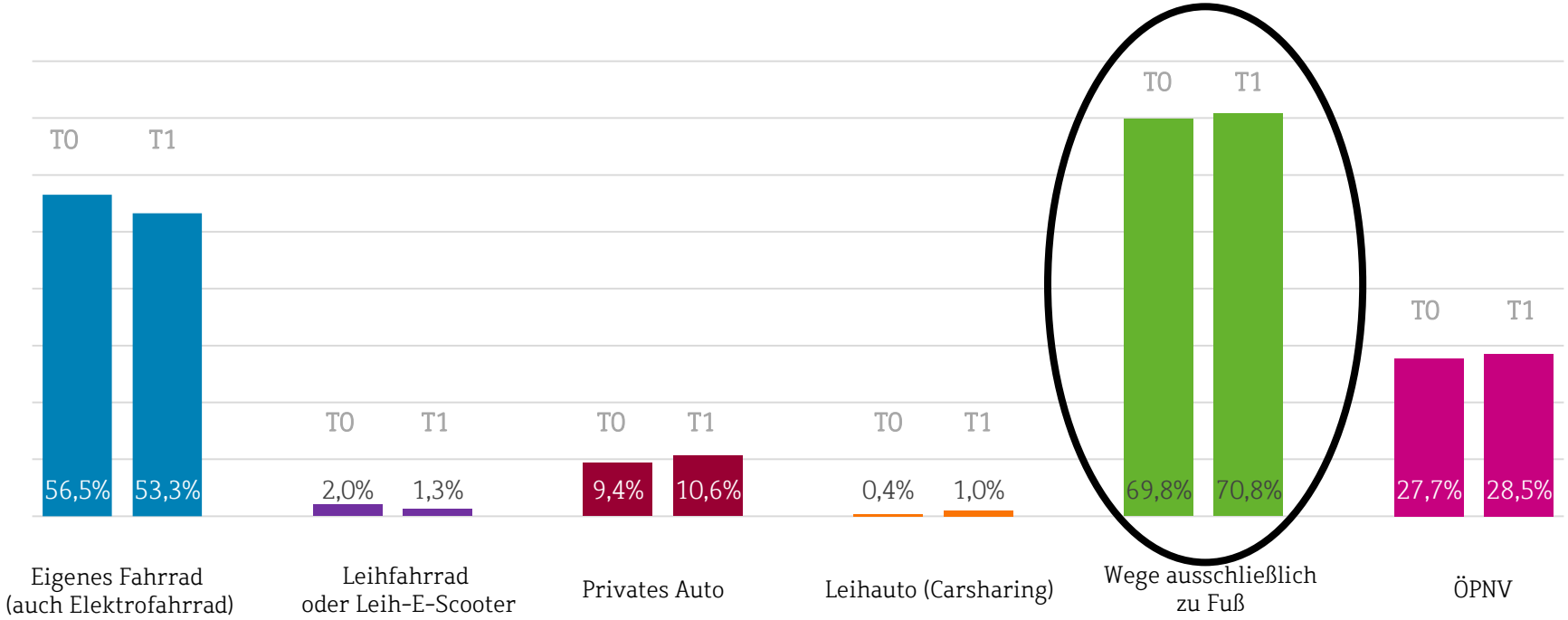
WZB

Dimensionen der Untersuchung

- Verkehrsmittelnutzung
- Akzeptanz
- Wohlbefinden
- Soziale Kohäsion
- Soziodemografie

WZB

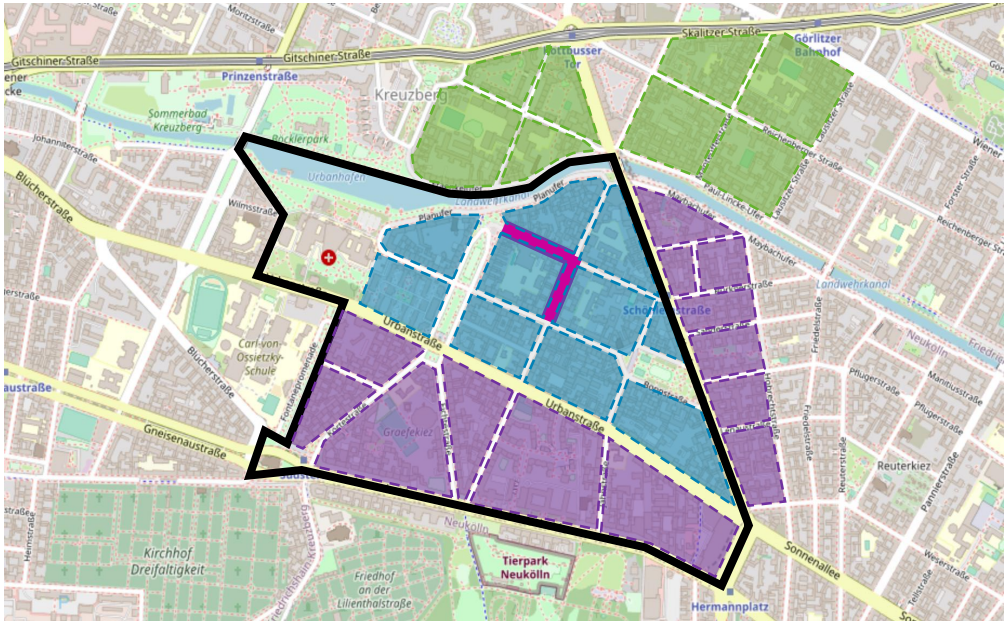
Auskunft zur Verkehrsmittelnutzung: täglich bzw. fast täglich



Quelle: WZB-Bevölkerungsbefragung „Alltagsmobilität und Wohnortzufriedenheit“, Welle 1 und 2 (2023 und 2024) | Daten: infas

