

Stadtplanertag der Architektenkammer Baden-Württemberg

Thema: Stadt und Mobilität –
von der autogerechten Stadt zu neuer Urbanität?

Urbane Räume – Mehrwert durch Teilen

1. Einführung

2. Rahmenbedingungen und Leitbilder zur Stadtentwicklung Konstanz

- Agglomerationsraum und Stadtentwicklung 2020
- Ressourcenbewusste Stadtentwicklung Petershausen

3. Städtische Platz- und Straßenräume

- Planungsgrundlagen, -Ziele Stadtboulevard / Begegnungszone
- Neugestaltung Bahnhofsplatz

4. Schlussfolgerungen – Ausblick

Kurt Werner

Bürgermeister Stadt Konstanz , Stadtplaner / Architekt BDA a.o.



11.Juli.2012

1. Einführung

Shanghai / China



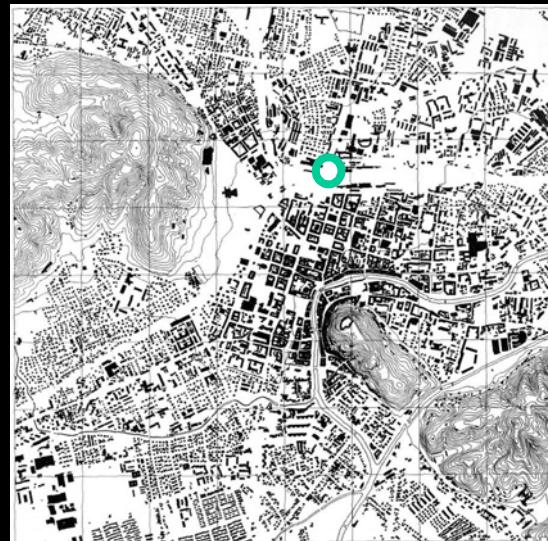
Japan



Hansestadt Hamburg



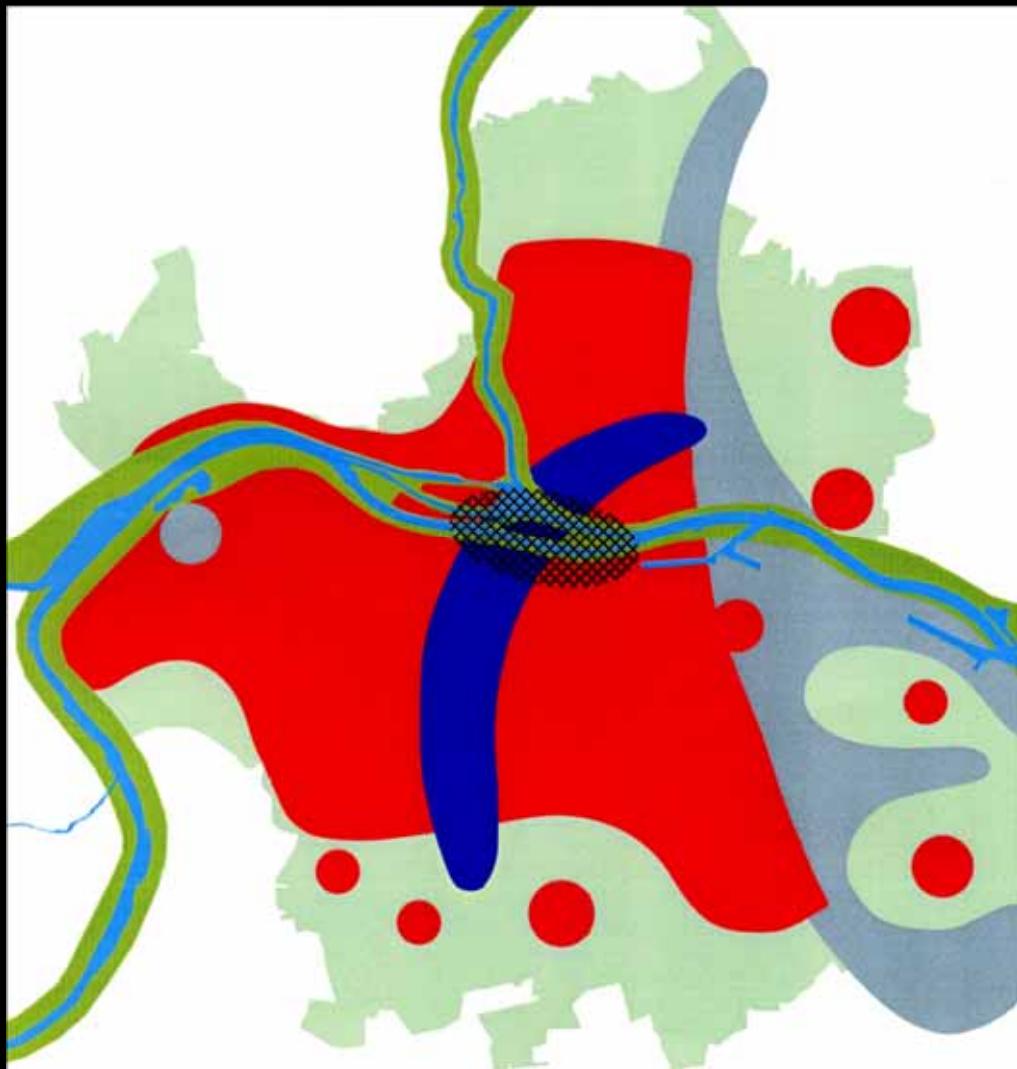
Ljubljana (Leibach)



Lucca



Regensburg – Zusammenhängendes Netz öffentlicher Räume

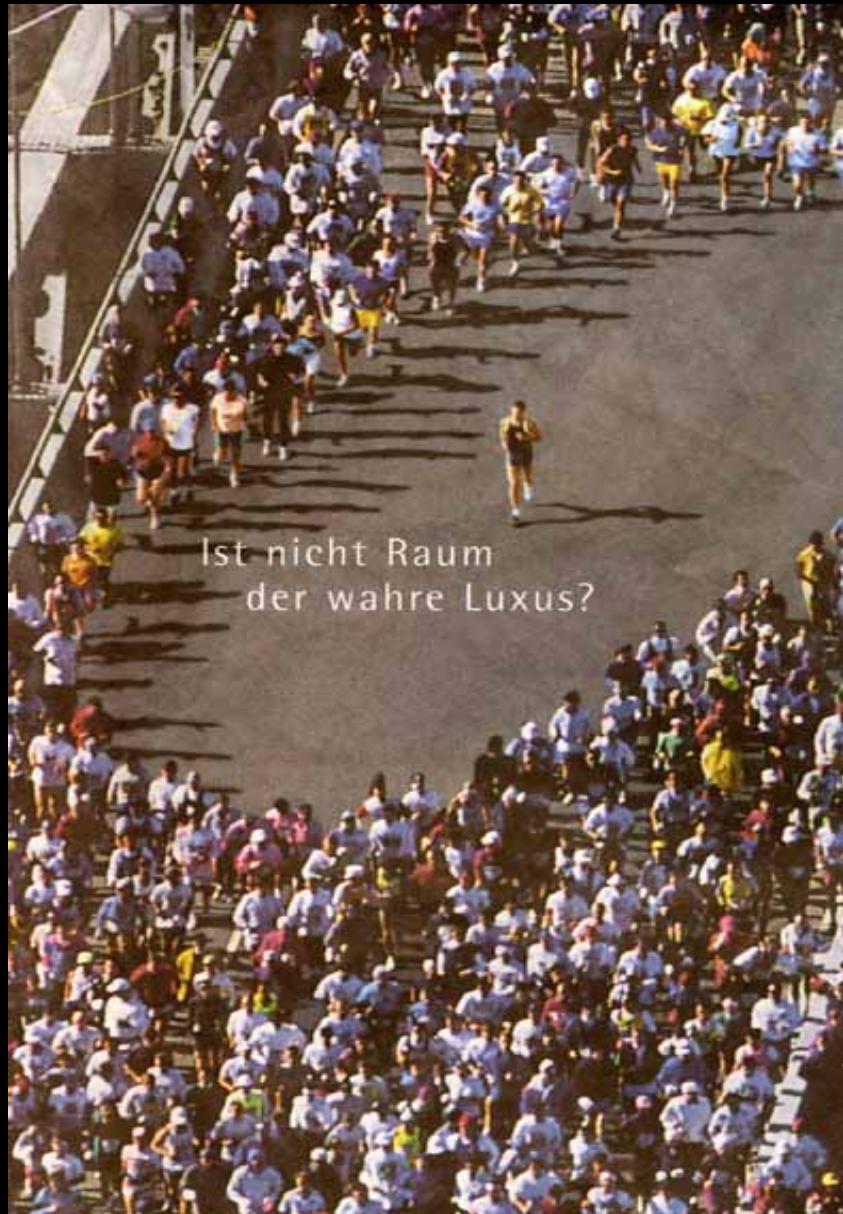


Vorhandene Qualitäten sichern und neue hinzufügen

Regensburg – Zusammenhängendes Netz öffentlicher Räume



Regensburg – Öffentliche Räume



STADT
REGENSBURG

(1) Touristeninfozelle Am Praterwehr
Konzept: Stadtplanungsteam
Entwurf: Pfeifferkassen, Regensburg
Fertigstellung 2000

(2) Neugestaltung der
Stadtamper Hauptstraße und
Sanierung Steinerne Brücke
Stadtplanungsteam in Pläzung

(3) Neugestaltung des Donautores
Neugestaltung
Ode Käse
(Ausstellungsausstellung)
Gärtner Bauernmarkt
(Bauernmarkt
Bauernmarkthalle)
Fertigstellung 1999

(4) Verbindung Altstadt-Hauptbahnhof
Neugestaltung der Maximilianstraße,
des Ernst-Reuter-Platzes, des Bahnhofsviertels
und des Altenbahnhofs im Verlängerten
maxi-ko-ko, München
via street-classic, auch am Ettauer
in Pläzung

(5) Verbindungssteg zwischen Bahnhof
und Entwicklungszentrum
Wirtschaftsstrategie
Leibniz, Bösl und Partner, Ursula
mit Bögl und Partner, Regensburg
in Pläzung

(6) Neugestaltung der Friedenstraße
Neugestaltung Straßen
Grün- und Brachflächenkonzept
Vorhaben 1: Straßenbaukonzept
series im Ausbau

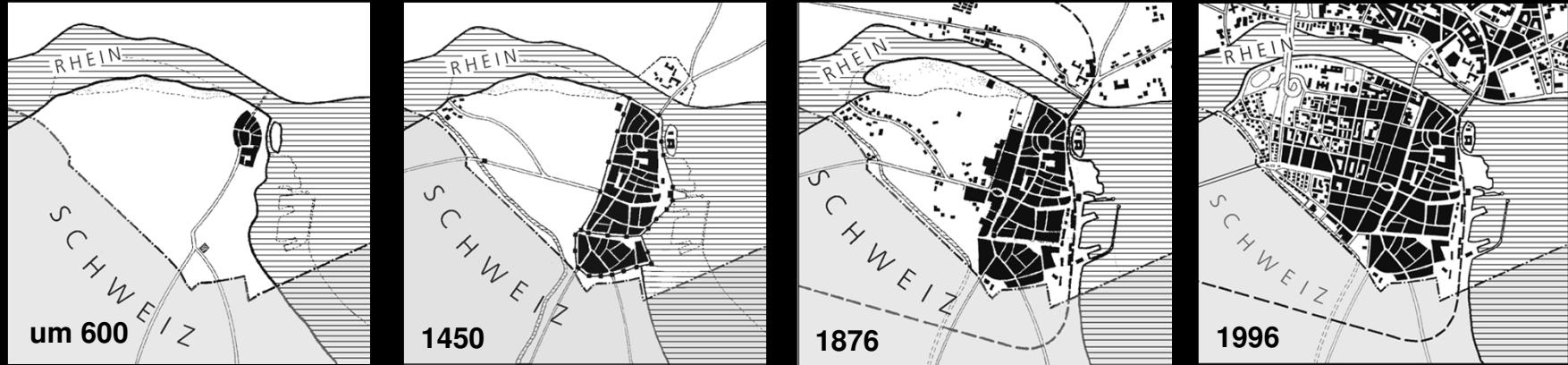
(7) Gestaltung der Straßen und Plätze in der Altstadt
Bspunkt: Neugestaltung Dienstleistungszentrale und Hauptplatz
Vorhaben 2: Stadtgrünkonzept
Entwurf: AZ Lammertshof, Regensburg
Fertigstellung 1999
Baudenkmalschutz: Dicht Karsten, Potsdam

document Dokumentation der Parzelle unter dem Hauptplatz
62 Laien/Büdelsd., Regensburg
Fertigstellung 2000

