

# 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

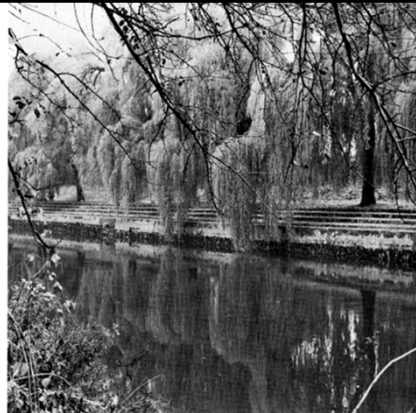
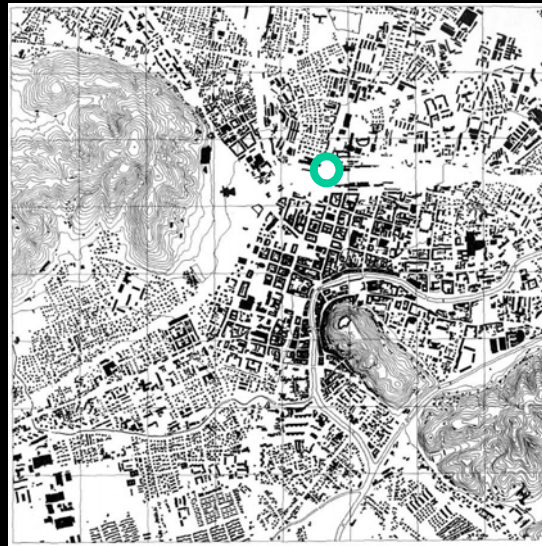
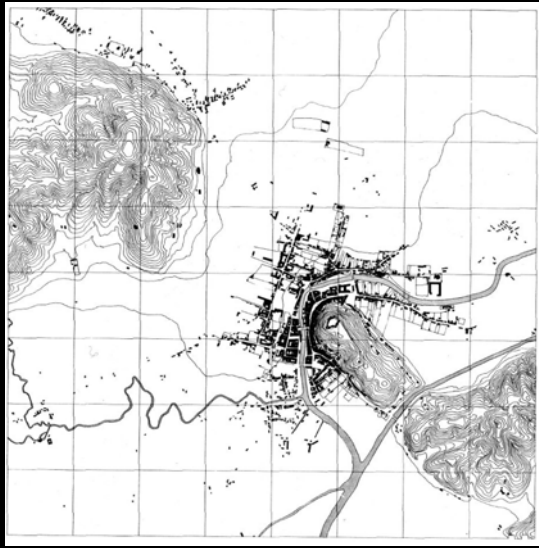


# Hansestadt Hamburg





# Ljubljana (Leibach)



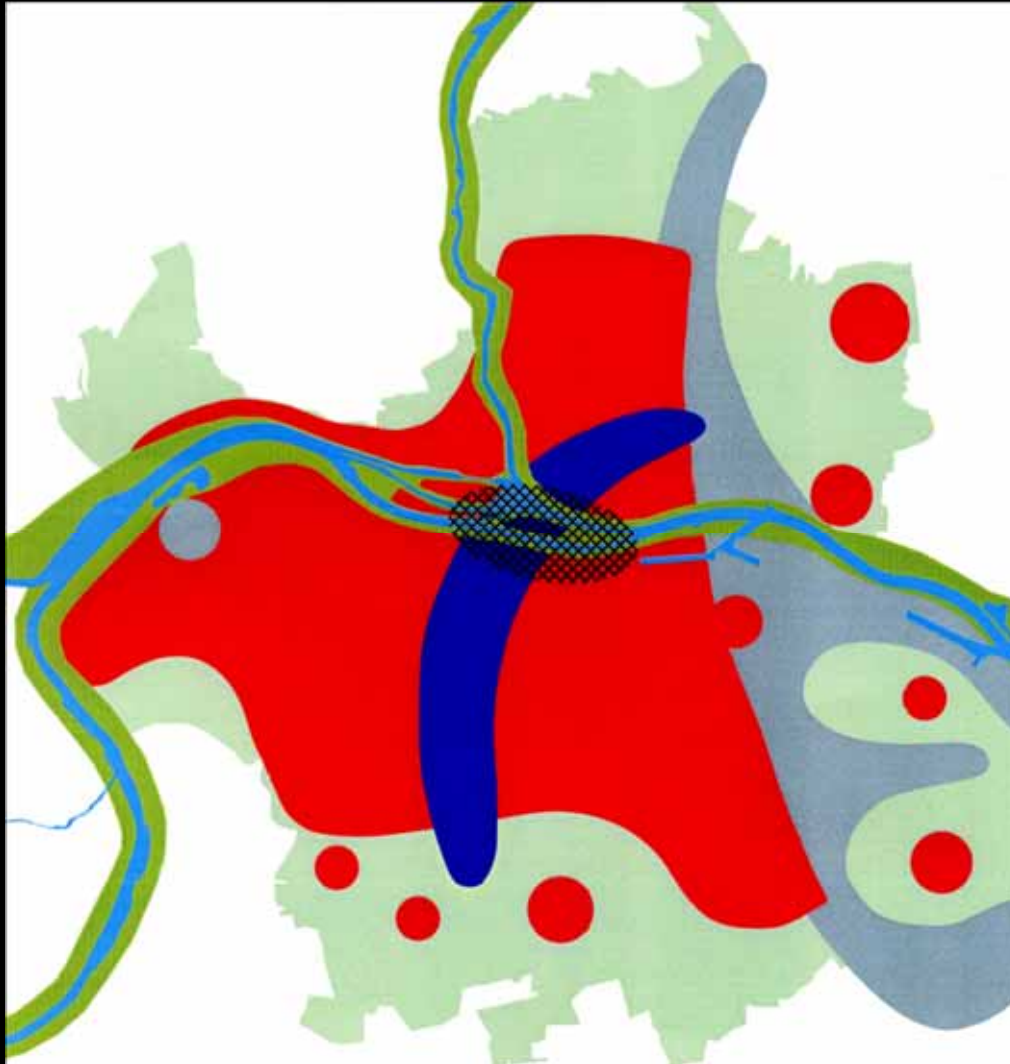


# Lucca





# Regensburg – Zusammenhängendes Netz öffentlicher Räume



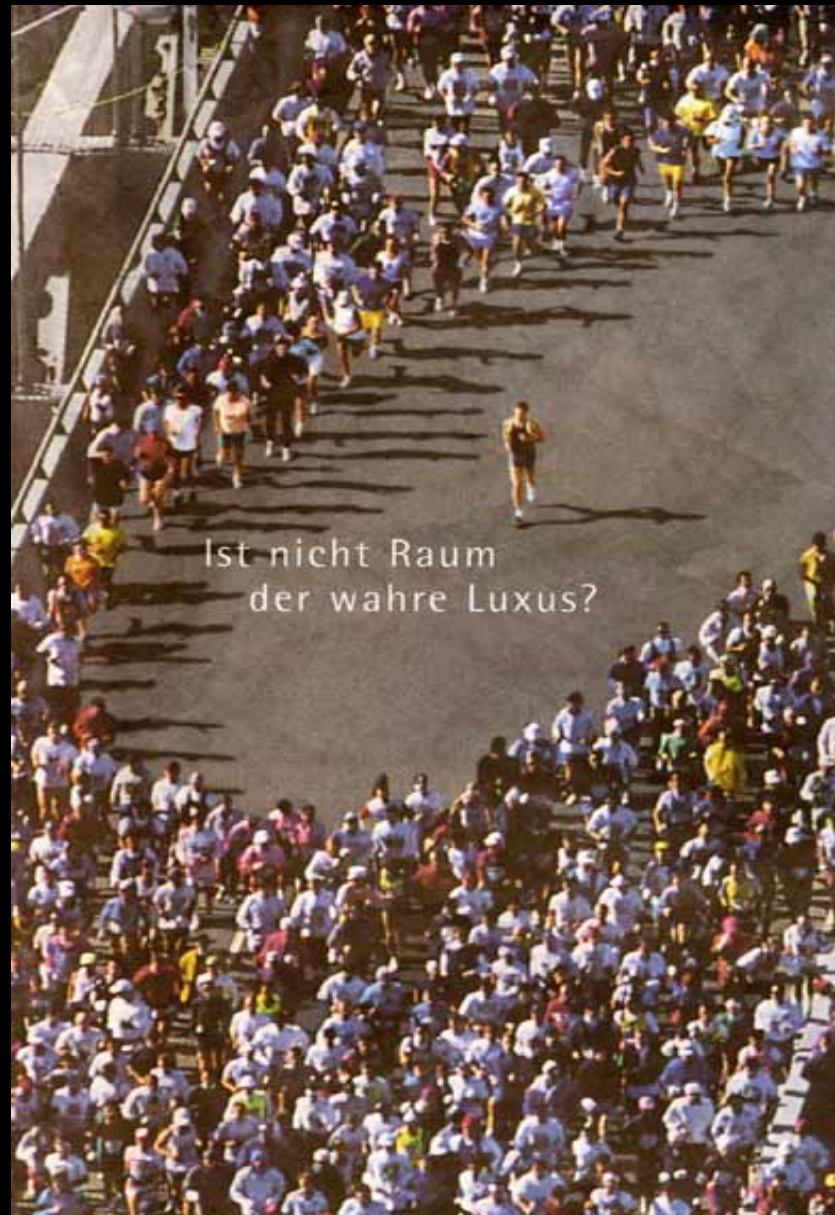
Vorhandene Qualitäten sichern und neue hinzufügen