WZB

Auskunft zur Parkplatzsuche



Hauptgruppe
1,3 Minuten
Kerngruppe
2,3 Minuten

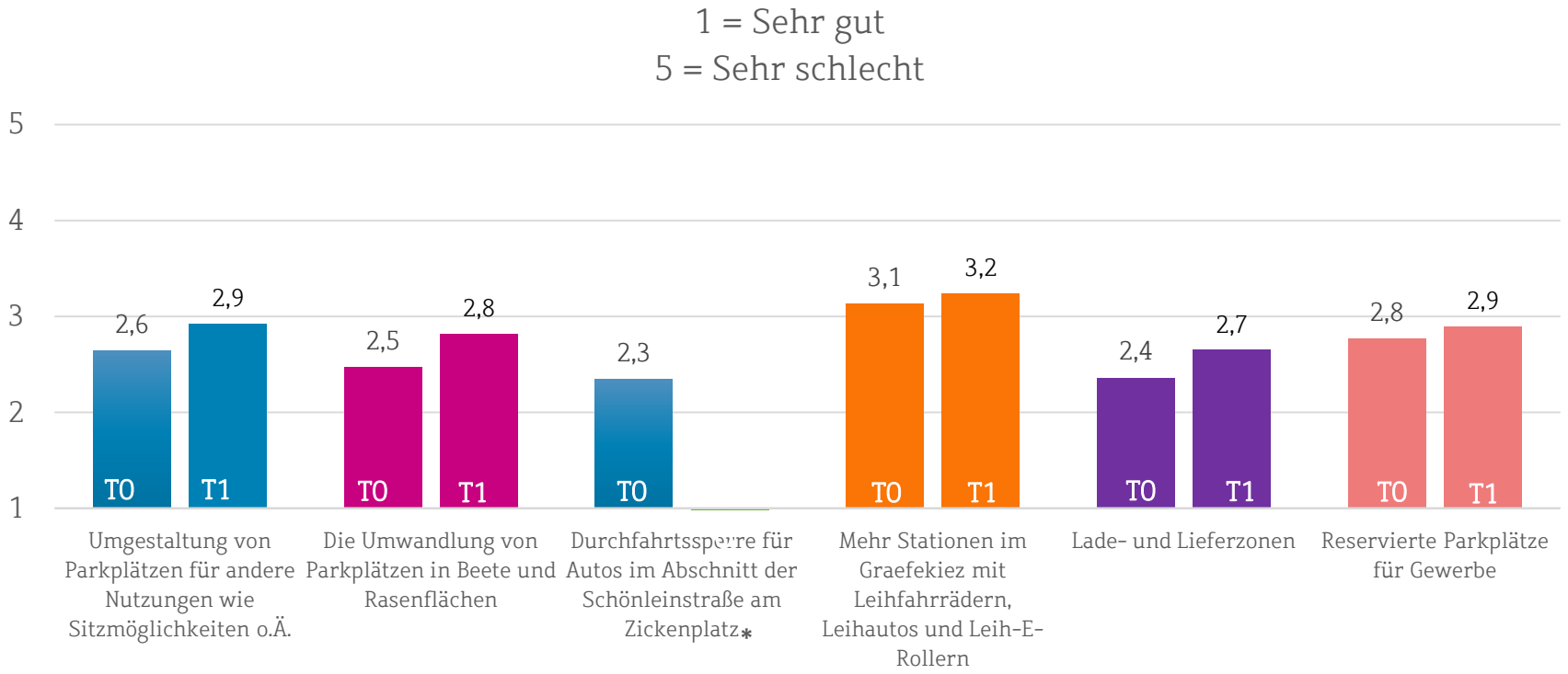
Beide Gruppen
1,4 Minuten

Zwei Maßnahmen
- Parkraumbewirtschaftung Reuterkiez
- Projekt Graefekiez

Quelle: WZB-Bevölkerungsbefragung „Alltagsmobilität und Wohnortzufriedenheit“, Welle 1 und 2 (2023 und 2024) | Daten: infas

WZB

Zustimmungswerte „Projekt Graefekiez“



Quelle: WZB-Bevölkerungsbefragung „Alltagsmobilität und Wohnortzufriedenheit“, Welle 1 und 2 (2023 und 2024) | Daten: infas

WZB

* Bei T1 wurden keine Daten zur Durchfahrtssperre erhoben.

Entwicklung des Wohlbefindens

Lärmbelastung	– Verkehr + Besucher*innen
Schlafqualität	Ziemlich gut
Sicher und kinderfreundlich	+ Schutzbedürftige Gruppen + Kinderfreundliche Umgebung
Bewegungsförderung	– Einschränkungen wie Verkehr und fehlende Flächen
Beeinträchtigung der Lebensqualität	– Weniger Belastung durch Verkehr

WZB

Sozialvertrauen und Nachbarschaftsgefüge

Fairness	Wie fair sind die Menschen in Ihrer Nachbarschaft?
Hilfsbereitschaft	– Wie hilfsbereit ist Ihre Nachbarschaft?
Vertrauen	+ Wie vertrauenswürdig sind die Menschen in Ihrer Nachbarschaft?
Sicherheitsgefühl	+ Tagsüber insgesamt und durch Verkehr + Nachts insgesamt

WZB

WZB Fokusgruppen

Viktoria Scheidler (& Vanessa Roesner)
Forschungsgruppe Digitale Mobilität
2024

Hintergründe

Unterschiedliche Betroffenheit von Kosten und Nutzen von Verkehr und Verkehrs-wendemaßnahmen

Unterrepräsentanz von gewissen Stimmen und Perspektiven in Transformationsprozessen

Perspektiven/Gelebte Expertisen (Lowe et.al. 2023)* strukturell benachteiligter und stark betroffener Gruppen essentiell für eine gerechte Verkehrswende/Verkehrsplanung

Lowe, C. et. al. (2023) "It's annoying, confusing, and it's irritating": Lived expertise for epistemic justice and understanding inequitable accessibility". *Journal of Transport Geography. 106(1):103504*. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2022.103504

CLIMATE CHANGE CENTER WZB

Aufbau

Fokusgruppe 3
Frauen aus der Werner-Düttmann Siedlung (WDS)

Fokusgruppe 2
Gewerbetreibende

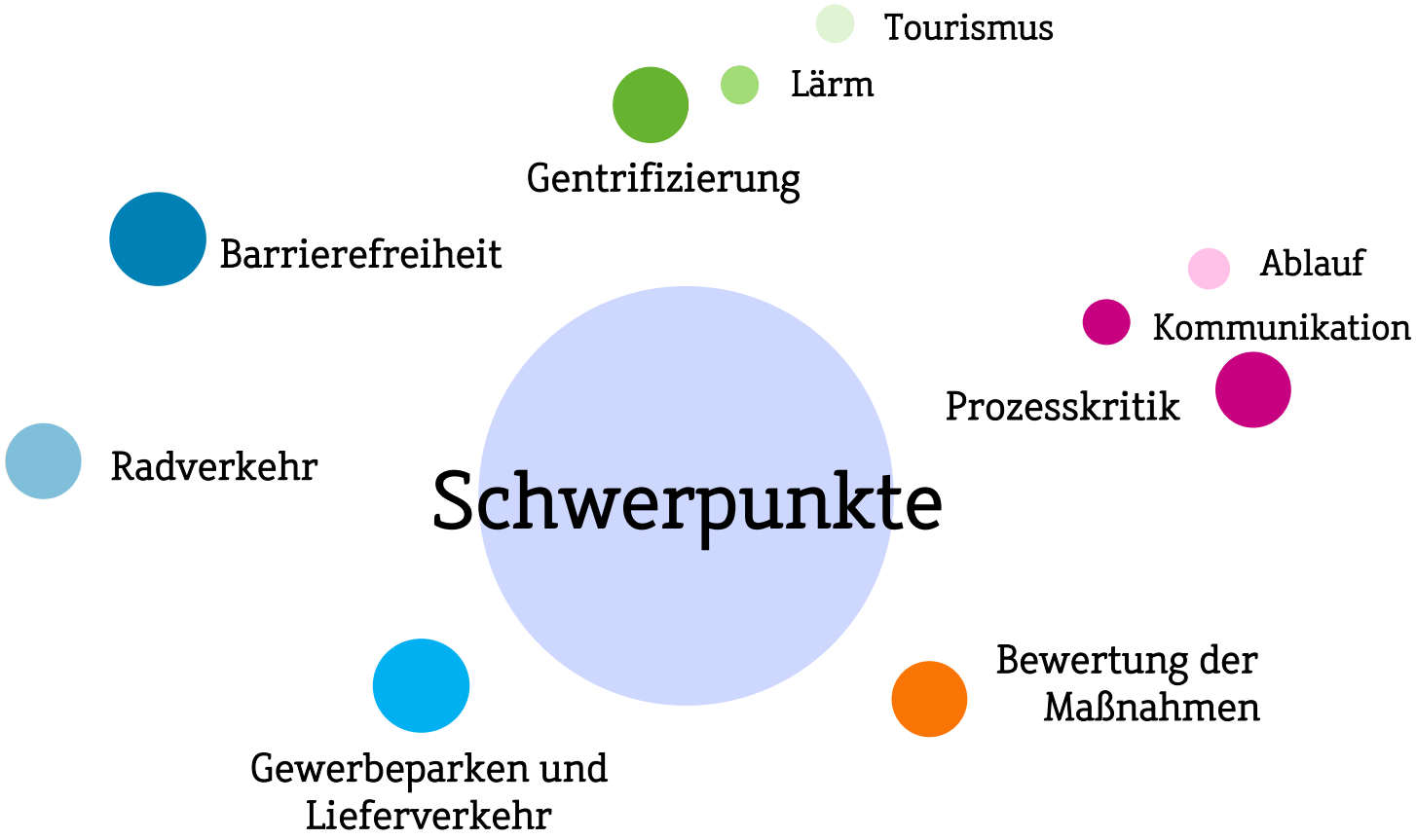
Fokusgruppe 1
Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

1 Beteiligung

2 Maßnahmen

3 Ko-Kreative Reflexion

CLIMATE CHANGE CENTER WZB


Tourismus
Lärm
Gentrifizierung
Barrierefreiheit
Ablauf
Kommunikation
Prozesskritik
Radverkehr
Schwerpunkte
Bewertung der Maßnahmen
Gewerbeparken und Lieferverkehr

WZB

Barrierefreiheit

U-Bahnhof Schönleinstraße als „Tor zur Hölle“ (FG1)

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- 8-17 Teilnehmende
- Menschen mit Behinderungen und Senior:innen (primär Geheinschränkungen)
- Großteil über 40+, allgemein lange Wohndauer
- 6 von 8 Personen besitzen ein Auto
- Nutzung des Autos für alltägliche Wege außerhalb des Kiezes

Allgemeine infrastrukturelle Barrieren versus Projekt

„Ich bin hierher gekommen, langsam getappert… und bin froh, dass ich nicht von 3 Fahrrädern fast umgefahren wurde, sondern nur von 2.“ (FG1)

Schwerpunkt Fahrradverkehr

Mobilität steigern?