(8) Stadtquartier am Geigenberg
Blockplan mit Wohnen,
Dienstleistung, Nahversorgung mit
soziokultureller Schwerpunkt
Städte + Partner, München
regie, München
in Pläzung

Landeswettbewerb Zukunft der Innenstädte 2001

2. Rahmenbedingungen und Leitbild Stadt Konstanz



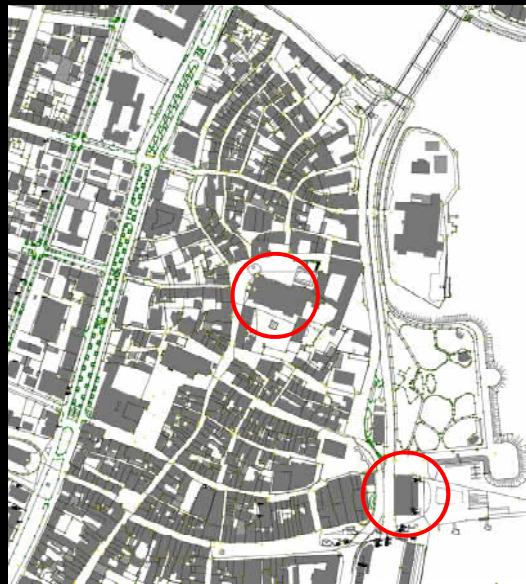
Konstanz zwischen Kreuzlingen (CH), Bodensee und Bodanrück

- Handels- und Tourismusstadt
- Oberzentrum mit Grenzlage zur Schweiz, 84.000 Einwohner
- Excellenzuniversität • Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung

Kompackte Innenstadt – versus Naturraum



Monumente – Stadtzeichen



Konzil



Münster



Kulturelle Bedeutungsträger



Südwestdeutsche Philharmonie



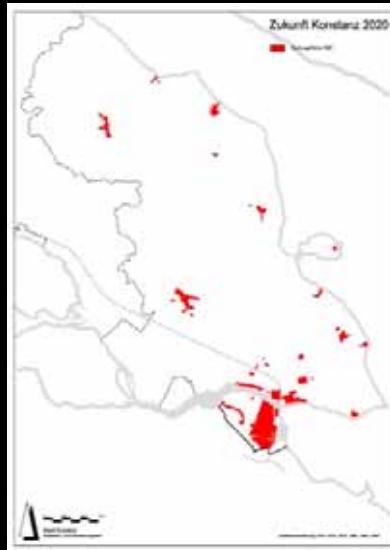
Fasnacht



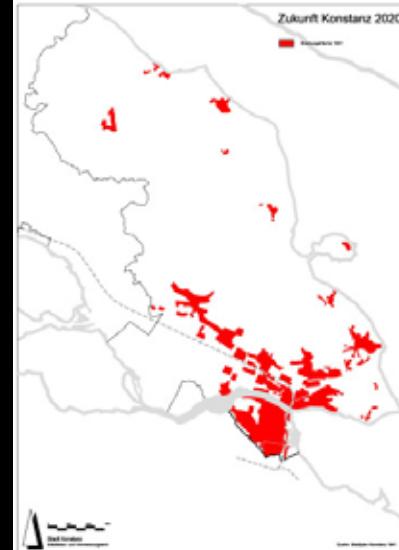
Imperia



Siedlungsentwicklung in Konstanz – Flächenverbrauch in Deutschland



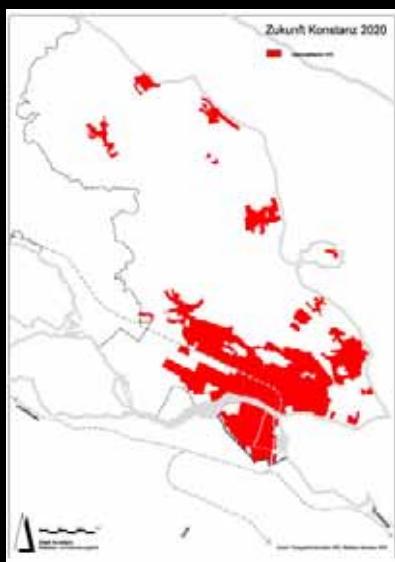
Konstanz 1880



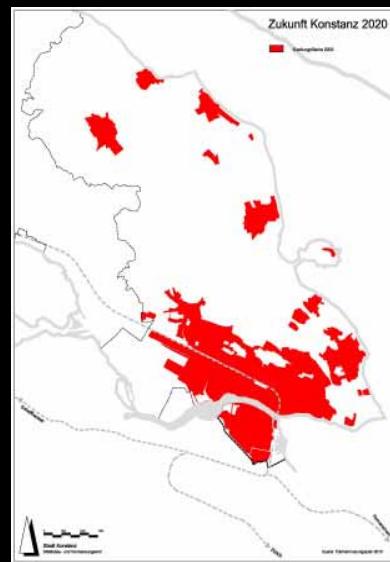
Konstanz 1941



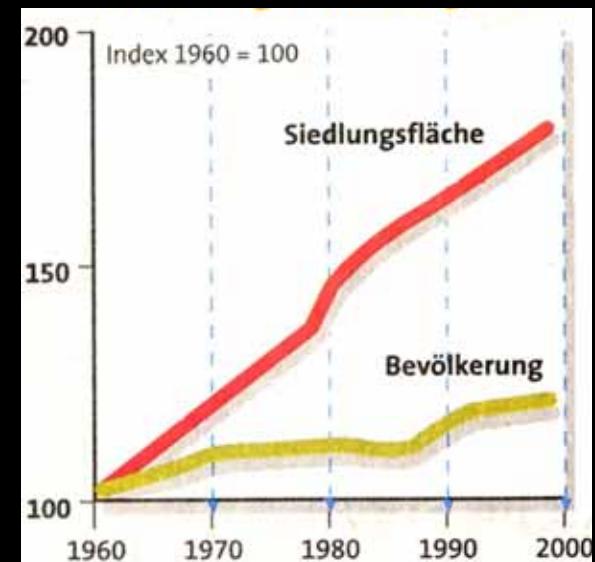
Konstanz Zukunft ?



