



Bundesinstitut  
für Bau-, Stadt- und  
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung



BBSR-  
Online-Publikation  
48/2025

# Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren



von

Stefan Kruse  
Sven Nowoczien  
Dr. Michael Frehn  
Julia Herzog  
Pascal Wolff

## **Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren**

Das Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“ wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) durchgeführt.

## **IMPRESSUM**

### **Herausgeber**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Deichmanns Aue 31–37  
53179 Bonn

### **Wissenschaftliche Begleitung**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
Referat RS 2 „Stadtentwicklung“  
Evi Goderbauer  
evi.goderbauer@bbr.bund.de

### **Begleitung im Bundesministerium**

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB)  
Referat S I 1 „Grundsatzangelegenheiten Stadtentwicklungspolitik, Baukultur,  
Forschung und Koordinierung“  
Heiko Glockmann

### **Auftragnehmer**

Junker+Kruse, Stadtforschung Planung, Dortmund  
Stefan Kruse, Sven Nowoczien  
info@junker-kruse.de

in Zusammenarbeit mit

Planersocietät. Mobilität. Stadt. Dialog, Dortmund  
Dr. Michael Frehn, Julia Herzog, Pascal Wolff  
info@planersocietaet.de

### **Stand**

August 2025

### **Gestaltung**

Junker+Kruse Stadtforschung Planung, Dortmund  
Susanne Hulitschke

### **Bildnachweis**

Planersocietät, Pascal Wolff: S. 1 (Titelbild), 19, 21 links und S. 22; Planersocietät, Julia Herzog: S. 28 rechts oben und rechts unten und S. 29;  
Landeshauptstadt München, Heinz Grünberger: S. 28 links oben und links unten; Stadt Frankfurt, Holger Müller: S. 21 rechts;  
Planersocietät, Wolfgang Aichinger: S. 33 und S. 36; Junker+Kruse, Stefan Kruse: S. 39, 41, 44 – 47, 50, 53 und S. 54.

### **Vervielfältigung**

Alle Rechte vorbehalten

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

### **Zitievorschlag**

Kruse, S.; Nowoczien, S.; Frehn, M.; Herzog, J.; Wolff, P., 2025: Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren.  
BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) BBSR-Online-Publikation 48/2025, Bonn.  
<https://doi.org/10.58007/kj3z-4464>

DOI 10.58007/kj3z-4464

ISSN 1868-0097

Bonn 2025

# Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzfassung</b>	<b>5</b>
<b>1 Anlass, Ziel und Aufgabenstellung</b>	<b>9</b>
<b>2 Methodik</b>	<b>11</b>
<b>3 Entwicklungstrends</b>	<b>13</b>
3.1 Megatrends und ihr Einfluss auf Stadtteil- und Ortsteilzentren	13
3.2 Kleinräumige Trends	14
<b>4 Fallbeispiele erfolgreicher Umgestaltung</b>	<b>17</b>
4.1 Frankfurt am Main – Oeder Weg: Vom Durchgangsverkehr zur Fahrradstraße und Flanierachse	17
4.2 München – Harras: Ein Platz für Aufenthalt und multifunktionale Nutzungen	25
4.3 Hamburg – Altona freiRaum Ottensen: Das autoarme Quartier	30
4.4 Kassel – Friedrich-Ebert-Straße: Von der Verkehrsschlagader zum Boulevard	37
4.5 Dresden – Kesselsdorfer Straße: Vom Pkw-Verkehrsschwerpunkt zur zentralen ÖPNV-Haltestelle	42
4.6 Berlin Moabit – Turmstraße: Revitalisierung des bunten Stadtteilzentrums	48
<b>5 Schlussfolgerungen aus der Literatur- und Praxisanalyse</b>	<b>56</b>
5.1 Partizipation und ihre Erfolgsfaktoren	56
5.2 Neuprofilierte Räume und ihre Auswirkungen auf die Zentren	59
5.3 Instrumente in der Planung und Umsetzung	62
5.4 Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis	67
5.5 Fazit	71
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>72</b>
<b>Literatur- und Quellenverzeichnis</b>	<b>73</b>

# Kurzfassung

## Anlass, Ziel und Aufgabenstellung

Wie die Innenstädte stehen auch die Stadtteil- und Ortsteilzentren vor vielfältigen Herausforderungen. Nicht selten sind Funktionsverschiebungen erkennbar. Der Einzelhandel, für Jahrzehnte die Leitfunktion, hat an Bedeutung verloren. Frühere Ankermieter (wie einzelne Kaufhäuser oder Supermärkte) sind inzwischen aufgegeben oder umgenutzt worden. Dies hat zu Frequenzrückgängen in den Stadtteil- und Ortsteilzentren geführt. Neben diesen immobiliengebundenen Veränderungstendenzen nimmt die Ausgestaltung des öffentlichen Raums an Bedeutung zu. Dabei spielen häufig die verkehrlichen Rahmenbedingungen eine besondere Rolle. Die Einkaufsstraßen der Stadtteil- und Ortsteilzentren sind sehr häufig durch den motorisierten Kfz-Verkehr belastet. Hinzu kommt die hohe Dominanz des ruhenden Verkehrs sowie die unter Umständen optimierungsbedürftige Straßenraumqualität. Deshalb gewinnen Konzepte, die auf eine Straßenneuaufteilung, multifunktionalere Straßenräume oder aber auf autofreie beziehungsweise autoarme Räume zielen, an Bedeutung. Es entstanden und entstehen immer häufiger Umgestaltungskonzepte, deren Anstoß nicht selten aus der Bürgerschaft selbst kam oder mit dieser entwickelt und umgesetzt wurde. Ein wesentliches Ziel dieser Konzepte ist es, die Vitalität der Zentren wieder herzustellen, in dem ihre Multifunktionalität erneut in den Mittelpunkt gerückt und dem Umweltverbund mehr Raum gegeben wird. Die ExWoSt-Studie beschäftigt sich mit der Analyse solcher Konzepte und zeigt darauf aufbauende Potenziale für die Umgestaltung von belasteten Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren anhand von konkreten, bereits realisierten Vorhaben auf.

## Methodik

Die Forschungsstudie basiert auf einem mehrstufigen Recherche-Prozess. Zunächst wurde eine umfassende Literaturrecherche und Dokumentenanalyse durchgeführt, um aktuelle wissenschaftliche und praktische Erkenntnisse zu erfassen. Dabei standen Aspekte wie Verkehrsberuhigung, Multifunktionalität und Aufenthaltsqualität im Fokus. Anschließend wurden geeignete Praxisbeispiele identifiziert: Aus einer Longlist von 30 Projekten wurden 18 ausgewählt, von denen sechs als Fallstudien vertieft untersucht wurden. Für die Fallstudien wurden Vor-Ort-Besuche durchgeführt, ergänzt durch Fotodokumentationen und Interviews mit Schlüsselakteuren. Abschließend wurden erste Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Stadtentwicklung formuliert, die Aspekte der räumlichen Gestaltung, partizipativen Prozesse und Planungsinstrumente berücksichtigen. Ein Workshop mit Expertinnen und Experten diente der kritischen Reflexion der Schlussfolgerungen und Empfehlungen.

## Trends

Die Entwicklung von Stadtteil- und Ortsteilzentren wird durch globale Megatrends und lokale Herausforderungen geprägt. Wichtige Einflussfaktoren sind die Mobilitätswende, der Klimaschutz, die Digitalisierung und die Folgen der COVID-19-Pandemie. Die Mobilitätswende erfordert eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr hin zu Alternativen des Umweltverbunds und der Elektrifizierung von Verkehrsmitteln. Städte müssen neue Mobilitätsformen integrieren, um Umweltbelastungen und Flächenkonflikte zu reduzieren. Der Klimawandel stellt urbane Räume zudem vor große Herausforderungen. Versiegelte Flächen begünstigen Hitzeinseln und erhöhen die Anfälligkeit für Starkregenereignisse. Maßnahmen wie Begrünung, Entsiegelung und Wassermanagement sind essenziell für Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität auch in zentralen Lagen. Zudem sind Veränderungen im Handel zu berücksichtigen. Die Digitalisierung und der Onlinehandel haben den stationären Einzelhandel geschwächt. Stadtzentren müssen Strategien entwickeln, um ihre Attraktivität trotz der Konkurrenz durch digitale Angebote langfristig zu sichern.

Neben globalen Megatrends beeinflussen kleinräumige Entwicklungen die Gestaltung von Stadtteil- und Ortsteilzentren. Städtebauliche Qualitäten, die durch hohe Aufenthaltsqualität, funktionale Durchmischung und nachhaltige Mobilitätskonzepte beeinflusst werden, sind entscheidend, wobei insbesondere die attraktive Umgestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung von Begrünung und Klimaresilienz sowie neuer Herausforderungen wie der Integration von Ladeinfrastruktur und den veränderten logistischen Anforderungen eine zentrale Rolle spielt. Die Neuverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes verbessert die Aufenthaltsqualität und hat oft auch positive wirtschaftliche Effekte. Gleichzeitig ist die funktionale Vielfalt urbaner Räume eine zunehmende Anforderung, da die Fokussierung auf Einzelhandel und Dienstleistungen zu Flexibilitätsverlusten führt. Durch die Integration von Wohnraum, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie innovativen Nutzungsformen können Zentren resilenter und lebendiger werden.

### Fallbeispiele erfolgreicher Umgestaltung

Zentraler Teil der Forschungsstudie ist die Dokumentation und Analyse von sechs ausgewählten Fallstudien:

- Frankfurt am Main – Oeder Weg (Vom Durchgangsverkehr zur Fahrradstraße und Flanierachse). Ziele: Sichere und komfortable Führung für den Radverkehr im Sinne einer fahrrad-freundlichen Nebenstraße; Erhöhung des Gehkomforts für Fußgängerinnen und Fußgänger; Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- München – Harras (Ein Platz für Aufenthalt und multifunktionale Nutzungen). Ziele: Aufwertung des Harras zu einem attraktiven Quartiersplatz; Steigerung der Aufenthaltsqualität; Neuordnung der Verkehre und Umsteigeverbindungen im ÖPNV
- Hamburg – Ottensen (Das autoarme Quartier). Ziele: Flächenumverteilungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs; Schaffen einer temporären Fußgängerzone; Straßenraum durch andere Nutzungen neu erlebbar machen und nachhaltige Mobilität in den öffentlichen Diskurs bringen
- Dresden – Kesselsdorfer Straße (Vom Pkw-Verkehrsschwerpunkt zur zentralen ÖPNV-Haltestelle). Ziele: Aufwertung der Kesselsdorfer Straße als Geschäftsstraße; Einrichtung einer hochwertigen und leistungsfähigen Zentralhaltestelle für den ÖPNV; sicherere und bequemere Führung des Fuß- und Radverkehrs
- Kassel – Friedrich-Ebert-Straße (Von der Verkehrsschlagader zum Boulevard). Ziele: Entgegenwirken der negativen Strukturentwicklung und Belebung des Stadtteils; Umbau zu einem attraktiven innerstädtischen Boulevard; Umsetzung eines neuen städtebaulichen Konzeptes
- Berlin Moabit – Turmstraße (Revitalisierung des bunten Stadtteilzentrums). Ziele: Veränderung der Straßenraumaufteilung zu Gunsten des Umweltverbundes und weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes; bauliche Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Einkaufsstraße zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

In den Fallstudien werden die derzeitige Nutzungsstruktur der einzelnen Stadtteil- oder Ortsteilzentren, der Anlass für die Neu- und/oder Umgestaltung analysiert sowie die erfolgten Umbaumaßnahmen und ihre Wirkungen auf das Zentrum dokumentiert. Grundlagen der jeweiligen Analyse bilden Berichte, Gutachten und Konzepte sowie persönliche Interviews mit ausgewählten lokalen Akteurinnen und Akteuren im Zeitraum von Juni bis September 2024.

## Schlussfolgerungen aus Literatur, Dokumentenrecherche und den Fallbeispielen

Als wesentlicher Faktor für den Erfolg von Umgestaltungsvorhaben in städtischen Zentren hat sich neben geeigneten Maßnahmen vor allem die prozessuale Umsetzung herausgestellt. Wichtig im Rahmen des Prozesses ist die Partizipation eines möglichst breiten Akteursspektrums, das sich, neben der Stadt als Träger der kommunalen Planungshoheit, aus der Bürgerschaft und weiteren Akteursgruppen (u. a. Vereine, Interessengemeinschaften, kirchliche/kulturelle Einrichtungen, Händlervereinigungen) zusammensetzt. Dabei ist sowohl eine frühzeitige als auch stetige sowie zielgerichtete und möglichst ergebnisoffene Partizipation wichtig. Hierfür sind auf städtischer Seite dauerhaft (finanzielle und personelle) Ressourcen für eine Akteurs- und insbesondere Einzelhandelskommunikation vorzusehen.

Zunehmend sind temporär begrenzte Verkehrsversuche Teil von stadträumlichen Umgestaltungsprozessen. In Einkaufsstraßen zentraler Lage können hiermit konkrete Veränderungen beispielsweise in der Verkehrsführung ausprobiert werden, um zu prüfen, ob die Prognosen und Vorhersagen der Planung in der Realität auch so eintreffen werden. Die hierdurch gewonnenen Erkenntnisse fließen ein in mögliche Überarbeitungen und Anpassungen der ursprünglichen Planungen. Gleichzeitig leisten quantifizierbare Ergebnisse einen wesentlichen Beitrag zur Versachlichung häufig emotional oder auch polemisch geführter Diskussionen. Letztlich können Verkehrsversuche Akzeptanz schaffen und Motivation bilden für andere Quartiere.

Durch die erfolgten Umbaumaßnahmen kommt es in der Regel zu einer Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbundes, zu geminderten Fahrgeschwindigkeiten und damit auch zu einer Reduzierung der Lärmemissionen, was sich letztlich positiv auf die Aufenthaltsqualität der Besuchenden in den Zentren auswirkt. Diese hat wiederum eine Wiederbelebung ehemals leerstehender Ladenlokale zur Folge. Durch die Erstarkung des Einzelhandels können auch die Voraussetzungen für die räumliche und funktionale Wiedereingliederung von wichtigen Frequenzbringern (wie z. B. Lebensmittelmarkten, Drogeriemärkten, kleine Einkaufscenter) geschaffen werden; ebenso können sich hierdurch positive Synergieeffekte für die Wiederaufsiedlung von einzelhandelsnahen Dienstleistungsanbietern sowie Gastronomiebetrieben ergeben (Verbesserung der Multifunktionalität). Die Neuaufteilung des Straßenraums oder auch die Umgestaltung einzelner Teilaräume schafft Räume und Flächen zum Beispiel für Wochenmärkte oder Veranstaltungen aller Art. Es entstehen neue Orte der Begegnung und der Kommunikation, des Verweilens und der Teilhabe. Das Zusammenspiel dieser Effekte kann zu einer „Rückbesinnung“ auf das wiedererstarkte Zentrum führen.

Die Umgestaltung von Einkaufsstraßen fußt auf der Anwendung planerischer, rechtlicher und finanzieller Instrumente. Das Verkehrs- und Städtebaurecht schafft die rechtlichen Grundlagen und bietet beispielsweise durch die Novellierung der Straßenverkehrsordnung Potenziale zur erleichterten Umgestaltung von Einkaufsstraßen. Mobilitäts- oder auch Integrierte Stadtentwicklungskonzepte werden, aufbauend auf den rechtlichen Grundlagen, dazu genutzt, die einzelnen Umgestaltungsprojekte im gesamtstädtischen Kontext zu integrieren und übergreifende strategische Entwicklungsprozesse zu Grunde zu legen. Ein strategisches Flächenmanagement hilft Städten über das gezielte Erwerben von Immobilien dabei, diese Entwicklungsperspektiven zu realisieren. In der Finanzierung sind dabei neben kommunalen oder privaten Eigenmitteln oftmals auch Förderprogramme aus dem verkehrlichen wie auch städtebaulichen Kontext wichtige Impulsgeber. Evaluations im Rahmen dieser Förderkontakte wie aber auch darüber hinaus sind wichtig für eine Verfestigung der Maßnahmen und Übertragung vergleichbarer Umgestaltungen auf andere städtische Kulissen.

Im Rahmen der Studie konnten einzelne Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis ermittelt werden. So ist es von hoher Bedeutung für den Prozess eine konsensbasierte Grundlage der wesentlichen Entscheidungsträger zu haben, beispielsweise in Form eines breit getragenen politischen Beschlusses, um die Umsetzung in allen Phasen sicherzustellen. Die Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung sollte darauf fußen, in gewissem Rahmen aber auch noch Entscheidungsspielraum im Prozess zuzulassen. Zur optimalen Steuerung sollte eine zentrale Koordinierungsrunde oder ein Projektteam eingerichtet werden, das eng zusammenarbeitet und klar nach außen kommuniziert und ansprechbar ist. Auch in der Umsetzung ist eine flexible Gestaltung sinn-

voll, um Anpassungen vornehmen und auf veränderte Ansprüche reagieren zu können. Diese flexible Gestaltung umfasst den Maßnahmenkatalog, aber auch innerhalb dessen die Ausgestaltung der Maßnahmen selbst.

Insbesondere mit Blick auf die sechs Fallstudienstädte wird die Vielfalt der Maßnahmen deutlich, die von verkehrlichen oder städtebaulichen Großprojekten als Impulsgeber für die gesamte Umgestaltung bis zu einer Bündelung von unterschiedlich großen Maßnahmen mit Experimentier-, Aktivierungs- oder Sensibilisierungscharakter reichen. Sie sind in der Gesamtschau besonders geeignet, das Potenzial zur Umgestaltung von Einkaufsstraßen aufzuzeigen und weitere Vorhaben in Stadtteil- und Ortsteilzentren anzuregen.

# 1 Anlass, Ziel und Aufgabenstellung

Attraktive Zentren sind wichtig für jede Stadt. Nach planerischer Vorstellung bilden Zentren „die Knotenpunkte wirtschaftlicher und sozialer Beziehungen in der Stadt. In ihnen konzentriert sich das öffentliche Leben. Gleichzeitig übernehmen sie wichtige Versorgungsfunktionen für die Bewohner und Beschäftigte in der näheren Umgebung und im weiteren Einzugsbereich. Sie sind geprägt durch eine Mischung unterschiedlichster Dienstleistungen privater und öffentlicher Art. Sie schließen den sozialen und gesellschaftlichen Bereich ebenso mit ein wie kulturelle Einrichtungen. Vor allem aber bestimmt der Einzelhandel das Bild der Zentren, er ist die Basis für ein pulsierendes öffentliches Leben und Ansatzpunkt für weitere zentrenbildende Einrichtungen und Angebote“ (Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen 1999: 69).

Neben den Innenstädten (als Hauptzentren) verfügen auch Stadtteil- und Ortsteilzentren in der Regel über eine gewisse Vielfalt und räumliche Dichte von verschiedenen Angeboten und Nutzungsclustern, jedoch nicht in der Breite und Tiefe wie die Innenstädte. Sie decken mit Blick auf ihre Zentralität und Versorgungsfunktionen in der Regel nur Teilbereiche eines jeweiligen Gemeindegebietes ab und nehmen somit eine Ergänzungsfunktion zur Innenstadt ein. Da sie gerade für die Stadtteil-/Ortsteilbewohnerinnen und -bewohner eine größere Bedeutung haben als die Innenstadt, sind sie nicht nur Räume des Kommerzes oder auch der reinen Versorgung, sondern auch Orte der Begegnung und Kommunikation und verfügen daher häufig auch über öffentliche Räume und vereinzelte Plätze (z. B. als Standort für Wochenmärkte). Sie weisen in der Regel eine gute bis sehr gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger auf. Nicht selten besonders präsent ist jedoch nach wie vor der motorisierte Individualverkehr, was insgesamt das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität in den Stadtteil- und Ortsteilzentren deutlich einschränkt.

Typischerweise dominiert der Einzelhandel das Erscheinungsbild, das häufig durch eine zentrale Einkaufsachse oder – seltener – durch mehrere Einkaufsstraßen geprägt ist. Vereinzelt finden sich auch Bereiche, die als Fußgängerzonen ausgewiesen sind; die überwiegende Mehrheit verfügt jedoch nach wie vor über Einkaufsstraßen. Die Erdgeschosszonen dieser Einkaufsstraßen werden in der Regel durch Einzelhandelsbetriebe genutzt, die vereinzelt unterbrochen werden von Gastronomie- oder auch Dienstleistungseinrichtungen. Das Wohnen spielt in den Einkaufsstraßen eine sehr nachgeordnete Rolle und findet schwerpunktmäßig in den Obergeschossen statt. Den gewerblichen Erdgeschossnutzungen vorgelagert sind mal breite, mal schmale Bereiche für Fußgänger, die in erster Linie eine Verteilerfunktion einnehmen. Den größten Raum in Einkaufsstraßen nimmt traditionell der Bereich für den motorisierten Individualverkehr (fließender und ruhender Verkehr) ein. Qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche für Fußgänger sind dagegen vergleichsweise gering ausgebildet. Derartige Einkaufsstraßen verfügen daher, im Vergleich zu Fußgängerzonen, über eine deutlich eingeschränktere Aufenthaltsqualität.

Wie die Innenstädte stehen auch die Stadtteil- und Ortsteilzentren vor vielfältigen Herausforderungen. Nicht selten sind Funktionsverschiebungen erkennbar. Der Einzelhandel, für Jahrzehnte die Leitfunktion, hat – gerade durch die nach wie vor zunehmende Bedeutung des Onlinehandels, aber auch durch den anhaltenden Strukturwandel innerhalb der zentrenprägenden Sortimente – an Bedeutung verloren. Frühere Ankermieter (wie einzelne Kaufhäuser oder Supermärkte), die zur Passantenfrequenz eines Stadtteil- oder Ortsteilzentrums beigetragen haben, sind inzwischen aufgegeben oder umgenutzt beziehungsweise haben sich an Pkw-Kunden orientierte Standorte verlagert. Dies hat zwangsläufig zu Frequenzrückgängen in den Stadtteil- und Ortsteilzentren geführt.

Die rückläufigen Zahlen von Besucherinnen und Besuchern haben aber nicht nur Konsequenzen für die primäre Funktion des Einkaufens, auch andere gewerbliche Nutzungen wie zum Beispiel Gastronomieeinrichtungen oder auch einzelhandelsnahe Dienstleistungsangebote „leiden“ unter den sinkenden Kunden- und Besucherzahlen. Die Folge: weitere Leerstände entstehen und können eine Trading-Down-Spirale auslösen. Neben diesen immobiliengebundenen Veränderungstendenzen nimmt die Ausgestaltung des öffentlichen Raums eine

an Bedeutung zunehmende Stellung für den Erfolg oder Misserfolg eines Stadtteilzentrums ein. Dabei spielen häufig die verkehrlichen Rahmenbedingungen eine besondere Rolle. Anders als in vielen Innenstädten großer Städte, deren Zentren oder Kerne durch Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche geprägt sind, sind die Einkaufsstraßen der Stadtteil- und Ortsteilzentren sehr häufig durch den motorisierten Kfz-Verkehr (Besucher- und Lieferverkehr) belastet. Hinzu kommt die hohe Dominanz des ruhenden Verkehrs sowie die unter Umständen optimierungsbedürftige Straßenraumqualität. Deshalb gewinnen Konzepte, die auf eine Straßenneuaufteilung, multifunktionalere Straßenräume oder aber auf autofreie beziehungsweise autoarme Räume zielen, an Bedeutung. Vor allem für den Fuß- und Radverkehr werden neue Flächen benötigt. Angestreb ist damit zunehmend auch die Reduktion der Umweltbelastung sowie ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung.

Gerade für Stadtteil- und Ortsteilzentren stellen die Herausforderungen auch Chancen dar, um die Multifunktionalität des Standortes wieder stärker zu betonen, wenn es gleichzeitig gelingt andere Frequenzbringer (wie Bildung, Dienstleistungen, Freizeit oder Wohnen) in die Stadtteilzentren zu reintegrieren beziehungsweise die bisherigen „Erfolgsfaktoren“ von Ortsteilzentren wie Nähe, Quartiersidentität und Aufenthaltserlebnis wieder neu zu beleben. Es entstanden und entstehen immer häufiger Umgestaltungskonzepte, deren Anstoß nicht selten aus der Bürgerschaft selbst kam oder mit dieser entwickelt und umgesetzt wurden und werden. Ein wesentliches Ziel dieser Konzepte ist es, die Vitalität der Zentren wieder herzustellen, in dem ihre Multifunktionalität erneut in den Mittelpunkt gerückt und dem Umweltverbund durch beispielsweise autofreie beziehungsweise -arme (Straßen-)Räume mehr Raum gegeben wird.

Vor diesem Hintergrund war es Ziel der ExWoSt-Studie „Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren“, Potenziale für die Umgestaltung von belasteten Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren anhand von konkreten, bereits realisierten Vorhaben aufzuzeigen. In der Forschungsstudie wurden dafür unter anderem die folgenden Forschungsfragen untersucht und beantwortet:

- Welche Beispiele der Umgestaltung von verkehrlich belasteten Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren zu autofreien beziehungsweise -armen und vielfältiger nutzbaren Räumen gibt es?
- Was war der Anlass der Umgestaltung und wer gab den Anstoß?
- Wie sahen die Prozesse von der Planung bis zur Umsetzung aus?
- Welche Akteurinnen und Akteure waren an der Planung und Umsetzung beteiligt? Wie wurde die Bürgerschaft eingebunden?
- Wie wirken sich die neuprofilierten Räume auf die Nutzungen und Funktionen im Stadtteil- beziehungsweise Ortsteilzentrum aus?
- Welche Ansätze und Instrumente wurden angewendet?
- Welche Empfehlungen lassen sich aus den Ergebnissen für die Stadtentwicklung ableiten?

## 2 Methodik

Die methodischen Bausteine des Vorgehens umfassten mehrere zentrale Schritte. Im ersten Schritt der Forschungsstudie wurde eine vertiefte Literaturrecherche und Dokumentenanalyse durchgeführt, um den aktuellen Stand der Wissenschaft und Praxis in Bezug auf die Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren zu erfassen. Dabei wurden insbesondere die unterschiedlichen Parameter der Umgestaltung, wie Verkehrsberuhigung, Multifunktionalität und die Vielschichtigkeit der Nutzung in Stadtzentren herausgearbeitet. Diese Analyse diente nicht nur der Erhebung des theoretischen Wissens und der Schärfung der Forschungsfragen, sondern auch der Ableitung von Entwicklungstrends (s. Kapitel 3). Auf Basis der Ergebnisse dieser ersten Recherchen erfolgte die strukturierte Vorbereitung der nachfolgenden Schritte und die gezielte Suche und Auswahl geeigneter Praxisbeispiele für Fallstudien. Gesucht wurden Stadt- und Ortsteilzentren und deren ehemals verkehrlich (stark) belastete Einkaufsstraßen, die in jüngerer Vergangenheit umgestaltet wurden, beziehungsweise noch werden. Die Umgestaltung sollte dabei mit dem Ziel einhergehen, den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen und multifunktionale sowie vielfältige Räume mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu kreieren. Gleichzeitig gilt es geeignete Lösungen im oftmals bestehenden Konflikt zwischen guter Erreichbarkeit und hoher Aufenthaltsqualität anzubieten. Ein besonderer Fokus lag auf prozessualen, partizipativen Strukturen, da diese als wichtig für die Erfolgseinschätzung der räumlichen Umgestaltungen betrachtet wurden. Des Weiteren wurden die städträumlichen und baulichen, die verkehrsinfrastrukturellen und die nutzungsprägenden Rahmenbedingungen sowie die eingesetzten Planungsinstrumente der Umgestaltung berücksichtigt.

Zunächst wurden in einer Longlist ca. 30 Projekte aus dem gesamten Bundesgebiet identifiziert, die sich mit der Umgestaltung von Einkaufsstraßen in multifunktionalen zentralen Räumen beschäftigten. Aus dieser Longlist wurden 18 Projekte (Shortlist) herausgefiltert, die im Sinne des Forschungsgegenstands der Studie als grundsätzlich geeignet bewertet wurden. Auswahlkriterien waren beispielsweise die Lage im Kernbereich eines Stadtteilzentrums sowie auch die verkehrliche Bedeutung der Straße und die realisierte Umgestaltung. Jedes dieser Praxisbeispiele wurde einschließlich relevanter Hintergrundinformationen wie Stadtgröße, Zentrumstyp, Nutzungsspektrum, Verkehrsbelastung, beteiligte Akteursgruppen und spezifische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung kurz erfasst. Nach dieser Sammlung und einer ersten Auswertung konnten für die sich daran anschließende Analyse folgende sechs Projekte als Fallstudien ausgewählt werden, die die größten Lernpotenziale und die größte Vielfalt an praktischen Erfahrungen versprachen:

- Frankfurt am Main – Oeder Weg
- München – Harras
- Hamburg – Altona freiRaum Ottensen
- Kassel – Friedrich-Ebert-Straße
- Dresden – Kesselsdorfer Straße
- Berlin Moabit – Turmstraße

Im nächsten Schritt wurden für die ausgewählten sechs Fallstudien Vor-Ort-Besuche durchgeführt, die durch Fotodokumentation und Gespräche mit Schlüsselakteurinnen und -akteuren ergänzt wurden. Zur Erhebung und Auswertung der Gespräche wurde ein standardisiertes Verfahren angewandt. Ziel war es, detaillierte Erkenntnisse zu den Ausgangssituationen und Herausforderungen, den Zielvorstellungen, Planungs- und Umsetzungsprozessen, den Beteiligtenkonstellationen sowie zu den Wirk- und Erfolgsfaktoren der jewei-

ligen Umgestaltungsprojekte zu gewinnen. Die Erkenntnisse aus den Fallstudien wurden in Steckbriefen aufbereitet (s. Kapitel 4).

In einem weiteren Schritt erfolgte eine Zusammenführung der Ergebnisse aus der Literatur- und Dokumentenrecherche sowie der Fallstudienauswahl und -analyse in zentralen Schlussfolgerungen und ersten praktischen Handlungsempfehlungen für die verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung (s. Kapitel 5). Diese ersten Empfehlungen umfassen die städträumliche und verkehrliche Gestaltung, die partizipativen Prozesse sowie den Einsatz unterschiedlicher formeller und informeller sowie finanzieller Instrumente. Dabei wurden insbesondere die kommunalen Verantwortlichkeiten berücksichtigt. In einem Workshop Ende März 2025 mit Expertinnen und Experten wurden insbesondere die genannten Empfehlungen kritisch reflektiert. Anregungen aus diesem Workshop sind in die Präzisierung der Schlussfolgerungen und in die Formulierung weiterer Empfehlungen gemündet.

## 3 Entwicklungstrends

Die Entwicklung urbaner Lebensräume und ihrer Stadtteil- und Ortsteilzentren unterliegt laufend übergreifenden Megatrends und kleinräumigen Trends mit sektoralem Bezug. Auf der einen Seite bewirken diverse globale Entwicklungen schon heute die Notwendigkeit zum Umdenken – Mobilitätswende, Klimaschutz und Klimaanpassung, Onlinehandel und Digitalisierung sowie die noch spürbaren Folgen der COVID-19-Pandemie nehmen inzwischen großen Einfluss auf die Entwicklung der Zentren, des Einzelhandels und der Versorgungs- und Nutzungsstrukturen in unseren Städten. Gleichzeitig nehmen sie aber auch Einfluss auf unsere Städte insgesamt. Auf der anderen Seite werden Stadtteil- und Ortsteilzentren vermehrt mit Fragen und Anforderungen kleinräumiger Trends konfrontiert. Wie gehen wir mit dem Thema Parken in unseren Zentren um? Wie können wir die funktionale Vielfalt unserer Zentren stärken? Was sind die aktuellen Anforderungen an städtebauliche Qualitäten? Diese Fragen stellen sich mit Blick auf die aktuellen Entwicklungstrends, welche im Folgenden näher dargestellt und auf die Thematik der Umgestaltung von Stadtteil- und Ortsteilzentren übertragen werden.

### 3.1 Megatrends und ihr Einfluss auf Stadtteil- und Ortsteilzentren

Megatrends haben besonders weitreichende Auswirkungen auf den Einzelhandel sowie auf Stadtteil- und Ortsteilzentren, da sie die Rahmenbedingungen für deren Entwicklung maßgeblich beeinflussen. Dabei handelt es sich um langfristige und besonders tiefgreifende Entwicklungen, welche im Kontext einer globalisierten Welt Auswirkungen auf weite Teile der Gesellschaft und selbstverständlich auch auf unsere Städte entfalten. Gerade mit Blick auf die immer höheren Anforderungen an eine nachhaltige und resiliente Stadtentwicklung haben einige Megatrends einen besonders hohen Stellenwert erlangt.

#### Mobilitäts- und Verkehrswende

Die Mobilität in hoch verdichteten urbanen Räumen steht vor einem grundlegenden Wandel. Die bisherigen Mobilitätsangebote und aktuell noch weit verbreiteten Verhaltensmuster in Bezug auf die individuelle Mobilität, insbesondere der starke Fokus auf und die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Ausrichtung der Stadtentwicklung auf das Automobil, wirken aus heutiger Sicht langfristig nicht mehr tragbar und zukunftsfähig. Negative Umweltauswirkungen, vermehrte Flächennutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und ein anwachsender Ressourcenverbrauch stellen das eigene Auto als bevorzugtes Verkehrsmittel zunehmend in Frage. Vor dem Hintergrund dieser Feststellung erscheint es entsprechend unumgänglich, neue effiziente, klimagerechte und inklusive Formen der urbanen Mobilität in die Städte und Zentren zu integrieren und somit zuverlässige, nachhaltige und attraktive Alternativen zu bisherigen Mobilitätsformen zu schaffen. Insbesondere die Stärkung des Umweltverbundes und die Elektrifizierung bestehender Verkehrsmittel werden hierbei eine leitende Komponente darstellen.