Sicherheit für wen?

Psychische/Physische Auswirkungen durch das Projekt

„Ich bin aufs Auto angewiesen. Mein Leben funktioniert nicht mehr wie es funktioniert. (…) Ich kann maximal gut 200m laufen. Das (Projekt) macht das Viertel für mich unbewohnbar“ (FG1)

CLIMATE CHANGE CENTER WZB

Gewerbeparken und Lieferverkehr

- Existenzschwierigkeiten
- Neu eingerichtete Ladezonen für Gewerbe-treibende kaum nutzbar
- Unklare rechtliche Grundlagen und Kommunikation
- Gewerbewegfall im Kiez und Gentrifizierung

„Bei uns geht es um Sein oder nicht Sein.“ (FG2)

„Da würde ich mir (...) wünschen, [...] dass sie sich hinstellen und sagen: „Leute, es gibt rechtlich keine Lösung, aber wir machen das Projekt und bieten eine Lösung an – auch wenn sie nicht durch das Gesetz gedeckt ist [...] und wir lassen euch nicht im Stich.“ (FG 2)

„Die schöne neue Welt wie man die sich à la Land-Lust Magazin vorstellt, da haben wir nichts verloren drin.“ (FG2)

Gewerbetreibende

- 6 Teilnehmende
- Primär ähnliche Altersgruppe (geschätzt ca. 40+)
- Teilweise Gewerbe im Projektgebiet, teilweise in angrenzenden Straßen.
- Teilweise wohnhaft im Kiez, teilweise in angrenzenden Kiezen (lange Wohndauer)
- 4 von 6 Personen brauchen ihre KFZ für die tägliche Funktion des Gewerbes

CLIMATE CHANGE CENTER WZB

Vernachlässigung der WDS

Frauen aus der Werner-Düttmann-Siedlung

- 9 Teilnehmende
- breite Altersspanne (geschätzt ca. zwischen 20 und 40+)
- überwiegend zweisprachig deutsch, kurdisch- und türkischsprechend
- Nutzung von ÖPNV, Zufußgehen aber: Auto ist das wichtigste Verkehrsmittel
- Familien besitzen Autos: Erledigen täglicher Wege mit dem Auto (Arbeitswege (v.a. Männer), Transport von Kindern und Einkäufen)

Grünflächen im Kiez ausreichend

„Ich muss sagen, ich finde es wirklich schon provokant, denn solche Sachen kann man wirklich woanders machen.“ (FG3)

„Wir“ versus „die Anderen“

Versus „die Grünen“ und „die reichen Bewohner der Bergmannkiez es“ (FG3)

„...der Garten wurde uns weggenom men“ (FG3)

Fairnessempfinden und Kommunikation

„Ich hätte das eigentlich mitbekommen haben müssen. Das ist so, als ob das geplant wäre.“ (FG 3)

CLIMATE CHANGE CENTER WZB

Maßnahmen

Jelbi/Sharing Stationen

Begrünung/Entsiegelung

Parklets/Kiezterassen

„Ich fühle mich wohl in meinem Auto, weil ich daran gewöhnt bin.“ (FG1)

z.T. positive Wahrnehmung von Stellplätzen für Car-Sharing oder E-Roller (FG 2 & 3)

„Das sieht wie ein Friedhof aus!“ (FG3)

„„Bullabü auf dem Dorf“ (FG2)

„…schön für Touris aber aus Betroffenen-perspektive zu einseitig“ (FG1)

„…ein gebautes Zeichen der Ver-drängung.“ (FG2)

Alle

Barriere-freiheit

Ästhetik

Instand-haltung

CLIMATE CHANGE CENTER WZB

Reflexion: Ergebnisse zusammen denken

- Prozesskritik
- Konzepte und Ansprache für Gewerbetreibende
- Barrierefreiheit als Maßstab dient allen
- Ästhetik und Akzeptanz der Maßnahme
- Mehrdimensionalität von Mobilitätswendemaßnahmen

WZB

Reflexion: Ergebnisse zusammen denken

Steigerung der Lebensqualität (für einige) vs. Akzeptanzwerte

- Welche Schlussfolgerungen werden politisch daraus gezogen?

Pluralität von Lebenswelten vs. Kommunaler Handlungsdruck

- Wie werden einzelne Perspektiven und allgemeine Stadtentwicklung miteinander vereint?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Theresa Pfaff

Kontakt
+49 30 25491 224
theresa.pfaff@wzb.eu

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung gGmbH
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin

Viktoria Scheidler

Kontakt
+49 30 25491 247
viktoria.scheidler@wzb.eu

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung gGmbH
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin

WZB

Kaffeepause

15:00 – 15:30 Uhr

WZB

DIE MOBILITÄTSWENDE

IM ÖFFENTLICHEN RAUM

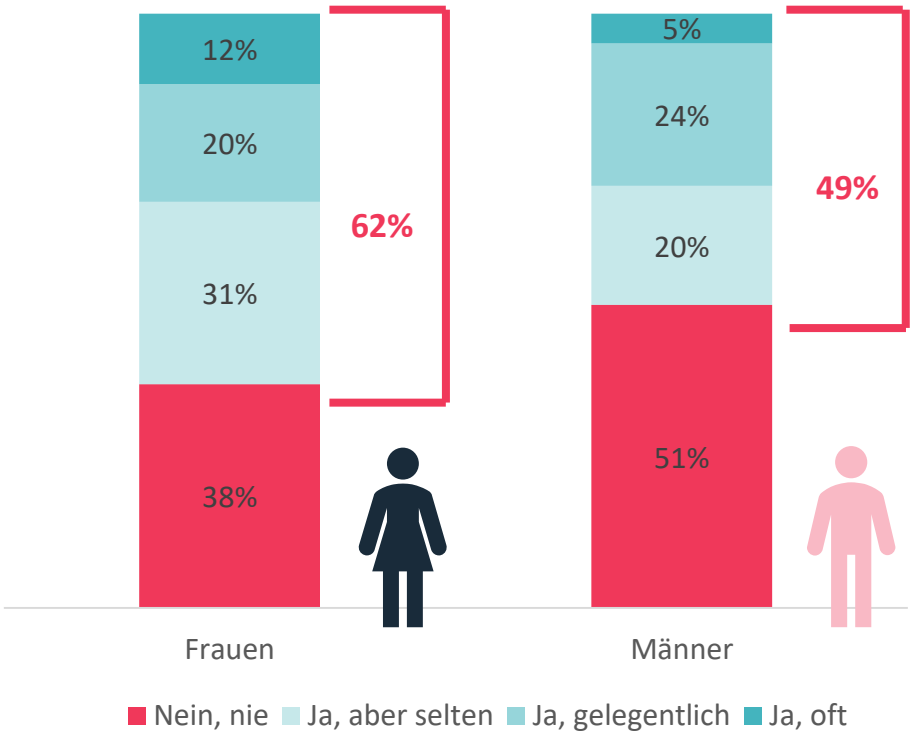
Senator Dr. Anjes Tjarks
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
14. Juni 2024

Hamburg

SUBJEKTIVES SICHERHEITSEMPFINDEN

IM ÖPNV

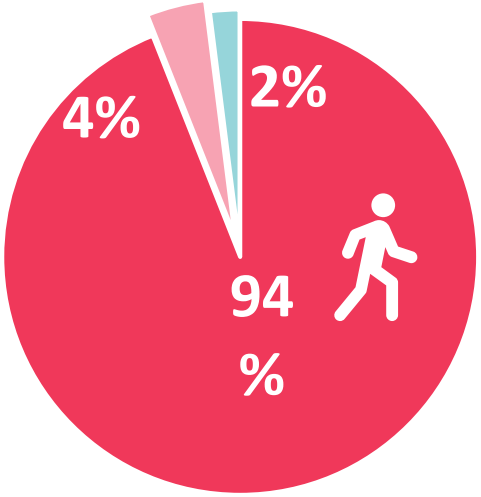
Kommt es vor, dass Sie ganz auf die Nutzung des ÖPNV verzichten, weil Sie sich in bestimmten Linien/Haltestellen unwohl oder unsicher fühlen?



