

„Quartiere gemeinsam lebenswert machen“

Eine Studie für das
Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz



Impressum

Bearbeitung:

**Institut für Stadtforschung, Planung
und Kommunikation (ISP)**
der Fachhochschule Erfurt

Prof. Dr.-Ing. Heidi Sinning
(Projektleitung)

Johannes Glöckner, M.A.,
(Wissenschaftlicher Mitarbeiter)

Jenny Nußbaum, M.Sc.
(Wissenschaftlicher Mitarbeiter)

Unter Mitarbeit von:

Larissa Benk, B.Sc.
Clara Melchert, M.Sc.
Paul Schmidt, B. Sc.
Diana Sela, B. Sc.

Altonaer Straße 25, 99085 Erfurt

E-Mail: isp@fh-erfurt.de

<https://isp.fh-erfurt.de/>

in Kooperation mit:

**Stadt Erfurt,
Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung**

Achim Kintzel (Leitung)

Philipp Müller

Gefördert vom:

Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie
und Naturschutz mit Mitteln des Freistaats

Freistaat  **Thüringen**  Ministerium
für Umwelt, Energie
und Naturschutz

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Markus Zipf
(Projektleitung)

Janos Wieland
(Fachreferent Kommunaler Umweltschutz)

Maren Haase
(Fachreferentin Kommunaler
Umweltschutz)

Felix Dömelt
(Projektassistenz)

Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell

E-Mail: info@duh.de

www.duh.de

Stadt Jena, Fachdienst Stadtentwicklung

Lars Liebe (Leitung)

Annemarie Haschke

Silke Baumann

Titelbild: ©ISP, 2022

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	4
1 Einleitung.....	1
1.1 Herausforderungen und Anlass der Studie	1
1.2 Ziel- und Fragestellungen.....	2
1.3 Methodische Vorgehensweise.....	4
2 Flächengerechtigkeit und öffentliche Räume.....	5
2.1 Einordnung in die wissenschaftliche Diskussion	5
2.1 Good-Practice Beispiele	19
2.1.1 Mobilität	21
2.1.2 Lebensqualität	22
2.1.3 Biodiversität	24
3 Modellquartiere Erfurt Mühlenviertel und Jena Westliche Innenstadt: Bestandsaufnahme	26
3.1 Auswahl der Untersuchungsgebiete	26
3.2 Bestandsaufnahme Mühlenviertel, Landeshauptstadt Erfurt	28
3.2.1 Steckbrief Mühlenviertel Erfurt	28
3.2.2 Quartiersabgrenzung	30
3.2.3 Flächennutzung	32
3.2.4 Grün- und Freiräume	36
3.2.5 Mobilität und Verkehr	38
3.2.6 Umwelt und Immissionen	40
3.2.7 Straßenzüge im Quartier Mühlenviertel Erfurt	41
3.3 Bestandsaufnahme Westliche Innenstadt, Stadt Jena	49
3.3.1 Steckbrief Westliche Innenstadt Jena	49
3.3.2 Quartiersabgrenzung	51
3.3.3 Flächennutzung	52
3.3.4 Nutzungsinfrastruktur.....	54
3.3.5 Grün- und Freiräume	55
3.3.6 Mobilität und Verkehr	57
3.3.7 Umwelt und Immissionen	59
3.3.8 Straßenzüge im Quartier Westliche Innenstadt Jena	60
4 Modellquartiere Erfurt Mühlenviertel und Jena Westliche Innenstadt: SWOT-Analyse	67
4.1 Bestandsanalyse Erfurter Mühlenviertel	67
4.1.1 Klimafreundliche Mobilität	73
4.1.2 Aufenthaltsqualität und Gesundheit	73
4.1.3 Biodiversität und Grün	74
4.2 Bestandsanalyse Jenaer Westliche Innenstadt	75
4.2.1 Klimafreundliche Mobilität	81
4.2.2 Aufenthaltsqualität und Gesundheit	81
4.2.3 Biodiversität und Grün	82
5 Handlungsempfehlungen für die Städte Erfurt und Jena	83
5.1 Klimafreundliche Mobilität.....	83
5.2 Gesundheit und Aufenthaltsqualität.....	89
5.3 Stadtgrün und Biodiversität	94
5.4 Beteiligung	96
6 Fazit und Ausblick.....	99
Literaturverzeichnis.....	101
Anhang	111

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Elemente der neuen Leipzig Charta.....	14
Abb. 2: Ermittelte Idealverteilung für Verkehrsflächen im Sinne nachhaltiger Mobilität.....	19
Abb. 3: Verortung des Mühlenviertels in Erfurt.....	28
Abb. 4: Bildercollage Mühlenviertel, Erfurt.....	30
Abb. 5: Abgrenzung des Mühlenviertels und des Schwerpunktbereichs.....	31
Abb. 6: Flächennutzung des Mühlenviertels.....	33
Abb. 7: Nutzungen nach Flächeninanspruchnahme im Fokusgebiet des Mühlenviertels.....	34
Abb. 8: Bestand der Nutzungsinfrastruktur des Mühlenviertels.....	35
Abb. 9: Bestand der Grünflächen des Mühlenviertels.....	37
Abb. 10: Öffentliche Fußwege beeengt durch parkende Autos am Storchmühlenweg.....	38
Abb. 11: Parkraumsituation am Quartiersplatz Gerberstraße/Waidmühlenweg.....	38
Abb. 12: Parken in den Vorgartenzonen und auf dem öffentlichen Fußweg.....	39
Abb. 13: Fahrradabstellen neben einem Hauseingang am Nettelbeckufer.....	39
Abb. 14: Abstellen vor Fahrrädern an Laternen in der Gerberstraße.....	39
Abb. 15: Fußweg mit minderer Qualität auf der Nordstraße.....	40
Abb. 16: Belagwechsel und Schlaglöcher auf der Nordstraße.....	40
Abb. 17: Ausschnitt Lärmaktionsplan 2017.....	41
Abb. 18: Gerberstraße.....	41
Abb. 19: Nettelbeckufer.....	42
Abb. 20: Quartiersplatz mit gastronomischen Einrichtungen.....	43
Abb. 21: Nordstraße.....	43
Abb. 22: Einseitiges Parken im Papiermühlenweg.....	44
Abb. 23: Papiermühlenweg.....	44
Abb. 24: Parken im Schobersmühlenweg.....	45
Abb. 25: Schobersmühlenweg.....	45
Abb. 26: Spielplatz in der Schweriner Straße.....	45
Abb. 27: Schweriner Straße.....	45
Abb. 28: Straßenquerschnitt des Storchmühlenwegs.....	46
Abb. 29: Talstraße Richtung Westen während des Verkehrsversuches.....	47
Abb. 30: Talstraße, Tempo-30-Limit.....	47
Abb. 31: Baumschutzbügel im Waidmühlenweg.....	48
Abb. 32: Parksituation, Blick vom Quartiersplatz auf Waidmühlenweg.....	48
Abb. 33: Verortung der Westlichen Innenstadt in Jena.....	49
Abb. 34: Bildercollage Westliche Innenstadt Jena.....	51
Abb. 35: Abgrenzung der westlichen Innenstadt Jena und des Schwerpunktbereichs.....	52
Abb. 36: Flächennutzung.....	53
Abb. 37: Nutzungen nach Flächeninanspruchnahme im Fokusgebiet Westliche Innenstadt Jena.....	54
Abb. 38: Bestand der Nutzungsinfrastruktur in der westlichen Innenstadt.....	55
Abb. 39: Grünflächen westliche Innenstadt Jena.....	56
Abb. 40: Ruhender Verkehr am Straßenrand.....	57
Abb. 41: Schmale Fußwege.....	57
Abb. 42: Radverkehr auf der Straße.....	58
Abb. 43: Verkehrsbelastung der Quartiersstraßen an Wochentagen in Kfz/24h.....	58
Abb. 44: Lärmkartierung der Westlichen Innenstadt Jena.....	59
Abb. 45: Belagswechsel auf der August-Bebel-Straße.....	60
Abb. 46: Abgrenzung des Fußverkehrs Kreuzung August-Bebel-Straße/ Semmelweisstraße.....	61
Abb. 47: Kreuzung August-Bebel-Straße/ Semmelweisstraße.....	61
Abb. 48: Stellplätze auf dem Jahnplatz.....	62
Abb. 49: Geringer Straßenquerschnitt und erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Lutherstraße... ..	63
Abb. 50: Beidseitige Parkzonen auf der Semmelweis-s-traße.....	64
Abb. 51: Durchwegung Grünfläche an der Kreuzung August-Bebel-Straße/ Semmelweisstraße ..	64
Abb. 52: Sitzgelegenheit am Ziegelmühlenweg.....	66
Abb. 53: Sitzgelegenheit am Ziegelmühlenweg.....	66

Abb. 54: Stärken Mühlenviertel Erfurt.....	68
Abb. 55: Schwächen Mühlenviertel Erfurt	69
Abb. 56: SWOT-Analyse Aufenthaltsqualität und Gesundheit im Mühlenviertel	71
Abb. 57: SWOT-Analyse Biodiversität und Grün im Mühlenviertel	72
Abb. 58: Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten	73
Abb. 59: Mangelnde Barrierefreiheit.....	73
Abb. 60: Falschparken (Storchmühlenweg/Nordstraße)	73
Abb. 61: Innenhofgestaltung	73
Abb. 62: Umzäunungen in den Innenhöfen	73
Abb. 63: Nahegelegener Nordpark.....	74
Abb. 64: Beispielhafter Vorgarten	74
Abb. 65 Schwächen der westlichen Innenstadt Jena	76
Abb. 66: Stärken Westliche Innenstadt Jena.....	77
Abb. 67: Schwächen Westliche Innenstadt Jena.....	78
Abb. 68: Breiter Straßenquerschnitt und Unebenheiten auf Fahrbahndecke (Sammelweisstraße)	81
Abb. 69: Dreißiger-Zone.....	81
Abb. 70: Uniklinikum als zentrale Gesundheitseinrichtung	81
Abb. 71: Lommerweg als grüne Fußwegverbindung, graffiti-besprühte Mauer	81
Abb. 72: Fehlende Aufenthaltsqualität auf dem Jahnplatz durch Parksituation.....	82
Abb. 73: Leerstand und Graffiti (Ziegelmühlenweg)	82
Abb. 74: Weguntergrund Lommerweg.....	82
Abb. 75: Baumbestand an der Leutra.....	82
Abb. 76: Fehlendes Grün in der Lutherstraße	82
Abb. 77: Parken in den Vorgartenzonen und auf öffentlichen Fußwegen	88
Abb. 78: VCD-Darstellung auf der Buga Erfurt 2021	97
Abb. 79: Barrierefreiheit	98
Abb. 80: sichere Schulwege.....	98

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Good Practice-Beispiele.....	21
Tab. 2: Auswahlkriterien für die Modellquartiere in Erfurt und Jena im Überblick	27
Tab. 3: Steckbrief Mühlenviertel Erfurt	28
Tab. 4: ausgewählte Strukturdaten Mühlenviertel Erfurt	29
Tab. 5: Steckbrief Westliche Innenstadt Jena	49
Tab. 6: Ausgewählte Strukturdaten Westliche Innenstadt Jena.....	50
Tab. 7: SWOT-Analyse Klimafreundliche Mobilität im Mühlenviertel	67
Tab. 8: SWOT-Analyse Klimafreundliche Mobilität in der Westlichen Innenstadt	76
Tab. 9: SWOT-Analyse Aufenthaltsqualität und Gesundheit in der Westlichen Innenstadt.....	79
Tab. 10: SWOT-Analyse Biodiversität und Grün in der Westlichen Innenstadt.....	80

1 Einleitung

„Mehr Platz im Quartier!“ – dieses Motto deutet darauf hin, dass es ein Flächenproblem in städtischen Quartieren gibt, mit dem der Verlust an Lebensqualität einhergeht. Die damit einhergehende Frage der Flächengerechtigkeit erhält in den letzten Jahren zunehmend Aufmerksamkeit, denn die verschiedenen Nutzer:innen eines Quartiers haben unterschiedliche Ansprüche an die verfügbaren Flächen. Zudem wächst die Bedeutung der Belange, wie Klimaschutz und -anpassung, Biodiversität oder gesunde Lebensbedingungen, für eine nachhaltige Stadtentwicklung deutlich und erfordert ebenfalls mehr Beachtung und städtischen Raum.

Die Studie „Quartiere gemeinsam lebenswert machen“, gefördert vom Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN), thematisiert die unausgeglichene Flächenverteilung zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen Auto-, Rad- und Fußverkehr und stellt die Bedeutung einer gerechten Flächenverteilung aus ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Aspekten im Zuge eines dafür als notwendig erachteten urbanen Transformationsprozesses heraus. Perspektivische Umsetzungschancen werden dabei unter anderem durch die Erprobung räumlicher Veränderung beispielsweise mit Hilfe temporärer Interventionen gesehen, die gekoppelt mit integrierten und beteiligungsorientierten Planungsprozessen an die Bedürfnisse der Quartiersbewohner:innen angepasst sein sollen. Damit kann eine entsprechende Akzeptanz für die angestrebte „grüne Mobilitätswende“ entstehen. Die empirischen Untersuchungen erfolgten anhand von Modellquartieren in den Städten Erfurt und Jena. Im Rahmen der Studie konnten in enger Kooperation mit den kommunalen Partnern und unterstützt durch einen Expert:innenbeirat (siehe Anhang) Handlungsempfehlungen für mehr Flächengerechtigkeit abgeleitet werden.

1.1 Herausforderungen und Anlass der Studie

Vor dem Hintergrund aktueller Herausforderungen, wie dem Klimawandel, dem zunehmenden Biodiversitätsverlust und steigender Ressourcenknappheit, der Covid-19-Pandemie und den damit einhergehenden gesundheitlichen Folgen, wird der Transformationsdruck auf unsere Städte zunehmend deutlich. Insbesondere der Klimawandel erfordert dabei direkt wirksame Anpassungsmaßnahmen - auch an eine nachhaltigere Straßenraumgestaltung in den Kommunen. Denn einen nachweislich negativen Einfluss auf das Klima und die menschliche Gesundheit hat insbesondere der innerstädtische motorisierte Individualverkehr (MIV): er gilt als der größte Verursacher von Stickstoffdioxiden (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) mit gesundheitsschädlicher Wirkung. Die in den vergangenen Jahren europaweit festgelegten Grenzwerte zur Konzentration dieser Stoffe werden in zahlreichen deutschen Städten regelmäßig überschritten und stellen damit hohe Umweltbelastungen sowie Gesundheitsrisiken dar (vgl. UBA 2019). Dennoch nimmt der Motorisierungsgrad (gemessen in Pkw/1.000 Einwohner:innen) in Deutschland weiterhin stetig zu und lag im Jahr 2020 bei mittlerweile 580 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen, was einem Gesamtfahrzeugbestand von 48,284 Mio. entspricht (vgl. BMDV 2020). Damit einher geht eine hohe Flächeninanspruchnahme durch den MIV, was durch die Bereitstellung der notwendigen

Infrastruktur gleichzeitig einen allgemein hohen Versiegelungsgrad sowie Einschränkungen für nachhaltigere Mobilitätsformen, wie Fuß- und Radverkehr, zur Folge hat. Die durch Verkehrsflächen bedingte hohe Versiegelung und die oftmals geringe Verschattung aber auch die Fahrzeuge selbst tragen zudem zur Entstehung innerstädtischer Hitzeinseln bei, welche sich zusätzlich gesundheitsbelastend auf die Bewohner:innen auswirken. Die Dominanz versiegelter Verkehrsflächen gegenüber begrünten Freiflächen führt dabei nicht nur zur hohen Temperaturentwicklung besonders in den Sommermonaten, sondern auch zu einem geringen Versickerungsgrad und dem Verlust an Biodiversität. Der Mangel an innerstädtischen Grünräumen hat nicht zuletzt eine massive Minderung der Lebensqualität bis hin zu gesundheitlichen Schäden, wie Atemwegserkrankungen, zur Folge.

Folgerichtig benötigt die nachhaltig gestaltete Mobilitätswende eine ausgeglichene Flächenverteilung. Durch die Kumulation der beschriebenen Umwelt- und Gesundheitseffekte bietet sich zudem die Gelegenheit, Handlungspotenziale verschiedener Leitziele im Kontext einer nachhaltigen Quartierstransformation zu verknüpfen. Der Verkehrsraum bietet hier besondere Potenziale, Ausgleichsräume für mehr Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen, Biodiversität und nachhaltiger Mobilität bereitzustellen. Eine verstärkte Entsiegelung von Flächen sowie die Förderung naturnaher Begrünung kann hier die notwendigen Rahmenbedingungen für nachhaltige und klimaangepasste Quartiere schaffen.

Eine besondere Herausforderung für das Projekt stellt die Identifizierung geeigneter Räume und Maßnahmen dar, die gleichzeitig durch die Akzeptanz der Quartiersbewohner:innen mitgetragen werden sollen. Da Interventionen im Verkehrsraum sowie im direktem Wohnumfeld die Lebenswelt der Bewohner:innen stark betreffen, gilt es geeignete beteiligungsorientierte Methoden zu finden, welche die bestehenden Flächenungerechtigkeiten im Quartier transparent kommunizieren und die Bürger:innen damit für den Handlungsdruck sensibilisieren. In der Praxis stößt die Einbindung der Betroffenen im Rahmen klassischer Beteiligungsformate, insbesondere an neuralgischen Punkten, wie der Reduzierung von Stellflächen, leider immer wieder an seine Grenzen. Hier setzt das Projekt „Quartiere gemeinsam lebenswert machen“ an: In zwei ausgewählten Modellquartieren sollten geeignete Schwerpunktbereiche, durch die Mitwirkung lokaler Akteure identifiziert und die Rahmenbedingungen, Handlungspotenziale und Umsetzungschancen für mehr Flächengerechtigkeit in städtischen Quartieren ermittelt werden.

1.2 Ziel- und Fragestellungen

Die skizzierten Herausforderungen verdeutlichen, dass neben gezielten Maßnahmen zur Klimaanpassung auch innovative Planungsansätze zur Erreichung der notwendigen Transformation notwendig sind. Das Vorhaben will daher im Sinne einer Machbarkeitsstudie in enger Kooperation mit den beiden Städten Erfurt und Jena ermitteln, welche Daten, Grundlagen und Strukturen vorhanden sein oder geschaffen werden müssten, um eine beteiligungsorientierte, grün gestaltete Mobilitätswende im Sinne einer Flächengerechtigkeit in ausgewählten Modellquartieren zu erzielen.

Dabei sollte zunächst die Frage beantwortet werden, welche Quartiere mit welchen Zielstellungen und Methoden für einen partizipativen Prozess geeignet sind und im Sinne der oben skizzierten Transformation bearbeitet werden. Die Ausgangslagen in den ausgewählten Quartieren sind jeweils spezifisch. Deren Potenziale für mehr Flächengerechtigkeit, für umsetzbare Maßnahmen sowie Potenziale der Beteiligung und der Finanzierung von Maßnahmen galt es zu ermitteln. Das Vorhaben sollte sich eng und abgestimmt an den Handlungsmöglichkeiten und Ressourcen der Modellkommunen orientieren und relevante Akteure und Ämter im Rahmen eines integrierten Ansatzes einbinden.

Zentrales Ergebnis der Studie sind Handlungsempfehlungen, die es den beiden Kommunen ermöglichen, in der Folge umsetzungsorientierte und maßnahmenbezogene Prozesse in den Quartieren zu initiieren. Folgend sollen auf der Basis der gewonnenen Ergebnisse Prozesse zur Schaffung von mehr Raum für klimafreundliche Mobilität, Stadtgrün/Biodiversität, Gesundheit und Aufenthaltsqualität sowie die entsprechende Umverteilung bzw. Umnutzung von Flächen zugunsten von mehr Lebensqualität in den beiden Modellquartieren initiiert und begleitet werden. Der Transfer in weitere Stadtquartiere in Erfurt und Jena sowie die Vermittlung der Ergebnisse und Erfahrungen im Sinne von „Good-Practices“ an weitere Städte und Gemeinden in Thüringen soll sich in einem Fortsetzungsprojekt anschließen.

1.3 Methodische Vorgehensweise

Das Vorhaben zielte im Kern darauf ab, Handlungsempfehlungen zur Förderung einer gerechteren Flächenverteilung in den beiden Modellquartieren zu entwickeln. Dazu wurde in folgenden Schritten vorgegangen (siehe auch detaillierte Dokumente im Anhang):

1. Diskussion vorhandener quartiersbezogener Konzepte und Planungen mit den relevanten kommunalen Fachressorts, Anwendung von Auswahlkriterien und Quartiersbegehungen zur Identifizierung der Modellquartiere (04.06.2021, 21./22.07.2021)
2. Bestandserhebung, Stärken/Schwächen-Ermittlung, Entwicklung von potenziellen Handlungsmöglichkeiten im Rahmen von mehreren Quartiersbegehungen (Juli bis September 2021)
3. Sichtung und Bewertung möglicher Maßnahmen in den Modellquartieren in zwei (digitalen) Klausursitzungen mit den Modellstädten (05.10.2021, 25.04.2022) (siehe Anhang 5)
4. Präsentation aktueller nationaler und internationaler Good-Practice-Beispiele, Reflexion der Bestandsanalyse und Handlungsempfehlungen im Rahmen von zwei (digitalen) Sitzungen des Fachbeirats und der beiden Modellstädte (26.07.2021, 06.05.2022) (siehe Anhang 2 - 4)
5. Beteiligung ausgewählter zivilgesellschaftlicher Akteure durch eine (digitale) Informationsveranstaltung (23.02.2022) (siehe Anhang 1) und Telefoninterviews (14.03, 16.03.2022) zur Ergänzung und Schärfung der Handlungsempfehlungen

2 Flächengerechtigkeit und öffentliche Räume

Die Thematik der Flächennutzung und die Bedeutung von öffentlichen Räumen ist nicht neu, reicht sie doch viele Jahrzehnte zurück. Dennoch ist der Bedeutungsgewinn in den letzten Jahren durch verschiedene Rahmenbedingungen deutlich gewachsen. Im Folgenden wird zunächst die wissenschaftliche Diskussion wiedergegeben bevor durch Einblicke in Good Practices in den Bereichen Mobilität, Lebensqualität und Biodiversität aufgezeigt wird, wie öffentliche Räume an Qualität gewinnen und mehr Flächengerechtigkeit hergestellt werden kann. Dabei werden Themen und Beispiele dargestellt, die in Bezug zu den Modellquartieren in Erfurt und Jena stehen.

2.1 Einordnung in die wissenschaftliche Diskussion

Im einleitenden Kapitel zu dieser Studie wurde auf den hohen Transformationsdruck städtischer Quartiere hingewiesen. Vor dem Hintergrund zahlreicher Herausforderungen, wie der Eindämmung des Klimawandels, der Notwendigkeit zur Umsetzung klimaangepasster Maßnahmen vor Ort, der Entgegenwirkung des Verlusts an Biodiversität oder auch der Förderung eines gesunden, lebenswerten und durch hohe Aufenthaltsqualitäten gekennzeichneten Wohnumfeldes, sind tiefgreifende Umgestaltungen städtischer Quartiere erforderlich. Die räumliche Bezugsebene dieser Transformationsprozesse stellen in diesem Zusammenhang die vom Verkehr dominierten öffentlichen Straßen, Gehwege, Plätze und Grünräume, aber auch die meist in Privatbesitz befindlichen Vorgärten und Hinterhöfe innerstädtischer Wohngebiete dar. Unter dem Stichwort „Flächengerechtigkeit“ werden in jüngster Zeit die zahlreichen Herausforderungen zur Umgestaltung städtischer Quartiere häufiger subsumiert. Damit ist die Forderung verbunden, Flächen, die noch immer maßgeblich dem motorisierten Individual- und Güterverkehr vorenthalten werden, so umzugestalten, dass damit den genannten Herausforderungen begegnet und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten ermöglicht werden können.

Begriff Flächengerechtigkeit – Alter Wein in neuen Schläuchen?

Mit dem Begriff der „Flächengerechtigkeit“ werden sowohl der zentrale Gegenstand („Fläche“) also auch das normative Grundprinzip („Gerechtigkeit“) staatlicher Planung angesprochen. Die Aufgabe der räumlichen Planung ist es, den „Raum“, ob nun als physisches, subjektives oder gesellschaftliches Konzept verstanden (vgl. Blotevogel) unter der *gleichwertigen Berücksichtigung unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen* und Interessen zu ordnen und die Nutzung knapper räumlicher Ressourcen – also Flächen - zu koordinieren (vgl. Fürst). Die *„Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“* ist dabei eine der zentralen Leitvorstellungen nachhaltiger Raumentwicklung (vgl. Rosenfeld). Das Prinzip der „Gleichwertigkeit“ verweist dabei bereits auf die Aufgabe des Ausgleiches von Unterschieden (Disparitäten in der räumlichen Entwicklung) und folgt damit dem Vorsatz der *„Gerechtigkeit“*. Was jedoch unter „Gerechtigkeit“ verstanden wird, ist nicht zuletzt eine politische und philosophische Frage. Für die hoheitliche Planung bedeutet die Orientierung am normativen Prinzip des Ausgleiches von Interessen sowie sozialen, ökologischen und ökonomischen Belangen, dass Aufgaben, Ziele und Instrumente der Stadt- und Raumplanung

immer dem gesellschaftlichen Verständnis über die Rolle des Staates, der vorherrschenden Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung sowie der gesellschaftlichen Entwicklung insgesamt unterliegen und neu zu verhandeln sind (vgl. Fürst).

Die beiden Begriffe „Fläche“ im Sinne von „Raum“ sowie „Gerechtigkeit“ im Sinne des Ausgleiches räumlicher Disparitäten, der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und der Steuerung unterschiedlicher Interessen (Governance) sind also inhärenter Bestandteil räumlicher Planung und demnach seit je her Gegenstand einer wissenschaftlichen Diskussion um ihre Ziele und Funktionen (vgl. u.a. Castells 1977; Harvey 2009; Lefebvre 1977). Kern der Diskussion ist u.a. das Recht auf gleichberechtigten Zugang zu städtischen Ressourcen und sozialer Teilhabe (vgl. Kipfer et al. 2012).

Öffentlichen Räumen kommen eine besondere Funktion zu, da sie nicht nur gebaute Umwelt sind, sondern sie sind auch „sozial konstruiert und eine dynamische Verbindung von gelebtem, gebautem und wahrgenommenem Raum in der Alltagswelt, der täglichen Nutzung in der auf das Quartier bezogenen „Heimat“ ist (Lefebvre (1974) zit nach: Pahl-Weber 2011: 193).

In diesem Zusammenhang stellt sich die Fragen, inwieweit die vom motorisierten Autoverkehr dominierte Flächennutzung in städtischen Quartieren, den genannten Prinzipien einer gerechten Stadt widersprechen. Öffentlicher Räume als Allgemeingüter sowie die Kontrolle über ihre Nutzung durch unterschiedliche Gruppen, kann im Anbetracht der Dominanz des fließenden und ruhenden Verkehrs oder auch des Mangels an frei verfügbaren Räumen mindestens angezweifelt werden. Die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit öffentlicher Quartiersräume, z. B. als Orte der Begegnung schränken die Demokratiefähigkeit, das Zustandekommen von Vielfalt und die Förderung von Gerechtigkeit eher ein und widersprechen damit den Grundsätzen einer gerechten Stadt (Just City) wie sie von Susan Fainstein (2014) formuliert wurden. Weiterhin scheinen die Möglichkeiten der Selbstorganisation, Partizipation oder auch Aneignung öffentlicher Räume und in der Folge des Rechts auf Stadt entgegenzustehen (vgl. Lefebvre 1974). Mit dem Thema der Flächengerechtigkeit sind demnach grundsätzliche Fragen nach einer gerechten Stadt(-Entwicklung) verbunden.

In der Debatte um Gerechtigkeit in Bezug auf räumliche Disparitäten und städtische Planung steht stärker als der Begriff der Flächengerechtigkeit der Begriff der *„Umweltgerechtigkeit“* im Sinne eines gleichwertigen Anspruchs auf Umweltgüter seit einigen Jahren im Mittelpunkt. Diesem Leitbild zufolge sollen umweltbezogenen Ungerechtigkeiten begegnet werden (vgl. Böhme, Köckler 2018), indem sozialräumliche Ungleichheiten, z.B. beim Zugang zu Grün- und Erholungsflächen und der ungleichen Betroffenheit von Umweltschäden, wie Klimafolgen (u.a. Hitze) vermieden bzw. abgebaut werden (vgl. Bolte et al. 2012; Böhme, Bunzel 2014; Kirstein, Sieber 2020). Unter dem Konzept der „Verteilungsgerechtigkeit“ wird innerhalb des Leitbildes die sozial ungleiche Verteilung von Umweltbelastungen und -Ressourcen analysiert. So haben Studien bspw. zeigen können, dass sozial-ökonomisch schwächer gestellte Personen oder Migrant:innen, die häufiger in benachteiligten Quartieren wohnen, stärker von Umweltbelastungen betroffen sind als andere soziale Gruppen (vgl. Böhme, Köckler 2018). Mit dem Begriff der Umweltgerechtigkeit werden also starke Bezüge

zwischen Raum¹ und Gerechtigkeit hergestellt. Dennoch ist das Konzept nicht mit Flächengerechtigkeit gleichzusetzen.

Der Begriff „*Flächengerechtigkeit*“ hat unter dem Aspekt einer (un-)gerechten Verteilung zwischen Verkehrsflächen und anderweitig nutzbaren öffentlichen Räumen – nicht zuletzt durch die Covid-19-Pandemie - Popularität erlangt. Verbände wie der Verkehrsclub Deutschland e.V. fordern unter dem Stichwort „Flächengerechtigkeit“ eine „faire Neuverteilung des öffentlichen Raums und der Verkehrsflächen“ (VCD 2020). Die gerechtere Verteilung öffentlicher Räume zur Schaffung lebenswerter Stadtquartiere gehe dabei mit einer Mobilitätswende, der Bereitstellung sicherer Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastrukturen oder auch der Bewirtschaftung des Parkraumes einher (vgl. Drewes 2019). Damit greift der Begriff eine bereits gut 60 Jahre andauernde Debatte der wissenschaftlichen Forschung und planerischen Praxis auf: die der Bedeutung, Funktion und Gestaltung öffentlicher Räume vor dem Hintergrund einer ständig zunehmenden Dominanz des motorisierten Verkehrs.

Verkehr in der Stadt: Altbekannte Probleme und neue Herausforderungen

Vieles spricht dafür, dass die Kritik, wie sie seit den 1960er Jahren formuliert wurde und sich gegen die Planung lebensfremder Räume sowie die Dominanz des motorisierten Verkehrs richtete, auch heute noch Bestand hat. So steht in der aktuellen Diskussion um „Flächengerechtigkeit“ die Dominanz der für den motorisierten Individual- und Güterverkehr vorgehaltenen Flächen gegenüber denen für andere Verkehrsarten (Fahrrad, zu Fuß gehen) oder auch Nutzungen im Zentrum der Argumentation. Die „Agentur für clevere Städte“ in Zusammenarbeit mit der Best-Sabel-Hochschule veröffentlichte bereits 2014 einen „Flächengerechtigkeits-Report“. Die Vermessung von ca. 200 Berliner Straßen ergab dabei, dass knapp 60 Prozent der Berliner Verkehrsflächen für den fahrenden und ruhenden motorisierten Autoverkehr vorgehalten werden, obwohl nur jeder dritte Weg mit dem Auto zurückgelegt werde (vgl. Agentur für clevere Städte 2014). An diesem Punkt zeigt sich im Gegensatz zur Debatte der Vergangenheit eine neue Qualität. So sind mit Flächengerechtigkeit nicht nur das quantitative Verhältnis zwischen unterschiedlichen Verkehrsflächen gemeint, sondern wird im Verhältnis eines „gegebenen oder verkehrspolitisch angestrebten Modal Split“ (Hanke, Loffing 2021: 4) interpretiert. Diese, auf die tatsächliche oder erwünschte Mobilität ausgerichtete Argumentation wird auch im Mobilitätsatlas 2020 der Heinrich-Böll-Stiftung und des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) aufgegriffen, indem konkrete Bezüge zwischen der Flächenverfügbarkeit und dem tatsächlichen Nutzerverhalten dargestellt und im Hinblick auf Flächen(un-)gerechtigkeit interpretiert werden.