## Regensburg – Zusammenhängendes Netz öffentlicher Räume






# Regensburg – Öffentliche Räume







**(1) Touristeninfolelle Am Protzenweier**  
Konzeptplan: Stadtplanungsamt  
Entwurf: Fraut/Hofmann, Regensburg  
Fortgeschaltung 2000

**(2) Neugestaltung der Stadtancker Hauptstraße und Renierung Steinerne Brücke**  
Stadtplanungsamt (in Planung)




**(3) Neugestaltung des Denkmals**  
Stadtplanungsamt  
Das Körner  
(Kultur- und Freizeitanlage)  
Stiller Museum  
(Kultur- und Freizeitanlage)  
Fortgeschaltung 1999


**(4) Verbindung Altstadt Hauptbahnhof**  
Neugestaltung der Maximilianstraße, des Ernst-Reuter-Platzes, des Bahnhofplatzes und des Alleeplatzes im Verbindungsbereich  
architekten, München  
die Stadt-Regensburg, Regensburg  
in Planung

**(5) Gestaltung der Straßen und Plätze in der Altstadt**  
Beispiel: Neugestaltung Gassenstraße und Hauptplatz  
Verkehrswelt, Stadtplanungsamt  
Entwurf: A2 Lohmeyer/Hubert, Regensburg  
Fortgeschaltung 1999  
Baukosten: 200.000,- €




**(6) Verbindungsteig zwischen Bahnhof und Einkaufszentrum**  
Verkehrswelt  
Lehrstuhl, Stadt und Partner, Regensburg  
in Planung


**(7) Neugestaltung der Friedenstrasse**  
Hauptverkehrsachse  
Grün- und Bebauungskonzept  
Tiefbauamt (Stadtplanungsamt)  
Baukosten: 1.000.000,- €



**(8) Stadtquartier am Götzenberg**  
Wohngebiet mit Wohnen, Dienstleistung, Nachbarschaft  
Städte + Partner, München  
in Planung



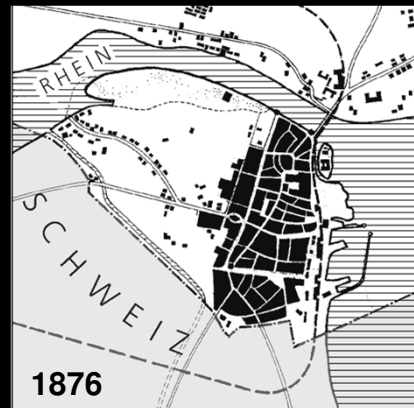
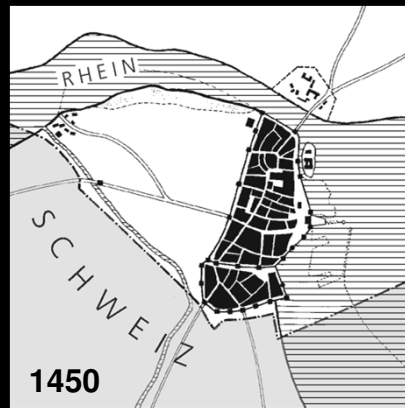
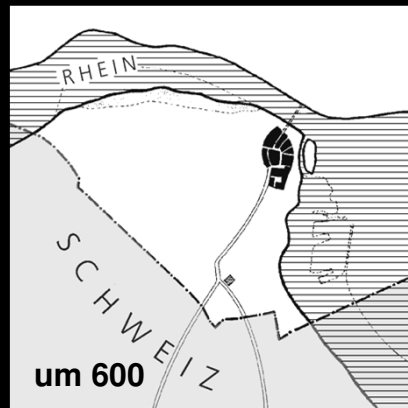
**document** Dokumentation der Funde unter dem Hauptplatz  
A2 Lohmeyer/Hubert, Regensburg  
Fortgeschaltung 2000



Landeswettbewerb Zukunft der Innenstädte 2001



## 2. Rahmenbedingungen und Leitbild Stadt Konstanz



Konstanz zwischen Kreuzlingen (CH), Bodensee und Bodanrück

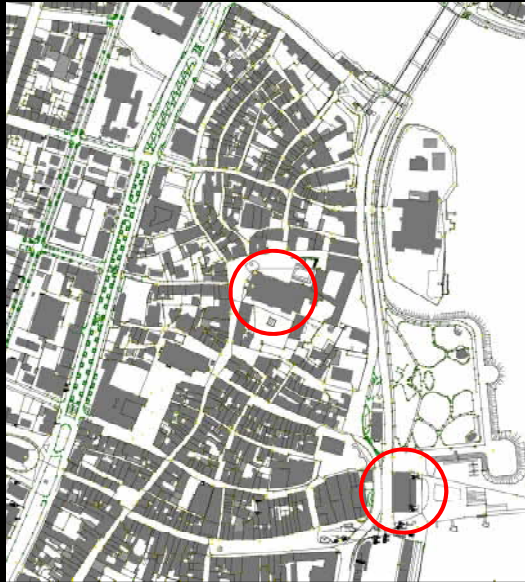
- Handels- und Tourismusstadt
- Oberzentrum mit Grenzlage zur Schweiz, 84.000 Einwohner
- Excellenzuniversität • Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung



## Kompakte Innenstadt – versus Naturraum



# Monumente – Stadtzeichen



Konzil



Münster





# Kulturelle Bedeutungsträger



Südwestdeutsche Philharmonie



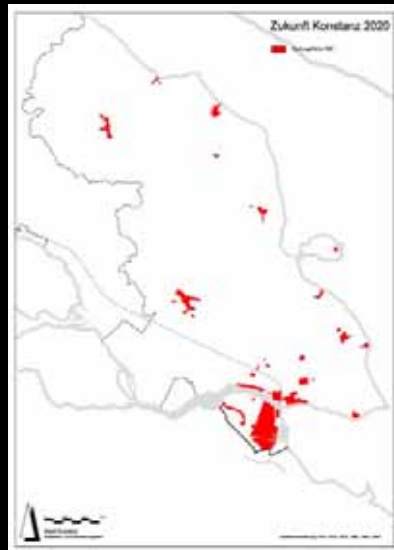
Fasnacht



Imperia



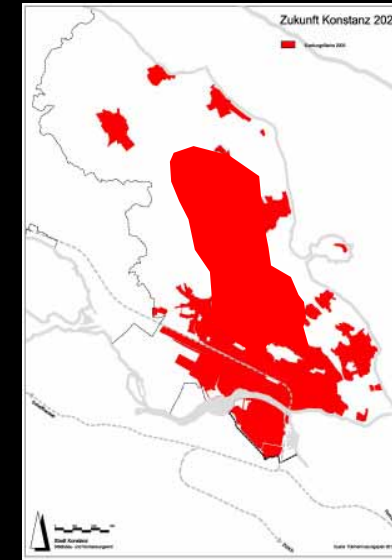
# Siedlungsentwicklung in Konstanz – Flächenverbrauch in Deutschland



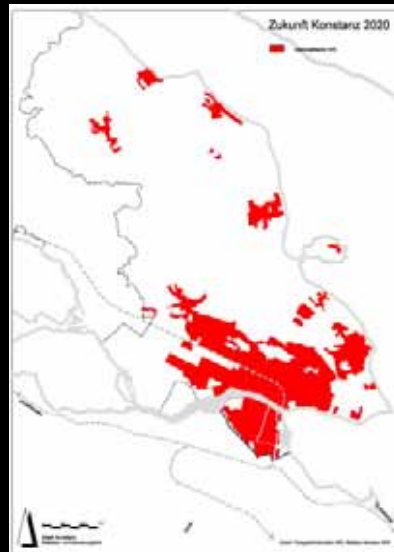
Konstanz 1880



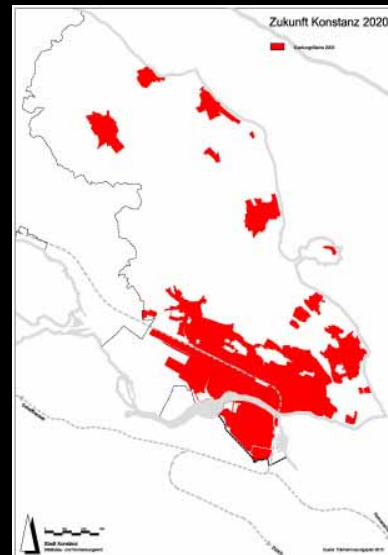
Konstanz 1941



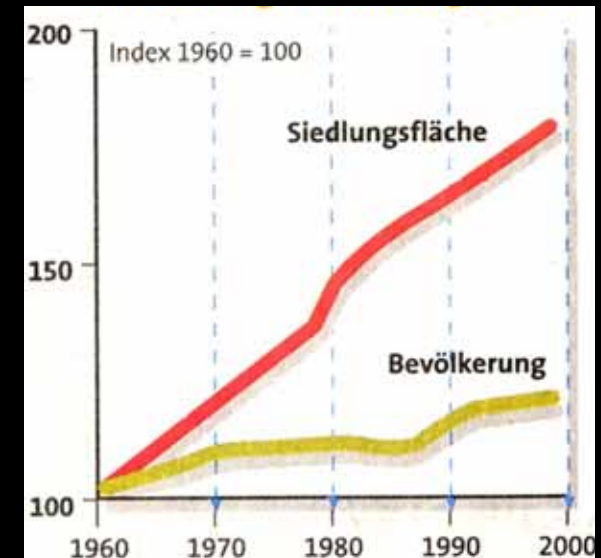
Konstanz Zukunft ?