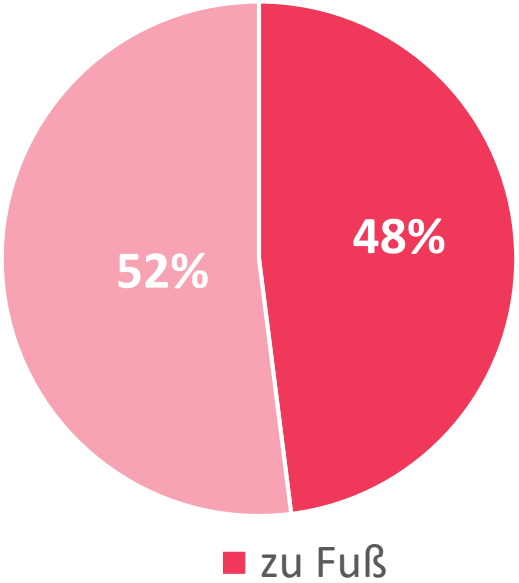
BVG Ergebnisbericht zu Sicherheit und Wohlbefinden im ÖPNV, Delphi Research 2022

SUBJEKTIVES EMPFINDEN

FUßVERKEHR



94 % der Wege zum ÖPNV werden zu Fuß gegangen



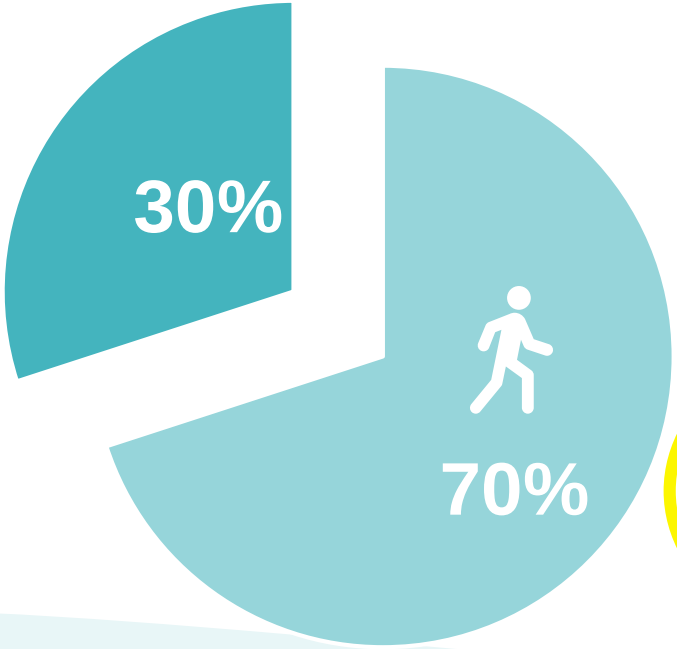
Insgesamt erleben wir 48 % unserer Reisezeit zu Fuß

Quelle: NTNU – Helge Hillnhütter

SUBJEKTIVES EMPFINDEN

Wenn wir uns an unsere Reise mit dem ÖPNV erinnern, denken wir …

… zu 30 % an unsere Eindrücke aus dem ÖPNV Fahrzeug



… zu 70 % an unsere Eindrücke als Fußgänger:in

Quelle: NTNU – Helge Hillnhütter

MEHR FUßVERKEHR

Gut ausgebaute und sichere Gehwege

- Barrierefreie Räume durch hohe Breiten und gute Oberflächen, taktile Leitsysteme und angepasste Borde
- Sicherung der Mobilität zur gesellschaftlichen Teilhabe durch die städtische **Fußverkehrsstrategie** und stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte
- Stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte enthalten diverse Maßnahmen wie z.B. Querungshilfen, Stadtmöbel, Anordnung von Parkraum

© BVM

HAMBURGER ERFOLGSREZEPT

Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

© Senatskanzlei Hamburg / Jan-Niklas Pries

- 2016: Bündnis für den Radverkehr
  - Infrastruktur / Service / Kommunikation
- **Mai 2022: Fortschreibung**
  - **neue Radverkehrsstrategie**
    mehr Platz für den Radverkehr, verstärkte bauliche Trennung
  - **stärkere Vernetzung Umweltverbund**
    Ziel: 80 % der Wege im Umweltverbund bis 2030
    - Infrastruktur und Netzausbau
    - Verknüpfung mit Wohnen und ÖPNV
    - Digitalisierung und Kommunikation
    - **Fußverkehr**
  - **Umsetzung durch Strukturen (Gremien, Ressourcen, Konfliktlösung)**

MEHR LEBENSQUALITÄT
IN DER INNENSTADT UND IN DEN QUARTIEREN

Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und in den Quartieren steigern

- Handlungskonzept Innenstadt umsetzen
- Erfolgreiche Umsetzung von Tempo 30 auf Bezirksstraßen ausweiten
- Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche
- Verkehrsversuche als Pilotprojekte, erst ausprobieren dann umsetzen
- Kurze Wege, die gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können