Die *Flächenkonkurrenz* im öffentlichen Raum ist aufgrund einer seit den 1980er Jahren weiter zunehmenden Pkw-Dichte, des starken Anstiegs des Lieferverkehrs (Stichwort: Online-Shopping) oder auch der Umleitung des Durchgangsverkehrs auf Nebenstraßen in den Quartieren aufgrund moderner Navigationssysteme deutlich gestiegen (vgl. Bauer, Stein 2022). Neben der noch immer hohen CO₂-Emissionen des motorisierten Straßenverkehrs werden die Autos außerdem immer größer, schwerer und schneller, so dass einerseits Effizienzgewinne kompensiert werden und die

¹ Mit dem Begriff der Umweltgerechtigkeit sind auch Fragen der Governance im Sinne einer Verfahrensgerechtigkeit verknüpft, auf die an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden soll.

Sicherheit im Straßenverkehr zunehmend beeinträchtigt ist (vgl. Canzler 2019). Durch den zunehmenden Flächenbedarf des ruhenden und fließenden Verkehrs sowie neuer Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Bike-Sharing) kommt es weiterhin zu Nutzungskonkurrenzen auf knappen öffentlichen Flächen (vgl. Berger et al. 2021). Gleichzeitig gewinnen die vielfältigen Funktionen öffentlicher Räume (vgl. Havemann, Selle 2010) vor dem Hintergrund zahlreicher gesellschaftlicher Herausforderungen (z.B. Migration und Integration, soziale Teilhabe und Partizipation, Klimawandel und Klimaanpassung, Wohnen) an Bedeutung, so dass die Konkurrenz um die Nutzung frei verfügbarer Flächen in Städten deutlich gestiegen ist. In den letzten Jahren ist daher eine erneute Hinwendung der Forschung, aber auch der Planungspraxis zur Auseinandersetzung mit öffentlichen Räumen erkennbar.

Besonders die seit Jahrzehnten andauernde Auseinandersetzung mit der Flächenverteilung in öffentlichen Räumen zwischen seiner verkehrlichen gegenüber anderen Nutzungsformen ist für viele Autoren ein Hinweis auf die „Hegemonie des Automobils“ (vgl. u.a. Canzler 2019; Appel et al. 2020). Die hohe Pfadabhängigkeit von Verkehrsräumen aufgrund „starrer Infrastrukturen, etablierter Verkehrsträger und einflussreicher Akteur:innen u, wie Automobilunternehmer“ (Stratmann, Diersch 2020: 323) tragen zu dieser Vorherrschaft des Autos im öffentlichen Raum bei. Aus Sicht der Verkehrs- und Mobilitätsforschung kann diese „Persistenz heutiger Verkehrssysteme“ (Appel et al. 2020: 4) anhand von fünf Strukturmerkmalen erklärt werden: Die Routinen (habits) auf individueller Ebene, die Vorteile des autogerechten Verkehrssystems gegenüber anderen Verkehrsträgern, z.B. im Hinblick auf Flexibilität, die wenig flexiblen räumlichen Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen, die Abhängigkeit lokaler Akteure von politischen Rahmenbedingungen auf Bundesebene sowie schließlich eine eher auf die ökonomischen Interessen der Automobilindustrie als die ökologischen Belange der Allgemeinheit ausgerichtete Verkehrspolitik (vgl. ebd.). Auf kommunaler Ebene können dabei nicht alle genannten Faktoren des Verkehrssystems beeinflusst werden. Besonders aber das Aufbrechen starrer Siedlungs- und Infrastrukturen zum Ziel einer ausgeglicheneren Flächenverteilung sowie die Attraktivierung alternativer Mobilitätsangebote, um alltägliche Routinen der Bewohner:innen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu beeinflussen, liegen im Handlungsbereich kommunaler Planung und Politik. Die Flexibilisierung von Raum- und Mobilitätsstrukturen (vgl. Stratmann, Diersch 2020) kann hierfür ein Ansatz darstellen die Flächengerechtigkeit auf kommunaler Ebene zu fördern und Nutzungskonkurrenzen abzuschwächen. Es stellt sich also die Frage nach der Steuerung und Planung öffentlicher Räume als kommunale Aufgabe im Sinne des Anspruches einer ausgeglicheneren Flächenverteilung.

Öffentliche Räume: kommunale Planungsaufgabe und Ko-Produktion

Prinzipiell verwirklicht sich *kommunale, städtische Planung* nicht zuletzt und im Besonderen über die öffentlichen Räume einer Stadt. Über die Entscheidung, ob Flächen bebaut oder freigehalten werden, kann die kommunale Planung aktiv in die Gestaltung städtischer Räume eingreifen und ihre Nutzung nach Abwägung unterschiedlicher Interessen entsprechend festlegen (vgl. Selle 2010). Die „Domäne der öffentlichen Planung“ (Friedman 1987) liegt also am ehesten im öffentlichen Raum. Tatsächlich ist die öffentliche Hand jedoch nicht alleiniger Akteur bei der Entwicklung und Gestaltung

öffentlicher Räume. Vor dem Hintergrund u.a. knapper finanzieller Mittel, ökonomischer Strukturumbrüche, des demographischen Wandels stehen Kommunen vor der Herausforderung, öffentliche Räume in ausreichender Anzahl, Vielfalt und Qualität vorzuhalten (vgl. Sinning 2010b). Hinzu kommen private Investitionen, zivilgesellschaftliche Interessen, das Nutzungsverhalten und unterschiedliche Präferenzen der Bewohner:innen die Einfluss auf die Produktion öffentlicher Räume nehmen (vgl. Selle 2010). Die Zivilgesellschaft und Wirtschaft sind als Akteure daher verstärkt in der Rolle von „Ko-Produzenten“ und aktiven Mitgestaltern der Stadtentwicklung (vgl. Sinning 2010a).

Die vermeintlich öffentlichen, d.h. im Eigentum der Kommunen stehenden Räume sind demnach nicht allein der Kompetenz hoheitlicher Planung unterlegen. Gleichzeitig werden auch in Privatbesitz befindliche Räume häufig als öffentliche Räume wahrgenommen und genutzt (z.B. Einkaufszentren, das Umfeld von Wohngebäuden, gastronomische Einrichtungen). An der Produktion des Stadtraumes sind demnach zahlreiche Akteure beteiligt, wodurch sich auch die Gestaltungsmöglichkeiten sowie Entscheidungskompetenzen der unterschiedlichen Akteure überschneiden können (vgl. Berding et al. 2010).

Im Rahmen der *Ko-Produktion* öffentlicher Leistungen – oder konkret öffentlicher Räume – zwischen der Kommune sowie wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren, stehen Politik und Verwaltung vor der Aufgabe diese Akteure in die Wahrnehmung öffentlicher, gemeinwohlorientierter Aufgaben einzubeziehen. Durch wirtschaftliche Akteure oder die Zivilgesellschaft erbrachte Leistungen können dabei jedoch lediglich als Ergänzung nicht als Ersatz für die öffentliche Aufgabenerfüllung dienen (vgl. Sinning 2001; Roth 2002). Zur Planung und Steuerung öffentlicher Räume haben die Kommunen dabei in jeder Stadt die gleichen baurechtlichen Instrumente zur Verfügung. Lediglich ihr kreativer Einsatz zum Umgang mit nicht-staatlichen Akteuren ist individuell verschieden. „Im Vorteil sind hier besonders die Städte, die Programme oder Konzepte mit klaren Zielvorstellungen für ihren öffentlich nutzbaren Stadtraum haben“ (Pegels et al. 2011: 3).

Seit den 2000er Jahren sind außerdem verstärkt *zivilgesellschaftliche Initiativen und soziale Bewegungen* zu beobachten, die sich für einen selbstbestimmten Gebrauch städtischer Freiräume sowie eine Stadtentwicklung von unten einsetzen (vgl. Hauck et al. 2017). Die Akteure fordern dabei das „Recht auf Stadt“ ein (vgl. Kipfer et al. 2012) und zielen mit räumlichen Interventionen, wie z.B. dem Urban Gardening auf die Disruption der Stadt als Ort des Konsums, Investments und des motorisierten Individualverkehrs (vgl. Müller 2017).

Über den reinen Protestcharakter hinausgehend, stellt sich für alle an der Stadtentwicklung beteiligten Akteure dabei inzwischen die Frage nach dem Verhältnis staatlicher Steuerung und zivilgesellschaftlichem Handeln und schließlich einer gemeinsamen ko-produktiven Stadtentwicklung jenseits ökonomischer Verwertungsinteressen. Unter dem Titel „Stadt gemeinsam gestalten! Neue Modelle der Quartiersentwicklung“ förderte das Bundesministerium des Inneren für Bau und Heimat (BMI) in den Jahren 2019 bis 2021 zivilgesellschaftliche Pilotprojekte, um diesen Fragen nachzugehen (vgl. Beerlage et al.). So haben nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie öffentliche Räume als Treffpunktorte weiter an Bedeutung gewonnen. Fragen nach den

Möglichkeiten ihrer gemeinschaftlichen Gestaltung für unterschiedliche Nutzungen und als Ort der Demokratie stehen dabei im Zentrum (vgl. Geyer 2021).

Die Einrichtung von Parklets auf Pkw-Stellplätzen durch Vereine, Initiativen oder auch die Kommune selbst, die Planung und Durchführung von Aktionstagen und Straßensperrungen, z.B. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche, die Mitwirkung an Baumpflege oder -Patenschaften oder auch die gemeinschaftliche Gestaltung von Vorgärten sind nur einige wenige Beispiele für eine ko-produktive Stadtentwicklung zur Förderung der Flächengerechtigkeit in städtischen Quartieren (siehe auch Good-Practice-Beispiel in Kap. 2.2). Aber nicht nur zivilgesellschaftliche Akteure können zur Gestaltung städtischer Räume beitragen. Auch die *Entwicklung privat regulierter, öffentlich nutzbarer Räume* kann durchaus einen quantitativen Gewinn darstellen (vgl. Klamt 2012: 795). Die Außengastronomie kann z.B. einen wichtigen Beitrag zur Belebung öffentlicher Räume und damit auch zum Sicherheitsempfinden der Nutzer:innen beitragen (vgl. Shaftoe 2012: 26).

Exkurs - Planungspraxis: der lange Weg zur Flächengerechtigkeit

In Anbetracht einer zunehmenden Flächennutzung durch den motorisierten Individualverkehr fanden bereits ab den 1950er Jahren erste Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der planerischen Praxis Anwendung. Mit dem Ziel Umsatzgewinne des Einzelhandels, der Gastronomie und Hotellerie in den Innenstädten zu befördern, entstanden zu dieser Zeit die ersten *Fußgängerzonen* in deutschen Städten. Erstmals wurden damit dem Fußverkehr exklusive Flächen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sowie teilweise auch dem öffentlichen Verkehr eingeräumt (vgl. Schröder 2019: 209). In den späteren 1970er Jahren wurden zunehmend auch die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Straßenraum abseits der innerstädtischen Cities diskutiert. Das aus den Niederlande stammende Konzept der Wohnhöfe (Woonerven) bildet vor dem Hintergrund einer wachsenden Bedeutung innerstädtischer Wohngebiete, dem Bedarf nach zunehmender Verkehrssicherheit sowie wachsender Kritik an der Monofunktionalität öffentlicher Straßenräume den Ausgangspunkt für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im direkten Wohnumfeld westdeutscher Städte (vgl. Richard, Richter-Richard 2010). Mit diesen „*Shared Spaces*“ wurden drei Grundprinzipien verfolgt: die Gestaltung des Straßenraums für Menschen, nicht für den Verkehr; die Stärkung der Eigenverantwortung und Kommunikation statt strikten Regelungen und schließlich eine partizipative Planung öffentlicher Räume durch verschiedene Akteure (vgl. Levels 2019). Viele dieser Prinzipien finden sich bis heute wieder unter den Stichworten „Flächengerechtigkeit“, „Gemeinwohlorientierung“ oder auch „Walkability“.

Deutschland avancierte sich in den 1980er Jahren zu einem Vorreiter für Verkehrsberuhigung, jedoch ging diese Entwicklung Mitte der 1990er Jahre „finanziell und politisch die Luft aus“ (Monheim 2008: 6). In der Folge wurden aufgrund zunehmender Warenströme durch die wirtschaftliche Globalisierung, der deutschen Wiedervereinigung oder auch der EU-Osterweiterung dem motorisierten Güter- und Individualverkehr in der planerischen Praxis erneut Vorrang eingeräumt (vgl. Richard, Richter-Richard 2010: 521). Die Kritik an diesen Entwicklungen ließen die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit öffentlichen Räumen ein weiteres Mal aufflammen. Bemängelt wurde dabei die Zweckentfremdung öffentlicher Räume (vgl. Feldtkeller 1994) bis hin zum Verlust des öffentlichen Charakters von Straßen und Plätzen aufgrund des „totalen Verkehrs“ (Bahrdt 2013: 163). Die Reduzierung öffentlicher Räume auf die Bewegung führe dabei zu einem Verlust öffentlichen Lebens (vgl. Sennett 2013). Außengastronomie, Werbetafeln oder auch Auslagen des Einzelhandels förderten zudem eine „Ausdehnung privater Geschäftsaktivitäten in den

ehemals öffentlichen Straßenraum“ (Herlyn 2010: 110). Die zunehmende Inanspruchnahme öffentlicher Räume durch parkende und fahrende Autos wurde als Form der Privatisierung dieser Flächen interpretiert (vgl. Feldtkeller 1994).

Dennoch beschränkten sich die Maßnahmen zur Verringerung klimaschädlicher Emissionen lange Zeit auf *verkehrspolitische Maßnahmen*. Während man 1973 auf die Ölpreis-Krise noch rein auf das Instrument des Verbots im Rahmen der autofreien Sonntage (vgl. Levels 2019: 53) setzte, kam es ab den 1990er Jahren im Rahmen der Politik zur nachhaltigen Mobilität (vgl. Held 2007) neben dem Ausschluss klimaschädlicher Fahrzeuge aus den Stadtzentren auch zu einem Ausbau öffentlicher Verkehrsangebote und damit zu einer angebotsorientierteren Politik. Ziel war es das Verkehrsaufkommen zu reduzieren bzw. zu verlagern (vgl. Berger 2003: 77).

Erst allmählich wurde jedoch vom planerischen Leitbild der autogerechten Stadt zugunsten einer besseren *städtebaulichen Integration* des Straßenbaus Abstand genommen. Neue Straßenbaurichtlinien wurden erlassen und mit der „integrierten Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung“ wurden Verkehr und Stadtentwicklung konzeptionell wieder stärker zusammengedacht (Monheim 2008: 4). In neuen Planungskonzepten und Leitbildern wurde nun eine kompakte Siedlungsentwicklung und der Ausbau des ÖPNV als zentrale Bausteine einer nachhaltigen Mobilität gefordert (vgl. Blechschmidt et al. 2015: 426)

Trotz dieser Entwicklungen hin zu einer *integrierten Verkehrs- und Stadtentwicklung* „[...]wurde der Umgestaltung öffentlicher Räume kaum Bedeutung beigemessen“ konstatiert Bakradze (2011: 54). Neben regulativen Maßnahmen fehlte es stattdessen an einer Gestaltung öffentlicher Räume, die das Radfahren und Zufußgehen attraktiver machen und die Gewohnheit zur Nutzung des eigenen Autos überwinden wird. Nur in diesem Dreiklang aus regulativen, gestalterischen und attraktivitätssteigernden Maßnahmen könnte der Wandel öffentlicher Räume vom Verkehrsraum zum Lebensraum gelingen (vgl. ebd.). Monheim (2008) unterstreicht in diesem Zusammenhang: „Die Straße als Lebensraum muss mit ihren positiven Seiten herausgestellt werden, um eine neue Lust am Flanieren, Kommunizieren und Inszenieren zu beflügeln“ (ebd.: 9).

Es zeigt sich, dass sich die Planungspraxis bis Ende der 1990er Jahre eher auf die Folgen einer autozentrierten Planung und den Möglichkeiten zur Umsetzung einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung konzentrierte. Eine gerechtere Flächenaufteilung im Sinne einer Umgestaltung öffentlicher Räume war dabei eher Nebenprodukt einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung als Ausgangspunkt der Überlegungen für eine gesunde, lebenswerte und klimaangepasste Quartiersentwicklung.

Flächengerechtigkeit in der nachhaltigen Stadt

Vor dem Hintergrund eines rasant fortschreitenden Klimawandels und der Notwendigkeit zur Anpassung an neue klimatische Bedingungen, dem anhaltenden Zuzug in die Städte oder auch dem Trend zur Digitalisierung stehen Städte heute vor einer Reihe großer Herausforderungen (vgl. u.a. WBGU 2016). Vielfältigere Ansprüche an die öffentlichen Räume führen zu einem steigenden Nutzungsdrucks. Die Zunahme des Lieferverkehrs durch Online-Shopping sowie der zunehmende Platzbedarf alternativer Mobilitätsangebote, wie E-Scooter, Bike- und Carsharing oder auch neue Infrastrukturen, wie z.B. Strom-Ladesäulen für E-Autos sind nur einige Beispiele für neue Nutzungsformen in öffentlichen Räumen städtischer Quartiere bemerkte der Deutsche Städtetag bereits vor einigen Jahren in einem Positionspapier zum Thema „Öffentlicher Raum und Mobilität“ (vgl. DST 2016). Auch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) weist in einer aktuellen Publikation

auf die im Vergleich zu den 1980er Jahren veränderten Nutzungsansprüche hin: „Die Handlungsnotwendigkeit ist durch die Flächenkonflikte im Straßenraum enorm gestiegen. Die Dominanz des Pkw hat zugenommen, der Lieferverkehr ist explodiert [...]“ (Bauer, Stein 2022: 6). Neben den Anforderungen öffentliche Räume zukünftig gegenüber globalen Megatrends wie dem Klimawandel zu wappnen, erhöhen also auch kleinräumige Entwicklungen den Druck auf wohnortnahe Flächen.

Um diesen zahlreichen Herausforderungen begegnen zu können sind in den letzten Jahren eine Vielzahl unterschiedlicher städtebauliche Leitbilder entwickelt worden. Gemeinsam ist ihnen, dass sie ökologische Nachhaltigkeit und das Wohlbefinden der Mensch in den Mittelpunkt rücken und sich deutlich von der Vorstellung einer autogerechten und funktionsgetrennten Stadt der 1960er und 1970er Jahre abgrenzen. Zunehmend werden mit *neueren Leitbildern* ganzheitliche Ansätze verfolgt, die unterschiedliche Bereiche gesellschaftlichen Lebens, wie Mobilität, Klima, Wohnen, Gesundheit etc., miteinander in Beziehung setzen. Eine eindeutige Abgrenzung der Leitbilder ist daher nur bedingt möglich.

Die soziale, ökologische und ökonomische „Zukunftsbeständigkeit“ in den Blick nehmend (vgl. Frey 2011), hat sich das Leitbild der nachhaltigen Stadt inzwischen zu einem Grundsatz heutiger Stadtentwicklung etabliert. Vor dem Hintergrund das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen auch durch die Siedlungsstruktur beeinflussen zu können (Blehschmidt et al. 2015) wird nun, statt einer aufgelockerten das Prinzip der kompakten Stadt bzw. Stadt der kurzen Wege verfolgt. Eine aktuelle Weiterentwicklung dieses Leitbildes ist der neuere Ansatz der 15-Minuten Stadt, bei dem die meisten täglich benötigten Einrichtungen und Infrastrukturen in einer 15minütigen Entfernung vom jeweiligen Wohnort zu Fuß oder mit dem Fahrrad durch die Bewohner:innen erreicht werden können sollte (vgl. Moreno et al. 2021). Eng in diesem Zusammenhang steht der ganzheitliche Ansatz der „Walkability“, der auf eine bewegungsanimierende Umwelt und damit auf die Förderung einer lebenswerten Stadt insgesamt abzielt (vgl. Tran 2018). Neben einem höheren Verdichtungsgrad und Nutzungsmischung spielen Faktoren zur Förderung der Fußgängerfreundlichkeit und der bewegungsförderlichen Gestaltung von Wohnquartieren eine entscheidende Rolle (vgl. Bucksch, Schneider 2014). Das Leitbild gesunder Städte stellt übergeordnet den Zusammenhang zwischen der menschlichen Gesundheit bzw. Wohlbefinden und der räumlichen Planung in den Mittelpunkt. Städtische öffentliche Räume können dabei einen gesundheitsfördernden Beitrag für die Bewohner:innen leisten in dem sie z.B. identitätsstiftend und bewegungsfreundlich gestaltet sind. Weitere gesundheitsfördernde Ressourcen, die es zu berücksichtigen gibt, sind zudem die Nachbarschaft, ansprechende Gebäudestrukturen oder auch gesundheitsrelevante Einrichtungen (vgl. Claßen 2020).

Öffentlichen Räumen kommen in all diesen Leibern eine erhebliche Bedeutung im Rahmen notwendiger Anpassungs- und Transformationsprozesse zu. Dies hat in jüngster Zeit zu einer intensiveren Beschäftigung mit der Bedeutung und möglichen Gestaltung öffentlicher Räume zum Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung geführt. Einige wenige, zentrale Dokumente sollen daher im Folgenden kurz in Bezug auf das Thema „Flächengerechtigkeit“ vorgestellt werden.

Unter dem Titel „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ sind seit 2012 die *Ziele zur nachhaltigen Entwicklung* der Städte in der Agenda 2030 der UN zusammengefasst und durch Indikatoren unterlegt. Im Unterziel 11.7. wird dabei konkret auf die Zugänglichkeit öffentlicher Räume Bezug genommen: „Bis 2030 den allgemeinen Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleisten, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen“ (DStatis o.J.). Zur Messung der Zielerreichung wird der Flächenverbrauch hier als Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie über den Freiraumverlust und die Siedlungsdichte gemessen. Zudem stellt die Pkw-Dichte einen weiteren Indikator für die Bewertung einer nachhaltigen Stadtentwicklung dar. Trotz des in dem Unterziel 11 formulierten Anspruches zur Förderung der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit inklusiver öffentlicher Räume, wird die Verteilung zwischen Flächen, die für den motorisierten Verkehr vorgehalten und denen, die als öffentlichen Räumen andere Nutzungen ermöglichen, nur indirekt angesprochen. Ein direktes Monitoring einer gerechten Flächenverteilung findet sich in der Agenda 2030 nicht.

Auch im aktuellen *Stadtentwicklungsbericht 2020 der Bundesregierung* wird die Bedeutung qualitativ hochwertiger öffentlicher Räume für das „Stadtklima“ sowie „die Erholung, Freizeitgestaltung und Gesundheit der Stadtbevölkerung“ zwar als „existentiell“ erachtet (BMI 2021: 15). Sowohl spezifische Aussagen zu Qualitätskriterien für öffentliche Räume im Sinne einer ausgeglicheneren Flächenverteilung als auch zu den Treibern bzw. möglichen Lösungen zur Auflösung von Flächennutzungskonflikten werden hingegen kaum konkret getroffen. So wird das Thema Flächengerechtigkeit nicht explizit behandelt, sondern sich eher auf den Begriff der „Umweltgerechtigkeit“ (s.o.) berufen. Der Verkehr solle dabei „konfliktarm, barrierefrei und umweltgerechter“ (ebd.: 73) gestaltet sowie „Flächen und Raumnutzungen in Teilen neu gedacht und neu verteilt werden“ (ebd.: 86). Konkrete Bezüge zwischen knapper Flächenverfügbarkeit und dem ruhenden Verkehr werden im Hinblick auf Forschungsergebnisse einer ExWoSt-Studie hergestellt. Dabei wird der lokalen Verwaltung und Politik die zentrale Rolle zur Entwicklung eines „kommunalen Flächenmanagements des öffentlichen Raumes“, einer „angemessenen Bepreisung des Parkraums“ sowie zur Förderung „alternativer Nutzungen (wie Lieferzonen, Radabstellanlagen, Mobilstationen oder Aufenthaltsbereiche)“ zugeschrieben (ebd.: 130).

Die *neue Leipzig Charta* rückt den Begriff des „Gemeinwohls“ in den Mittelpunkt. Mit Hilfe der „transformativen Kraft der Städte“ sollen „neue Formen der Ungleichheit in sozialer, wirtschaftlicher, ökologischer und räumlicher Hinsicht“ verringert und vermieden werden“ (BBSR, 2021: 7). Vom Grundsatz her, wird dem Raum (hier der Stadt) also die Fähigkeit und Aufgabe zugesprochen einen Beitrag für eine gerechtere Gesellschaft leisten zu können. Die Transformation der Städte solle dabei entlang der drei Dimensionen einer gerechten, grünen und produktiven Stadt in den räumlichen Bezugsebenen Quartier, Gesamtstadt und Stadtregion erfolgen (siehe Abbildung 1).

Das Prinzip der gerechten (just) Stadt kommt also auch in der Neuen Leipzig Charta zum Ausdruck und wird mit einem gleichberechtigten Zugang zu (sozialen) Dienstleistungen, Wohnraum bzw. auch sozialer Integration übersetzt (ebd.: 15). Im Sinne der „grünen Stadt“ soll durch die Bereitstellung und Gestaltung öffentlicher Räume den Herausforderungen des Klimawandels und zur Klimaanpassung begegnet sowie der Zugang zu Grün- und Freizeitflächen für Bürger:innen sichergestellt werden. Städtische Verkehrssysteme sollten weiterhin so gestaltet sein, dass sie die

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie den Fuß- und Radverkehr fördern (ebd.: 17). Die neue Leipzig Charta folgt dem Leitbild der dichten, durchmischten und gesunden Stadt, in der das

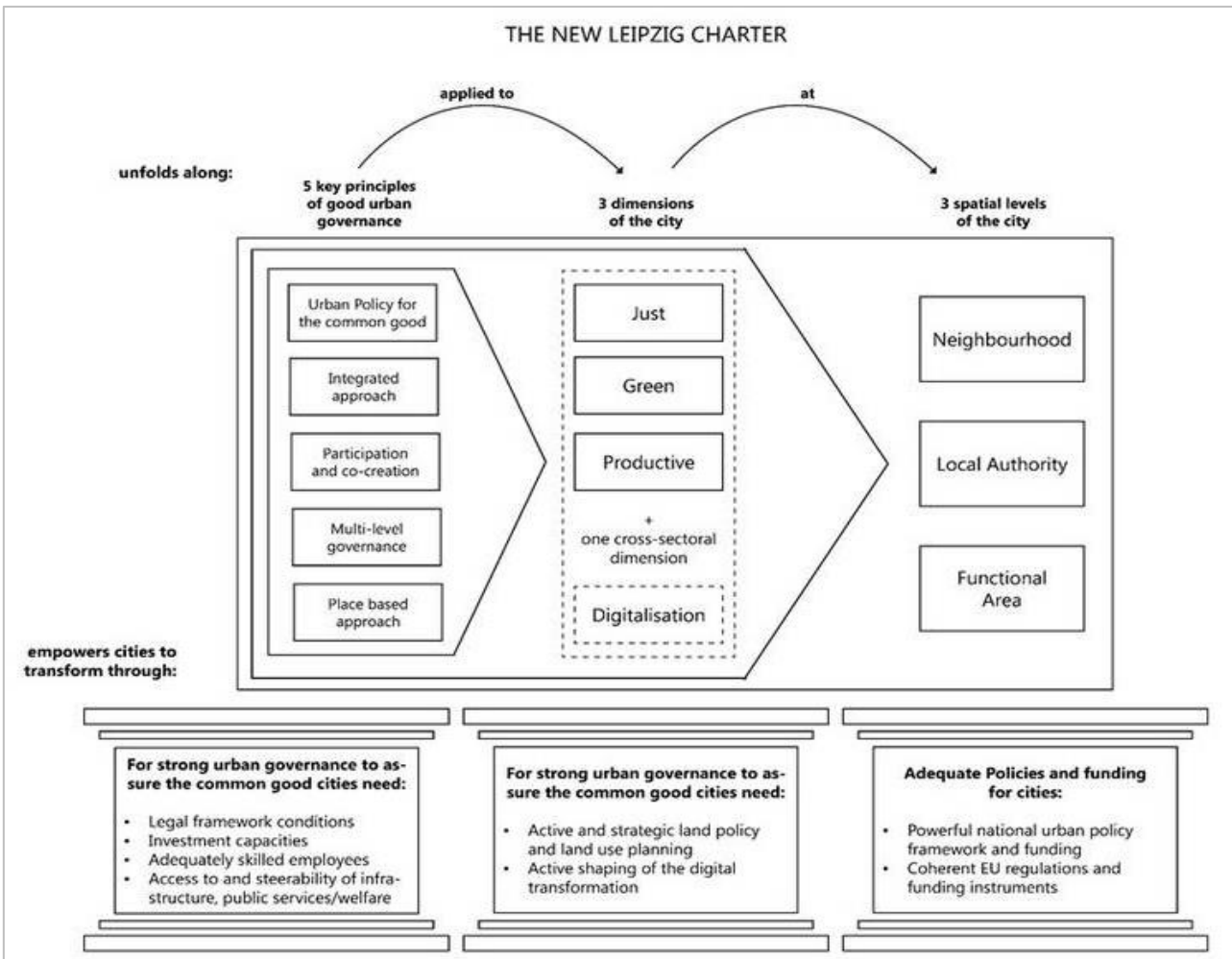


Abb. 1: Elemente der neuen Leipzig Charta

(Quelle: https://www.b-tu.de/fileadmin/_processed_/a/3/csm_Leipzig_Charta_37e2ff05c7.jpg)

Verkehrsaufkommen und in der Folge ebenfalls Verkehrsflächen reduziert werden können (ebd.: 17). Zudem solle die Flächenversiegelung begrenzt werden und öffentliche Räume so gestaltet sein, dass Sie für die Bürger:innen frei zugänglich sind und ihnen ein gesundes Lebensumfeld ermöglichen (ebd.: 31). Es wird deutlich, dass den öffentlichen Räumen in der Leipzig Charta zwar eine wichtige Rolle zur Transformation der Städte zugesprochen wird. Dennoch finden sich in der Charta nur allgemeine Hinweise darauf, inwieweit z.B. eine gerechtere Flächenverteilung und -Nutzung einen Beitrag zu einer gerechteren Gesellschaft leisten könnte. Der Bezug zwischen einer gerechten Gesellschaft bzw. Stadt und ihren räumlichen Bedingungen bleibt hier weitestgehend offen. Das Prinzip der Flächengerechtigkeit findet sich entsprechend in der neuen Leipzig Charta, eher implizit wieder.

Im Hinblick auf die Rolle der Kommunen zur Förderung einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung sind die Aussagen in der neuen Leipzig Charta hingegen deutlich konkreter. Die Kommunen sollen eine „integrierte Stadtentwicklung“ (ebd.: 22) fördern, die Bürger:innen besonders bei Prozessen „die sich auf ihren Alltag auswirken“ beteiligen und Prozesse der Ko-Produktion

unterstützen (ebd.22 f.). Hier lassen sich klare Hinweise auf eine experimentelle Stadtentwicklung ableiten: „Durch das Erproben von neuen Formen der Beteiligung können Städte besser mit gegensätzlichen Interessen umgehen, Verantwortung teilen und neue Lösungen erarbeiten. Gleichzeitig kann dies zur Umgestaltung und Unterhaltung des städtischen Raums beitragen und fördert die Bereitschaft dazu, neue Bündnisse für dessen integrierte Weiterentwicklung einzugehen“ (ebd.: 24). Die Umsetzung aktueller städtebaulicher Leitbilder einer gesunden und lebenswerten Stadt als Visionen für die zukünftige Stadtentwicklung solle demnach unter Beteiligung aller Akteure und in einem Ko-Produktiven Prozess stattfinden.

Mit dem Ziel ein gemeinsames Vokabular aller an Stadtentwicklung beteiligten Akteure zu finden und den in der Leipzig Charta zentralen Begriff des „Gemeinwohls“ auszuformulieren, wurde von der Gemeinschaftsinitiative „Nationale Stadtentwicklung“ ein *Glossar zur „Gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung“* veröffentlicht (vgl. BBSR 2020). Erstmals wird hier auch der Begriff der Flächengerechtigkeit ausformuliert und als „die faire Verteilung von Raum“ (ebd.: 63) definiert. Neben dem Zugang zu Wohnraum oder der Förderung vielfältiger Nutzungsmöglichkeiten in öffentlichen Räumen wird mit dem Begriff die „Verkehrswende hin zu mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr“ verbunden (ebd.: 63).