Konstanz 1975



Konstanz 2003

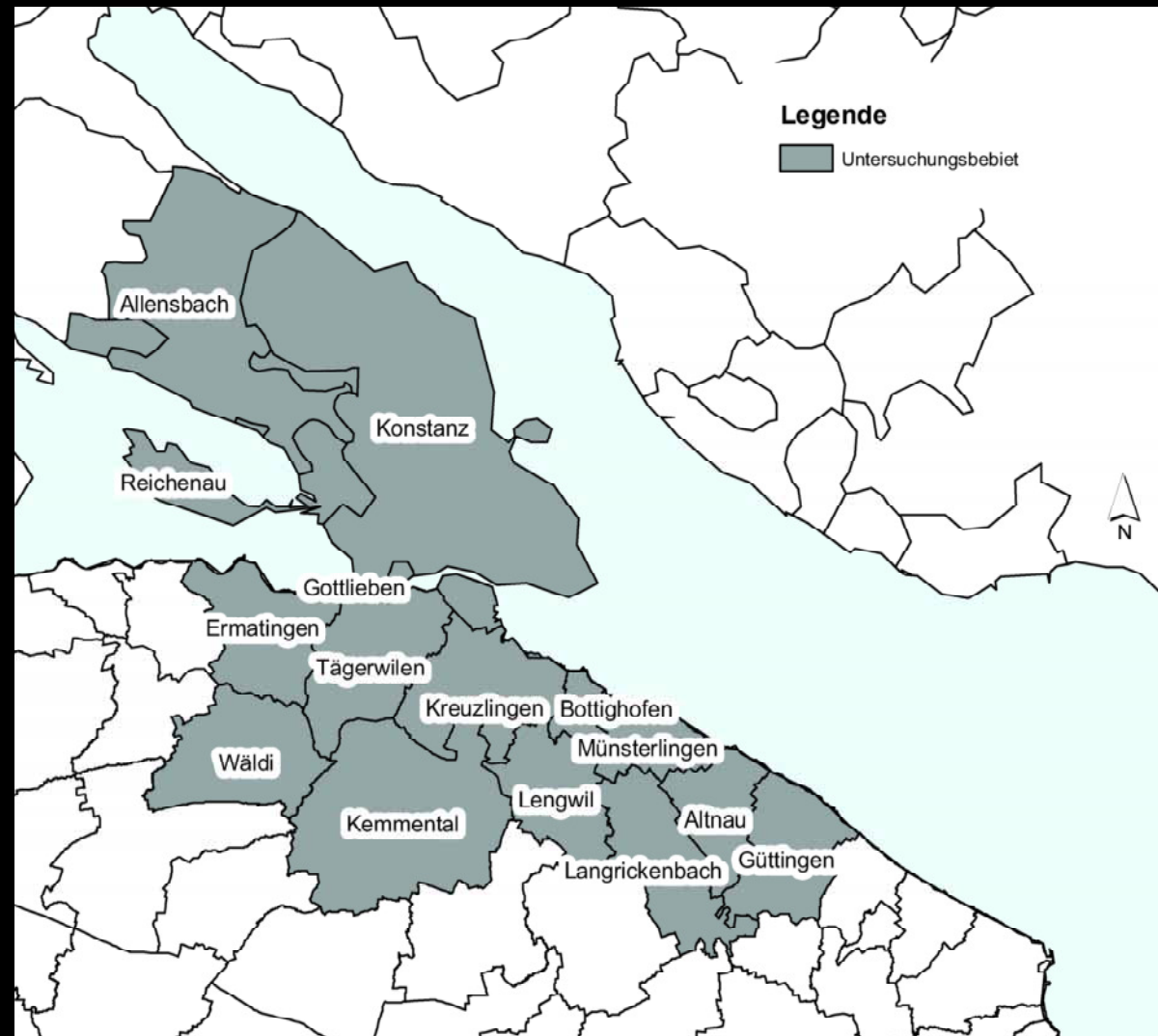




# Lage im Raum



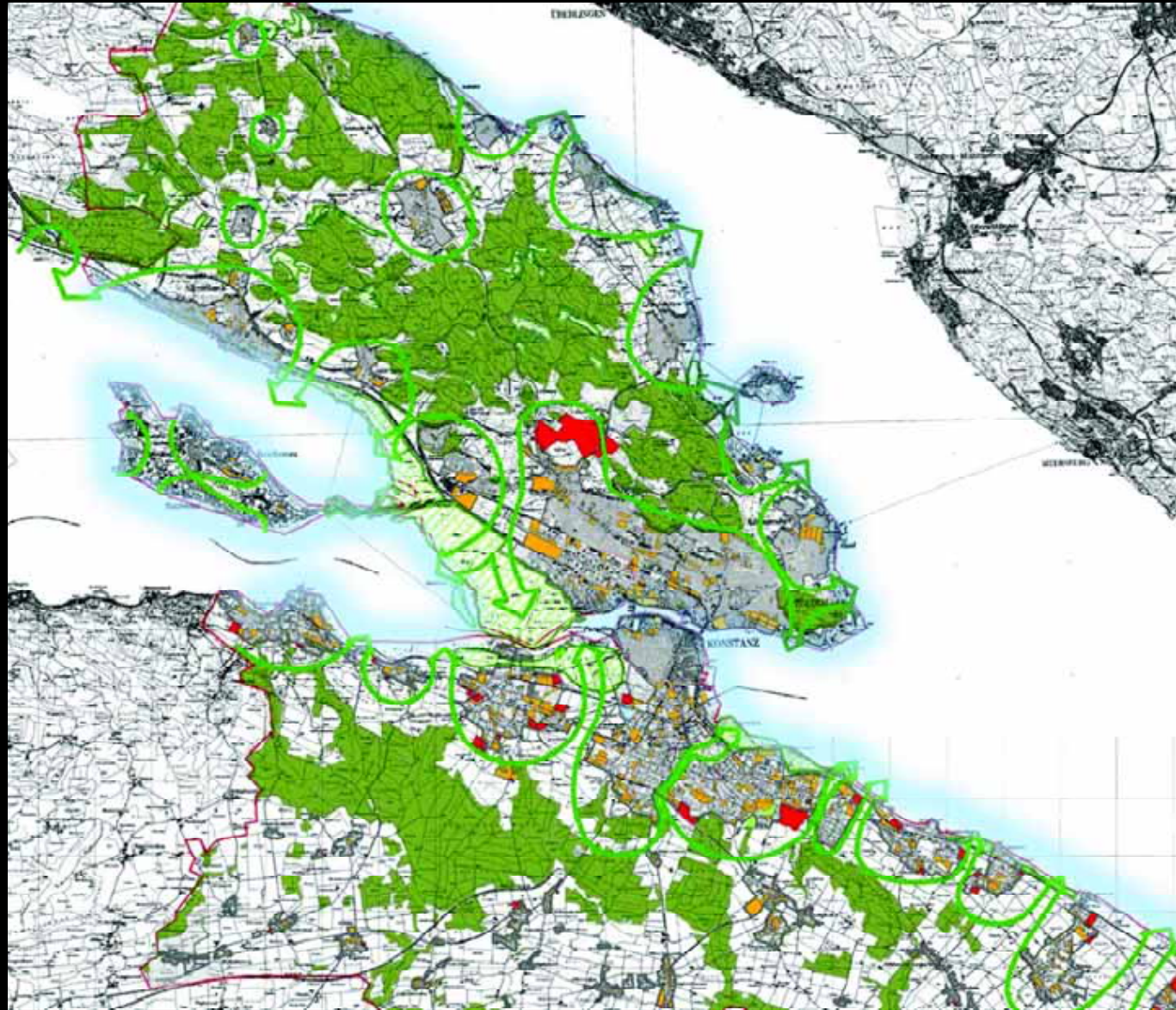
# Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen 2030