#### Klimaschutz und Klimaanpassung

Städte und ihre Zentren stehen aufgrund ihrer dichten Bebauung und des hohen Anteils an versiegelter Fläche in besonderer Konfrontation zu den Herausforderungen des Klimawandels. Dabei ist besonders die Ebene des Mikroklimas zu betrachten, welche jedoch untrennbar mit den Entwicklungen des Makroklimas verbunden ist, sodass makroklimatische Veränderungen, etwa der globale Temperaturanstieg, lokale Klimaphänomene wie urbane Hitzeinseln verstärken. Diese entstehen insbesondere durch eine starke Flächenversiegelung, die die Speicherung und langsame Abgabe von Wärme begünstigt. Gleichzeitig gehen diese klimatischen Veränderungen mit erheblichen gesundheitlichen Risiken für die Menschen einher, die sich in den betroffenen Stadtbereichen aufhalten, insbesondere für vulnerable Gruppen wie ältere Menschen und Personen mit Vorerkrankungen. Zudem erschweren versiegelte Flächen und dichte Bebauung den Umgang mit den durch Starkregenereignisse zunehmenden Wassermengen in den betroffenen zentralen Räumen. Das Fehlen von

Grünflächen und Bäumen in ausreichender Größe und Zahl, welche zur Abkühlung der Böden, verbesserten Aufnahme von Regenwasser und Verschattung beitragen würden, verschärft das Problem. Abseits der stadt-klimatischen Auswirkungen beeinflussen die genannten Aspekte auch die Aufenthaltsqualität der betroffenen Orte. Maßnahmen zur Begrünung, Entsiegelung, Belüftung und Bewässerung von Städten und insbesondere von Stadtteil- und Ortsteilzentren sind von erheblicher Bedeutung für die Klimaanpassung und im gleichen Zug für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

### Onlinehandel und Digitalisierung seit der COVID-19-Pandemie

Bereits vor der COVID-19-Pandemie standen die Zentren und insbesondere der Einzelhandel durch die Digitalisierung vor großen Herausforderungen – unter anderem aufgrund des zunehmenden Onlinehandels. Vermehrte Abwanderung der Kundinnen und Kunden in die digitale Ebene des Einzelhandels und ein Attraktivitätsverlust des stationären Verkaufs in den Stadtteil- und Ortsteilzentren und insbesondere in den Einkaufsstraßen sind ein seit längerer Zeit zu beobachtendes Phänomen im urbanen Umfeld. Durch die Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Einschnitte im stationären Einzelhandel hat sich diese Entwicklung verstärkt fortgesetzt.

Obgleich die Menschen wieder in die Zentren zurückgekehrt sind, bleiben die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und der damit verbundenen Verluste für den Einzelhandel vor Ort weiterhin spürbar. Ohnehin haben sich die Menschen vermehrt an die neuen digitalen Alternativen gewöhnt – egal ob diese Alternativen den Handel oder die Arbeitswelt betreffen. Vor diesem Hintergrund muss die Entwicklung von Strategien vorangetrieben werden, mit denen Stadtteil- und Ortsteilzentren ihre Daseinsberechtigung und Attraktivität auch angesichts der gestiegenen Konkurrenz durch Onlinehandel und Digitalisierung langfristig sichern können.

## 3.2 Kleinräumige Trends

In Ergänzung zu den oben aufgeführten Megatrends, die einen besonders tiefgreifenden Einfluss auf die Städte und ihre Zentren aber auch allgemein auf die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung ausüben, seien einige kleinräumige Entwicklungstrends mit sektoralem Bezug zu nennen, die ebenfalls einen erheblichen Anteil an der Entwicklung der Stadtteil- und Ortsteilzentren und Einkaufsstraßen mitsamt dem vor Ort ansässigen Einzelhandel haben.

### Städtebauliche Qualitäten

Die Attraktivität von Stadtteil- und Ortsteilzentren wird regelmäßig an ihren städtebaulichen Qualitäten gemessen. Hierbei sind auch die aktuellen Anforderungen an den innerstädtischen Städtebau eng mit den übergeordneten Megatrends und den Erfordernissen einer nachhaltigen und inklusiven Stadtentwicklung verbunden. Entsprechend lassen sich einige Kernelemente ableiten, die maßgeblich die Entwicklung hin zu mehr städtebaulicher Qualität mitbestimmen. Zu diesen Kernelementen zählen unter anderem eine hohe Aufenthaltsqualität, funktionale Durchmischung, nachhaltige Mobilitätskonzepte sowie klimaangepasste Stadtgestaltung. Von besonderer Bedeutung ist die Betonung der historisch gewachsenen baulichen Struktur als Wertfaktor vieler europäischer Zentren. Dabei spielen die Nutzbarkeit und barrierefreie Zugänglichkeit der gebauten Infrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen eine entscheidende Rolle. Ein wichtiger Aspekt ist zudem der Um- und Rückbau von Straßenräumen und untergenutzten Arealen zu attraktiven öffentlichen Grün- und Freiflächen, insbesondere zur Verbesserung des Mikroklimas und der Aufenthaltsqualität. Im Rahmen dieser Veränderungen von Zentren gilt es das bauliche Erbe zu integrieren, was vor dem Hintergrund des schonenden Umgangs mit Ressourcen, ein wichtiger Baustein im Klimaschutz ist (vgl. BMI 2020: 18-21).

## Funktionale Vielfalt

In den vergangenen Jahren haben Stadtteil- und Ortsteilzentren sowie deren Einkaufsstraßen zunehmende Funktions- und Bedeutungsverluste erlitten. Der starke Fokus auf Nutzungen im Bereich Einzelhandel und Dienstleistungen und der oft damit einhergehende und nicht minder beanstandete Konsumzwang werden regelmäßig als Schwäche städtischer Zentren angeführt (vgl. UBA 2023). Die daraus resultierende mangelnde Flexibilität städtischer Zentren stellt insbesondere in Zeiten dynamischer gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und technologischer Veränderungen eine große Herausforderung dar. Wenn Stadtteil- und Ortsteilzentren sowie deren Einkaufsstraßen fast ausschließlich auf den Einzelhandel und konsumorientierte Dienstleistungen ausgerichtet sind, fehlt ihnen die notwendige Anpassungsfähigkeit, um auf veränderte Bedürfnisse der Bevölkerung, neue Lebens- und Arbeitsformen oder wirtschaftliche Krisen angemessen zu reagieren. Dies kann zu Leerständen, Attraktivitätsverlust und einer weiteren Schwächung der urbanen Räume führen. Um dem entgegenzuwirken, sind gezielte Maßnahmen erforderlich, die eine funktionale Vielfalt fördern – etwa durch eine stärkere Durchmischung mit Wohnraum, sozialen und kulturellen Einrichtungen, Bildungsangeboten sowie innovativen Nutzungsformen wie Co-Working-Spaces oder urbaner Produktion. Nur durch solche flexiblen und anpassbaren Konzepte können Stadtteil- und Ortsteilzentren langfristig resilenter und lebendiger gestaltet werden.

Die Sanierung des vorhandenen Gebäudebestands sowie die entsprechende Anpassung baulicher Anlagen an die aktuellen Nutzungserfordernisse stellen einen zentralen Aspekt der Stadtentwicklung dar. Neben der Umnutzung bestehender baulicher Strukturen sind auch Neubauvorhaben mit einer vielfältigen Nutzungsmischung zu planen. Ziel ist es, die stark auf Einzelhandel und Dienstleistungen ausgerichteten Stadtteil- und Ortsteilzentren durch die Integration öffentlicher Einrichtungen aus den Bereichen Kunst, Kultur, Freizeit, Gesundheit, Erholung, Bildung und Verwaltung zu diversifizieren. Dieser Prozess dient der Entkopplung von Aufenthalt und Konsum. Dies ist ein bedeutender Aspekt, jedoch umfasst das Konzept des „Dritten Ortes“ weitere Dimensionen, wie etwa die Erhöhung der Frequenz, die Förderung einer heterogenen Nutzerschaft sowie die Stärkung des sozialen Zusammenhalts. Insbesondere in Stadtteil- und Ortsteilzentren sind konkrete Angebote wie Stadtteilbüchereien, Gesundheits- und Ärztehäuser, Bürgerbüros, Probebühnen, Programmkinos sowie Bürger- und Vereinshäuser von zentraler Bedeutung. Diese Einrichtungen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung sozialer Interaktionen, zur Schaffung inklusiver Räume und zur langfristigen Stabilisierung der urbanen Gemeinschaft. Ergänzend sind die Schaffung umfassender Versorgungsmöglichkeiten und die Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten von hoher Relevanz. Darüber hinaus sollte die Entwicklung der zentralen Lagen als mehrgenerationsfähige Wohnstandorte vorangetrieben werden, um die Anpassungsfähigkeit und Attraktivität dieser Zentren für unterschiedliche Altersgruppen und Lebensstile zu gewährleisten.

## Neuverteilung von Verkehrsflächen und Umgang mit dem Parken

Abseits von gebäude- und nutzungsbezogenen Maßnahmen zur Steigerung der funktionalen Vielfalt in den städtischen Zentren spielt auch die Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen zur Stärkung aktiver Mobilitätsformen und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität eine entscheidende Rolle bei der erfolgreichen Umgestaltung von Stadtteil- und Ortsteilzentren.

Nach wie vor weit verbreitet ist die Auffassung, dass ein erfolgreiches Zentrum mit erfolgreichem Einzelhandel vor allem mit dem Auto erreichbar sein muss. Die Diskussion zur Neuverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes und zum Verschwinden von Parkplätzen löst in vielen Fällen emotionale Reaktionen hervor und vermittelt den Eindruck, dass Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in den städtischen Zentren tendenziell zu Problemen im Einzelhandel und zu Umsatzeinbrüchen bei vor Ort ansässigen Geschäften führen würden. Tatsächlich konnte jedoch in vielen Städten, die sich der Neugestaltung ihrer Straßenräume zugunsten des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs angenommen und entsprechende Umgestaltungen bewirkt haben, kein statistischer Zusammenhang zwischen der Anzahl an Parkplätzen und der Wertschöpfung in den Einkaufsstraßen festgestellt werden (vgl. Willi 2021: 3). Vielmehr war in den meisten

Fällen ein positiver Effekt zugunsten des Einkaufsverhaltens vor Ort zu verbuchen, sofern eine Einkaufsstraße verkehrsberuhigende Maßnahmen erfahren hatte. In Bezug auf den Umgang mit Parkplätzen führt weniger die Einrichtung neuer Parkräume zu positiven Effekten beim stationären Einzelhandel. Vielmehr sind die Vermarktung und Informationsbereitstellung bezüglich des bestehenden Angebots entscheidend. Ohnehin ist festzustellen, dass zum einen die Einschätzung der Einzelhändlerinnen und Einzelhändler bezüglich der Verkehrsmittelwahl ihrer Kundinnen und Kunden regelmäßig nicht der faktischen Realität entspricht – so nutzen beispielsweise in Graz (Österreich) nur rund 32 % der Einzelhandelskunden das Auto und nicht 58 %, wie vom Einzelhandel geschätzt (vgl. AGFK Bayern 2016: 4). Zum anderen führt mangelhafte Informationsbereitstellung über vorhandene Parkmöglichkeiten eher dazu, dass Menschen zusätzliche Parkkapazitäten einfordern, ohne vom bestehenden Angebot Gebrauch zu machen.

Darüber hinaus besuchen Menschen, die mit dem Fahrrad in die Zentren fahren, den Einzelhandel in Summe häufiger als jene, die mit dem eigenen Auto in die Städte fahren, sodass auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Alternativen die Wertschöpfung tendenziell fördert. In New York City etwa führten strategische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zum Ausbau der Radinfrastruktur in den betreffenden Straßen zur Erhöhung des Umsatzes im Einzelhandel um 43 % und zur Reduktion des Leerstandes um 45 % (vgl. AGFK Bayern 2016: 4).

### **Elektromobilisierung**

Obgleich die Förderung der aktiven Mobilität erheblich positive Effekte auf die Entwicklung der Stadtteil- und Ortsteilzentren hat, ist es wichtig zu erwähnen, dass auch der motorisierte Individualverkehr in Zukunft eine wichtige Rolle im Kontext der Umgestaltung städtischer Zentren spielen wird – wenn auch aus einem anderen Blickwinkel und mit anderen Anforderungen als bislang. Mit dem Ziel der Reduktion klimaschädlicher Treibhausgase im Verkehrssektor und der Entwicklung hin zur Förderung emissionsfreier Antriebe kommt der Elektromobilität eine immer bedeutendere Rolle zu, die es bei der Entwicklung der Städte und ihrer Zentren zu berücksichtigen und katalysieren gilt. Denn Elektromobilität wird immer wichtiger – so wird der Anteil neuzugelassener Autos mit alternativen Antrieben im Jahr 2030 bei voraussichtlich 38 % liegen (vgl. Deloitte 2020: 8). Eine entscheidende Rolle dabei spielt der Ausbau der Ladeinfrastrukturen – hier stellt sich zunächst die Frage, welche Rolle der stationäre Einzelhandel bei der Förderung des Ausbaus spielen kann. Gemäß geltender EU-Richtlinien sind alle neuen und grundlegend sanierten Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen seit März 2020 mit Leitungsinfrastruktur für mindestens jeden fünften Stellplatz auszustatten (vgl. EHI 2020: 10). Entsprechend verpflichten regulatorische Anforderungen den Einzelhandel mittelbar zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. Aber auch darüber hinaus kann der stationäre Einzelhandel den Bedarf nach mehr Ladeinfrastruktur durch gezielte Maßnahmen auf bestehenden Parkflächen befriedigen und den Übergang zur Elektromobilität vereinfachen.

### **Urbane Logistik**

Die urbane Logistik steht ebenso vor entscheidenden Herausforderungen. Die Zunahme von Verkehr durch Kurier-Express-Paket-Diensten (KEP-Verkehr) und die dynamische Entwicklung des Onlinehandels bei gleichzeitigen Konflikten zwischen Personen- und KEP-Verkehr im alltäglichen Verkehrsgeschehen zentraler Lagen erfordern vermehrt innovative Ansätze zur effizienten Integration neuer Handlungsansätze, um die urbane Logistik den Anforderungen zukunftsorientierter Stadt- und Zentrenentwicklung anzupassen. Insbesondere die Zustellung auf der „Letzten Meile“ stellt die bestehende Infrastruktur vor große Herausforderungen, denn regelmäßig fehlen konkrete bauliche und gestalterische Maßnahmen, um diese Zustellungsprozesse effizient in die städtischen Quartiere zu integrieren. Die Einrichtung von Mikro-Depot-Systemen, die Nutzung von Lastenrädern oder elektrischer Lieferfahrzeuge und intelligente Ladezonenkonzepte sind nur einige Ansätze, die zur Optimierung der urbanen Logistik und zeitgleich zur Eingrenzung der Raumnutzung und Verkehrsbelastung beitragen können (vgl. Wolff et al. 2021: 9). Dadurch wird ebenso ein Beitrag zur erfolgreichen Gestaltung von Stadtteil- und Ortsteilzentren, als auch zur Stärkung des Einzelhandels in Einkaufsstraßen geleistet.

## 4 Fallbeispiele erfolgreicher Umgestaltung

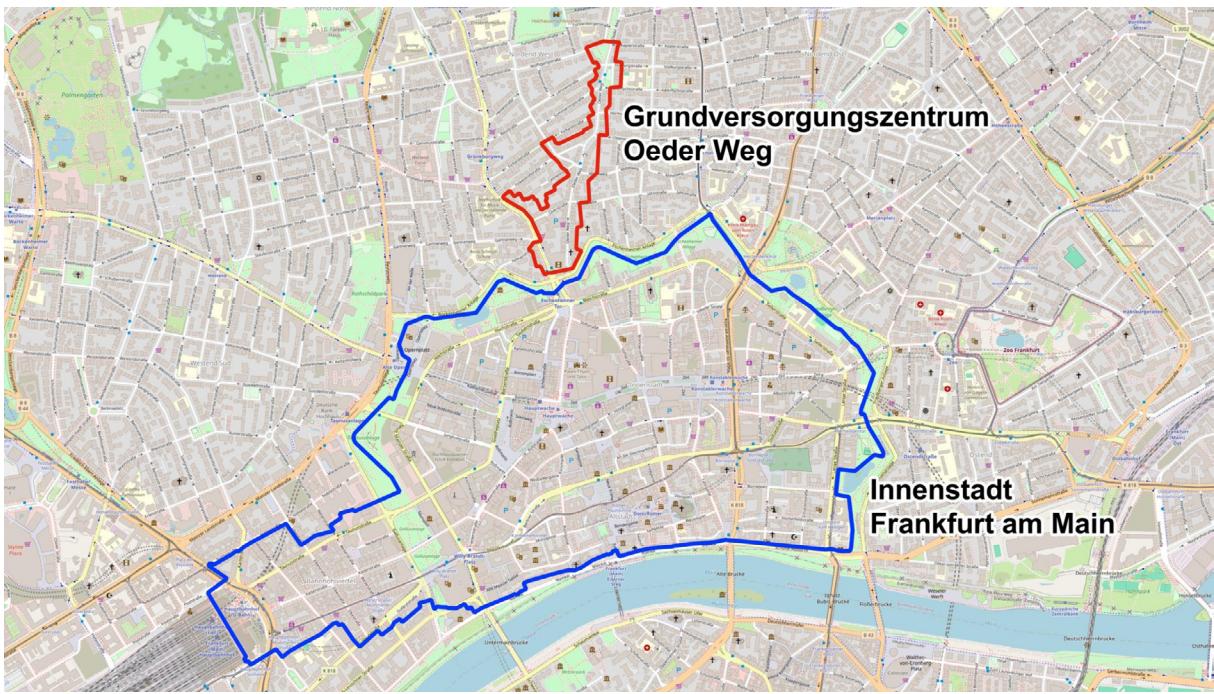
Im Rahmen der Fortführung der Forschungsstudie erfolgte die systematische Analyse der sechs ausgewählten Fallstudien: Frankfurt am Main – Oeder Weg; München – Harras; Hamburg – Ottensen; Dresden – Kesselsdorfer Straße; Kassel – Friedrich-Ebert-Straße sowie Berlin Moabit – Turmstraße. Dabei wurden die derzeitige Nutzungsstruktur der jeweiligen Stadtteil- oder Ortsteilzentren, der Anlass für die Neu- und/oder Umgestaltung analysiert und die erfolgten Umbaumaßnahmen dokumentiert. Es erfolgt – soweit absehbar – eine zusammenfassende Bewertung der Auswirkungen der neu profilierten Räume auf das jeweilige Zentrum und gegebenenfalls die sie umgebenden Quartiere. Abschließend wurden in den Fallstudien erste Schlussfolgerungen im Hinblick auf Anregung gebende Empfehlungen und Impulse für Dritte formuliert.

Die Analyse baut auf der Auswertung vorliegender Berichte, Gutachten und Konzepte sowie zugänglicher Verfahrensunterlagen (wie z. B. Beschlussvorlagen kommunaler Gremien) in den ausgewählten Fallstudienstädten auf (Quelle der jeweiligen Einwohnerzahlen zum 31.12.2022 sind die statistischen Ämter des Bundes und der Länder). Diese Sekundäranalysen wurden durch persönliche Interviews mit ausgewählten lokalen Akteurinnen und Akteuren im Zeitraum von Juni bis September 2024 weiter vertieft und konkretisiert. Zudem wurde in den jeweiligen Zentren im gleichen Zeitraum eine Ortsbegehung inklusive einer Fotodokumentation durchgeführt.

### 4.1 Frankfurt am Main – Oeder Weg: Vom Durchgangsverkehr zur Fahrradstraße und Flanierachse

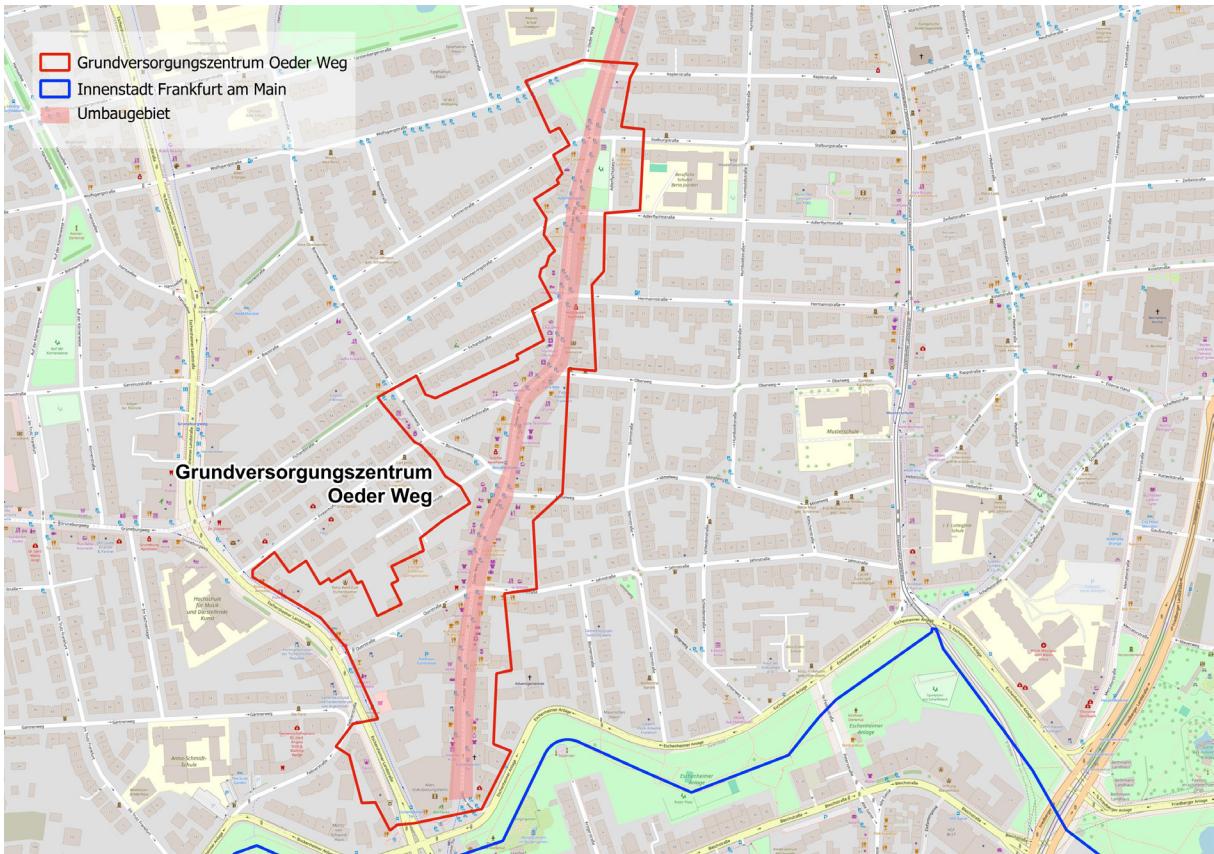
Bundesland	Hessen
Einwohnerinnen und Einwohner	rund 770.000 (große Großstadt)
Zentrentyp und seine Bedeutung	Grundversorgungszentrum Oeder Weg C-Zentrum (vgl. Junker + Kruse 2018a: 100)
Einbettung in kommunale Strategien/Konzepte	Einzelhandels- und Zentrenkonzept Frankfurt am Main (vgl. Junker + Kruse 2018a) Beschluss zur „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ nach dem Radentscheid der Bürgerinnen und Bürger (vgl. Stadt Frankfurt am Main, Frankfurt University of Applied Sciences 2023) städtisches Investitionsprogramm „Schöneres Frankfurt“ (seit 1998) (vgl. Institut für Stadtgeschichte 2024)
Nutzungen im Erdgeschoss	Schwerpunkt: Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe Einzelhandelsbetriebe: 67 (vgl. Junker + Kruse 2018a) Gesamtverkaufsfläche: rund 5.700 m <sup>2</sup> (vgl. Junker + Kruse 2018a) Leerstände: keine Angabe
Nutzungen im Obergeschoss	überwiegend Wohnnutzung, teils Büronutzung und Arztpraxen

Abbildung 1: Lage des Grundversorgungszentrums Oeder Weg im Frankfurter Stadtgebiet



Quelle: Junker + Kruse, 2018b: 8, 44. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Abbildung 2: Lage des Umbaugebiets im Grundversorgungszentrum Oeder Weg



Quelle: Junker + Kruse, 2018b: 8, 44. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

## Nutzungsstruktur und verkehrliche Bedeutung

Die Einkaufsstraße Oeder Weg ist im südlichen Teil, in etwa bis zum Knotenpunkt mit der Keplerstraße, stark durch Einzelhandel und Gastronomie geprägt. In den letzten Jahren nahm dabei eine Präsenz der Gastronomie vor allem im südlichen Bereich durch Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu. Neben Gastronomie und klassischen Einzelhandelsangeboten, die eher die Kundschaft aus dem nahräumlichen Umfeld bedienen, sind am Oeder Weg auch Spezialgeschäfte (bspw. ein Hutgeschäft) vorhanden, die eine regionale Bedeutung aufweisen. Das am Oeder Weg südlich gelegene Kino zieht Gäste über das nahräumliche Umfeld hinaus an, die dann auch die Gastronomie aufsuchen. In den Obergeschossen dominiert die Wohnnutzung. Vereinzelt sind im südlichen Bereich des Oeder Wegs Büronutzungen und Dienstleistungen in den oberen Geschossen ansässig. Der nördliche Teil, etwa ab der Kepler Straße, ist insgesamt überwiegend durch Wohnnutzung geprägt, vereinzelt durch Gastronomie, Dienstleistung und Büronutzung.



Oeder Weg im südlichen Teilbereich mit Sitzmöglichkeiten, Begrünung und Multifunktionsstreifen

Quelle: Planersocietät



Oeder Weg im nördlichen Teilbereich mit Mischnutzung aus Einzelhandel und Wohnen

Quelle: Planersocietät



Oeder Weg im nördlichen Teilbereich mit vorwiegend Wohnnutzung

Quelle: Planersocietät

Verkehrlich hatte der Oeder Weg vor seiner Umgestaltung unter anderem die Bedeutung einer Zufahrtsstraße in Richtung Innenstadt aus Richtung der nördlichen Stadtteile Frankfurts sowie des Umlands. Durch die Umgestaltung und Durchfahrtssperrung hat der Oeder Weg im Kfz-Verkehr nun in erster Linie die Funktion der Abwicklung von Quell- und Zielverkehren der Nutzungen am Oeder Weg selbst sowie eine Sammelfunktion für die Verkehre mit Quelle und Ziel in den angrenzenden Wohnstraßen. Dies zeigt sich auch in den Ver-

kehrszahlen mit im Mittel ungefähr einer Halbierung der Kfz-Verkehre auf dem Oeder Weg seit der Umgestaltung. Die Verkehre auf den parallel verlaufenden Straßen haben demgegenüber zugenommen allerdings nicht in gleichem Maße. Im Radverkehr ist der Oeder Weg als Fahrradstraße eine der wesentlichen Achsen aus Richtung Innenstadt in das Frankfurter Nordend und darüber hinaus in die weiter nördlich gelegenen Stadtteile Frankfurts. Durch die Umgestaltung zur Fahrradstraße hat der Radverkehrsanteil im Schnitt um etwa 50 % zugenommen. Im ÖPNV wird der Oeder Weg durch eine Metrobuslinie befahren, die zu Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt verkehrt. Eine größere Bedeutung haben zudem die U-Bahnlinie mit Haltepunkten an den parallel verlaufenden Radialstraßen, Eschersheimer Landstraße und Eckenheimer Landstraße.

### Anlass und Prozess

Anlass für die Umgestaltung zur fahrradfreundlichen Straße war der Radentscheid der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Frankfurt am Main 2019, die sich mit etwa 40.000 Unterschriften für eine radverkehrsgerechte Umgestaltung der Stadt ausgesprochen haben. Darauf aufbauend wurde der Beschluss gefasst, insgesamt elf fahrradfreundliche Nebenstraßen zu entwickeln. Als erste von den ausgewählten Straßen, wurde der Oeder Weg entsprechend umgestaltet, mit dem Ziel eine komfortable Radverkehrsachse in der Verbindung vom Zentrum in Richtung des Frankfurter Nordens zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Zentrales Argument dabei war eine Verbesserung der Verkehrssicherheit der Einkaufsstraße für den Rad- und Schulverkehr und auch für die Verkehrsteilnehmenden insgesamt. Auf Basis des zunächst umstrittenen Radentscheids sind 2021 die ersten, temporär zu testenden Umsetzungsschritte erfolgt:

- 2019: Zunächst Ablehnung des Radentscheids, dann Annahme weiter Teile seines Inhaltes durch den Magistrat (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024)
- 2020: Information über die Projektplanungen und die Form der Umsetzung (Evaluierung entscheidet über Verfestigung zunächst temporär vorgenommener Maßnahmen)
- 2021: Umsetzung der ersten Umgestaltungsschritte mit Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen sowie einer Beschränkung der Zufahrt und Einrichtung von Fahrradbügeln
- 2022: Außerbetriebsetzung von Lichtsignalanlagen zur Stärkung des fließenden (Rad)Verkehrs, Einrichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr und Erneuerung der Straßenmöblierung
- 2023: Ergänzung von Diagonalfiltern in den Bereichen Cronstettenstraße/Frauensteinplatz und Falkensteinstraße/Humbrachtstraße sowie Veränderung der Verkehrsführung zur Vermeidung von Verlagerungseffekten in Nebenstraßen
- 2024: Abschluss der Evaluation der temporären Umgestaltung und Beschluss über Verfestigung der Umgestaltung

Der Prozess wurde durch unterschiedliche Beteiligungsformate begleitet:

Als erstes Beteiligungsformat diente die Ausstellung der Planungen. Hierzu sind in mehreren Schaukästen Informationsplakate zur geplanten Umgestaltung an einem zentralen Ort am Oeder Weg über zwei Monate ausgestellt worden. Zudem fanden in diesem Rahmen Informationsgespräche statt, bei denen Akteurinnen und Akteure vor Ort Gelegenheit hatten, die Projektverantwortlichen der Stadt zu befragen und sich mit ihnen auszutauschen. Darüber hinaus wurde online eine eigene Projektseite zum Oeder Weg eingerichtet, über die die Möglichkeit bestand, Rückmeldungen an die Stadt zu geben. Der Ortsbeirat hat eine zentrale Rolle gespielt, sowohl um Ideen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zu erhalten als auch zur Vermittlung des Projektes. Als dauerhafte Möglichkeit der Beteiligung im öffentlichen Raum, wurde ein Bürgerbriefkasten auf dem Oeder Weg eingerichtet, den die Bürgerinnen und Bürger vor Ort nutzen konnten, um der Stadt An-

regungen, Sorgen und weitere Hinweise mitzuteilen. Ein Runder Tisch unter Beteiligung wesentlicher Interessensvertretungen wurde gegründet und zur Information sowie zum Austausch genutzt.

Insgesamt haben unterschiedliche Beteiligungsformate die Möglichkeit geboten, Ideen einzubringen, was von der Bürgerschaft vor Ort auch vielfach wahrgenommen wurde. So wurden über die unterschiedlichen Formate Bürgerinnen und Bürger, Einzelhandel und Gastronomie, Interessensvertretungen und Verkehrsträger beteiligt. Einige hätten sich jedoch eine noch frühzeitigere und offenere Beteiligung gewünscht, bei der unter Vorgabe des im Radentscheid beschlossenen Rahmens über Ziele, Umsetzungswege und Maßnahmen intensiver diskutiert worden wäre.



Bürgerbriefkasten am Oeder Weg

Quelle: Planersocietät



Schaukasten mit Planentwürfen

Quelle: Stadt Frankfurt

## Umgestaltung

Die zunächst temporäre Umgestaltung am Oeder Weg bezog sich insbesondere auf die Anpassung der Verkehrsführung, die Änderung der Verkehrsregeln und die Einrichtung eines Multifunktionsstreifens. Die Maßnahmen wurden bereits teilweise beziehungsweise werden im weiteren Verlauf verstetigt.

Zunächst ist die Verkehrsführung angepasst worden. So ist die Zufahrt in den Oeder Weg von Süden aus Richtung Eschenheimer Tor unterbunden worden. Es ist nur noch eine Zufahrt aus Richtung Osten möglich und eine Ausfahrt in Richtung Westen. Am nördlichen Knotenpunkt mit der Eckenheimer Landstraße wurde die Verkehrsführung so geändert, dass die Fahrspuren die Zufahrt in die Eckenheimer Landstraße betonen und nicht in den Oeder Weg. Weiter südlich am Knotenpunkt mit der Holzhauserstraße ist ein Modalfilter eingerichtet worden, der ein Überfahren für den Bus und Fahrräder zulässt. Am Knotenpunkt Oeder Weg / Querstraße ist die Lichtsignalanlage in Folge der Umgestaltung abgebaut und durch Fußgängerüberwege ersetzt worden. Darüber hinaus sind nachträglich in der Cronstettenstraße und der Falkensteiner Straße Verkehrsführungen angepasst worden, um zu vermeiden, dass sich der Durchgangsverkehr auf diese verlagert.