Im aktuellen *Bericht der Bundesstiftung Baukultur* werden öffentliche Räume als Kernelemente einer lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt beschrieben. Die zukünftige Gestaltung öffentlicher Straßen- und Verkehrsflächen nimmt daher in diesem Bericht auch eine zentrale Rolle ein. Da diese meist im Eigentum der öffentlichen Hand liegen, bieten sich hier Spielräume die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume zu verbessern und im Sinne einer gerechteren Mobilität auch die „Flächenzuteilung gegebenenfalls neu zu bewerten.“ (BSBK: 2). So proklamiert die Bundestiftung Baukultur einen Wandel öffentlicher Räume vom Verkehrsraum zu Lebensräumen. Das Leitbild der autogerechten Stadt und die Funktionstrennung von Arbeit, Wohnen und Freizeit sei nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr sei es inzwischen zu einem Verständniswandel gekommen. Sicherheit und die schnelle Durchquerung seien gegenüber einem neuen Verständnis öffentlicher Räume zurückgetreten: „Immer mehr Menschen sehen sie als einen Ort, an dem sie sich selbst ausdrücken, an dem sie Heimat erfahren und an dem das Selbstverständnis der Gesellschaft sichtbar wird.“ (ebd.: 24). Nach dem Vorbild der gewachsenen, europäischen Stadt, sollte der Menschen wieder in den Mittelpunkt der Planung gerückt werden (ebd.: 24). Dennoch herrsche weiterhin eine hohe Flächenungerechtigkeit zwischen den verschiedenen Nutzer:innen der Stadt. So hat eine Umfrage der Bundesstiftung Baukultur unter Kommunen in Deutschland ergeben, dass die Autofahrer die einzige Gruppe seien, die noch immer über zu viel Fläche verfügen (ebd.: 28). Für eine neue Baukultur öffentlicher Räume müsse sich das Prinzip durchsetzen demzufolge alle Verkehrsteilnehmer die gleichen Rechte und Pflichten haben. Im Sinne der Flächengerechtigkeit konstatiert die Bundestiftung schließlich: „Eine nutzergerechte Neuaufteilung der Verkehrsflächen ist vielerorts unerlässlich. Maßstab dafür muss der Fußgängerverkehr sein. [...] Verkehrsräume sind besonders an den Bedürfnissen von Kindern, Älteren und beeinträchtigten Menschen auszurichten!“ (ebd.: 132). Um dies zu erreichen, stehe nicht nur der Gesetzgeber in der Verantwortung, sondern insbesondere die Kommunen können sich für mehr Flächengerechtigkeit und die Ko-Produktion öffentlicher Räume einsetzen. Sie „können Flächen an Gruppen und Projekte vergeben, deren Ziele,

mit denen der Stadtentwicklungspolitik in Einklang stehen. Auf diesem Weg entstehen vielfältige öffentliche Räume, die den Bedürfnissen ihrer Nutzer gerecht werden und breiteren Teilen der Gesellschaft die Teilhabe am öffentlichen Leben erlauben.“ (ebd.: 119). Um dem Problem der hohen Flächeninanspruchnahme begegnen zu können greife eine Antriebswende (von Verbrenner- zu Elektroantrieben) jedoch zu kurz. Zum Abbau von Flächenkonkurrenzen bedürfe es vielmehr einer Veränderung des Modal Split (ebd.: 83) sowie insgesamt einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (ebd.: 81). Zudem dürften neue Mobilitätsangebote wie E-Mietroller und E-Mietfahrräder nicht dazu führen, die Flächenknappheit in den öffentlichen Räumen weiter zu verschärfen.

Es wird deutlich, dass das Thema Flächengerechtigkeit, wenn auch bisher eher in Ansätzen mit diesem Begriff verbunden, so doch implizit in aktuelle Strategien und Leitbilder nachhaltiger Stadtplanung und des Städtebaus tiefgreifend Eingang gefunden hat. Die Notwendigkeit städtischer Transformationsprozesse, um aktuellen Herausforderungen begegnen zu können, ist dabei inzwischen ebenso Konsens wie der Beitrag, den öffentliche Räume leisten können, die Ziele einer nachhaltigen, gesunden, fußgängerfreundlichen und lebenswerten Stadt zu erreichen. Mit diesen Prozessen werden unterschiedliche Bereiche des gesellschaftlichen Lebens adressiert, so dass die Debatte um den Begriff der *Flächengerechtigkeit mitnichten als eine Domäne der Verkehrspolitik und -forschung* beschrieben werden kann. Stattdessen forderte der Deutsche Städtetag in seinem bereits 2016 veröffentlichten Positionspapier „Öffentlicher Raum und Mobilität“ eine „Politik für den öffentlichen Raum“, die öffentliche Räume als „Kernbereich der Daseinsvorsorge“ begreift und zu deren Umsetzung die Kommunale Planung mit entsprechenden Ressourcen ausgestattet werden sollte (DST 2016: 16). Die Bundesstiftung Baukultur unterstreicht diese Forderung nach einer integrierten Sichtweise auf den öffentlichen Raum einige Jahre später, in dem sie zur Vorstellung des Baukulturberichtes anregte, auf kommunaler Ebene ein „Fachamt des öffentlichen Raumes“ einzurichten (BSBK 2021). Diese beiden Beispiele unterstreichen, einerseits die andauernde Debatte um die gerechte Gestaltung öffentlicher Räume und zweitens die Dringlichkeit einer integrierten Planungs- und Steuerung zukünftiger Flächenverteilung- und Gestaltung in städtischen Wohnquartieren.

Transformativ forschen, experimentell planen, Zielkonflikte überwinden

Verbunden mit den Herausforderungen zur Gestaltung tiefgreifender sozialer und räumlicher Transformationsprozesse geht auch der Aufstieg der *Transformationsforschung* einher. Sie unterstellt grundsätzlich, dass Systeme die Fähigkeit haben, sich anzupassen und übergreifende Veränderungsprozesse dadurch möglich werden (vgl. Palzkill, Augenstein 2021). Dem Zugrunde liegt das Verständnis einer Multi-Level-Perspektive, das den Wandel gesellschaftlicher Subsysteme auf drei Ebenen beschreibt: Der Regime-Ebene also dem institutionellen Gerüst, der Nischenebene, welche Handlungsspiel- und Experimentierräume beschreibt und der Landscape-Ebene, die externe Einflussfaktoren und globale Trends beschreibt (vgl. ebd.). An dieser Stelle soll nicht näher auf die Grundprinzipien des Transformationsverständnisses eingegangen werden. Es bleibt aber festzuhalten, dass sich die genannten Ebenen gegenseitig bedingen und beeinflussen. Veränderungen auf globaler Ebene können also z.B. Einfluss auf institutionelle Strukturen haben. Genauso ist es aber auch möglich, dass auf Ebene der Experimentierräume andere gesellschaftliche

Subsysteme beeinflusst werden. An dieser Stelle setzen nicht zuletzt der in den letzten Jahren etablierte Forschungsansatz des Reallabors (vgl. Räuchle 2021), die Schaffung von städtischen Experimentierräumen, z.B. der Urban Living Labs (vgl. Nevens et al. 2013) sowie neuere Strategien temporären Planungspraxis an (vgl. Silva 2016), der auch im Ansatz der vorliegenden Studie greift.

Insbesondere die Transformation öffentlicher Räume im Zusammenhang mit einer Anpassung alltäglicher Mobilitätsformen stellt die beteiligten Akteure vor erhebliche Herausforderungen. Vier wesentliche *Zielkonflikte* können nach Lorenz, Grigsby (2020) in diesem Kontext identifiziert werden: (1) Der Wunsch und die Notwendigkeit schneller Transformationsprozesse stehen häufig starren sozio-technische Systemen gegenüber, deren Anpassung lange Zeiträume benötigt; (2) Das Streben nach einer gerechten Flächenverteilung zwischen unterschiedlichen Nutzungen steht vorherrschenden gesellschaftlichen und politischen Prioritäten entgegen; (3) Lebensstile und auf Bequemlichkeit ausgerichtete Routinen (z.B. motorisierter Individualverkehr) lassen sich teilweise nur schwer mit einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung in Einklang bringen und (4) sich gegenseitig ausschließende kurzfristige politische Interessen kollidieren mit langfristigen gesellschaftlichen Transformationserfordernissen (ebd.65 f.). Ein erfolgreiches Transformationsmanagement zur Förderung der Lebens- und Aufenthaltsqualität städtischer Räume erfordert daher eine entsprechend auf Nachhaltigkeit und Systemwechsel ausgerichtete normative Orientierung der lokalen Politik und Verwaltung, die intensive Partizipation beteiligter Akteure zur Ko-Produktion von Wissen sowie geeignete Experimentierräume, die für die Erprobung neuer ggf. auch disruptiver Lösungen dienen (vgl. Peris, Bosch 2020).

Mit Hilfe des Planungsansatzes des *taktischen Urbanismus* können solche für lokale Transformationsprozesse benötigten Experimentierräume geschaffen werden. Dieser Ansatz wird in den vergangenen Jahren verstärkt im Kontext der Verkehrswende (vgl. Wentland, Jung 2021) diskutiert. Das Potential dieses Ansatzes konnte auch für Maßnahmen zur Förderung einer ausgeglicheneren Flächenverteilung (vgl. Yassin 2019) oder auch Klimaanpassung (vgl. Sinning 2022) in städtischen Quartieren nachgewiesen werden. Taktischer Urbanismus beschreibt einen „Ansatz zur Quartiersgestaltung und Aktivierung der Bewohner:innen durch kurzzeitige, günstig und skalierbare Interventionen und Strategien“ (Lydon, Garcia 2015: 2). Der Ansatz kann sowohl bottom-up als auch top-down gesteuert durch unterschiedliche Akteure eingesetzt werden. Ein klassisches Beispiel sind Pop-Up-Radwege, die sowohl im Rahmen von Verkehrserprobungen durch die lokale Verwaltung oder als Protest- und Aufmerksamkeitsaktion durch zivilgesellschaftliche Initiativen initiiert sein können. Auch ein temporäres Sommerkino, das z.B. durch das lokale Quartiersmanagement organisiert ist, kann unter dem Begriff des taktischen Urbanismus fallen. Dementsprechend können nach Lydon und Garcia drei Formen temporärer urbaner Interventionen im Hinblick auf ihre Motivation und treibenden Akteure unterscheiden werden: (1) von Bürger:innen initiierte Protestaktionen, um Prozesse der Stadtplanung zu beschleunigen und aktiv Veränderungen im Stadtraum zu initiieren, (2) als Methode von Verwaltung, Projektentwicklern oder Non-Profit-Organisationen, die Bewohnerbeteiligung in Planungsprozessen zu intensivieren, und (3) als Umsetzungsinstrument von Stadtverwaltungen und Projektentwicklern, um langfristige räumliche Veränderungen vorab zu testen (ebd.: 12).

Im Unterschied zu herkömmlichen *Beteiligungsformaten*, sind temporäre Interventionen dabei lokal im öffentlichen Raum (z.B. im direkten Wohnumfeld) verortet. Planung und Entwicklung räumlicher Veränderungen werden dadurch sinnlich erfahrbar, laden zur Interaktion ein und können einen Beitrag leisten Konfliktpotentiale sowie den Grad der Akzeptanz zu erkunden (vgl. Sinning 2022). Das Experimentieren neuer Lösungen, ob nun im Rahmen Forschungsprojekten, die dem Reallaboransatz folgen, in UrbanLiving Labs oder auch im Zuge temporärer, räumlicher Interventionen, können helfen den o.g. Zielkonflikten zu begegnen und Auswege zu finden.

Im Hinblick auf die Förderung einer flächengerechteren Quartiersentwicklung und der Schaffung bzw. Qualifizierung öffentlicher Räume durch vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, können der Einsatz praktischer Maßnahmen, wie z.B. Parklets oder auch (temporäre) Begrünungen potenzielle Umgestaltungsoptionen, aufzeigen. Insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Pfadabhängigkeit des Verkehrssektors (u.a. Infrastruktur, Siedlungsstruktur, Lebensweisen etc.) erscheint das Vorgehen in kleinen Schritten und das Experimentieren neuer (temporärer) Lösungen als zielführend (vgl. Canzler 2019). Die kommunale Verwaltung und Politik benötigt dazu jedoch rechtliche, finanzielle und organisatorische Unterstützung der übergeordneten politischen Entscheidungsebenen: „Hierfür kann der Bund viel tun, er kann Experimentierklauseln ausweiten, Wettbewerbe ausschreiben und den Know-how-Transfer organisieren“ (ebd.: 292).

Dennoch sollte sich nicht allein auf den Ansatz temporärer Interventionen gestützt werden: "Das Recht auf Stadt kann kein fahrender Zirkus sein. Kurz aufschlagen, um dann doch wieder (überstürzt) aufzubrechen, bevor zu viele Spuren hinterlassen werden – das ist eindeutig der falsche Ansatz“ (BBSR 2020: 78). Temporäre Interventionen – so sie auch das Experimentieren im öffentlichen Raum zulassen – könnten nicht als alleinige Lösung herangezogen werden, sondern es brauche gleichermaßen die langfristige Verankerung kollektiver Rechte um aktuellen Herausforderungen, wie z.B. der Klimakrise, gerecht werden zu können (ebd.: 78).

Im Sinne des oben beschriebenen Transformationsgedankens sollte die gegenseitige Anpassungsfähigkeit auf Regime- und Nischenebene, sprich der institutionellen Strukturen und lokalen Gegenebenenheiten bzw. Experimente sichergestellt und gefördert werden. Für die kommunale Verwaltung und Politik kann dies zudem neue Handlungsspielräume im Hinblick auf Flächengerechtigkeit, den Austausch mit den Bewohner:innen fördern und die Verkehrswende unterstützen.

2.1 Good-Practice Beispiele

Die Einordnung in den Stand der wissenschaftlichen Diskussion im vorangegangenen Kapitel hat vorrangige Handlungsbereiche für die Transformation urbaner (öffentlicher) Räume, vor allem auch zur integrierten Stadtentwicklungsplanung, wie sie von der Leipzig Charta gemeinsam mit den europäischen Ländern getragen wird, deutlich gemacht. Im Folgenden werden entsprechend Beispiele vorgestellt, die Einblicke in verschiedene Lösungsansätze für klimafreundliche Mobilität, Lebensqualität und Biodiversität geben.

Zuvor sei jedoch im Sinne des integrierten Ansatzes ein konzeptionell beispielgebendes Projekt unter dem Titel „*Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez*“ benannt. Es steht für einen integrierten Planungsansatz zur Verkehrswende im Quartier. Zur Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen für eine gerechte Flächenverteilung wurde eine Methodik entwickelt, die eine Bewertung der Verkehrsflächenverteilung nach Kriterien der Nachhaltigkeit ermöglicht. Die angewandten Zielkriterien sind abgeleitet von den Indikatoren für eine nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Indicators) der Europäischen Kommission (vgl. Europäische Kommission, (Hg.) 2021). Dabei werden Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr auf ihre Relevanz und Wirksamkeit bezüglich der Erfüllung der Ziele bewertet und daraus eine gewichtete Rangfolge der Verkehrsmittel ermittelt. Die resultierenden Anteile entsprechen einer Idealverteilung im Sinne einer nachhaltigen urbanen Mobilität (siehe Abbildung 2) bezogen auf die spezifischen Anforderungen im untersuchten Quartier. (vgl. Schwedes et al. 2022)

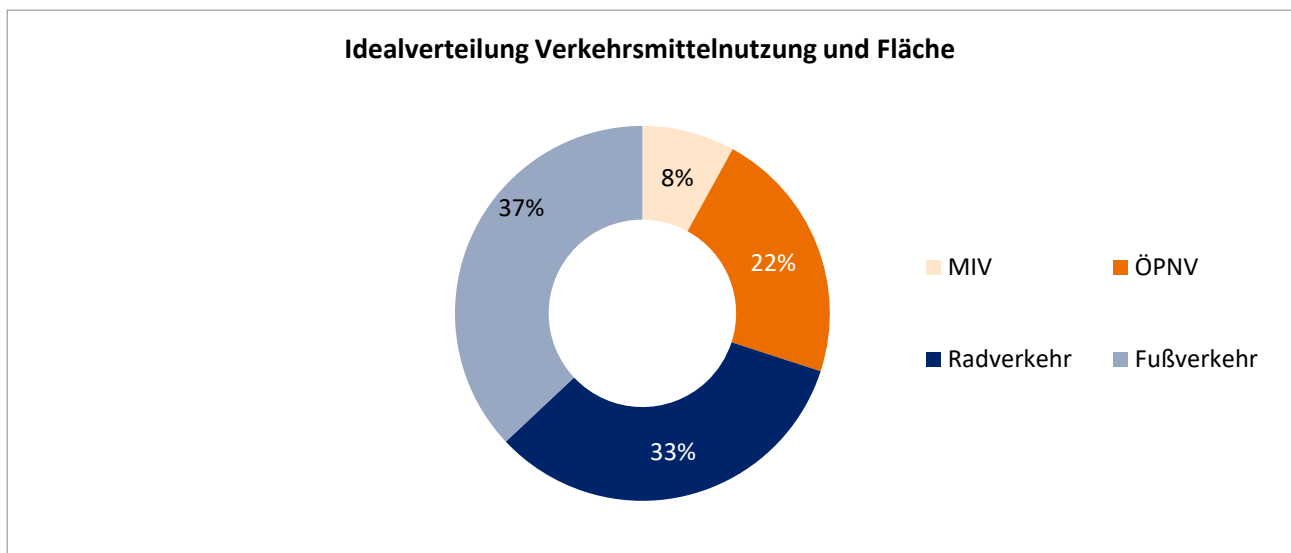


Abb. 2: Ermittelte Idealverteilung für Verkehrsflächen im Sinne nachhaltiger Mobilität (Quelle: Schwedes et al. 2022)

Die folgenden weiteren Good Practices wurden in Hinsicht der Umsetzbarkeit sowie der situativen Nähe zu den Untersuchungsräumen des Mühlenviertels der Stadt Erfurt und der Westlichen Innenstadt der Stadt Jena (siehe Kapitel 3) ausgewählt. Die Projekte sind von einem temporären Charakter gekennzeichnet und können im Falle einer positiven Wirkung auf das Stadtgebiet in dauerhafte Lösungen überführt werden. Ausschlaggebend für deren Erfolg ist nicht zuletzt die

konstruktive Zusammenarbeit der verschiedenen Akteursgruppen sowie die partizipative Einbeziehung bürgerschaftlicher Interessen.

Übersicht Good-Practice-Beispiele

Projekttitlel	Lokalität & Durchführungszeitraum	Involvierte Akteure	Inhaltliche Schwerpunkte	Umgesetzt durch...
„Wiener Schulstraßen“	Wien 09.-10. 2019	Wirtschaft, Bürgerschaft und Intermediäre	Sicherung der Schulwege für Kinder und Jugendliche	Temporäre Fahrverbote des MIV durch Verkehrsschilder und Scherengitter
„Bühne statt Parkplatz“	Berlin, Drei Tage im Sommer 2019	Kommune, Bürgerschaft und Intermediäre	Gerechte Flächenverteilung des öffentlichen Raums	Temporäre Umgestaltung von Parkraum durch Bewohner:innen
„Ottensen macht Platz“	Hamburg, 09. 2019 – 02. 2021	Kommune, Bürgerschaft und Intermediäre	Stärkung von Lebensqualität und Aufenthaltsqualität im Stadtteil Ottensen	Temporäre Ausweisung von Fußgängerzonen, Umsetzung durch konsequente Kontrollen
„Eine Kreuzung wird zum Stadtteil“	Berlin, Herbst 2020	Wirtschaft, Bürgerschaft, Kommune und Intermediäre	Stärkung der Aufenthaltsqualität eines zentralen Platzes	Temporäre Umgestaltung durch Einbringung der Bürgerschaft mithilfe von Umfragen
„Wanderbaumallee“	Stuttgart; Monatlich seit 2019	Bürgerschaft und Intermediäre	Transport von Bäumen durch die Stuttgarter Straßen, anschließendes Einpflanzen	Finanzielle und personelle Unterstützung durch Initiativen und Freiwillige
„Treffpunkt Vielfalt“	Berlin Herbst 2017 - Februar 2021	Wirtschaft, Bürgerschaft, Kommune und Intermediäre	Umwandlung naturferner Plätze und Höfe in Blühoasen	Sensibilisierung der Bürgerschaft plus Unterstützung durch Gartenbaubetriebe und Wohnbaugenossenschaften

Tab. 1: Good Practice-Beispiele (Quelle: ISP der FH Erfurt, 2021)

Im Nachfolgenden werden die in der Übersicht aufgeführten Good Practice-Beispiele ausführlicher dargestellt.

2.1.1 Mobilität

„Wiener Schulstraßen“ – sichere Schulwege schaffen

Das Mobilitätsprojekt „Wiener Schulstraßen“ widmet sich der Herausforderung, einen sicheren Schulweg für die Wiener Schüler:innen abseits der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu schaffen. Dem Projekt liegt zugrunde, dass etwa 20 Prozent der Schüler:innen in Wien mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Besonders im Umfeld von Grundschulen bedeutet dies ein erhebliches Verkehrsaufkommen, da der Unterrichtsplan meist ein zeitlich einheitliches Schulende vorsieht (vgl. Rosinak & Partner 2019: 4). Um den Kfz-Anteil zu reduzieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind in einem neuartigen Projekt temporäre Fahrverbote entlang von Schulen ausgewiesen worden. Das „Pilotprojekt Schulstraße“ ist erstmals im September 2018 in der Leopoldstadt in Wien erprobt und zwischen September und Oktober 2019 an der Ganztagsvolksschule(GTVS) Rosa-Jochmann wiederholt worden (vgl. VCD o.J.). Dabei trägt die Schulstraße maßgeblich zur Verkehrssicherheit vor Ort bei und erleichtert den Schulweg für Kinder. Während der Erarbeitung des Pilotprojekts waren sowohl privatwirtschaftliche Planungsbüros als auch die lokalen Schulen sowie die Bürgerschaft durch die Mobilitätsagentur Wien in die Planung eingebunden. Insbesondere bei Schulen und Elternvertreter:innen bestand aufgrund der positiven Effekte während der Pilotphase ein großes Interesse für die Ausweitung des Konzepts.

An der Rosa-Jochmann-Schule wird eine halbe Stunde vor Schulbeginn sowie nach Schulende ein temporäres Fahrverbot erteilt (vgl. Rosinak & Partner 2019: 5). Durchgesetzt wird der Kfz-Ausschluss durch eine physische Absperrung (Scherengitter) und einem Verkehrsschild. Das Fahrverbot tangiert sowohl den Bring- und Holverkehr als auch den Anlieger- Durchgangsverkehr. Anhand einer Verkehrszählung sind alle relevanten Aktivitäten des MIV vor und während der Durchführung des Pilotprojekts jeweils vor- und nachmittags erhoben worden. Dabei wurden sowohl in das Gebiet ein- und ausfahrende Pkw als auch Ein- und Ausparker sowie Ein- und Ausstiege von Kindern gezählt. Ferner sind die umliegenden Quartiersstraßen in die Erhebung miteinbezogen worden, um mögliche Verlagerungseffekte zu erfassen (ebd.: 7). Die Ergebnisse der Auswertung haben ergeben, dass das Verkehrsaufkommen des MIV in unmittelbarer Nähe zur Schule reduziert und die Aufenthaltsqualität des Ortes gesteigert werden konnte. Zudem ist während der Intervention ein sicheres Queren des Straßenraums problemlos möglich gewesen.

Hinweis für die Modellquartiere (s. Kap. 3 und 4): Da die Problematik fehlender Querungssicherheit für Schulkinder Parallelen zur Westlichen Innenstadt in Jena aufweist, ist die Durchführung dieser temporären Intervention an der Grundschule „Westschule“ an der Biegung zwischen Semmelweisstraße und August-Bebel-Straße denkbar. Ferner könnten auch Schüler:innen der ebenfalls an der August-Bebel-Straße gelegenen Integrierten Gesamtschule „Grete Unrein“ in Jena sowie der Jenaplanschule am Nettelbeckufer in Erfurt davon profitieren.

Bühne statt Parkplatz – städtische Verkehrsflächen umnutzen

„Bühne statt Parkplatz“ ist eine vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) ins Leben gerufene Initiative. Die üblicherweise von einem parkenden Pkw beanspruchten zwölf Quadratmeter wurden 2019 in Berlin im Rahmen einer dreitägigen Veranstaltungsreihe „12qmKULTUR“ temporär unter Beteiligung der lokalen Bevölkerung umgenutzt. Auf öffentlichen Parkplätzen fanden kulturelle Veranstaltungen, Workshops und politische Diskussionen statt, die das Potenzial alternativer Nutzungsformen veranschaulichten.

Ein Leitfaden „Bühne statt Parkplatz!“ hilft interessierten Menschen, eine 12qmKultur-Veranstaltung eigenständig zu planen - von der Gewinnung von Freiwilligen über die rechtlichen Hürden bis hin zur Finanzierung (vgl. VCD 2021). Die 12qmKULTUR lebt vom Engagement der ansässigen Bevölkerung und ist auf die Initiative weiterer lokaler Akteursgruppen, wie Kulturvereine, Künstler:innen sowie den Einzelhandel angewiesen. Durch den Leitfaden werden die Menschen vor Ort dazu befähigt, ihre Ansprüche an den öffentlichen Raum geltend zu machen. Daher ist das Format „Bühne statt Parkplatz“ als partizipatives Instrument zu verstehen, das den Kommunen neue Impulse für die Umnutzung städtischer Verkehrsflächen bietet.

Hinweis für die Modellquartiere (s. Kap. 3 und 4): Da die Flächenverteilung des öffentlichen Raums auch in den Modellquartieren des Mühlenviertels sowie der Westlichen Innenstadt in Jena zu Gunsten des MIV ausfällt, ist auch hier ein Projekt wie „12qmKultur“ denkbar. Insbesondere die Uferbereiche von Gera und Leutra ließen sich durch die (temporäre) Umwidmung von Stellflächen aufwerten.

2.1.2 Lebensqualität

Ottensen macht Platz! – temporäre Fußgängerzonen getestet

Der Stadtteil Ottensen im Bezirk Altona ist ein gründerzeitliches Wohngebiet mit engen Straßenquerschnitten und verdichteter Blockrandbebauung. Auch hier richtete sich der Verkehrsraum nach dem MIV. Im Februar 2020 beschloss die Bezirksversammlung Altona die Transformation eines Teils von Ottensen in ein autoarmes Quartier (vgl. Bezirksamt Altona, (Hg.) 2020). Das Pilotprojekt „Ottensen macht Platz!“ sollte den innerstädtischen Verkehrsraum durch die Etablierung alternativer Flächennutzungen für die Menschen zugänglich machen und neue Perspektiven urbaner Mobilität ausloten, die in keinem Widerspruch zur Aufenthaltsqualität stehen (vgl. Oltmanns et al. 2022). Die Bewohnerschaft, Handel und Gewerbe sowie private Planungsbüros waren in das Vorhaben einbezogen. Die TU Harburg hat die Umsetzung des fünf Monate dauernden

Projekts hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität sowie den Einzelhandel untersucht (vgl. Bezirksamt Hamburg Altona, (Hg.) 2020).

Auf einzelnen Straßenzügen im Quartier wurden temporäre Fußgängerzonen eingerichtet, deren Einhaltung die Polizei flankierend kontrolliert hat. Um den Bedürfnissen von Bewohner:innen und Einzelhandel zu entsprechen, sind Ausnahmegenehmigungen für den Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkten Menschen erlassen worden. Radfahrer:innen und Taxis waren von den Einschränkungen ausgenommen. Trotz des vorzeitigen Abbruchs durch einen Eilantrag gegen das Projekt zieht die Bezirksverwaltung Altona eine positive Bilanz. Die Evaluation ergab, dass über 80 Prozent der Befragten die Veränderungen als gut oder sehr gut wahrnahmen und die Verkehrssicherheit deutlich gestiegen ist. Im Mai 2022 wurde die Einrichtung eines „autoarmen Quartiers Ottensen“ beschlossen. Die Umsetzung wird vom Bezirksamt Altona vorbereitet und durchgeführt (vgl. Heinrich-Böll-Stiftung e.V., (Hg.) o.J.).

Hinweis für die Modellquartiere (s. Kap. 3 und 4): Die Ähnlichkeit der städtebaulichen Gegebenheiten des Hamburger Stadtteils Ottensen mit den Untersuchungsräumen in Jena und Erfurt ermöglicht die Übertragung auf die beiden Quartiere. Die Erfahrungen aus Hamburg zeigen jedoch, dass mit den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an den Verkehrsraum sensibel umzugehen ist, um eine Akzeptanz zu erreichen. Gerade Gewerbetreibende blieben in Ottensen zum Teil skeptisch (ebd.).

Berlin: Eine Kreuzung wird zum Stadtplatz

2018 verabschiedete die Berliner Stadtverwaltung ein Mobilitätsgesetz, das u.a. mehr Infrastruktur für die aktive Mobilität vorsieht. Im Herbst 2020 startete eine fünfwöchige Testphase im Bezirk Charlottenburg, die eine Umgestaltung des Öffentlichen Raums zwischen Wundstraße und Horstweg zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität vorsah. Durch die Kooperation zwischen dem Institut für Verkehrsforschung der Technischen Universität Berlin, dem Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung sowie der Einbindung von Anwohner:innen und Gewerbetreibenden fand eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem dreiecksförmigen Kreuzungsbereich statt. Ziel war neben der Umgestaltung des Platzes auch die Evaluation der Resonanz seitens der Bevölkerung vor Ort (DLR 2021).

Die temporäre Umwidmung war verbunden mit der Schaffung von provisorischen Sitzgelegenheiten und Infotafeln (vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf Berlin, (Hg.) 2021). Vor und nach der Einrichtung des temporären Stadtplatzes wurden zwei Haushaltsbefragungen durchgeführt. Dabei haben 42 Prozent der Anwohner:innen eine positive Einstellung zum „neuen Stadtplatz“ entwickelt. Die Meinung zur Umgestaltung der Kreuzung fiel tendenziell eher negativ aus, sobald Haushalte über ein Auto verfügten (vgl. DLR o.J.). Aktuell plant das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf eine permanente Umgestaltung der Kreuzung. Erste Bauarbeiten zur Erweiterung des Platzes haben im August 2021 begonnen und werden nach ihrer Fertigstellung die Aufenthaltsfläche vergrößern sowie den Platz vor illegalem Parken sichern (vgl. DLR 2021).

Hinweis für die Modellquartiere (s. Kap. 3 und 4): Das Berliner Beispiel zeigt auf, wie innerstädtische Plätze revitalisiert werden können. Die Bereitstellung von Sitzgelegenheiten und anderweitigem

Stadtmobiliar steigert die Aufenthaltsqualität vor Ort und leistet einen erheblichen Beitrag zur Flächengerechtigkeit. Aufgrund der situativen Nähe zu den innerhalb des Untersuchungsberreichen vorhandenen Platzsituationen am Jahnplatz in Jena sowie entlang des Talknotens in Erfurt kann sich eine temporäre Umgestaltung an diesem Projekt orientieren.

2.1.3 Biodiversität

Wanderbaumallee - öffentliche Räume klimafreundlich gestalten und Aufenthaltsqualität von Straßenzügen verbessern

Die stadtübergreifende Bürgerinitiative „Wanderbaumallee“ setzt sich seit mehreren Jahren für die Bepflanzung versiegelter Straßen ein.

So wandern jedes Jahr aufs Neue Obstbäume und Bienenweiden auf den Stuttgarter, Münchner und Kölner Straßen umher. Dank des Einsatzes örtlicher Bürgerinitiativen lässt sich seit dem Sommer 2019 monatlich eine umherlaufende „Wanderbaumallee“ beobachten. Die Bäume werden in selbstgebauten Modulen und Pflanztrögen im Stadtgebiet deponiert und wandern durch die aktive Teilnahme von Bewohner:innen innerhalb einer Saison an verschiedene Orte. Vor der Winterpause werden die Bäume oft unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen eingepflanzt. Gerade baumlose Straßen sind beliebte Pflanzorte (vgl. Tilia e.V. 2021). Ziel der Aktion ist es, den städtischen Begrünungsprozess zu beschleunigen, das bürgerliche Engagement zu fördern sowie einen Beitrag zur Biodiversität und der Verbesserung des Mikroklimas zu leisten (vgl. Green City e.V. o.J.).