Agglomerationsprogramm Kreuzlingen / Konstanz

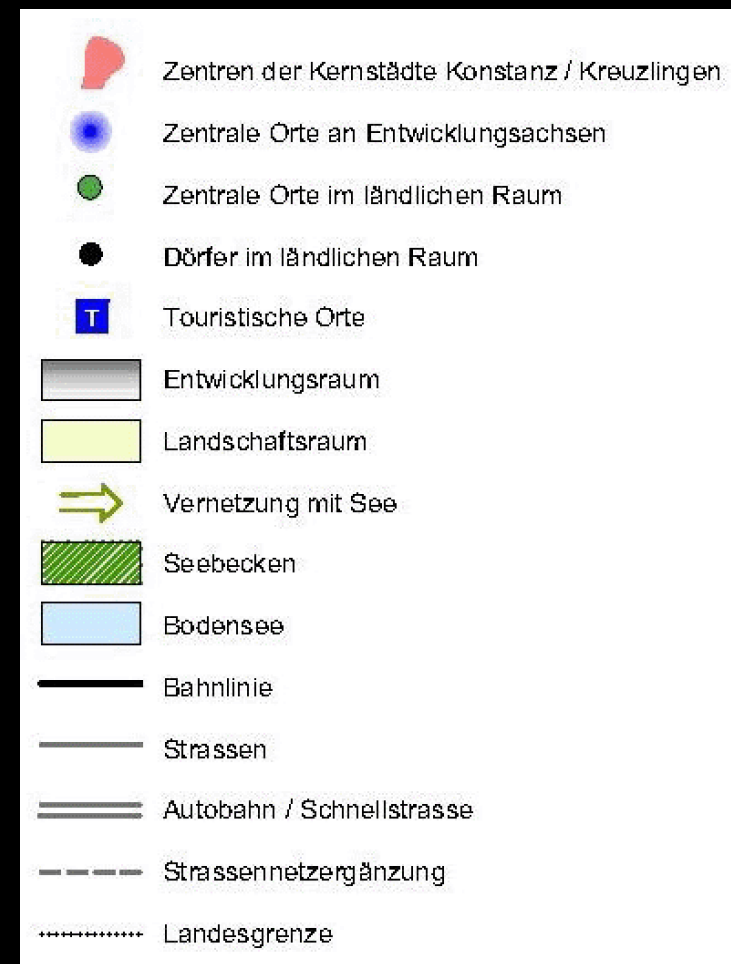


# Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen 2030



Grün- und Innenentwicklungskonzept

# Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen 2030



Zukunftsbild Raumstruktur



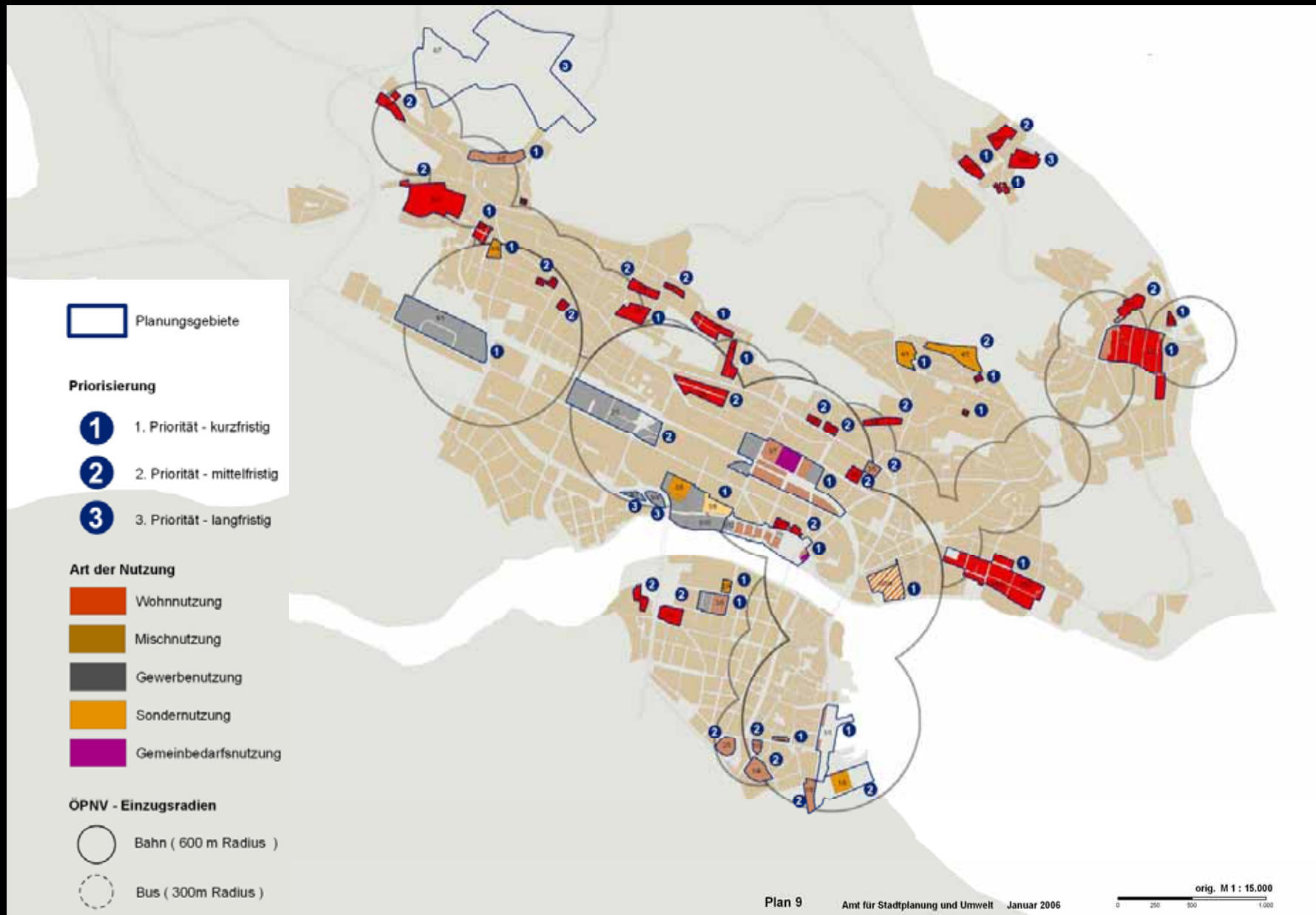
# Stadtentwicklung 2020 – Leitziele Siedlung und Freiraum