© BA Wandsbek

© Hinkelmann

© Markus Tollhopf

HANDLUNGSKONZEPT INNENSTADT 2020

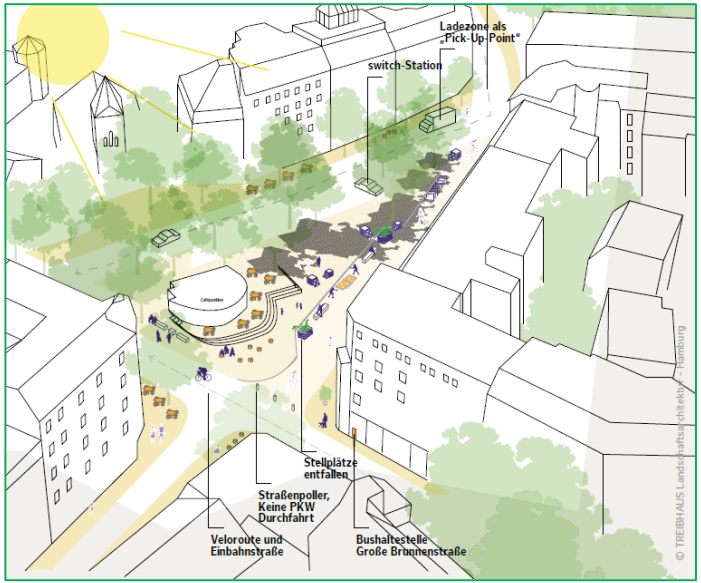
© BSW

AUTOFREIER JUNGFERNSTIEG

KOMMUNALTRASSE STEINSTRASSE

DAS AUTOARME QUARTIER – FREIRAUM OTTENSEN

FREIRAUM OTTENSEN



Große Brunnenstraße im Bereich des Platzes An der Reitbahn

Westliche Ottenser Hauptstraße

Bahrenfelder Straße zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Kreuz

KLIMARESILIENTE INFRASTRUKTUR

Königstraße

Ausbau in eine blau-grüne, nachhaltige Straße der Zukunft

Louise-Schröder-Straße

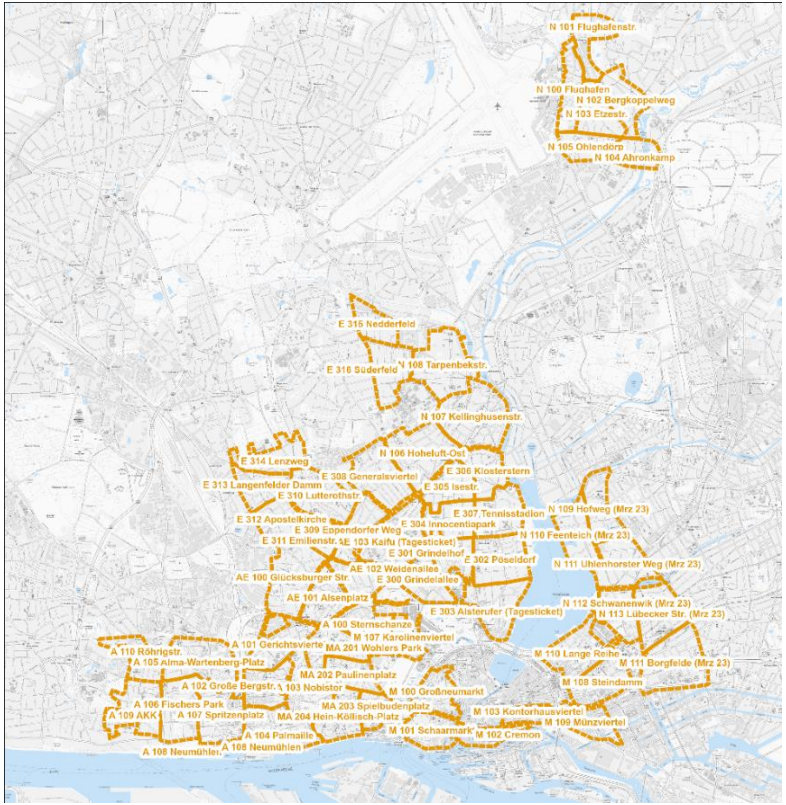
Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und Stärkung des Grünzuges

© BVM

BEWOHNERPARKEN IN HAMBURG

Der 10-Punkte-Plan

1. Anpassung der StVO zu Gunsten in Bewohnerparkgebieten ansässiger Firmen
2. Großzügigere Genehmigungspraxis von Ausnahmegenehmigungen durch den LBV für Unternehmen
3. Transparente Typisierung von Ausnahmegenehmigungen
4. Verfahren optimieren und beschleunigen, ggf. auch beratende Clearing-Runde
5. Zuschnitt und Regelung BWP-Zonen, einschließlich Kurzzeitplätze in Einkaufsstraße/Angemessene Ausweitung Tages- und Wochentickets
6. Ausweitung Lade- und Lieferzonen
7. Ausbau P+R
8. Privater Parkraum
9. Mobilitätsberatung
10. Medienkampagne



Hamburg

BIKE+RIDE

Fahrradparken verknüpft an Haltestellen – stadtweit in hoher Qualität & einheitlichem Design

- **Aktuell erreicht**: > **27.000 Bike+Ride-Plätze** an den Schnellbahnen + Fähranlegern
- **Highlights 2023**, z. B.
  - S-Rissen: Anlage zusammen mit neuer StadtRAD-Station gedacht, direkter Zugang zur Radroute
  - U-Lutterothstraße: Planung & Umsetzung Hand in Hand im Quartier – gemeinsam mit Straßenumbau
- Ziel bis 2025: 28.000 Plätze → **heute: 95 % geschafft**
- Ziel bis 2030: 40.000 Plätze, gesamtstädtische Strategie wird aktuell fortgeschrieben

© P + R-Betriebsgesellschaft mbH

PILOT RADBOXEN
(ehem. Fahrradkleingaragen)

- Für den Pilot sind 15 Standorte abgestimmt, ca. 130 Plätze
- Unterschiedliche Modelle in verschiedenen Quartiersstrukturen werden für 1 Jahr in 2 Nutzungszyklen mit Testkund:innen erprobt
- Beschaffungsvorgang bedarf EU-Ausschreibung aufgrund nachfolgender Regelphase (in Vorbereitung durch P+R)

© P+R Betriebsgesellschaft mbH / 3D-Visualisierung dreidesign

MODERNISIERUNG DER STADTRAD-FLOTTE

Flexibleres, vereinfachtes und zuverlässigeres System durch:

- schnellere Entleihe und Rückgabe (2 sec. für Entleihe, <1 sec. Rückgabe)
- **schnelleren Auf- und Abbau von Stationen** (keine Tiefbauarbeiten, kein Stromanschluss, geringere Rückbaukosten, Wegfall der Stationsseile und Bedieneinheit
- GPS-Tracking wirkt Vandalismus entgegen (verlorene und beschädigte Räder werden gefunden)
- Temporäre Pop-Up Stationen für bspw. groß<e E<<<<<<vents einfach umsetzbar

© DB Connect GmbH

Mobile in Hamburg with:

HVV SWITCH

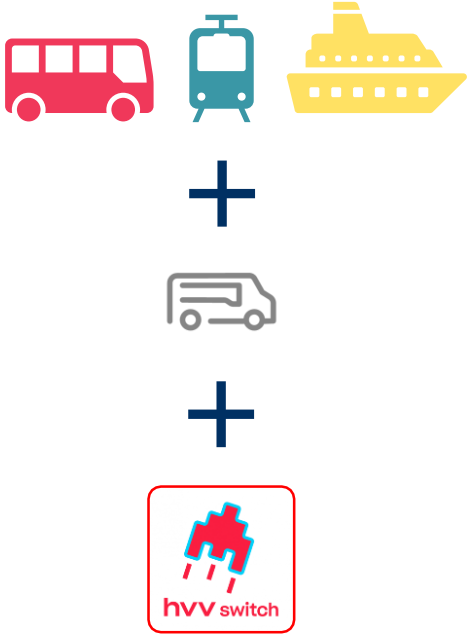
MOBILITÄT ALS SERVICE

- Mobilität aus einer Hand.
- Die Anwendung verbindet den klassischen ÖPNV mit anderen Sharing-Angeboten: SIXT share, MILES, SHARE NOW oder cambio
- In Hamburg wurden mittlerweile über 180 hvv switch Punkte errichtet.

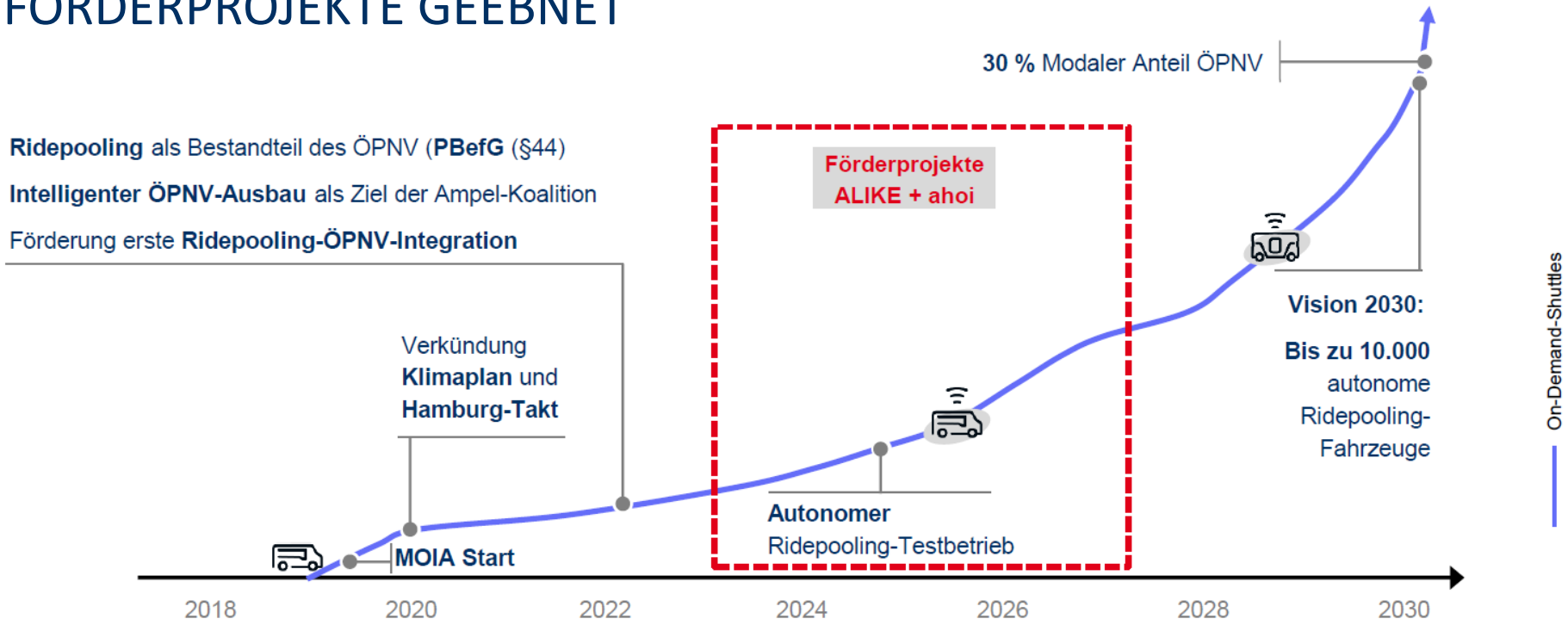
© HHA / hvv switch

AUTOMATISIERTES, DIGITALES UND VERNETZTES MOBILITÄTSSYSTEM DER ZUKUNFT

Für eine nachhaltige Mobilitätswende mit deutlich weniger privatem Pkw-Verkehr



AUTONOME ON-DEMAND SHUTTLES: DER WEG **BIS ZU 10.000 AUTONOMEN SHUTTLES** WIRD DURCH ZWEI FÖRDERPROJEKTE GEEBNET



Hamburg

VIELEN DANK!