Konstanz 1975



Konstanz 2003



Lage im Raum

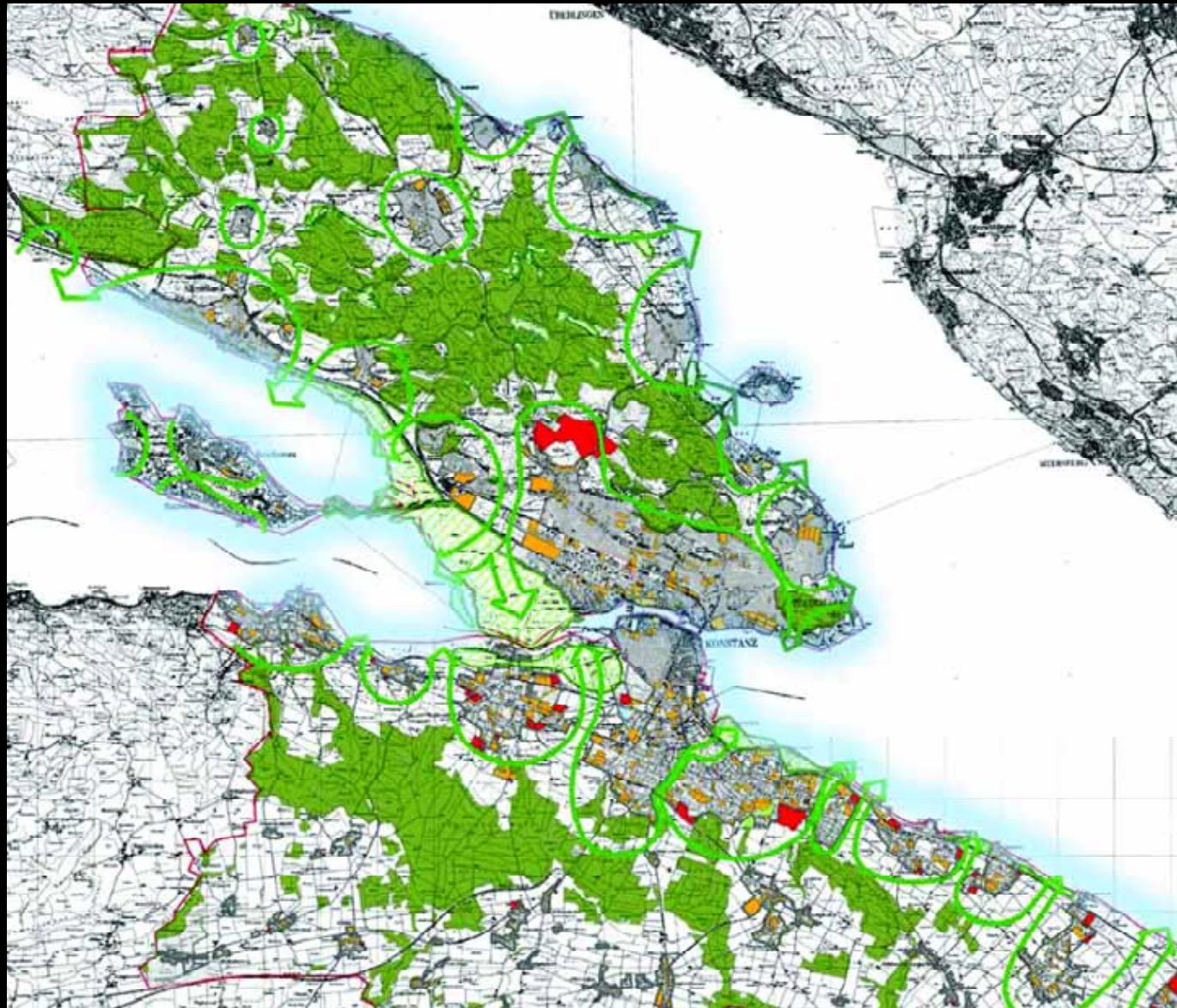


Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen 2030



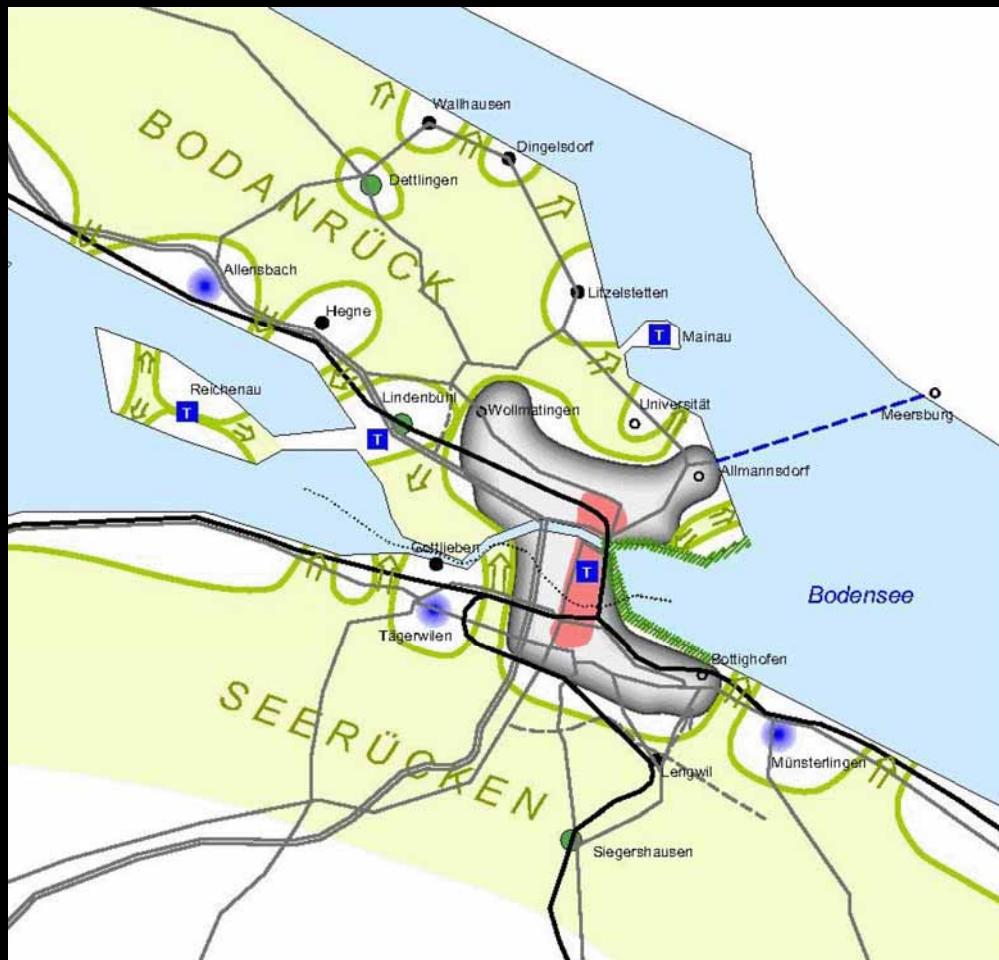
Agglomerationsprogramm Kreuzlingen / Konstanz

Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen 2030



Grün- und Innenentwicklungskonzept

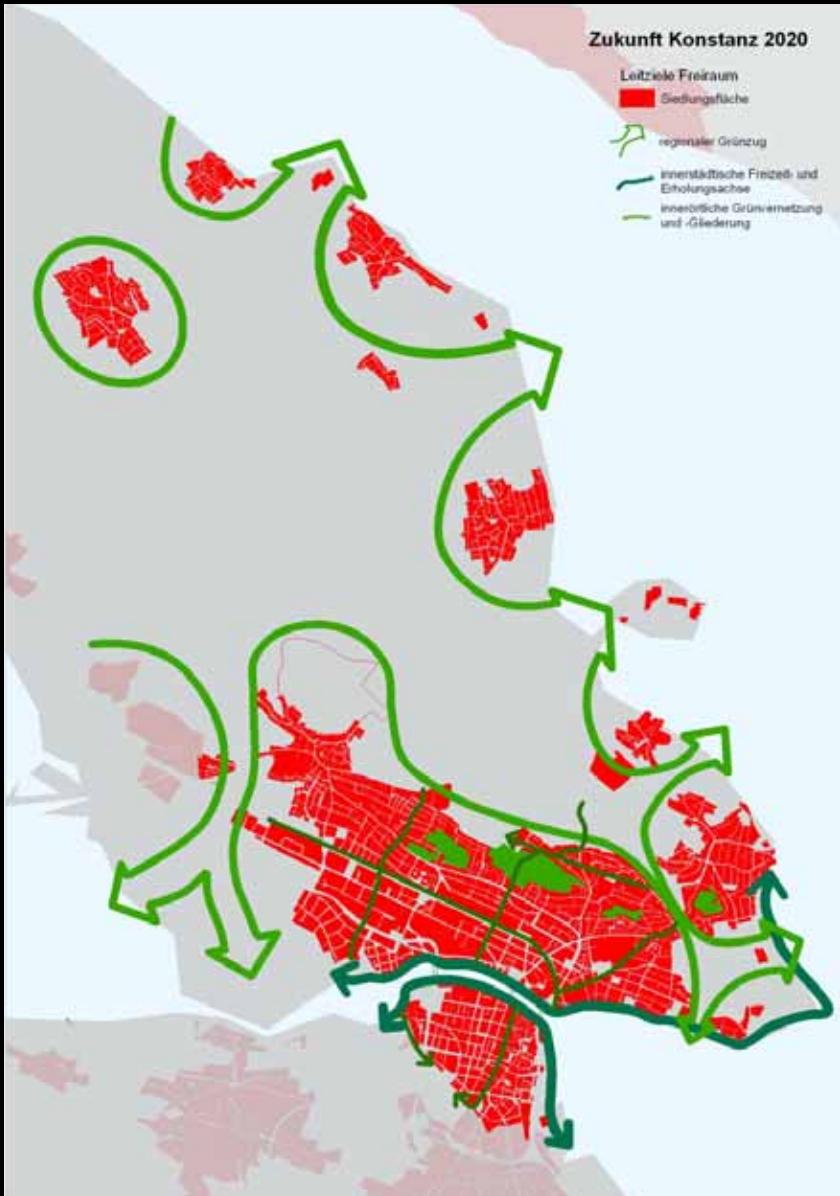
Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen 2030



- Zentren der Kernstädte Konstanz / Kreuzlingen
- Zentrale Orte an Entwicklungssachsen
- Zentrale Orte im ländlichen Raum
- Dörfer im ländlichen Raum
- Touristische Orte
- Entwicklungsraum
- Landschaftsraum
- Vernetzung mit See
- Seebekken
- Bodensee
- Bahnlinie
- Strassen
- Autobahn / Schnellstrasse
- Strassennetzergänzung
- Landesgrenze

Zukunftsbild Raumstruktur

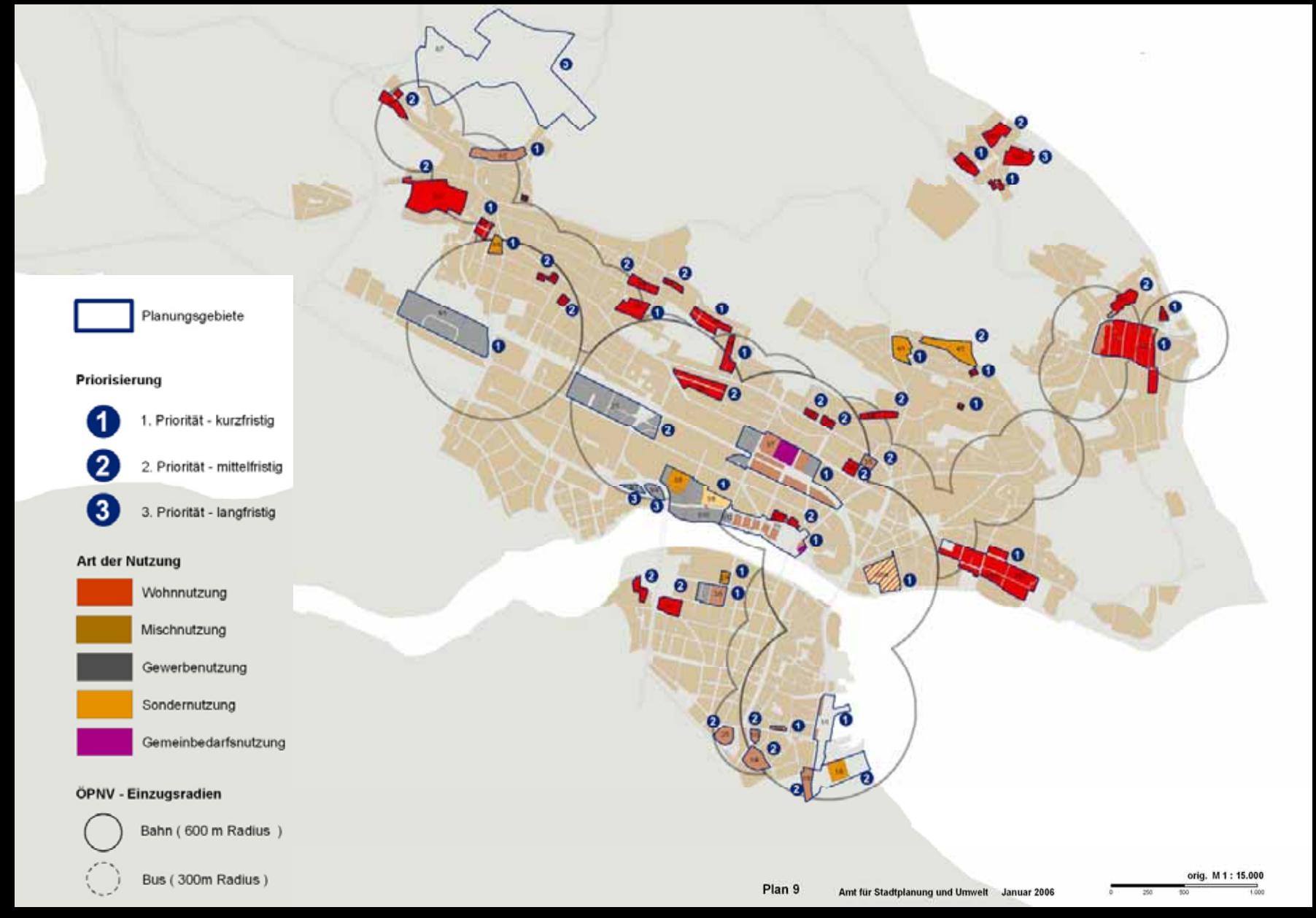
Stadtentwicklung 2020 – Leitziele Siedlung und Freiraum



Innenentwicklung als Daueraufgabe

- Leitbild kompakte Stadt
- Nutzungsmischung
- Vorrang Innenentwicklung
- seeabgewandte Siedlungsentwicklung
- Erhaltung Biotopverbund See - Land
- Entwicklung Freizeit- und Erholungsachse
- grenzüberschreitende Grünvernetzung
- Entwicklung innerstädtische Freiraumgliederung
- qualitative Aufwertung Freiräume

Dichtemodell – Potenzialplan STEP 2020 ÖPNV-orientiert



Ressourcenbewusste Stadtteilentwicklung Petershausen



- 1 Herosé - Stadt am Seerhein
- 2 Great Lakes Areal
- 3 Bahnhof Petershausen

Leitbild Innenstadtentwicklung



Städtische Bebauung an der Promenade Seestraße, ca. 1900



Rahmenplan Petershausen – Planungsgrundlage Stadtentwicklung



Entwurf: Prof. Pesch Stuttgart

Stadtteilentwicklung Petershausen



Herosé - „Stadt am Seerhein“



Städtebaulicher Ideenwettbewerb - 1. Preis Prof. Brenner, Berlin

Herosèpark – Inwertsetzung öffentlicher Freiräume



Herosè – Stadt am Seerhein (2012)