## 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)



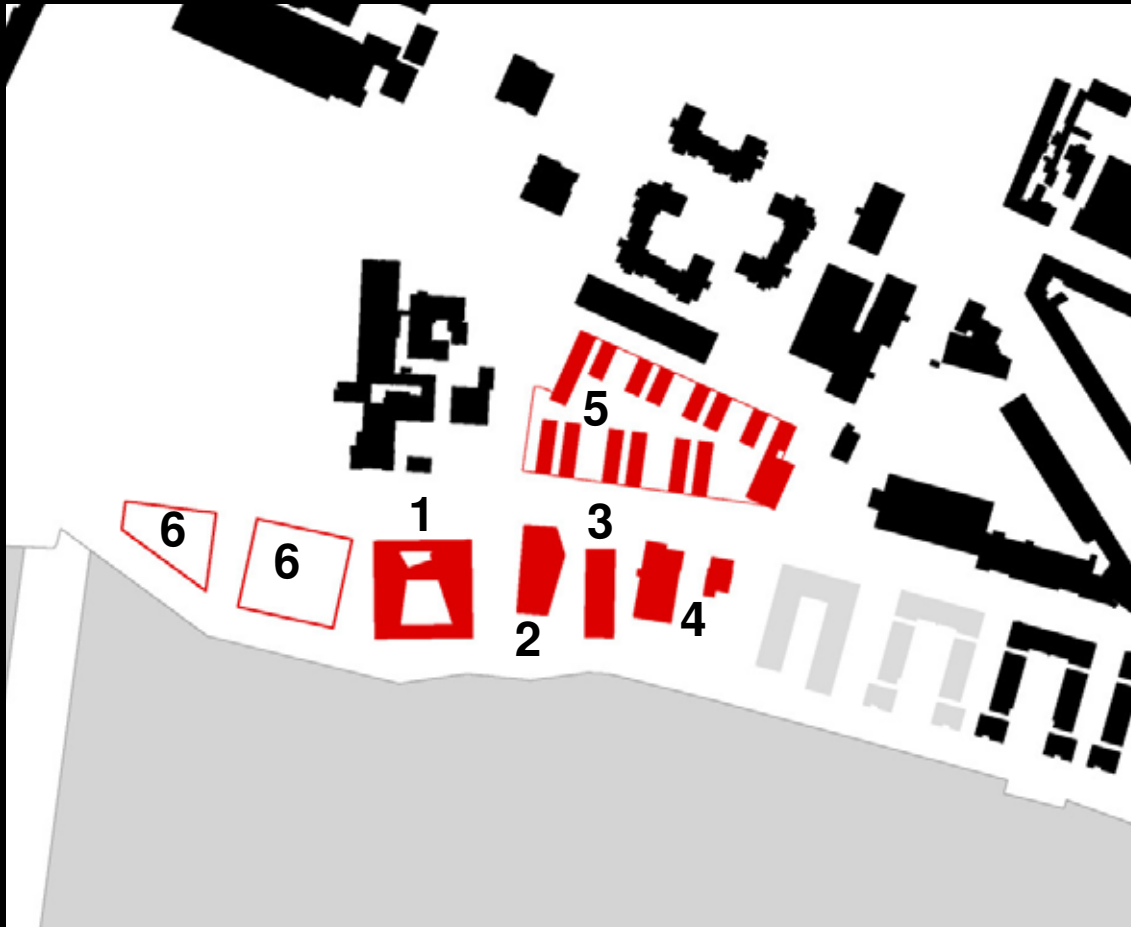
# Great Lakes Area



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 Reichenaustraße



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



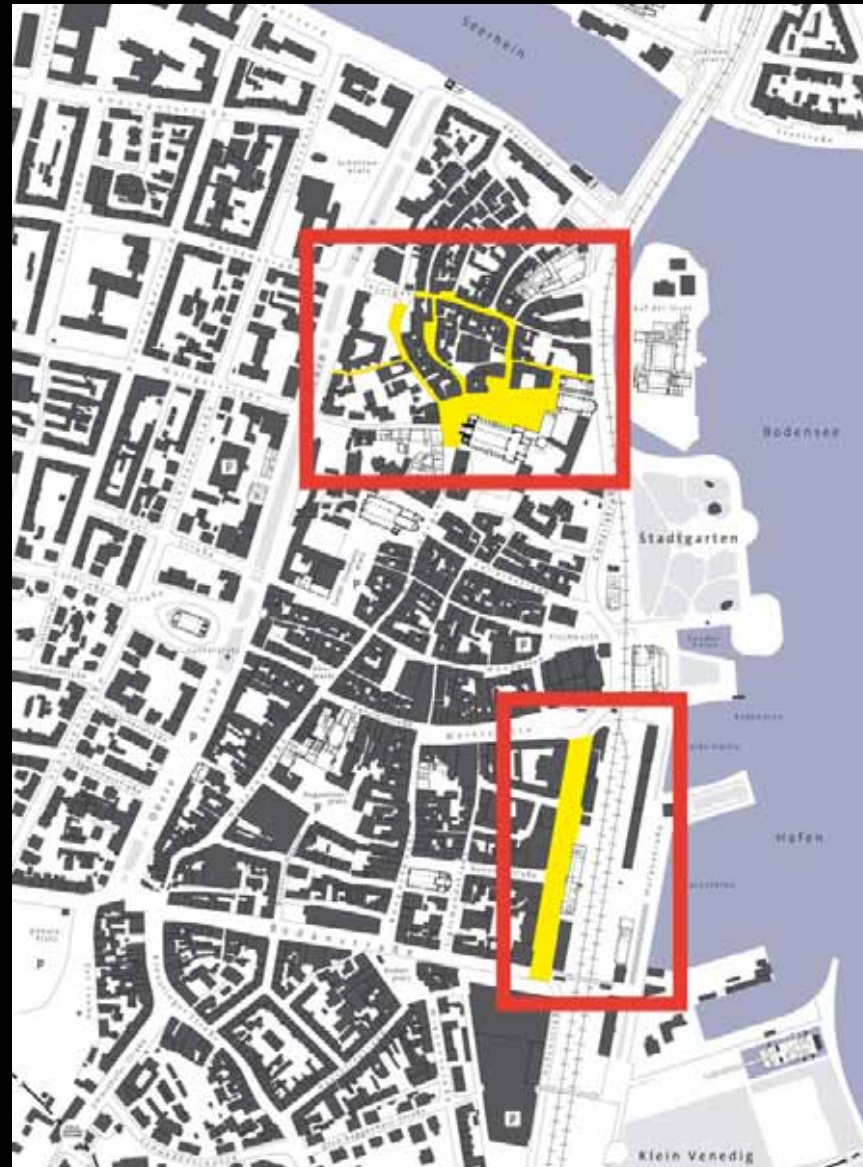
1. Preis  
Steidle Architekten  
WB Wohngesellschaft  
Bouwfound (6)



### 3. Städtische Platz- und Straßenräume



Fußgängerleitsystem



“Nolliplan” Altstadt Konstanz



## Brücken sind öffentliche Räume





## Fahrradstraße im Stadtteil Paradies



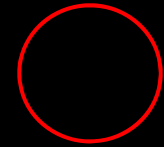


# Münsterplatz vorher – nachher



## 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



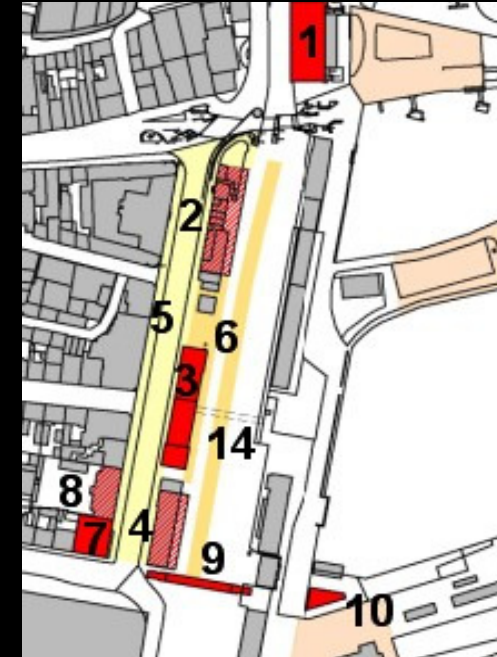


## Urbane Räume Konstanz. Bodanstraße und Bodanplatz





## Linksrheinische Innenstadt – städtebauliches Gesamtkonzept Bahnhofsumfeld



Bahnhofsplatz

Fußgängerbrücke





# Planungsgrundlagen, -Ziele Stadtboulevard / 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 Stadtboulevard – statt Funktionstrennung mehr Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität.
- Der Bahnhofplatz als Visitenkarte der Stadt



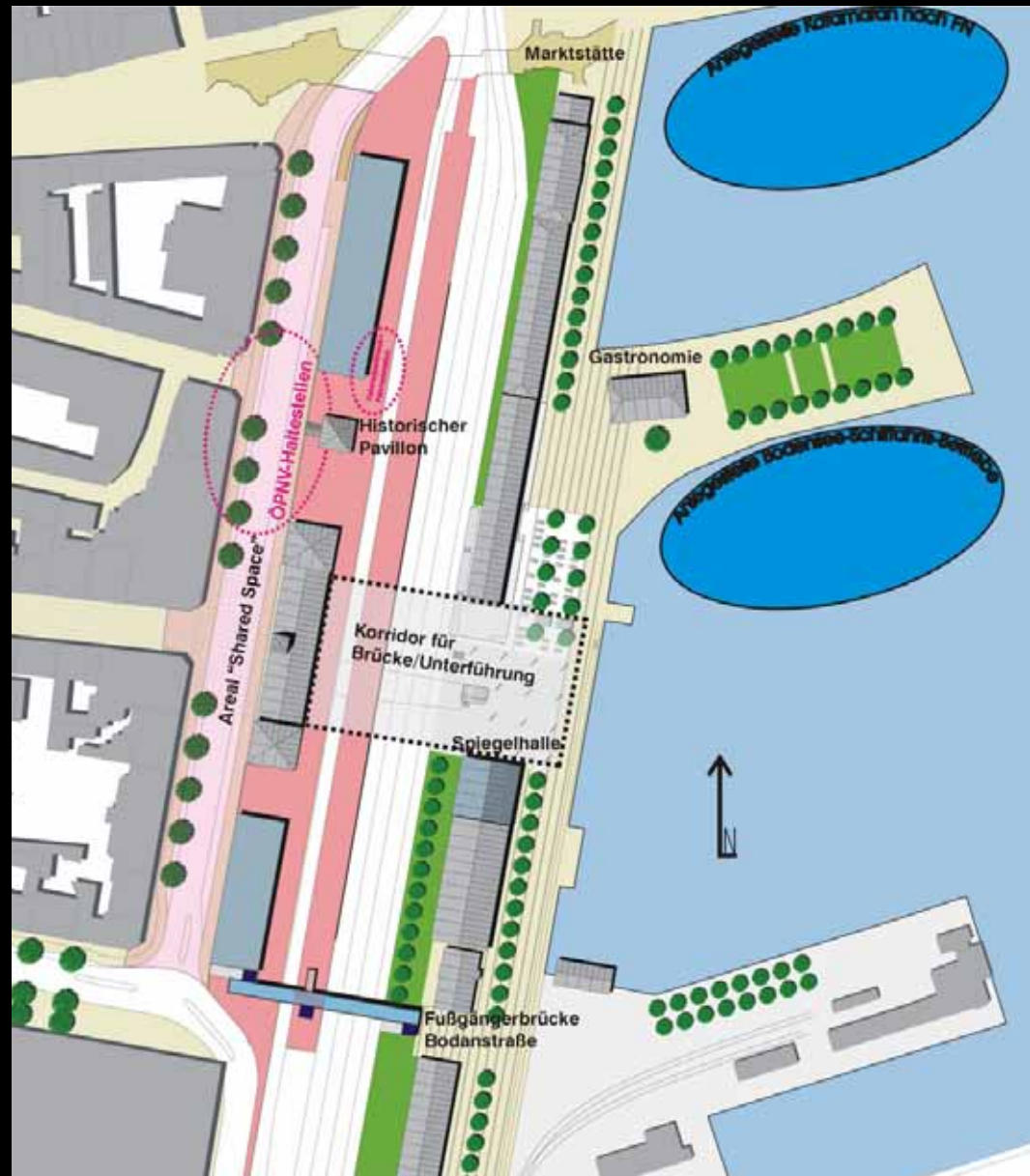
Bahnhofplatz – Lago Einkaufszentrum



Sanierter Bahnhof



# Aufwertung Bahnhofsumfeld – Rahmenplanung



Mischverkehrs-  
flächen / Shared  
Space  
Regensburg



Suzhou / China



## Bahnhofsplatz / Stadtlounge 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**

**Wir haben Vortritt!**

**Gemeinsam langsam!**

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

Tempo 20 – für alle

**BEGEGNUNGSZONE  
BOULEVARD**

**Wir fahren 20 km/h**

**Wir fahren 20 km/h**

**Gemeinsam langsam!**

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

Parkieren –  
innerhalb markierter Felder erlaubt

**Legende**

- 34: Parkplätze blaue Zone Boulevard Hauptstrasse
- 5: Kurzzeitparkplätze max. 5 Min.
- 8: Parkplätze für Gehbehinderte
- 540: Anzahl Parkplätze