Senator Dr. Anjes Tjarks
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
14. Juni 2024

Hamburg

Erkenntnisse I: Der rechtliche Rahmen für Interventionen

Hubertus Baumeister (BBG und Partner)

WZB

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Planerische Instrumente für die urbane Verkehrswende

De lege lata et ferenda

14. Regensburger Immobilienrechtstag:
Die große Transformation der Städte durch Planung

Rechtsanwalt Dr. Hubertus Baumeister

Regensburg, 10. Oktober 2023

Agenda

BBG und Partner
Rechtsanwälte

A	BauGB	Festlegung der zulässigen Flächennutzung auf Gemeindegebiet	
B	Straßenrecht (Länder)	Festlegung des zulässigen Gemeingebrauchs von Straßen durch Widmung - Möglichkeiten der Teileinziehung ihrer Nutzungsmöglichkeit	
C	Straßenver-kehrsrecht (Bund)	Ausübung des Gemeingebrauchs auf Straßen in der StVO	
		De lege lata	De lege ferenda
D	BauGB	Bundesgesetzlich geregelte integrierte Verkehrsplanung - De lege ferenda	

Festsetzungen der Flächennutzung im Bebauungsplan

BBG und Partner
Rechtsanwälte

§ 9 Abs. 1 BauGB
(u.a. mögliche Festsetzungen für Verkehrswende und Klimaschutz)

Nr. 11:
Verkehrsflächen

…

Nr. 4:
Spiel-, Freizeit- & Erholungsflächen

Nr. 10:
Freizuhaltende Flächen

Nr. 12:
Infrastrukturen der Energiewende

Nr. 16:
Grünflächen

Nr. 20:
Schutzflächen für Boden, Natur und Landschaft

Nr. 23:
Erneuerbare Energien

Nr. 24
Schutzflächen vor Immissionen

Nr. 25:
Bepflanzungen

Bilder von freepik.com (Freepik, wirestock, TravelScape, jannoon028, vectorjuice)

Festsetzungen der Flächennutzung im Bebauungsplan

BBG und Partner
Rechtsanwälte

§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB (Verkehrsflächen)

Gemeindestraßen ✓

Straßen mit Verbindungsfunktion (Kreis, Landes- & Bundesstraßen) ✗

Ständige Rechtsprechung BVerwG:

Die Kommune kann diese Festsetzungsmöglichkeit für **„gemeindliche Verkehrs-politik“** nutzen

Bilder von freepik.com (Freepik, wirestock, TravelScape, jannoon028, vectorjuice)

Festsetzungen der Flächennutzung im Bebauungsplan

BBG und Partner
Rechtsanwälte

§ 1a Abs. 5 BauGB

Maßnahmen sollen dem Klimawandel entgegenwirken bzw. sich diesem anpassen

§ 1 Abs. 7 BauGB

Private und öffentliche Belange sind untereinander abzuwägen - Ziel ist eine planerische Konfliktbewältigung

Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB

Nutzung des Landestraßenrechts für Kommunen mit Zuständigkeit der Straßenbaulast für ihre Gemeindestraßen

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Teileinziehung der zulässigen Nutzung einer gewidmeten Straße

Art. 8 Abs.1 S. 2 BayStrWG

Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls	Beschränkung der Benutzungs -arten -zwecke -zeiten

Bilder von Isadora Tast/Bezirksamt Altona

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

„Freiraum Ottensen“ (Hamburg Altona)

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

1

Erforderlich ist eine auf den Einzelfall ausgerichtete **nachvollziehbare Abwägung**, was i.d.R. eine **fundierte Planungsgrundlage** benötigt

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

1 Abwägung im Einzelfall

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

2

Gründe des Allgemeinwohls sind mit den Gründen, die gegen eine Teilentziehung sprechen miteinander abzuwägen (z.B. durch eine Verkehrsverlagerung z.B. neu hervorgerufene **Gesundheitsgefahren** [Lärm, Emissionen] für Anwohner in Nachbarstraßen)

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

1 Abwägung im Einzelfall

Allgemeinwohl
↔ Gefahren durch Verkehrsverlagerung 2

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

3

Gründe des Allgemeinwohls sind:

- Entlastung des Durchgangsverkehrs
- Schaffung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung der urbanen Funktion der Innenstadtlage
- Vermeidung von Lärm und Abgasen
- Schaffung von Freiflächen
- Förderung des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens in der Innenstadt

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

1 Abwägung im Einzelfall

2 Allgemeinwohl ↔ Gefahren durch Verkehrsverlagerung

3 Reduktion des MIV ist Allgemeinwohl

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

4

Die vorgenannten Belange des Allgemeinwohls benötigen **(nur) ein Übergewicht** zu den privaten Belangen**;** eine **Gefahrenlage** analog § 45 StVO muss nicht vorliegen, weil es sich um eine **(orts-) planerische Entscheidung der Kommune** handelt

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

1 Abwägung im Einzelfall

2 Allgemeinwohl
↔ Gefahren durch Verkehrsverlagerung

3 Reduktion des MIV ist Allgemeinwohl

4 Überwiegen des Allgemeinwohls ausreichend
(Keine Gefahrlage notwendig)

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

5

Es besteht kein Zwang**,** alle oder jedenfalls möglichst viele **Verkehrsarten zur optimalen Ausschöpfung der verkehrlichen Potentiale** der Verkehrsfläche zuzulassen

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

1 Abwägung im Einzelfall

2 Allgemeinwohl
↔ Gefahren durch Verkehrsverlagerung

3 Reduktion des MIV ist Allgemeinwohl

4 Überwiegen des Allgemeinwohls ausreichend
(Keine Gefahrlage notwendig)

5 Kein Zwang, möglichst viele Verkehrsarten zuzulassen

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

6

Den **kommunikativen Aspekten der Straßennutzung** kann der Vorrang gegenüber verkehrlichen Zwecken eingeräumt werden, um spezifische **Absichten zur innerörtlichen Entwicklung** zu verfolgen (die Straße hat die Verkehrsfunktion bereits historisch nicht als alleinigen Zweck gehabt)

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

1 Abwägung im Einzelfall

2 Allgemeinwohl ↔ Gefahren durch Verkehrsverlagerung

3 Reduktion des MIV ist Allgemeinwohl

4 Überwiegen des Allgemeinwohls ausreichend (Keine Gefahrlage als Voraussetzung)

5 Kein Zwang, möglichst viele Verkehrsarten zuzulassen

6 Kommunikation kann Verkehr vorgehen

Gerichtliche Perspektive

BBG und Partner
Rechtsanwälte

7

Privater und gewerblicher Anliegergebrauch ist bei Sperrung der Zufahrt mit PKW nicht verletzt, wenn Zugang zum Grundstück in anderer Form gewährleistet ist; e**in Recht auf Parken** besteht auf der Straße des Anliegers nicht **und** es besteht auch **kein Bestandsschutz für bereits vorhandene Parkplätze (BVerwG)**

VG Hamburg, Beschl. v. vom 21.12.2022 - 15 E 4495/22

1 Abwägung im Einzelfall

2 Allgemeinwohl ↔ Gefahren durch Verkehrsverlagerung

3 Reduktion des MIV ist Allgemeinwohl

4 Überwiegen des Allgemeinwohls ausreichend (Keine Gefahrlage notwendig)