Die Verkehrsregelungen sind verändert worden. So galt Tempo 30 und im Wesentlichen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Die jetzt gültige Beschilderung als Fahrradstraße macht den Radverkehr formal zur wichtigsten Verkehrsart. Der Kfz-Verkehr ist mindestens als Anliegerverkehr auch zulässig.

Anstatt eines vorher in vielen Teilbereichen bestehenden Parkstreifens auf einer oder beiden Straßenseiten, sind Multifunktionsstreifen eingerichtet worden. Diese werden teilweise weiterhin durch den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt, zudem wurden Pflanzkübel und öffentlich zugängliche Sitzelemente aufgestellt. Zahlreiche insbesondere gastronomische Betriebe nutzen den Multifunktionsstreifen mit eigenen Tischen und

Bänken. Auch der bereits bestehende Seitenraum wurde insbesondere durch Sitzmöglichkeiten aufgewertet, Radabstellanlagen sind ebenfalls hinzugekommen. Es hat somit neben der Anpassung der Verkehrsführung auch eine erhebliche Umgestaltung des Seitenraumes stattgefunden.



Geänderte Knotenpunktgeometrie und Einfahrt nur für Anlieger  
Quelle: Planersocietät



Sperrung für Kfz bei Durchfahrtmöglichkeit für den Radverkehr und Bus  
Quelle: Planersocietät



Fahrradstraße am zentralen Quartiersplatz des Zentrums  
Quelle: Planersocietät



Einfahrt aus Richtung Süden nur für Rad, Rechts-rein-rechts-raus für Kfz  
Quelle: Planersocietät

Abbildung 3: Darstellung der wichtigsten verkehrlichen Anpassungen am Oeder Weg



Quelle: Planersocietät. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

### Auswirkung der neuprofilierten Räume auf das Zentrum

Die neuprofilierten Räume tragen dazu bei, dass einerseits der Radverkehr im Straßenraum dominierend wahrgenommen wird und andererseits der Aufenthalt deutlich gestärkt wird. In seiner Funktion wandelt sich das Zentrum Oeder Weg insgesamt von einer durch den Kfz-Verkehr geprägten Einkaufsstraße hin zu einem Begegnungsort und einer wesentlichen Radverkehrsachse. Auch die Nutzungen passen sich mutmaßlich dahingehend an und vor allem der Anteil der Gastronomie nimmt tendenziell zu.

In der Evaluation wurden Nutzende zu mehreren Kriterien befragt, einmal vor und einmal nach der Umgestaltung. Nach der Umgestaltung zeigt sich, dass Aufenthaltsqualität und Lautstärke/Lärm deutlich besser bewertet werden und soziales Sicherheitsgefühl, Aufteilung des Straßenraums und Wohnqualität ebenfalls leicht verbessert bewertet werden. Bei der Übersichtlichkeit hingegen zeigen sich keine großen Veränderungen. Zudem wurden die Gewerbetreibenden nach ihrer Einschätzung der Wirkung der Umgestaltung des Oeder Wegs befragt. Sie nehmen eine Steigerung der Aufenthaltsqualität wahr, bewerten aber Faktoren wie die Qualität für Beschäftigte vor Ort oder die Übersichtlichkeit des Straßenraums leicht negativ (vgl. Knese et al 2024).

In den Auswirkungen auf die verkehrliche Belastung zeigt sich in der Vorher-Nachher-Betrachtung eine deutliche Abnahme um im Mittel etwa 50 %. Gleichzeitig hat der Radverkehr tendenziell um etwa 50 % zugenommen. Somit stellt sich auch darin eine veränderte Funktion des Oeder Wegs von einer Durchgangsverkehrsstraße zu einer wesentlichen Fahrradachse mit Erschließungs- und teilweise Sammelfunktion im Kfz-Verkehr dar. In der Befragung zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zeigt sich im Vorher-Nachher-Vergleich, dass die Kriterien Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Verkehrsbelastung sowie Komfort tendenziell besser bewertet wurden. Die Kriterien Erreichbarkeit und Reisezeit werden im Schnitt gleich eingestuft, wobei alle sechs Kriterien im Median als gut bewertet werden. Beim ruhenden Verkehr werden vor allem die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder und E-Scooter besser bewertet, wohingegen die Bewertung des Parksuchverkehrs und der Parkflächen für den Kfz-Verkehr im Schnitt gleichbleiben. Die Gewerbetreibenden bewerten die Aspekte Verkehrssicherheit, Parksituation, Erreichbarkeit und Reisekomfort deutlich negativ und den Aspekt Verkehrsfluss und Verkehrsbelastung neutral. In der Befragung der Gewerbetreibenden zur wirtschaftlichen Entwicklung gibt ein Großteil an, dass bei Umsatz und Kundenzahlen keine größeren Veränderungen wahrgenommen wurden (vgl. Knese et al 2024).

### **Impulse für Dritte**

Der Radentscheid und die politische Tragfähigkeit waren von zentraler Bedeutung für die Umgestaltung der Einkaufsstraße. Entsprechend ist zu empfehlen, einen breiten Konsens als Grundlage im Vorhinein zu sichern. Insbesondere eine für weite Teile der politischen Entscheidungsträger zustimmungsfähige Lösung zu präsentieren, ist zielführend, da die Umsetzung oftmals nicht innerhalb einer Legislaturperiode erfolgen kann und sich Mehrheitsverhältnisse entsprechend ändern können.

Die zunächst temporäre Umgestaltung eingebettet in eine Evaluation ist ratsam. So kann anschließend über eine Verfestigung entschieden werden. Bewährt hat sich dabei die wissenschaftliche Begleitung mit fundierten Argumenten als Grundlage für eine Verfestigungsentscheidung.

Von Bedeutung ist ebenso, die unterschiedlichen Akteurinnen und Akteure frühzeitig einzubeziehen, um deren Ziele, Sorgen und Anregungen berücksichtigen zu können. Im Beteiligungsprozess sind vielfältige, zielgruppenorientierte Formate einzusetzen. Ergänzend zu klassischen Methoden kann die regelmäßige Information in sozialen Medien hilfreich sein, jüngere Zielgruppen zu erreichen.

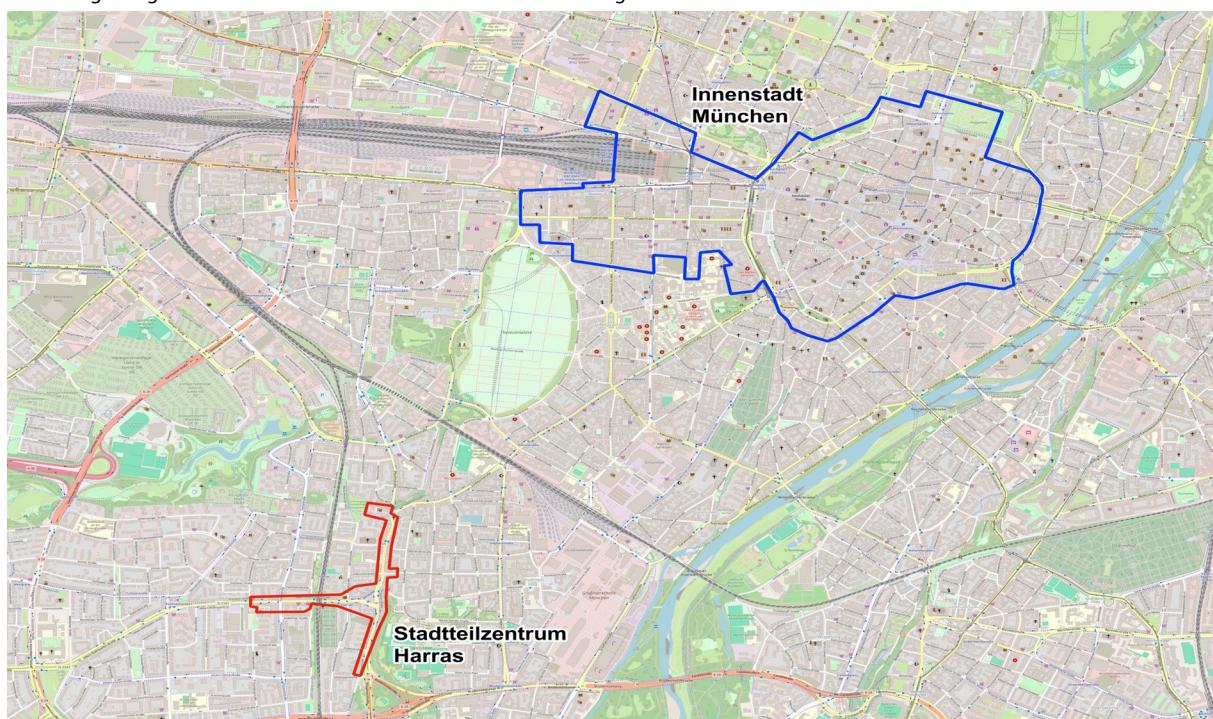
Da eine Umgestaltung nie abschließend ist, wird empfohlen, eine gewisse Flexibilität zu erhalten. Der multifunktionsstreifen bietet die Möglichkeit, auf die unterschiedlichen Anforderungen in unterschiedlichen Bereichen der Einkaufsstraße zu reagieren. So kann beispielsweise durch die Zonenbeschilderung am Oeder Weg auf veränderte Anforderungen leicht reagiert werden. Eine Ladezone kann so unkompliziert eingerichtet oder ein Baumkübel verschoben werden.

Eine zuständige Stelle und ein Ansprechpartner in der Stadtverwaltung, die alle wesentlichen Koordinationsaufgaben übernehmen, sind sinnvoll, um beispielsweise klare Kommunikationsstrukturen zu schaffen, Vorbereitungs- und Umsetzungsschritte aufeinander abzustimmen und alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen zu bündeln.

## 4.2 München – Harras: Ein Platz für Aufenthalt und multifunktionale Nutzungen

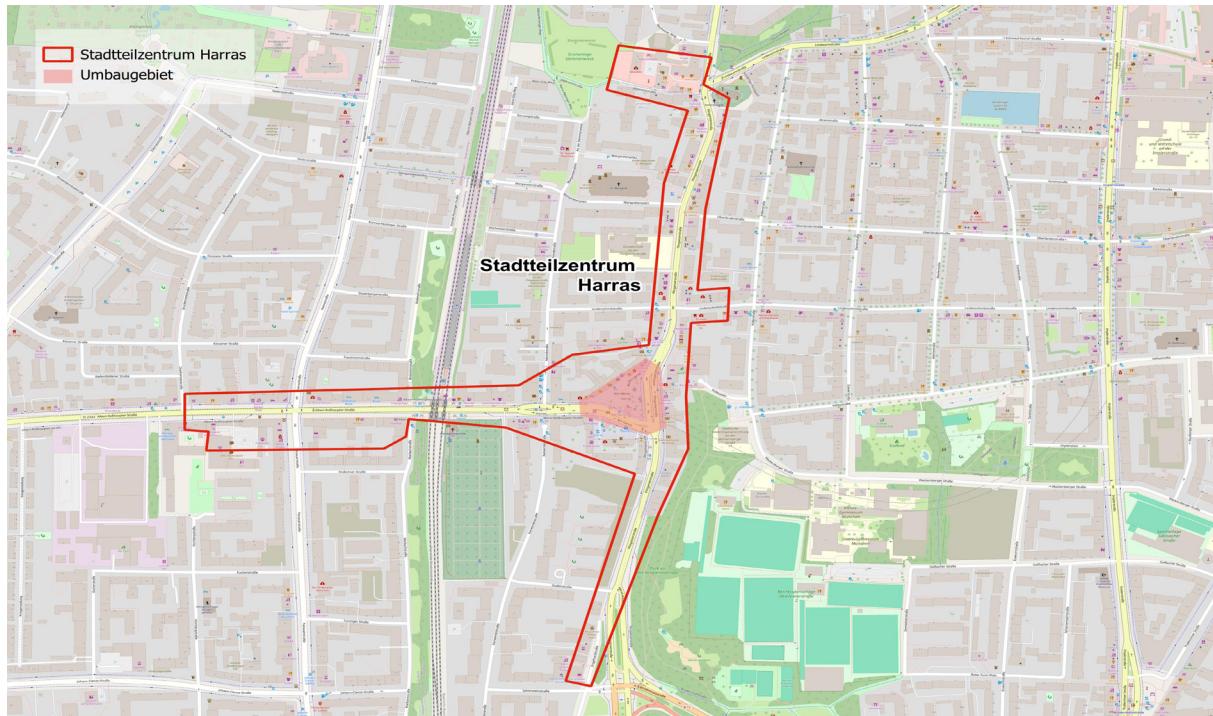
Bundesland	Bayern
Einwohnerinnen und Einwohner	rund 1.500.000 (große Großstadt)
Zentrentyp und seine Bedeutung	Stadtteilzentrum (vgl. Landeshauptstadt München 2020: 16 f.)
Einbettung in kommunale Strategien/Konzepte	Zentrenkonzept München (vgl. Landeshauptstadt München 2020)
Nutzungen im Erdgeschoss	Einzelhandelsbetriebe: keine Angabe Gesamtverkaufsfläche: keine Angabe Leerstände: keine Angabe
Nutzungen im Obergeschoss	überwiegend Wohnnutzung, Kanzleien, Arztpraxen

Abbildung 4: Lage des Stadtteilzentrums Harras im Münchener Stadtgebiet



Quelle: Landeshauptstadt München, 2020: 16, 19. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Abbildung 5: Lage des Umbaugebiets im Stadtteilzentrum Harras



Quelle: Landeshauptstadt München, 2020: 19. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

### Nutzungsstruktur und verkehrliche Bedeutung

Das Stadtteilzentrum Harras liegt in München-Sendling zwischen der Albert-Roßhaupter-Straße und der Plinganserstraße. Es handelt sich um einen Platz mit maßgebender Verkehrsfunktion, der zu den wichtigsten Verkehrsdrehkreisen der Stadt zählt. Über ihn verlaufen mehrere S- und U-Bahn- sowie Buslinien und zwei örtliche Hauptverkehrsstraßen, welche als Zubringer zum Mittleren Ring in München und dadurch auch zu den Bundesautobahnen A95 und A96 dienen. Vor dem Umbau verkehrten dort täglich 21.600 Kfz, 2.500 Radfahrende und 3.500 Ein- und Aussteigende am Tag (vgl. Aichinger/Frehn 2017: 34 f.).

Der neu gestaltete Platz wird heute von Menschen aller Bevölkerungsgruppen sowie Altersklassen genutzt und dient weiterhin als Transitort, an dem viele Menschen umsteigen. Dennoch ist der Harras mehr als nur ein Verkehrsknotenpunkt. In der Umgebung gibt es zahlreiche kleinere Läden für den täglichen Bedarf, eine Eisdielen, ein Schnellrestaurant, Banken, Apotheken, die Post, einen Vollsortimenter sowie Arztpraxen. Der Platz lädt sowohl zum Einkaufen, Flanieren als auch zum Verweilen ein. Die Nutzungsstruktur ist ohne Verdrängungseffekte im Wesentlichen so geblieben wie vor der Umgestaltung. Nun besteht jedoch die Möglichkeit, durch die neu gewonnene Aufenthaltsqualität auch eine Freischankfläche zu etablieren und das gastronomische Angebot zu erweitern.

### Anlass und Prozess

Vor der Umgestaltung war der Harras in München ein reiner Verkehrsknotenpunkt, der vor allem durch eine Trambahnwendeschleife und die Lage zwischen zwei Hauptverkehrsstraßen geprägt war. Die Trambahn verband den Münchener Südwesten mit der Innenstadt. Der Platz verfügte über einige Stärken, wie seine Funktion als Verkehrsknoten und die umliegende Bebauung, darunter die denkmalgeschützte Post und weitere Gebäude, die eine ansprechende Kulisse bilden. Auch der Baumbestand auf der Verkehrsinsel verlieh dem Ort eine gewisse Prägnanz. Allerdings lud der Platz nicht zum Verweilen ein, sondern wurde hauptsächlich als Umsteigeort genutzt und die Läden am Rand des Platzes boten kaum Vorfeld, was den Ort ebenfalls für längere

Aufenthalte ungeeignet machte. Insgesamt war der Platz geprägt vom ruhenden wie fließenden Kfz-Verkehr, der unter anderem wichtige Querungs- und Umsteigeebeziehungen im ÖPNV zerschnitt. Nach Abschluss der Streckenverlängerung der U-Bahn über den Harras wurde die Trambahn 1989 eingestellt, die Planungen für eine Neugestaltung des Harras begannen jedoch erst Anfang der 2000er-Jahre. Aufgrund anderer priorisierter Projekte, wie etwa dem Tunnelentscheid in München, dauerte es länger, bis eine konkrete Planung starten konnte. Die Trambahninsel war somit zunächst lange nur noch ein Überbleibsel einer stillgelegten Verkehrsstruktur. Das Ziel der Neugestaltung bestand darin, die Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu reduzieren und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Plinganserstraße und Albert-Roßhauser-Straße, sollten dabei um eine dreieckige Platzfläche verlaufen, die an die nördliche Bebauung anschließt.

Anfang der 2000er-Jahre fand ein mehrtägiger Bürgerworkshop statt, bei dem die Bevölkerung aktiv in die Planungen eingebunden wurde. Ein professionelles Moderationsbüro unterstützte die Teilnehmenden dabei, Wünsche und Anforderungen für den Platz zu formulieren. Im Rahmen einer Potenzial-Defizit-Analyse wurden Fragen wie „Was bietet der Platz?“, „Was hat er für Potenziale?“ und „Was hat er für Defizite?“ diskutiert. Die Bürgerinnen und Bürger äußerten insbesondere den Wunsch nach einer nutzbaren Fläche für Veranstaltungen, Märkte und Aufenthalte mit Elementen, wie Sitzgelegenheiten und einem Brunnen. Die Wünsche und Anregungen aus dem Workshop setzten anschließend den Rahmen für den weiteren Prozess, der sich aufgrund der Finanzkrise erneut verzögerte. Ende der 2000er-Jahre wurde schließlich ein Architekturwettbewerb für die endgültige Gestaltung ausgeschrieben. Während der Konzeptionsphase fand ein regelmäßiger Austausch zwischen den Architektinnen und Architekten und der Verkehrsplanung sowie der Verwaltung statt. Der Gewinnerentwurf wurde 2011 vom Baureferat beauftragt und bis 2013 umgesetzt.

Die Initiative für die Bürgerbeteiligung ging vom örtlichen Bezirksausschuss und dem Münchener Stadtrat aus. Es wurde deutlich, dass eine derart große Veränderung ohne Bürgerwillen nicht möglich gewesen wäre. Insgesamt waren im Prozess neben dem Stadtrat und dem Bezirksausschuss, die Stadtverwaltung, Architektinnen und Architekten, Ingenieurinnen und Ingenieure, die Münchener Verkehrsgesellschaft sowie bei den Bürgerworkshops Vertreterinnen und Vertreter des Einzelhandels, der Taxizunft und die Bürgerschaft beteiligt. Während der Bauphase kamen weitere Akteure wie die Stadtwerke München und Telekommunikationsanbieter hinzu.

#### Projektchronologie:

- 1989: Einstellung der Trambahn über den Harras
- Anfang 2000: Beginn der Planungen zur Umgestaltung des Harras und mehrtägiger Bürgerworkshop
- Ende 2000er-Jahre: Ausschreibung des Architekturwettbewerbs zur Umgestaltung des Harras
- 2000 bis 2011: Projektverzögerung unter anderem durch die Finanzkrise
- 2011: Beauftragung des Gewinnerentwurfs zur Umsetzung durch das Baureferat
- 2013: Abschluss der Umgestaltungsmaßnahmen am Harras

#### Umgestaltung

Alle geplanten Maßnahmen zur Umgestaltung des Harras wurden erfolgreich realisiert und vollständig aus kommunalen Mitteln finanziert. Der neu gefasste Platz bietet durch große Holzbänke und einen Brunnen eine hohe Aufenthaltsqualität. Nach der Fertigstellung wurden zusätzliche Sitzgelegenheiten um die vorhandenen Bäume herum errichtet und ein Trinkwasserspender nachgerüstet. Auch der Straßenraum im Westen, in dem früher die Trambahn fuhr, wurde umgebaut. Dabei wurden die Fahrspuren reduziert und die Seitenbereiche

mit Grünstreifen erweitert. Besonders wichtig war es, die großen Bäume auf dem Platz zu erhalten, was erfolgreich umgesetzt wurde, aber nicht zu mehr Grünanteil – wie teils gewünscht – führte. Ein Bestandteil des Entwurfs ist neben den Holzbänken und dem Brunnen auch der spezielle Belag. Der Harras gehört zu den ersten Plätzen in München, die mit einem warmen Kalksteinbelag aus dem bayerischen Raum versehen wurden. Dieser Belag verleiht dem Platz eine besondere Identität. Allerdings gibt es Kritik, dass der Radweg keine optische Abgrenzung hat, da er in den Sonderbelag integriert wurde und somit oft übersehen wird.

Durch die Verdichtung der Straßenverkehrsflächen entstand erstmals eine nutzbare Aufenthaltsfläche, die als Quartiersplatz das Stadtteilzentrum von Sendling bildet. Aufgrund der Komplexität des Areals entstanden teils Probleme bei dem anspruchsvollen Umbau. So musste ein U-Bahn-Aufgang nachträglich rückgebaut werden. Es zeigt sich, wie wichtig eine präzise koordinierte Umsetzungsplanung ist. Der Harras ist heute ein lebendiger Platz mit funktionalen und städtebaulich-gestalterischen Qualitäten.



Blick Richtung Nordosten vor der Umgestaltung  
Quelle: Landeshauptstadt München



Blick Richtung Nordosten nach der Umgestaltung  
Quelle: Planersocietät



Öffentlicher Raum auf der Südseite vor der Umgestaltung  
Quelle: Landeshauptstadt München



Öffentlicher Raum auf der Südseite nach der Umgestaltung  
Quelle: Planersocietät



Lange Holzbänke  
Quelle: Planersocietät



Radweg mit Beschilderung des Harras  
Quelle: Planersocietät

### Auswirkung der neuprofilierten Räume auf das Zentrum

Der neugestaltete Harras wird von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Regelmäßig finden dort Märkte und Veranstaltungen statt, darunter auch ein Weihnachtsmarkt oder kleine Kunstausstellungen. Vor der Covid-19-Pandemie wurde der Platz einmal im Jahr jeweils für drei Tage für das „Harras-Fest“ genutzt, eine Veranstaltung mit Live-Musik und Ständen. Aktuell gibt es Bestrebungen, dies wieder aufleben zu lassen. Die großen Holzbänke, die den Platz prägen, müssen regelmäßig geschliffen und lackiert werden, um die Qualität zu erhalten. Nach Einschätzung einiger Menschen hat die Aufenthaltsqualität des Platzes auch dazu geführt, dass er oft als laut wahrgenommen und an einigen Stellen vermüllt wird sowie als Ort zum Konsum alkoholischer Getränke dient. Der neugestaltete Platz hat mehr Laufkundschaft angezogen, wovon auch der Einzelhandel profitieren kann.

Die veränderte Verkehrsführung und Reduktion von Stellplätzen haben zu einer nennenswerten Verkehrsberuhigung geführt, ohne gravierende Einschränkungen für den Kfz-Verkehr nach sich zu ziehen. Die Anlieferungen für die ansässigen Gewerbetreibenden erfolgen weiterhin direkt über den Platz, da deren Zufahrtsrecht erhalten geblieben ist.

### Impulse für Dritte

Die Umgestaltung des Harras in München bietet Erkenntnisse, die auch auf andere städtische Projekte übertragen werden können. Im Prozess sind das Wettbewerbsverfahren und die Beteiligung hervorzuheben. Das Wettbewerbsverfahren bildete die Grundlage für die städtebaulich-gestalterische Qualität der späteren Umgestaltungsmaßnahme. Für die Auswahl empfiehlt sich eine interdisziplinäre und parteiübergreifende Zusammensetzung der Fachjury. Gerade bei großen Projekten zahlt sich der Aufwand aus. Für eine Transparenz und Akzeptanz ist eine Mitwirkung der Anwohnenden und weiterer Interessensgruppen im Stadium der Planung von Relevanz. Auf eine funktionierende Mischung der Nutzungen, insbesondere in den Erdgeschosslagen, sollte geachtet und diese gefördert werden, um die Lebendigkeit von Aufenthaltsbereichen beziehungsweise Plätzen zu steigern.

Eine im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingesetzte Potenzial-Defizit-Analyse bietet zahlreiche Vorteile bei der Planung und Umsetzung städtischer Umgestaltungsprojekte. Durch die Identifizierung von Stärken (Potenzialen) und Schwächen (Defiziten) können Ressourcen gezielt und effizient eingesetzt werden. Die Analyse unterstützt die Planung, indem sie fundierte Entscheidungsgrundlagen liefert und die Entwicklung langfristiger Strategien zur Verbesserung der städtischen Infrastruktur und Lebensqualität fördert. Zudem hilft sie, potenzielle Probleme und Risiken frühzeitig zu erkennen und zu managen, wodurch Fehlplanungen

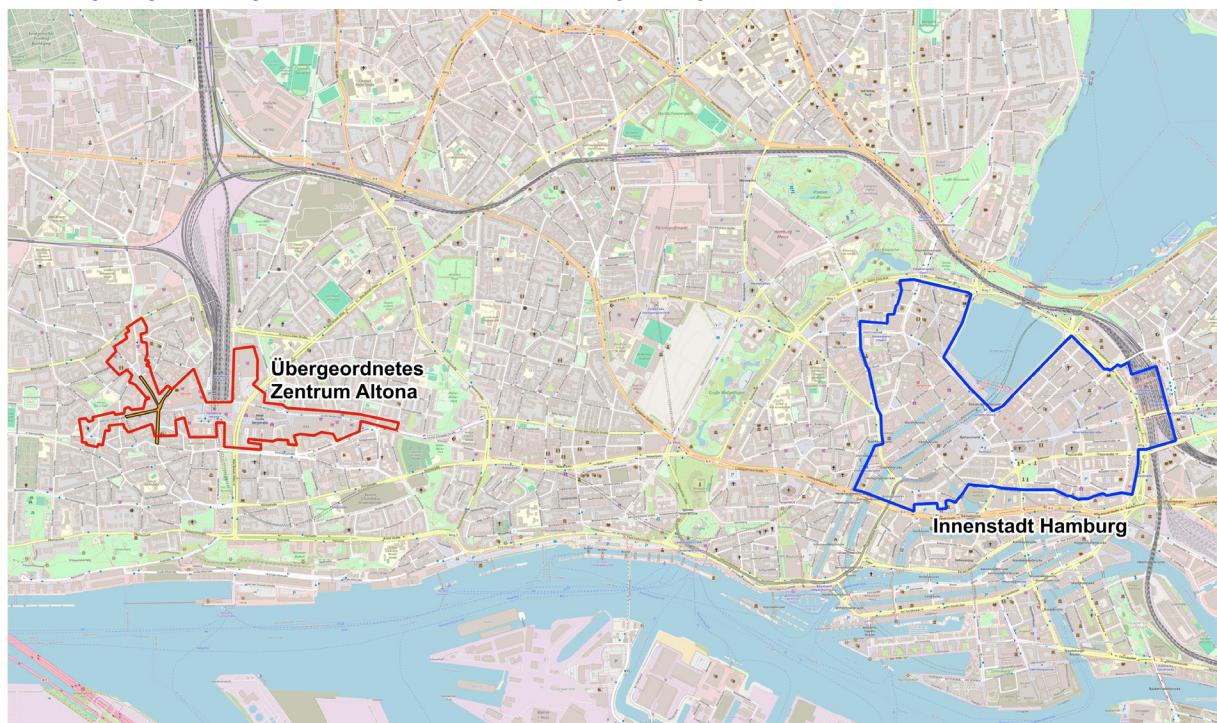
und zusätzliche Kosten vermieden werden können. Die Analyse trägt auch zur Nachhaltigkeit bei, indem sie ökologische, ökonomische und soziale Aspekte berücksichtigt. Schließlich schafft eine klare Darstellung der Potenziale und Defizite Transparenz und erleichtert die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern.

Aus verkehrlicher Sicht kann aus der Umgestaltung des Harras als zentrale Empfehlung insbesondere die Optimierung der Verkehrsführung hervorgehoben werden. Die Neuordnung und Reduktion der Fahrspuren verbessert den Verkehrsfluss und führt zu einer Staureduktion. Darüber hinaus tragen weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie die Einführung von Tempo 30, zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

#### **4.3 Hamburg – Altona freiRaum Ottensen: Das autoarme Quartier**

Bundesland	Hamburg
Einwohnerinnen und Einwohner	rund 1.900.000 (große Großstadt)
Zentrentyp und seine Bedeutung	Ottensen ist Teil des übergeordneten Zentrums Altona (vgl. Bezirksamt Altona 2019: 91)
Einbettung in kommunale Strategien/Konzepte	Nahversorgungskonzept 2018 Bezirk Altona 2018 (vgl. ebd. 2019) Verkehrskonzept freiRaum Ottensen 2022 (vgl. Bezirksamt Altona, 2022b)
Nutzungen im Erdgeschoss	Einzelhandelsbetriebe: 278 (im gesamten Zentrum Altona) (vgl. Bezirksamt Altona 2019: 93) Gesamtverkaufsfläche: rund 82.865 m <sup>2</sup> (im gesamten Zentrum Altona) (vgl. ebd.: 93) Leerstände: 2 % (im gesamten Zentrum Altona) (vgl. ebd.: 94)
Nutzungen im Obergeschoss	überwiegend Wohnnutzung, teils auch Büros und Praxen

Abbildung 6: Lage des übergeordneten Zentrums Altona im Hamburger Stadtgebiet



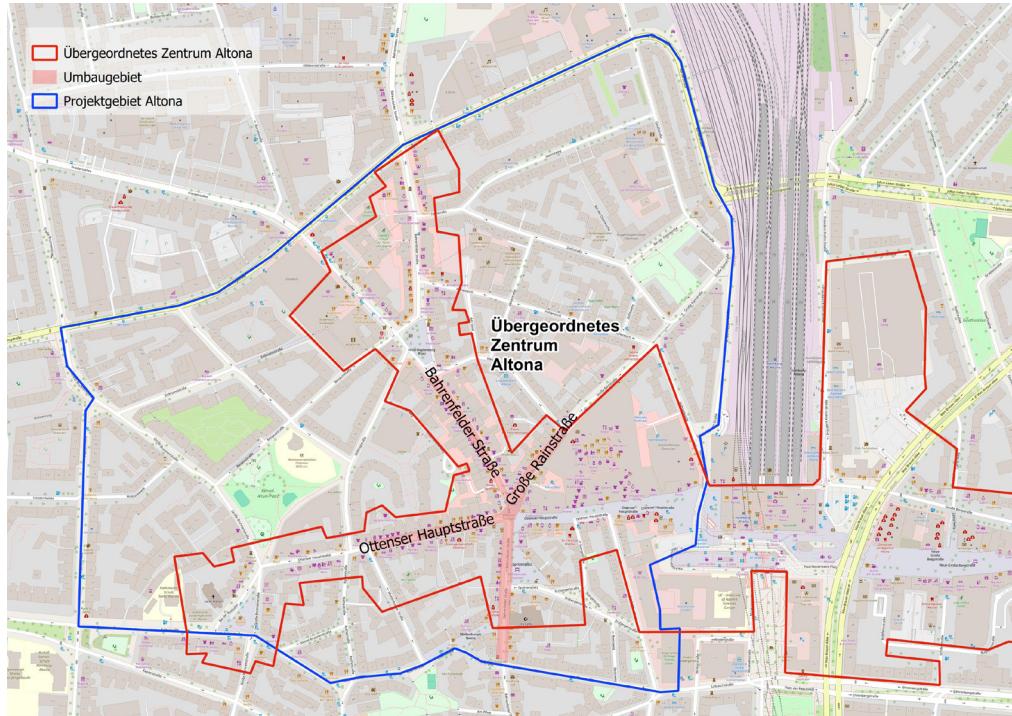
Quelle: Freie u. Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, 2019: 92. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

### Nutzungsstruktur und verkehrliche Bedeutung

Das Zentrum Altona, bestehend aus Altona-Altstadt und dem gründerzeitlich geprägten Ottensen, liegt etwa 3 km westlich der Hamburger Innenstadt. Das Projekt „freiRaum Ottensen“ wird derzeit in Geschäfts- und Wohnstraßen Ottensens umgesetzt.

Die geplanten Änderungen betreffen ein „Kerngebiet“ und ein erweitertes „Projektgebiet“. Das Kerngebiet, das große Teile der Ottenser Hauptstraße, Bahnhofstraße, Großen Rainstraße und kleinere Nebenstraßen wie die Erzbergerstraße umfasst, soll fußgängerfreundlich gestaltet werden. Für (punktuelle) verkehrslenkende Maßnahmen in den umliegenden Straßen wurde das Projektgebiet weiter gefasst. Dies dient der Neuordnung des Kfz-Verkehrs sowie des Bus- und Radverkehrs rund um das Kerngebiet. Grundlage dafür ist das beschlossene Verkehrskonzept aus dem Frühjahr 2022.