**Bauverwaltung**  
Hauptstrasse 88  
8280 Kreuzlingen  
Tel. 071 677 61 86  
bauverwaltung@kreuzlingen.ch  
[www.kreuzlingen.ch](http://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  
9000 Kfz/Tag  
4000 Kfz/Tag

Hauptstraße vor dem Umbau 2011, Separationsprinzip, Tempo 50  
nach Eröffnung Begegnungszone „Boulevard“, Tempo 20  
angestrebter Zielwert ohne Durchgangsverkehr

## Begegnungszone Zentralplatz Biel (CH)



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

Erkennbare  
Einfahrbereiche

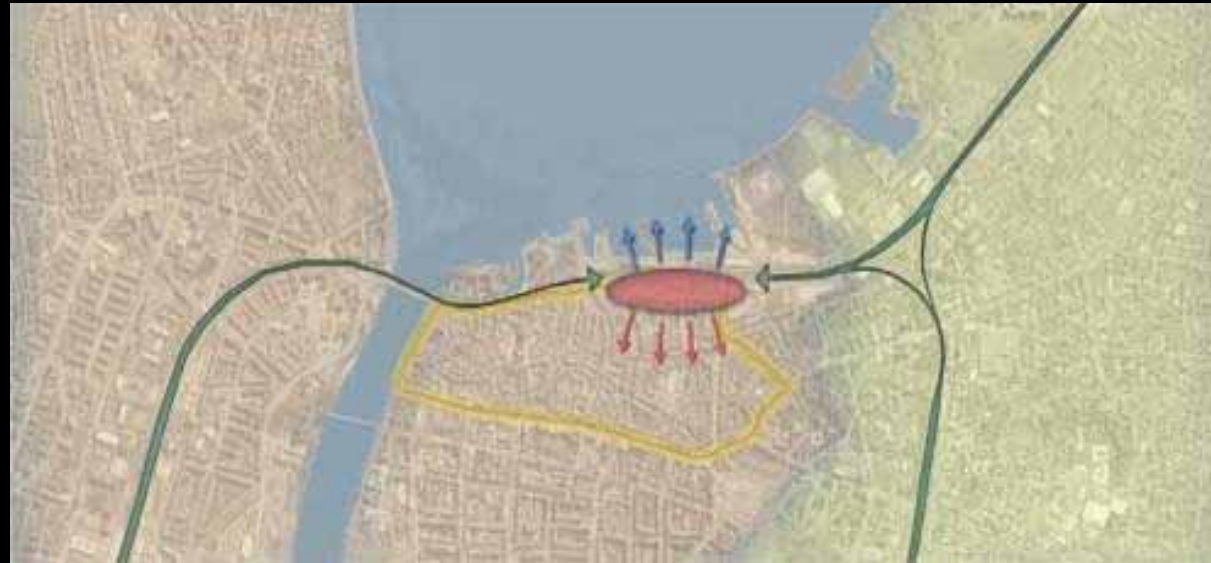




# Neugestaltung Bahnhofplatz Konstanz

Platzkonzept

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



## Baumkonzept mit prägenden Dachplatanen

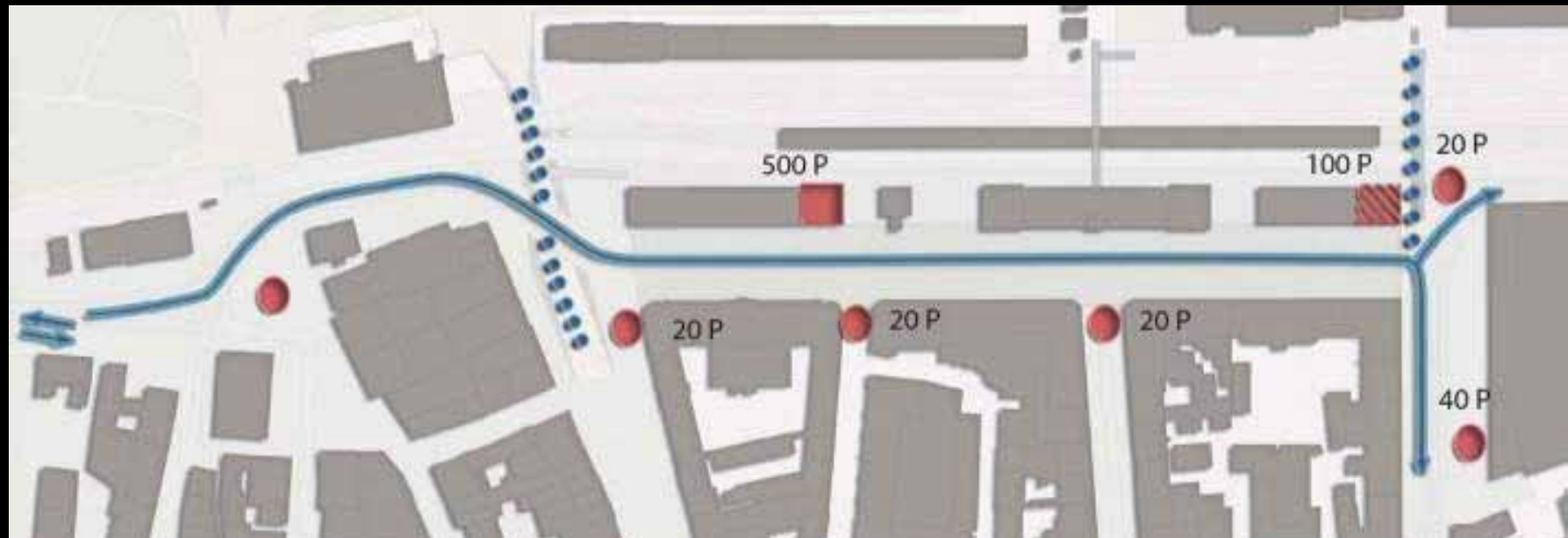




## Stadträumliches Konzept Bahnhofplatz (26m x 375m)



## Rad- und Fußverkehr



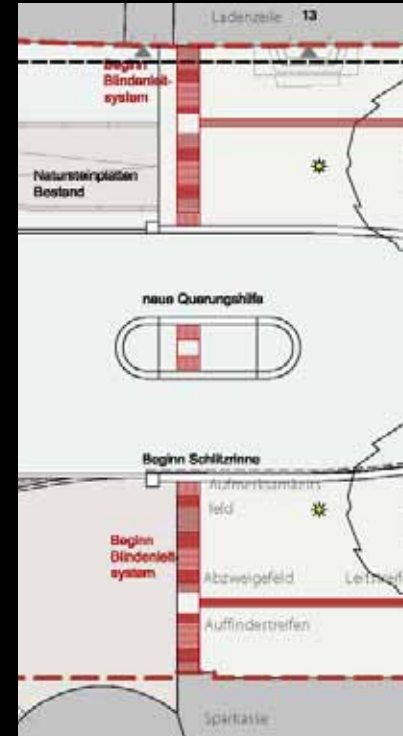
13.000 Fußgängerquerungen / Tag



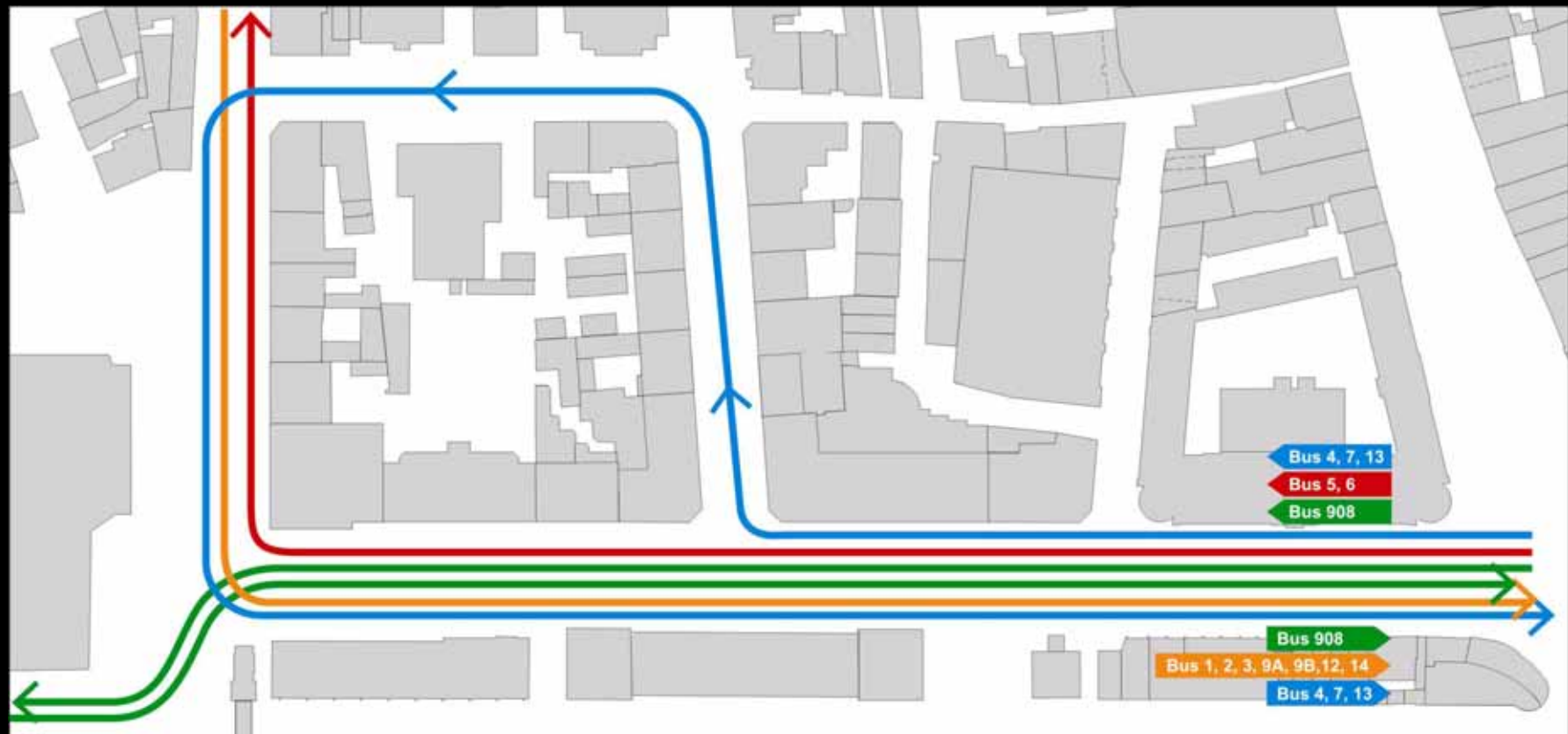
# Workshop mit Mobilitätseingeschränkten / Nutzerbeteiligung