Die temporäre Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums durch die Wanderallee wird von einer Vielzahl von Freiwilligen und Spenden unterstützt. Von Handwerker:innen und Kreativen über Baumpat:innen für die Pflege der Bäume bis hin zu Geldgeber:innen wird dieses Projekt von einer breiten Anzahl von Menschen getragen. Neben der Sensibilisierung für klimafreundliche Gestaltung öffentlicher Räume wird zudem die Aufenthaltsqualität von Straßenzügen verbessert. Auch wenn die Initiative zu Beginn in Teilen auf Kritik gestoßen ist, werden ihre Ideen mittlerweile von den Stadtverwaltungen aufgegriffen und in eine dauerhafte Nutzung überführt. So sind mobile Module auf Höhe der Eberhardstraße in Stuttgart mittlerweile fest verankerte Elemente des Straßenraums (vgl. Haar 2021). In München sind über 150 Bäume dauerhaft entlang von 60 Straßen gepflanzt worden. Auf diese Weise steht der Stadt eine kostengünstige Methode zur Etablierung von Bäumen zur Verfügung (vgl. Green City e.V. o.J.).

Hinweis für die Modellquartiere (s. Kap. 3 und 4): Die Untersuchungsgebiete des Mühlenviertels und der Westlichen Innenstadt liegen an zwei wichtigen Korridoren entlang der Flüsse Gera und Leutra. Um ihre Stellung innerhalb des Biotopverbunds zu stärken, ist die Begrünung des Straßenraums eine zielführende Maßnahme zur Stärkung der Biodiversität, die bei Bedarf von einem temporären in einen dauerhaften Zustand überführt werden kann.

Treffpunkt Vielfalt – Biodiversität im Quartier fördern

Das Projekt „Treffpunkt Vielfalt“ zielt mit zwei Schwerpunkten auf die Förderung der Biodiversität: „Vom Abstandsgrün zum Naturgarten“ und „PikoPark: Kleine Parks im Abstandsgrün“. Beide Bereiche setzen auf die naturnahe Gestaltung und Pflege von Freiräumen in Wohnquartieren wie die Umgestaltung von Wegebegleitgrün, Hinterhöfen- und Gärten, Gehölzinseln, Mülltonnenabstell-, Radstell- und Parkplätzen oder Innenhöfen sowie der Qualifizierung von Abstandsgrün (vgl. SMU o.J.).

Darauf aufbauend hat sich die Stiftung für Mensch und Umwelt in Berlin mit lokalen Wohnbaugenossenschaften, örtlichen Gartenfachbetrieben und der lokalen Bevölkerung zusammengetan. Vom Herbst 2017 bis zum Februar 2021 konnten naturferne Grünflächentypen (Wegebegleitgrün, Hinterhöfen, Vorgärten, Mülltonnenabstell-, Radstell- und Parkplätze) in Lübars, Britz, Reinickendorf, Köpenick und Spandau unter ökologischen und ästhetischen Gesichtspunkten aufgewertet werden. Dabei haben die drei lokalen Wohnbaugenossenschaften insgesamt 6.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung gestellt (vgl. ebd.).

Zudem wurde gemeinsam mit ausgewählten Weiterbildungsinstitutionen ein Fortbildungsprogramm zur Errichtung naturnaher Gärten ausgearbeitet. Dieses Programm steht Interessierten ebenso zur Verfügung, wie ein Handlungsleitfaden für Gartendienstleistende. Weiterhin wurden Infoveranstaltungen, Einweihungsfeste und Hauswurfsendungen durchgeführt, um die Akzeptanz der naturnahen Grünanlagen zu fördern sowie um Genossenschaften und Bewohner:innen für die naturnahe Gestaltung von Freiräumen zu sensibilisieren und zu befähigen.

Das Ergebnis ist eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt auf den Modellflächen (vgl. SMU 2021: 15f.). Die Qualifizierung innerstädtischer Flächen entspricht dem Leitbild der doppelten Innenentwicklung, die neben der Verdichtung auch ökologische Belange berücksichtigt. Die verdichteten Siedlungsstrukturen der Westlichen Innenstadt sowie des Mühlenviertels weisen mehrheitlich hohe Versiegelungsgrade in den Innenhöfen auf. Das Verbundprojekt „Treffpunkt Vielfalt“ veranschaulicht den weitreichenden Handlungsspielraum zur Attraktivierung dieser Flächen für Mensch und Umwelt und bietet durch die Erstellung von Leitfäden einen Anreiz zur Umsetzung.

Hinweis für die Modellquartiere (s. Kap. 3 und 4): Beide Untersuchungsquartiere bieten Potential für die Schaffung neuer und Diversifizierung bestehender Grünflächen. Besonders die Zusammenarbeit mit den umliegenden Bildungseinrichtungen z.B. im Rahmen von Weiter- und Fortbildungen sowie den Eigentümer:innen der Wohnungswirtschaft bieten Möglichkeiten zur Stärkung der Biodiversität in den Quartieren Mühlenviertel in Erfurt und Westliche Innenstadt in Jena.

3 Modellquartiere Erfurt Mühlenviertel und Jena Westliche Innenstadt: Bestandsaufnahme

Die grundlegenden Rahmenbedingungen für Transformationspotenziale in den Modellquartieren sollten über die Bestandsaufnahme ermittelt werden. Hierzu zählen insbesondere die bestehende Flächenverteilung und die damit verbundenen Flächenansprüche bzw. -inanspruchnahmen unterschiedlicher Nutzer:innengruppen.

Als zweiter Schwerpunkt der Bestandsaufnahme sollten vorhandene Strukturen, wie organisierte zivilgesellschaftliche Akteur:innen, lokale Institutionen, Quartiersmanagements etc., identifiziert werden, die als wesentlich für die folgenden Informations- und Beteiligungsprozesse angesehen werden.

3.1 Auswahl der Untersuchungsgebiete

Die Auswahl der beiden Modellquartiere des Projektes erfolgte in enger Abstimmung mit den beteiligten Projektkommunen. Auf Vorschlag der Städte wurden zunächst in Jena drei und in Erfurt fünf Quartiere betrachtet. Diese erste Auswahl erfolgte primär unter den Kriterien:

- hoher Parkdruck,
- großer Flächenanteil ruhender Verkehr,
- mangelnde Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr.

Zur Auswahl standen in Jena die Quartiere Magdelstieg, Westliche Innenstadt und Jena Nord. In Erfurt wurde im ersten Schritt die Quartiere Borntal, Auenstraße, Mühlenviertel, Hans-Sailer-Straße und Johannesvorstadt betrachtet. Als zentrale Fragestellung zur engeren Quartiersauswahl wurde betrachtet, ob das Projekt im Quartier auf

- vorhandene Konzepte, Planungen bzw. Prozesse zur Stadt- und Quartiersentwicklung,
- vorhandene Beteiligungsstrukturen (z.B. Quartiersmanagement) und
- aktive Bürgergruppen, Vereine, organisierte Zivilgesellschaft u.A.m.

aufsetzen kann. Diese Planungen und Strukturen wurden zur Entwicklung von Maßnahmen und späteren Realisierungen als hilfreich eingeschätzt. Ebenso wurden mit Blick auf die Aufwertungspotenziale der Quartiere u.a. die Kriterien:

- geringer Grünflächenanteil,
- hoher Versiegelungsgrad und
- geringe Aufenthaltsqualitäten

betrachtet. So wurden letztlich das „Mühlenviertel“ in Erfurt und die „Westliche Innenstadt“ als Modellquartiere enger in Betracht gezogen und nach jeweils einer Begehung mit Vertretern der Stadtverwaltungen im Sommer 2021 und Rücksprache mit Akteuren aus den Quartieren final ausgewählt. In Jena wurden dazu Gespräche mit der Schulleitung der betroffenen Grundschule im Quartier und dem zuständigen Ortsteilrat geführt, in Erfurt mit dem für das Mühlenviertel zuständigen Quartiersmanager.

Auswahlkriterien für die Modellquartiere im Überblick	
Ausgangs- und Belastungssituation	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe Verkehrsbelastung: viel Durchgangsverkehr, großer Flächenanteil für den ruhenden Verkehr, hoher Parkdruck ▪ Flächendefizite ▪ Fahrzeugbestand erfasst ▪ nachweislich schlechte Luftqualität ▪ nachweislich hohe Lärmbelastung ▪ geringer Grünflächenanteil, hoher Versiegelungsgrad, unattraktive Aufenthaltsqualität ▪ Hinweise auf mangelnde Qualität für Fußgänger und Radfahrer (Fußverkehrscheck, Fahrradklimatest) ▪ vorliegende Klimadaten (quartiersscharfes Stadtklimamodell) ▪ Sozial- und Gesundheitsdaten weisen auf benachteiligte Milieus hin ▪ städtebauliche Struktur (Gründerzeit, Großwohnsiedlung etc.)
Planung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ übergeordnete Planungen, Leitlinien, verkehrspolitische Ziele, Klimaschutzziele, Grünentwicklungsplan, Stadtentwicklungskonzept, Klimaschutzkonzept, Klimaanpassungskonzept ▪ Quartier mit besonderem Entwicklungsbedarf (Städtebauförderung) ▪ anstehende Umbau-/Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum, Fuß-/Radwegebau, Rückbau Parkplätze, Querungen ▪ anstehende Begrünungsmaßnahmen, Pflanzungen ▪ anstehende lenkende Maßnahmen: Parkraumbewirtschaftung, Bewohnerparken, Tempo 30 etc. ▪ Budget im Haushalt für anstehende Maßnahmen eingestellt ▪ Sonstige Anlässe/räumliche Gelegenheiten
Beteiligung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsatzfrage: gibt es einen Gestaltungsspielraum für die Bürger? ▪ Quartiersmanagement/Ortsteilrat vorhanden ▪ „Stimmung“ im Quartier (Bewohner, Handel) ▪ aufgeschlossenen Akteursgruppen (VCD, ADFC, Bürgergruppe u.a.) ▪ Quartiersinitiativen, Stadtteilsteste, Urban Gardening ▪ Runder Tisch (z.B. Radverkehr) ▪ aktive Arbeitgeber („mit dem Rad zur Arbeit“, Mobilitätsmanagement) ▪ Wohnbaugesellschaften
kommunale Akteure	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ politische Unterstützung ▪ Unterstützung Verwaltungsspitze, Dezernent/-in ▪ integrierte kommunale Facharbeitsgruppe (Stadt-/Verkehrsplanung, Verkehrsbehörde, Klimaschutz, Grünflächen, Tiefbau ▪ Erfahrungen/Einstellung zu temporären Interventionen, Pop-Up-Radwegen
Finanzierung	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sonderprogramm „Stadt und Land“

Tab. 2: Auswahlkriterien für die Modellquartiere in Erfurt und Jena im Überblick (Quelle: eigene Darstellung)

3.2 Bestandsaufnahme Mühlenviertel, Landeshauptstadt Erfurt

3.2.1 Steckbrief Mühlenviertel Erfurt

Lage des Quartiers im Stadtgebiet	Liegt nördlich der Erfurter Altstadt, bildet östliches Ende der historischen Andreasvorstadt Fokus auf südöstlichen Bereich, eingerahmt durch Flutgraben und Magdeburger Allee
Flächengröße	Andreasvorstadt: 2,85 km ² Kerngebiet: 164.443,97 m ² , 0,16 km ² , 16,44 ha
Flächennutzungsplan	Wohnbaufläche
Geschätzte Einwohnerzahl	Andreasvorstadt: 16.963 EW (Stand 2021), Einwohnerdichte: 5.931 EW/ km ²
Eigentumsverhältnisse	Privatwirtschaftlicher Wohnungsbestand, Gemeinbedarfsflächen in kommunaler Hand

Tab. 3: Steckbrief Mühlenviertel Erfurt
(Quelle: eigene Darstellung)



Abb. 3: Verortung des Mühlenviertels in Erfurt
(Quelle: ISP der FH Erfurt, Mapbox, 2022; Google Earth 2022)

Demografische Struktur im Gebiet (Andreasvorstadt)

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerungsrückgang von -2,8 % von 2019 an bis ins Jahr 2040 - Prognose für Andreasvorstadt und Ilversgehoven (vgl. Landeshauptstadt Erfurt, (Hg.) 2021) ▪ Durchschnittsalter von 40,6 Jahren ▪ Knapp die Hälfte der Einwohner:innen sind zwischen 18 und 44 Jahren alt ▪ 13,6 % Kinder und Jugendliche (0-18 Jahre), unter gesamtstädtischem Durchschnitt (Erfurt 15,9 %) ▪ Hoher Anteil an 18- bis 25-Jährigen (13,5 %)
<p>Städtebauliche Struktur, baulicher Zustand und Gebäudenutzungen</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überwiegend Wohnen, vereinzelt Gewerbe ▪ Im nahen und direkten Umfeld Bildungs- und Kultureinrichtungen, Gastronomie ▪ Gründerzeitlicher Geschosswohnungsbau (Blockrand), geringer Anteil an Neubau ▪ Guter und sehr guter Sanierungszustand ▪ Kaum Leerstand
<p>Wohnraumstruktur</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Große studentische Nachfrage aufgrund der Nähe zur Universität Erfurt und zu einem Außenstandort der FH Erfurt ▪ Großer Anteil studentischen Wohnens unter anderem in Wohngemeinschaften
<p>Verkehrsstruktur</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebiet ist hauptsächlich eine Tempo-30-Zone (bis auf Magdeburger Allee und Papiermühlenweg) ▪ Vorwiegend Nebenstraßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 ▪ Stoßzeiten zu Arbeitsbeginn und Ende (Berufsverkehr) ▪ Öffentlicher Raum stark vom ruhenden MIV genutzt ▪ Viele Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr, überwiegend Freigabe in Gegenrichtung für Radverkehr ▪ Kaum gesonderte Fahrradinfrastruktur ▪ Gute ÖV-Anbindung an das Stadtzentrum durch Stadtbahnhaltestellen in der Magdeburger Allee
<p>(Geplante) Quartiersentwicklung</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seit 2007 Fördergebiet „Soziale Stadt“ (seit 2020 im Programm: „Sozialer Zusammenhalt“) ▪ Beseitigung von Mängeln an Wegen, Plätzen und Infrastruktur ▪ Sicherung als altstadtnaher Wohnstandort ▪ Entwicklung der Grünzüge entlang der Geraue und des Nordparks im Rahmen der Buga 21 ▪ Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude und Grundstücke

Tab. 4: ausgewählte Strukturdaten Mühlenviertel Erfurt (Quelle: eigene Darstellung)

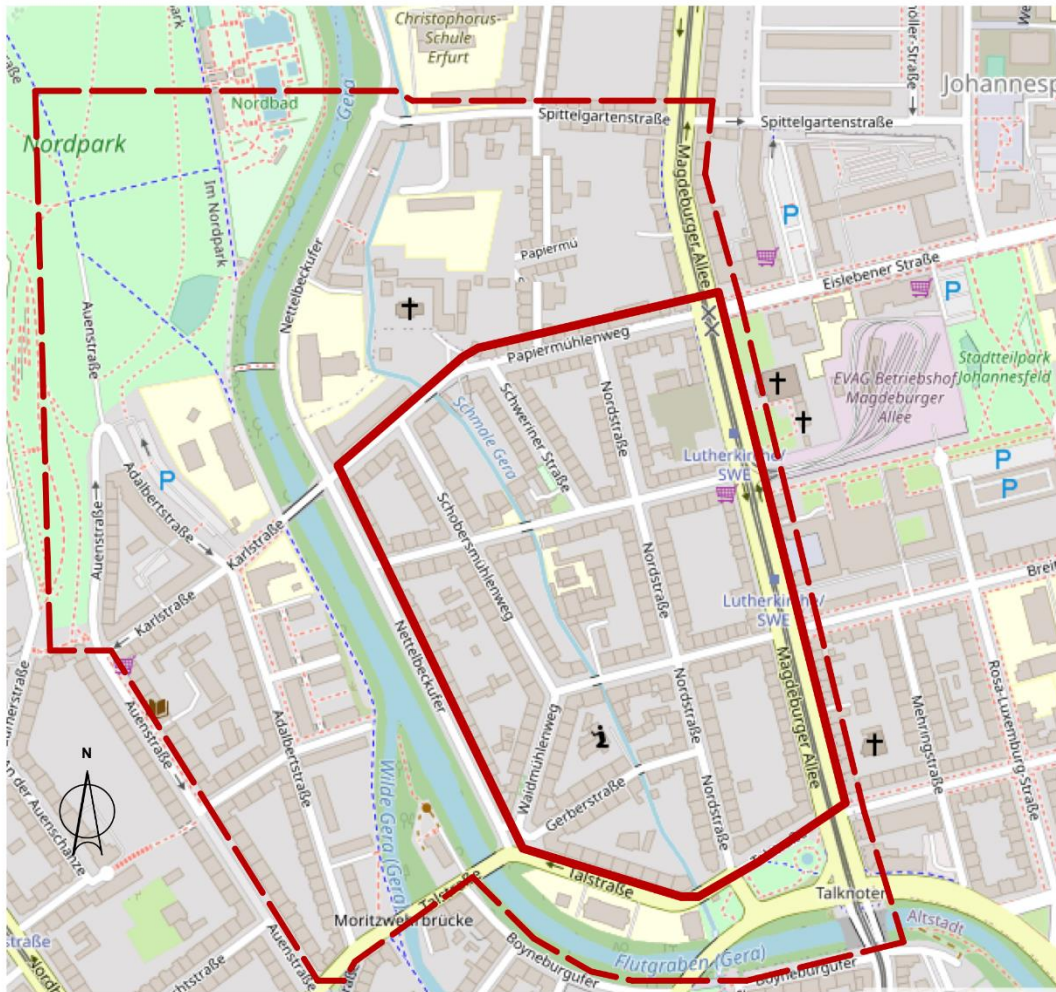


Abb. 4: Bildercollage Mühlenviertel, Erfurt
(Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2021)

3.2.2 Quartiersabgrenzung

Das Mühlenviertel liegt nördlich der Erfurter Altstadt und bildet den östlichen Abschluss als Teil der historischen Andreasvorstadt. Die Baustruktur ist von einer gut sanierten Altbausubstanz geprägt. Abgegrenzt wird das Quartier westlich und südlich von dem Flutgraben, im Osten setzt die Magdeburger Allee die Grenze. Nördlich reicht das Quartier bis zum Papiermühlenweg. Durchzogen wird das Gebiet durch die Schmale Gera, welche ein Nebenarm des Flusses Gera ist. Nordwestlich befindet sich in fußläufiger Erreichbarkeit zudem der Nordpark.

Quartiersabgrenzung des Mühlenviertels



- Mühlenviertel
- Schwerpunktbereich

Datengrundlage:

GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
Maßstab: 1:2000

Bearbeitung (2022):

Institut für Stadtforschung,
Planung und Kommunikation
(ISP) der Fachhochschule Erfurt
Altonaer Straße 25
99085 Erfurt

ISP
Institut für Stadtforschung,
Planung und Kommunikation
der Fachhochschule Erfurt

 Deutsche Umwelthilfe

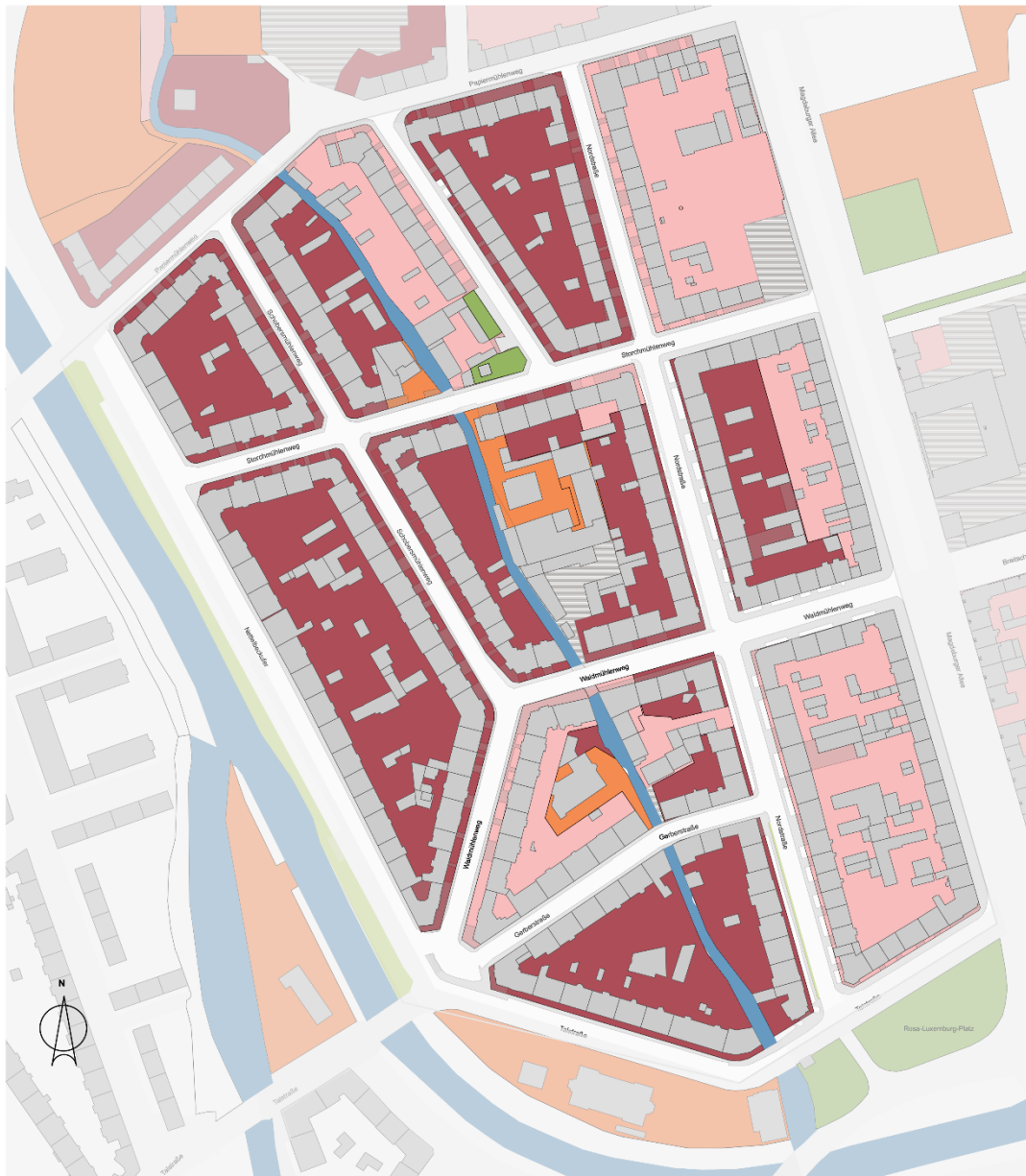
Abb. 5: Abgrenzung des Mühlenviertels und des Schwerpunktbereichs
(© ISP der FH Erfurt, Geoportal Thüringen, 2022)

3.2.3 Flächennutzung

Die Flächennutzung des Mühlenviertels ist größtenteils dem Wohnen vorbehalten. Gemischte Nutzung findet sich einerseits an der Magdeburger Allee und andererseits rund um den Quartiersplatz an der Talstraße sowie auf der westlichen Seite der Schweriner Straße. Diese Flächen beherbergen sowohl Wohn- als auch Gewerbenutzung. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts konzentrierte sich das Gewerbe in den Innenhöfen, wodurch hier großflächige Bereiche von der Wohnbebauung umfasst werden. Entlang der Schmalen Gera befinden sich zudem Flächen für öffentliche Zwecke wie Bildungs- und Gemeinschaftseinrichtungen, Schulen oder religiöse Organisationen. Am südlichen Ende der Schweriner Straße ist eine Naherholungsfläche für sportliche und Freizeitliche Nutzung festgesetzt. Wie in Abbildung 6 zu sehen, gibt es kaum Grün- und Freiflächen im Quartier, wenngleich das Quartier direkt angrenzend an den Grünzug entlang des Flutgrabens und in der Nähe des Nordparks gelegen ist. Partiiell lassen sich Industrie- und Gewerbenutzungen entlang der Schmalen Gera sowie beidseitig der Magdeburger Allee identifizieren.

Das Diagramm in Abbildung 7 veranschaulicht die Flächenverteilung im Quartier. Dabei ist zu erkennen, dass die Wohngebäude und privaten Grünflächen mit 44 % den größten Anteil einnehmen, gefolgt von der gewerblichen Nutzung mit 26 % und dem Straßenraum mit 23 %. Der Versiegelungsgrad ist mit circa 77 % sehr hoch. Das Mühlenviertel weist insgesamt eine verdichtete Struktur auf, die Grünflächen sind auf die Innenhöfe und privaten Vorgärten beschränkt. Zudem nimmt der ruhende Verkehr einen großen Anteil des Straßenraums ein.

Flächennutzungen Mühlenviertel Erfurt



- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| Gebäude | Industrie und Gewerbe |
| Wohnbaufläche | Sport, Freizeit und Erholung |
| Fläche besonderer Funktion | Fließgewässer |
| Gemischte Nutzung | öffentlicher Fußweg |

Datengrundlage:
 GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
 Maßstab: 1:2000
Bearbeitung (2022):
 Institut für Stadtforschung,
 Planung und Kommunikation
 (ISP) der Fachhochschule Erfurt
 Altonaer Straße 25
 99085 Erfurt



Abb. 6: Flächennutzung des Mühlenviertels (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2022)

Nutzungsinfrastruktur

Die gewerblichen Nutzungen entlang der Magdeburger Allee schlüsseln sich überwiegend in gastronomische Betriebe auf, die gemeinsam mit Lebensmittelgeschäften einen Mehrwert für das lokale Nahversorgungsangebot bieten. Dazu zählen diverse Imbisse und ein Süßwarenverkauf, ein Bioladen und ein Orientmarkt. Sie werden durch unterschiedliche gastronomische Angebote am Quartiersplatz entlang des Kreuzungsbereichs zwischen Waidmühlenweg und Gerberstraße ergänzt. Da die Inhaber:innen wechseln, weist der Quartiersplatz zeitweilig Leerstand auf. Momentan findet sich zwischen dem Nettelbeckufer und der Karlstraße ein Pizzalieferdienst. An der Ecke Nettelbeckufer und Papiermühlenweg hat sich ein Kreativ-Café angesiedelt.

Die Ludwig-Erhard-Schule mit den Schwerpunkten Wirtschaft und Verwaltung an der Talstraße und ein Spielplatz an der Schweriner Straße bieten Infrastrukturen für die Bereiche Bildung und Freizeit.

Des Weiteren gibt es einen Carsharing-Stellplatz am südlichen Ende des Nettelbeckufers, eine Apotheke in der Talstraße, ein Gästehaus in der Gerberstraße und eine Pension sowie eine Kfz-Werkstatt im Storchmühlenweg.

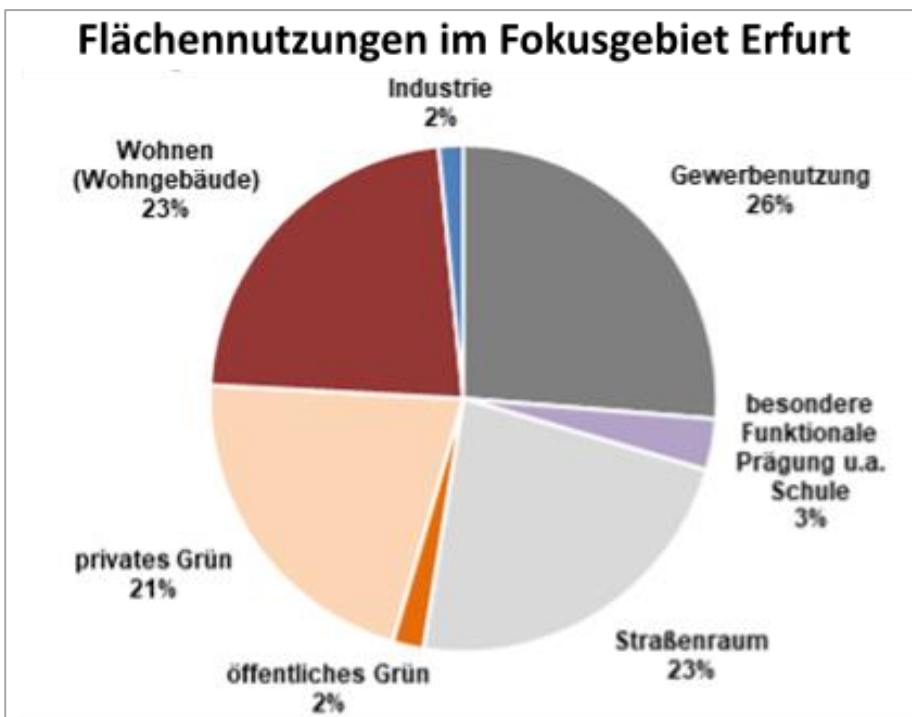
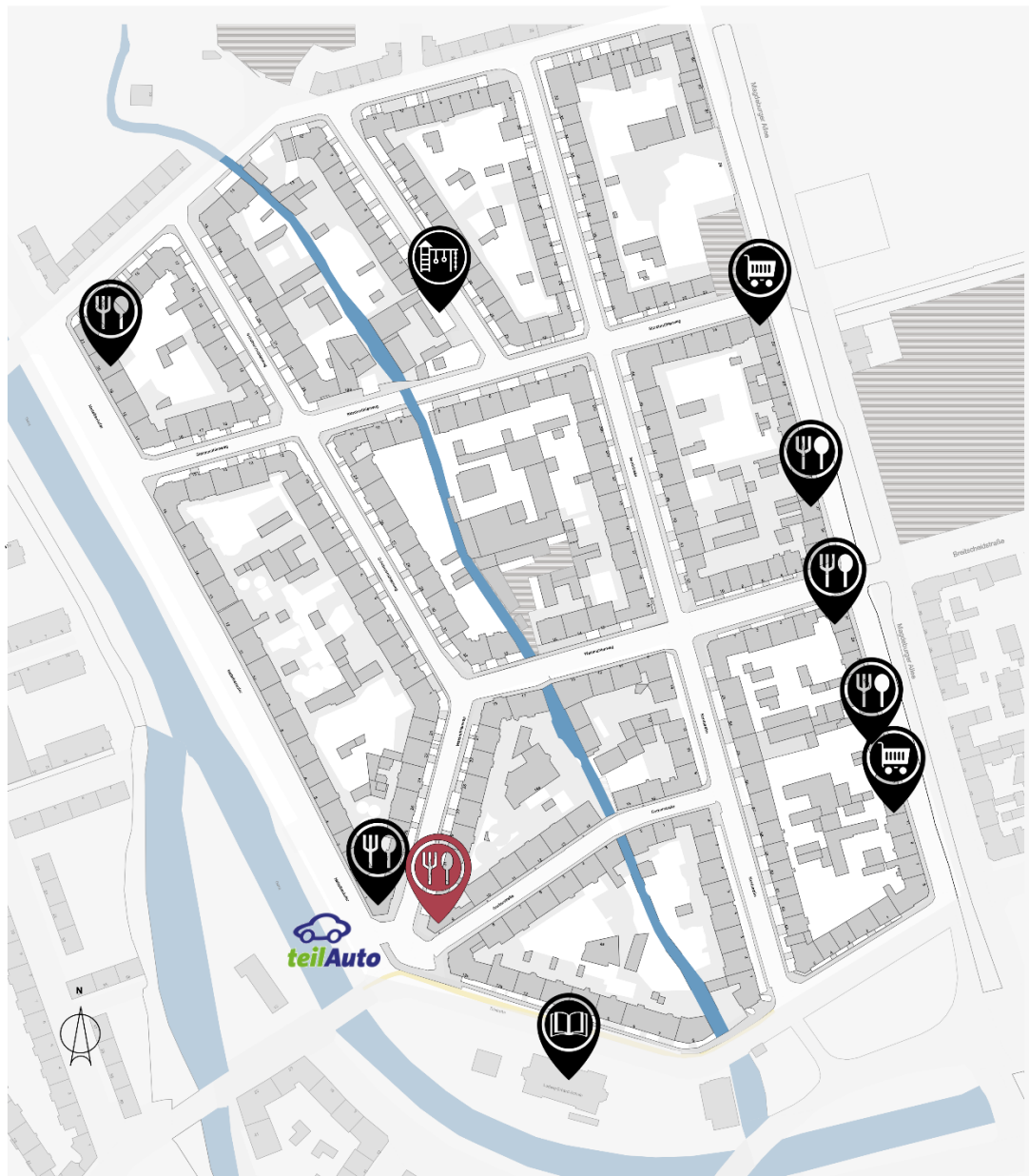












Abb. 7: Nutzungen nach Flächeninanspruchnahme im Fokusgebiet des Mühlenviertels (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2022)

Bestand Infrastruktur Mühlenviertel Erfurt



-  Gebäude
-  Versiegelte Fläche (öffentlicher Fußweg, Fahrradweg, sonstige versiegelte Flächen)
-  Gewässer
-  Parkflächen
-  Industrie- und Gewerbe
-  Gastronomie
-  leerstehende Gastronomie
-  Lebensmittelgeschäft
-  Schule
-  Spielplatz
-  Carsharing

Datengrundlage:
GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
Maßstab: 1:2000

Bearbeitung (2022):
Institut für Stadtforschung,
Planung und Kommunikation
(ISP) der Fachhochschule Erfurt
Altonaer Straße 25
99085 Erfurt

 **ISP**
Institut für Stadtforschung,
Planung und Kommunikation
der Fachhochschule Erfurt

 Deutsche Umwelthilfe

Abb. 8: Bestand der Nutzungsinfrastruktur des Mühlenviertels (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2022)

3.2.4 Grün- und Freiräume

Der Großteil der Grünflächen beschränkt sich im Mühlenviertel auf die privaten Innenhöfe. Diese stehen ausschließlich den Bewohner:innen zur Verfügung und erfüllen wichtige Funktionen des Mikroklimas und der Biodiversität. Dort finden sich zum Teil größere Vegetationsstrukturen, die als Lebensraum für Tiere dienen und zur Verschattung beitragen. Durch den Verlauf des Gera-Flutgrabens und der Schmalen Gera wird zudem die Naherholungsqualität in den entsprechenden Freiräumen erhöht und der Kühlungseffekt im Sommer begünstigt.