Neue Uferpromenade am Seerhein



Seerhein – Uferpromenade (2012)



Great Lakes Areal



Luftbildaufnahme Great Lakes 1985,

Quelle Fa. Great Lakes (ehem. Degussa)

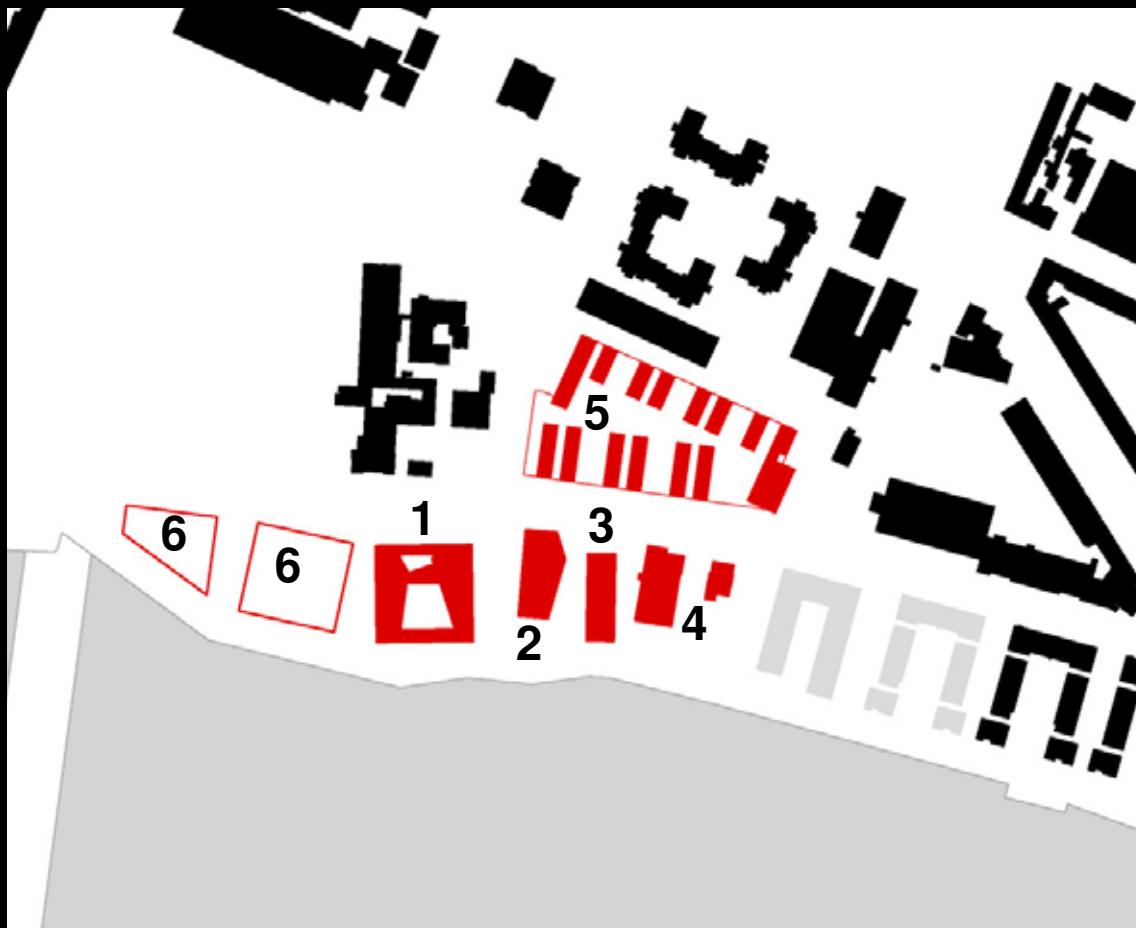
Great Lakes Areal



1. Preis -

K9 Architekten, Freiburg, Melder+Binkert Architekten Freiburg, Andreas Krause Freiburg

Gesamtentwicklung Great Lakes Nord und Süd



Aktuelle Maßnahmen im Quartier Great Lakes

Projekte:

- 1 Centrotherm Forschung und Entwicklung
- 2 Bürogebäude
- 3 Hotel
- 4 Gastronomie und Büros
- 5 Einzelhandel und Wohnen
- 6 Erweiterung Centrotherm



Luftbild Great Lakes 1985

Solar Innovation Center – 1. Bauabschnitt Great Lakes Süd, Mai 2012



Ansicht von der Schänzlebrücke

Wettbewerb 1. Preis - krehl.girke architekten, Konstanz



Visualisierung Great Lakes Nord und Süd



Nord: Handels-, Parkierungs- und Wohnareal

Süd: Uferpromenade mit Hotel, Bürogebäude und Gastronomie

Great Lakes Nord – Einzelhandel, Parken und Wohnen

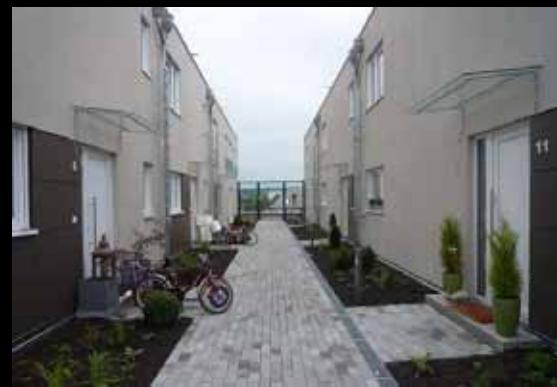


Ansicht von der Reichenastraße



Ansicht vom Seerhein, Eröffnung 11/2011

Great Lakes Nord – Wohnebene über Parkgeschoss (48 WE) , Juni 2012



Reurbanisierung Neue Mitte Petershausen



Aktuelle Maßnahmen

- 1 VBP Wohnen / Studentenwohnen
- 2 BP *Nördlich Bruder-Klaus-Straße*
- 3 WOBAK Wohnbebauung
- 4 BP *Petershauser Straße*, Bauteil A
- 5 BP *Petershauser Straße*, Bauteil B
- 6 BP *Petershauser Straße*, Bauteil C
- 7 WOBAK / Spar- Bauverein
Studentenwohnen
- 8 Fuß- und Radwegbrücke



Rahmenplan –
Städtebaulicher
Ideen- und
Realisierungswettbewerb

Reurbanisierung Neue Mitte Petershausen



Brachfläche 2004 (ehemaliger Güterbahnhof)

Reurbanisierung Neue Mitte Petershausen

Mietpreisgebundener Wohnungsbau
WOBAK, Fertigstellung 2012



Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb
1. Preis - Architektin Silke Thron, Karlsruhe



Reurbanisierung Neue Mitte Petershausen, Juni 2012



Geförderter Mietwohnungsbau und Läden (WOBAK)

Reurbanisierung Neue Mitte Petershausen



Isometrie südlicher Brückenplatz

realgrün Landschaftsarchitekten, München

Reurbanisierung Neue Mitte Petershausen, Grünkonzept



Reurbanisierung Neue Mitte Petershausen



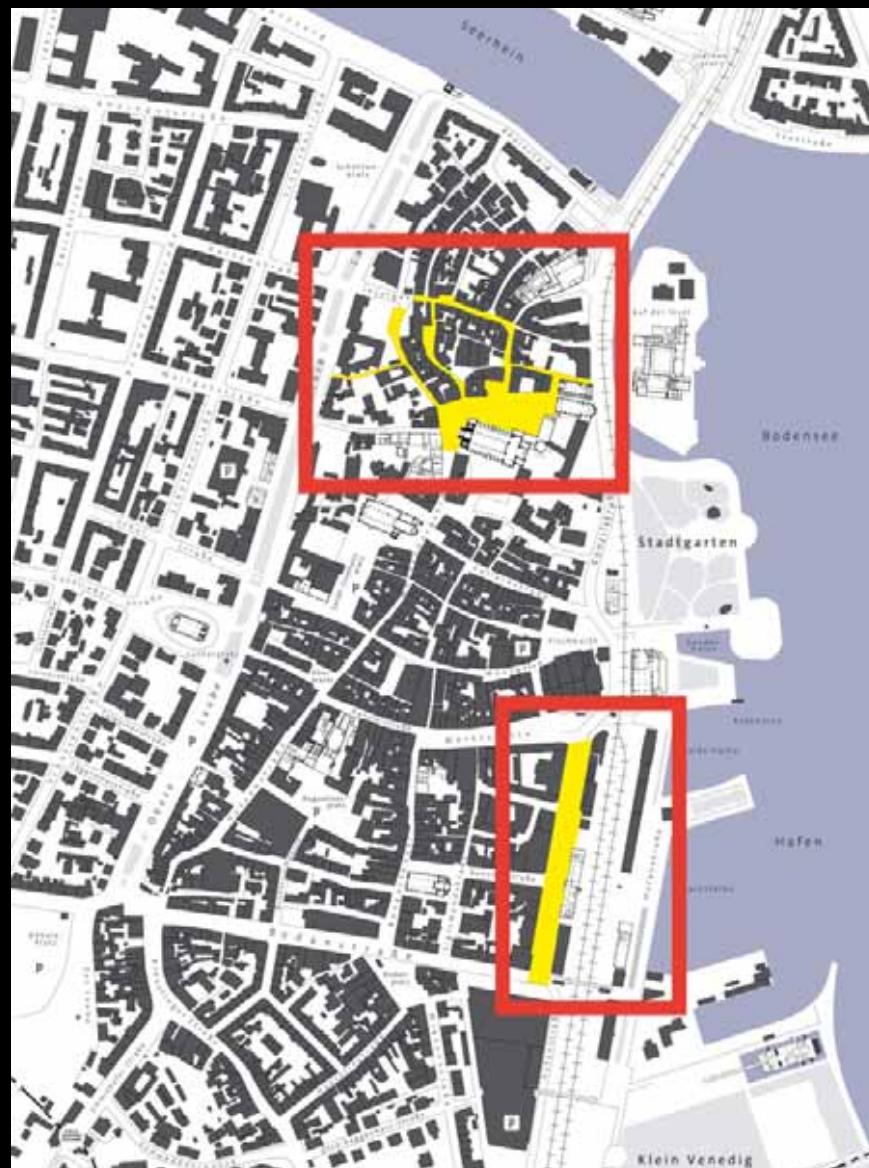
1. Preis
Steidle Architekten
WB Wohngesellschaft
Bouwfound (6)



3. Städtische Platz- und Straßenräume



Fußgängerleitsystem



“Nolliplan” Altstadt Konstanz

Brücken sind öffentliche Räume



Fahrradstraße im Stadtteil Paradies



Münsterplatz vorher – nachher



Realisierung

Ideenwettbewerb
1. Preis
Landschaftsarchitekt
Vogt, Zürich



Münsterplatz
2003 / 2012



Gestaltungskonzept Altstadtgassen Niederburg



Braun+Müller Architekten, Konstanz 2009

Initialprojekte - Kaufhaus Bodanstraße / Schlachttorgasse



Kaufhaus an der Bodanstraße („Alte Sparkasse“) Architekten Linie 4, Konstanz
Neue Schlachttorgasse mit freigelegter Stadtmauer

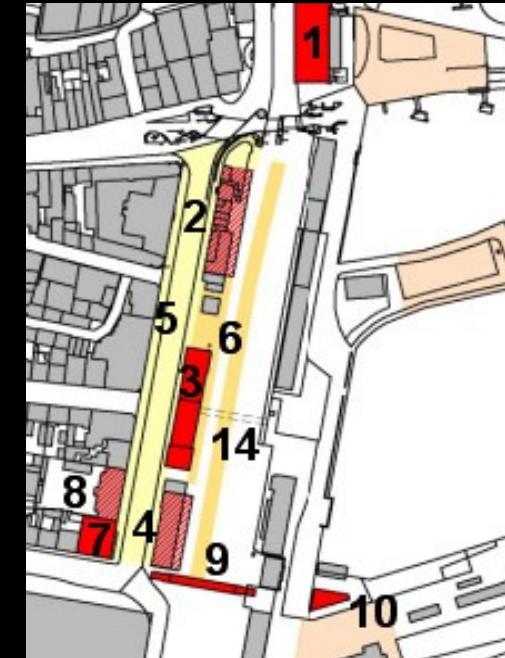
Urbane Räume Konstanz



Urbane Räume Konstanz. Bodanstraße und Bodanplatz



Linksrheinische Innenstadt – städtebauliches Gesamtkonzept Bahnhofsumfeld



Bahnhofsplatz
Fußgängerbrücke



Planungsgrundlagen, -Ziele Stadtbumlevard / Begegnungszone

Bahnhofsplatz Konstanz Bestand 2008



11.500 Kfz/Tag, davon ca. 700 Busbewegungen,
Fußgängerströme längst der Straße, „wildes Queren“,
Radverkehr nicht integriert.