Abbildung 7: Abgrenzung von Kern- und Projektgebiet Ottensen



Quelle: Freie u. Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, 2019: 92. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Im Kerngebiet bestehen vielfältige Erdgeschossnutzungen: In der Ottenser Hauptstraße und der Bahnenfelder Straße dominiert der Einzelhandel mit vielen spezialisierten Läden und einigen Ketten. Rund um Plätze wie den Spritzenplatz und den Alma-Wartenberg-Platz prägt die Gastronomie das Bild. In den Hinterhöfen des Kerngebiets gibt es zahlreiche Handwerks- und Gewerbebetriebe. Am westlichen Ende der Ottenser Hauptstraße befindet sich mit der Hauptverwaltung einer großen Berufsgenossenschaft ein bedeutender Arbeitgeber. In fast allen Gebäuden des Kerngebiets finden sich zahlreiche Wohnungen – in den Nebenstraßen häufig auch im Erdgeschoss.

Östlich angrenzend an das Kerngebiet liegt eine stark vom Einzelhandel und der Gastronomie geprägte Fußgängerzone, die bis zum Bahnhof Altona führt und in der auch ein Einkaufszentrum angesiedelt ist. Abgesehen von dieser Fußgängerzone haben die meisten Straßen im Projektgebiet vorwiegend Wohncharakter. Der Leerstand ist im gesamten Projektgebiet relativ niedrig.

Der Fußverkehr ist im Quartier eine bestimmende Verkehrsform. Da viele der Straßen im Gebiet relativ schmale Querschnitte und Kopfsteinpflasterung aufweisen, sind der Komfort und die Benutzbarkeit für den Fuß- und Radverkehr oft stark eingeschränkt. Die Gehwegbreiten entsprechen nicht den Standards und liegen in zahlreichen Straßen unter 1 m. In den etwas breiteren Geschäftsstraßen schränken unter anderem Aufsteller oder Außengastronomie die Gehwege zusätzlich ein.

Am südlichen Rand des Projektgebiets verläuft die Hamburger Veloroute 1 in Ost-West-Richtung. Das Kerngebiet (mit seinen hohen Fußgängerfrequenzen) wird jedoch insbesondere in Nord-Süd-Richtung auch von Radfahrenden gekreuzt. Mit rund 4.000 Radfahrenden pro Tag werden die höchsten Radverkehrsstärken in der Bahnenfelder Straße gezählt. Aufgrund des Kopfsteinpflasters und der teilweise vorzufindenden gemeinsamen Führung mit Kfz- und Busverkehr weichen viele Radfahrende auf die Gehwege aus.



Typischer Hinterhof mit Gewerbenutzung

Quelle: Planersocietät



Nördliche Bahrenfelder Straße mit typischer Kopfsteinpflasterung

Quelle: Planersocietät

Die ÖV-Versorgung ist sehr gut. Der Bahnhof Altona (mit Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr) ist fußläufig aus dem Gebiet erreichbar. Die S-Bahn-Haltestelle Ottensen liegt am nördlichen Rand des Projektgebiets. Mehrere Buslinien fahren durch das Gebiet, allein an der wichtigsten Bushaltestelle Friedensallee (nördlich des Kerngebiets) halten sechs Linien.

Trotz sehr niedrigem Fahrzeug-Bestand (im Projektgebiet werden 238 Pkw je 1.000 Einwohner gezählt) dominieren das Pkw-Parken und teilweise auch der Parksuchverkehr den Stadtraum.

### Anlass und Prozess

Wie dargestellt, ist das Gebiet durch vielfältige Nutzungen, hohe Fuß- und Radverkehrszahlen und gleichzeitige Komforteinschränkungen (wie die zu schmalen Gehwege oder die Kopfsteinpflasterung) geprägt. Zudem erschweren (regelgerecht und regelwidrig) geparkte Fahrzeuge in den engen Straßen häufig das Durchkommen von Bussen oder Müllfahrzeugen. Der Lieferverkehr ist auf eigene Flächen für die reibungslose Ver- und Entsorgung angewiesen. Seit vielen Jahren besteht daher der Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung und Umgestaltung im Quartier.



Liefer- und Radverkehr an einer gebietstypischen Engstelle in der südlichen Bahrenfelder Straße

Quelle: Planersocietät

Das aktuell laufende Vorhaben „freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier“ ist aus dem Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ hervorgegangen, das unter dem Titel „Flanierquartier auf Zeit“ zwischen September 2019 und Februar 2020 in Ottensen eine Verkehrsberuhigung erprobt hat. Während dieser Zeit wurden die Ottenser Hauptstraße, die Bahrenfelder Straße und einige weitere Straßen temporär zu Fußgängerzonen. Diese Straßen bilden im Wesentlichen das oben beschriebene Kerngebiet des aktuell laufenden Projekts.

Die Evaluation des Verkehrsversuchs (vgl. Bezirksamt Altona 2021) ergab, dass eine überwiegende Mehrheit der befragten Anwohnenden und Gewerbetreibenden eine Verfestigung der Verkehrsberuhigung (mit Anpassungen) befürwortet. Seit einem entsprechenden Beschluss der Bezirksversammlung im Februar 2020 wird an der Umgestaltung des Projektgebiets gearbeitet. Bislang ist jedoch keine größere Baumaßnahme umgesetzt. Die wichtigsten Meilensteine des Prozesses seit dem Bezirksbeschluss sind:

- 2021: Einrichtung des Projektteams in der Bezirksverwaltung, Start der Beteiligung sowie der Bestands- und Defizitanalyse.
- 2022: Entwicklung von vier Konzeptvarianten für die Verkehrsführung; Beschluss der Bezirksvertretung (vgl. FHH, Bezirksamt Altona 2022a) und Veröffentlichung des Verkehrskonzepts (Vorzugsvariante, vgl. FHH, Bezirksamt Altona 2022b) sowie Start der Straßenplanung.
- 2023: Workshop zu Details der Straßenplanung am Kreuzungspunkt verschiedener Fuß- und Radrouten sowie Abstimmung, Vorstellung und Überarbeitung der Entwurfspläne für den Umbau der Bahrenfelder Straße und der Ottenser Hauptstraße.
- 2024: Vorstellung und Beschluss der angepassten Straßenpläne, Beginn der Ausführungsplanung, Vorbereitung zweier begleitender Konzepte (Freiraumgestaltung und Konzept für Liefer- und Wirtschaftsverkehr).

Der gesamte Prozess wurde durch zahlreiche Beteiligungs- und Mitwirkungsformate begleitet. In der Initialphase bis Ende 2021 wurden unter anderem zwei Fokusgruppen (für mobilitätseingeschränkte Personen bzw. Kinder- und Jugendliche), Workshops, eine Onlinebeteiligung und Stadtteilspaziergänge durchgeführt. Rund 120 Gewerbetreibende wurden im Rahmen einer aufsuchenden Beteiligung zur Liefersituation eingebunden.

Auch ein örtlicher Beirat wurde 2021 einberufen. Er besteht aus insgesamt 16 Sitzen – neun Sitze für Interessenvertretungen, vier Sitze für per Los ausgewählte Anwohnende und drei für Gewerbetreibende (Handel, Gastronomie und Handwerk). Vertreten ist auch die lokale Bürgerinitiative „Ottenser Gestalten“, die auf eine zügige Verkehrswende im Quartier drängt (vgl. Bürgerinitiative Ottenser Gestalten, 2024). Der Beirat tagt viermal pro Jahr, bisher haben 14 Sitzungen stattgefunden. Über jede Sitzung kann direkt im Verkehrsausschuss berichtet werden, wodurch eine sofortige Kommunikationsmöglichkeit mit der Bezirkspolitik gegeben ist.

In mehreren öffentlichen Veranstaltungen, Sitzungen des Verkehrsausschusses und Stellungnahmen wurden die oben aufgeführten Planungsstände und -varianten diskutiert und in der Folge auch teils erheblich abgeändert. Deutliche Änderungswünsche wurden nach Vorlage der ersten Straßenentwürfe geäußert, unter anderem, weil diese nicht dem gängigen Entwurfsprinzip der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 09) entsprachen.

Die Beteiligung während des Projekts wurde durch die Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf evaluiert (vgl. Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf 2024a). Demnach hatte rund die Hälfte der Bevölkerung in Ottensen vom Beteiligungsverfahren gehört, circa 16 % haben auch teilgenommen. Laut der Studie sind das „im Vergleich mit anderen Verfahren relativ hohe Werte, wobei trotz breiter und zielgruppenspezifischer Angebote die übliche Überrepräsentation von Personen mit Abitur, Männern und Personen älterer Jahrgänge festzustellen ist“ (vgl. ebd.). Die Beteiligung ergab eine hohe Zustimmung zur autoarmen Gestaltung, und unterstützte

den politischen Mut, „das Verkehrskonzept zu beschließen, besonders weil die Ergebnisse als legitim wahrgenommen wurden“ (vgl. Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf 2024b: 27).

## **Umgestaltung**

Grundlage für alle Maßnahmen des Projekts „freiRaum Ottensen“ ist das im Frühjahr 2022 beschlossene Verkehrskonzept, das Änderungen in der Verkehrsführung und bauliche Maßnahmen enthält. Die Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße und der Bahrenfelder Straße sind die zwei größten baulichen Maßnahmen.

Die Ottenser Hauptstraße wird zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) mit Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr umgestaltet (vgl. FHH, Bezirksamt Altona 2024a). Der Kfz-Verkehr soll das Gebiet nicht mehr durchfahren können, wofür voraussichtlich Absenkpoller installiert werden. Die Kfz-Stellplätze sollen (abgesehen von Flächen des Lieferverkehrs) aufgehoben werden. Die Zufahrt bis zu bestehenden Parkhäusern bleibt bestehen. Die Fahrbahn und die verbreiterten Gehwege sollen durch niedrige Bordsteine („weiche Separation“) getrennt werden. Die Kosten (rund 1,9 Mio. Euro) werden von der Stadt getragen.

Die Bahrenfelder Straße wird zu einer Fahrradstraße umgebaut. Dafür wird unter anderem das Kopfsteinpflaster gegen eine Asphaltdecke getauscht. Auch das sogenannte „Ottenser Kreuz“ wird im Zuge dieser Maßnahme umgestaltet. Gebietsfremder Kfz-Verkehr wird über andere Straßen geleitet, das Parken ist nicht mehr gestattet. Die Gehwege sollen verbreitert und begrünt werden. Die Abgrenzung zur Fahrbahn / Fahrradstraße erfolgt über niedrige Bordsteine. Die Kosten betragen rund 3,6 Mio. Euro und werden zu großen Teilen über die Richtlinie „Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ des Bundesverkehrsministeriums finanziert (vgl. FHH, Bezirksamt Altona 2024b).

Der Baubeginn beider Maßnahmen wird Ende 2025 erwartet. Im umliegenden Projektgebiet wurden bereits einige flankierende Maßnahmen umgesetzt, die eine Verkehrsberuhigung unterstützen, aber keiner größeren baulichen Eingriffe bedürfen (u. a. eine Durchgangssperre, Parkverbote, Anlage von Fahrradstellplätzen und Parklets). Während der Projektlaufzeit trat außerdem die Parkraumbewirtschaftung in Ottensen in Kraft.

## **Auswirkung der neuprofilierten Räume auf das Zentrum**

Bisher wurden keine Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept umgesetzt und die Umbauarbeiten in der Ottenser Hauptstraße sowie der Bahrenfelder Straße haben noch nicht begonnen. Diese sollen künftig die Aufenthaltsqualität im Kerngebiet steigern und die Situation für Fuß- und Radverkehr verbessern.

Die bereits umgesetzten flankierenden Maßnahmen zeigen erste Effekte. Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ging die Parkplatzauslastung zurück. Poller zwischen Eulenstraße und Ottenser Hauptstraße leiten den Kfz-Durchgangsverkehr um. Parklets und zusätzliche Flächen für Außengastronomie bieten Verweilmöglichkeiten auf früheren Parkflächen. Neue Fahrradstellplätze schaffen sichere Abstellmöglichkeiten. In Nebenstraßen verbessert die Rücknahme des Gehwegparkens die Nutzbarkeit schmaler Gehwege. Parkverbote an Engstellen machen den Busverkehr zuverlässiger.



Auf früheren Kfz-Stellplätzen eingerichtete Radabstellplätze in der Ottenser Hauptstraße

Quelle: Planersocietät

### Impulse für Dritte

Das Projekt ist laut Bezirksverwaltung als Modell gedacht und soll sowohl Aufschlüsse liefern, als auch Vorbild für andere, ähnlich gelagerte Projekte in Hamburg sein. Diese Vorgehensweise bietet sich ebenso für andere Kommunen mit mehr als einem Zentrum an.

Ein speziell eingerichtetes Projektbearbeitungsteam mit angemessener Besetzung außerhalb der klassischen Linien- und Aufgabenstruktur – also mit ausreichenden Ressourcen und einer angepassten Organisation – kann bei Projekten dieser Größenordnung hilfreich sein.

Intensive Beteiligung bewährt sich, auch Akteurinnen und Akteure aus Gastronomie und Gewerbe sind eine wichtige Zielgruppe. Bevor endgültig umgestaltet wird, können durch vorgelagerte Verkehrsversuche bereits viele Konflikte adressiert und teils auch gelöst werden.

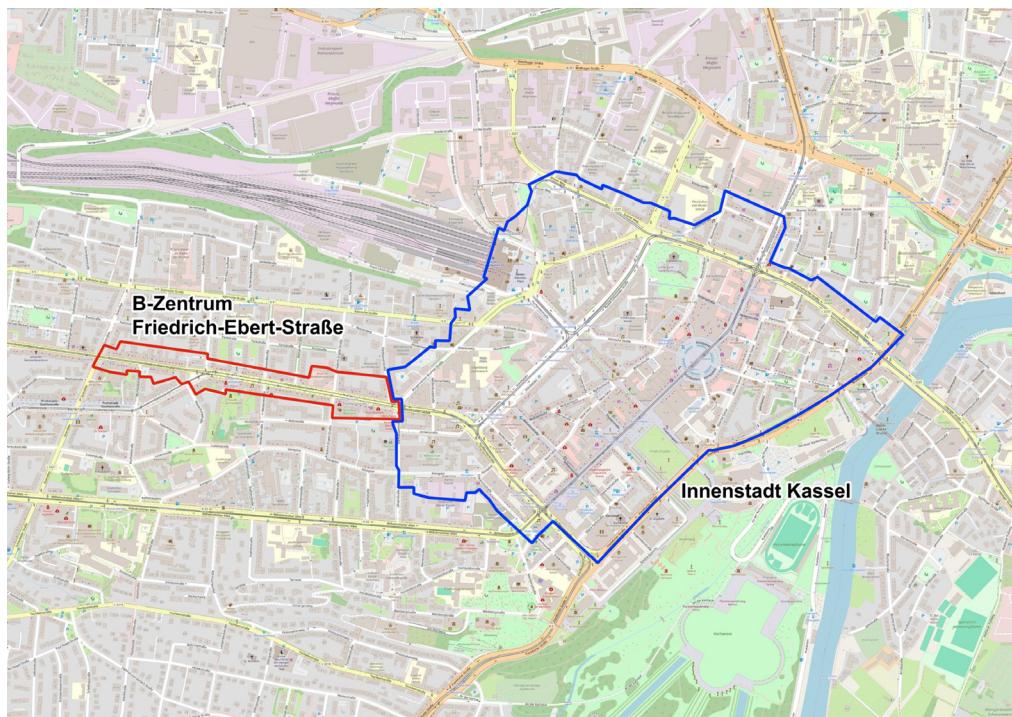
Wichtig ist, dass die Erkenntnisse aus der Versuchsphase gemeinsam mit dem Wissen der Bürgerschaft, zum Beispiel aus Initiativen, frühzeitig und direkt in das Verkehrskonzept einfließen.

Im Sinne einer integrierten Planung ist es ratsam, bereits in einer frühen Phase mithilfe von Werkstattverfahren oder ähnlichen Formaten die Grundzüge der Straßengestaltung und -dimensionierung gemeinsam von einem Verkehrs- und einem Freiraumplanungsbüro zu entwickeln. Neben einem möglichen Zeitgewinn bietet dies zusätzliche Expertise, etwa zu Oberflächen, Materialien, Entsiegelungsformen oder Möblierung, die das Planungsverfahren bereichern kann.

#### 4.4 Kassel – Friedrich-Ebert-Straße: Von der Verkehrsschlagader zum Boulevard

Bundesland	Hessen
Einwohnerinnen und Einwohner	rund 204.000 (kleinere Großstadt)
Zentrentyp und seine Bedeutung	B-Zentrum (gem. Kommunaler Entwicklungsplan Zentren 2015)
Einbettung in kommunale Strategien/Konzepte	Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren 2015 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Integriertes Handlungskonzept Friedrich-Ebert-Straße Aktive Kernbereiche Friedrich-Ebert-Straße 2009-2019
Nutzungen im Erdgeschoss	Schwerpunkt: Einzelhandel; ergänzt um Gastronomie Verkaufsfläche Einzelhandel: rund 16.000 m <sup>2</sup> Einzelhandelsbetriebe: rund 180 Läden Leerstände: vereinzelt; aktuell keine Leerstandscluster erkennbar
Nutzungen im Obergeschoss	Mischung aus Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen

Abbildung 8: Lage des B-Zentrums Friedrich-Ebert-Straße im Kasseler Stadtgebiet



Quelle: Zweckverband Raum Kassel, 2016b: 3, 7. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Abbildung 9: Lage des Umbaugebiets im B-Zentrum Friedrich-Ebert-Straße



Quelle: Zweckverband Raum Kassel, 2016b: 7. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

## Nutzungsstruktur und verkehrliche Bedeutung

Das lang gestreckte B-Zentrum Friedrich-Ebert-Straße (vom Ständeplatz bis zum Kreuzungsbereich mit der Querallee) grenzt unmittelbar westlich an die Kasseler Innenstadt an. Es ist Teil des „Quartiers Friedrich-Ebert-Straße“, welches im Rahmen des Bund-Länderprogramms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren im Zeitraum von 2009 bis 2019 mit zahlreichen Maßnahmen um- und neugestaltet wurde. Das Zentrum ist in weiten Teilen durch ein dichtes und attraktives Angebot von Einzelhandelsbetrieben geprägt, welches durch eine erstaunlich hohe Anzahl von Gastronomieanbietern ergänzt wird. Vereinzelt werden auch Parkstände temporär als Außengastronomieflächen genutzt. In den Obergeschossen finden sich sowohl gewerbliche Nutzungen als auch nennenswerte Wohnanteile.

Gleichwohl es sich um einen dichten Besatz in den Erdgeschosszonen handelt, lassen sich doch zwei Bereiche unterscheiden: der östliche Teil bis zur Einmündung in die Goethestraße (mit der erfolgten Neu- und Umgestaltung) sowie der westliche Bereich zwischen Einmündung Goethestraße und dem Kreuzungsbereich mit der Querallee (ohne erfolgte Umgestaltung).

Die Einzelhandelsstruktur ist durch eine hohe Anzahl von inhabergeführten Geschäften (wie z. B. eine Buchhandlung oder Reisegepäck-/Lederwarengeschäft) gekennzeichnet, was das Zentrum zu einem Besonderen innerhalb der Kasseler Zentrenstruktur macht. Auch die Dichte und Vielfalt von gastronomischen Angeboten trägt dazu bei, dass das Zentrum (und auch die angrenzenden Bereiche wie z. B. die Goethestraße) als das Ausgehviertel in Kassel gilt.



Östlicher Teil der Friedrich-Ebert-Straße

Quelle: Junker + Kruse



Westlicher Teil der Friedrich-Ebert-Straße – temporäre Außen-gastronomie im Parkraum

Quelle: Junker + Kruse

Es übernimmt auch eine unmittelbare Versorgungsfunktion für Bereiche der Stadtteile Vorderer Westen und Mitte und damit für rund 20.000 Menschen. Die besondere Einzelhandelsstruktur und der Gastronomieschwerpunkt geben dem B-Zentrum jedoch auch eine stadtweite und zum Teil regionale Ausstrahlung.

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine Landesstraße mit überörtlicher Verbindungsfunction im Bereich der westlichen Kasseler Gründerzeitquartiere. Darüber hinaus ist sie durch den öffentlichen Nahverkehr mit drei Straßenbahnlinien geprägt und Teil einer Radverkehrs-Hauptroute. Die Straße wird täglich von rund 18.000 Kfz am Tag befahren.

### Anlass und Prozess

Wie viele Stadtteil- und Ortsteilzentren erfuhr auch das B-Zentrum bis zum Beginn der 2000er-Jahre einen deutlichen Niedergang. Das ehemals besondere Zentrum und Ausgehviertel im Kasseler Westen wurde zunehmend geprägt durch Leerstände und eine anhaltend hohe verkehrliche Belastung. Schmale Gehwege, fehlende beziehungsweise unzureichende Querungsmöglichkeiten zwischen den beiden Straßenseiten hatten ebenso eine zunehmend nachlassende Kundenbindung zur Folge wie der stetig sich verschlechternde Zustand der baulichen Substanz (hier insbesondere die Fassadengestaltungen). Diese Negativentwicklung wurde zum Anlass genommen, eine Zukunftsperspektive für das Zentrum und letztendlich auch für das gesamte Quartier zu entwickeln. Der Anstoß zur „Reanimierung“ kam aus dem Quartier selbst und nicht aus der kommunalen Politik oder der Verwaltung. Im Rahmen eines Runden Tisches kamen 2007 erstmals alle Beteiligten – private/gewerbliche lokale Akteure, Anwohnende und Interessierte sowie Vertreter der relevanten Ämter der Stadtverwaltung Kassel – zusammen. Die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm erfolgte 2009. 2010 wurde ein integriertes Handlungskonzept (IHK) erarbeitet, welches sechs Leitziele und 44 Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern formulierte. Diese bildeten die Grundlage für Arbeiten der kommenden Jahre. Als begleitendes Gremium des Erneuerungsprozesses wurde 2011 die „Lokale Partnerschaft“ gegründet. Sie diente als Expertengremium und begleitete den Prozess in beratender Funktion. Teilnehmer dieses Gremiums waren unter anderen Vertreter verschiedener Interessensgruppen wie zum Beispiel lokale Einzelhandelsinitiativen, die Wohnungswirtschaft oder auch aktive Bürgerinnen und Bürger. Zudem wurde für den gesamten Umgestaltungsprozess vor Ort ein Stadtteilbüro eingerichtet unter anderem als Anlauf- und Netzwerkstelle. Weiterhin wurden umfangreiche Informations- und Beteiligungsveranstaltungen ebenso durchgeführt, wie Infotafeln installiert. Diverse häufig privat organisierte Aktionen und Veranstaltungen (z. B. durch die örtlichen Einzelhändlerinnen und -händler) sind ein weiterer Beleg für das außergewöhnliche bürgerschaftliche Engagement während des gesamten Umgestaltungszeitraums.

Mithilfe dieser fortwährenden und intensiven Einbeziehung konnte die komplexe Umgestaltung insbesondere von Nutzern und Anwohnenden vor Ort auch während der Hochphasen des Straßenumbaus mitgetragen werden. Hierzu beigetragen haben sicherlich auch die Umsetzung außergewöhnlicher Maßnahmen wie zum Beispiel das „Caddy-Projekt“: Als Freiwilligenprojekt angelegt wurden während der Vollsperrung der Friedrich-Ebertstraße mit einem Golf-Cart über 500 Fahrten innerhalb der Baustelle durchgeführt und so die Kundinnen und Kunden zwischen den einzelnen Abschnitten sicher hin- und herchauffiert.

### **Umgestaltung**

Die Umgestaltung im Bereich des B-Zentrums Friedrich-Ebert-Straße (als Teil des „Quartiers Friedrich-Ebert-Straße“) teilt sich auf mehrere Bausteine auf:

Zentraler Punkt bei der Umgestaltung ist der weitreichende Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zwischen dem Ständeplatz und der Einmündung zur Goethestraße unter anderem mit dem Ziel, die Räume für Zufußgehende und Radfahrende deutlich zu erhöhen und attraktiver zu gestalten. Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Verbreiterung der Gehwege auf 4 bis 6 m in Verbindung mit einer Verbesserung der Bodenbeschaffenheit
- Schaffung attraktiver Platzbereiche
- Zusammenlegung von Fahr- und Gleisspuren
- Schaffung eines ca. 2 m breiten Radfahrstreifens
- Schaffung eines ca. 2 m breiten Mittelstreifens als Querungshilfe (teilweise barrierefrei)
- barrierefreie Ausgestaltung der signalisierten Knotenpunkte
- Bevorrechtigung der Straßenbahnen
- barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen und Verlegung als Kap-Haltestellen an die Gehwegränder
- Schaffung eines Bikesharing-Stellplatzes
- Einrichtung von Lieferzonen
- Einführung von Parkraumbewirtschaftung
- Reduktion von Kfz-Stellplätzen
- Rund 80 Baumpflanzungen zur Schaffung eines Boulevardcharakters

Besonders hervorzuheben ist die Schaffung des rund 2 m breiten Mittelstreifens als Querungshilfe, der auch außerhalb der durch Lichtsignal gesteuerten Überwege ein gefahrloses Erreichen der anderen Straßenseite ermöglicht. Er wird, so auch die Wahrnehmung im Rahmen der Ortsbegehung, intensiv genutzt. Ebenso zu beachten ist der rund 2 m breite Radfahrstreifen in jede Fahrtrichtung. Im Bereich der beiden barrierefreien Haltestellen wird der Radstreifen vor dem Haltestellennbereich geführt, was insbesondere bei Ein- und Ausstiegsvorgängen Konfliktsituationen mit sich brachte. Aus diesem Grund hat man unter anderem weitere Piktogramme auf dem Boden angebracht, um somit sowohl die ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer als auch die Radfahrenden aufmerksam zu machen. Bereits zu einem frühen Zeitpunkt hat man gemerkt, dass die Anzahl der eingerichteten Lieferzonen zu gering war, und es wurde entsprechend nachgesteuert.



Friedrich-Ebert-Straße mit Mittelstreifen als Querungshilfe  
Quelle: Junker + Kruse



Friedrich-Ebert-Straße mit Piktogrammen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit im Haltestellenbereich  
Quelle: Junker + Kruse

Ergänzend sind folgende Bausteine umgesetzt worden, die insgesamt zu einer gestiegenen Attraktivität des B-Zentrums beitragen:

- Mit dem Platz der 11 Frauen wurde ein neuer öffentlicher Platz an der Friedrich-Ebert-Straße geschaffen.
- Aus dem Verfügungsfonds des Städtebauförderungsprogramms wurden Projekte wie beispielsweise Befestigungselemente für die Fahrleitungsmasten oder auch die Einrichtung von Informationstafeln umgesetzt. Ebenso zählt hierzu die Errichtung der Skulptur 11 Frauen/11 Jahrhunderte am neuen Platz der 11 Frauen.
- Eigentümerinnen und Eigentümer von Immobilien wurden durch das Fassadenprogramm bei der Aufwertung ihrer Fassaden finanziell unterstützt.
- Der Grünzug Motzberg wurde als wohnungsnaher Naherholungsraum und wichtige Achse zwischen den Schulen und der Haltestelle Annastraße aufgewertet.

#### Auswirkung der neuprofilierten Räume auf das Zentrum

Die Vielzahl der Maßnahmen und ihr Zusammenwirken haben das B-Zentrum Friedrich-Ebert-Straße wieder zu dem besonderen Zentrum gemacht, was es bis in die 1990er-Jahre hinein war. Verbesserung für Zufußgehende und Radfahrende, Haltestellenoptimierungen sowie attraktive Aufenthaltsbereiche zeigen positive Wirkungen. Die Leerstandsquote des Einzelhandels, als wichtiger Gradmesser für die Ausstrahlungskraft eines Standortes, konnte im Verlauf der Umbau- und Neugestaltungsmaßnahmen (zwischen 2009 und 2019) nahezu halbiert werden (von 12 auf 6,5 % der Betriebe). Auch der Branchenmix konnte (wieder) ausgebaut werden. Im Bereich der Gastronomie konnten neue Formate etabliert werden; zudem wurde das Außengastronomieangebot ausgeweitet. Die positive Entwicklung schlägt sich auch in einer zunehmenden Bevölkerungszahl im Quartier nieder. Die von allen Seiten gezogene äußerst positive Bilanz ist zudem auf das breite und intensive bürgerschaftliche Engagement aus dem Quartier heraus zurückzuführen.

#### Impulse für Dritte

Wesentliche Grundlage für die (erforderliche) umfassende Neu- und Umgestaltung war das Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (in Hessen Landesprogramm: Aktive Kernbereiche), welches ergänzt um EU-Mittel im Bereich Lokaler Ökonomie den finanziellen Rahmen für die ineinandergreifenden Maßnahmen sicherstellte. Durch die Initialzündung aus dem Quartier heraus („Bottom-up“) ist eine sehr breite und über den gesamten Zeitraum fortwährende Mitwirkungsbereitschaft aus den beiden Stadtteilen gelungen.

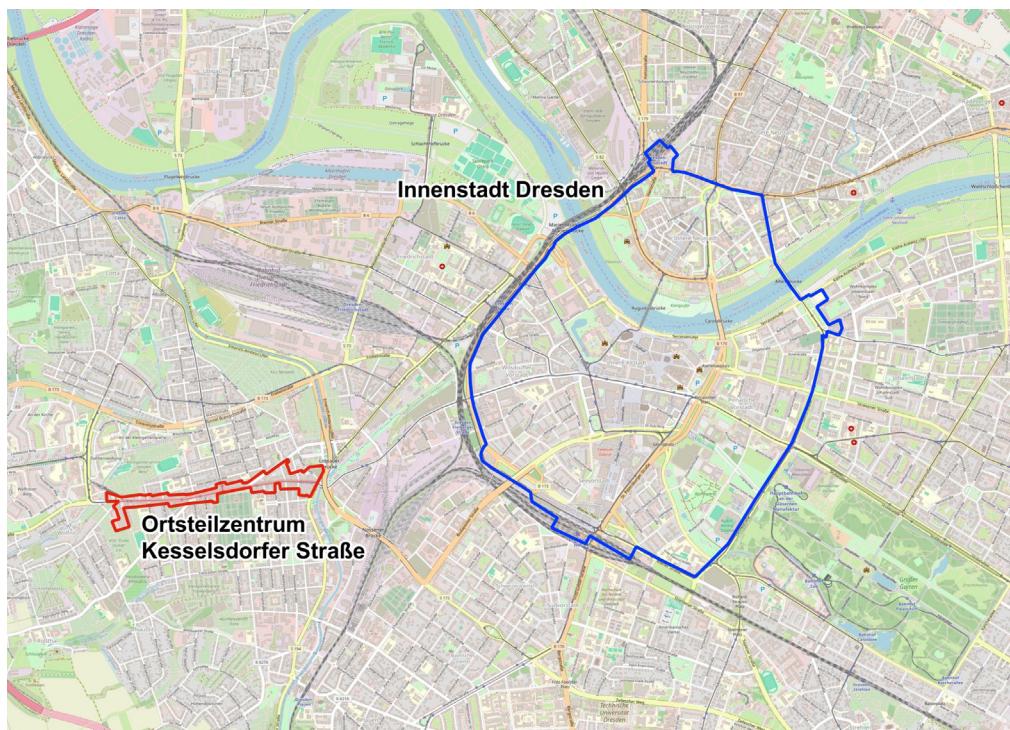
Als wichtige Schnittstelle hat sich dabei das Stadtteilbüro erwiesen, das besonders in der Hochphase des Straßenumbaus (2011 bis 2015) ein wichtiger Ansprechpartner und Koordinator gerade für die durch die Baustellenbereiche zum Teil schwer erreichbaren Ladengeschäfte war. Außergewöhnliche Ideen wie das „Caddy-Projekt“ (siehe oben) haben die Friedrich-Ebert-Straße somit auch in intensiven Umbauzeiten erreichbar bleiben lassen. Der 2 m breite Mittelstreifen ermöglicht das problemlose (barrierefreie) Queren der Friedrich-Ebert-Straße in weiten Teilen und hat das Zentrum wieder zu einer Einheit werden lassen. Temporäre Nutzungen von einzelnen Parkbuchten für Außengastronomie in den Sommermonaten geben dem Zentrum ein besonderes Flair. Die hohe Motivation – sowohl bei den Akteurinnen und Akteuren vor Ort als auch in der Stadtverwaltung – haben das Projekt über diesen langen Planungs- und Umbauprozess getragen und letztendlich den Erfolg garantiert.

Dass diese (neue) Verbindung mit dem eigenen Zentrum dann auch über den Förderzeitraum hinaustragen kann, zeigt das Beispiel der Quartierszeitung („mittendrin“), die nach Ablauf der Förderung als Online-Format weitergeführt wird.