In Erfurt liegt der Grünflächenanteil laut IÖR-Monitoring bei 26,7 % des gesamten Stadtgebietes. Damit liegt Erfurt deutlich unterhalb des Durchschnitts (50,82 %) aller betrachteten Städte des Monitorings. Wie die Analysen (siehe Abbildung 7) zeigen, liegt der Grünflächenanteil im Modellquartier „Mühlenviertel“ mit 23 % sogar noch unter dem Erfurter Durchschnitt (vgl. IÖR 2022).

Straßenbegleitgrün ist überwiegend in der Nordstraße vorhanden und am Nettelbeckufer. In den anderen Straßen finden sich mit Ausnahme der Gerberstraße, die keinerlei Begrünung aufweist, lediglich vereinzelt Bäume. Als öffentlicher Freiraum dient eine kleine begrünte Fläche an der Schweriner Straße mit angrenzendem Spielplatz. Weitere Freiflächen bestehen außerhalb des Quartiers in unmittelbarer Nähe. Nördlich befindet sich der Nordpark, der eine großräumige Grünstruktur in fußläufig erreichbarer Nähe bildet. Südlich des Rosa-Luxemburg-Platzes findet sich ebenfalls eine Grünfläche mit einem Brunnen.

Grünflächenbestand des Mühlenviertels Erfurt



- Gebäude
- private Grünfläche
- öffentliche Grünfläche
- größere Vegetationsstruktur
- Spielplatz
- Gewässer
- Versiegelte Fläche (öffentlicher Fußweg, Fahrradweg, sonstige versiegelte Flächen)
- Parkflächen
- Industrie und Gewerbe

Datengrundlage:
 GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
 Maßstab: 1:2000
Bearbeitung (2022):
 Institut für Stadtforschung,
 Planung und Kommunikation
 (ISP) der Fachhochschule Erfurt
 Altonaer Straße 25
 99085 Erfurt



Abb. 9: Bestand der Grünflächen des Mühlenviertels (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2022)

3.2.5 Mobilität und Verkehr

Das betrachtete Gebiet wird im Osten von der Magdeburger Allee und im Süden von der Talstraße begrenzt. Diese beiden Hauptverkehrsachsen sorgen gleichzeitig für die Erschließung, liegen aber nicht mehr im betrachteten Gebiet. Die Erschließung wird im Nordwesten durch die Karlstraße bzw. Karlsbrücke ergänzt. Alle Straßen im Betrachtungsraum weisen den Charakter einer Quartiersstraße auf und liegen flächendeckend in einer Tempo-30-Zone. Der ruhende Verkehr wird maßgeblich an den Fahrbahnrändern organisiert und beengt die Straßen auf eine minimale Fahrbahnbreite mit jeweils nur einer Spur. Eine Ausnahme stellen hierbei das Nettelbeckufer und der Papiermühlenweg dar, bei denen die Fahrbahnbreite das Begegnen zweier Pkw zulässt. Aufgrund des engen Straßenquerschnitts stehen die Pkws zum Teil auf den öffentlichen Fußwegen und beengen diese zusätzlich (siehe Abbildung 10). Aufgrund hoher Borde ist im gesamten Betrachtungsraum die Barrierefreiheit eingeschränkt.



Abb. 10: Öffentliche Fußwege beengt durch parkende Autos am Storchmühlenweg
(Foto: © Sela, ISP der FH Erfurt, 2021)

Der Quartiersplatz Gerberstraße/Waidmühlenweg bietet den Anwohner:innen kostenfreie Parkplätze, die wie auf der Abbildung 11 ersichtlich wird, sowohl von den Anwohner:innen als auch dem gastronomischen Gewerbe ausgiebig genutzt werden und aufgrund nicht vorhandener Parkplatzmarkierungen teilweise zu ungeordnetem und unübersichtlichem Abstellen der Fahrzeuge führt.



Abb. 11: Parkraumsituation am Quartiersplatz Gerberstraße/Waidmühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Abbildung 12 zeigt ergänzend dazu, dass neben dem Parken im öffentlichen Straßenraum häufig die privaten Vorgartenzonen teilweise inklusive des öffentlichen Fußwegs als Stellflächen genutzt werden.



Abb. 12: Parken in den Vorgartenzonen und auf dem öffentlichen Fußweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Die Anbindung an den ÖPNV wird durch die Straßenbahnlinien 1 und 5 auf der Magdeburger Allee gewährleistet und die Haltestelle Lutherkirche/ SWE ist fußläufig (im Radius von 500 m) in wenigen Gehminuten erreichbar, wenngleich eine von Fuß e.V. empfohlene Entfernung von 300 Metern (vgl. FUSS e.V., (Hg.) o. J.) nicht von allen Orten im Quartier gewährleistet wird. Aufgrund des Erfurter City Takts fahren die Linien montags bis freitags von 6:00 bis 18:00 Uhr alle 10 Minuten (vgl. Erfurter Verkehrsbetriebe AG, (Hg.) 2022) und bieten somit eine gute Anbindung an die Altstadt

und den Norden Erfurts. Das Mobilitätsangebot wird durch einen Carsharing-Stellplatz in unmittelbarer Nähe zum Quartiersplatz am Nettelbeckufer/ Talstraße erweitert. Da das gesamte Betrachtungsgebiet mit Tempo 30 versehen ist, wird der Radverkehr ohne weitere Regelungen auf der Straße organisiert. Lediglich die Magdeburger Allee und die Talstraße, die nicht mehr in das Betrachtungsgebiet fallen, weisen Schutzstreifen bzw. bauliche getrennte, zu schmale Radwege auf. Im gesamten Gebiet lassen sich nur vereinzelt Fahrradabstellbügel finden, Fahrräder werden, wie auf den nachfolgenden Abbildungen 11, 12 und 13 deutlich wird, auch an Laternen oder den Eingängen abgestellt.



Abb. 14: Abstellen von Fahrrädern an Laternen in der Gerberstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 13: Fahrradabstellen neben einem Hauseingang am Nettelbeckufer
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Der Straßenbelag ist aufgrund des weitreichenden Kopfsteinpflasters vor allem für Fahrradfahrer:innen eine Herausforderung. Insbesondere die Nordstraße weist aufgrund des häufigen Belagwechsels und des schlechten Zustands sowie der teilweise tiefen Schlaglöcher ein

starkes Gefahrenpotenzial auf (siehe Abbildung. 15). Aber auch die Gehwege auf beiden Seiten sind geprägt von Wurzeln, Belagswechseln und großen Fugen (siehe Abbildung. 17).



Abb. 16: Belagswechsel und Schlaglöcher auf der Nordstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

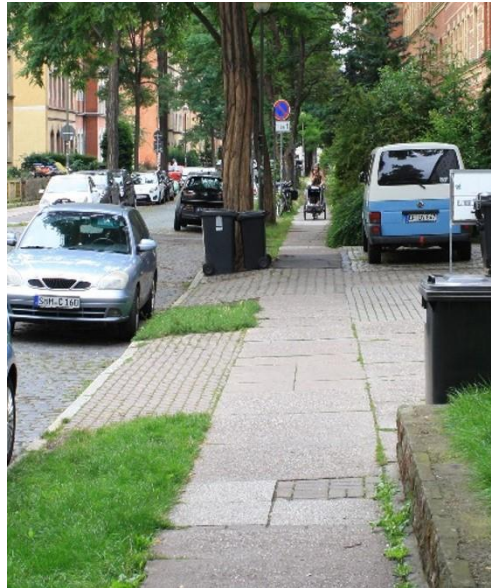


Abb. 15: Fußweg mit minderer Qualität auf der Nordstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

3.2.6 Umwelt und Immissionen

Unter dem Begriff Immissionen wird die Einwirkung von Stoffen, die an die Umwelt abgegeben werden, verstanden (vgl. LUWB 2022). Hierzu zählen beispielsweise Abgase, Lärm, Licht oder Wärme. Insbesondere aufgrund der räumlichen Nähe des Betrachtungsgebiets zu der Magdeburger Allee und der Talstraße und dem dortigen starken Verkehrsaufkommen besteht eine hohe Immission an Abgasen und Lärm, die auf das Gebiet einwirken (siehe Abbildung. 15). Innerhalb des Gebiets gehen höhere Lärmimmissionen u.a. aufgrund des Kopfsteinpflasters vom dortigen Verkehr aus.

In Erfurt gibt es seit 2005 einen Luftreinhalteplan, der im Jahr 2012 fortgeschrieben wurde und die Luftqualität in der gesamten Stadt unter den vorgegebenen Richtwerten zur Schadstoffbelastung vorsieht. Hierzu gibt es eine Messstation an der Bergstraße in der Verlängerung der Talstraße hin zur Nordhäuser Straße (vgl. TLVWA 2012a: 12). An dieser Messstation konnten seit einigen Jahren keine Emissionsüberschreibungen mehr festgestellt werden. Im Hinblick auf die Lichtverschmutzung in der Stadt Erfurt sind bisher keine Aussagen getroffen worden, die sich in einer Regelung oder Ähnlichem wiederfinden.



Abb. 17: Ausschnitt Lärmaktionsplan 2017 (Quelle: Stadt Erfurt; ISP der FH Erfurt, 2022)

3.2.7 Straßenzüge im Quartier Mühlenviertel Erfurt

Gerberstraße



Abb. 18: Gerberstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Die Gerberstraße weist eine vorwiegend gründerzeitliche Bebauung in gutem saniertem Zustand auf. Dabei sind Klinkerfassaden und verputzte Bauten vorzufinden (siehe Abbildung 18).

Die Gerberstraße ist eine einspurige Einbahnstraße, welche für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. Die Straße verfügt beidseitig über durchgehende Gehwege mit einer Breite von ca. 2 Metern. An die Fußwege schließt sich beidseitig ein Längsparkstreifen an, sodass Straßenraum und Parkplätze eine

zusammenhängende Fläche darstellen. Insgesamt beträgt die Straßenbreite 7 Meter, von der 3,60 Meter im Querschnitt als Stellfläche eingenommen werden. Die vorgegebene

Geschwindigkeitsbegrenzung liegt bei 30 km/h. Fahrradstellplätze sind nicht vorhanden. Stattdessen werden Laternen als Abstellmöglichkeiten genutzt. Die Straße ist mit Kopfsteinpflaster versehen, welches sich in gutem Zustand befindet. Dagegen lassen sich kleinere Mängel auf den Gehwegen, wie leichte Unebenheiten im Betonsteinpflaster und Belagswechsel feststellen. Durch fehlende abgesenkte Bordsteine an den Querungsstellen ist eine Barrierefreiheit nicht gewährleistet.

In der Gerberstraße ist kein attraktiver öffentlich nutzbarer Raum z.B. zum Verweilen oder Spielen, vorhanden. Ebenso lassen die Mündungs- und Kreuzungsbereiche keine Platzsituation zu. Grün- und Freiraum ist bis auf die Ufer der Schmalen Gera nicht vorhanden. Der Straßenraum verfügt über keinen Zugang zur Schmalen Gera.

In der Gerberstraße befinden sich ein Imbiss, welcher aktuell leer steht, und die Organisationen Checkpoint Jesus Jugendgemeinde und CVJM.

Nettelbeckufer



Am Nettelbeckufer befinden sich ausschließlich Gründerzeitbauten in sehr gutem, saniertem Zustand. Der Straßenquerschnitt von 13,80 m besteht aus einer Fahrspur pro Richtung, einem einseitigen durchgängigen Fußweg mit einer Breite von ca. 2 Metern sowie ausgewiesenen beidseitigen Parkflächen. Die Breite des senkrechten Parkens zur Fahrbahn liegt bei 5,60 Metern und das parallele Parken zum Gehweg bei

1,80 Meter.

Abb. 19: Nettelbeckufer
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Entlang des Nettelbeckufers werden die Flächen zum Längsparken genutzt. Ab dem Storchmühlenweg sind des Weiteren etwa 20 nicht markierte, schräge Stellplätze auf der Gehwegseite vorhanden.

Im Rahmen der Gebietsbegehung ließen sich außerdem Fälle regelwidrigen Parkens feststellen: Das Parken auf dem Gehweg und im Mündungsbereich.

Durch die Tempo-30-Zone ist in der Gerberstraße kein gesonderter Radweg ausgewiesen. An der Ecke Gerberstraße/Nettelbeckufer/Waidmühlenweg sind 25 Fahrradstellbügel vorhanden. Zusätzlich werden Abstellmöglichkeiten an Bäumen genutzt (Baumbügel).

Beim Bodenbelag der Straße handelt es sich um Kopfsteinpflaster, der Gehweg besteht aus Kleinpflaster. Die Bordsteinkanten an Querungsstellen sind nicht vollständig abgesenkt und stellen damit einen Mangel hinsichtlich der Barrierefreiheit dar (siehe Abbildung 19).

Am südlichen Ende des Nettelbeckufers ergibt sich eine Platzsituation mit Gastronomie, die Potential für verbesserte Nutzungen bietet. Durch den Gera-Flusslauf und die Baumpflanzungen entlang der Böschung entsteht am Nettelbeckufer ein Grünzug. Dieser ist durch das Gefälle des Hangs schwer zugänglich. Einige Trampelpfade zum Ufer sind dennoch vorhanden.

Am nördlichen Ende der Straße befindet sich ein KreativCafé und gegenüber das Bistro „Der Burgermann Store“. Knapp außerhalb der gewählten Quartiersabgrenzung liegt nördlich des Papiermühlenwegs die staatliche Gemeinschaftsschule Jenaplanschule Erfurt. Nördlich der Karlsbrücke befindet sich eine neue Fußgängerbrücke über die Gera als Verbindung zum Nordpark.

Nordstraße

Die Nordstraße ist von gründerzeitlichen Gebäuden geprägt, die sich in gutem Zustand befinden. Die Straße ist im Abschnitt zwischen Talstraße bis Gerberstraße eine Einbahnstraße, zwischen Gerberstraße bis Papiermühlenweg ist sie in beide Richtungen freigegeben, wobei aufgrund des seitlichen Parkens nur ein durchgängiger Fahrstreifen zur Verfügung steht. Dieser wird von einem 1,20 Meter breiten beidseitigem Gehweg eingerahmt, sodass sich ein Straßenquerschnitt von 7 m ergibt. Die Breite der Parkflächen im Querschnitt beträgt 3,60 Meter. In der Straße gibt es keine baulich getrennten Parkflächen. Der durchgängige Fußweg ist sehr schmal und von Vorgärten, teilweise straßenbegleitender Grünflächen und Alleebepflanzung eingefasst (siehe Abbildung 20). Diese Grünflächen sind überwiegend durch Graswuchs gekennzeichnet.

Im baulichen Zustand des Straßenraums liegen erhebliche Defizite vor: Stellenweise bestehen zahlreiche Schlaglöcher im Kopfsteinpflaster der Fahrbahn, die asphaltiert wurden. Die Beläge wechseln häufig. Der Gehweg hat neben der geringen Breite



Abb. 21: Nordstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 20: Quartiersplatz mit gastronomischen Einrichtungen
(Foto: © Sela, ISP der FH Erfurt, 2021)

hochstehende Betonplatten, Lücken in der Pflasterung und Unebenheiten, die Stolperfallen für Fußgänger:innen darstellen.

In der Nordstraße sind einige Geschäfte und Läden angesiedelt. Dazu gehört das Tattoostudio, ein Lager für Weinverkauf, ein Fachgeschäft für Elektroinstallation und eine Änderungsschneiderei. Im Bereich soziale Infrastruktur gibt es eine Jugendberufshilfe und eine Tagesstätte.

Papiermühlenweg

Die Baustruktur des Papiermühlenwegs besteht aus schlichten verputzten Bauten mit guter Sanierungsqualität. Auch hier ist die Fahrbahn in jede Richtung einspurig. Der Papiermühlenweg weist eine Fahr- und Parkflächenbreite von 7,20 Meter auf. Der beidseitige Gehweg ist 2,25 Meter breit, die tatsächlich zur Verfügung stehende Nutzungsfläche der Fußwege ist jedoch durch das erlaubte Gehwegparken stark eingeschränkt. Ein baulich getrennter Radweg ist aufgrund der Tempo-30-Zone nicht erforderlich (siehe Abbildung 23).

Der Papiermühlenweg umfasst überwiegend Kopfsteinpflaster und Asphalt ab Höhe der Hans-Sailer-Straße. Der Fußweg ist gepflastert und mit sporadischen Baumpflanzungen versehen (siehe Abbildung 22). Im Bestand sind des Weiteren eine Buchbinderei, ein Hundesalon, eine Streetwork Kontaktstelle und eine Physiotherapie enthalten.



Abb. 23: Papiermühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 22: Einseitiges Parken im
Papiermühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Schobersmühlenweg

Der Schobersmühlenweg verläuft parallel zur Schmalen Gera in Nord-Süd-Ausrichtung durch das Mühlenviertel und zeichnet sich durch einen sehr guten Sanierungsgrad der angrenzenden gründerzeitlichen Blockrandbebauung aus. Der Straßenquerschnitt setzt sich aus einer Fahrspur je Fahrbahnrichtung sowie einer beidseitigen Gehwegführung mit einer Breite von insgesamt 3 Metern. Weder das Kopfsteinpflaster der Fahrbahn noch das Kleinpflaster der Gehwege weisen Mängel auf. Der Schobersmühlenweg weist eine geringe Fahr- und Parkflächenbreite von 6 Metern auf. Beidseitiges Gehwegparken ist gestattet.

Teilweise ist regelwidriges Parken in Mündungs- und Kreuzungsbereichen zu beobachten. Der immense Platzbedarf durch den ruhenden Verkehr hat zur Folge, dass die geringe Gehwegbreite durch Lieferfahrzeuge, regelwidrig parkende Pkw, Mülltonnen oder Verkehrsschilder noch weiter eingeschränkt wird (siehe Abbildung 25). Auf der gesamten Länge des Schobersmühlenwegs ist Tempo 30 ausgewiesen. Vor den Hauseingängen befinden sich vereinzelt private Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.



Abb. 25: Schobersmühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 24: Parken im Schobersmühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Schweriner Straße

Die Schweriner Straße ist verglichen mit den anderen Quartiersstraßen des Mühlenviertels eine kurze Nebenstraße und verläuft auf der östlichen Seite der Schmalen Gera im Norden des Quartiers. Die schlichten Fassaden bilden einen Kontrast zu der weit verbreiteten Gründerzeitbebauung des Quartiers. Die zwei Richtungsfahrbahnen sind mit Kopfsteinpflaster gedeckt, das einige Unebenheiten aufweist. Die bis zu 2,70 Metern breiten Gehwege aus Betonpflasterung lassen ebenfalls Unebenheiten erkennen. Der Straßenraum umfasst beidseitige Parkflächen von insgesamt 3,60 Metern Breite. Die Summe der verfügbaren Fahr- und Parkflächenbreite beträgt ca. 7 Meter. Die Schweriner Straße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Es sind keine öffentlichen Radabstellanlagen vorhanden. Der öffentliche Raum um die Schweriner Straße wird durch zwei Bänke, einen öffentlich zugänglichen Spielplatz (siehe Abbildung 27) sowie eine grüne Freifläche



Abb. 26: Spielplatz in der Schweriner Straße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 27: Schweriner Straße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

am Storchmühlenweg aufgewertet. Schattenplätze sowohl auf dem Spielplatz als auch auf der grünen Freifläche steigern die Attraktivität der Flächen im Sommer. Die Abwesenheit gastronomischer Einrichtungen sowie die leerstehenden Räumlichkeiten einer ehemaligen Bar wirken der Belebung des öffentlichen Raums entgegen.

Storchmühlenweg

Der Storchmühlenweg befindet sich am südlichen Ende der Schweriner Straße und quert die Schmale Gera. Entlang des Straßenzuges befinden sich sanierte Altbauten aus der Gründerzeit. Der Storchmühlenweg ist nicht durchgängig in beide Richtungen befahrbar (nur für Fuß- und Radverkehr). Zwischen Schweriner Straße und Nordstraße gibt es eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr in Richtung Schweriner Straße.



Abb. 28: Straßenquerschnitt des Storchmühlenwegs
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Der Straßenraum umfasst beidseitige Parkflächen von insgesamt 3,60 Metern Breite. Die Summe der verfügbaren Fahr- und Parkflächenbreite beträgt ca. 7 Meter und weist Kopfsteinpflaster auf. Der Gehweg ist durch Kleinpflasterung belegt. Der Storchmühlenweg ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Innerhalb dieser Zone ist beidseitig der Straße Parken zulässig. Es lassen sich keine Straßenmängel erkennen. Abstellanlagen für Fahrräder fehlen. Die Qualität des öffentlichen Raumes wird durch eine große Parkbank mit Baumpflanzung und Blumenkübeln sowie die zuvor erwähnte grüne Freifläche an der Kreuzung zur Schweriner Straße gesteigert.

Talstraße

Der Straßenzug wird von gemischter Baustruktur in gutem Sanierungszustand geprägt. Die Talstraße bildet den südlichen Abschluss des Mühlenviertels und übernimmt die Funktion einer Hauptverbindungsachse zwischen Magdeburger Allee und Nordhäuser Straße. Die beiden Fahrspuren verlaufen von Ost nach West als Einbahnstraße. Auf Höhe des Geraflutgrabens kreuzt die Talstraße an das Nettelbeckufer sowie die Gerberstraße und den Waidmühlenweg. Dieser Kreuzungsbereich bietet städtebauliches Potential für einen Quartiersplatz. Der Straßenzug ist von zwei insgesamt 3,25 m breiten Gehwegen eingefasst. Die einseitig zwischen Rad- und Gehweg ausgewiesenen Parkflächen entlang der Fahrbahn sieht Gehwegparken vor.

Auf der Talstraße fand im Zeitraum von 2020 bis 2021 ein knapp einjähriger Verkehrsversuch statt. Der ursprüngliche Straßenraum war in zwei Richtungsfahrbahnen und einem Schutzstreifen aufgeteilt. Parken auf dem Gehweg war vollständig gestattet. Durch den Verkehrsversuch wurden die zwei Richtungsfahrbahnen (6,50m breit) zu einer überbreiten Fahrspur (5m breit) zusammengefasst. Durch den neu gewonnenen Raum konnte mit dem Schutzstreifen ein Sicherheitsstreifen zum ruhenden Verkehr geschaffen werden. Der ruhende Verkehr parkt nun nur noch halbhoch auf dem Gehweg, der dadurch breiter und nutzbarer wird (siehe Abbildung 29). Der Verkehrsversuch ist inzwischen erfolgreich abgeschlossen und durch weiße Fahrbahnmarkierungen verstetigt. Sowohl der asphaltierte Straßenraum als auch der mit Kleinpflaster versehenen Gehweg befinden sich in einem guten Zustand.

Fehlende abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen behindern eine barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Dieser ist entlang der Talstraße mit drei Bänken versehen und wird durch private Vorgärten sowie straßenbegleitenden Baumpflanzungen auf Höhe der ansässigen Berufsschule ergänzt. Zudem befindet sich eine kleine Parkanlage im Kreuzungsbereich der Magdeburger Allee auf dem Rosa-Luxemburg-Platz, der jedoch von erheblichen Lärmemissionen durch den Straßenverkehr an Aufenthaltsqualität verliert. An den Quartiersplatz grenzt eine Apotheke.



Abb. 29: Talstraße Richtung Westen während des Verkehrsversuches
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 30: Talstraße, Tempo-30-Limit
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Waidmühlenweg

Der Waidmühlenweg verläuft vom Quartiersplatz am Geraflutgraben bis hin zur Magdeburger Allee. Die Straße ist im Abschnitt zwischen Schobersmühlenweg und Nordstraße in beide Richtungen für Kfz-Verkehr freigegeben. Die übrigen Abschnitte der Straße sind als Einbahnstraße gewidmet. Die Straße wird durch gut gepflegte Gebäude aus der Gründerzeit und beidseitigen Gehwegen, die in der Breite zwischen 1,20 bis 2 Metern variieren, eingefasst. Das Parken erfolgt in diesem Bereich teilweise ungeordnet (siehe Abbildung 31). Im Abschnitt zwischen Schobersmühlenweg und Magdeburger Allee sind insgesamt 3,60 Meter umfassende und beidseitig parallel zur Fahrbahn angeordnete Parkflächen ausgewiesen. Der Abschnitt Schobersmühlenweg bis Nettelbeckufer ist wiederum durch einseitiges Schrägparken mit einer Gesamtbreite von 4,5 Metern gekennzeichnet. Die Summe der verfügbaren Fahr- und Parkflächenbreite beträgt 7 Meter. Zudem sind insgesamt

12 öffentliche Baumschutzbügel (siehe Abbildung 32) installiert. Die gesamte Länge des Waidmühlenwegs ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Weder die Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster noch der Gehweg aus Kleinpflasterung weist bauliche Mängel auf.

Der öffentliche Raum ist durch abgesenkte Bordsteine barrierearm gestaltet. Auf Höhe des Schobersmühlenwegs bieten die breiten Gehwege im Mündungsbereich des Ladenleerstands (Waidmühlenweg 19) das Potential für eine temporäre Platznutzung an. Straßenbegleitgrün durch alleearartige Baumpflanzung steigert die Qualität des Straßenraums. Jedoch ist keine öffentlich nutzbare Grünfläche ersichtlich. Vor Ort befindet sich ein Uhren- und Schmuckgeschäft sowie die Jugendberufshilfe. Ein Pizzalieferdienst liegt in unmittelbarer Nähe zum Quartiersplatz.



Abb. 32: Parksituation, Blick vom Quartiersplatz auf Waidmühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 31: Baumschutzbügel im Waidmühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

3.3 Bestandsaufnahme Westliche Innenstadt, Stadt Jena

3.3.1 Steckbrief Westliche Innenstadt Jena

Lage des Quartiers im Stadtgebiet	Das Quartier befindet sich westlich der Jenaer Innenstadt. Das Fließgewässer der Leutra zieht sich markant durch das Gebiet.
Flächengröße	Das Modellquartier besitzt eine Fläche von ca. 9,12 ha.
Flächennutzungsplan	Laut Flächennutzungsplan sind Flächen größtenteils als Wohnbaufläche sowie punktuell als Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen.
Geschätzte Einwohnerzahl	Jena – West: 8276 EW auf 3,4 km ² (2020) Modellquartier: ca. 219 EW auf 0,09 km ² (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2020a)
Eigentumsverhältnisse	Es handelt sich vorwiegend um privatwirtschaftlichen Wohnungsbestand. Die Gemeinbedarfsflächen befinden sich im kommunalen Eigentum.

Tab. 5: Steckbrief Westliche Innenstadt Jena (Quelle: eigene Darstellung)



Abb. 33: Verortung der Westlichen Innenstadt in Jena (Quelle: ISP der FH Erfurt; Mapbox, 2022; Google Earth 2022)

Demografische Struktur im Gebiet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerungszuwachs von 2,2 % von 2019 an bis ins Jahr 2030 (Prognose) ▪ West/Zentrum ist mit Durchschnittsalter von 37,1 Jahren (2018) der jüngste Stadtteil in Jena ▪ Über die Hälfte der Einwohner:innen sind zwischen 18 und 44 Jahren alt ▪ Absolut betrachtet, befinden sich im Quartier die meisten Haushalte mit Kindern in Jena ▪ Höchster Anteil an Kleinkindern in Jena (6,4 %) (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2020b36f.)
Städtebauliche Struktur, baulicher Zustand und Gebäudenutzungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorwiegend Wohnen und Nahversorgung ▪ Vereinzelt Bildungs- und Kultureinrichtungen ▪ Gründerzeitlicher Geschosswohnungsbau im aufgelockerten Blockrand ▪ Weitestgehend guter Sanierungszustand (62 % des Gebäudebestandes ist vollsaniert) (vgl. KEM 2017: 17) ▪ Kaum Leerstand
Wohnraumstruktur
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Größter Anteil an 1-Personen-Haushalten in Jena (60,9 %) ▪ Großer Anteil an studentischem Wohnen (u. a. in Wohngemeinschaften); aufgrund der Nähe zur Universität ist die Nachfrage sehr hoch ▪ Zahlreiche Familien mit Kindern sind im Quartier wohnhaft (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2020b36f.)
Verkehrsstruktur
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgehend Tempo 30-Zonen in allen Straßenzügen im Quartier ▪ Vorwiegend Nebenstraßen mit einer geringen Verkehrsauslastung ▪ Lutherstraße als verkehrsreiche Hauptstraße ▪ Vermehrte Verkehrsbelastung durch Stoßzeiten zu Schulbeginn und Ende ▪ Verkehrsraum stark vom ruhenden und fließenden MIV geprägt
Geplante Quartiersentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorbereitende Untersuchung Westliche Innenstadt im Rahmen des Sanierungsgebietes (vgl. KEM 2017: 46): ▪ Modernisierung und Instandsetzung privater und kommunaler Gebäude sowie Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen ▪ Entwicklung des Bachstraßen-Areals zum innerstädtischem Wissenschaftscampus (Friedrich-Schiller-Universität) ▪ Erneuerung und Aufwertung von Erschließungsanlagen

Tab. 6: ausgewählte Strukturdaten Westliche Innenstadt Jena (Quelle: eigene Darstellung)

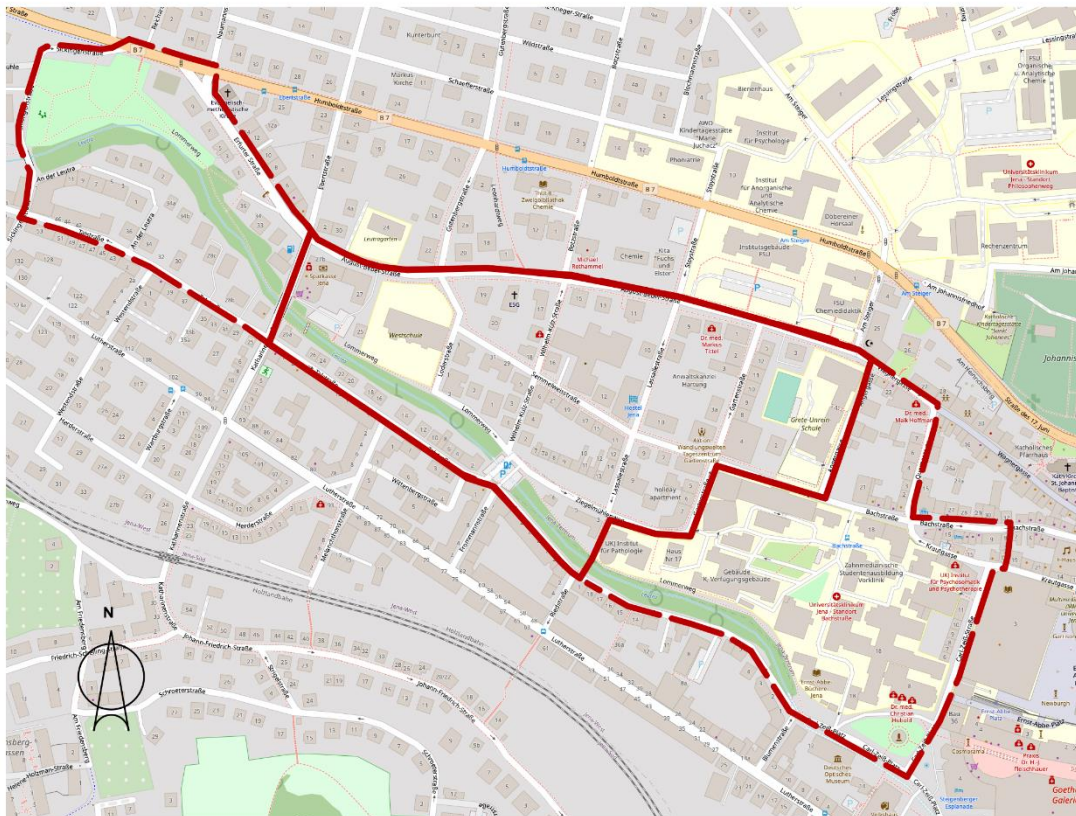


Abb. 34: Bildercollage Westliche Innenstadt Jena
(Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2021)

3.3.2 Quartiersabgrenzung

Das Modellquartier der westlichen Innenstadt Jena wird in einen Kernbereich (gelbe Markierung) und einen erweiterten Bereich (rot-gestrichelt) eingeteilt (siehe Abbildung 35). Beide Bereiche werden im Norden von der August-Bebelstraße und im Süden von der Talstraße sowie der Leutra begrenzt. Der Jahnplatz mit der angrenzenden Jahnstraße, auf dem durch seine autogerechte Gestaltung ein besonderer Fokus liegt, befindet sich am südlichen Ende des Quartiers. Ferner ist die Lutherstraße als Hauptverkehrsachse in der Erhebung inbegriffen. Der Kernbereich, von dem im weiteren Bericht als Betrachtungsgebiet gesprochen wird, skizziert den Hauptbetrachtungsraum und endet an der Katharinenstraße im Westen sowie am Uniklinikum und der Angergasse im Osten. Der erweiterte Bereich verläuft im Westen bis an die Sickingenstraße und im Osten werden Universität und Uniklinikum bis zur Carl-Zeiß-Straße eingeschlossen. Dieser Bereich soll ausschließlich der besseren Einordnung des Kernbereichs in die Umgebung dienen.