## 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

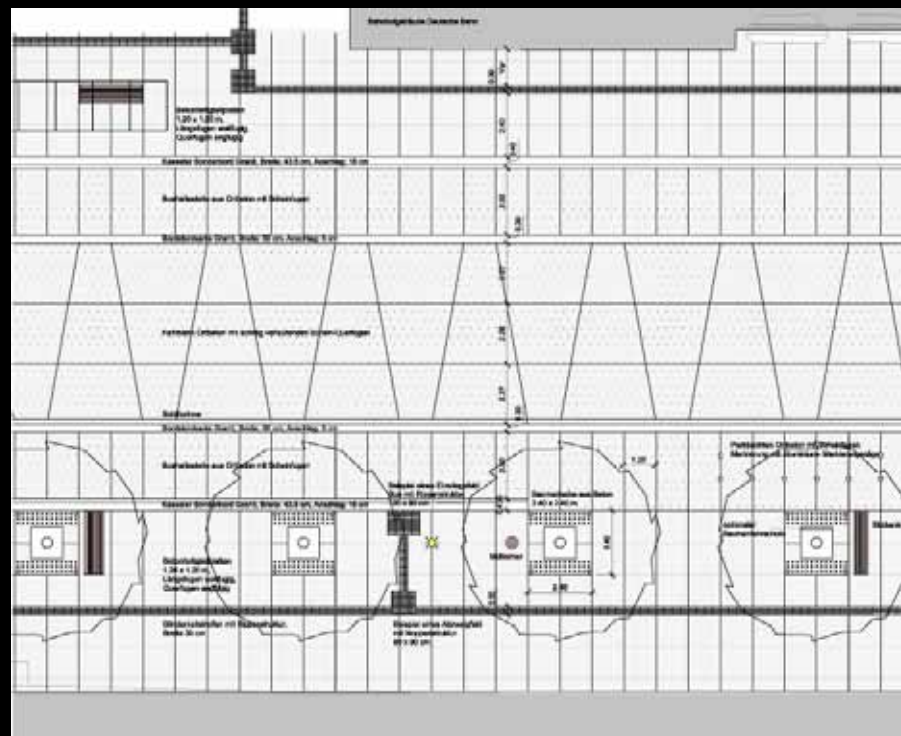
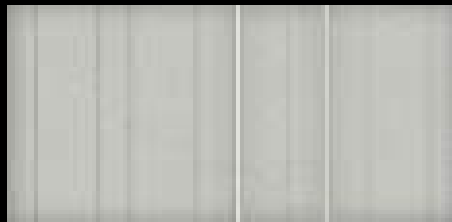
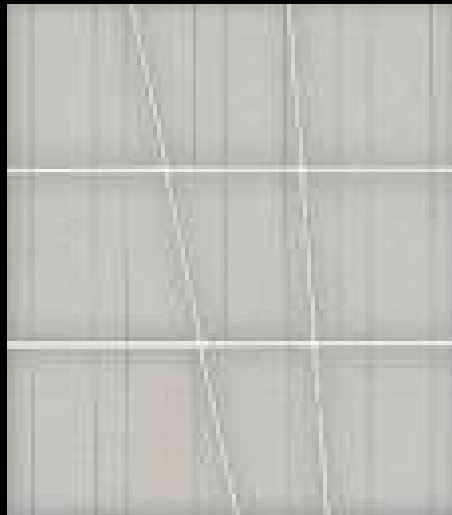
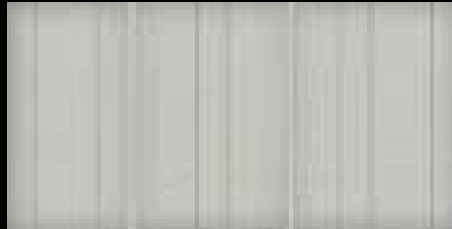


# ÖPNV-Konzept / Haltestellen





# Stadtboden – Oberflächen



## Bahnhofplatz früher – historische Aufnahme 1906





# Bahnhofplatz 2008 / Umbauphase Stadtboulevard Mai-Juni 2012



18. Mai 2012 · KA

LOKALES

Der Bahnhofplatz wird zum Stadtboulevard umgebaut

## Alle gleichberechtigt und gleich langsam

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

Von Ralf Baumann

**B**aufzüge, Presslufthammer, Absperrungen und eine abgeschaltete Fußgängerampel: Die Bauarbeiten vor dem Bahnhof laufen bereits auf Hochtouren. Der Anzeiger erklärt, was es mit dem neuen Stadtboulevard auf sich hat:

### Autos und Taxis

Nach Angaben der Stadt fahren derzeit täglich 8.500 Fahrzeuge am Bahnhofplatz vorbei. Die Fahrbahnen werden nun auf zwei und die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h reduziert. Die Hälfte der Taxistände wird vor die Deutsche Bank verlagert.

Vor 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 aufgründet. Die Parkplätze vor McDonald's und Hotel Halm bleiben erhalten.

### Busverkehr

Der Bahnhofplatz ist der Hauptknotenpunkt im öffentlichen Nahverkehr: 700 Busse der Stadtwerke 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 soll den Fußgängern mehr Platz eingeräumt werden. Die Ampeln vor dem Bahnhofsbezug sind bereits abgebaut. Der Fußgängerübergang zwischen Eisenbahnbrücke und Sportgraben bleibt bestehen, ein weiterer wird zwischen Bürgerstube und Einfahrt zur Marktsäule 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.

darüber die Straße überall überqueren. Für Blinde wird ein Leitsystem eingerichtet. Die Gehwege sollen verbreitert und Bordsteinrampen beseitigt werden. Durch Sitzbänke, Kibelpflanzern und eine „grüne Linie“ auf den Gehwegen soll der Boulevard gegliedert werden.

„Durch den Stadtboulevard könnte der Durchgangsverkehr verlagert und der Verkehr um 3000 verringert 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.

### Fahrradfahrer

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

### Bauzeit

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 geteilt werden. Der Endanbau soll dann 2013/14 über die Bühne gehen und vor Beginn des Konzilsabbaus 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 Landausbau des Boulevarda soll rund 2,6 Millionen Euro kosten. Die Stadt rechnet mit Landzuschüssen in Höhe von bis zu 600.000 Euro.

### Das Ziel

Bauherrmeister Kurt Werner bezeichnet die Pläne für den Stadtboulevard als „moderne Übersetzung“ der 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 Pferdekutschen in Konstanz unterwegs. Als Ziel schreibt Werner vor: „Durch den Stadtboulevard könnte der Durchgangsverkehr verlagert und der Verkehr um 3000 verringert 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 - Stadtboulevard