#### **4.5 Dresden – Kesselsdorfer Straße: Vom Pkw-Verkehrsschwerpunkt zur zentralen ÖPNV-Haltestelle**

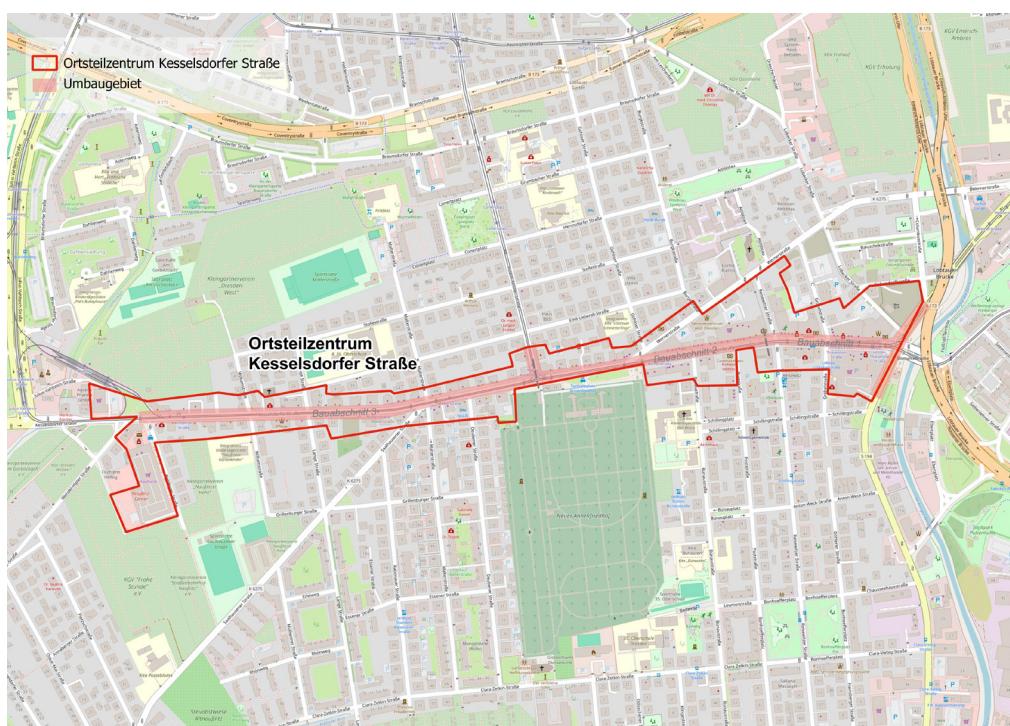
Bundesland	Sachsen
Einwohnerinnen und Einwohner	rund 563.000 (große Großstadt)
Zentrentyp und seine Bedeutung	Ortsteilzentrum (gem. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Dresden, Fortschreibung 2022)
Einbettung in kommunale Strategien/Konzepte	Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Dresden, Fortschreibung 2022 Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden Zukunft Dresden 2025+ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Dresden 2035+“ Sanierungsgebiet Dresden-Löbtau
Nutzungen im Erdgeschoss	Schwerpunkt: Einzelhandel; punktuell Gastronomiebetriebe Gesamtverkaufsfläche Einzelhandel: rund 16.400 m <sup>2</sup> (Landeshauptstadt Dresden, 2022a: Anhang 2 zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Fortschreibung 2022) Leerstände: östlicher Teilbereich keine; im westlichen Verlauf vereinzelte Leerstände; aktuell keine Leerstandscluster erkennbar
Nutzungen im Obergeschoss	Mischung aus Gewerbe und Dienstleistung (östlicher Bereich; Haltestelle); im Westen auch Wohnen

Abbildung 10: Lage des Ortsteilzentrums Kesselsdorfer Straße im Dresdner Stadtgebiet



Quelle: Landeshauptstadt Dresden, 2022a: 4, 28. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Abbildung 11: Lage des Umbaugebiets im Ortsteilzentrum Kesselsdorfer Straße

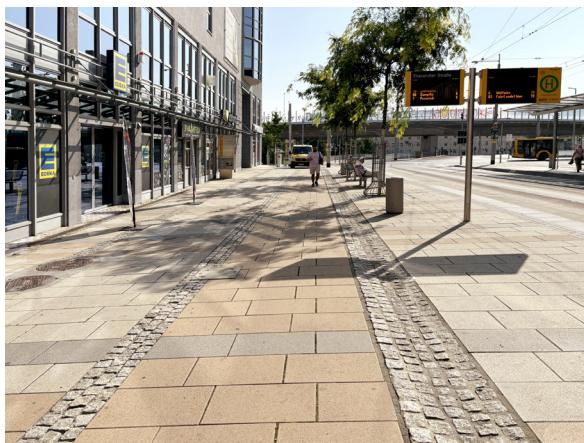


Quelle: Landeshauptstadt Dresden, 2022a: 28. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

## Nutzungsstruktur und verkehrliche Bedeutung

Das langgestreckte Ortsteilzentrum Kesselsdorfer Straße liegt westlich der Dresdner Innenstadt im Stadtbezirk Cotta. Es lässt sich anhand der Nutzungsstrukturen und -dichte in mehrere Teile gliedern: dem hoch verdichten östlichen Eingangsbereich (mit den Einkaufsmagneten Löbtau-Center und Drei-Kaiser-Hof) und der neu gestalteten zentralen ÖPNV-Haltestelle schließt sich ein mittlerer Bereich an, der zwar auch eine weitgehend durchgehende gewerbliche Nutzungsstruktur in den Erdgeschosszonen aufweist, wo aber in den Obergeschossen immer häufiger das Wohnen Raum einnimmt. Im weiteren westlichen Verlauf (ab Einmündung Werner Straße) lockert die Bebauung auf und die Dichte der gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschosslagen nimmt ab; die Wohnfunktion in den Obergeschossen nimmt deutlich zu. Der wesentliche Endpunkt des Ortsteilzentrums wird durch einen weiteren Einzelhandelsschwerpunkt gesetzt (SB-Warenhaus-Standort mit ergänzenden Nutzungen). Der überwiegende Verkaufsflächenanteil des Einzelhandels ist auf die tägliche Versorgung ausgerichtet; es finden sich aber auch einzelne Anbieter insbesondere im Bekleidungsbereich. Vereinzelte gastronomische Angebote ergänzen den Einzelhandel ebenso wie Angebote aus dem Dienstleistungssektor (so z. B. Banken und Kreditinstitute).

Die Versorgungsfunktion des Ortsteilzentrums ist in erster Linie auf die Stadtteile Löbtau-Nord und -Süd, Wilsdruffer-Vorstadt, Cotta, Naußlitz und Gorbitz-Ost (gesamte Stadtteile oder Teile dieser) ausgerichtet. Dort leben aktuell etwa 28.000 Menschen.



Kesselsdorfer Straße im östlichen Teilbereich (Bauabschnitt 1)  
mit zentraler ÖPNV-Haltestelle und Radverkehrsstreifen

Quelle: Junker + Kruse

Die Kesselsdorfer Straße ist eine Radialachse im Dresdner Straßennetz, die den Kernbereich mit den Stadtteilen am westlichen Stadtrand verbindet. Vor dem Bau der zentralen ÖPNV-Haltestelle am östlichen Rand des Ortsteilzentrums wies die Kesselsdorfer Straße nicht nur in diesem Bereich eine tägliche Nutzung von bis zu 20.000 Kfz auf und hatte eine enorme Belastung des Ortsteilzentrums zur Folge. Der Bau der zentralen ÖPNV-Haltestelle ist, neben dem Ziel der Attraktivierung des Ortsteilzentrums, auch eingebettet in das städtische Projekt „Campuslinie“. Hiermit soll die stark nachgefragte Buslinie 61 zwischen Löbtau und Strehlen entlastet werden, welche eine wichtige Anbindung an die TU Dresden darstellt.

## Anlass und Prozess

Wie viele Stadtteil- und Ortsteilzentren erfuhr auch das Ortsteilzentrum Kesselsdorfer Straße, neben der Innenstadt Dresdens nach wie vor das wichtigste Nebenzentrum Dresdens, bis in die 2000er-Jahre einen deutlichen Bedeutungsverlust. Der zunehmende Stellenwert der nahen Dresdner Innenstadt hat zu merklichen quan-

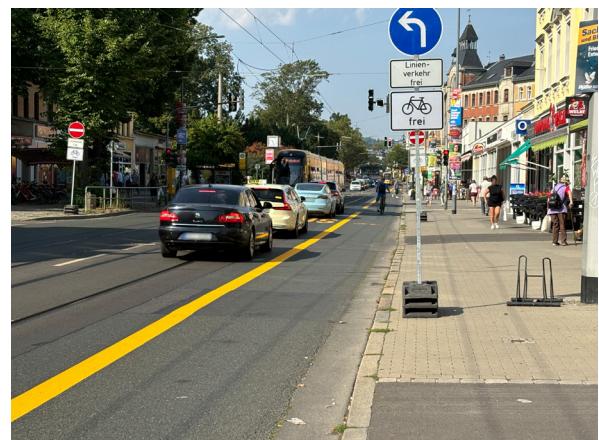
titativen und qualitativen Veränderungen im Geschäftsbesitz geführt. Ehemals gut laufende Fachgeschäfte wurden nach und nach geschlossen; die Funktion reduzierte sich immer mehr auf den Schwerpunkt Nahversorgung. Der aufkommende Online-Handel stellte perspektivisch eine zusätzliche Herausforderung dar. Hinzu trat der vernachlässigte öffentliche Raum, und auch die Wegeführungen der Zufußgehenden und Radfahrenden entsprachen nicht mehr aktuellen Bedürfnissen. Zudem stellte der östliche Bereich der Kesselsdorfer Straße einen Unfallschwerpunkt dar, so dass es Ergebnis einer politischen Diskussion war, die Kesselsdorfer Straße in ihrem östlichen Abschnitt auf einer Länge von rund 1,8 km neu- und umzugestalten unter anderem mit den Zielen, das Zentrum in seiner Gänze wieder als funktionierendes und attraktives Geschäftszentrum zu revitalisieren, die Aufenthaltsqualitäten für Anwohnende und Besuchende zu erhöhen und die Attraktivität insbesondere für den Umweltverbund (ÖPNV und Fahrrad) zu steigern. Um diese Ziele zu erreichen, wurde die Kesselsdorfer Straße in drei Bauabschnitte unterteilt, wovon bisher der erste Bauabschnitt realisiert wurde: der Umbau der „Zentralhaltestelle Tharandter Straße“. Nach einer längeren politischen Entscheidungsfindung wurde schließlich eine Vielzahl verschiedener Varianten entwickelt und im Rahmen von mehreren Bürgerinformationsveranstaltungen (unter reger Beteiligung sowohl von Bewohnerinnen und Bewohnern als auch Gewerbetreibenden) vor und zur Diskussion gestellt. Im Ergebnis der ausgewerteten Eingaben wurde schließlich 2011 vom Stadtrat eine Ausbauvariante beschlossen. Die im Juni 2018 begonnenen Arbeiten zum Bau der Haltestelle Tharandter Straße wurden im September 2019 weitgehend abgeschlossen. Mit rund 30.000 aus- oder einsteigenden Fahrgästen an Werktagen ist sie die am stärksten frequentierte Haltestelle im Dresdner Westen. Mit dem Abschluss des ersten Bauabschnitts wurde in die Phase des zweiten Bauabschnitts eingestiegen. Bereits während der Bauphase des ersten Bauabschnitts wurde hierzu im Juni 2019 eine Bürgerwerkstatt durchgeführt, auf der unter anderem Ideen und Anregungen zu den Themen Begrünung, Möblierung, technische und öffentliche Infrastrukturen, Liefern und Parken, Hinweisbeschilderung/Werbung zusammengetragen wurden. Von August bis Oktober 2024 lief ein Verkehrsversuch im Bereich des zweiten Bauabschnitts zwischen der Reisewitzer und der Rudolf-Renner-Straße mit folgenden Inhalten:

- Auf der stadtauswärtigen Fahrspur zwischen der Reisewitzer Straße und der Rudolf-Renner-Straße wurde ein Radfahrstreifen abmarkiert
- Der motorisierte Individualverkehr und die Straßenbahn wurden stadtauswärts auf einer Fahrspur gemeinsam geführt
- Die Kesselsdorfer Straße wurde für den motorisierten Individualverkehr zwischen der Bünaustraße und der Wernerstraße stadtauswärts gesperrt. Diese Sperrung wurde mit erprobt, um realistische Daten bei der Neuaufteilung des Straßenraums stadtauswärts zu gewinnen.



Kesselsdorfer Straße im Bauabschnitt 2 – Verkehrsversuch 2024

Quelle: Junker + Kruse

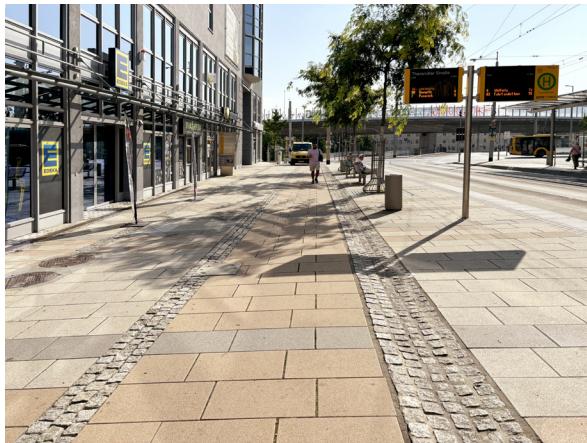


Kesselsdorfer Straße im Bauabschnitt 2 – Verkehrsversuch 2024

Quelle: Junker + Kruse

## Umgestaltung

Wichtiges Element des Umbaus im Rahmen der ersten Bauphase ist die Zentralhaltestelle Tharandter Straße, die auf einer Länge von 81 m barrierefrei gebaut wurde. Der Kfz-Verkehr wurde dort gänzlich herausgenommen. Im Zuge der Neugestaltung wurden auch die Gehwegbereiche nördlich und südlich des Wartebereichs der Haltestelle neu gestaltet. Somit entstanden deutlich größere Aufenthalts- und Bewegungsbereiche für die Besuchenden des Ortsteilzentrums. Die Verbreiterung der Gehwege wurde auch im weiteren westlichen Verlauf der Kesselsdorfer Straße zwischen der Gröbelstraße und der Reisewitzer Straße vorgenommen. Hierdurch ergibt sich neuer Raum zum Beispiel für Außengastronomie. Neu gepflanzte Bäume bieten perspektivisch Beschattungsmöglichkeiten und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Ebenso wurden Bügel zum Abstellen von Fahrrädern installiert.



Gestaltung des Gehwegs mit Radverkehrsstreifen im Bereich der Haltestelle  
Quelle: Junker + Kruse



Gestaltung des Gehwegs mit Radverkehrsstreifen im Bereich der Haltestelle – Potenzielle Konfliktsituation Zufußgehende / Radfahrende  
Quelle: Junker + Kruse

Farblich gestaltete Radwege sind zwischen den Gehweg und das Haltestellenbauwerk gelegt worden. Eine auch im Vorfeld diskutierte Variante zur Herausnahme und entsprechenden Umlenkung des Fahrradverkehrs wurde wieder verworfen.

## Auswirkung der neuprofilierten Räume auf das Zentrum

Der Bau der Zentralhaltstelle hat zu einer deutlichen Belebung und Attraktivierung des östlichen Teils des Ortsteilzentrums beigetragen. Die unmittelbar angrenzenden großen Einzelhandelsbausteine (insbesondere das Löbtau-Center) profitieren mit ihren Eingängen direkt im Bereich der Haltestelle. Gleichwohl die Anlieferung insbesondere der Einzelhandelsbetriebe über die rückwärtigen Straßen sichergestellt ist, kommt es dennoch zu Konfliktsituationen vor allem mit KEP-Diensten, die vereinzelt ignorieren, dass das Befahren des Haltstellbereichs unzulässig ist.



Konfliktsituation durch unzulässige Lieferverkehre

Quelle: Junker + Kruse

Konfliktbehaftet scheint auch, so die Wahrnehmung im Rahmen der Ortsbegehung, die Führung des Radweges zwischen Haltestelle und Gehweg. Obwohl bisher noch keine Unfallhäufung zu beobachten ist, gibt es seitens der Stadt Überlegungen, die bisher eher blass ausfallende Pflasterung des Radstreifens zu intensivieren, um gerade in den Eingangsbereichen zum Beispiel des Löbtau-Centers die häufig dort querenden Zufußgehenden weiter zu sensibilisieren und die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren.

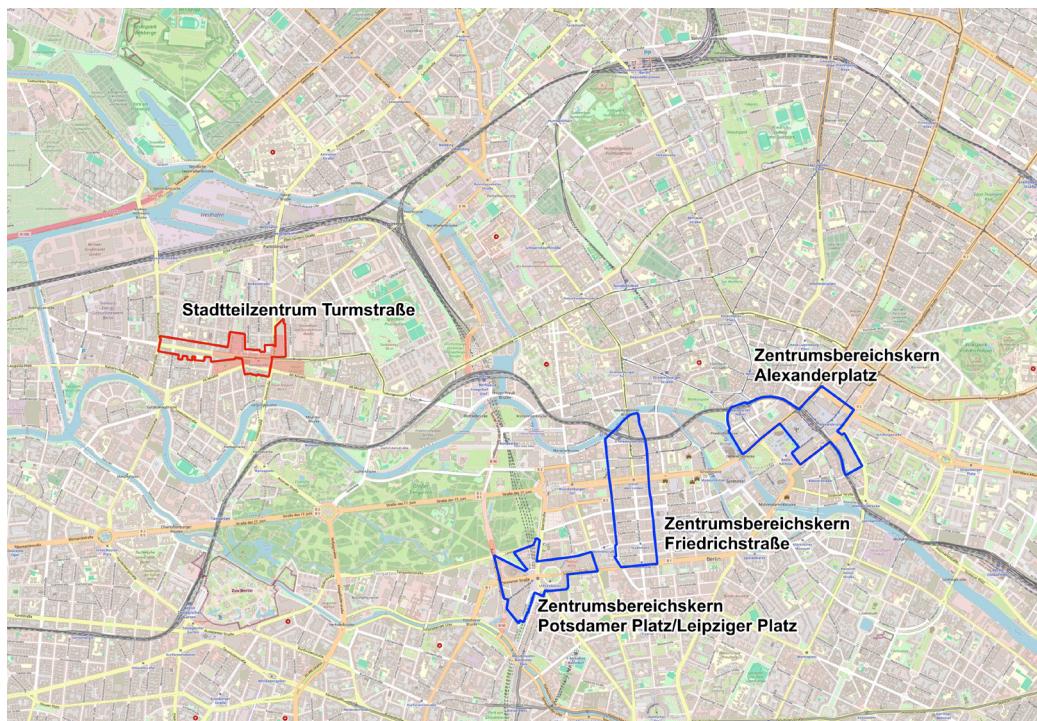
### Impulse für Dritte

Der mehrstufige Entwicklungs- und Entscheidungsprozess seitens der Landeshauptstadt Dresden ist durch Bürgerwerkstätten ergänzt und somit auch bereichert worden. Hierdurch konnten die Belange der dort wohnenden und arbeitenden Menschen sowie auch die der dort Einkaufenden mitberücksichtigt werden. Aspekte wie private Nutzungen (Warenauslagen, Außengastronomie, private Möblierungsmöglichkeiten), Beschilderung, Begrünung, öffentliche Ausstattung (u. a. Sitzmöbel, Abfallbehälter) sowie das Thema „Liefern und Parken“ wurden beispielsweise im Rahmen eines Bürgerworkshops im Vorfeld des zweiten Bauabschnitts intensiv diskutiert. Verkehrsversuche sind den jeweiligen Umsetzungen der Bauabschnitte vorangestellt worden. Die in diesem Zusammenhang gewonnenen Erkenntnisse sind in die weiteren Planungs- und Umsetzungsphasen eingeflossen.

## 4.6 Berlin Moabit – Turmstraße: Revitalisierung des bunten Stadtteilzentrums

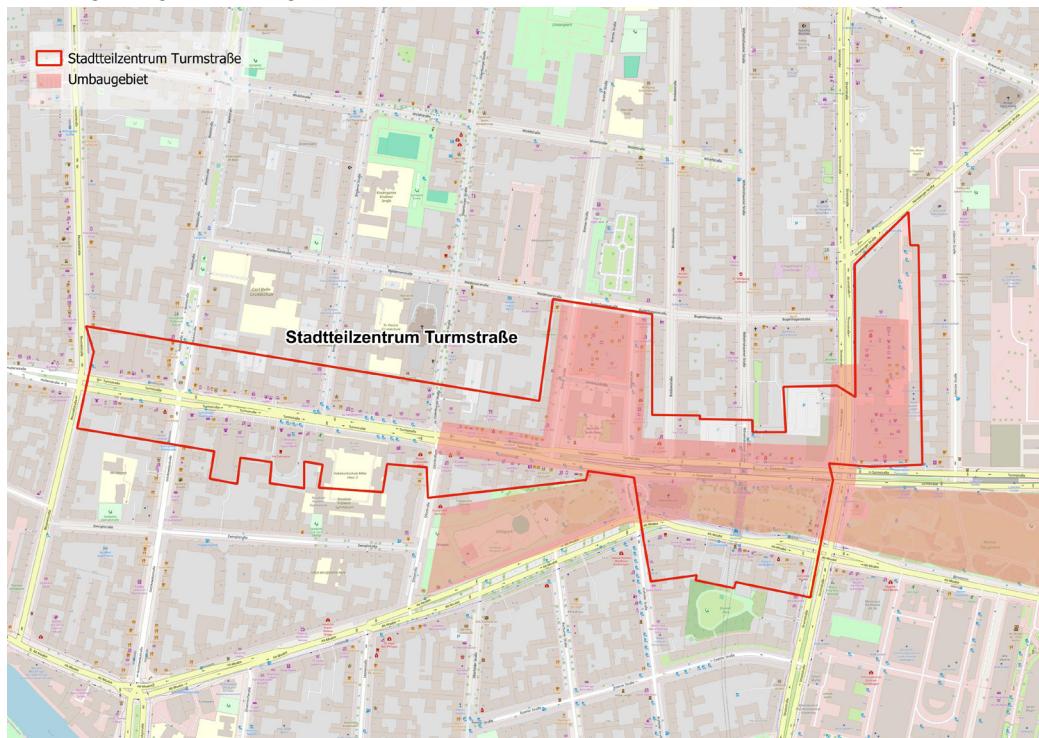
Bundesland	Berlin
Einwohnerinnen und Einwohner	rund 3.800.000 (große Großstadt)
Zentrentyp und seine Bedeutung	Stadtteilzentrum (gem. Einzelhandels- und Zentrenkonzept für den Bezirk Mitte von Berlin)
Einbettung in kommunale Strategien/Konzepte	Stadtentwicklungsplan Zentren für Berlin 2030 Einzelhandels- und Zentrenkonzept für den Bezirk Mitte von Berlin Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Aktive Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße
Nutzungen im Erdgeschoss	Einzelhandelsbetriebe: 153 (2021) Gesamtverkaufsfläche: rund 30.800 m <sup>2</sup> (2021) Leerstände: 22 (2021) Leerstände aktuell: leicht überdurchschnittlich; Schultheiss-Quartier Leerstandsproblematik (insb. 1. OG)
Nutzungen im Obergeschoss	Mischung aus Gewerbe und Dienstleistung; im westlichen Verlauf kommt auch Wohnen dazu

Abbildung 12: Lage des Stadtteilzentrums Turmstraße im Berliner Stadtgebiet



Quelle: Stadt + Handel, 2021: 88, 91, 94, 103. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Abbildung 13: Lage des Umbaugebiets im Stadtteilzentrum Turmstraße



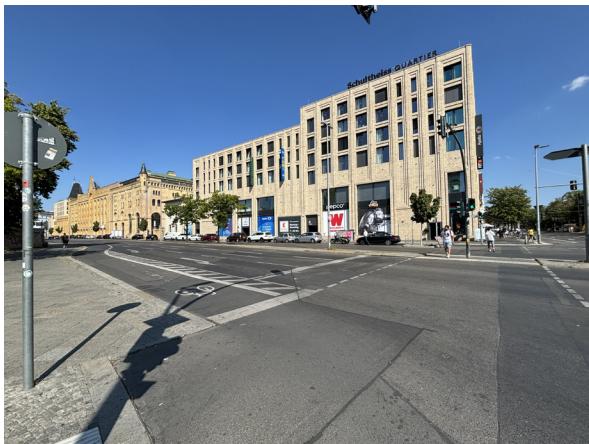
Quelle: Stadt + Handel, 2021: 103. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

### Nutzungsstruktur und verkehrliche Bedeutung

Das Stadtteilzentrum Turmstraße ist das bedeutendste Zentrum in Moabit und liegt im westlichen Bereich des Stadtbezirks Mitte von Berlin. Das Zentrum lässt sich anhand der Nutzungsstrukturen entlang der Turmstraße in drei Teilbereiche gliedern: den östlichen Bereich mit dem Schultheiss-Quartier (Umbau der Schultheiss-Brauerei zu einem Einkaufszentrum), den mittleren Bereich mit der Arminiusmarkthalle im rückwärtigen Bereich und den westlichen Bereich mit dem eher kleinteiligen, migrantisch geprägten Einzelhandels- und Gastronomiebesatz.

In den Obergeschossen finden sich im östlichen Bereich gewerbliche Nutzungen, während im westlichen Verlauf das Wohnen stärker zunimmt. Nördlich und südlich der Turmstraße schließen sich multikulturell geprägte, hochverdichtete Wohnbereiche an. Die Versorgungsfunktion des Zentrums ist in erster Linie auf den Stadtteil und die dort wohnende Bevölkerung ausgerichtet. Das wird auch durch die ausgeprägte Vielfalt an Einzelhandelsgeschäften für den täglichen Bedarf (Lebensmittelhandwerk, Supermärkte) ebenso deutlich wie durch die vergleichsweise hohe Anzahl von Gastronomieeinrichtungen (Schwerpunkt migrantische Schnellrestaurants).

Die Arminiusmarkthalle im mittleren Bereich des Zentrums hebt sich in Struktur und Qualität von dem übrigen Einzelhandels- und Gastronomieangebot des Stadtteilzentrums ab und erreicht somit einen Einzugsbereich, der über den des übrigen Zentrums hinausgeht. Sie stellt somit ein Alleinstellungsmerkmal des Zentrums dar. Mit Blick auf die Aufenthaltsqualität innerhalb des Zentrums ist die Grünfläche Kleiner Tiergarten und Ottopark zu nennen, die im Rahmen umfangreicher Um- und Neugestaltungsmaßnahmen (seit 2010) wieder zu einem wichtigen Identifikations-, Spiel- und Ruheort für die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils geworden ist.



Turmstraße – Östlicher Bereich – Einkaufszentrum Schultheiss-Quartier

Quelle: Junker + Kruse



Turmstraße – Westlicher Teil – Migrantischer Einzelhandel

Quelle: Junker + Kruse



Turmstraße – Arminiusmarkthalle als Alleinstellungsmerkmal (Innenansicht)

Quelle: Junker + Kruse

Laut übergeordnetem Straßennetz Berlin hat die Turmstraße die Bedeutung einer örtlichen Straßenverbindung. Dies entspricht der dritthöchsten von vier Kategorien. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke liegt im Stadtteilzentrum bei 5.001–10.000 Kfz östlich der Stromstraße, bei 10.001–15.000 Kfz zwischen Stromstraße und Bremer Straße und bei 15.001–20.000 Kfz westlich der Bremer Straße. Auffällig ist somit einerseits die hohe Belastung im Westen und andererseits die starke Differenz zur verkehrlichen Belastung im Osten des Stadtteilzentrums. Die Turmstraße ist eine wichtige Achse des ÖPNV mit mehreren Busverbindungen und der Straßenbahn M10, die erst im Rahmen der umfangreichen Umgestaltungs- und Neubauprozesse (seit etwa 2010) ihren (vorläufigen) Endhaltepunkt im östlichen Teil des Stadtteilzentrums erhalten hat (dort Hauptbauzeit 2021 bis 2023). Jeweils eine Fahrspur für den MIV wird durch eine (abmarkierte) breite Fahrradspur in beide Richtungen ergänzt. Die Verkehrsbedeutung der Turmstraße hat sich durch die bisher erfolgten Umgestaltungs- und Neubaumaßnahmen nicht verändert. Jedoch wurden im unmittelbaren Umfeld entsprechende Veränderungen vorgenommen beziehungsweise stehen noch bevor: so im Umfeld der Arminiusmarkthalle (erfolgte Schließung der Arminiusstraße für den Kfz-Verkehr oder auch Verbreiterung der Bürgersteige auf der Seite der Wohngebäude in der Bremer Straße und der Jonasstraße) oder die noch umzusetzende Umgestaltung der Lübecker Straße (u. a. Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich, Anlegen von Querungshilfen und Fahrbahnverschwenkungen, Halbierung der Längsparkmöglichkeiten). Ergänzt werden diese Maßnahmen durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung.

## Anlass und Prozess

Wie viele Berliner Stadtteil- und Ortsteilzentren erfuhr auch das Stadtteilzentrum Turmstraße seit Mitte der 1990er-Jahre – bis in die 2000er-Jahre – einen deutlichen Bedeutungsverlust. Qualitative Veränderungen im Geschäftsbesatz und Leerstände prägten zunehmend das Bild des Zentrums. Der damals aufkommende Online-Handel stellte perspektivisch eine zusätzliche Herausforderung dar. Um diesen negativen Entwicklungen entgegenzuwirken, wurde das Zentrum beziehungsweise das Gebiet um die Turmstraße 2009 in das Bund-Länderprogramm der Städtebauförderung „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Zur rechtlichen Absicherung wurde 2011 das nahezu deckungsgleiche Gebiet als Sanierungsgebiet festgelegt. Kernpunkte der beabsichtigten Revitalisierung waren die Umgestaltung des kleinen Tiergartens und des Ottoparks als Moabiter „Centralpark“ sowie weitere Maßnahmen an den Standorten Arminiusmarkthalle und ihr Umfeld, Schultheiss-Quartier, Gesundheitszentrum Moabit sowie Brüder-Grimm-Haus Turmstraße 75 mit seinen Bildungs- und Kultureinrichtungen. Weiterhin sollte die hohe Belastung durch motorisierte Verkehre in der Turmstraße reduziert werden. Begleitend wurde ein Geschäftsstraßenmanagement etabliert, welches in erster Linie den Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden beratend zur Seite steht. Seit 2020 vereint das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren und Quartiere“ die Zielsetzungen der bisherigen Programme Aktive Zentren und Städtebaulicher Denkmalschutz und wird mit folgenden Förderschwerpunkten fortgeführt:

1. Aktive und identitätsstiftende Zentren und Quartiere entwickeln
2. Baukulturelles Erbe revitalisieren, Baukultur und Gestaltqualität fördern
3. Öffentliche Räume qualifizieren und städtische Mobilität verbessern
4. Stadtkultur und soziale Integration fördern
5. Klimaschutz und Klimaadaption stärken
6. Strategisch und kooperativ planen und handeln.

Die Rahmenvorgaben für die Sanierung erfolgen durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, die Steuerung der Vorbereitung und Durchführung der Sanierung wiederum liegt beim Bezirksamt Mitte. Um die Kommunikation im Rahmen der Gebietsbetreuung zwischen allen (öffentlichen und privaten) Akteursgruppen sicherzustellen, wurde eine externe Prozesssteuerung etabliert. Seit 2011 gibt es zudem ein Geschäftsstraßenmanagement, das ein kontinuierliches Monitoring betreibt und die Akteursvernetzung fördert. Aus dem Sanierungsrecht legitimiert gibt es eine Betroffenenvertretung (hier: gewählte Stadtteilvertretung Turmstraße). Zum Austausch zwischen den Mitgliedern aus der Steuerungsrunde und der Stadtteilvertretung gibt es die "Beiratsrunde" (auch als "Sanierungsbeirat" bezeichnet). Zur regelmäßigen Abstimmung findet einmal im Monat eine Sitzung dieser Gremien statt. Die einzelnen Um- beziehungsweise Neugestaltungsbausteine fanden unter intensiver Einbeziehung lokaler Bürgerinnen und Bürger, Gewerbetreibenden und Vereine statt. Dabei wurde, mit Blick auf die verschiedenen Schwerpunkte der Umgestaltungsbausteine, eine jeweils konkret darauf abgestellte Beteiligung initiiert und durchgeführt: so zum Beispiel eine aus Schülerinnen und Schülern, Lehrenden, Erziehenden und einem Elternteil bestehende Jury im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Schulhöfe der St. Paulus-Grundschule oder auch die Einbeziehung von Erwachsenen und Jugendlichen, Menschen mit Migrationshintergrund sowie aktuellen wie potenziellen Nutzerinnen und Nutzern im Rahmen der geplanten Umgestaltung des Brüder-Grimm-Hauses Turmstraße 75 (zukünftiges Bildungs- und Kulturzentrum). Auch mit Blick auf die Umgestaltung sowohl des Umfeldes der Arminiusmarkthalle als auch der Lübecker Straße (östlich angrenzend an das Stadtteilzentrum, aber Teil des gesamten Fördergebietes) wurden umfangreich und zum Teil auch mehrstufige Beteiligungsformate (Planungswerkstätten, Rundgänge) durchgeführt, die, wie im Fall der Lübecker Straße, auch zu einer Korrektur der erarbeiteten Konzeptvarianten geführt haben. Zudem wurde die Trassenführung der Straßenbahnenlinie M10 auf Basis eingehen-

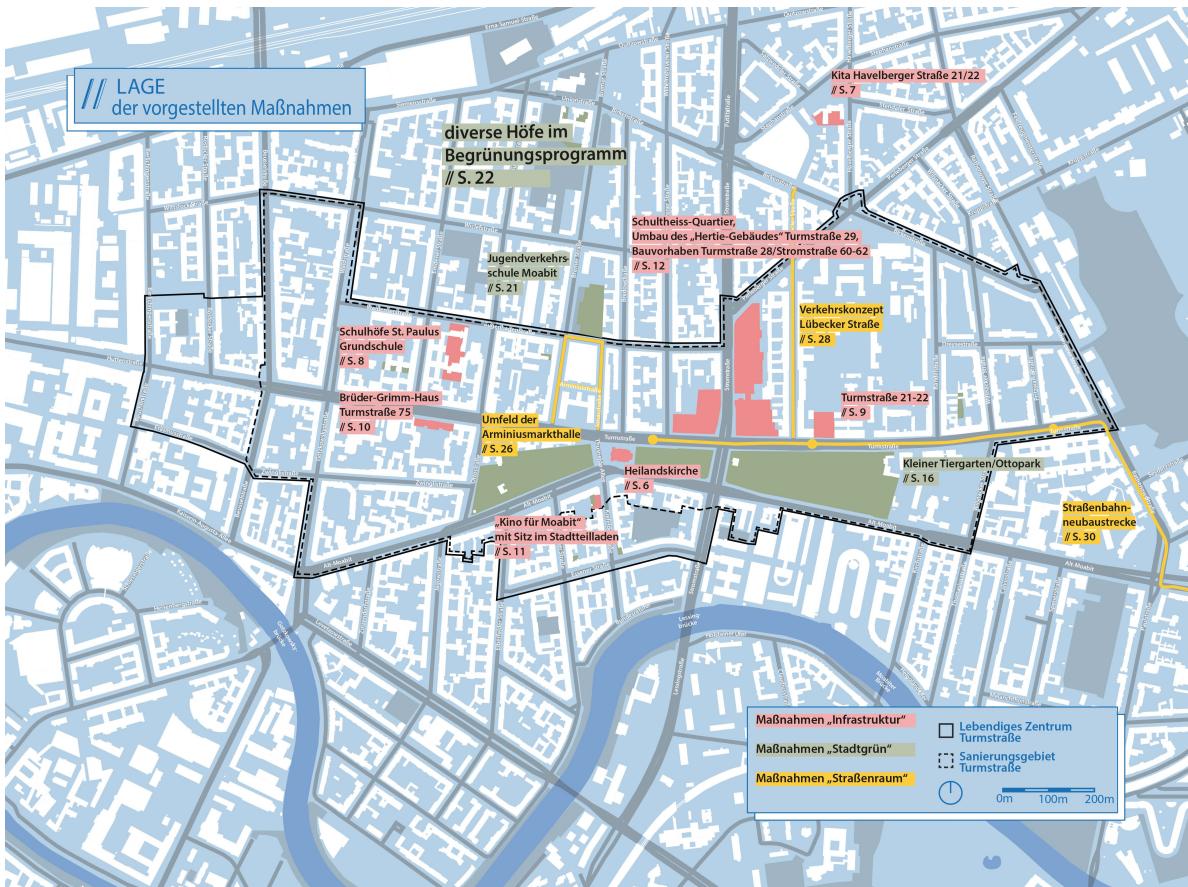
der Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung festgelegt. Begleitet werden diese vielfältigen Beteiligungsverfahren und -schritte durch das Netzwerk TIM (Turmstraßen-Initiative-Mobilität), in dessen Rahmen unter anderem etwa alle zwei Monate ein Frühstück stattfindet, um sich zu vernetzen und auch zur Initiierung und Findung neuer Projekte für das Viertel. Eine Stadtteilzeitung („ecke turmstraße“ – seit 2011), eine Gebietswebseite ([www.turmstrasse.de](http://www.turmstrasse.de)) sowie ein Instagram-Account („lebendiges.zentrum.turmstrasse“ – seit 2019) runden das Angebot ab.