Quartiersabgrenzung Westliche Innenstadt Jena



- Westliche Innenstadt
- Schwerpunktbereich

Datengrundlage:
GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
Maßstab: 1:1500
Bearbeitung (2022):
Institut für Stadtforschung,
Planung und Kommunikation
(ISP) der Fachhochschule Erfurt
Altonaer Straße 25
99085 Erfurt



Abb. 35: Abgrenzung der westlichen Innenstadt Jena und des Schwerpunktbereichs (Quelle: ISP der FH Erfurt, Geoportal Thüringen, 2022)

3.3.3 Flächennutzung

Die Flächennutzung der westlichen Innenstadt ist überwiegend von Wohn- und Gemeinbedarfsflächen besonders für Schulen, Altersresidenzen und Einrichtungen der Nahversorgung geprägt. Die detaillierte Betrachtung dieser Einrichtungen ist im folgenden Kapitel „Nutzungsinfrastruktur“ aufgeführt. Rund um die Leutra befindet sich eine Naherholungsfläche, die aufgrund der Nähe zum Gewässer eine höhere Aufenthaltsqualität aufweist. Während der Bach am

westlichen Ende des Quartiers von Straßen und Gebäuden begleitet wird, befindet sich auf der Nordseite der Leutra eine öffentlich zugängliche Wegeverbindung, die in den asphaltierten Lommerweg mündet. An der nordwestlichen Ecke des Betrachtungsraums lässt sich zudem eine Gewerbefläche verorten.

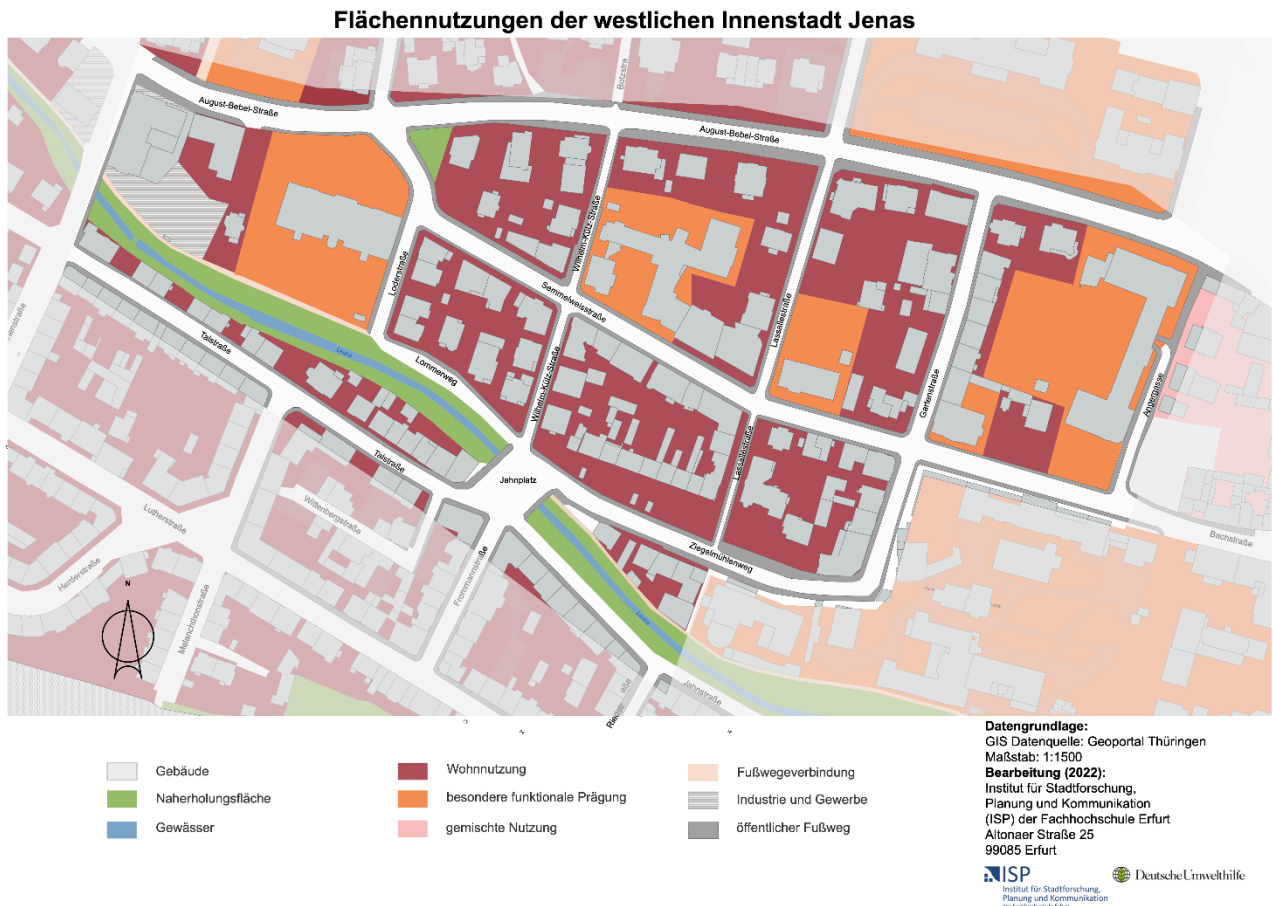


Abb. 36: Flächennutzung(Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2022)

Wie in der Abbildung 37 und dem Kreisdiagramm in Abbildung 38 deutlich wird, machen private Wohnbauflächen mit insgesamt 40 Prozent die Hauptfunktion des Gebiets aus. Dies schlüsselt sich in 12 % reine Wohnfläche und 28 % private Grünfläche auf. Ergänzend dazu, nimmt der Straßenraum weitere 32 % des Plangebiets in Anspruch, die weitestgehend dem motorisierten Individualverkehr zugutekommen. Der öffentliche Grünzug entlang der Leutra macht mit insgesamt 6 % einen geringeren Teil der Gesamtfläche aus. Im Gebiet besteht ein kleiner Anteil aus Gewerbeflächen mit insgesamt 3 % Darüber hinaus werden 19 % der Fläche im Quartier für Bildungszwecke (Schule, Universität) genutzt. In Jena liegt der Grünflächenanteil laut IÖR-Monitoring bei 65,3 % des gesamten Stadtgebietes. Damit liegt Jena oberhalb des Durchschnitts (50,82 %) aller betrachteten Städte des Monitorings. Wie die Analysen (siehe Abbildung 37) zeigen, liegt der Grünflächenanteil im Modell-quartier „Westliche Innenstadt“ mit 34 % deutlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt.

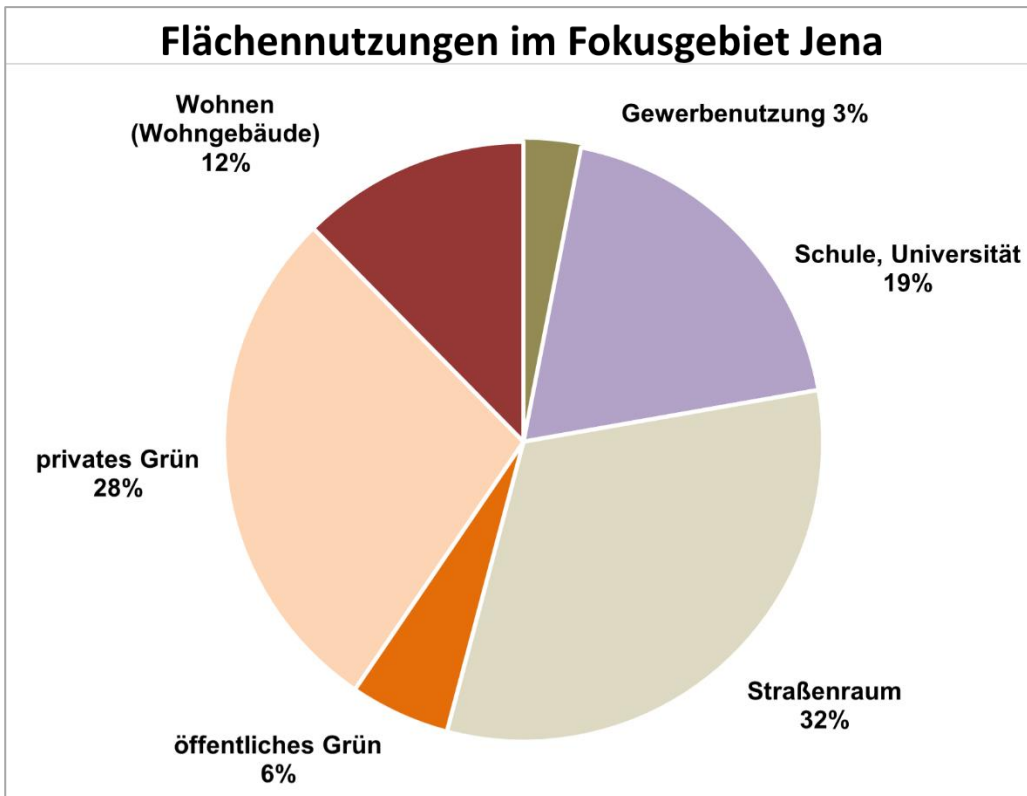


Abb. 37: Nutzungen nach Flächeninanspruchnahme im Fokusgebiet Westliche Innenstadt Jena (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2022)

3.3.4 Nutzungsinfrastruktur

Die im Flächennutzungsplan als Gemeinbedarfsflächen ausgewiesenen Flächen enthalten eine Vielzahl öffentlicher Einrichtungen. Zu erwähnen sind neben der mit Turnhalle und Außensportanlage ausgestatteten Integrierte Gesamtschule „Grete-Unrein“, das „Altenzentrum Luisenhaus“ in der Semmelweisstraße 14 sowie das ehemalige Oberlandesgericht in der August-Bebel-Straße 4, in dem aktuell Lehr- und Seminarräume der Friedrich-Schiller-Universität untergebracht sind. Die soziale Infrastruktur wird ergänzt durch die Kindertagesstätte „Fuchs- und Elster“ in der Stoystraße 1 (KEM, 2017: 14). Durch das Volkshaus befindet sich eine bedeutende kulturelle Einrichtung in unmittelbarer Nähe des Untersuchungsgebiets am Carl-Zeiss-Platz, der zudem das Deutsche Optische Museum beherbergt.

Neben den nur zu bestimmten Öffnungszeiten zugänglichen Sportanlagen der Grete-Unrein-Schule befinden sich keine weiteren öffentlichen Angebote für Kinder und Jugendliche in der Weststadt. Die nächste Sportanlage liegt einen Kilometer weiter westlich in der Erfurter Straße. Zudem lässt sich eine Graffiti-Fläche an der Klinikmauer in unmittelbarer Nähe zur Leutra verorten, die in regelmäßigen Abständen neugestaltet und gut genutzt wird. Die Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wird durch einen nahegelegenen Discounter sowie die gut zu erreichende Einkaufspassage Goethe-Galerie gesichert. Die lokale Gewerbestruktur wird durch die Jugendherberge „Alpha One Hostel“ in der Lasallestraße, einer Apotheke in der Wilhelm-Külz-Straße 1, mehreren Arztpraxen sowie einer Rechtskanzlei ergänzt (vgl. ebd. 14f.).

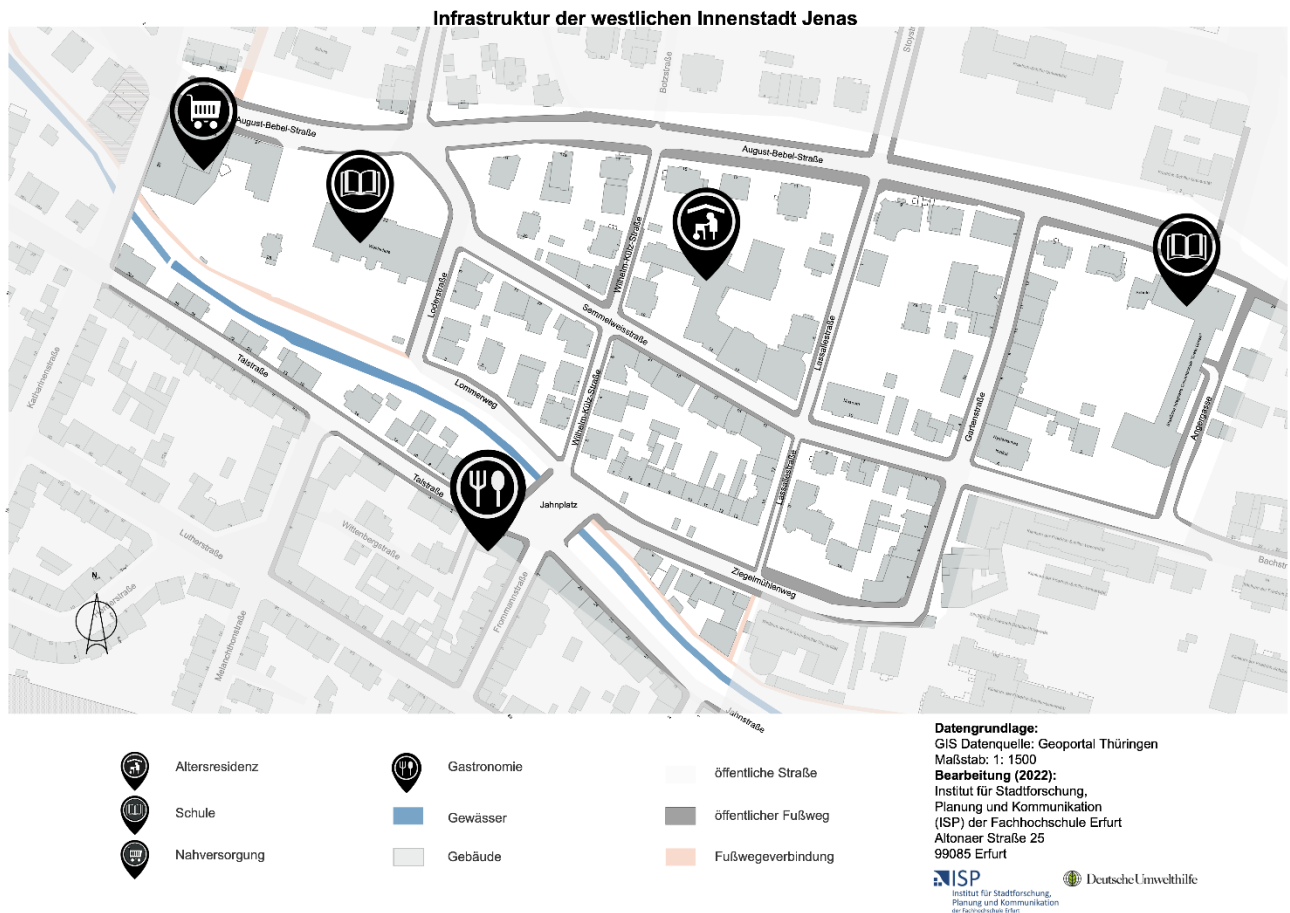


Abb. 38: Bestand der Nutzungsinfrastruktur in der westlichen Innenstadt (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2022)

3.3.5 Grün- und Freiräume

Wie dem Diagramm (siehe Abbildung 37) und der nachfolgenden Karte (siehe Abbildung 39) zu entnehmen sind, sind die Grünflächen der westlichen Innenstadt mehrheitlich in privater Hand. Die nicht öffentlich zugänglichen Hinterhöfe der Blockrandbebauung stellen für Bewohner:innen einen bedeutenden Zugang zu Grünflächen dar und bieten aufgrund ihrer Vegetationsstrukturen Potenzial zur Entwicklung der Biodiversität im Quartier. In der August-Bebel-Straße lassen sich vereinzelt öffentliche, straßenbegleitende Grünstrukturen finden, die an der Ecke zur Semmelweisstraße in einem kleinen begrüntem Freiraum münden. Dieser besitzt jedoch keine Nutzungspotenziale für die Bewohner:innen, sondern kann lediglich als Beitrag zur Verbesserung der Biodiversität gesehen werden. Die weiteren Straßen nördlich der Leutra weisen zumeist kleinere, private Vorgartenzonen auf, die jedoch stellenweise zum Abstellen von Pkws genutzt werden. Im Gegensatz dazu und wie in Abbildung 39 ersichtlich, ist in den Straßen südlich der Leutra aufgrund der starken Ausprägung der Blockrandbebauung kein Begleitgrün vorhanden.

Neben der bereits beschriebenen kleinen Freifläche an der August-Bebel-Straße/Semmelweisstraße ist die vom Mühlthal bis in die Jenaer Innenstadt reichende Naherholungsfläche entlang der Leutra die einzige öffentlich zugängliche Grünfläche. An den

Uferrändern lässt sich ein baumgeprägter Vegetationsbestand finden, der ein großes Potenzial für die Grünvernetzung und die Biodiversität darstellt.

Neben den Grünstrukturen der Höfe ist auch der Auebereich ein wichtiger Bestandteil des lokalen Biotopverbundsystems und hat einen positiven Einfluss auf das Mikroklima sowie die Pflanzen- und Tierwelt. Des Weiteren dient die Leutra als Kaltluftzu- und -abfuhr. Diese Grünverbindung ist durch Fuß- und Radwege erschlossen und bietet den Bewohner:innen somit Nutzungsmöglichkeiten. Nach Nordwesten hin weitet sich der Grünstreifen auf und beinhaltet eine Parkanlage mit Spielplatz auf Höhe der Sickingenstraße sowie den Westsportplatz in einer Entfernung von einem Kilometer (KEM, 2017: 32).

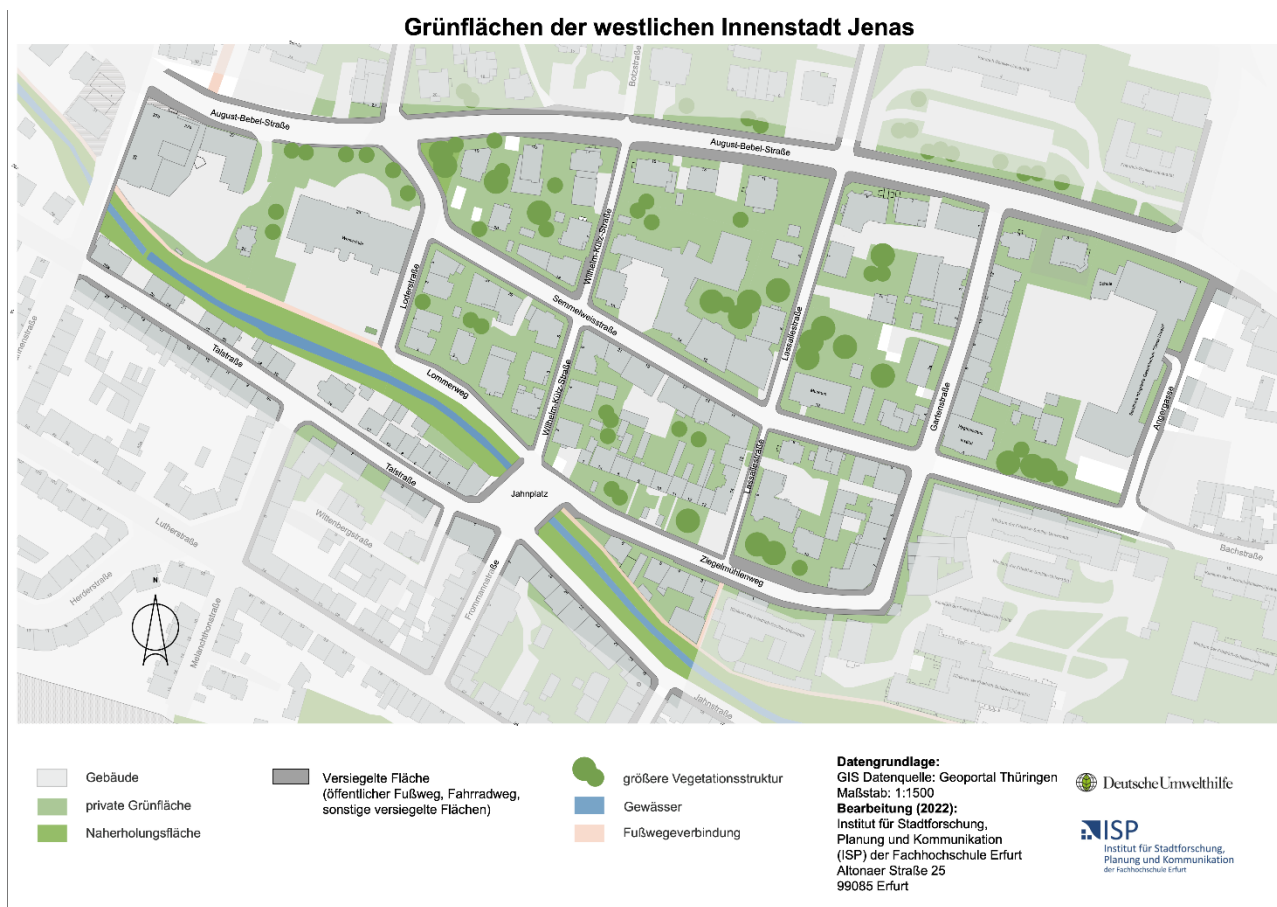


Abb. 39: Grünflächen westliche Innenstadt Jena (Quelle: Geoportal Thüringen, ISP der FH Erfurt, 2022)

3.3.6 Mobilität und Verkehr

Die verkehrliche Erschließung des Viertels erfolgt über die Semmelweiss-, Bach- und August-Bebel-Straße. Über die Luther- und Humboldtstraße wird eine stadtübergreifende Verkehrsanbindung gewährleistet. Das gesamte Untersuchungsgebiet ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der ruhende Verkehr findet sich vorrangig an den Fahrbahnrändern der Quartiersstraßen (siehe Abbildung 40). Eine Ausnahme bildet der Jahnplatz, der nahezu vollständig von kostenfreien



Abb. 40: Ruhender Verkehr am Straßenrand
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Stellplätzen eingenommen wird. Insgesamt befinden sich die Parkflächen zu 1/3 auf privaten Flächen und zu 2/3 im öffentlichen Raum. Trotz der 16 Prozent des Straßenraums, die für den ruhenden Verkehr vorgehalten werden, empfinden die Bewohner:innen des Quartiers das Stellplatzangebot als zu gering, was nicht zuletzt den aus dem Umland einpendelnden Kfz-Fahrer:innen geschuldet ist. Diese Konfliktsituation verursacht zudem einen erhöhten Parksuchverkehr (KEM 2017: 28).



Abb. 41: Schmale Fußwege
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr ist sowohl durch die Buslinien 14 und 16 als auch die Straßenbahnhaltestellen am Ernst-Abbe-Platz und Löbdergraben sichergestellt. Letztere gilt als zentraler Knotenpunkt und bietet Anbindung an das gesamte ÖPNV-Angebot der Stadt. Auch die beiden Bahnhöfe Jena-West und Jena-Paradies sind fußläufig erreichbar. Das

Mobilitätsangebot wird durch einen Carsharing-Stellplatz in unmittelbarer Nähe zum Jahnplatz und die Wegeverbindung zwischen Jahnplatz und Carl-Zeiss-Platz für den Fuß- und Radverkehr erweitert (vgl. ebd.29f.). Lediglich am Discounter an der Katharinenstraße und an der Westschule an der August-Bebel-Straße befinden sich zwei Querungshilfen für Fußgänger:innen in Form eines Zebrastreifens. Weitere Querungshilfen sind im Quartier nicht vorhanden. Auch sind die vorhandenen Fußwege sehr unterschiedlich breit, während die August-Bebel-Straße den

Fußgänger:innen viel Platz bietet, weisen die Nord-Süd verlaufenden Quartiersstraßen eher schmale Gehwege auf (siehe Abbildung 41).

Da das gesamte Betrachtungsgebiet als Tempo-30-Zone definiert ist, wird der Radverkehr ohne weitere Regelungen auf der Straße organisiert (siehe Abbildung 42). Die Ausweisung von Schutzstreifen ist demnach nicht notwendig, es könnte aber über weitere Maßnahmen für die Sicherung des Radverkehrs nachgedacht werden.



Abb. 42: Radverkehr auf der Straße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Insbesondere die August-Bebel-Straße, die sowohl an der Westschule als auch der Integrierten Gesamtschule „Grete-Unrein“ vorbeiführt, weist einen breiten Straßenquerschnitt auf und kann Autofahrer:innen zu schnelleren Geschwindigkeiten verleiten. Es lassen sich zudem auf der August-Bebel-Straße ab der Ecke Katharinenstraße nach Westen Schutzstreifen finden, die aus dem Betrachtungsraum

herausführen, dann jedoch nicht weitergeführt werden. Die nachfolgende Abbildung 43, zeigt ergänzend dazu, dass die Semmelweis-, Jahn-, Tal- und August-Bebel-Straße die höchste Verkehrsbelastung im Quartier aufweisen.

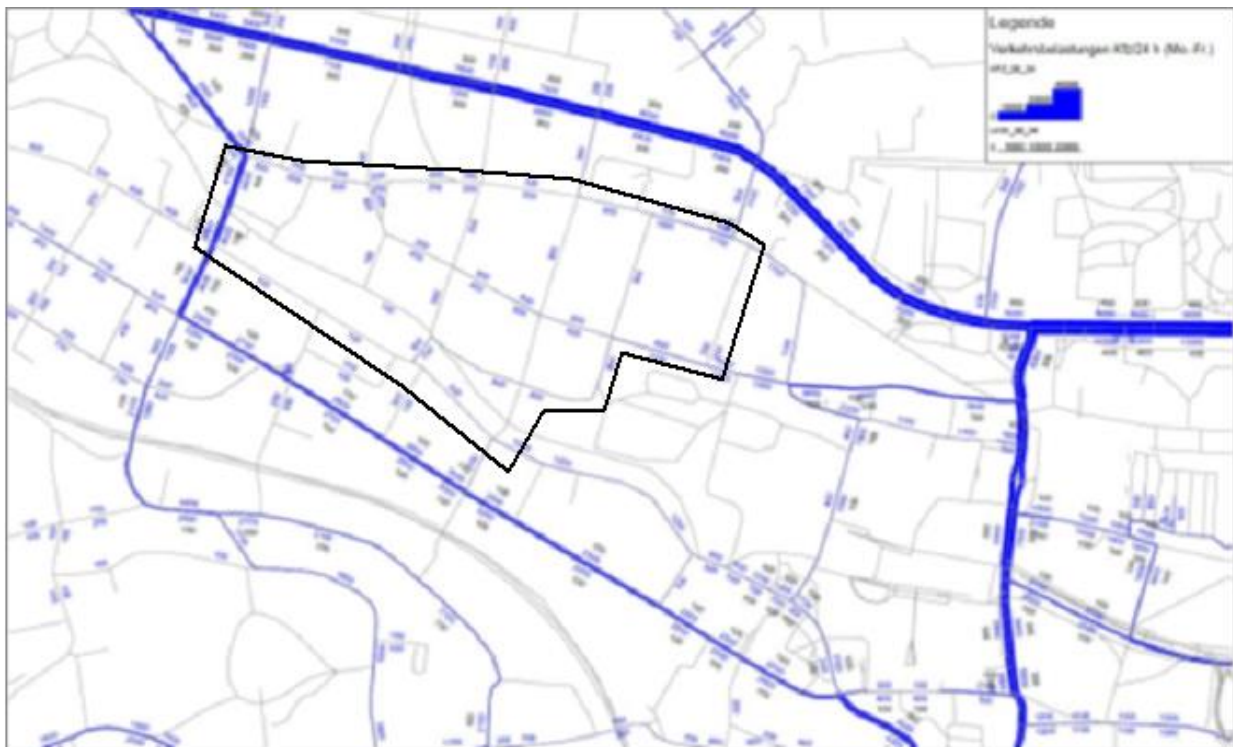


Abb. 43: Verkehrsbelastung der Quartiersstraßen an Wochentagen in Kfz/24h
(Quelle: ISP der FH Erfurt; Stadt Jena, 2021)

3.3.7 Umwelt und Immissionen

Die Lutherstraße ist der Abbildung 44 zufolge die am stärksten befahrene Straße des Modellquartiers und somit eine potenzielle Immissionsquelle, sowohl was den Lärm als auch den Schadstoffausstoß anbelangt. Im Zuge der Begehung der Westlichen Innenstadt ist eine Lärmbelastung des nahgelegenen Umfeldes an der Lutherstraße identifiziert worden. Der städtische Lärmaktionsplan (siehe Abbildung 44) bestätigt diese subjektive Wahrnehmung und kennzeichnet die Lutherstraße als einen von insgesamt acht Lärmschwerpunkten mit einem maximalen Lärmpegel von 60,6 dB(A) im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Carl-Zeiss-Platz 464 (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2019a: 18). Mit dem erhöhten MIV-Aufkommen geht ebenso eine stärkere Schadstoffbelastung für die Anwohner:innen einher, für die seit 2005 Grenzwerte definiert wurden. Da Jena diese Werte zeitweise überschritten hat, ist die Aufstellung eines Luftreinhalteplans für die gesamte Stadt verpflichtend (Stadt Jena, (Hg.) 2019b). Hierbei wird deutlich, dass die Lutherstraße im Jahr 2010 einen Messwert von 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aufwies, damit jedoch unter dem Grenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt (vgl. TLVWA 2012b: 16). Die anderen Straßen des Betrachtungsgebiets finden im Luftreinhalteplan keine weitere Betrachtung. Zu den Immissionen wird auch die Lichtverschmutzung gezählt, die die Stadt Jena mithilfe einer Richtlinie versucht zu mindern (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2019b). Hierbei gelten die beschriebenen Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet, weshalb speziell für die westliche Innenstadt keine Aussagen getroffen werden.