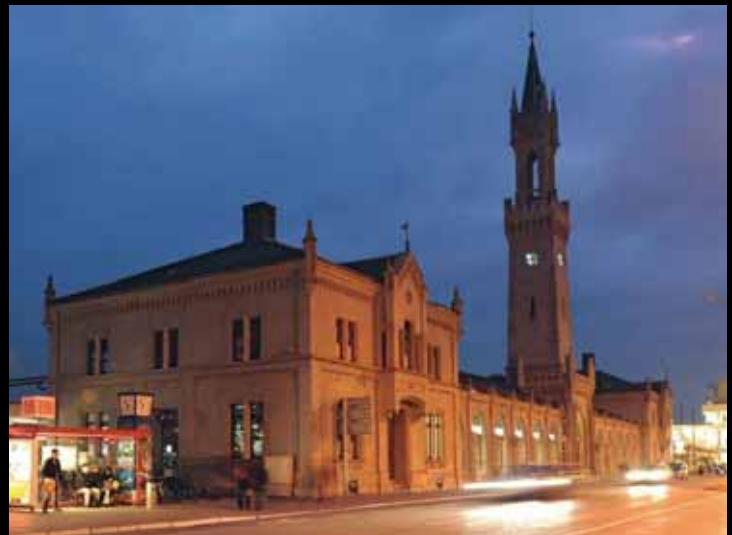
stark

Ziele zur Neuprofilierung der Stadt

- Die Positionierung der Stadt Konstanz als Tourismus-Stadt am See soll um neue Profile als Kulturstadt, als Stadt umweltfreundlicher Mobilität und Energie sowie als Wissensstadt mit attraktivem Tagungsangebot erweitert werden.
- Die umfassende Aufwertung des Bahnhofareals mit seinem Umfeld einschließlich der Neugestaltung des Bahnhofplatzes hat dabei Modellcharakter im Sinne einer zukunftsorientierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. #
- Von der Durchgangsstraße zum Stadtbullevard – statt Funktionstrennung mehr Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität.
- Der Bahnhofsplatz als Visitenkarte der Stadt

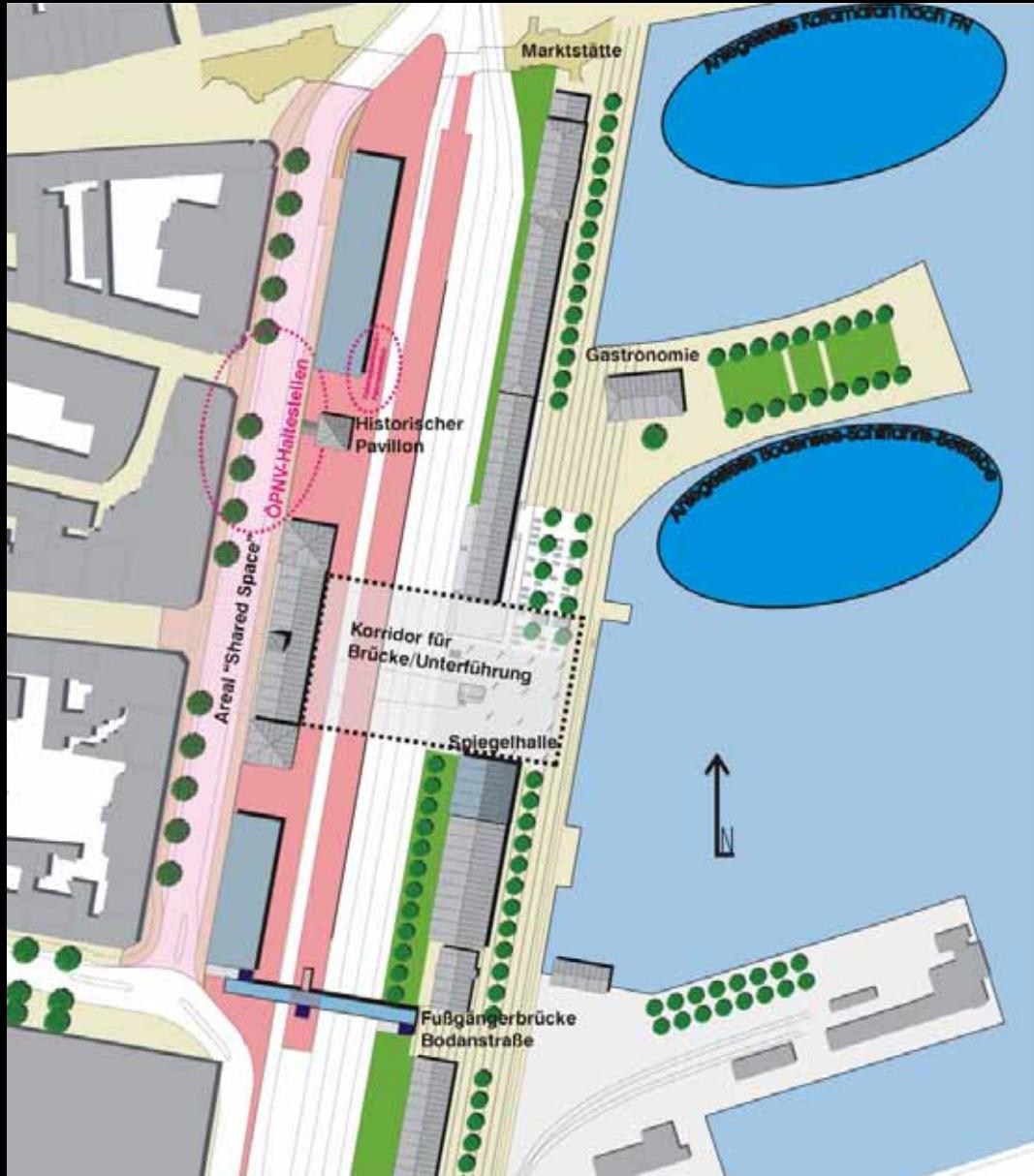


Bahnhofplatz – Lago Einkaufszentrum



Saniertes Bahnhof

Aufwertung Bahnhofsumfeld – Rahmenplanung



Mischverkehrs-
flächen / Shared
Space
Regensburg



Suzhou / China



Bahnhofsplatz / Stadtluunge St. Gallen (CH)



Prinzipien Begegnungszone (CH)

- Weitgehend selbstregulierter Verkehr
- Begrenzte Flächenareale
- Verzicht auf Spurmarkierungen, durchgehender nuancierter Belag
- Herausheben der Aufenthaltsfunktion (z.B. Freiräume, Cafés, öffentliche Sitzgelegenheiten)
- Möglichst weitgehender Verzicht auf Beschilderungen, nur an den Eingängen
- Freie Integration städtebaulich relevanter Elemente: Beleuchtung, Bäume, Bushaltestellen
- Mäßige Geschwindigkeit (z.B. Tempo 20)
- Verkehrsstärke bis ca. 15.000 Kfz/Tag mit intensivem Fußverkehr



Beispiel St. Gallen / CH

Flyer Begegnungszone Stadt Kreuzlingen (CH)

Fussgänger haben Vortritt – überall

BEGEGNUNGSZONE BOULEVARD

Gemeinsam langsam!

Fussgänger haben gegenüber dem Fahrzeug- und Velo-verkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Begegnungszone queren, ohne jedoch die Fahrzeuge unnötig zu behindern.

Tempo 20 – für alle

BEGEGNUNGSZONE BOULEVARD

Gemeinsam langsam!

Die Höchstgeschwindigkeit in der Begegnungszone beträgt 20 km/h und gilt für alle Verkehrsteilnehmenden: Gemeinsam langsam!

Parkieren – innerhalb markierter Felder erlaubt

Legende

- 348 Parkplätze blaue Zone Boulevard Hauptstrasse
- 5 Kurzzeitparkplätze max. 5 Min.
- 1 Parkplätze für Gehbehinderte
- 52 Anzahl Parkplätze

Bauverwaltung
Hauptstrasse 88
8280 Kreuzlingen
Tel. 071 677 61 86
bauverwaltung@kreuzlingen.ch
www.kreuzlingen.ch

Auf dem Boulevard Hauptstrasse stehen eine beschränkte Anzahl Parkplätze zur Verfügung. Parkieren ist ausschliesslich innerhalb der blauen Zone (maximal 60 Minuten) oder auf Kurzzeitparkplätzen (maximal 5 Minuten) erlaubt. Im Stadtzentrum stehen sechs öffentliche Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Begegnungszone Stadt Kreuzlingen (CH)



vorher / nachher



12000 Kfz/ Tag

Hauptstraße vor dem Umbau 2011, Separationsprinzip, Tempo 50

9000 Kfz/Tag

nach Eröffnung Begegnungszone „Boulevard“, Tempo 20

4000 Kfz/Tag

angestrebter Zielwert ohne Durchgangsverkehr

Begegnungszone Zentralplatz Biel (CH)



Erkennbare
Einfahrbereiche

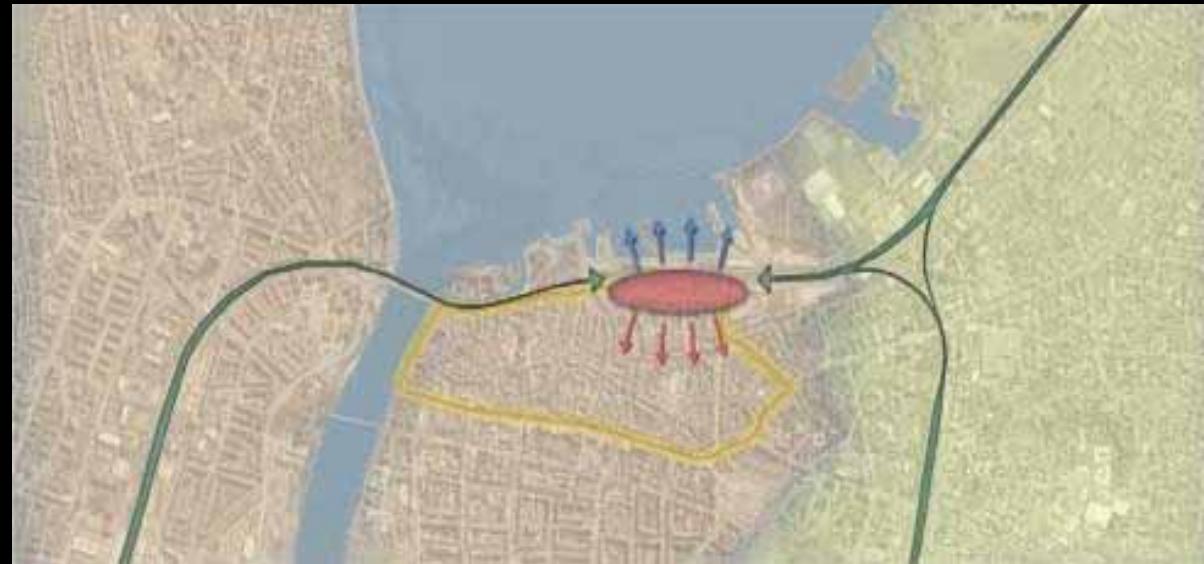


12.000 Kfz/Tag und 1200 Busbewegungen
Unfallrückgang von 45 auf 0-1/Jahr
nahezu ohne verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen

Neugestaltung Bahnhofsplatz Konstanz

Platzkonzept

Entwurf
Hager Landschafts-
architekten
mit Büro
Stadt.Raum.Verkehr.
Zürich



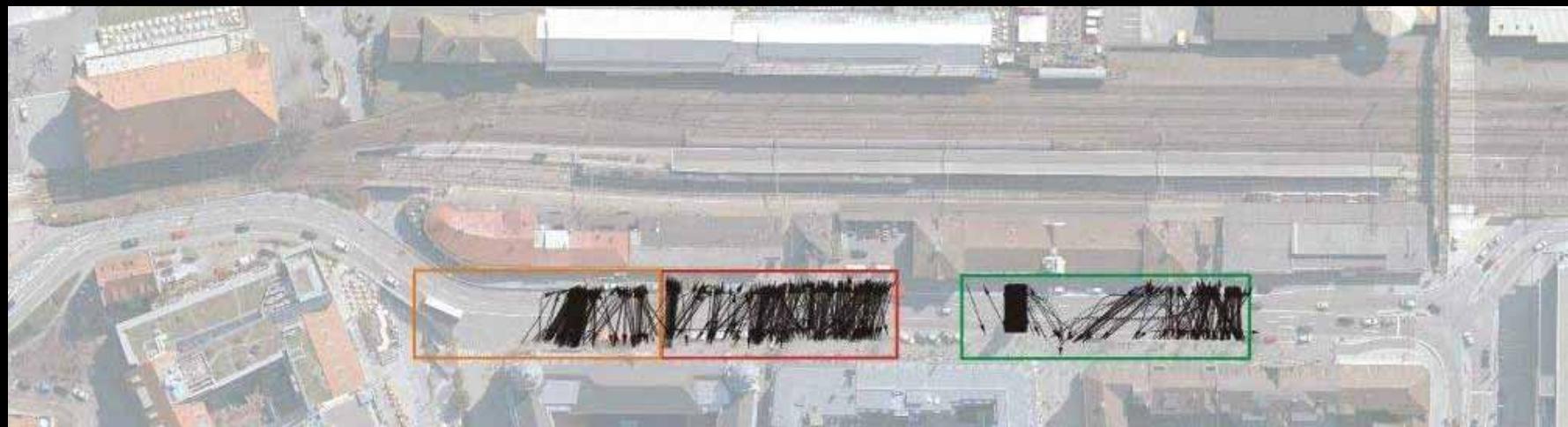
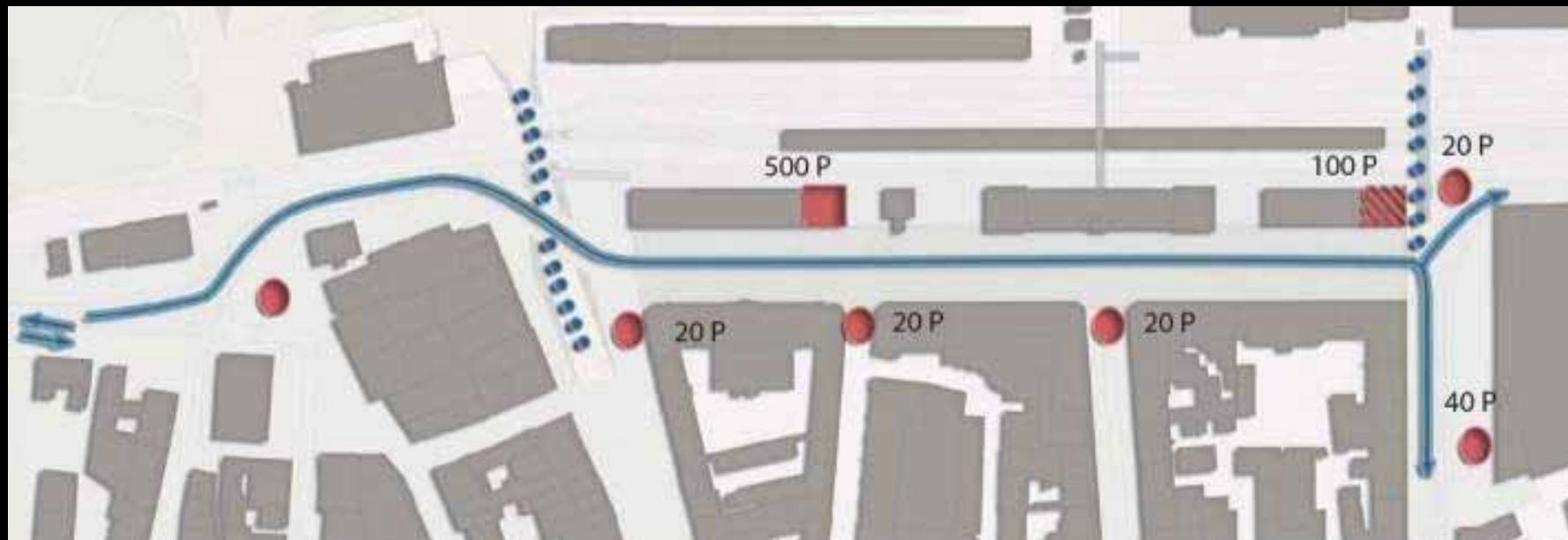
Baumkonzept mit prägenden Dachplatanen



Stadträumliches Konzept Bahnhofplatz (26m x 375m)



Rad- und Fußverkehr

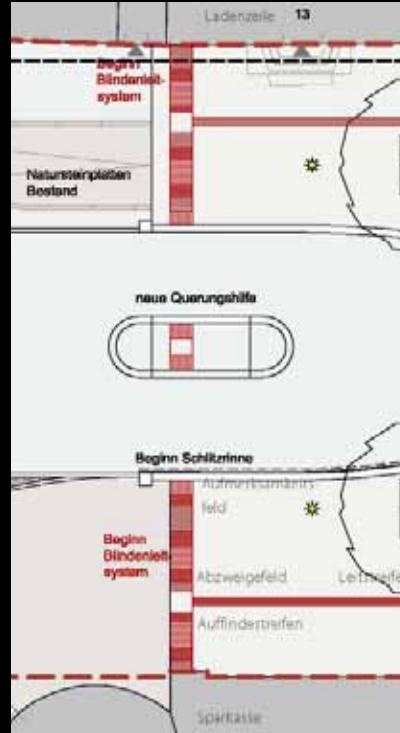


13.000 Fußgängerquerungen / Tag

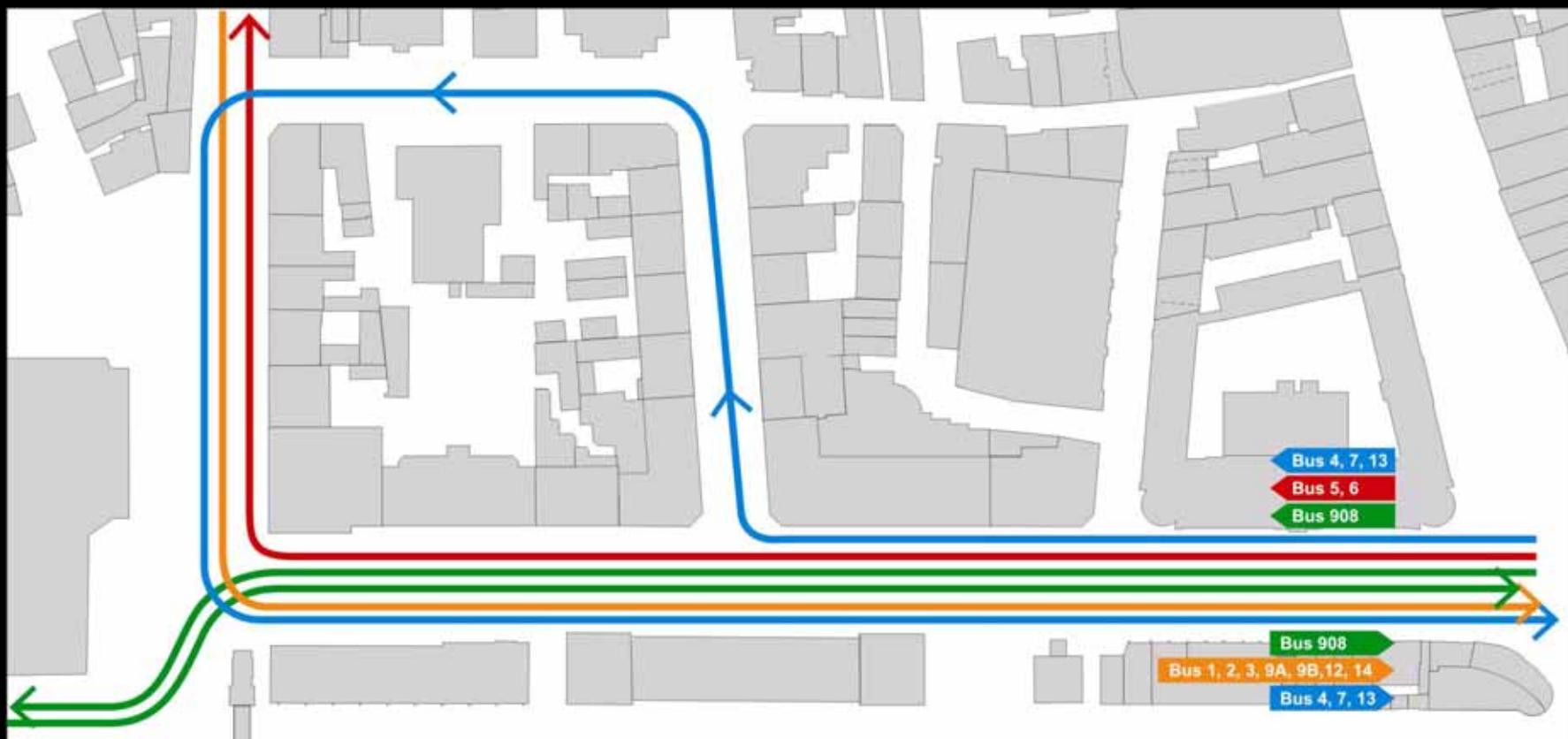
Workshop mit Mobilitätseingeschränkten / Nutzerbeteiligung