Insgesamt gab und gibt es somit zahlreiche unterschiedliche Beteiligungsformate mit der Möglichkeit, Ideen einzubringen und Korrekturen vorzuschlagen, was auch stetig von den Menschen aus dem Viertel intensiv wahrgenommen wurde und wird.

## Umgestaltung

Die Neu- und Umgestaltung im Bereich des Fördergebietes Turmstraße umfasst mehrere Bausteine. Neben der Umgestaltung des Kleinen Tiergartens / Ottoparks und der Entwicklung des Schultheiss-Quartiers (als privates Investment) sind bisher folgende drei Bausteine umgesetzt worden.

Abbildung 14: Lageverortung der wichtigsten Neu- und Umgestaltungen im Stadtteilzentrum Turmstraße



Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin, 2022



Straßenbahnhaltstellte Turmstraße

Quelle: Junker + Kruse



Vorplatz der Arminiusmarkthalle

Quelle: Junker + Kruse

Der erste Baustein betrifft das Umfeld der Arminiusmarkthalle. Beginnend mit einer Planungswerkstatt 2013 wurden die Um- und Neugestaltungsmaßnahmen im Umfeld der Arminiusmarkthalle 2019 abgeschlossen. Diese umfassen neben der Verbreiterung der Bürgersteige auf der Seite der Wohngebäude in der Bremer Straße und der Jonasstraße die Pflanzung einer Baumreihe in der Jonasstraße sowie die Schließung der Arminiusstraße für den Kfz-Verkehr. In diesem Zusammenhang wurde auch der Vorplatz der Arminiusmarkthalle neu gestaltet und so die Aufenthaltsqualität in diesem rückwärtigen Bereich der Turmstraße deutlich erhöht.

Der zweite Baustein betrifft die Straßenbahn mit Haltestelle U-Bahn Turmstraße. Mit dem ca. 2 km langen Straßenbahnneubauabschnitt hat das Stadtteilzentrum Turmstraße seit Fertigstellung 2023 eine leistungsstarke Direktverbindung zum Berliner Hauptbahnhof und den östlich angrenzenden Innenstadtquartieren erhalten. Damit wurde auch eine wichtige Verknüpfung zur U-Bahnlinie 9 hergestellt. Die Straßenbahn wird zweigleisig in Straßenmittellage geführt und endet derzeit an der Haltestelle Turmstraße. Die weitere Trassierung Richtung Westen ist abgeschlossen; ein genauer Zeitplan für die Fortführung der Straßenbahn auf einer Strecke von rund 3,8 km besteht derzeit allerdings noch nicht.

Der dritte Baustein betrifft die Veränderung verkehrlicher Rahmenbedingungen. Durch die Herausnahme einer Fahrspur in jede Richtung entstand entlang der Turmstraße ein neuer Raum für jeweils einen breiten Radstreifen, der entsprechend abmarkiert ist. Im westlichen Teil des Stadtteilzentrums sind die Gehwegbreiten um etwa 0,7 m erweitert worden. Entsprechende Maßnahmen sind auch für den östlichen Teil des Stadtteilzentrums geplant. Seitens der Stadtteilvertretung Turmstraße gibt es aktuell den Antrag, die aus Gründen der Luftreinhaltung erfolgte zeitlich begrenzte Einrichtung von Tempo 30 in der Turmstraße im Bereich des Stadtteilzentrums dauerhaft beizubehalten. Bessere Querungsmöglichkeiten und deutlich gesunkene Unfallzahlen bei Radfahrenden und Zufußgehenden werden unter anderem als Begründung angeführt. Zudem wurde im Jahr 2021 eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingerichtet.



Vorplatz der Arminiusmarkthalle – Sitzmöglichkeiten statt Kfz-Verkehr  
Quelle: Junker + Kruse



Neubau der Straßenbahnhaltestelle Turmstraße als bedeutender Teil der Zentrenaktivierung  
Quelle: Junker + Kruse

### Auswirkung der neuprofilierten Räume auf das Zentrum

Die Vielzahl der Maßnahmen und ihr Zusammenwirkung haben das Stadtteilzentrum Turmstraße wieder stärker in das Bewusstsein der angrenzenden Bewohnerinnen und Bewohner gebracht und dazu beigetragen, dass auch die gewerblichen und kulturellen Akteure sich wieder stärker mit dem Standort identifizieren. Dazu hat nicht zuletzt auch die vielfältige Beteiligung sowohl im Vorfeld als auch im laufenden Prozess ihren wesentlichen Beitrag geliefert. Die Verbreiterung der Gehwege sowie die Maßnahmen im Umfeld der Arminiusmarkthalle haben zu einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität geführt. Allerdings verleiten die breiten Gehwege auch zur illegalen Nutzung durch Radfahrende, was im Rahmen einer Befragung zur Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2018 mehrfach thematisiert wurde. Zudem wurden im Rahmen dieser Befragung auch mehr Fahrradabstellanlagen und Fahrradbügel gefordert. Die Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen (auch unter Einbeziehung der Tempo 30-Beschränkung) haben zu einer deutlichen Reduzierung der Unfallzahlen von Radfahrenden und Zufußgehenden geführt.

Fehlende beziehungsweise nicht ausreichend vorhandene Lieferzonen führen dazu, dass der Lieferverkehr seine Parkvorgänge in der zweiten Reihe – und dann in der Regel auf dem Radstreifen – vornimmt, wodurch es regelmäßig zu Konfliktsituationen durch auf die Fahrspur ausweichende Fahrradfahrende kommt.

### Impulse für Dritte

Wesentliche Grundlage für die Neu- und Umgestaltung waren das Bund-Länderprogramm der Städtebauförderung „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und die Fortführung durch das Bund-Länderprogramm „Lebendige Zentren und Quartiere“, welche den finanziellen Rahmen für die ineinander greifenden Maßnahmen sicherstellen. Die Programme und die damit verbundene Finanzierung tragen auch dazu bei, dass die vor Ort entwickelten Projekte über Legislaturperioden hinauswirken und mitgetragen werden.

Als wichtiges Scharnier funktioniert dabei ein vom Bezirk eingesetztes Koordinationsbüro, welches die verschiedenen Prozesse begleitet, steuert und unterstützt. Das Büro ist für die Gebietsbetreuung zuständig und als Sanierungsbeauftragter nach § 157 Baugesetzbuch eingesetzt.

Die umfangreichen und auf die jeweiligen konkreten Maßnahmen ausgerichteten individuellen Beteiligungsformate (so z. B. öffentliche Informationsveranstaltungen, Planungswerkstätten, Rundgänge oder digitale Formate) haben zu einer breiten Mitwirkungsbereitschaft geführt. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass entsprechende Veränderungen oder Korrekturen noch möglich sind (so z. B. im Zusammenhang mit der Um-

gestaltung der Lübecker Straße). Über den Einsatz verschiedener Formate, Medien und Plattformen konnten Menschen mit in die Prozesse integriert werden, die üblicherweise nicht erreicht werden (so z. B. Wohnungslose im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Kleinen Tiergarten und des Ottoparks).

Das eingesetzte Geschäftsstraßenmanagement war und ist ein wichtiger Akteur als Ansprechpartner und Vermittler, insbesondere für die lokalen Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden, aber auch für ansiedlungsinteressierte Investoren und Betreiber. Zudem fördert oder initiiert es Aktionen und Projekte.

## 5 Schlussfolgerungen aus der Literatur- und Praxisanalyse

Die umfangreiche Literaturrecherche sowie die intensive Auseinandersetzung mit den sechs Fallstudiengebieten lassen im Wesentlichen Schlussfolgerungen zu auf die gewählten partizipativen Prozesse und ihre Erfolgsfaktoren einerseits und die in der Regel positiven Auswirkungen der neuprofilierten Räume auf die jeweiligen Stadtteil- und Ortsteilzentren andererseits. Ebenso lässt sich hierdurch das Instrumentenspektrum sowohl für die Planungsphase als auch die spätere Umsetzung zur Umgestaltung von Einkaufsstraßen in diesem Zentrumstyp abstecken. Abschließend werden Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis formuliert, die, ebenso wie die gewonnenen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen, auf einem Workshop Ende März 2025 in Kassel mit ausgewählten Expertinnen und Experten vorgestellt und diskutiert wurden. Auch die in diesem Zusammenhang gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse und Einordnungen werden im Folgenden dokumentiert.

### 5.1 Partizipation und ihre Erfolgsfaktoren

Als wesentlicher Faktor für den Erfolg von Umgestaltungsvorhaben in städtischen Zentren hat sich neben geeigneten Maßnahmen vor allem die umfassende prozessuale Umsetzung herausgestellt. So gehen zahlreiche Umsetzungsbeispiele (wie auch die Fallstudiengebiete in Kassel, Berlin und Hamburg) den Weg, nicht das raumgestalterische Ergebnis voranzustellen, sondern das Augenmerk auf den Prozess zu richten und daraus iterativ räumliche und gegebenenfalls auch im Prozess verändernde oder auch anpassende Gestaltungsvorhaben abzuleiten.

Wichtig im Rahmen des Prozesses ist die Partizipation eines möglichst breiten Akteursspektrums, das sich, neben der Stadt als Träger der kommunalen Planungshoheit, aus der Bürgerschaft und weiteren Akteursgruppen (u. a. Vereine, Interessengemeinschaften, kirchliche/kulturelle Einrichtungen, Händlervereinigungen) zusammensetzt. Dabei ist sowohl eine frühzeitige als auch stetige und möglichst ergebnisoffene Partizipation ein gutes Mittel für eine hohe Akzeptanz und Unterstützung der Umgestaltungsmaßnahmen. Daher sollte zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die grundsätzliche Kommunikationsstruktur – sowohl innerhalb der jeweiligen Verwaltung als auch außerhalb mit den verschiedenen Akteursgruppen – formuliert und festgelegt werden. Auch ist ein ausreichendes Budget für die Kommunikation von vornherein in den Prozess mit einzuplanen. Als besonders positiv hat sich die Einrichtung einer ämterübergreifenden Steuerungsrunde in der Stadt Kassel (Umbau Friedrich-Ebert-Straße) herausgesellt, da hierdurch ein hoher Motivationsgrad innerhalb der Verwaltung für den gesamten Prozess erreicht werden konnte.

#### Frühzeitige Beteiligung während der Bestandsaufnahme

Eine Analyse der zu beteiligenden Akteurinnen und Akteure sollte am Anfang des Prozesses stehen. Hierdurch kann es auch gelingen, Akteursgruppen mit einzubinden, die nicht oder nur sehr schwer für solche Prozesse/Verfahren zu gewinnen sind. Beispielsweise können im Rahmen der aufsuchenden Beteiligung konkrete Ansprachen erfolgen. Im Sinne einer frühzeitigen Einbindung der unterschiedlichen Akteursgruppen wird bereits in der Aufnahme des Bestandes und zur Ermittlung sowie genauen Verortung möglicher Problemlagen eine Beteiligung durchgeführt, so auch in allen hier untersuchten Fallstädten. Mögliche Formen der Beteiligung sind dabei Interviews von Expertinnen und Experten, die entweder eine fachliche Expertise aufweisen und/oder auch zum Beispiel Kennende der Situation vor Ort sind. Ortsbegehungen mit lokalen Akteurinnen und Akteuren legen dabei den Fokus noch stärker auf die genaue räumliche Betrachtung und die Erhebung von Gestaltungsdefiziten des öffentlichen Raumes (vgl. UBA 2023: 22 f.). Weitere Elemente der frühzeitigen Beteiligung sind das Zusammentragen von Bedarfen und Wünschen unterschiedlicher Nutzergruppen. Geeignete Formate gibt es hier sowohl analog (wie z. B. der Bürgerbriefkasten in Frankfurt/Main), persönlich (wie z. B. im Rahmen einer aufsuchenden Beteiligung) als auch digital (z. B. als Projektwebseite in Berlin Moabit).

## **Verkehrsversuche im Vorfeld der konkreten Umsetzungsphase**

Mittels (temporär begrenzter) Verkehrsversuche können, wie in Dresden erfolgt, konkrete Veränderungen beispielsweise in der Verkehrsführung ausprobiert werden, um zu prüfen, ob die Prognosen und Vorhersagen der Planung in der Realität auch so eintreffen werden. Über die Straßenverkehrsordnung (StVO § 45, Abs. 1, Nr. 6) können Lösungsansätze getestet werden, die gegebenenfalls in ihrer permanenten Implementierung komplex und kostenintensiv wären. Verkehrsversuche sind somit zeitlich einzuordnen zwischen dem Ende der ersten Planungsphase und der Umsetzungsphase. Durch Verkehrsversuche können beispielsweise Umverteilungen im Straßenraum erprobt und mit begleitender Begutachtung und anschließender Auswertung die Potenziale und möglichen Konflikte benannt werden. Erkenntnisse ergeben sich dabei zum einen durch die Auswertungen der verschiedenen primärstatistischen Erhebungen im Rahmen des Verkehrsversuchs (z. B. Zählpunkte für den MIV oder auch den Radverkehr, Fahrtzeiten von ÖPNV-Linien), zum anderen auch aus der Befragung oder auch Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer. Die hierdurch gewonnenen Informationen fließen ein in mögliche Überarbeitungen und Anpassungen der ursprünglichen Planungen, die wiederum im Rahmen einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung vor und zur Diskussion gestellt werden sollten. Gleichzeitig leisten quantifizierbare Ergebnisse einen deutlich größeren Beitrag zur Versachlichung häufig emotional oder auch polemisch geführter Diskussionen im Zusammenhang mit solchen Umbauprozessen als qualitative Argumente. Letztlich können Verkehrsversuche als wichtige Impulsgeber fungieren, Vorbehalte abbauen und sowohl die Bewohnerinnen und Bewohner als auch die Gewerbetreibenden im Umfeld der Stadtteil- und Ortsteilzentren für die erforderlichen Umgestaltungen sensibilisieren. Ebenso können sie Akzeptanz schaffen und Motivation bilden für andere Quartiere – sei es in der eigenen Kommune oder auch in anderen Städten.

## **Beteiligung in der Ziel- und Maßnahmenentwicklung – Inklusion und Teilhabe nicht nur als Prozess, sondern auch als Ziel der Umgestaltung**

Auch in der nächsten Phase, die vor allem der Festlegung von Entwicklungszielen und der Planung von Maßnahmen dient, ist zu beteiligen. Vor allem Einzelhändlerinnen und -händler, deren Sorge vor Umsatzverlusten oftmals im Rahmen der Umgestaltung von Einkaufsstraßen besteht, sollten dabei intensiv eingebunden werden. So wird eine aktive, auch persönliche Ansprache als sinnvoll erachtet, um Umgestaltungsvorhaben bestenfalls gemeinsam zu entwickeln oder andernfalls mindestens abzustimmen und frühzeitig zu kommunizieren, mit dem Ziel deren Nutzung sowie die beabsichtigte Ausgestaltung, Umsetzung und Wirkung darzulegen. Diese Elemente der Beteiligung werden als essenziell für die Akzeptanz von Umgestaltungsvorhaben angesehen (vgl. UBA 2023: 22 f.). Darüber hinaus sollte, in Abhängigkeit von den verschiedenen Umbaumaßnahmen, auch eine zielgerichtete Akteursbeteiligung erfolgen, wie das Beispiel Berlin (Turmstraße) zeigt. Mit Hilfe von Planungswerkstätten oder auch Stadtteilrundgängen wurden zielgruppenspezifische Beteiligungsformate (z. B. eine Jury im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Schulhöfe bestehend aus Schülerinnen und Schülern, Lehrenden, Erziehenden und einem Elternteil) gewählt, um die unmittelbar Betroffenen intensiv und durch geeignete Mittel in den Prozess mit einzubinden. Dabei ist es grundsätzlich von Bedeutung, dass auch Korrekturen der erarbeiteten Konzeptvarianten möglich sind, wie die Beispiele der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel oder auch der Turmstraße in Berlin Moabit anschaulich zeigen. Das Spektrum der Korrekturen kann von „kleinen“ Veränderungen (veränderte Beleuchtung, Beispiel Kassel) bis hin zu großen Eingriffen (verändertes Verkehrs- und Gestaltungskonzept in einer Seitenstraße, Beispiel Berlin Moabit) reichen. Durch die intensive und möglichst alle Nutzergruppen ansprechende Beteiligung entsteht (wieder) eine hohe Identifikation mit dem jeweiligen Umbaugebiet/Zentrum. Sie fördert so auch die Bindung an das Zentrum. Mithilfe der häufig neu geschaffenen oder auch wieder hergestellten Aufenthalts-, Veranstaltungs- und Rückzugsflächen können Alle an dem Erfolg des Umbaus partizipieren.

## Verstetigung der Akteurskommunikation

Um langfristig das Vertrauen in Planungsinstitutionen und den direkten Austausch aufrecht zu erhalten, ist es wichtig, einen dauerhaften Kommunikationskanal zu etablieren. Dementsprechend sind auch auf städtischer Seite dauerhaft (finanzielle und personelle) Ressourcen für eine Akteurs- und insbesondere Einzelhandelskommunikation vorzusehen. Es sollte eine Ansprechperson benannt werden, die den Akteurinnen und Akteuren bei Abstimmungsbedarf zur Verfügung steht, Anliegen aufnimmt und auch über geplante Entwicklungen informiert. Gleichzeitig sollte auch die Kommunikation untereinander verstetigt werden. Einzelhändlerinnen und Einzelhändler sowie weitere Gewerbetreibende sind oftmals bereits in Gewerbevereinen oder entsprechenden Initiativen organisiert. Ziel sollte jedoch auch sein, weitere Akteursgruppen in diese Prozesse dauerhaft einzubinden. Diese Verstetigung erleichtert es auch, eine regelmäßige Bespielung oder saisonale Gestaltung des öffentlichen Raumes, wie beispielsweise durch gemeinsame Veranstaltungen und Feste oder auch wechselnde Bepflanzungen oder Beleuchtungen umzusetzen (vgl. Schwedes/Thomaier 2020: 17). Gerade bei sehr komplexen und in der Regel auch langwierigen Verfahren hat sich die Einrichtung einer externen Gebietsbetreuung (vgl. Beispiel Berlin Turmstraße) oder eines externen Kommunikationsbüros (vgl. Beispiel Kassel Friedrich-Ebert-Straße) bewährt, wodurch die regelmäßige Kommunikation zwischen den öffentlichen und privaten Akteuren gewährleistet wird. Da die Stadtteil- und Ortsteilzentren in ihren Kernen durch Einzelhandel und ergänzendes Gewerbe geprägt sind, kann ein Geschäftsstraßenmanagement die unterschiedlichen Interessen bündeln, Ideen sammeln und ihnen somit ein größeres Gewicht verschaffen. Darin integriert sein sollte auch ein Leerstandsmanagement, welches die vorhandenen Leerstände aufbereitet, Nachnutzungspotenziale aufzeigt und eine schnellere Wiedernutzung ermöglicht.

## Bottom-Up-Prozesse

Der Anstoß durch die Bürgerinnen und Bürger – in der Regel aus dem jeweiligen Stadtteil wie auch das Beispiel der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel zeigt – ist häufig ein treibender Faktor. Dieser ist als solcher besonders wichtig, da er oftmals die Akzeptanz für die Umsetzung von Umgestaltungsvorhaben deutlich erhöht und auch weitere Akteurinnen und Akteure dem Prozess gegenüber oftmals offener eingestellt sind. Entsprechend gilt es auf Initiativen zuzugehen sowie die Ideen und Anregungen in der Umsetzung aufzugreifen (vgl. Wächter 2024). Aber auch ein gesamtstädtischer, bürgerschaftlich getragener Grundsatzentscheid wie in Frankfurt am Main der Radentscheid 2019 kann Auslöser für Umbauprozesse sein.

Neben der Akteursbeteiligung wird die Integration konkreter Umgestaltungsvorhaben in den planerisch-konzeptionellen Gesamtkontext in Forschungsstudien als Basis für eine erfolgreiche Umsetzung dargelegt und nicht nur in den untersuchten Fallstudienstädten bereits praktiziert. So sind diese Konzepte (wie z. B. Verkehrsentwicklungspläne, städtische Entwicklungskonzepte oder Zentrenkonzepte) wichtige Legitimationsgrundlagen für die Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren. Aufgrund ihres Beschlusses durch den Stadtrat oder vergleichbare kommunale Gremien schaffen sie auch den politischen Rückhalt für das Vorhaben. Das kann in einer, bedingt durch die direkte Betroffenheit der beteiligten Akteurinnen und Akteure, oftmals emotional geführten Diskussion über Umgestaltungsmaßnahmen eine wichtige Grundlage sein, die nicht die genaue Maßnahmengestaltung vorgibt, aber den grundlegenden politischen Konsens über die Erforderlichkeit darlegt (vgl. UBA 2020a, UBA 2020b). Ebenso bilden aus der Bürgerschaft heraus vorgeschlagene und umgesetzte Projekte (z. B. finanziert über Verfügungsfonds wie etwa in Kassel) einen weiteren wichtigen Baustein zum Erfolg und zur langfristigen Akzeptanz der Umbaumaßnahmen. Sie fördern in besonderem Maße die Gemeinschaft und die Identifizierung mit dem Zentrum.

## Ko-kreatives Prozessverständnis

Eine akzeptanzfördernde Akteursbeteiligung setzt tatsächlichen Gestaltungsspielraum und ergebnisoffene Mitwirkung, wie beispielsweise in Kassel (Friedrich-Ebert-Straße) oder auch Berlin Moabit (Turmstraße) praktiziert, voraus. Entsprechend ergebnisoffen ist der Prozess zu Beginn anzulegen, was eventuell im Widerspruch

zu konkreten Entwicklungszielen stehen kann, die oftmals Anstoß des Umgestaltungsvorhabens sind. Die Verwaltung und Politik sollten sich im Falle einer entsprechenden Beteiligung jedoch frühzeitig der möglichen Konsequenz bewusst sein und eine offene Beteiligung fördern. Eine entsprechende offene Kommunikation ist hier unentbehrlich. So kann auch das erforderliche Vertrauen der Akteurinnen und Akteure für den Prozess gewonnen werden.

## 5.2 Neuprofilierte Räume und ihre Auswirkungen auf die Zentren

Die Auswirkungen der neuprofilierten Räume können – in Abhängigkeit der Eingriffsintensitäten und Maßnahmenbündel – sehr vielfältig sein. Eine wesentliche Triebfeder der Umgestaltungen war dabei immer die Wahrung, häufig jedoch die Wiederherstellung der Vitalität und Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Stadtteil- oder Ortsteilzentren mit dem Fokus auf eine höhere Erlebnis- und Aufenthaltsqualität.

### Reduzierung der MIV-Verkehrsbelastungen / Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes

Durch die erfolgten Umbaumaßnahmen kommt es in der Regel zu einer Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbundes. Gleichwohl konkrete Zählungen in der Regel nicht vorliegen, so ist doch die Wahrnehmung in einzelnen Fallstudienstädten, dass es, auch durch die Umlenkung von Durchgangsverkehren, zu einer merklichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs gekommen ist. Die häufig vorgenommene Reduzierung von zwei auf eine Richtungsfahrbahn hat zudem zu einer Reduzierung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten und damit auch zu einer Reduzierung der Lärmemissionen geführt, was sich letztlich positiv auf die Aufenthaltsqualität in den Zentren auswirkt. Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung rund um die Einkaufsstraße reduziert den Parksuchverkehr und entlastet insbesondere die Anwohnerschaft ebenfalls sowohl von den Schadstoffemissionen als auch vom Verkehrslärm. Zwar verursacht die beabsichtigte oder auch schon bereits erfolgte Reduzierung des Kfz-Verkehrs und/oder der Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld der Einzelhandelsbetriebe Sorgen/Bedenken bei den Gewerbetreibenden. Die in diesem Zusammenhang geäußerten Befürchtungen in Richtung Frequenz -und somit auch Umsatzverlusten treten jedoch in aller Regel nicht ein, da die Kundinnen und Kunden aufgrund der besseren Erreichbarkeiten mit anderen Verkehrsmitteln und höheren Aufenthaltsqualitäten weiterhin die Zentren aufsuchen.

Die weiterhin erforderlichen Lieferverkehre müssen intelligent gelenkt werden (z. B. durch eine rückwärtige Anlieferung oder zeitlich befristete Zulieferung); eine ausreichende Anzahl von Lieferzonen im Verlauf der Einkaufsstraße minimieren mögliche Konfliktsituationen im Straßenraum mit dem noch bestehenden Quell- und Zielverkehr. Eine frühzeitige Einbeziehung der Gewerbetreibenden (wie z. B. im Zusammenhang mit dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel erfolgt) kann hierzu den erforderlichen „Bedarf“ ermitteln. Dabei sind auch die Erforderlichkeiten aus den „neuen digitalen Betriebskonzepten und Absatzwegen“ insbesondere des Einzelhandels (z. B. Click&Collect oder Lieferung aus der Filiale heraus zum Kunden) zu berücksichtigen.

Die im Rahmen der Neuaufteilung des Straßenraums hinzugewonnenen Flächen für den Radverkehr (Radverkehrsstreifen, Abstellbügel) führen zu einem höheren Anteil des Radverkehrs. Es kommt aber auch zu „neuen“ Konfliktsituationen, wenn die Radverkehrsstreifen unmittelbar vor oder hinter den Haltestellenbauwerken des ÖPNV niveaugleich hergeführt werden (wie in den Beispielen Kassel und Dresden) und sich somit den Raum „teilen“ mit den Zufußgehenden (Kundinnen und Kunden, ÖPNV-Ein- und Aussteigende). Warnschilder und farblich deutlich abmarkierte Bodenbereiche können Gefahrensituationen minimieren oder sogar ganz vermeiden.

Neue beziehungsweise ertüchtigte ÖPNV-Haltestellen erhöhen in Verbindung mit einer besseren Taktung den ÖPNV-Nutzungsanteil des Zentrums. Da sie in der Regel in der Kernzone des jeweiligen Zentrums liegen (so z. B. in Dresden oder auch in Kassel) mit einer unmittelbaren Zuordnung zu dem oder den Einkaufsschwerpunkt/en, werden sie auch überproportional von Einkaufskundinnen und -kunden genutzt.

## **Stabilisierung/Verbesserung der Einkaufsfunktion**

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Stadtteil- und Ortsteilzentrums sowie der verkehrlichen Rahmenbedingungen haben eine Wiederbelebung ehemals leerstehender Ladenlokale zur Folge. Dies hat sich in allen Fallstudienstädten so gezeigt. Dabei muss allerdings nicht zwingend jeder ehemalige Einzelhandelsleerstand auch wieder mit einer Einzelhandelsnutzung belegt werden. Der Schwerpunkt sollte aber nach wie vor auf der Leitfunktion eines Zentrums, dem Einzelhandel, liegen. Dies gilt insbesondere für die Kernzonen der Zentren, während in den Randbereichen oder auch Nebenlagen – aber auch in Obergeschossen – andere Nutzungsbausteine integriert werden können. Durch die Erstarkung des Einzelhandels können auch die Voraussetzungen für die räumliche und funktionale Wiedereingliederung von wichtigen Frequenzbringern (wie z. B. Lebensmittelmärkten, Drogeriemärkten, kleine Einkaufscenter) geschaffen werden. Ebenso ergeben sich in der Regel hierdurch auch positive Synergieeffekte für die Wiederansiedlung von einzelhandelsnahen Dienstleistungsanbietern sowie Gastronomiebetrieben.

Ein Geschäftsstraßenmanagement führt die einzelnen Interessen der unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer zusammen, sammelt individuelle Ideen, bündelt ihre Interessen und gibt ihnen ein größeres Gewicht – auch im Dialog mit den zuständigen Verwaltungen oder Genehmigungsbehörden. Durch ein gegebenenfalls erforderliches Leerstandsmanagement können zielgerichtet (hinsichtlich Nutzungen und Branchen) die Wiederbelebung eines Zentrums vorangetrieben und mögliche Fehlallokationen vermieden werden.

## **Große Projekte als Impulsgeber für die Zentrumsentwicklung**

Große Verkehrs- und/oder Immobilienprojekte beeinflussen die Struktur der Stadtteil- und Ortsteilzentren positiv und dienen als Impulsgeber für die Wiederbelegung und letztendlich auch für ihre Zukunftsfähigkeit. Große ÖPNV-Bauwerke (Haltestellen) haben beispielsweise in Berlin (Turmstraße; als neues Bauwerk) oder auch in Dresden (Kesselsdorfer Straße; als umgebautes, Pkw-freies Bauwerk) die nicht Pkw-gebundenen Frequenzen in der Kernzone der Zentren deutlich erhöht. In München (Harras) hat die Herausnahme der oberirdischen Trambahnlinie (und Verlängerung einer U-Bahn-Linie) den Raum geschaffen für neue (nicht immobiliengebundene) Nutzungen, Formate und Veranstaltungen. In Berlin (Turmstraße) wurde durch den Umbau einer ehemaligen Brauereifläche in ein Einkaufszentrum das migrantisch geprägte Einzelhandelsangebot funktional ergänzt. Ein ehemaliges Warenhaus wurde nicht durch eine etwa gleich große Einzelhandelsnutzung oder auch -immobilie nachgenutzt, sondern vielmehr durch einen Umbau mit verschiedenen Nutzungsclustern (Einzelhandel im Erdgeschoss, Sportstudio, Büros und Wohnen in den Obergeschossen) reaktiviert und somit die Multifunktionalität des Zentrums gestärkt.

## **Verbesserung der Multifunktionalität**

Nicht alle frei werdenden oder auch gewordenen Flächen innerhalb eines Stadtteil- und Ortsteilzentrums können wieder mit Einzelhandel belegt werden. Einzelne Flächenareale – sowohl in den Erdgeschoßlagen als auch in den Obergeschossen – bieten vielmehr die Möglichkeit, neue Nutzungen – kommerzielle wie nicht kommerzielle – in das Zentrengefüge zu integrieren und somit eine möglichst multifunktionale Struktur herzustellen. Hierzu gehören neben Dienstleistungs- und Handwerksangeboten auch kulturelle und bildungsorientierte Einrichtungen. Auch das Wohnen ist (in den Obergeschossen) wieder verstärkt in den Fokus geraten. Gleichzeitig sind aber auch die in diesem Zusammenhang neu beziehungsweise wieder entstehenden Konflikte zu beachten wie zum Beispiel höhere Anforderungen an Lieferverkehre (z. B. durch Gesundheitsdienstleister oder auch Handwerksbetriebe) oder auch „Ruheanforderungen“ durch erhöhte Wohnanteile.