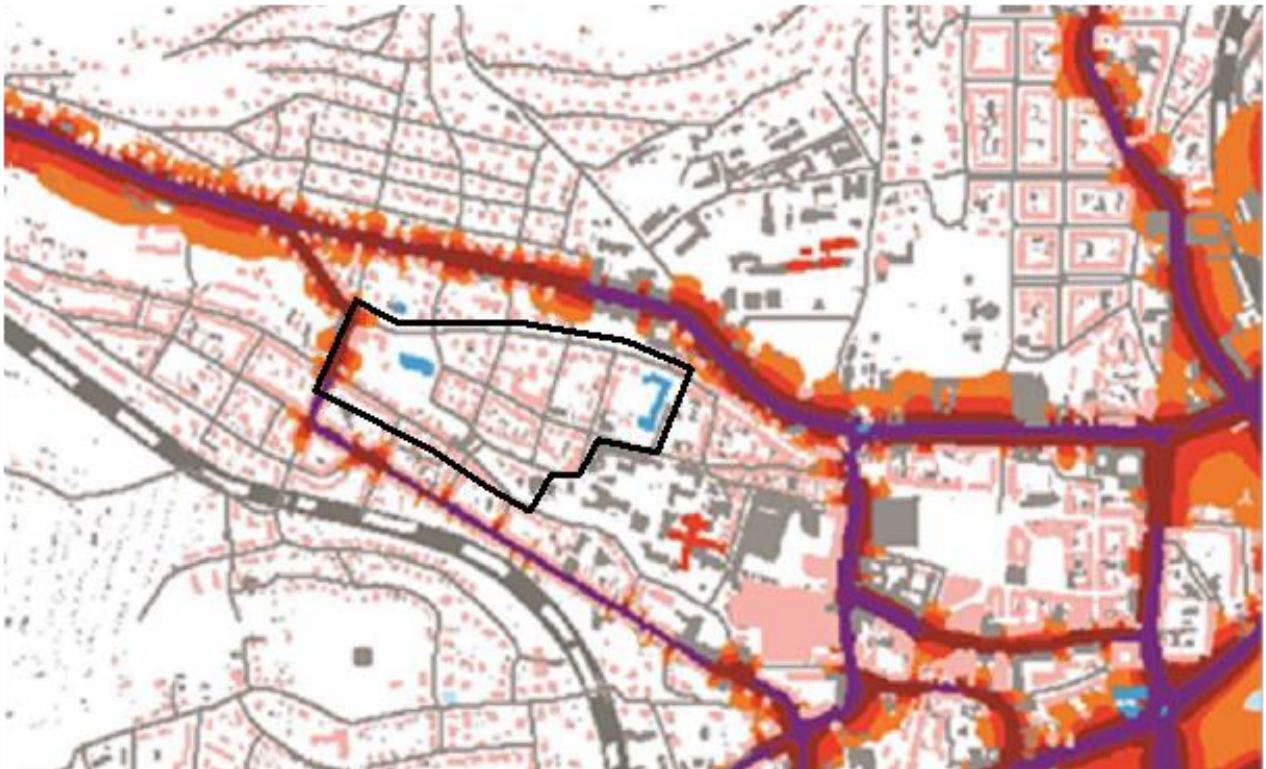


Abb. 44: Lärmkartierung der Westlichen Innenstadt Jena (Quelle: ISP der FH Erfurt; Stadt Jena, 2019a)

3.3.8 Straßenzüge im Quartier Westliche Innenstadt Jena

August-Bebel-Straße

Die August-Bebel-Straße durchzieht die obere Grenze des Modellquartiers und wird durch seine gemischte Bau- und Siedlungsstruktur geprägt. Die freistehenden Mehrfamilienhäuser befinden sich in einem guten Sanierungszustand und stammen zum Teil aus der Gründerzeit. Auch Neubauten lassen sich an der August-Bebel-Straße verorten. Mit jeweils einem Fahrstreifen je Richtung und einer Auslastung zwischen 100 und 900 Kfz pro Wochentag wickelt die Straße lediglich einen kleinen Teil des motorisierten Verkehrsaufkommens des Plangebiets ab. An der Integrierten Gesamtschule Grete-Unrein steigt das Verkehrsaufkommen jedoch sprunghaft auf bis zu 1700 Fahrzeuge pro Wochentag an. Neben einem ca. fünf Meter breiten Gehweg des Abschnittes zwischen Lassallestraße und Gartenstraße sind zwei weitere Gehwege mit einer Breite unterhalb von drei Metern vorhanden. Die Summe der Parkflächenbreite beider Seiten von 3,6 Metern sowie die Summe der verfügbaren Fahr- und Parkflächenbreite von acht Metern vervollständigen den breiten Straßenquerschnitt der August-Bebel-Straße. Innerhalb des Quartiersbereichs herrscht ein Tempolimit von 30 km/h. An beiden Seiten der Straße besteht die Möglichkeit zum kostenlosen Parken, was umfänglich in Anspruch genommen wird. Das Fußwegenetz erlaubt eine beidseitige Begehung der Straße. Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind nur vereinzelt vorhanden. Das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2012 beschreibt für die August-Bebel-Straße eine umfassende Sanierung, um den Thüringer Städtekette Radweg hier entlang führen zu lassen. Bisher verläuft diese Radverkehrsverbindung weiterhin auf der Semmelweisstraße und wurde noch nicht verlegt (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2012: 25). Durch den Wechsel zwischen gut erhaltenem Asphaltbelag und in Teilen beschädigtem Kopfsteinpflaster weist der bauliche Zustand der August-Bebel-Straße deutliche Mängel auf (siehe Abbildung. 45). Neben dem Kfz-Verkehr wird auch die Qualität des Fußverkehrs durch die häufig stattfindenden Belagswechsel gemindert. Ein barrierefreier Ausbau ist durch das Fehlen abgesenkter Borde nicht gegeben.

Einen Schwerpunktbereich der Betrachtung stellt die Westschule an der August-Bebel-Straße dar. Hier gibt es Defizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Der breite Straßenquerschnitt erschwert



Abb. 45: Belagswechsel auf der August-Bebel-Straße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

das Queren insbesondere für Kinder. Querungshilfen fehlen an dieser Stelle. Ein Zebrastreifen befindet sich versetzt zum Ausgang des Schulgeländes. Die Kreuzung August-Bebel-Straße/Semmelweisstraße weist neben der großen Straßenbreite auch über eine schlechte Einsehbarkeit bedingt durch den ruhenden Verkehr und den Straßenverlauf auf. Auf den nachfolgenden Abbildungen 46 und 47 wird deutlich, wie versucht wird, den Fußverkehr durch Absperrungen zur Straße zu einer übersichtlicheren Stelle zu leiten. Allerdings gibt es an diesen Stellen keine Querungshilfen. Dies führt gleichzeitig zu einer Verschmälerung des Gehweges.



Abb. 46: Abgrenzung des Fußverkehrs Kreuzung August-Bebel-Straße/ Semmelweisstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 47: Kreuzung August-Bebel-Straße/ Semmelweisstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Neben diesen Mängeln der Verkehrsinfrastruktur weist auch die Ausstattung des öffentlichen Raums Defizite auf. Weder Bänke noch Spiel- und Schattenplätze lassen sich an der August-Bebel-Straße verorten. Die Freiraumstruktur setzt sich aus Abstandsräumen und halböffentlichen, teils terrassierten Grünflächen zusammen, die aufgrund der geringen Aufenthaltsqualität sowie des starken Gefälles keinen öffentlich nutzbaren Raum darstellen. Bis auf einen Lieferservice befindet sich aktuell keine kulturelle oder gastronomische Einrichtung an der August-Bebel-Straße, die den öffentlichen Raum beanspruchen könnte. Im Gegensatz dazu lassen sich eine Vielzahl sozialer Einrichtungen verorten. Neben der Westschule Jena (Grundschule) und der Integrierten Gesamtschule Grete-Unrein grenzen eine Kita, eine Jugendstation sowie eine Beratungsstelle gegen häusliche Gewalt an. Auch die medizinische Versorgung ist durch eine Logopädie, eine Hausarztpraxis, eine Zahnarztpraxis sowie eine Podologie und Chirurgie abgedeckt. Das Nahversorgungsangebot mit Gütern des täglichen Bedarfs wird durch die ansässige Diakonie, der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde sowie der evangelischen Studierendengemeinde ergänzt.

Jahnstraße/Jahnplatz

Die Jahnstraße bildet den süd-östlichen Auftakt des Modellquartiers und mündet in den Jahnplatz, der als Quartiersplatz eine zentrale Rolle für die Untersuchung des Plangebiets einnimmt. Die Baustruktur ist größtenteils gründerzeitlich geprägt und befindet sich teilweise in einem guten und teilweise in einem mangelhaften Zustand. Wie der nachstehenden Abbildung 48 entnommen werden kann, sind die oberen Geschosse meist in einem sehr guten Zustand während die Erdgeschosszonen der Gebäude teils leer stehen und sanierungsbedürftig erscheinen. Die Jahnstraße führt als Einbahnstraße einspurig in Richtung Jahnplatz. Der Gehweg ist ca. 2,4 Meter breit. Die Summe der Parkflächenbreite verbreitert den Straßenquerschnitt um weitere 1,8 Meter. Insgesamt stehen dem Kfz somit ca. vier Meter Fahr- und Parkflächenbreite zur Verfügung.



Abb. 48: Stellplätze auf dem Jahnplatz
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Mit einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen zwischen 500 und 1200 Kfz pro Wochentag ist die Jahnstraße eine leicht über dem Durchschnitt befahrene Nebenstraßen der westlichen Innenstadt. Es besteht ein Tempo-30Limit. Neben der Fahrbahn ist eine einseitige kostenlose Parkzone für den ruhenden Verkehr ausgewiesen. Das Stellplatzangebot auf dem Jahnplatz erstreckt sich mit 24 Stellplätzen über die gesamte öffentliche Fläche (siehe Abbildung

48). Im Gegensatz dazu sind keine Radverkehrsanlagen integriert. Der Zustand des Kopfsteinpflasters auf den Jahnplatz weist starke Unebenheiten auf. Der Fußverkehr wird in Form eines durchgängigen, einseitigen Fußweges mit Kleinsteinpflasterung abgewickelt, der sich in einem guten baulichen Zustand befindet. Die teilweise nicht abgesenkten Bordsteine sowie der Bodenbelag verhindern die Barrierefreiheit.

Auf dem Straßenzug lässt sich ein Defizit an Ausstattung für die Belebung des öffentlichen Raums erkennen. Weder auf der Jahnstraße noch auf dem Jahnplatz befinden sich Bänke, Spielplätze oder Schattenplätze. Stadtgrün ist einzig in Form von Straßenbegleitgrün in den öffentlichen Raum integriert. Der Naherholungsraum der Leutra befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Jahnplatz, jedoch besteht kein direkter Zugang, um die grüne und blaue Infrastruktur in das Ensemble einzubinden.

Auch die Nähe der Bar „Zapata“ in direkter Umgebung des Jahnplatzes bietet keinen Mehrwert für den öffentlichen Raum, da die gesamte Fläche des Quartiersplatzes für den ruhenden motorisierten Individualverkehr bereitgestellt wird und dadurch keine Außenbewirtschaftung möglich ist. Die

Nahversorgung des täglichen Bedarfs wird ergänzt durch eine Gesundheitsberatung, sowie eine E-Ladesäule auf dem Jahnplatz.



Abb. 49: Geringer Straßenquerschnitt und erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Lutherstraße (Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Lutherstraße

Die Lutherstraße begrenzt das Modellquartier im Süden und zeichnet sich durch eine gemischte Bau- und Siedlungsstruktur aus. Der große Anteil gründerzeitlicher Altbauten befindet sich in einem guten baulichen Zustand. Mit einer durchschnittlichen Auslastung zwischen 2200 und 3200 Kfz pro Wochentag ist die Lutherstraße als eine Hauptverkehrsader des Plangebiets zu identifizieren, die mit einer erhöhten Lärmemission einhergeht (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2014: 10). Die beidseitig geführten Gehwege sind mit 1,7 Meter Breite schmäler als bei umliegenden Straßenquerschnitten des Quartiers. Die einseitig geführten Stellplätze hingegen nehmen eine Breite von 1,8 Metern ein. Die Summe der verfügbaren Fahr- und Parkflächenbreite beträgt ca. 8 Meter.

Das Tempolimit von 30 km/h bestimmt den Verkehr auf der asphaltierten Straße innerhalb des Siedlungsbereichs und wird von zwei gepflasterten Fußwegen sowie einer einseitigen und kostenfreien Parkzone begleitet. Trotz dieses Stellplatzangebots ist bei der Begehung regelwidriges Parken beobachtet worden. Partiiell ist verkehrsbedingt eine erhöhte Lärmimmission zu beobachten. Weder der Straßenraum noch die Gehwege weisen Mängel auf. Auf Höhe der Lutherstraße 64 werden zehn Fahrradstellplätze bereitgestellt. Das Nahversorgungsangebot umfasst ein Syrisches Bistro, ein Wasch- und Friseursalon sowie ein evangelisches Zentrum für Erwachsenenbildung.

Semmelweisstraße

Die Semmelweisstraße durchläuft das Zentrum des Modellquartiers von Ost nach West und ist durch eine gemischte Baustruktur geprägt, die sich in einem guten Sanierungszustand befindet. Neben der zweispurig-asphalтиerten Fahrbahn setzt sich der Straßenquerschnitt beidseitig aus jeweils ca. 1,95 Meter breiten Gehwegen sowie einer Parkzone von jeweils ca. 3,60 Metern zusammen. Die Summe der verfügbaren Fahr- und Parkflächenbreite beträgt acht Meter. Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sowie einem Verkehrsfluss von 200 bis 1100 Fahrzeugen pro Wochentag, wird der Semmelweisstraße bei der Erschließung des Quartiers die Rolle einer Nebenstraße zugeordnet. Bisher sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Semmelweisstraße ist Teil des sogenannten Thüringer Städteketten Radwegs zwischen Eisenach und Altenburg und stellt somit eine überörtliche Verkehrsachse des Radverkehrs dar (vgl. Stadt Jena, (Hg.) 2012: 45).

Der bauliche Zustand der Straße weist auf Höhe der Loderstraße Sanierungspotenzial auf. Der beidseitig geführte Gehweg hingegen lässt bis auf einige Belagswechsel keine Mängel erkennen. Dennoch verengt sich der gepflasterte Fußweg an der Westschule durch eine Schutzbegrenzung sowie eine Baumscheibe. Das Fehlen abgesenkter Bordsteine wirkt einer barrierefreien Querung des Öffentlichen Raums entgegen. Auch die Abwesenheit von Bänken, Spiel- und Schattenplätzen verringert die Aufenthaltsqualität. Ein kleiner Grün- und Freiraum hingegen ist durch halböffentliche Flächen gekennzeichnet, die sich an der Ecke zur August-Bebel-Straße befinden. Die folgende Abbildung 51 zeigt den kleinen Durchgangsweg, der die Grünfläche erschließt. Der Mangel an Nutzungsmöglichkeiten des vorhandenen Freiraums schmälert die Qualität der Grünfläche.

Die Semmelweisstraße beherbergt das Altenzentrum „Luisenhaus“, den Massagesalon „Nablaya“ sowie eine Tanzschule.



Abb. 50: Beidseitige Parkzonen auf der Semmelweisstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

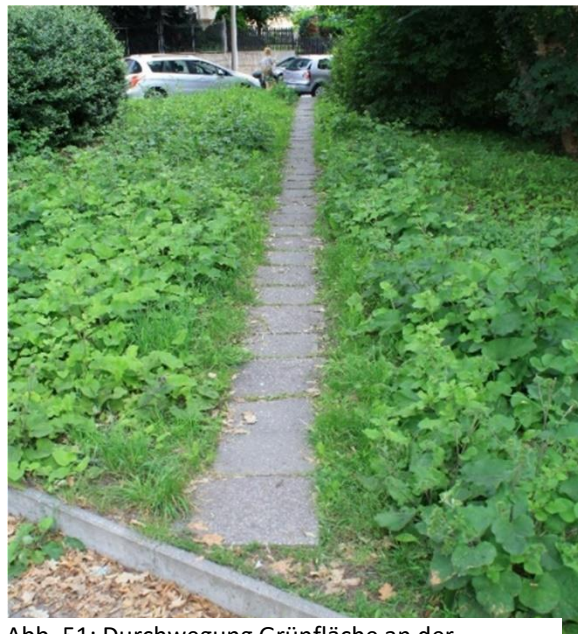


Abb. 51: Durchwegung Grünfläche an der Kreuzung August-Bebel-Straße/ Semmelweisstraße
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Ziegmühlenweg

Der Ziegmühlenweg verläuft vom Jahnplatz aus Richtung Osten bis zur Semmelweisstraße. Die kurze Nebenstraße wird durch eine gemischte Nutzung geprägt. Aufgrund von Leerstand befinden sich einige Objekte in einem sanierungswürdigen Zustand. Der Straßenquerschnitt setzt sich aus einer zweispurigen Straßenführung, zwei 1,8 bis 3,3 Meter breiten Gehwegen sowie einer beidseitig angelegten und 3,6 Meter breiten Parkfläche zusammen. Die Summe der verfügbaren Parkflächenbreite beträgt 6 Meter.

Mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 800 Kfz pro Wochentag sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ist der Ziegmühlenweg eine durchschnittlich befahrene Quartiersstraße. Zwar lassen sich keine baulichen Mängel feststellen, jedoch mindert das Fehlen von Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr die allgemeine Qualität des Straßenzugs. Das Kopfsteinpflaster auf der Straße, Kleinsteinpflaster und Kies auf dem Gehweg sowie teilweise nicht abgesenkte Bordsteine behindern die Barrierefreiheit.

Der öffentliche Raum setzt sich aus Straßenbegleitgrün und einer kleinen Grünfläche zusammen, die durch eine marode Bank ausgestattet ist (siehe Abbildungen. 52 und 53). Die Aufenthaltsqualität des Ortes wird durch ungepflegte Vegetation, Graffiti und durch einen Stromkasten gemindert. Zudem ist durch den wilden Pflanzenwuchs kein ebener Zugang zum Freiraum gegeben. Im Ziegmühlenweg befinden sich überdies ein Imbiss sowie eine Ernährungs- und Gesundheitsberatungsstelle.

3. Modellquartiere Erfurt Mühlenviertel und Jena Westliche Innenstadt: Bestandsaufnahme



Abb. 52: Sitzgelegenheit am Ziegelmühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)








Abb. 53: Sitzgelegenheit am Ziegelmühlenweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

4 Modellquartiere Erfurt Mühlenviertel und Jena Westliche Innenstadt: SWOT-Analyse

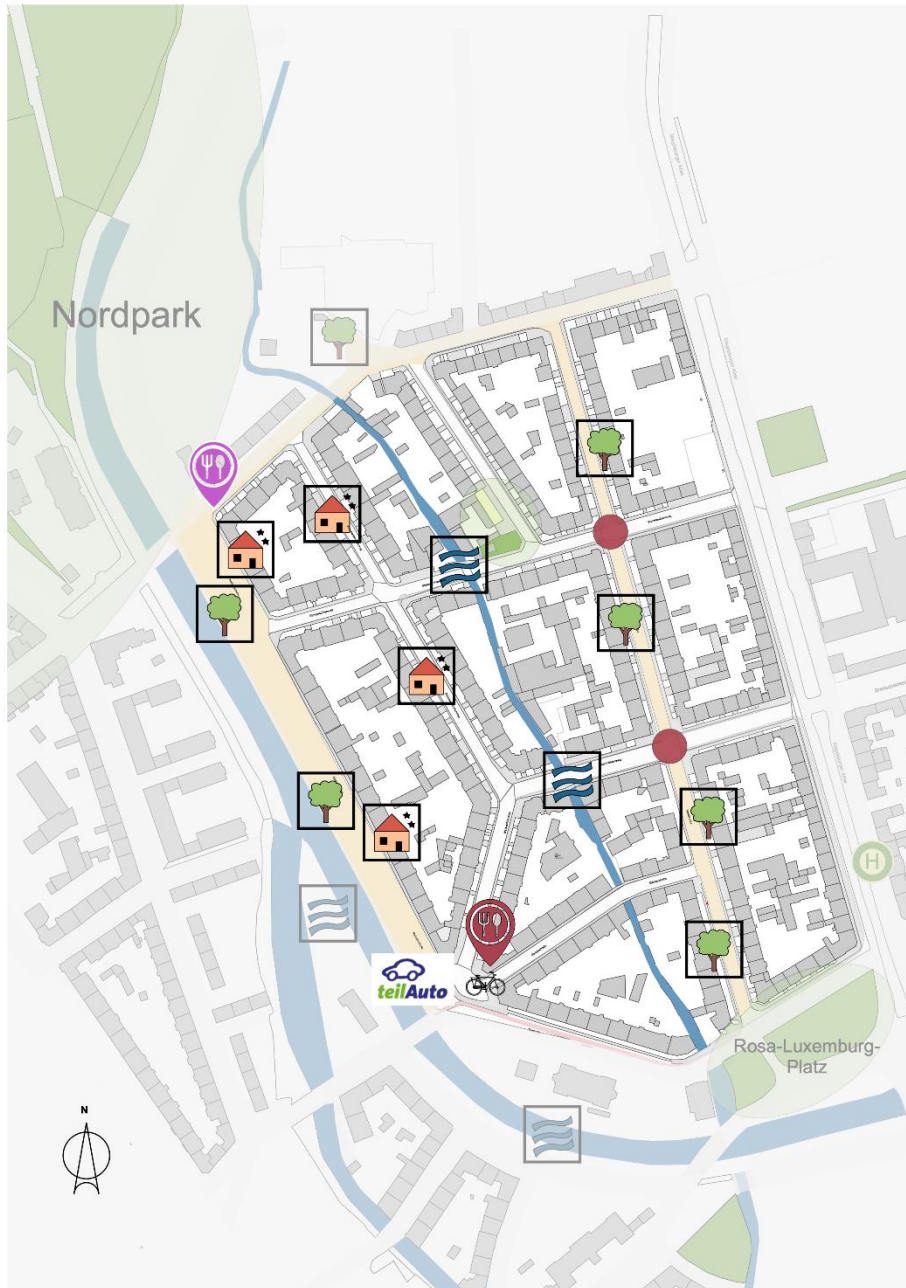
4.1 Bestandsanalyse Erfurter Mühlenviertel

Die SWOT-Analyse stellt die Stärken und Schwächen des Mühlenviertels im Kontext der drei Schwerpunkte klimafreundliche Mobilität, Aufenthaltsqualität und Gesundheit sowie Biodiversität und Grün gegenüber. Dabei werden die innerhalb des Quartiers identifizierten Aspekte mit externen Chancen und Risiken verglichen, sodass sich die in Kapitel 5 dargestellten Handlungsempfehlungen zur Nutzung von Chancen und Minimierung von Risiken unter Zuhilfenahme lokaler Stärken und Schwächen ableiten lassen.

Klimafreundliche Mobilität	
Stärken	Schwächen
<p>+ Es gibt einen Standort für alternative Mobilität. Ein Car-Sharing Stellplatz befindet sich am Nettelbeckufer.</p>  <p>+ Das Tempo 30 Limit im Quartier sorgt für geringere Immissionen und höhere Verkehrssicherheit.</p>  <p>+ In der Talstraße befindet sich eine Querungshilfe zum Quartiersplatz/ Quartierseingang.</p> <p>+ Die breiten Straßenquerschnitte weisen Potenzial zur Ausgestaltung auf. Es gibt z.B. breite straßenbegleitende Fußwege am Nettelbeckufer, in der Schweriner Straße und in der Talstraße.</p>	<p>– Es besteht eine unzureichende Fahrradinfrastruktur (d.h. wenig Fahrradabstellmöglichkeiten, unebenes Kopfsteinpflaster, mangelhafte Beläge für sicheres Radfahren).</p>  <p>– Die Quartiersstraßen besitzen einen hohen Anteil an ruhendem Verkehr.</p> <p>– Teilweise kommt es dadurch zu Behinderung des Fußverkehrs und Verschmälerung der ohnehin beengten Fußwege, insbesondere durch Falschparken.</p>  <p>– Zum Teil fehlt die Barrierefreiheit, d.h. abgesenkte Bordsteine, was ein Hindernis für Menschen mit Beeinträchtigungen darstellt.</p>
Chancen	Risiken
<p>↑ Die gute Anbindung an das Stadtzentrum durch das ÖPNV-Angebot in der Magdeburger Allee durch die Straßenbahnlinien 1 und 5 bieten Möglichkeiten zum Verzicht auf das Auto.</p>  <p>↑ Das Nettelbeckufer ist ein wichtiges Verbindungstück zur Erreichung des Nordparks.</p>	<p>∅ Zu hoher Stellenwert des Autos und schlechte Radwegverbindungen erschweren eine klimafreundliche Mobilität.</p>

Tab. 7: SWOT-Analyse Klimafreundliche Mobilität im Mühlenviertel (Quelle: ISP der FH Erfurt, 2022)

Stärken Mühlenviertel Erfurt



- | | | |
|------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|
| Gewässer als Stärke | Grünfläche | Straßenbahnhaltestelle |
| Baumbestände | Gera und Schmale Gera | Straßenkreuzungen mit Potential |
| sehr guter sanierter Zustand | breiter Straßenraum | nahegelegene Grünfläche |
| Fahrradabstellplätze | Radweg | Carsharing |
| Gebäude | Spielplatz | leerstehende Gastronomie als Chance |
| | | bestehende Gastronomie als Chance |

Datengrundlage:
 GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
 Maßstab: 1:3000
Bearbeitung (2022):
 Institut für Stadtforschung,
 Planung und Kommunikation
 (ISP) der Fachhochschule Erfurt
 Altonaer Straße 25
 99085 Erfurt



Abb. 54: Stärken Mühlenviertel Erfurt (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2021)

Defizite im Erfurter Mühlenviertel










- | | |
|--|--|
|  kein Zugang zur Gera |  starkes Gefälle |
|  fehlendes Straßenbegleitgrün |  fehlende Barrierefreiheit |
|  schmaler Fußweg |  Parkflächen |
|  falsches Parken |  mangelhafter Bodenbelag |
|  Blockierung Fußverkehr |  fehlende Aufenthaltsqualität |
|  Gebäude |  Gewässer |

Datengrundlage:
 GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
 Maßstab: 1:2000
Bearbeitung (2022):
 Institut für Stadtforschung,
 Planung und Kommunikation
 (ISP) der Fachhochschule Erfurt
 Altonaer Straße 25
 99085 Erfurt

 **ISP**
 Institut für Stadtforschung,
 Planung und Kommunikation
 der Fachhochschule Erfurt

 Deutsche Umwelthilfe

Abb. 55: Schwächen Mühlenviertel Erfurt (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2021)

Aufenthaltsqualität und Gesundheit	
Stärken	Schwächen
<p>+ Es besteht ein diversifiziertes gastronomisches Angebot entlang der Magdeburger Allee und in Teilen des Mühlenviertels. </p> <p>+ Ein großer Vorteil des Quartiers ist die Nähe zum Flutgraben bzw. zur Gera sowie zum Nordpark als fußläufig erreichbare Grünstrukturen. Die Nähe zum Gewässer steigert die Aufenthaltsqualität. </p> <p>+ Die Quartiersstraßen des Mühlenviertels liegen in einer Tempo 30 Zone und sind wenig befahren.</p> <p>+ Die Umgebung ist geprägt durch einen guten Sanierungszustand der Gründerzeithäuser. </p>	<p>– Teilweise besteht Leerstand in gastronomisch nutzbaren Immobilien. </p> <p>– Die Fließgewässer sind städtebaulich nicht in das Mühlenviertel eingebunden. Eine direkte Erlebbarkeit ist damit nicht gegeben.</p> <p>– Der ruhende Verkehr dominiert den öffentlichen Raum und weicht aufgrund des geringen Straßenquerschnitts auf den Bürgersteig aus (z.B. im Storchmühlenweg).</p> <p>– Die Dominanz des ruhenden und fließenden MIV geht auf Kosten anderer Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum (z.B. schattige Sitzmöglichkeiten). </p> <p>– Der vorhandene Freiraum ist teilweise durch Umzäunungen und Verkehrsflächen nicht anderweitig (z.B. für Außengastronomie) nutzbar.</p> <p>– Hohe Abgas- und Lärmimmissionen an der Talstraße und der Magdeburger Allee sind durch das hohe Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. </p>
Chancen	Risiken
<p>↑ Der überörtliche Grünzug an der Gera schafft Aufenthaltsqualität, stärkt die Attraktivität der Gastronomie und kann eine Aktivierung des öffentlichen Raums bewirken. </p> <p>↑ Die hohe Frequentierung durch Fuß- und Radverkehr entlang der Gera sowie der Magdeburger Allee bietet Potenzial zur Belebung des öffentlichen Raums.</p> <p>↑ Die Quartiersplatzsituationen bieten Chancen für soziale Treffpunkte.</p> <p>↑ Das neue gastronomische Angebot an der Ecke Papiermühlenweg/Nettelbeckufer bietet Möglichkeiten für soziale Begegnungen und Aufwertungen des Bereiches.</p>	<p>∅ Es könnte zu einer Konkurrenz der gastronomischen Einrichtungen des Mühlenviertels zur nahegelegenen Innenstadt sowie der Magdeburger Allee kommen.</p>

4. Modellquartiere Erfurt Mühlenviertel und Jena Westliche Innenstadt: SWOT-Analyse

Abb. 56: SWOT-Analyse Aufenthaltsqualität und Gesundheit im Mühlenviertel (Quelle: ISP der FH Erfurt, 2022)





Biodiversität und Grün	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Die privaten Vorgärten dienen mit ihren Sträuchern als Lebensraum für Vögel und Kleintiere. + Die Nordstraße besitzt eine großzügige alleeartige Baumbepflanzung.  + Begrünte Uferböschung und der Geraflutgraben sorgen für Kühlungseffekt im Sommer. + Begrünte Innenhöfe bewirken positive klimatische Effekte für das Quartier. + Der Gera-Flutgraben fungiert als Lüftungskorridor und Kaltluftzufuhr/-abfuhr  	<ul style="list-style-type: none"> – Insgesamt sind wenige Bäume und dadurch kein durchgängiges, straßenbegleitendes Grün im Straßenraum vorhanden.  – Das Quartier weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. – Es gibt kaum öffentliche Grünflächen, der Großteil an Grün ist in privater Hand und damit nicht für die Öffentlichkeit nutzbar. – Vom Nettelbeckufer aus, gibt es aufgrund der zugeparkten Bereiche und der Böschung keine Zugänge zur Gera.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ↑ Der nahe gelegene Nordpark, als große Grünanlage, versorgt das Quartier mit mikroklimatischen Funktionen. ↑ Der Geraflutgraben ermöglicht einen grünen Korridor innerhalb Erfurts und bildet zusammenhängendes Habitat bzw. einen Trittstein zum Nordpark und Klein Venedig. 	<ul style="list-style-type: none"> ∅ Die Magdeburger Allee ist eine stark befahrene Straße und stellt damit eine Quelle starker Immissionen dar.  ∅ Es besteht Überschwemmungs-/Hochwassergefahr durch den hohen Versiegelungsgrad und der Nähe zu Gewässern.