Zweistufiger Workshop

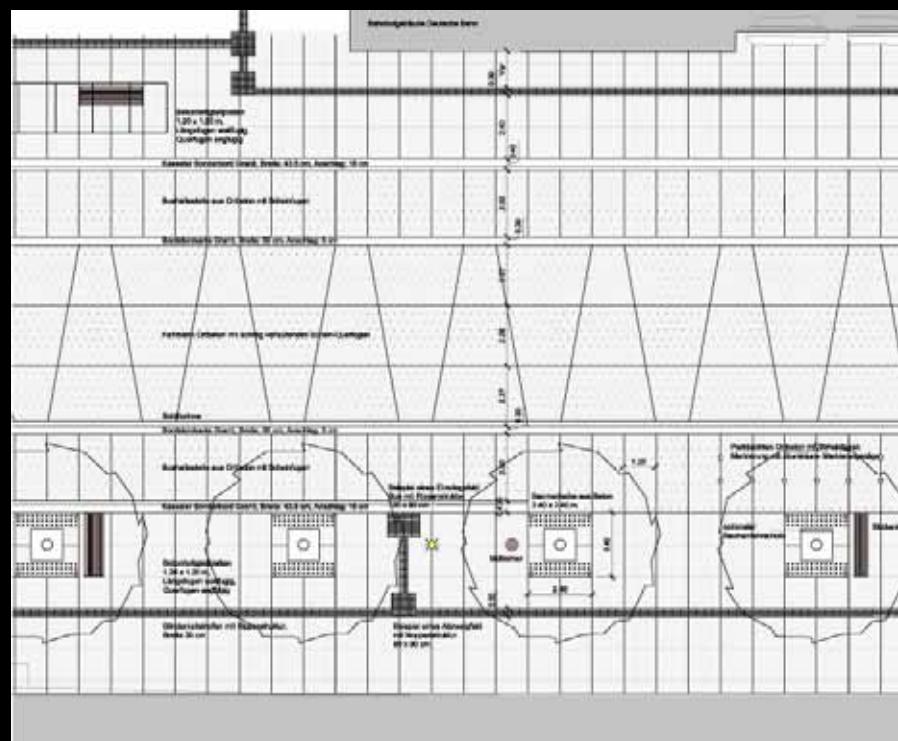
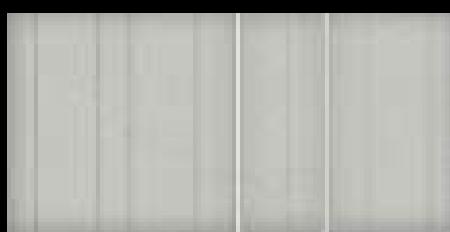
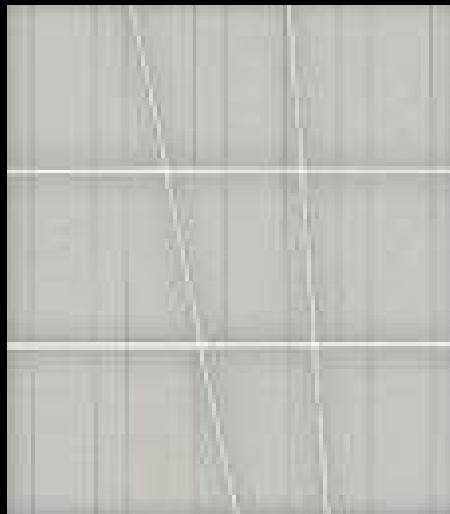
- Erster (Ganztags-)Workshop im vsl. im April 2010:
Extern moderierte Vormittagsveranstaltung
Spezifische Kleingruppen nachmittags
Intensive Mitarbeit der planenden Bürogemeinschaft
Darstellung anhand einer taktil erfassbaren Plandarstellung
Vorstellung der Planungen für alle Gruppen (u.a. durch einen Gebärdendolmetscher)
Rückmeldung durch die einzelnen Gruppen (z.B. Hörgeschädigte, Sehbehinderte etc.)
Festlegung von Anforderungen für Leitsysteme und Querungen
- Zweiter (Halbtags-)Workshop vsl. im September 2010
Musterauslegung und Begehung
Konkretisierung Leitsystem
Konkretisierung Querungsgestaltung



ÖPNV-Konzept / Haltestellen



Stadtoden – Oberflächen



Bahnhofplatz früher – historische Aufnahme 1906



Bahnhofplatz 2008 / Umbauphase Stadt boulevard Mai-Juni 2012



18. Mai 2012 · KA

LOKALES

Der Bahnhofplatz wird zum Stadt boulevard umgebaut

Alle gleichberechtigt und gleich langsam

Neue Zeiten am Bahnhofplatz: Alle Verkehrsteilnehmer – vom Fußgänger bis zum Linienbus – sollen auf dem neuen Stadt boulevard gleichberechtigt unterwegs sein.

Von Ralf Beumann

Baufahrezeige, Presslufthammert, Absperrungen und eine abgeschaltete Fußgängerampel: Die Bauarbeiten vor dem Bahnhof laufen bereits auf Hochtouren. Der Anzeiger erklärt, was es mit dem neuen Stadt boulevard auf sich hat:

Autos und Taxis

Nach Angaben der Stadt fahren derzeit täglich 11.500 Fahrzeuge am Bahnhofplatz vorbei. Die Fahrbahnlinien werden nun auf zwei und die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h reduziert. Die Hälfte der Taxistände wird vor die Deutsche Bank verlagert. Sie dem Bahnhof wird es in Zukunft nur noch drei Kurzzeitparkplätze (davon einer für Behinderte) geben. Der Parkplatz direkt hinter der Bushaltestelle bei den Gleisen wird aufgelöst. Die Parkplätze vor MacDonald's und Hotel Hahn bleiben erhalten.

Busverkehr

Der Bahnhofplatz ist der Hauptknotenpunkt im öffentlichen Nahverkehr: 700 Busse des Stadtwerks verkehren täglich vor dem Bahnhof, auch für sie gilt in Zukunft Tempo 20. Die Bushaltestelle vor dem Bahnhof wird entlang der Ladenzeile verlängert.

Fußgänger

13.000 Fußgänger sind laut Verkehrszählungen am Bahnhof unterwegs. Kein Wunder, schließlich halten hier alle Buslinien. Auf dem Boulevard sollen Fußgängern mehr Platz eingerichtet werden. Die Ampeln vor dem Bahnhofeingang sind bereits abgebaut. Der Fußgängerübergang zwischen Eisenbahnbrücke und Sport Grüner bleibt bestehen, ein weiterer wird zwischen Bürgerstuhlb und Eisenbahn zur Markttäfelte neu gebaut (siehe Bild). Dazwischen gilt Fußgänger



Der Boulevard reicht vom Fußgängerübergang (unten im Bild) bis auf die Höhe des grünen Baumes (oben im Bild). Dort soll auch eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger gebaut werden.

Foto: hau

räumt werden. Die Ampeln vor dem Bahnhofeingang sind bereits abgebaut. Der Fußgängerübergang zwischen Eisenbahnbrücke und Sport Grüner bleibt bestehen, ein weiterer wird zwischen Bürgerstuhlb und Eisenbahn zur Markttäfelte neu gebaut (siehe Bild). Dazwischen gilt Fußgänger

Fahrradfahrer

Auf dem Boulevard gibt es bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h keine Fahrradspur, erst jenseits des Boulevard Richtung Fischerstraße sollen auf beiden Seiten neue Radwege gebaut werden. Wieviel Radfahrer momentan die Strecke benutzen, ist nicht bekannt. Das wurde bei der Verkehrszählung offenbar vergessen.

Beauzeit

Der Umbau erfolgt in zwei Schritten. Anfang Mai haben die Arbeiten begonnen. Ende Juni soll Phase 1 abgeschlossen sein und dann ein halbes Jahr lang getestet werden. Der Endumbau soll dann 2013/14 über die Bühne gehen und von Beginn des Konziliums abgeschlossen sein.

Kosten

Phase 1 kostet 177.000 Euro und, davon bezahlt das Lago 140.000 Euro. Das Shopping-Center möchte sein Parkhaus um rund 220 Stellplätze erweitern. Eine Verkehrsberuhigung rund um die Bodanstraße ist für die Stadt allerdings Voraussetzung für weitere Stellplätze im Lago. Der Endumbau des Boulevards soll rund 2,6 Millionen Euro kosten. Die Stadt rechnet mit Landeszuuschüssen in Höhe von bis zu 600.000 Euro.

Das Ziel

Baubürgermeister Kurt Werner beschreibt die Pläne für den Stadt boulevard als „moderne Übersetzung“ seiner historischen Situation, denn vor hundert Jahren war der Bahnhofplatz noch ein offener Boulevard mit Allee. Natürlich will Werner nicht komplett zu diesem Zustand zurück, schließlich waren in der Kaiserzeit hauptsächlich Pferdekarren in Konstanz unterwegs. Als Ziel schreibt Werner vor: „Durch den Stadt boulevard könnte der Durchgangsverkehr verlagert und der Verkehr um 3000 vermindert werden.“ Derzeit sind 11.500 Fahrzeuge auf dem Bahnhofplatz unterwegs. Rechnet man die 700 Busse ab, müsste der Individualverkehr auf unter 8.000 Fahrzeuge am Tag schrumpfen.

Temporärer Umbau Bahnhofplatz – Modellphase 2012



Was machen wir?

- Einführung Tempo 20
- Rückbau der Fahrbahnbereiche
- Verbreiterung der Aufenthaltsflächen
- Neuordnung der Bushaltestellen
- Einführung eines Blindenleitsystems

Was wollen wir?

- Verkehrsberuhigung
- bessere und barrierefreie Querung der Fahrbahn
- mehr Platz für Fußgänger
- bessere Anbindung an den Zugverkehr
- besseres Miteinander für alle Verkehrsteilnehmer

Modellphase Bahnhofplatz Boulevard, Juli 2012



Begegnungszone Bahnhofplatz - Stadt boulevard



7500 Kfz/Tag, Tempo 20, Strukturierte großzügige Seitenräume

Hager Landschaftsarchitekten, Zürich - Prof. Zweibrücken, Zürich

4. Schlussfolgerungen und Ausblick

Schlussfolgerungen für zukünftige Verkehrsinfrastruktur in Städten und Ortskernen

1. Demografischer Wandel, stetiger Zuzug in die Städte und vermehrter Flächenverbrauch erfordert mehr Gebrauchsfähigkeit von innerstädtischen Straßen und Plätzen
2. Die Sicherung und Weiterentwicklung der Qualität unserer öffentlichen Räume in Städten und Gemeinden als Aufenthalts-, Arbeits- und Lebensorte ist eine kommunale Daueraufgabe
3. Monofunktional MIV-geprägte Straßen- und Platzräume sind verstärkt zu öffentlichen urbanen Räumen aufzuwerten, sodass diese Selbstverantwortung, Rücksichtnahme und Kommunikation fördern
4. Motorisierte Verkehrsteilnehmer teilen sich auf „selbsterklärenden Straßenräumen“ stadtverträglich mit reduzierter Geschwindigkeit den Raum mit Radfahrern und Fußgängern



5. Weniger Funktionstrennung und Ordnung zugunsten von mehr Misch- und Mehrfachnutzungen von Innerortstraßen und Plätzen – Mehrwert durch Teilen

6. Erarbeitung von interdisziplinären, prozesshaften auf den Ort bezogenen integrativen Planungen auf der Grundlage von qualifizierten Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepten

7. Frühzeitige, prozesshafte Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen zur Förderung stadt- und ortsverträglicher Mobilität

8. Lernen von der Schweizer „Begegnungszone“ mit Vorrang für den Fußverkehr, auch bei höherem Verkehrsaufkommen bis zu ca. 15.000 Kfz/Tag