Die Korrespondenz zwischen Einzelhandels- und Gastronomienutzungen spielt für die Vitalität und Zukunftsfähigkeit von Stadtteil- oder Ortsteilzentren häufig die entscheidende Rolle. Da nicht immer die zur Verfügung stehenden immobiliengebundenen Flächenoptionen ausreichend sind für eine langfristige und rentable Nutzung, kann dies durch die Hinzunahme von Außenflächen gewährleistet werden. In den Zentren kann dies

zum Beispiel auch durch die temporär genutzten, strassenbegleitenden Parkraumflächen geschehen, wie die Beispiele in Frankfurt (Oeder Weg) und Kassel (Friedrich-Ebert-Straße) zeigen.

### **Stärkung der Orientierung auf das Zentrum**

Das quantitative und qualitative Wiedererstarken des Stadtteil- und Ortsteilzentrums holt ehemals verlorene Besucher- und Kundenströme zurück und stärkt somit auch die örtliche Wirtschaft. Aber auch kulturelle und freizeitorientierte Angebote profitieren von dem gestärkten Einzelhandel, da durch die erhöhten Frequenzen entsprechende Synergieeffekte erzielt werden. Umgekehrt können sich auch positive Effekte für die örtlichen Gewerbetreibenden durch ein verbessertes Kultur- und Freizeitangebot ergeben, da durch das Bummeln vor oder nach dem Besuch der jeweiligen Einrichtung zukünftige Einkaufsdestinationen entdeckt beziehungsweise wiederentdeckt werden können. Dies kann sich sogar in der gesamtstädtischen Verkehrswegebilanz positiv niederschlagen, da in Folge der „Rückbesinnung“ auf das wiedererstärkte Zentrum insbesondere MIV-motivierte Wege in der Summe entweder weniger werden oder sogar gänzlich zu Gunsten des Umweltverbundes ersetzt werden.

### **Erhöhung der Aufenthaltsqualität für die Anwohnerschaft und Besuchende**

Die Neuordnung beziehungsweise Neuaufteilung des öffentlichen Raums schafft breitere Wege für Zufußgehende und erhöht somit die Akzeptanz und Aufenthaltsqualität innerhalb des Stadtteil- und Ortsteilzentrums. Gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen (mit entsprechenden Hilfsmitteln) oder auch Familien (z. B. mit Kinderwagen) reduzieren sich hierdurch die Besuchshemmisse. Auch bieten sich hierdurch mehr Möglichkeiten, (nicht kommerzielle) Sitzmöbel im öffentlichen Raum ebenso bereitzustellen wie Spielmöglichkeiten für Kinder oder auch Abstellbügel für Fahrräder. Gleichzeitig erlauben die breiteren Gehwege für die Gewerbetreibenden mehr Möglichkeiten, diese auch für ihre Zwecke zu nutzen: zum Beispiel durch Außenbestuhlung für Gastronomiebetriebe oder als Außenverkaufsfläche für Einzelhandelsbetriebe.

Regelmäßige Querungshilfen ermöglichen das gefahrlose Überqueren der Fahrbahnen im Verlauf der Einkaufsstraßen. Dazu gehören in erster Linie Lichtsignalanlagen oder auch Fußgängerüberwege. Die Stadt Kassel hat im Verlauf der Friedrich-Ebert-Straße zusätzlich einen circa 2 m breiten Mittelstreifen in die Fahrbahn integriert, um so an vielen Stellen die Querung der Fahrbahn problemlos zu ermöglichen, wodurch eine intensive Verbindung der beiden Straßenseiten erreicht wurde.

### **Schaffung neuer Räume für Naherholung, Veranstaltungen und Märkte**

Die Neuaufteilung des Straßenraums oder auch die Umgestaltung einzelner Teilflächen (z. T. im unmittelbaren Umfeld der Einkaufsstraße) schafft Platz zum Beispiel für Wochenmärkte oder Veranstaltungen aller Art. Es entstehen neue Orte der Begegnung und der Kommunikation, des Verweilens und der Teilhabe (wie z. B. in der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel). Hiermit bieten sich auch neue Möglichkeiten, konsumarme oder sogar konsumfreie Zonen in den Stadtteil- und Ortsteilzentren zu schaffen. Diese werden zunehmend bedeutsamer gerade auch mit Blick auf die jüngeren Zielgruppen. Neben den positiven Aspekten sind aber auch die damit verbundenen Konfliktpotenziale (wie z. B. Lärm) zwischen den platzgebundenen Aktionen und den Anrainern (Gewerbetreibende, Bewohnerschaft) im Auge zu behalten.

Hinzu kommen neue beziehungsweise umgestaltete Grün- und Naherholungselemente, die als Rückzugsorte, Orte der Stille und Saferspaces Gegenpole zur lebendigen zentralen Achse des Zentrums bilden (wie z. B. der kleine Tiergarten/Ottopark in Berlin Moabit oder auch der Grünzug Motzberg in Kassel). Sie sind in der Regel einfach zu finden, gut beleuchtet, sicher und barrierefrei gestaltet. Ebenso werden in ihnen klimaangepasste Maßnahmen (z. B. durch zusätzliche Baumpflanzungen und Wasserelemente) umgesetzt.

## 5.3 Instrumente in der Planung und Umsetzung

Die erfolgreiche Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren stellt eine komplexe Herausforderung dar und erfordert eine ganzheitliche, integrierende Herangehensweise, die sowohl rechtliche und finanzielle Instrumente als auch partizipative und informelle Ansätze miteinander verbinden muss. Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen den notwendigen Spielraum bieten, um nachhaltige Veränderungen umsetzen zu können, während die finanzielle Unterstützung durch verschiedene Förderprogramme in Kombination mit Eigenmitteln der Städte und Gemeinden die notwendigen Ressourcen bereitstellen. Gleichzeitig ist die aktive Einbeziehung der lokalen Bevölkerung und die Zusammenarbeit mit privaten Akteurinnen und Akteuren von entscheidender Bedeutung, um die Akzeptanz und Nachhaltigkeit der Maßnahmen sicherzustellen. Eine kontinuierliche Projektsteuerung (vor, während und nach der Umgestaltung) und Evaluation des Prozesses und der Ergebnisse sorgt dafür, dass die Umgestaltungen auf die Bedürfnisse der Stadtbewohnerschaft abgestimmt bleiben und langfristig zu einer Verbesserung der Lebensqualität in den einbezogenen Stadtteilen führen. Nur durch diese ganzheitliche und integrative sowie teilweise auch experimentierfreudigere Herangehensweise kann eine erfolgreiche und zukunftsfähige Umgestaltung von Einkaufsstraßen erreicht werden.

### Regulatorische und formelle Aspekte der Stadt- und Verkehrsplanung

Ein wesentlicher Bestandteil der Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren ist die Schaffung eines rechtlich-formalen Rahmens, der die Umsetzung konkreter Maßnahmen ermöglicht. Der formale Rahmen stellt sicher, dass Umgestaltungsprojekte sowohl den rechtlichen Anforderungen entsprechen als auch mit den übergeordneten Zielen der nachhaltigen Stadtentwicklung in Einklang stehen. Hierbei spielen insbesondere das Straßenverkehrsrecht und das Städtebaurecht sowie ihr Zusammenwirken eine zentrale Rolle. Diese Regelungsbereiche sind nicht nur für die konkrete Umsetzung von Maßnahmen wichtig, sondern auch für die Schaffung einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz und politischen Unterstützung.

Das Straßenverkehrsrecht bildet eine zentrale Grundlage für die Umgestaltung von Einkaufsstraßen, insbesondere im Hinblick auf die Neugestaltung des öffentlichen Raums und die Förderung nachhaltiger Mobilität. In Deutschland ist das Straßenverkehrsrecht traditionell auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, was zu einer starken Bevorzugung des Kfz-Verkehrs führt. Dies stellt eine Herausforderung dar, da die Umgestaltung von Einkaufsstraßen im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung zunehmend eine stärkere Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr verlangt. Laut einer Studie des Umweltbundesamtes (vgl. UBA 2023) ist eine Reform des Straßenverkehrsrechts notwendig, um die Förderung der aktiven Mobilität und die Reduktion des motorisierten Verkehrs zu ermöglichen. Die jüngsten Anpassungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Oktober 2024 markieren einen wichtigen Schritt in diese Richtung. Sie erleichtern die Einrichtung von Fahrradwegen und Tempo-30-Zonen, um den Zielen des Klima- und Umeltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung gerecht zu werden. Eine wichtige Neuerung ist die Erweiterung des § 45 StVO, die es Straßenverkehrsbehörden (für Gemeindestraßen i. d. R. die Stadt) nun ermöglicht, Verkehrsmaßnahmen zum Schutz der Umwelt, der Gesundheit und zur Förderung nachhaltiger städtebaulicher Entwicklung umzusetzen. Zudem entfällt der Nachweis einer „besonderen örtlichen Gefahrenlage“ für Maßnahmen wie Fahrradwege und Fußgängerzonen, wenn diese auf den genannten neuen Zielen basieren. Ein weiterer Fortschritt ist das Antragsrecht der Gemeinden, die nun Maßnahmen bei der nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragen können, wenn sie selbst nicht für eine Straße zuständig sind. Die Behörde muss über den Antrag nach Ermessen entscheiden. Bei einer fehlerhaften Entscheidung kann die Gemeinde vor dem Verwaltungsgericht klagen. Ein solches einklagbares Antragsrecht gab es bisher nicht (§ 45 Abs. 1j StVO). Auch das Anwohnerparken kann nun präventiv ohne nachgewiesenen Parkraummangel von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Die Novelle eröffnet Städten und Gemeinden neue Handlungsspielräume, um den Straßenraum sowohl umweltfreundlicher als auch städtebaulich ansprechender zu gestalten und die Lebensqualität für alle Nutzergruppen zu verbessern (vgl. ADFC 2024). Die in den Fallstudienstädten realisierten Maßnahmen haben noch nicht in vollem Umfang von diesem erweiterten Handlungsspielraum profitiert, jedoch wurden bereits bestehende Potenziale genutzt. Ein

Beispiel hierfür ist der Stadtteil Harras in München, wo durch eine angepasste Verkehrsführung eine signifikante Verkehrsberuhigung erzielt werden konnte. Auch in anderen Städten wie Hamburg (Ottensen), Kassel (Friedrich-Ebert-Straße) und Berlin (Moabit) wurden im Rahmen der Ortszentrumsumgestaltung erfolgreiche Maßnahmen umgesetzt, wie etwa die Einführung von Parkraumbewirtschaftung, die eine Verringerung der Parkraumauslastung und des Parksuchverkehrs zur Folge hatte.

Ein wichtiges Instrument ist zudem die Umwidmung von Straßen. Dabei wird die ursprüngliche Widmung einer Straße nachträglich geändert, sodass sie nur noch für bestimmte Verkehrsarten oder Nutzergruppen zugänglich ist – zum Beispiel für Fußgänger, Radfahrer oder den öffentlichen Nahverkehr. Anders als beim Straßenverkehrsrecht, das an konkrete Gefahrenlagen gebunden ist, kann eine Umwidmung auf Grundlage des Straßenrechts aus Gründen des öffentlichen Wohls erfolgen, wie etwa zur Förderung des Umweltschutzes oder zur Verbesserung der Lebensqualität. Durch die gezielte Umwidmung können Straßen für den motorisierten Verkehr eingeschränkt oder ganz gesperrt werden, wodurch mehr Platz für Personen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, entsteht. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum für andere Nutzungen, wie etwa für den Einzelhandel, die Gastronomie oder öffentliche Veranstaltungen, besser nutzbar.

Neben der Umwidmung von Straßen erlaubt die Sondernutzung auf Grundlage der Straßengesetze der Länder wichtigen Gestaltungsspielraum. So wird es ermöglicht öffentliche Flächen für spezifische Zwecke zu nutzen, die über den Gemeingebräuch hinausgehen. Beispiele hierfür sind das Umwidmen von Parkflächen für temporäre Veranstaltungen wie Märkte oder das Aufstellen von Werbeplakaten. Auch das Einrichten von Sitzbereichen oder Kunstinstallationen auf ehemaligen Parkstreifen, fällt unter die Sondernutzung. Diese Nutzungen können die Funktionalität und Ästhetik öffentlicher Straßenräume nachhaltig verändern, wenn durch den freigewordenen Raum Flächen für Radabstellanlagen, Platz für Außengastronomie und Verweilmöglichkeiten entstehen, wie in der Fallstudie in Ottensen, Hamburg (vgl. Fallstudie bzw. Agora Verkehrswende 2018: 12 ff.) Bei der Umgestaltung von städtischen Zentren müssen zusätzlich die bestehenden örtlichen Gestaltungsregeln, wie sie beispielsweise in gemeindlichen Gestaltungssatzungen auf Grundlage der Landesbauordnungen festgelegt sind, beachtet werden. Diese werden oft durch Gestaltungsfibelnen ergänzt, die konkrete Vorgaben für die optische Gestaltung baulicher Anlagen geben. Dabei wird vor allem auf Materialien, Farbgebung, Fassadengestaltung sowie bauliche Außenelemente geachtet, um das Erscheinungsbild der Zentren zu erhalten und eine harmonische Gesamtwirkung zu erzielen. Auch Schaufensterfronten, Werbeanlagen, Schriftzüge und ähnliche Elemente müssen diesen Vorgaben folgen, um das städtische Bild zu wahren (vgl. z. B. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg 2016: 16 ff.).

Das Städtebaurecht stellt den Kommunen die notwendigen rechtlichen Instrumente zur Verfügung, um größere Umgestaltungsprojekte im öffentlichen Raum zu planen und umzusetzen. Hierbei spielt insbesondere das Baugesetzbuch (BauGB) mit seinem allgemeinen, aber auch besonderen Städtebaurecht eine zentrale Rolle, da sie den rechtlichen Rahmen für die Entwicklung urbaner Räume und die Transformation von Stadtstrukturen definieren. Die rechtlichen Vorgaben des BauGB bieten den Städten die nötige Flexibilität, um planerisch auf die spezifischen Bedürfnisse einzelner Stadtteile einzugehen und Umgestaltungen vorzunehmen, die lokal angepasst sind. Die städtebaulichen Konzepte und ggf. daraus resultierende Bauleitpläne schaffen so auch Handlungsspielraum, um nachhaltige Mobilität zu unterstützen und Fuß- und Radverkehr zu integrieren. Nach vorherigen konzeptionellen Überlegungen können relevante Festsetzungsinhalte in Bebauungsplänen zum Beispiel Fußgängerzonen und Fahrradabstellanlagen sowie Stellplätze und das Parken von Fahrzeugen im Straßenraum betreffen.

Ein wichtiger Aspekt der rechtlichen Instrumente verkehrs- oder stadtplanerischer Art ist ihre Verbindung mit der politischen Ebene. Die Integration von Umgestaltungsmaßnahmen in den planerisch-konzeptionellen Gesamtkontext lässt sich beispielsweise durch Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (ISEK), Mobilitäts- oder Logistikkonzepte umsetzen. Das ISEK ist ein strategisches Instrument zur Steuerung der Stadtentwicklung. Es wird in einem offenen, dialogorientierten Verfahren erarbeitet und bildet regelmäßig die Grundlage für die Städtebauförderung sowie die Zusammenführung von Mitteln aus verschiedenen Programmen auf EU-,

Bundes- und Landesebene. Das ISEK hat das Ziel, gebietsbezogene Maßnahmen (unter Bezugnahme auf Kriterien des besonderen Städtebaurechts) in die gesamte Stadtentwicklung zu integrieren, Synergien zu fördern und Ressourcen effizient einzusetzen. Es sorgt für eine koordinierte, bereichsübergreifende Abstimmung der Planung und Umsetzung von Projekten. Auf einen Zeitraum von mehreren Jahren werden konkrete Entwicklungsziele definiert und priorisiert, wobei sowohl Chancen als auch mögliche Herausforderungen berücksichtigt werden. Der Prozess bindet die relevanten Akteure aus Politik, Verwaltung und Gesellschaft aktiv ein (vgl. BMWSB 2023). Ein ISEK ist bei der Umgestaltung von Einkaufsstraßen besonders sinnvoll, da es eine ganzheitliche und koordinierte Planung ermöglicht, die alle relevanten Aspekte wie Verkehr, Wirtschaftsförderung, soziale Bedürfnisse und Umweltbedingungen berücksichtigt.

Ähnlich wie das ISEK ist auch ein Mobilitätskonzept ein ganzheitliches Planungsinstrument. Es zielt darauf ab, eine nachhaltige Mobilität zu fördern, indem alle Fortbewegungsarten miteinander verbunden und die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. Dabei liegt der Fokus nicht nur auf der Bereitstellung von Infrastruktur, sondern auch auf der Integration von Mobilitätsmanagement, das die Organisation und Kommunikation von Verkehrslösungen im Einklang mit dem Straßenverkehrsrecht umfasst. Ein kommunales Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, konkrete Lösungen für eine langfristige, nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu erarbeiten. Abzugrenzen sind diese umfassenden, gesamtstädtischen Konzepte von standortbezogenen Mobilitätskonzepten, die sich nur auf spezifische Anlässe, wie etwa Veranstaltungen oder Neubauvorhaben, konzentrieren (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2021: 6). Zusätzlich gewinnen innovative Logistikkonzepte (als Sonderform der Mobilitätskonzepte) bei der Umgestaltung von Einkaufsstraßen an Bedeutung. Besonders die Zustellung auf der letzten Meile wird vermehrt mit Elektromobilen und Lastenfahrrädern geplant. Dies trägt nicht nur zur Steigerung der Lebensqualität bei, sondern fördert auch die lokale Wirtschaft und sorgt für eine nachhaltigere und engere Vernetzung von Waren und Menschen (Deutscher Städtebautag 2021: 5f.). Umgestaltungen von Einkaufsstraßen planerisch und konzeptionell zu steuern, wird abhängig von den Rahmenbedingungen vor Ort unterschiedlich praktiziert. Beispiele aus den Fallbeispielen für planerisch-konzeptionelle Maßnahmen sind etwa der siegreiche Wettbewerbsentwurf in München, der Radentscheid vieler Bürgerinnen und Bürger in Frankfurt oder die integrierten Stadtteilentwicklungskonzepte in Kassel und Berlin im Rahmen der jeweiligen städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Zudem wurden in Hamburg Ottensen und in Dresden an der Kesselsdorfer Straße vorgelagerte Verkehrsversuche durchgeführt, die als Pilotprojekte dienten, um Verkehrs- und Raumkonzepte zu erproben und deren Auswirkungen auf die Lebensqualität und die städtische Mobilität zu analysieren. Diese Erfahrungen bilden entscheidende Grundlagen für die erfolgreiche Umsetzung der darauf folgenden Umgestaltungsprojekte. Sie schaffen nicht nur den formellen Rahmen für die Umgestaltung von Einkaufsstraßen, sondern auch den politischen Rückhalt, der in oft emotional geführten Diskussionen eine wichtige Basis bietet.

### **Finanzielle Instrumente und Förderprogramme**

Neben den formalen Instrumenten spielen auch Förderprogramme eine zentrale Rolle bei der Realisierung von Umgestaltungsprojekten. Fördermittel aus verschiedenen Institutionen und auf unterschiedlicher Ebene bieten wichtige finanzielle Unterstützung und sind oft entscheidend, um konkrete Umgestaltungsmaßnahmen umzusetzen. Fördermittel aus europäischen Fonds, wie dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), sowie nationale Programme wie die KfW-Programme, stellen wichtige finanzielle Mittel bereit. Darüber hinaus fördert die Städtebauförderung des Bundes und der Länder gezielt Maßnahmen, die zur Stärkung von Wirtschaftsstandorten und zur Verbesserung der Lebensqualität in Stadtzentren beitragen. Ein wichtiger Bestandteil dieser Förderungen ist das Programm „Lebendige Zentren“, das speziell darauf abzielt, den öffentlichen Raum in Innenstadtbereichen zu verbessern und die Vernetzung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit in zentralen Lagen zu fördern. Zusätzlich gibt es auch auf Länderebene spezifische Fördermöglichkeiten. Ein Beispiel hierfür ist das Förderprogramm „Ortsmitten“ in Baden-Württemberg, das Kommunen bei der Entwicklung und Umgestaltung von Ortskernen und Stadtzentren unterstützt (vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg o. J.). Einige Bundesländer stellen zudem Plattformen zur Verfügung, die bei der Suche nach geeigneten Förderprogrammen unterstützen. Ein Beispiel hierfür ist der „Förderfinder NRW“ des Zukunftsnetzwerks

Mobilität. Diese Plattform ermöglicht es, gezielt Fördermittel für Projekte im Bereich Mobilität zu identifizieren und die passende finanzielle Unterstützung zu finden. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass in jedem Fall auch der Einsatz von kommunalen oder auch privaten Eigenmitteln erforderlich ist, um Projekte vollständig von der Stadt oder einem ggf. beteiligten Investor zu finanzieren.

Die Transformation der Innenstädte und zentraler Lagen erfordert angepasste und zukunftsweisende Konzepte, die eine nachhaltige und multifunktionale Stadtentwicklung fördern. Ein wesentlicher Aspekt dieses Prozesses ist ein strategisches Flächen- und Bodenmanagement, das als Steuerungsinstrument für gezielte Investitionen dient. Ein wichtiger Ansatz ist der vorausschauende Erwerb von Immobilien und Grundstücken durch die Kommune, um die Stadtentwicklung aktiv zu gestalten und den Standort zu stabilisieren und weiterzuentwickeln. Rechtsinstrumente, wie die Vorkaufsrechte im BauGB, können diesen kommunalen Handlungsansatz flankieren. Finanzierungsinstrumente wie kommunale Ankauffonds oder die Zusammenarbeit mit der lokal agierenden Immobilienwirtschaft, können den Erwerb erleichtern und helfen, die Risiken zu minimieren. Für den Ankauf relevanter Immobilien sollten Kommunen jedoch zusätzlich eine ausreichende Eigenfinanzierung mitbringen, um auch ohne zusätzliche Fördermittel handlungsfähig zu bleiben. Darüber hinaus sollten Investitionen so gestaltet werden, dass sie langfristig mehrere positive Effekte erzeugen. Dabei geht es beispielsweise um Investitionen in öffentlich zugängliche Flächen, die sowohl der Klimaanpassung als auch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität dienen. Diese Maßnahmen tragen zur Attraktivität der Innenstadt und zentraler Lagen bei und schaffen einen nachhaltigen Nutzen für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Besuchenden. Zur Unterstützung des Transformationsprozesses sind zudem flexible Finanzierungsoptionen erforderlich, die es den Kommunen ermöglichen, Schlüsselimmobilien schnell zu erwerben und weiterzuentwickeln. Ein durchdachtes finanzielles Ressourcenmanagement ist entscheidend, um die notwendigen Veränderungen in den Innenstädten und Stadtteilzentren effektiv umzusetzen (vgl. Deutscher Städtetag 2021: 15 ff.)

### **Partizipative und experimentelle Ansätze**

Neben den rechtlichen und finanziellen Instrumenten spielen auch partizipative Ansätze eine entscheidende Rolle bei der erfolgreichen Umgestaltung von Einkaufsstraßen. Diese Ansätze fördern die Akzeptanz und Identifikation der Stadtbewohnerinnen und -bewohner mit den Veränderungen und tragen dazu bei, die Bedürfnisse und Wünsche der betroffenen Personen in den Planungsprozess einzubeziehen. Die Bürgerbeteiligung stellt somit einen wesentlichen Bestandteil der Umgestaltung dar.

Selbstorganisierte Initiativen, wie Straßenfeste, Märkte, Kulturveranstaltungen und Pflanzaktionen, tragen zur Förderung des Gemeinschaftsgefühls und der Identifikation mit dem Stadtteil bei. Solche Vorhaben schaffen einen direkten Bezug zwischen den Anwohnenden und ihrem urbanen Umfeld, was wiederum zu einer größeren Unterstützung der Umgestaltungsprozesse führt. Diese Art von partizipativen Ansätzen kann als Katalysator für die langfristige Akzeptanz und Nutzung der umgestalteten Räume dienen. Die Zusammenarbeit mit lokalen Gewerbetreibenden ist ein weiterer wichtiger Bestandteil der Umgestaltung von Einkaufsstraßen. Der Einzelhandel und die Gastronomie sind häufig direkt von den Veränderungen betroffen und können durch innovative Projekte, wie etwa Pop-up-Stores oder temporäre Events, zur Belebung des Stadtteils beitragen. Maßnahmen dieser Art fördern nicht nur die wirtschaftliche Revitalisierung von Einkaufsstraßen, sondern schaffen schnell und flexibel lebendige, vielfältige und attraktive urbane Räume. Eingebettet in eine Strategie des „Tactical Urbanism“ bieten sie die Möglichkeit, die Auswirkungen von Veränderungen schnell zu testen und gegebenenfalls anzupassen, bevor größere und langfristigere Eingriffe vorgenommen werden. Auch lokale Bürgerinitiativen, wie „Ottenser Gestalten“ in Hamburg, welche auf eine zügige Verkehrswende im Quartier drängten, können eine wichtige Rolle bei der Gestaltung und Entwicklung von Stadtzentren spielen. Durch solche Initiativen wird ein Dialog zwischen den Bürgerinnen und Bürgern, der Stadtverwaltung und ihren betroffenen Bereichen wie der Stadt- und Verkehrsplanung sowie der Stadtpolitik gefördert, um eine möglichst bürgernahe und zukunftsfähige Stadtentwicklung zu gewährleisten.

Verkehrsversuche ermöglichen es, geplante Änderungen im Verkehrsfluss oder in der Infrastruktur unter realen Bedingungen zu testen, bevor sie dauerhaft umgesetzt werden. Hierbei werden temporäre Maßnahmen wie Änderungen der Verkehrsführung oder die Einrichtung von Fußgängerzonen ausprobiert, um deren Auswirkungen zu beobachten und gegebenenfalls anzupassen. Dieser mindestens zweistufige, partizipative Prozess – bestehend aus dem Verkehrsversuch und der anschließenden Projektplanung – basiert auf realen Erfahrungen und hilft, ein effektives Verkehrskonzept zu entwickeln. Es ist jedoch entscheidend, dass die Erkenntnisse aus der Versuchsphase sowie das Wissen der Bürgerschaft schnell in die finale Planung integriert werden. In Ottensen wurden bereits positive Effekte durch den vorgelagerten Verkehrsversuch zur dauerhaften Umgestaltung des Zentrums verzeichnet. In Dresden an der Kesselsdorfer Straße fand Ende 2024 ebenfalls ein Verkehrsversuch statt, der ähnliche Ziele verfolgt, um auch hier auf Basis realer Erfahrungen eine nachhaltige Umgestaltung des Stadtteil- und Ortsteilzentrums zu ermöglichen.

Bei der Umgestaltung von Einkaufsstraßen können weitere innovative und experimentelle Formen eingesetzt werden, wie beispielsweise Reallabore. Reallabore dienen dazu, Innovationen unter realen Bedingungen zu testen. Sie fungieren in der Regel als Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Gesellschaft und schaffen Raum, um im Forschungskontext neue Ideen für nachhaltige Stadtentwicklung gemeinsam mit der Bevölkerung, Verwaltung und Wirtschaft zu erarbeiten. Innenstädte sowie Stadt- und Ortsteilzentren bieten aufgrund ihrer hohen Dichte und Vielseitigkeit besondere Herausforderungen, die bei der Planung solcher Experimentierräume berücksichtigt werden müssen. Hier empfiehlt es sich, Reallabor-Konzepte kleinteilig, differenziert und praxisnah zu entwickeln, um den lokalen Gegebenheiten gerecht zu werden (vgl. Deutscher Städtetag 2021: 6).

### Evaluation und Weiterentwicklung

Für die nachhaltige und erfolgreiche Umgestaltung von Einkaufsstraßen ist eine kontinuierliche Evaluation von entscheidender Bedeutung. Sie bildet die Grundlage für eine klare Kommunikation darüber, welchen Beitrag die Maßnahmen zur Behebung der konkreten Problemstellungen vor Ort leisten. Darüber hinaus liefert sie Argumente für zielorientierte Diskussionen mit den betroffenen Akteurinnen und Akteuren. Evaluationen helfen, Schwächen zu identifizieren, Verbesserungspotenziale zu erkennen und die Umgestaltungsmaßnahmen langfristig zu optimieren.

Bei der Evaluation kann zwischen zwei grundlegenden Arten unterschieden werden: der Prozessevaluation und der Wirkungsevaluation. Die Prozessevaluation sorgt dafür, dass die Planung und Umsetzung effizient und zielgerichtet verläuft. Sie ermöglicht es, Hindernisse frühzeitig zu erkennen und rechtzeitig darauf zu reagieren. Dabei werden Abläufe, Zeitpläne und Ressourceneinsatz überprüft, um sicherzustellen, dass die geplanten Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden (UBA 2015: 14 ff.). Dies wurde beispielsweise auch in Berlin Moabit im Rahmen der Revitalisierung der Turmstraße umgesetzt. Eine externe Prozesssteuerung sicherte die Kommunikation zwischen allen Akteurinnen und Akteuren, während das Geschäftsstraßenmanagement seit 2011 regelmäßig ein Monitoring betreibt und Abstimmungssitzungen organisiert. Die Wirkungsevaluation ist hingegen entscheidend, um zu überprüfen, ob die festgelegten Ziele tatsächlich erreicht wurden und welche langfristigen Auswirkungen die Veränderungen auf die Lebensqualität und die Nutzung des urbanen Raums haben (UBA 2015: 14 ff.). Auch negative Erfahrungen können dabei hilfreich sein, da sie auch zur Weiterentwicklung beitragen, um zukünftige Herausforderungen besser zu adressieren und letztlich positive Wirkungen zu erzielen. Besonders wichtig sind hierbei Vorher-Nachher-Untersuchungen, wie am Oeder Weg in Frankfurt, bei dem die Auswirkungen der Umgestaltung auf die Verkehrssicherheit, den Verkehrsfluss und die Verkehrsbelastung durch die Universität Frankfurt untersucht wurden, sowie eine langfristige Beobachtung der Entwicklung auch nach den Umgestaltungen erfolgte. Diese Untersuchungen liefern wertvolle Erkenntnisse über die Nachhaltigkeit der Maßnahmen, können aber auch Wissenswertes in den Prozess anderer Planungsvorhaben einfließen lassen. Auch hier können negative Erfahrungen im Sinne einer Weiterentwicklung der Ansätze helfen, die Herausforderungen zu adressieren und insgesamt zu positiven Wirkungen zu kommen (UBA 2023: 52). Die Einbindung der Bevölkerung in den Evaluationsprozess ist dabei von großer Bedeutung. Durch Feedback-Möglichkeiten und aktiv gestaltete Beteiligung können die Anwohnenden ihre Perspektiven

und erste Erfahrungen mit den Umgestaltungen einbringen und so zur Weiterentwicklung beitragen. Ein Beispiel hierfür ist die durchgeführte Nutzendenbefragung zum Oeder Weg in Frankfurt, bei der vor und nach der Umgestaltung verschiedene Kriterien wie Aufenthaltsqualität und Lärmbelastung bewertet wurden. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere die Aufenthaltsqualität und das soziale Sicherheitsgefühl nach der Umgestaltung deutlich verbessert bewertet wurden. Diese vergleichende Analyse fördert nicht nur die Akzeptanz der Maßnahmen, sondern stellt sicher, dass Projekte den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen und gezielt an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden. Evaluationsergebnisse können nicht nur vor Ort genutzt werden, sondern sollten auch mit anderen Städten geteilt werden, um Inspiration und Nachahmung anzuregen. Solche interkommunalen Austauschprozesse tragen zur Weiterentwicklung von Good-Practice-Ansätzen bei. Erfolgreiche Umgestaltungen können zudem als Wirtschaftsfaktor und Werbe maßnahme dienen, um die Lebensqualität der Stadt hervorzuheben und sie als attraktiven Ort zum Wohnen und Arbeiten zu präsentieren (UBA 2023: 42 f.).

## 5.4 Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis

Aus den Fallstudien, der Literaturanalyse und den Gesprächen mit den Expertinnen und Experten haben sich verschiedene Aspekte wiederkehrend als positiv für die Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren herausgestellt. In diesem Kapitel werden die zentralen Empfehlungen dargelegt, mit dem Ziel so die wichtigsten Erkenntnisse, für künftige Umgestaltungsprozesse zusammenzufassen.

### Gesicherte Grundlagen als Prozessfundament

Eine gesicherte Grundlage, auf der die Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren aufbaut, ist in vielerlei Hinsicht essenziell, um einen erfolgreichen Umgestaltungsprozess durchzuführen. Zunächst handelt es sich dabei um die Unterstützung und Legitimation des Prozesses, den es möglichst auf ein in der gesellschaftlichen Breite mitgetragenes Fundament zu stellen gilt. Ein übergreifender politischer Konsens, beispielsweise durch einen Bürgerentscheid, ist eine gute Grundvoraussetzung, als rahmenggebende Einigung über das grundsätzliche Anstreben einer Umgestaltung. Dies zeigt unter anderem der Radentscheid in Frankfurt. Hieraus ergibt sich auch über Legislaturperioden hinweg eine gewisse Verlässlichkeit.

Ebenso kann die Integration in politisch beschlossene übergreifende Planungskonzepte, wie ein stadtweites Mobilitätskonzept oder ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, den grundsätzlichen Konsens zur Umgestaltung fördern. Eine weitere Säule für eine verlässliche Planung ist die finanzielle Absicherung. Eine frühzeitige Akquise von Fördermitteln auf EU-, Bundes- und Landesebene oder die beschlossene Bereitstellung von Eigenmitteln kann die Umsetzung absichern. Mit diesen finanziellen Mitteln kann ein Rahmen für die grundsätzliche Umgestaltungsabsicht geschaffen werden.