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



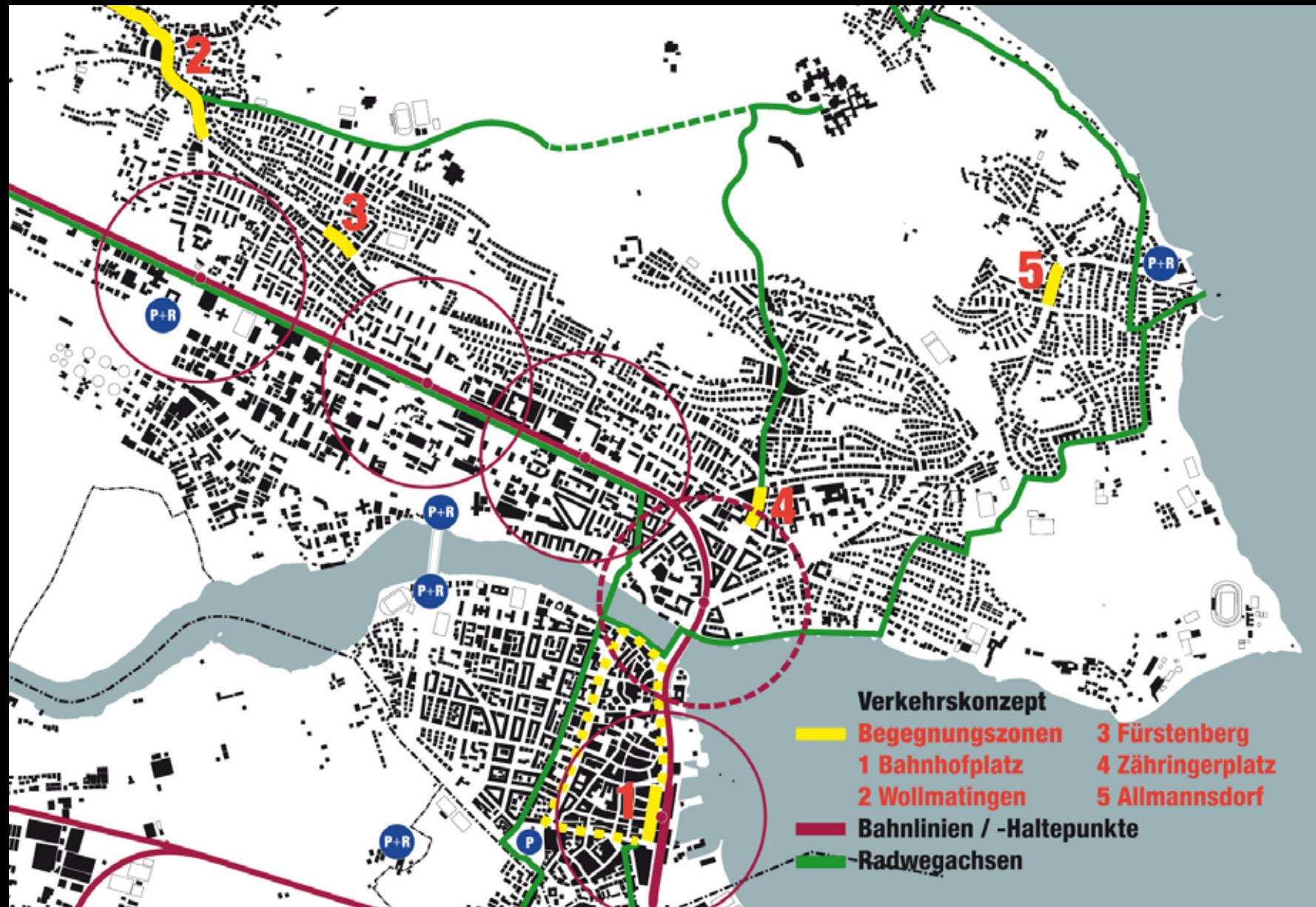
Schweiz  
„Begegnungszone“

Frankreich  
„zone de rencontre“

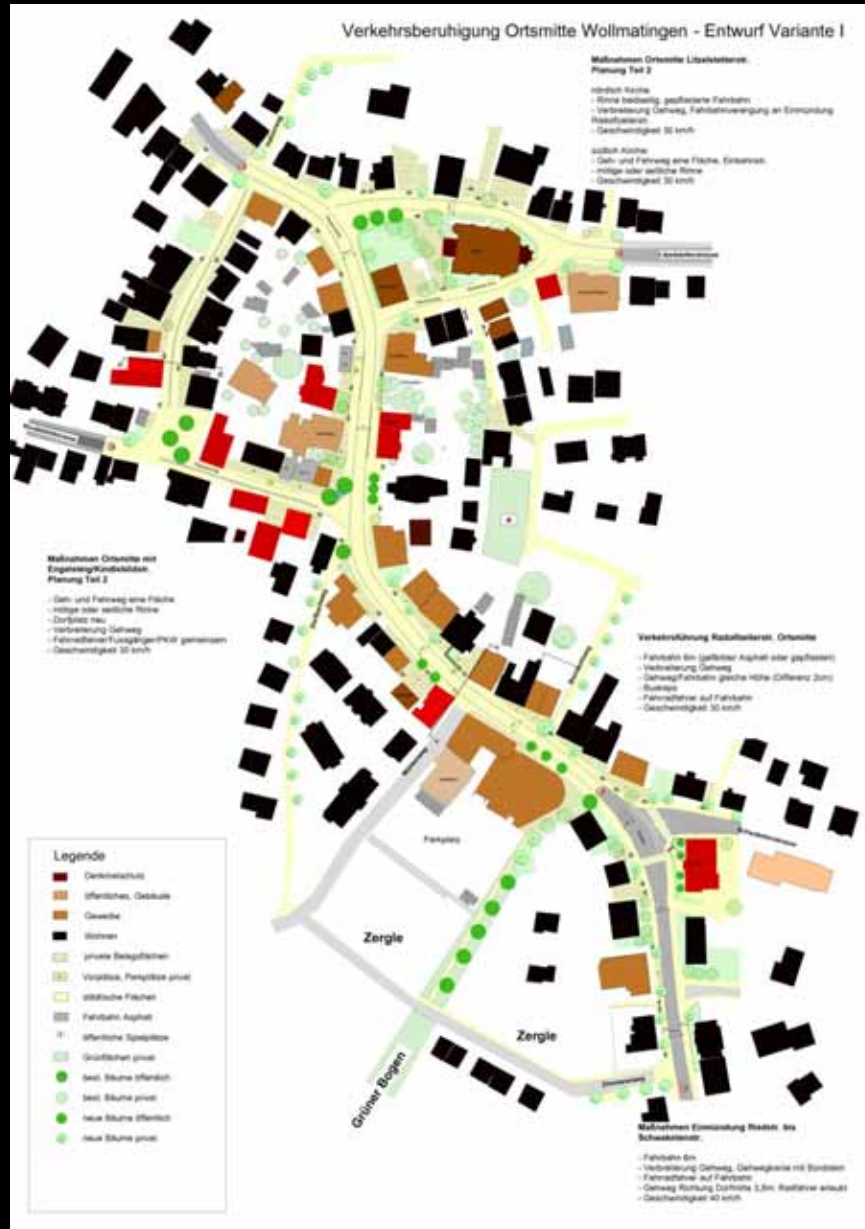




# Verkehrskonzept mit P&R-Anlagen, Ausbau ÖPNV HP und Radverkehr



# Verkehrskonzept Wollmatingen

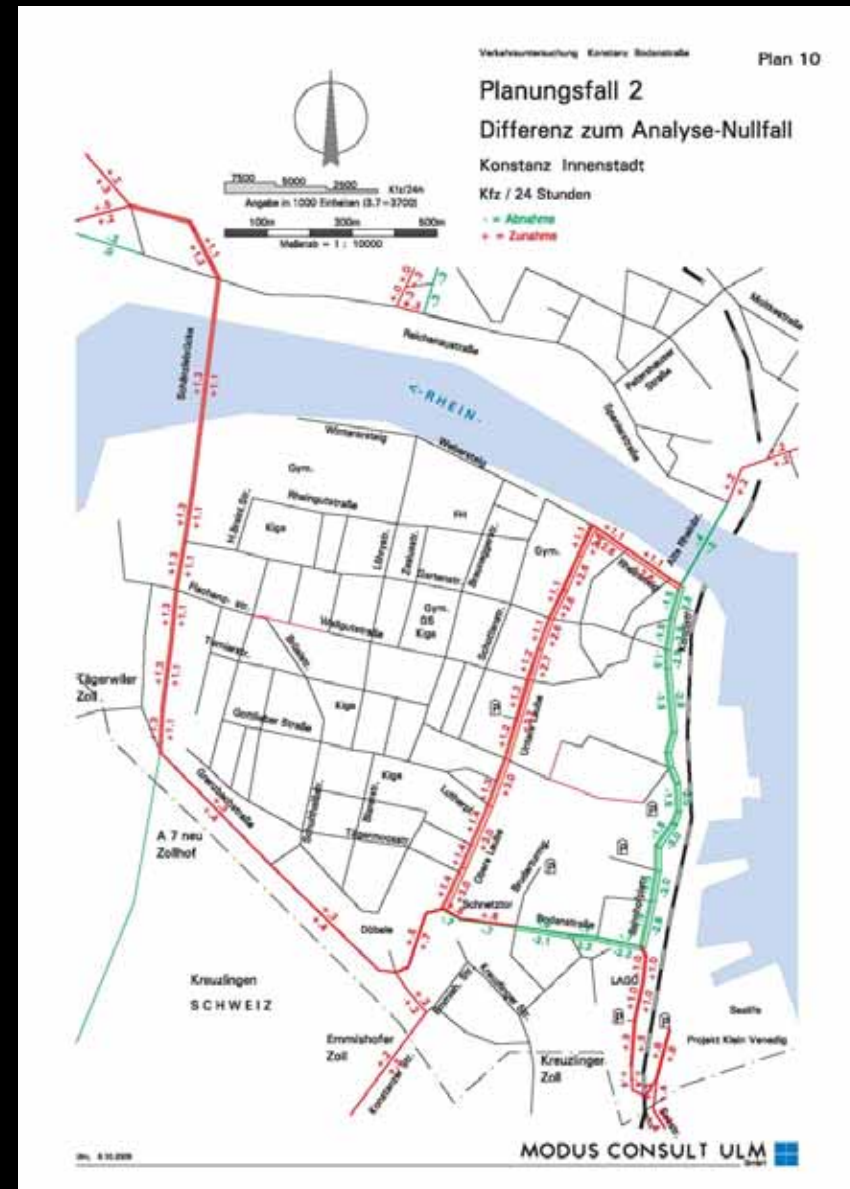




# Referenzprojekt Stadtkern Rottweil



# 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)