9. Fortschreibung der STVO mit „Begegnungszonen“ im Sinne einer europäischen Standardisierung

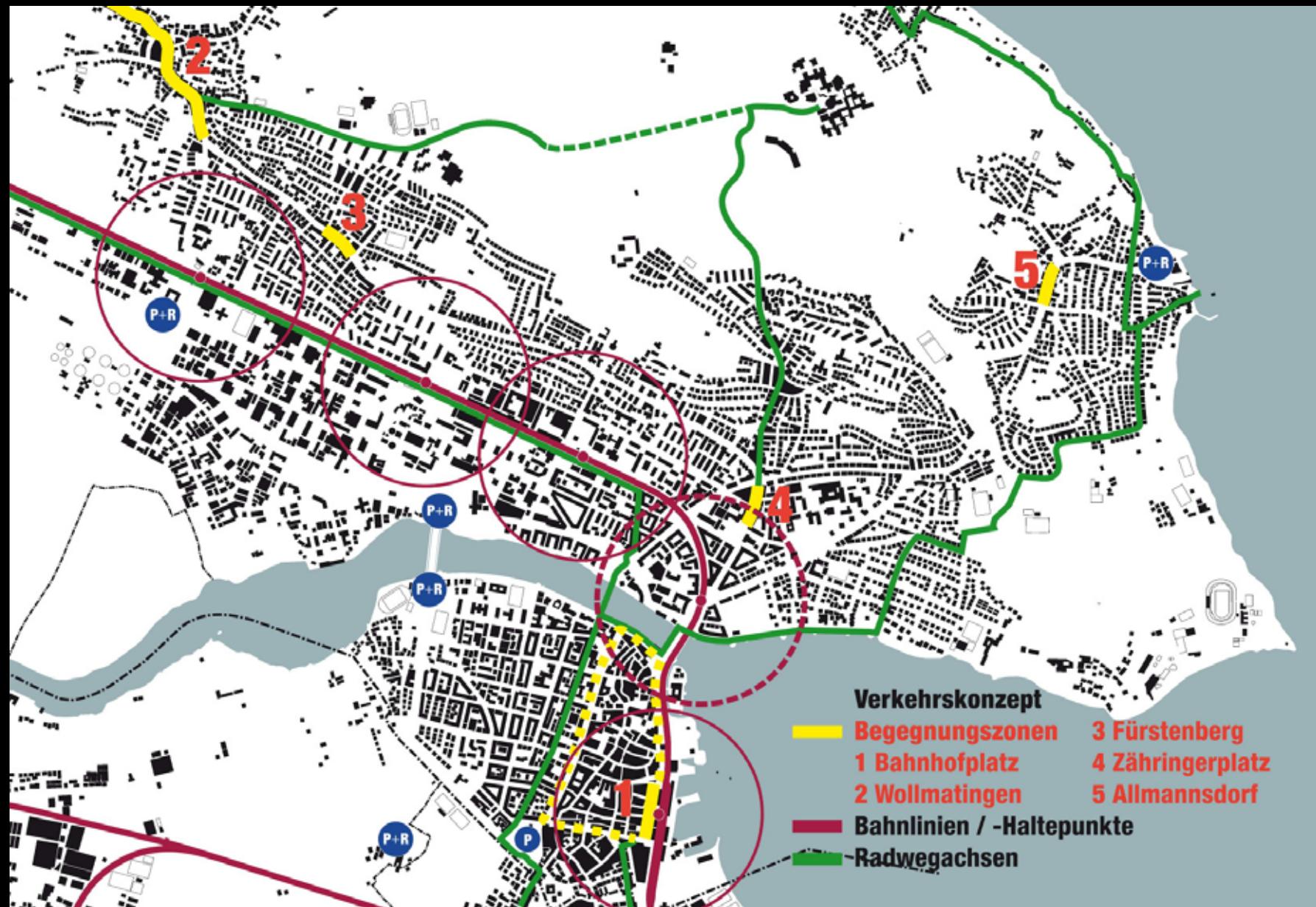


Schweiz
„Begegnungszone“

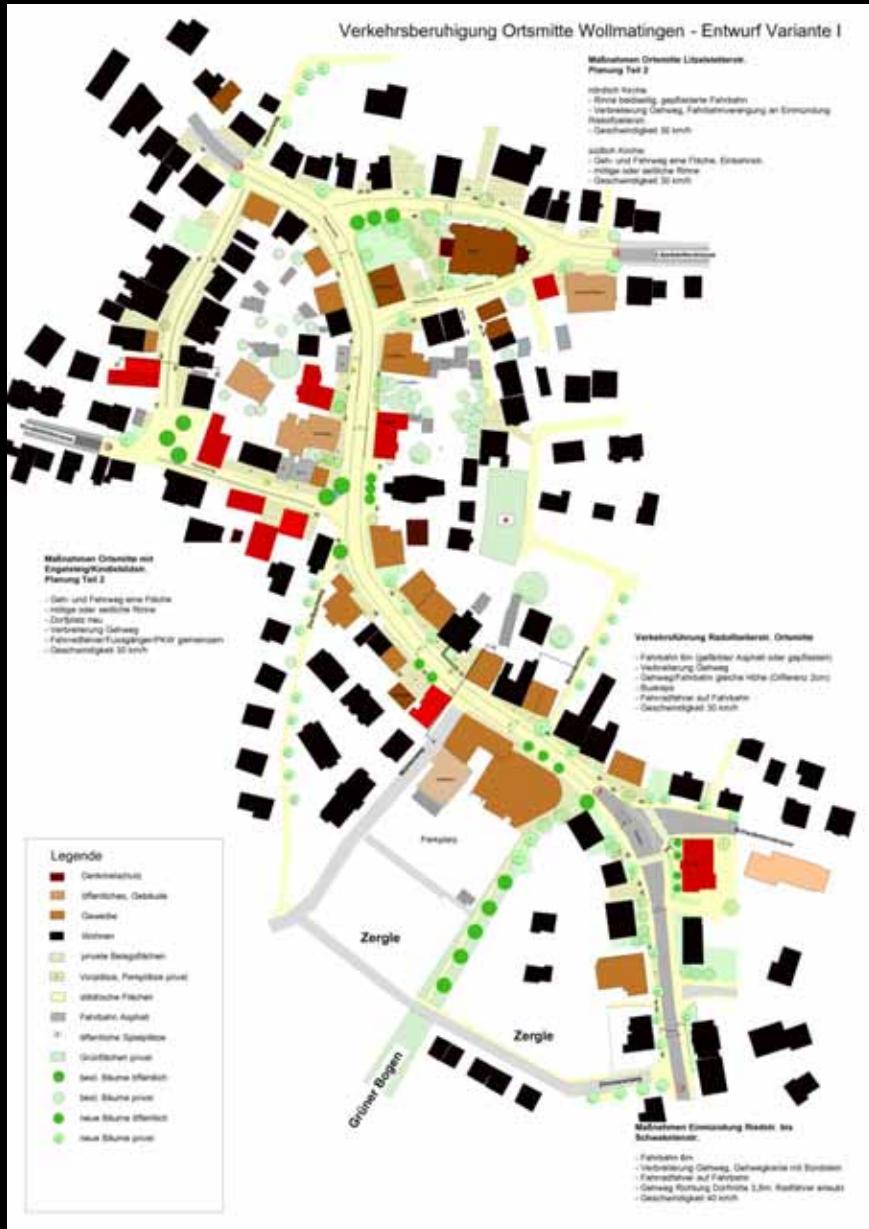
Frankreich
„zone de rencontre“



Verkehrskonzept mit P&R-Anlagen, Ausbau ÖPNV HP und Radverkehr



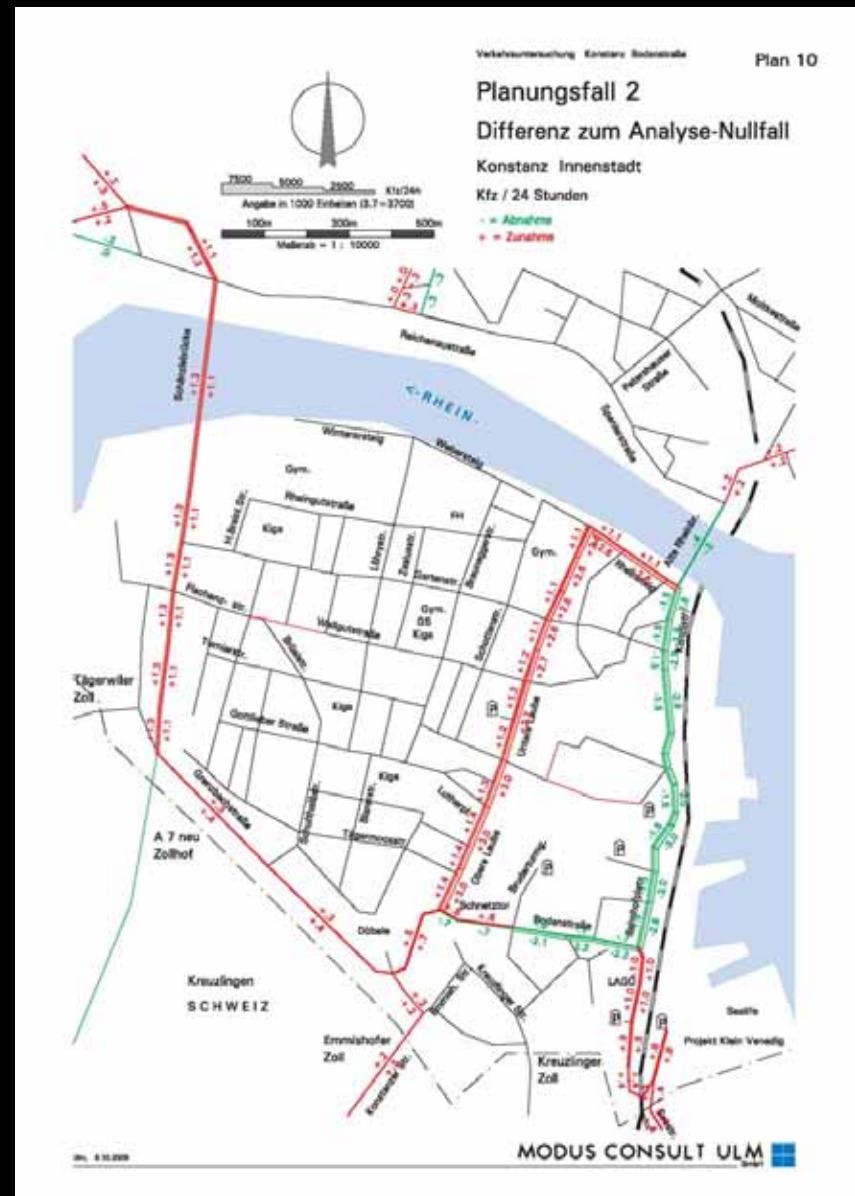
Verkehrskonzept Wollmatingen



Referenzprojekt Stadtkern Rottweil



Verkehrsverlagerung / entschleunigter Verkehr, Juli 2012



Qualifizierung öffentlicher Raum



Ideen- und Realisierungswettbewerb Konzilumfeld 6/2012

Umfeld 2. Preis: Kraft. Raum.
Landschaftsarchitektur + Stadtentwicklung, Krefeld

Umfeld 2. Preis: Andreas Krause
Landschaftsarchitekt, Freiburg

Freiraumaufwertung Klein Venedig



Öffentlicher Raum als wertvolle Ressource



1. Dimension Kultur

„Eine Kultur der Mobilität basiert auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gleichzeitigem Schutz der jeweils schwächsten Verkehrsteilnehmer.“

Der Konvent der Baukultur empfiehlt eine bedarfsgerechte und angemessene Entschleunigung des Verkehrs in den Städten. Das ist eine Voraussetzung für eine neue, ganzheitliche Gestaltung der Verkehrsräume, in der die Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Auszug: Hamburger Appell für mehr Baukultur in der städtischen Verkehrsinfrastruktur (2012)