Im nächsten Schritt gilt es, die Zielrichtung zu entwickeln. Um eine konsensuale Verständigung über die Entwicklungs- beziehungsweise Umgestaltungsziele zu erlangen, ist es zunächst entscheidend, die Ausgangssituation zu kennen. Es hat sich sowohl in den Fallstudien als auch der allgemeinen Literaturrecherche gezeigt, dass eine intensive Analyse der Stärken, Schwächen und Bedarfe vor Ort wichtige Grundlage ist, um zielgerichtet Maßnahmen aufsetzen zu können. So ist beispielsweise eine Potenzial-Defizit-Analyse wie in München zur Umgestaltung des Harras zu empfehlen, um eine transparente Grundlage zu erarbeiten und unter anderem städtebauliche, verkehrliche, ökonomische, ökologische und soziale Faktoren zu berücksichtigen. Darauf aufbauend sollte auch die frühzeitige Planung unter Berücksichtigung der Einbindung von Fachexpertinnen und -experten sowie den wichtigsten Entscheidungsträgern erfolgen. So hat sich beispielsweise in München ein vorgeschalteter Wettbewerb zum besten architektonischen Entwurf der Umgestaltung des Harras unter Beteiligung der Politik in einer Jury als geeignetes Mittel herausgestellt, um einen Grundkonsens über die Entwicklungsrichtung zu bekommen. In Hamburg Ottensen gab es ein frühzeitiges Werkstattverfahren unter Einbeziehung von Verkehrs- und Freiraumplanung, um die Grundzü-

ge der Straßenraumentwicklung abzustimmen. Durch dieses zielgerichtete Vorgehen konnte zudem Zeit eingespart werden, da wichtige Rahmenbedingungen durch die hinzugezogene breite Fachexpertise von Anfang an mitgedacht wurden.

### Beteiligung mit Ziel und Gestaltungsspielraum

Ein wesentliches Mittel zur Förderung der Akzeptanz und damit zum Erfolg der Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren hat sich in der Form der Beteiligung gezeigt. In der Zielvorgabe haben sich unterschiedliche Herangehensweisen bewährt. So gab es Prozesse, die, im Sinne des Bottom-Up-Prinzips, von der Bürgerschaft oder durch sonstige Akteurskreise vor Ort angestoßen wurden, mit mehr oder weniger konkreten Zielvorstellungen. Hier scheint es sinnvoll, dass Kommunen diese Zielvorstellungen mit weiteren Rahmenbedingungen, wie beispielsweise gesamtstädtischen Entwicklungskonzepten, in Einklang bringen. Die Bürgerschaft und lokale Akteursgruppen sollten jedoch in dem Fall schon sehr frühzeitig, auch bei dem Prozess der Zielentwicklung einbezogen werden. Die Kommune nimmt dabei die Rolle ein, die gesamtheitlich integrierte Entwicklung sicherzustellen und den Zielfindungsprozess entsprechend zu leiten. Hierbei gilt es unterschiedliche Interessen gut miteinander zu vereinen aber auch klar zu kommunizieren, dass nicht allen Einzelinteressen entsprochen werden kann.

Bei Umgestaltungsprozessen, die eher von Politik oder Verwaltung angestoßen werden, somit eher dem Top-Down-Prinzip entsprechen, ist davon auszugehen, dass die anstoßgebenden Akteurinnen und Akteure bereits konkrete Zielvorstellungen haben. Diese sollten als Rahmen für die Beteiligung dienen. In diesem Rahmen gilt es jedoch, Interessierten vor Ort möglichst viel Gestaltungsspielraum zu überlassen und sie an der Maßnahmenentwicklung zu beteiligen. Dies stärkt die Identifikation mit der Umgestaltung und führt dazu, dass auf Belange vor Ort kleinräumig und vielfältig eingegangen werden kann. Entsprechend sinnvoll ist es auch, auf unterschiedliche Beteiligungsformate zu setzen, um verschiedene Gruppen zu erreichen. Besonders wichtig sind die Akteursgruppen, die von Umgestaltungsprozessen in besonderem Maße betroffen werden, sodass diese die Umgestaltung auch besonders mitprägen können. Bei der Umgestaltung von Einkaufsstraßen ist insbesondere sicherzustellen, dass die Gewerbetreibenden einbezogen werden. Rein informative Beteiligungsinstrumente reichen dabei in der Regel nicht aus, um diese in ihrem Bedarf und Gestaltungswunsch zufriedenzustellen. Allgemein scheinen Workshops und Planungswerkstätten besser geeignet, dem wachsenden Wunsch nach Mitgestaltung zu entsprechen.

### Kontinuierliche und vielfältige Beteiligung

Die Umgestaltung von Einkaufsstraßen berührt in der Regel vielfältige Akteursinteressen, da sich hier verschiedene Funktionen und Bedarfe bündeln. Demzufolge besteht auch ein hohes Interesse am Umgestaltungsprozess, dem entsprochen werden muss. Je nach Akteursgruppe oder Einzelperson kann dieses Interesse unterschiedlich gestaltet sein, von der reinen Information bis hin zur intensiven Planungsbeteiligung. Aufgrund der oftmals umfangreichen baulichen Eingriffe können Umgestaltungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Dem Wunsch nach Information und Beteiligung sollte dementsprechend auch während des gesamten Prozesses entsprochen werden. So können beispielsweise frühzeitig Bürgerwerkstätten, wie in München zur Umgestaltung des Harras durchgeführt werden, aber auch Baustellenbegehungen, wie an der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel. Zudem bietet es sich zur Wahrung der Kontinuität an, auch eine dauerhafte Präsenz vor Ort einzurichten durch ein Bürgerbüro, das zu gewissen Zeiten in der Woche besetzt ist und Rückfragen beantworten, Ideen aufnehmen und Kritik auffangen kann.

Sinnvoll ist es, mit dem Ziel einer kontinuierlichen Beteiligung auch von Anfang an eine Beteiligungsstrategie zu implementieren, sodass zu den angestrebten Projektphasen auch die begleitenden Beteiligungsbausteine bereits frühzeitig und strategisch geplant werden. Dem entsprechend sollte auch ein Budget für die Beteiligung frühzeitig eingepreist werden. Die zu planenden Kosten sind dabei aufgrund der Individualität der Projekte schwer genau zu beziffern, es sind jedoch tendenziell größere Ressourcen bereitzustellen, als dies in der Vergangenheit in vielen Projekten erfolgt ist. Das betrifft auch die Ressourcen im verwaltungsinternen Projektteam selbst.

## Temporäre Erprobung und flexible Gestaltungsmaßnahmen

Das Ziel einer wirkungsvollen Veränderung von Einkaufsstraßen lässt sich in den untersuchten Fallstudien größtenteils nur dadurch erreichen, dass mehrere Ansätze der Umgestaltung miteinander vereint werden. So kann eine ausschließliche Aufwertung des Seitenraumes ohne Berücksichtigung der Verkehre im Straßenraum nur eingeschränkt dazu führen, den Charakter der Einkaufsstraße zu verändern und somit ihre Attraktivität zu erhöhen. Es hat sich gezeigt, dass stadtgestalterische Maßnahmen, mit verkehrslenkenden und verkehrsberuhigenden Maßnahmen zusammenwirken sollten, um eine erfolgreiche Veränderung herbeizuführen. So ist beispielsweise am Oeder Weg in Frankfurt die verkehrslenkende Wirkung von Durchfahrtssperren gemeinsam mit der Ausweisung als Fahrradstraße und der Aufwertung des Seitenraumes gedacht worden. Am Harras in München ist neben der Platzgestaltung der Verkehr neu geordnet und aus Teilen des Platzes herausgehalten worden. Es empfiehlt sich, bei der Maßnahmenentwicklung gezielt zu berücksichtigen, welche Veränderungen sowohl im Straßenraum als auch im Seitenraum getroffen werden müssen, um die Umgestaltungsziele zu erreichen.

Tiefgreifende Veränderungen von Einkaufsstraßen werden vor allem von Akteurinnen und Akteuren vor Ort oftmals als ein erheblicher Eingriff in die bestehenden verkehrlichen, sozialräumlichen und wirtschaftlichen Strukturen wahrgenommen und mit Skepsis betrachtet. Ein geeignetes Mittel, um dieser Skepsis zu begegnen, ist zum Beispiel die Festlegung von Erprobungsphasen. Im Sinne eines Experimentes kann die geplante Umgestaltung anhand von temporären Maßnahmen umgesetzt werden. Diese Erprobung, beispielsweise im Rahmen eines Verkehrsversuchs, gilt es jedoch gut vorzubereiten und auch rechtlich sauber zu begründen. Durch Klagen einzelner Akteurinnen und Akteure gekippte Verkehrsversuche haben dies gezeigt. Um eine realistische Erprobung einer dauerhaften Umgestaltung zu ermöglichen, sollte der Versuchszeitraum mehrere Monate und somit auch unterschiedliche Jahreszeiten und Witterungsbedingungen umfassen. Andernfalls kann nur eine sehr eingeschränkte Aussagekraft erzielt werden. Um die Aussagekraft der Versuchszeit zu erhöhen, ist eine wissenschaftliche Begleitung zu empfehlen, die sowohl anhand quantitativer als auch qualitativer Methoden erforscht, welche Veränderungen durch die temporäre Umgestaltung entstanden sind. Wichtige Indikatoren können dabei, je nach Umgestaltungsziel, die Veränderung des Verkehrsaufkommens, die Bewertung durch unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer sowie die Umsatzentwicklung der Gewerbetreibenden sein. Es gilt in jedem Fall einen Status-quo vor der Umgestaltung zu erheben, um Entwicklungen ableiten und bewerten zu können. Auch während der Umgestaltung bietet es sich an, mehrere Erhebungsintervalle durchzuführen, da sich, je nach Jahreszeit oder auch Dauer der Umsetzung, unterschiedliche Ergebnisse zeigen. Die ermittelten Ergebnisse der Projektevaluation sollten einerseits genutzt werden, um über das Ob und Wie einer dauerhaften Umgestaltung zu entscheiden. Sie können andererseits aber auch genutzt werden, um für weitere Umgestaltungsmaßnahmen Erkenntnisse zu liefern. So werden die Erkenntnisse des ersten Umgestaltungsabschnitts an der Kesselsdorfer Straße in Dresden in die Umgestaltung der weiteren Abschnitte einfließen. Und auch am Oeder Weg in Frankfurt, der ersten umgesetzten von elf geplanten, sogenannten fahrradfreundlichen Nebenstraßen, wurden die Erkenntnisse aus dem Umgestaltungs- und Beteiligungsprozess für weitere Straßenzüge berücksichtigt. Die Durchführung von Umgestaltungsmaßnahmen in Stadtteil- und Ortsteilzentren aber auch in anderen städtischen Bereichen ist allgemein ein regelmäßig wiederkehrender Prozess. Entsprechend sollte das Projekt auch aus diesem Grund nicht mit der Umgestaltung enden, sondern mit einer Evaluation. Diese kann dazu dienen kritisch zu reflektieren, welche Ansätze sowohl gestalterischer als auch prozessualer Art gut funktioniert haben und welche für künftige Projekte zu verändern sind. Diese Evaluation ist eher als interne Evaluation im Projektteam zu sehen, sie sollte aber auch auf Feedback der weiteren Akteurinnen und Akteure aufgebaut werden.

Im Anschluss an eine befristete Erprobung ist auch für die dauerhafte Umgestaltung zu empfehlen, eine gewisse Flexibilität aufrecht zu erhalten und dabei auf die Akteurinnen und Akteure vor Ort einzugehen. So hat es sich in mehreren Beispielen bewährt, Räume zu schaffen, die möglichst flexibel an sich verändernde Bedürfnisse angepasst werden können. Am Oeder Weg in Frankfurt ist beispielsweise ein Multifunktionsstreifen geschaffen worden, der je nach Straßenabschnitt und den Bedürfnissen der dortigen Anliegenden, unterschied-

liche Elemente wie Außengastronomie, Sitzmöglichkeiten, Begrünung oder Parkplätze beinhalten kann. Mit den Gewerbetreibenden vor Ort wurde gezielt gesprochen, an welcher Ausgestaltung sie vor ihrem Ladenlokal Interesse haben. Flexible Anpassungsmöglichkeiten sind im Rahmen einer Verstetigung der Umgestaltung, beispielsweise durch die dauerhafte Pflanzung von Bäumen, natürlich zunehmend schwieriger, sie sollten jedoch so gut wie möglich erhalten bleiben. So kann auf sich wandelnde Rahmenbedingungen, beispielsweise durch Veränderungen im Geschäftsbesitz auch in der Gestaltung des öffentlichen Raums reagiert werden.

### **Integrierte Ansätze unter Berücksichtigung von Impulsgebern**

In den Fallstudien hat sich gezeigt, dass an die vielfältigen Ansprüche, die in Stadtteil- und Ortsteilzentren bestehen, auch in der Projektentwicklung frühzeitig gemeinsam gedacht werden sollte. So haben die Umgestaltungen, die in der Zielstellung teilweise primär eine verkehrliche Anpassung und Beruhigung verfolgt haben, auch stadtgestalterische Aspekte mitaufgenommen und Umgestaltungen, die eine Aufwertung des öffentlichen Raumes vordergründig zum Ziel hatten, zwangsläufig auch die verkehrliche Komponente mitberücksichtigt. Die Impulse die von städtebaulichen oder verkehrlichen Großprojekten, wie beispielsweise den Straßenbahnentwicklungen an der Turmstraße in Berlin oder an der Kesselsdorfer Straße in Dresden, ausgehen, sind dabei vielfach wichtiger Anlass für die Umgestaltung. Durch ihren oftmals weitreichenden Eingriff in bestehende Strukturen tragen sie vielfach dazu bei, dass grundlegende Umbaumaßnahmen erforderlich sind und auch das Stadtbild vielfach verändert wird. Das bietet die Gelegenheit über das Einzelprojekt mit verkehrlichem, städtebaulichem oder sonstigem Schwerpunkt hinauszudenken und eine integrierte Weiterentwicklung des öffentlichen Raumes anzustreben. So sind in allen Fallstudien mindestens verkehrliche und freiraumgestalterische Aspekte aufgegriffen worden. Zudem wurde auch weiteren, vielfältigen Ansprüchen an Zentren Rechnung getragen, wie beispielsweise der Entwicklung von Gastronomie und Einzelhandel.

### **Zentrale Koordinierung für klare Kommunikation**

Die Umgestaltung von Einkaufsstraßen ist aufgrund der vielfältigen zu berücksichtigenden Aspekte, wie beispielsweise der Koordination der städtebaulichen Planung, der Akteursbeteiligung oder auch der Fördermittelakquise, ein komplexes Vorhaben. Dieses gilt es sowohl verwaltungsintern als auch in der Kommunikation nach außen klar zu strukturieren. Vor diesem Hintergrund hat sich in den Fallstudien gezeigt, dass eine hauptverantwortlich betreuende Zuständigkeit bei einem relativ kleinen Personenkreis, der sich regelmäßig austauscht, förderlich ist. So laufen in der internen Organisation die Fäden beispielsweise bei einem Projektteam zusammen und auch in der Außenkommunikation haben die Akteursgruppen vor Ort klare Ansprechpersonen, mit denen über den Projektverlauf hinweg ein gegenseitiges Vertrauensverhältnis aufgebaut werden kann. So entwickelt sich im Projektverlauf ein Netzwerk mit klaren Strukturen. Dies setzt voraus, dass den entsprechenden Verwaltungsmitarbeitenden ausreichend Zeit für die Koordination der Umgestaltung eingeräumt wird und sie diese Aufgabe nicht neben ihrer sonstigen Arbeit zusätzlich übernehmen müssen. Eine Schaffung von Ressourcen außerhalb der klassischen Linien- und Aufgabenstruktur innerhalb der Verwaltung bietet sich entsprechend an. In mehreren Fallstudien wurden zu diesem Zweck erfolgreich Koordinations- und Stadtteilbüros eingesetzt, die auch vor Ort als Anlaufstelle fungieren können. Sie können auch weitergehende organisatorische Aufgaben übernehmen und die Außenkommunikation durch gezielte Aktionen fördern, wie beispielsweise durch eine Quartierszeitung, die in Kassel das Stadtteilbüro mitinitiiert hat und die dort auch nach der Umsetzung online weitergeführt wird und so das Quartiersleben begleitet. Bei der Umgestaltung der Turmstraße in Berlin ist das Koordinationsbüro offiziell mit Aufgabe des Sanierungsbeauftragten nach § 157 BauGB.

## 5.5 Fazit

Im Ergebnis der Studie hat sich als ein wesentlicher Erfolgsfaktor zur Umgestaltung von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren die Partizipation herausgestellt, die bereits frühzeitig aber auch durch stetige Fortführung der Kommunikation und eine gezielte Einbeziehung vielfältiger Akteursgruppen zu stärken ist. Weitere Faktoren bei der Neuprofilierung der Straßenräume sind verkehrsberuhigende Aspekte aber auch eine Verbesserung der Einkaufssituation sowie der Aufenthaltsqualität und Erholungsfunktion.

Für die Gestaltung der Umsetzung geben die formellen und informellen Instrumente der Stadt- und Verkehrsplanung den Rahmen vor. In der Umsetzung haben sich in den Fallstudien insbesondere die experimentellen Ansätze als wichtiger Erfolgsfaktor herausgestellt. Ihre Evaluation und Weiterentwicklung mit dem Ziel der Verfestigung haben dazu beigetragen, dass die Akzeptanz erhöht werden konnte und teils wichtige Anpassungen vorgenommen wurden. Finanzierung und Förderung sind wichtig zur Realisierung der geplanten Maßnahmen. Sie bilden zusammen mit dem politischen Beschluss die gesicherte Grundlage in den Kommunen. Die wichtigste Finanzierungsgrundlage waren dabei in den meisten Fällen die kommunalen Mittel. Oftmals sind diese aber auch im Rahmen von größeren Infrastruktur- und Städtebauprojekten bereitgestellt worden.

In der Fallstudienbetrachtung waren gezielte Beteiligung, temporäre Erprobung und flexible Gestaltung zusammen mit einer integrierten Herangehensweise unter Berücksichtigung verkehrlicher, städtebaulicher und weiterer Aspekte die bestimmenden Prozessmerkmale der in die Studie einbezogenen Fallstudienstädte Frankfurt am Main, München, Hamburg, Kassel, Dresden und Berlin. Diese hier untersuchten erfolgreichen Beispiele zu Umgestaltungen von Einkaufsstraßen in Stadtteil- und Ortsteilzentren machen Mut und können somit als Vorbild für zahlreiche engagierte Projekte dienen.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Grundversorgungszentrums Oeder Weg im Frankfurter Stadtgebiet	18
Abbildung 2: Lage des Umbaugebiets im Grundversorgungszentrum Oeder Weg	18
Abbildung 3: Darstellung der wichtigsten verkehrlichen Anpassungen am Oeder Weg	23
Abbildung 4: Lage des Stadtteilzentrums Harras im Münchener Stadtgebiet	25
Abbildung 5: Lage des Umbaugebiets im Stadtteilzentrum Harras	26
Abbildung 6: Lage des übergeordneten Zentrums Altona im Hamburger Stadtgebiet	31
Abbildung 7: Abgrenzung von Kern- und Projektgebiet Ottensen	32
Abbildung 8: Lage des B-Zentrums Friedrich-Ebert-Straße im Kasseler Stadtgebiet	37
Abbildung 9: Lage des Umbaugebiets im B-Zentrum Friedrich-Ebert-Straße	38
Abbildung 10: Lage des Ortsteilzentrums Kesselsdorfer Straße im Dresdner Stadtgebiet	43
Abbildung 11: Lage des Umbaugebiets im Ortsteilzentrum Kesselsdorfer Straße	43
Abbildung 12: Lage des Stadtteilzentrums Turmstraße im Berliner Stadtgebiet	48
Abbildung 13: Lage des Umbaugebiets im Stadtteilzentrum Turmstraße	49
Abbildung 14: Lageverortung der wichtigsten Neu- und Umgestaltungen im Stadtteilzentrum Turmstraße	52

## Literatur- und Quellenverzeichnis

AGFK Bayern – Arbeitsgemeinschaft fahrrandfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern), 2016: WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel. Erlangen.

BMI – Bundesministerium des Inneren für Bau und Heimat, 2020: Besonders erhaltenswerte Bausubstanz in Deutschland und Europa. Zugriff: [https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/downloads/DE/Programme/LebendigeZentren/broschuere-besonders-erhaltenswerte-bausubstanz.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/downloads/DE/Programme/LebendigeZentren/broschuere-besonders-erhaltenswerte-bausubstanz.pdf?__blob=publicationFile&v=3) [abgerufen am 03.04.2025].

BMWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, 2023: Aktualisierte Arbeitshilfe für Kommunen "Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung". Zugriff: [https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/TopMeldungen/230822\\_Arbeitshilfe\\_ISEK\\_2023.html](https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/TopMeldungen/230822_Arbeitshilfe_ISEK_2023.html) [abgerufen am 13.05.2025].

Deloitte, 2020: Elektromobilität in Deutschland. Marktentwicklung bis 2030 und Handlungsempfehlungen. Zugriff: <https://www.deloitte.com/de/de/Industries/automotive/research/elektromobilitaet-in-deutschland.html> [abgerufen am 03.04.2025].

Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen (Hrsg.), 1999: Stadtentwicklungsconcept Bremen. Bremen.

Fleischmann, L.; Herbert, C.; Klausmann, F.; Schnabel, F., 2020: EHI-Leitfaden. Elektromobilität im Handel 2020. Orientierungshilfe für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Herausgeber: EHI Retail Institute e. V. Köln.

Institut für Handelsforschung Köln, 2023: Vitale Innenstädte 2022. Köln.

Kraftfahrt-Bundesamt, 2023: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbzirken. Flensburg.

Merten, L.; Kuhnimhof, T., 2023: Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres. In: Journal of Transport Geography.

Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, o. J.: Förderprogramm Ortsmitten. Zugriff: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme-und-aufrufe/ortsmitten> [abgerufen am 29.01.2025].

Schneidermesser, D.; Betzien, J., 2021: Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin.

Schwedes, O.; Thomaier, S., 2020: Zusammen mit den Gewerbetreibenden für den Radverkehr – das Beispiel der Berliner Einkaufsstraße Schönhauser Allee. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023: Gemeinsames Statistikportal (Stand 31.12.2022). Zugriff: <https://www.statistikportal.de/de> [abgerufen am 03.04.2025].

Umweltbundesamt, 2023a: Stadtzentren als Orte nachhaltigen Konsums. Zugriff: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/raum-siedlungsentwicklung/stadtzentren-als-orte-nachhaltigen-konsums#undefined> [abgerufen am 13.01.2025].

Umweltbundesamt, 2023b: Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums – Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis. Dessau-Roßlau.

Wächter, K., 2024: Mehr Bottom-up Beteiligung wagen – Bürger\*innenvorschläge für partizipative Demokratie.

Willi, E., 2021: Bedeutung von Parkplätzen in Innenstädten.

Wolff, P.; Fehn, M.; Weiß, M.; Redicker, L.; Baniseth, R.; Becker, N., 2021: Urbane Logistik in der Stadt- und Verkehrsplanung.

#### **Quellen für die Dokumentation der Fallstudienstädte (nach deren Erscheinen)**

Stadt Frankfurt am Main

Institut für Stadtgeschichte, 2024: Stadtchronik. Zugriff: <https://www.stadtgeschichte-ffm.de/de/stadtgeschichte/stadtchronik/1998> [abgerufen am 06.11.2024].

Junker + Kruse, 2018a: Gutachten zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Frankfurt am Main – Fortschreibung. Zugriff: <https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=20612&psid=6cq1iu089l7rev4rmt7gb807s3> [abgerufen am 26.02.2024].

Junker + Kruse, 2018b: Gutachten zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Frankfurt am Main – Fortschreibung. Anhang zur Kurzfassung.

Knese, D.; Künbet, S.; Busse, J.; Dehler, K.; Wong, C., 2024: Abschlussbericht Oeder Weg – Wissenschaftliche Begleitung der „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ in Frankfurt am Main. Zugriff: [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2024/Abschlussbericht%20Oeder%20Weg%202024-1.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2024/Abschlussbericht%20Oeder%20Weg%202024-1.pdf) [abgerufen am 31.07.2024].

Radentscheid Frankfurt, 2024: Chronik. Zugriff: <https://www.radentscheid-frankfurt.de> [abgerufen am 31.07.2024].

Stadt Frankfurt am Main, Frankfurt University of Applied Sciences, 2023: Fahrradfreundliche Straßen in Frankfurt – Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen.

Landeshauptstadt München

Aichinger, W.; Fehn, M., 2017: Straßen und Plätze neu denken. In: Umweltbundesamt (Hrsg.): 34-35. Zugriff: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109\\_uba\\_broschuerestrassen\\_und\\_plaetze\\_neu\\_denken.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuerestrassen_und_plaetze_neu_denken.pdf) [abgerufen am 27.02.2024].

Landeshauptstadt München, 2020: Zentrenkonzept München: Fortschreibung – Kurzfassung. Zugriff: [https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:82c7d5b5-7c6d-4ced-844c-8af798dfd8e9/LHM\\_Zentrenkonzept\\_2020.pdf](https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:82c7d5b5-7c6d-4ced-844c-8af798dfd8e9/LHM_Zentrenkonzept_2020.pdf) [abgerufen am 26.02.2024].

## Stadt Hamburg

Bürgerinitiative Ottenser Gestalten, 2024. Zugriff: <https://ottensergestalten.de/> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, 2019: Nahversorgungskonzept 2018. Zugriff: <https://www.hamburg.de/resource/blob/52396/b3fe164fd5b03b18ead87ca159e99ec0/nahversorgungskonzept-2018-data.pdf> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, 2020: Projekt-Website Ottensen macht Platz. Zugriff: <https://ottensenmachtplatz.de/> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, 2021: Evaluation des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona. Zugriff: <https://www.hamburg.de/resource/blob/53112/69e85492418eee701ad076dce5eff75c/evaluationsbericht-ottensen-macht-platz--data.pdf> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksversammlung Altona, 2022a: Beschluss freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier: Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts. Zugriff: <https://www.hamburg.de/resource/blob/265090/4fd71d7e769680a5e48e2148c5970afa/beschluss-verkehrskonzept-freiraum-ottensen-data.pdf> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, 2022b: Bericht des Verkehrskonzepts. Zugriff: <https://www.hamburg.de/resource/blob/265088/35f8c789a123079a310a2908bfd2818b/bericht-des-verkehrskonzepts-data.pdf> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, 2023: Umbau Bahrenfelder Straße und Ottenser Hauptstraße. Zugriff: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/altona/themen/verkehr/frei-raumottensen/umbau-bahrenfelder-strasse-ottenser-hauptstrasse-265188> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, 2024a: Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur 2. Verschickung. Zugriff: <https://www.hamburg.de/resource/blob/670730/1da4e0391f5cc8f1747e7ce802c-644da/verkehrstechnischer-erlaeuterungsbericht-zur-2-verschickung-ottenser-hauptstrasse--data.pdf> [abgerufen am 09.09.2024].

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, 2024b: Bezirksamt Altona erhält Millionen-Förderung vom Bund. Zugriff: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/altona/aktuelles/pressemeldungen/freiraum-ottensen-foerderung-vom-bund-956456> [abgerufen am 09.09.2024].

Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, 2024a: Konflikten der Verkehrswende durch Öffentlichkeitsbeteiligung begegnen? Zugriff: <https://www.cimt-hhu.de/category/ergebnisse/> [abgerufen am 09.09.2024].

Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, 2024b: Planungs- und Beteiligungsverfahren freiRaum Ottensen – Dokumentation ausgewählter Ergebnisse. Zugriff: [https://www.cimt-hhu.de/wp-content/uploads/2024/05/CIMT\\_freiRaum\\_Ottensen\\_Ergebnisse\\_20240506.pdf](https://www.cimt-hhu.de/wp-content/uploads/2024/05/CIMT_freiRaum_Ottensen_Ergebnisse_20240506.pdf) [abgerufen am 09.09.2024].

## Stadt Kassel

Aichinger, W.; Frehn, M., 2017: Straßen und Plätze neu denken. In: Umweltbundesamt (Hrsg.): 34-35. Zugriff: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109\\_uba\\_broschuere\\_strassen\\_und\\_plaetze\\_neu\\_denken.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf) [abgerufen am 27.02.2024].

Stadt Kassel, o. J.: Kasseler Zahlen im Überblick. Zugriff: <https://www.kassel.de/daten-und-karten/statistik/ueberblick.php> [abgerufen am 07.11.2024].

Stadt Kassel, 2019: Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030. Zugriff: [https://www.kassel.de/verkehr-und-mobilitaet/radverkehrskonzept/RVK\\_V.2.5\\_Strategie.pdf](https://www.kassel.de/verkehr-und-mobilitaet/radverkehrskonzept/RVK_V.2.5_Strategie.pdf) [abgerufen am 26.02.2024].

Stadt Kassel, 2020: Aktive Kernbereiche Friedrich-Ebert-Straße 2009-2019. Kassel.

Zweckverband Raum Kassel, 2016a: Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren 2015 – Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Kassel.

Zweckverband Raum Kassel, 2016b: Anlage – Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren 2015. Kassel.

## Landeshauptstadt Dresden

Kretzschmar und Partner, Freie Landschaftsarchitekten, 2019: Niederschrift zur Bürgerwerkstatt am 03.06.2019 (Vorhaben Stadtbahn 2020, 2. BA; Teilvorhaben gestalterische Begleitplanung).

Landeshauptstadt Dresden, o. J.: Diverse Beschlussausfertigungen des Stadtrates im Zusammenhang mit der Zentralhaltstelle Kesselsdorfer Straße.

Landeshauptstadt Dresden, 2013: Informationsvorlage der Oberbürgermeisterin zur Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße (25.06.2013).

Landeshauptstadt Dresden, 2016: Zukunft Dresden 2025+: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden (ISEK). Dresden. Zugriff: [https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/spa\\_insek\\_Broschuer-DD\\_2025\\_final\\_Internet\\_n.pdf](https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/spa_insek_Broschuer-DD_2025_final_Internet_n.pdf) [abgerufen am 26.02.2024].

Landeshauptstadt Dresden, ISUP – Ingenieursbüro für Systemberatung und Planung, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, 2017: Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden. Zugriff: [https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/RadKonz\\_2017.pdf](https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/RadKonz_2017.pdf) [abgerufen am 26.02.2024].

Landeshauptstadt Dresden, 2018: Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße. Zugriff: [https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/brennpunkt\\_stadtbahn\\_2020\\_Faltblatt\\_ZHst\\_Kesselsdorfer\\_Strasse.pdf](https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/brennpunkt_stadtbahn_2020_Faltblatt_ZHst_Kesselsdorfer_Strasse.pdf) [abgerufen am 26.02.2024].

Landeshauptstadt Dresden, 2020: Verkehrsmengenkarte 2019. Zugriff: [https://stadtplan.dresden.de/?TH=STA\\_VERKEHRSMENGEN](https://stadtplan.dresden.de/?TH=STA_VERKEHRSMENGEN) [abgerufen am 26.02.2024].

Landeshauptstadt Dresden, 2021: Sanierungsgebiet Dresden-Löbtau. Zugriff: <https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadterneuerung/LH-Br-Loebtau-web.pdf> [abgerufen am 26.02.2024].

---

Landeshauptstadt Dresden, 2022a: Anhang 2 zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Dresden, Fortschreibung 2022 – Standortpässe Zentren.

Landeshauptstadt Dresden, 2022b: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Dresden, Fortschreibung 2022.

Landeshauptstadt Dresden, 2023: Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Dresden 2035+“: Fortschreibung 2022. Dresden. Zugriff: [https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/IN-SEK-Dresden-2035-\\_Fortschreibung-2022.pdf](https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/IN-SEK-Dresden-2035-_Fortschreibung-2022.pdf) [abgerufen am 26.02.2024].

#### Stadt Berlin / Bezirk Mitte von Berlin

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017: Nutzungsmischung und die Bewältigung von Nutzungskonflikten in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren – Chancen und Hemmnisse. BBSR-Online-Publikation 23/2017, Bonn: 24-28. Zugriff: [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-23-2017-dl.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-23-2017-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1) [abgerufen am 26.02.2024].

Bezirksamt Mitte von Berlin (Hrsg.), 2022: Zwischenbilanz Fördergebiet Turmstraße: 10 Jahre Sanierungsgebiet. Berlin.

KoSP – Koordinationsbüro für Stadtentwicklung und Projektmanagement, 2020: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das Aktive Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße. Berlin. Zugriff: <https://digital.zlb.de/viewer/metadata/34757950/1/> [abgerufen am 26.02.2024].

Moabit online, 2011: Infoveranstaltung Verkehrsplanungen Turmstraße und Alt-Moabit. Zugriff: <https://moabitonline.de/7504> [abgerufen am 26.02.2024].

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, 2021: Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030. Zugriff: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/> [abgerufen am 26.02.2024].

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, 2023. Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2023.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2022: Verkehrsmengen 2019. Zugriff: <https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehrslaerm/verkehrsmengen/2019/karten/artikel.1216376.php> [abgerufen am 26.02.2024].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2019: Stadtentwicklungsplan Zentren 2030.

Stadt + Handel, 2021: Konzept – Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für den Bezirk Mitte von Berlin. Dortmund.