5 Kein Zwang, möglichst viele Verkehrsarten zuzulassen

6 Kommunikation kann Verkehr vorgehen

7 Kein “Recht auf Parken“

Mündliche Verhandlung des BVerwG zum „aufgesetzten Parken“ am 06.06.2024 in Leipzig, ab 10.00 Uhr

Zuständigkeiten

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Bauleitplanung

Bebauungsplan

Straßenrecht

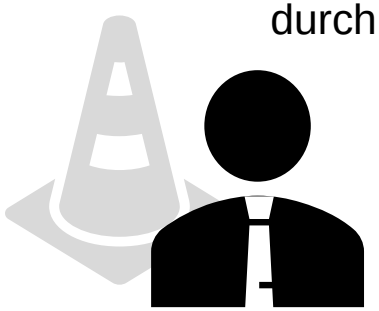
Teileinziehung

Festlegung
durch

Gemeinde

„Ob“

Begleitende Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
durch



Straßenverkehrsbehörde

„Wie“

nur Vollzug

Aufwändiges Verfahren

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Bauleitplanung

Bebauungsplan

Straßenrecht

Teileinziehung

Nachhaltige Regelung

Aufwändiges Verfahren

Alternative Straßen-verkehrsrecht?

StVO
Lokaler Verkehr im städte-baulichen Status Quo

Das Problem mit der Gefahr

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Straßenverkehrsrecht

StVO

\+ Einfaches Verfahren (VA)

— Qualifizierte **Gefahrenlage**

Straßenverkehrs-rechtliche Anordnung → Beschränkung des fließenden Verkehrs → Qualifizierte Gefahrenlage? § 45 Abs. 9 S.3 StVO

= **Gefahrenlage vor Ort**, die das Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter (insbesondere Leib und Leben) **erheblich** **übersteigt**

- **Jeder Autofahrer** kann aufgrund Art. 2 Abs. 1 GG erfolgreich gegen Verkehrszeichen/-einrichtungen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs klagen, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage besteht
- Auch Weisungsrecht der **oberen/obersten Verkehrsbehörden**, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt

Das Problem mit der Gefahr

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Straßenverkehrsrecht
StVO

\+ Einfaches Verfahren (VA)

− Qualifizierte **Gefahrenlage**

Ziel

Gemeinde

Bilder von freepik.com (Freepik, macrovector)

Das Problem mit der Gefahr

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Straßenverkehrsrecht

StVO

\+ Einfaches Verfahren (VA)

Realität

Gemeinde

Keine qualifizierte **Gefahrenlage**

Bilder von freepik.com (Freepik, macrovector)

Erhebliches verfassungsrechtliches Spannungsfeld

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Straßenverkehrsrecht

StVO

\+ Einfaches Verfahren (VA)

− Qualifizierte **Gefahrenlage**

- Faktisch rechtlicher **Vorrang des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs** in den Städten zu Lasten von Fußgängern, Fahrradfahren und ÖPNV bei knappen Straßenraum
- Die **Gestaltung von Mobilitätswende und Klimaschutz** ist in den Kommunen durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen damit nicht möglich
- Im kommunalen Verkehr kann somit eine „einfache“ Gefahrenlage nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO nicht zur Beschränkung des fließenden Verkehrs führen (aber u.a. systematischer Widerspruch zu § 1 Abs. 2 StVO)
  - **Verstoß gegen kommunale Selbstverwaltungsgarantie**, Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG
  - **Verstoß gegen Schutzpflicht des Staates für Leben und körperliche Unversehrtheit der Bürger,** Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG

Novelle des StVG

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Straßenverkehrsrecht

StVO

StVG

§ 6 Abs. 4a StVG-neu

Ermächtigungsgrundlage für größere Gestaltungsmöglichkeiten im kommunalen Verkehr

bisher: Unterstützung der städtebaulichen Ordnung

+

neu: Schutz der Umwelt (darunter Klimaschutz) und Gesundheitsschutz

Bilder von freepik.com (Freepik)

Novelle der StVO

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Mögliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in einer Kommune
<u>ohne</u> Vorliegen einer Gefahrenlage

§ 45 StVO-neu

Abs. 1 S.2 Nr. 7	Abs. 1 S.2 Nr. 7	Abs. 1b S.1 Nr. 2a
Sonderfahrspuren und bevorzugte Lichtzeichen für Linienbusse	Angemessene Flächen für den fahrenden und ruhenden Rad- und Fußverkehr	Parkraumbewirtschaftung auf der Grundlage eines städte-baulich-verkehrsplanerischen Konzepts

Bilder von freepik.com (Storyset, pch.vektor)

Notwendigkeit einer ergänzenden Verkehrsplanung im BauGB

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Gemeinde → Informeller Verkehrs-entwicklungsplan (VEP)

– Keine gesetzlichen Vorgaben
- Unterschiede in der Qualität
- Planungsbiotop

Geordnete städtebauliche Entwicklung der Kommune ist <u>untrennbar</u> mit der eigenverantwortlichen Steuerung des lokalen Verkehrs verbunden!

Ergänzung der Flächenplanung gemäß BauGB durch städtebauliche Verkehrsplanung auf freiwilliger Basis (Ausnahme 80 deutsche SUMP-Städte)

Inhaltliche Aktivierung der **Brückenvorschrift** des § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, Satz 2 StVO: „**Unterstützung der städtebaulichen Ordnung durch die Straßenverkehrsbehörden**“

Integration der Methodik der **SUMP-Pläne gemäß TREN-V-VO** und der kommunalen Klimaschutzmaßnahmen gemäß FGSV 2022 (versus planerische Zentrifugalkräfte)

Schaffung einer **verkehrsplanerischen Grundlage für Mobilitätswende und Klimaschutz** in über 10.000 Kommunen in Deutschland

Kommunen brauchen eine Strategie für Mobilitätswende und Klimaschutz mit Hilfe der Planung und des Rechts

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Begleitende straßen-rechtliche Anordnungen

Integrierte Kommunale Verkehrsplanung

Festlegungen der zulässigen Flächennutzung (durch B-Plan oder straßenrechtliche Teileinziehung)

Bilder von: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin; Isadora Tast/Bezirksamt Altona; freepik.com (macrovector)

BBG und Partner
Rechtsanwälte

Zur fachlichen Vertiefung:

Forschungsprojekt „Verkehrsreduzierte Innenstädte in Europa – Vergleichende Analyse regulatorischer Ansätze anhand von Fallbeispielen“:

Rechtliche Bausteine für eine strategische Neuausrichtung der Mobilitätswende in den Kommunen

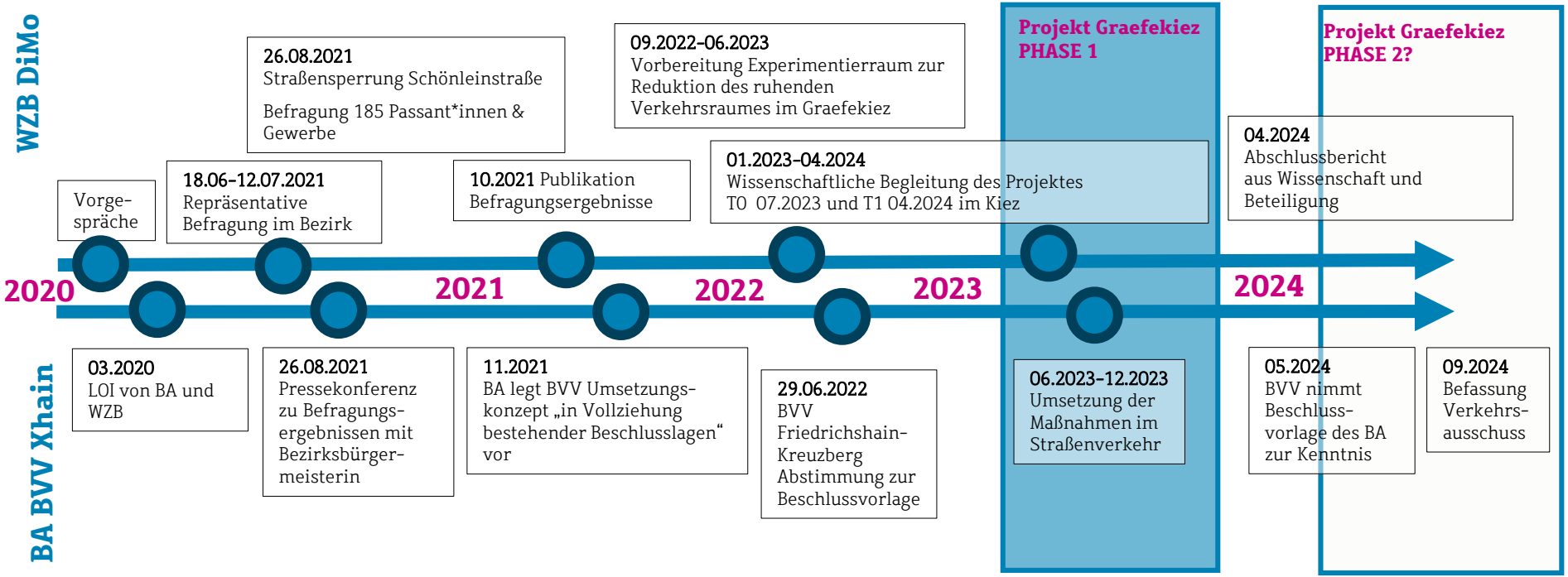
Forschungsprogramm Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung u. Bauwesen (BMWSB), betreut vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR); in Kürze www.bbsr.bund.de

Erkenntnisse II: Wer darf wann wo wie parken?

-- Ergebnisse der 1. Phase des Projekts – Schlussfolgerungen und Empfehlungen des WZB --

Anke Borcherding (WZB)

WZB


WZB DiMo
BA BVV Xhain
2020
2021
2022
2023
2024
Vorge-
spräche
18.06-12.07.2021
Repräsentative
Befragung im Bezirk
26.08.2021
Straßensperrung Schönleinstraße
Befragung 185 Passant*innen &
Gewerbe
10.2021 Publikation
Befragungsergebnisse
09.2022-06.2023
Vorbereitung Experimentierraum zur
Reduktion des ruhenden
Verkehrsraumes im Graefekiez
01.2023-04.2024
Wissenschaftliche Begleitung des Projektes
T0 07.2023 und T1 04.2024 im Kiez
Projekt Graefekiez
PHASE 1
04.2024
Abschlussbericht
aus Wissenschaft und
Beteiligung
Projekt Graefekiez
PHASE 2?
03.2020
LOI von BA und
WZB
26.08.2021
Pressekonferenz
zu Befragungs-
ergebnissen mit
Bezirksbürger-
meisterin
11.2021
BA legt BVV Umsetzungs-
konzept „in Vollziehung
bestehender Beschlusslagen“
vor
29.06.2022
BVV
Friedrichshain-
Kreuzberg
Abstimmung zur
Beschlussvorlage
06.2023-12.2023
Umsetzung der
Maßnahmen im
Straßenverkehr
05.2024
BVV nimmt
Beschluss-
vorlage des BA
zur Kenntnis
09.2024
Befassung
Verkehrs-
ausschuss

Graefekiez spezifische Erkenntnisse – aber übertragbar und skalierbar

Grundlage der Bewertungen des WZB

- Zwei quantitative Erhebungswellen T0 Juli 2023 und T1 April 2024 mit insgesamt 4.000 Befragungen
- Drei unterschiedliche Fokusgruppen
- Qualitative Interviews vor Ort
- Informationsveranstaltungen mit Feedback der Beteiligten

WZB

Graefekiez spezifische Erkenntnisse – Ergebnisse Phase 1

- Mit Durchfahrtsperre Hohenstaufenplatz wurden rund 400 Parkplätze entsiegelt/umgenutzt
- Hohe und bleibende Zustimmung zu den Maßnahmen, deutlich positive Verbesserung von subjektivem Befinden
- Keine Dominanz des Autos: 10 Prozent der täglichen Wege mit Kfz, 70 Prozent Fußwege, 55 Prozent Fahrrad, 28 Prozent ÖPNV (Mehrfachnennungen möglich)
- Entsiegelung von Parkplätzen für Beete, Bänke etc. findet die höchste Akzeptanz
- Klare Kommunikation und definierte Beteiligung sind wichtig – Entscheidung über die Maßnahmen liegt bei den gewählten Gremien - Hinweis auf die Reversibilität sichert Akzeptanz
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Menschen mit formal geringer Bildung und niedrigen Einkommen werden von den Maßnahmen nicht erreicht oder lehnen sie ab

WZB

Skalierbare und übertragbare Empfehlungen

- Empfehlung aus den Befragungen für eine Flächenaufteilung:

  1/3 privates Parken mit Berechtigungsnachweis,

  1/3 gewerbliches Parken und Sharing,

  1/3 Entsiegelung für zivilgesellschaftliche Nutzung innerhalb des Berliner S-Bahnrings

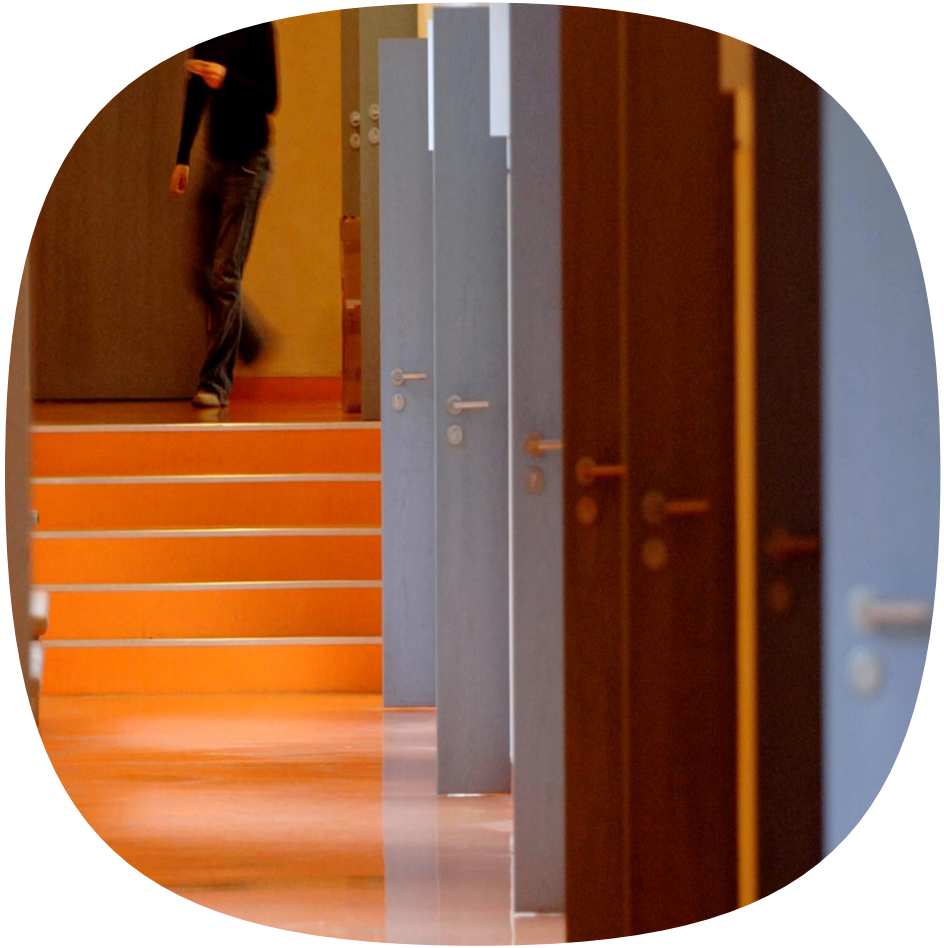
- Verkehrliche Anordnung auf Grundlage des Berliner Straßengesetzes

WZB

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Anke Borcherding
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Forschungsgruppe
Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung
anke.borcherding@wzb.eu



Zusammenfassung und Bewertung

Andreas Knie (WZB)

WZB

Get-together

Ab 18:00 Uhr

WZB