Abb. 57: SWOT-Analyse Biodiversität und Grün im Mühlenviertel (Quelle: ISP der FH Erfurt, 2022)

Einblicke in das Mühlenviertel und seine Qualitäten bzw. Schwächen

4.1.1 Klimafreundliche Mobilität



Abb. 58: Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 60: Falschparken
(Storchmühlenweg/Nordstraße)
(Foto: © Sela, ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 59: Mangelnde Barrierefreiheit
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

4.1.2 Aufenthaltsqualität und Gesundheit

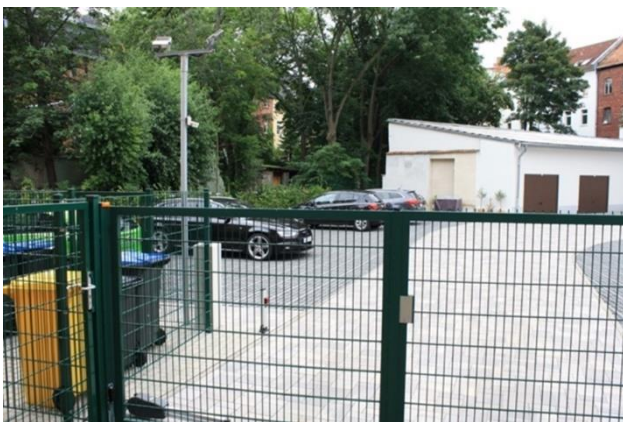


Abb. 62: Umzäunungen in den Innenhöfen
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 61: Innenhofgestaltung
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

4.1.3 Biodiversität und Grün






Abb. 64: Beispielhafter Vorgarten
(Foto: © Sela_ISP der FH Erfurt, 2021)





Abb. 63: Nahegelegener Nordpark
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

4.2 Bestandsanalyse Jenaer Westliche Innenstadt

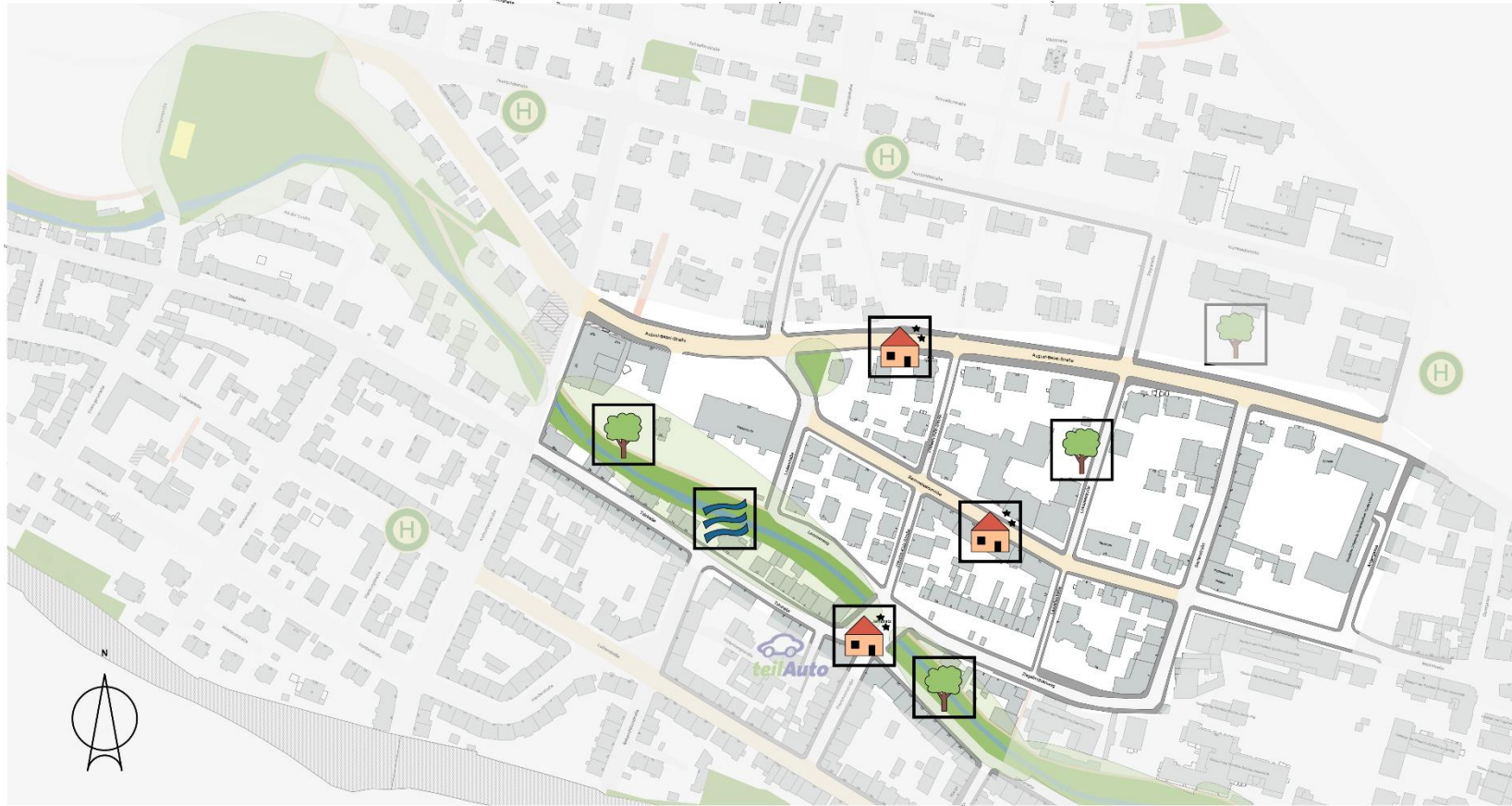
Wie im vorangegangenen Kapitel zur Bestandsanalyse zum Modellquartier Erfurter Mühlenviertel stellt die folgende SWOT-Analyse hier die Stärken und Schwächen der Westlichen Innenstadt in Jena im Kontext der drei Schwerpunkte klimafreundliche Mobilität, Aufenthaltsqualität und Gesundheit, Biodiversität und Grün gegenüber. Dabei werden die innerhalb des Quartiers identifizierten Aspekte mit externen Chancen und Risiken verglichen, sodass sich die in Kapitel 5 dargestellten Handlungsempfehlungen zur Nutzung von Chancen und Minimierung von Risiken unter Zuhilfenahme lokaler Stärken und Schwächen ableiten lassen. Diese Analyse bietet anschließend die Grundlage für spezielle, kleinräumige Handlungsempfehlungen für das Quartier.

Klimafreundliche Mobilität	
Stärken	Schwächen
<p>+ Am Jahnplatz befindet sich ein Car-Sharing Angebot. </p> <p>+ Das gesamte Betrachtungsgebiet befindet sich in einer Zone 30, was zu geringeren Immissionen und einer höheren Verkehrssicherheit führt.</p> <p>+ Im Quartier befinden sich zwei Querungshilfen an sinnvollen Stellen. Eine auf der Katharinenstraße als Verbindung des Lommerweges und eine auf der August-Bebel-Straße auf Höhe der Westschule. </p> <p>+ Der straßenbegleitende Fußweg entlang der August-Bebel-Straße ist sehr breit und ermöglicht das Begegnen mehrerer Fußgänger:innen.</p>	<p>– Der Jahnplatz wird vollständig von ruhendem Verkehr genutzt, dennoch ist der Stellplatzbedarf nicht vollständig gedeckt. Dies führt zu einem erhöhtem Parksuchverkehr.</p> <p>– Im gesamten Gebiet herrscht mangelnde Barrierefreiheit insbesondere aufgrund hoher Borde, die es erschweren, zu Fuß zu gehen.  Darüber hinaus fehlen abgesenkte Bordsteine, z.B. im Ziegelmühlenweg, was die Mobilität von Menschen mit Einschränkungen erschwert.</p> <p>– Die geringe Anzahl an Querungshilfen erschwert die Sicherheit und Niederschwelligkeit des Fußverkehrs.</p> <p>– Im Quartier finden sich sehr unterschiedlich breite straßenbegleitende Fußwege, die z.B. in der Garten-, Lassalle- und Wilhelm-Külz-Straße sehr schmal sind. Die Gehwege werden teilweise durch Sicherheitsabsperungen weiter beeinträchtigt.</p> <p>– Die Fußwege werden stellenweise zum Abstellen von Pkw genutzt.</p> <p>– Insbesondere die August-Bebel-Straße mit ihrem breitem Straßenquerschnitt verleitet den MIV zu schnellem Fahren und mindert somit die Verkehrssicherheit.</p> <p>– Aufgrund fehlender Querungshilfen für den Fußverkehr und der schlechten Einsehbarkeit insbesondere an der Kreuzung August-Bebel-</p>

	<p>Straße/ Semmelweisstraße durch parkende Pkws und die allgemeine Straßenführung, besteht dort eine geringe Verkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Quartiersstraßen bestehen häufig nur aus einer Fahrspur, was die Begegnung von zwei Pkw problematisch werden lässt. Außerdem wirken sie immissionsverstärkend aufgrund des Bremsen und Anfahren in unmittelbarer Nähe zu Wohngebäuden. – Im gesamten Quartier sind nur selten Fahrradabstellanlagen vorhanden. – Die Straßenbeläge sind häufig uneben und nicht für den Fahrradverkehr geeignet. Dies ist insbesondere in der August-Bebel-Straße der Fall sowie auf dem Jahnplatz (Kopfsteinpflaster)
Chancen	Risiken
<p>↑ Das Quartier ist gut durch den ÖPNV angebunden.</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> ○ Die Buslinien 14 (Schlegelsberg - Langetal) und 16 (Isserstedt – Mühlthal) bieten eine gute Anbindung an die Innenstadt. ○ Die Straßenbahnlinie 5 (Ernst-Abbe-Platz – Lobeda Ost) ist fußläufig erreichbar und stellt die Anbindung an die Innenstadt und den Paradiesbahnhof sicher. </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <p>↑ Die Bahnhöfe Jena West und Jena Paradies sind fußläufig gut erreichbar und erleichtern somit die Niederschwelligkeit der Nutzung des ÖPNV.</p> <p>↑ Der Fußweg entlang der Leutra stellt eine wichtige Verbindungsachse von der Innenstadt zum westlichen Stadtrand dar.</p> <p>↑ Der Thüringer Städtekette Radweg führt durch die Semmelweisstraße und integriert die Stadt Jena in die landesweite Fahrradverkehrsinfrastruktur.</p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div>	<p>∅ Im Zuge der Verlegung des Thüringer Städtekette Radwegs steht eine geplante Sanierung der August-Bebel-Straße noch aus.</p>

Tab. 8: SWOT-Analyse Klimafreundliche Mobilität in der Westlichen Innenstadt (Quelle: ISP der FH Erfurt, 2022)

Stärken der westlichen Innenstadt Jenas



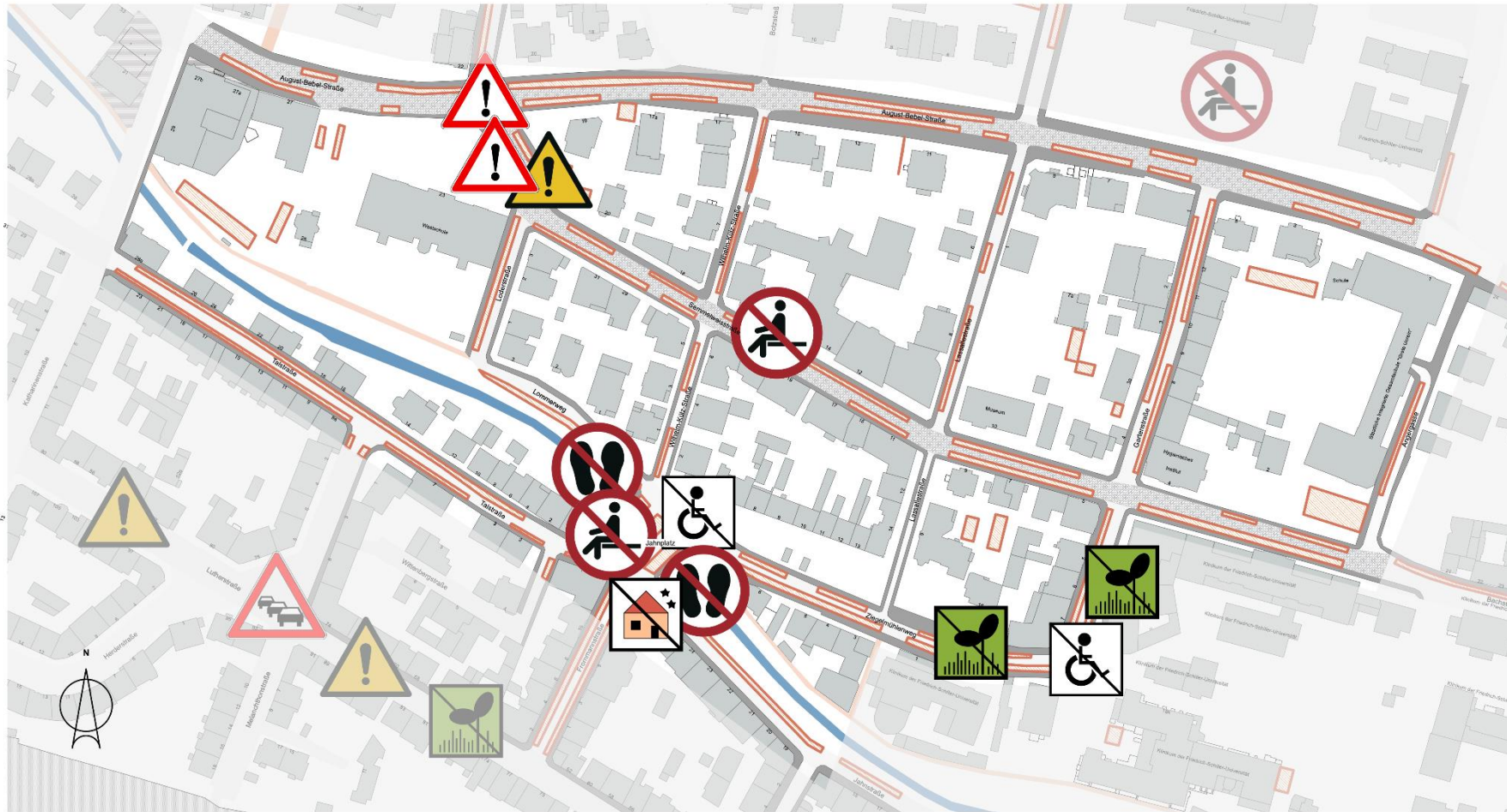
- | | | | | | |
|--|------------------------------|--|---------------------|--|-------------------------|
| | Gewässer als Stärke | | Grünfläche | | Bushaltestelle |
| | vermehrt Bäume | | Leutra | | nahegelegene Grünfläche |
| | sehr guter sanierter Zustand | | breiter Straßenraum | | Carsharing |
| | Gebäude | | Spielplatz | | |

Datengrundlage:
 GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
 Maßstab: 1:2500
Bearbeitung (2022):
 Institut für Stadtforschung,
 Planung und Kommunikation
 (ISP) der Fachhochschule Erfurt
 Altonaer Straße 25
 99085 Erfurt



Abb. 66: Stärken Westliche Innenstadt Jena (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2021)

Defizite der westlichen Innenstadt Jenas






- | | | |
|------------------------------|------------------------------|-------------------------|
| kein Zugang zur Leutra | erhöhtes Verkehrsaufkommen | mangelhafter Bodenbelag |
| fehlendes Straßenbegleitgrün | fehlende Barrierefreiheit | Parkflächen |
| schmaler Fußweg | fehlende Aufenthaltsqualität | Gefahrenstelle |
| schlechter Sanierungszustand | | |





Datengrundlage:
 GIS Datenquelle: Geoportal Thüringen
 Maßstab: 1:1500
Bearbeitung (2022):
 Institut für Stadtforschung,
 Planung und Kommunikation
 (ISP) der Fachhochschule Erfurt
 Altonaer Straße 25
 99085 Erfurt



Abb. 67: Schwächen Westliche Innenstadt Jena (Quelle: ISP der FH Erfurt; Geoportal Thüringen, 2021)

Aufenthaltsqualität und Gesundheit	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Die Fußwegeverbindung entlang der Leutra stellt eine wichtige Verbindungsachse dar und leistet einen wertvollen Beitrag zur Naherholung. + Die Sitzgelegenheiten am Lommerweg entlang der Leutra erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. + Der Jahnplatz mit der Bar „Zapata“ zeigt ein Entwicklungspotenzial als künftiger Quartierstreffpunkt. Insbesondere die Nutzung des Außenbereiches würde zu einer Verbesserung der Standortqualität führen. + Verschiedene Graffiti-Flächen entlang der Leutra dienen als Freizeitmöglichkeit für Jugendliche. + Im Quartier ist ein diverses medizinisches Angebot vorhanden, welches die Daseinsvorsorge sichert. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Sitzgelegenheiten am Lommerweg befinden sich teilweise in schlechtem Zustand.  – Die öffentliche Grünfläche im Bereich Ziegmühlenweg/Jahnplatz besitzt aufgrund mangelhafter Grünstrukturen über wenig Aufenthaltsqualität, der Zugang ist erschwert, Sitzgelegenheiten fehlen. – Der Jahnplatz weist bisher keine Aufenthaltsqualität, da er vollständig von ruhendem Verkehr eingenommen wird. – Ausgehend vom Jahnplatz gibt es keinen gesicherten Zugang zur Leutra, um die Erlebbarkeit des Flusses zu ermöglichen. – Die Sportanlagen der integrierten Gesamtschule Grete-Unrein sind nur zu bestimmten Öffnungszeiten zugänglich. – Teilweise befindet sich im EG der Gebäude am Jahnplatz keine Nutzung und sie sind mit Graffiti besprüht, was die Außenwirkung negativ beeinflusst. 
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ↑ Der Jahnplatz bietet großes Potenzial im Zuge einer Neuaufteilung zum einem zentralen Ort der Begegnung zu werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ∅ Fehlende Aufenthaltsqualität führt zu Funktionsverlusten im Quartier. Die Lebensqualität der Bewohner:innen wird negativ beeinträchtigt. ∅ Nicht beschattete Aufenthaltsbereiche können in den Sommermonate gesundheitliche Auswirkungen auf die Nutzenden haben. 

Tab. 9: SWOT-Analyse Aufenthaltsqualität und Gesundheit in der Westlichen Innenstadt (Quelle: ISP der FH Erfurt, 2022)

Biodiversität und Grün	
Stärken (+)	Schwächen (-)
<p>+ Im Quartier lassen sich viele Grünflächen und große Vegetationsbestände finden, die einen positiven ökologischen Beitrag leisten.</p> <p>+ Die Grünflächen stärken die Biodiversität und besitzen wertvolle ökologische Funktionen.</p> <p>+ Der große Baumbestand entlang des Ufers der Leutra sorgt für verschattete Freiflächen und trägt zu Kühlung des Quartiers bei. </p> <p>+ Die Wasserfläche der Leutra dient als Kaltluftzu- und -abfuhr und kann somit die Temperaturen des Quartiers in den Sommermonaten regulieren. </p> <p>+ Der Lommerweg entlang der Leutra ist nicht vollversiegelt und leistet somit einen ökologischen Beitrag, da u.a. Wasser versickern kann.</p>	<p>– Die Grünflächen befinden sich mehrheitlich in Privatbesitz und dürfen nur von den Anwohner:innen genutzt werden.</p> <p>– Die Vorgartenzonen werden tlw. zum Abstellen von Pkw genutzt.</p> <p>– Südlich der Leutra lassen sich Grünstrukturen ausschließlich in Hinterhöfen finden, Straßenbegleitgrün fehlt.</p> <p>– Der Jahnplatz besitzt keinerlei Grünelemente, was insbesondere klimatisch negative Auswirkungen mit sich bringt. </p>
Chancen	Risiken
<p>↑ Die Stadt Jena hat u.a. einen Lärmaktionsplan, einen Luftreinhalteplan und eine Richtlinie bzgl. Lichtverschmutzung aufgestellt, um Umwelteinflüsse durch Immissionen zu minimieren.</p> <p>↑ Die kleine, öffentliche Grünfläche an der Semmelweisstraße/ August-Bebel-Straße weist ein Entwicklungspotenzial zu einer attraktiven öffentlichen Freifläche auf.</p>	<p>∅ Insbesondere die Lutherstraße und Humboldtstraße stellen eine Quelle starker Immissionen wie Lärm und Abgase dar, die auf das Quartier einwirken. </p> <p>∅ - Es besteht in den Sommermonaten die Gefahr von Überhitzung stark versiegelter Bereiche, wie z.B. der Jahnplatz oder die August-Bebel-Straße aufgrund nicht vorhandener Begrünung. Außerdem bestehen wenig Versickerungsmöglichkeiten.</p>

Tab. 10: SWOT-Analyse Biodiversität und Grün in der Westlichen Innenstadt (Quelle: ISP der FH Erfurt, 2022)

Einblicke in die Westliche Innenstadt und ihre Qualitäten bzw. Schwächen

4.2.1 Klimafreundliche Mobilität



Abb. 68: Breiter Straßenquerschnitt und Unebenheiten auf Fahrbahndecke (Semmelweisstraße)
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 69: Dreißiger-Zone
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

4.2.2 Aufenthaltsqualität und Gesundheit



Abb. 70: Uniklinikum als zentrale Gesundheitseinrichtung
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 71: Lommerweg als grüne Fußwegverbindung, graffitibesprühte Mauer
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

4. Modellquartiere Erfurt Mühlenviertel und Jena Westliche Innenstadt: SWOT-Analyse



Abb. 73: Leerstand und Graffiti (Ziegelmühlenweg)
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 72: Fehlende Aufenthaltsqualität auf dem Jahnplatz
durch Parksituation
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

4.2.3 Biodiversität und Grün



Abb. 74: Weguntergrund Lommerweg
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 75: Baumbestand an der Leutra
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)



Abb. 76: Fehlendes Grün in der Lutherstraße (Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

5 Handlungsempfehlungen für die Städte Erfurt und Jena

Aufbauend auf dem Stand der Wissenschaft und der Praxis sowie der Bestandsanalyse der beiden Quartiere leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab, die den beiden Modellstädten eine Orientierung für die weitere Vorgehensweise geben sollen. Sowohl die Analyse als auch die Entwicklung der Handlungsempfehlungen verfolgten einen partizipativen Ansatz, der durch das Verknüpfen mit wissenschaftlichen Erkenntnissen und Aussagen, die im Rahmen von durchgeführten Befragungen und Partizipationsschritten gesammelt wurden, gewährleistet wird.

5.1 Klimafreundliche Mobilität

Für beide Modellquartiere empfehlen sich ergänzende bewohnerorientierte Bedarfs- und Potentialanalysen für klimafreundliche Mobilität, um Handlungsoptionen auszuloten und Maßnahmen gemeinsam mit den Bürger:innen zu bewerten. Dabei sollten Ergebnisse aus vorhandenen Studien (u.a. IMoQu – Innovative Mobilität im Quartier im Auftrag des TMUEN) einfließen. Bestehende Untersuchungen oder Hinweise zum Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen oder zur Akzeptanz alternativer Mobilitätsformen sollten unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Kontextes in die weitere Quartiersarbeit einfließen.

Übergeordnet wird für die Weiterentwicklung der Handlungsoptionen im Bereich klimafreundlicher Mobilität für das Mühlenviertel in Erfurt und die Westliche Innenstadt in Jena die Durchführung einer bedarfsorientierten Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bewohner:innen im Quartier empfohlen. Die zu entwickelnden Maßnahmen sollen so hinsichtlich ihrer Wirkung besser bewertet und die genauen Handlungsbedarfe und -potentiale in den Modellquartieren weiter konkretisiert werden. Eine nachhaltige Transformation der städtischen Mobilität kann nur unter Einbeziehung der für den Verkehr verantwortlichen Akteure stattfinden. Durch die überwiegende Wohnnutzung ist für beide Quartiere anzunehmen, dass ein nicht unwesentlicher Teil des ruhenden und fließenden Verkehrs durch die Anwohner:innen des Quartiers erzeugt wird. Langfristiges Ziel sollte daher eine nachhaltige Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf klimafreundliche Mobilitätsformen wie Fahrradverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und E-Mobilität sein. Dafür ist die Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner:innen vor Ort von grundlegender Bedeutung.

Grundsätzlich sollten Sensibilisierungsmaßnahmen (siehe Kapitel 5.1.2), die Schaffung von attraktiveren Angeboten und eine angepasste Mobilitätsplanung für die Quartiere zusammenwirken, um zu einer klimafreundlichen Mobilität in den Modellquartieren zu gelangen. Letzteres erfordert insbesondere eine intensivere Datenerhebung unter den Bewohner:innen selbst. Relevante Aspekte sind dabei u.a. die Verkehrsmittelverfügbarkeit und deren Besitz, die Art der genutzten Verkehrsmittel sowie Angaben zu zurückzulegenden Wegen. Vergleichbare Studien haben gezeigt, dass über die Ermittlung von einstellungs- und verhaltensbasierten Daten wichtige Erkenntnisse über lokale Akzeptanz von Verkehrsmitteln und damit verbundenen Fördermaßnahmen oder Einschränkungen gewonnen werden können (vgl. Graf et al. 2022).

Gleichzeitig gilt es unter Beteiligung der Quartiersbewohner:innen eine gemeinsame Vision für eine nachhaltige Mobilität im Quartier, die letztendlich ein lebenswerteres Wohnumfeld zur Folge hat, zu

entwickeln. Dafür kommt insbesondere einer gesteigerten Sensibilisierungsarbeit für nachhaltige Mobilitätsformen eine zentrale Bedeutung zu. Aus diesem Grund stellt die Wahl der richtigen Kommunikationsstrategien und Beteiligungsformate gepaart mit von der Kommune getriebenen „Push- and Pull-“Maßnahmen zur Sensibilisierung, Aktivierung und Initialisierung den geeignetsten Weg dar, um die Transformation in diesem Bereich voranzutreiben. Dabei sollten die Vorteile für die Bevölkerung in den Vordergrund gestellt und Aspekte der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Gesundheit integriert mit der Mobilitätsfrage behandelt werden.

Allerdings sollten für die Mobilitätswende und die Transformation des öffentlichen Raums auch Konflikte in Kauf genommen werden. Da durch die konkurrierenden Nutzungsansprüche der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse und die baulichen Gegebenheiten des Straßenraums bestimmte Einschränkungen in den konkreten Gestaltungsspielräumen existieren, erfordert dies letztendlich auch eine Priorisierung der Mobilitätsformen. Dafür benötigt es jedoch zunächst auch weitere Daten darüber, wo genau Einsparungs- und Ausbaupotentiale existieren.

MIV und Ruhender Verkehr

Eine Reduzierung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs ist Voraussetzung für eine Erhöhung der Lebensqualität vor Ort. Entsprechende Maßnahmen wie Quartiersgaragen, Mobilitätsstationen, die verstärkte Kontrolle und Reglementierung des nicht-erlaubten Parkens, Anwohnerparken u.v.m. sollten in ihrer Umsetzbarkeit weiter überprüft werden. Dadurch kann eine gerechtere Flächenverteilung erreicht und die öffentlichen Räume im Sinne von Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit, mehr Biodiversität, Klimaresilienz und gesündere Lebensverhältnisse weiterentwickelt werden.

Generell sollte in den kommunalen Planungen die Zunahme und Diversifizierung des nicht-motorisierten Verkehrs antizipiert werden. Parkraumbewirtschaftung kann Teil einer Transformationsstrategie sein, kann aber allein die Stellplatzproblematik in den Quartieren Kiez nicht lösen. Vielmehr sind Strategien notwendig, die es erlauben, auf den privaten Pkw zu verzichten.

Einen erheblichen Einfluss auf die Nutzungsmöglichkeiten für alternative Mobilitätsformen oder für die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität hat der hohe Flächenanteil des ruhenden Verkehrs. Eine punktuelle oder schrittweise Reduzierung der hierfür verfügbaren Stellplatzflächen ist zwingende Voraussetzung, um überhaupt Gestaltungsspielräume für ein klimaangepasstes und lebenswertes Wohnumfeld zu öffnen. Neben symbolischen Maßnahmen, die zur Sensibilisierung der Bevölkerung genutzt werden können, mit denen beispielsweise alternative Flächennutzungen illustriert werden können (vgl. Kapitel 5.1.2), ist hierfür zunächst auch eine verstärkte Reglementierung des unerlaubten Parkens zu empfehlen. Für kritische Bereiche, in denen der Bedarf an Parkraum nicht genau prognostiziert bzw. erhoben werden kann, besteht die Möglichkeit Stellflächen zunächst auch temporär umzuwidmen. Von unerlaubtem und ungeordnetem Parken im Straßenraum mit vergleichsweise schmalen Straßenquerschnitten geht zudem ein grundsätzliches Sicherheitsrisiko aus, da so Barrieren im Raum entstehen, die insbesondere für vulnerable Gruppen (im Straßenverkehr), wie Kinder und Senior:innen, Probleme darstellen. Dies reduziert letztendlich die allgemeine Fußgängerfreundlichkeit im Quartier. Diesbezügliche Sicherheitsaspekte geben daher

einen legitimen Anlass, um die Umgestaltung des Verkehrsraums zu initiieren und werden in der Regel von einem breiten Teil der Bürger:innen mitgetragen. Dies wurde auch im Rahmen der geführten Interviews von den Teilnehmer:innen bestätigt. Eine weitere Legitimationsgrundlage für mehr Flächengerechtigkeit stellen die Mindestanforderungen an Gehwegbreiten dar.

Unterstützend sollte auf kommunikative und außenwirksame Maßnahmen zur Sensibilisierung der Bevölkerung zurückgegriffen werden. Als symbolische Maßnahmen können beispielsweise Interventionen durchgeführt werden, die auf den vorherrschenden Flächenverbrauch aufmerksam machen und gleichzeitig alternative Flächennutzungen für ein lebenswerteres Quartier illustrieren. Hier empfiehlt es sich, Ortsbeiräte als Multiplikator:innen sowie lokale Akteur:innen bspw. aus der Zivilgesellschaft für die Durchführung direkt zu beteiligen. Im Rahmen der übergeordneten Bedarfs- und Potenzialanalyse sind darüber hinaus weitere Maßnahmen wie die Möglichkeit von Bewohnerparken sowie Potentiale für die verstärkte Implementierung von Sharing-Angeboten zu prüfen, um gleichzeitig Alternativen für eine nachhaltige Verlagerung des Verkehrsaufkommens im Quartier zu schaffen.

Erfurt

Die Bestandsanalyse im Mühlenviertel hat gezeigt, dass insbesondere die Kreuzungsbereiche kritische Bereiche darstellen, an denen regelwidrig abgestellte Fahrzeuge die Ordnung des Straßenraums behindern und somit u.a. auch ein Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Neben der verstärkten Vollzugskontrolle sollten gerade die Kreuzungsbereiche kurzfristig durch Poller, Pflanzkübel o.ä. freigehalten werden. Das Installieren von Fahrradbügeln kann regelwidriges Parken verhindern und gleichzeitig die Förderung des Radverkehrs unterstützen. Weiter empfiehlt es sich, Stellflächen punktuell, schrittweise oder temporär zu reduzieren. Dadurch entstehen Gestaltungsspielräume für andere Nutzungen, wie attraktive Aufenthaltsflächen, und klimafreundlichere Mobilitätsformen. Für die Verbesserung der Sicherheit im Straßenraum sollten darüber hinaus die Schulwege im Quartier stärker in den Blick genommen werden. Auch hier können kritische Bereiche niederschwellig oder ggf. zunächst temporär für Umwidmungen genutzt werden. Dabei ist es ratsam, die Wahrnehmungen und Bedürfnisse von Schüler:innen partizipativ einzubinden.

Jena

Die Bewältigung des Parkdrucks stellt insbesondere für die Bereiche Jahnstraße und Jahnplatz einen wichtigen Handlungsschwerpunkt dar. Da in diesen Bereichen kostenlos geparkt werden kann, werden die Parkmöglichkeiten vor Ort gegenüber kostenpflichtigen Parkmöglichkeiten favorisiert. Das Resultat ist eine hohe Belastung des Straßenraums durch Parksuchverkehr.

Im Untersuchungsgebiet wurden auf der Lutherstraße bereits erfolgreich Pkw-Stellflächen punktuell reduziert und in Fahrradabstellanlagen umgewidmet. Von der punktuellen, schrittweisen oder temporären Reduzierung von Stellflächen im Straßenraum sollte auch für die anderen kritischen Bereiche Gebrauch gemacht werden. Als weiteren möglichen Interventionsraum bietet sich der Jahnplatz an, da sich dort verschiedene Problemlagen hinsichtlich der Mobilität im Quartier kumulieren. Aufgrund der Zentralität des Platzes, der in der Vergangenheit auch für die Durchführung von Straßenfesten genutzt wurde, würden Interventionen dort die größte Wirkung

entfalten. Zudem lassen sich an der Platzsituation nicht nur kleinteilige Umwidmungspotentiale aufzeigen, sondern eine umfassende alternative Gestaltung und Nutzung als Quartiersplatz für die Bewohner:innen illustrieren, die über die Reduzierung einzelner Stellflächen hinausgeht.

Des Weiteren hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass im Modellquartier die Schulwegsicherheit ein wichtiges Handlungsfeld darstellt. Das direkte Schulumfeld der Westschule, weist Probleme hinsichtlich unübersichtlicher Straßenführungen, fehlende Überquerungsmöglichkeiten sowie zu geringe Gehwegbreiten auf, was in diesem Bereich ein gesteigertes Gefahrenpotential darstellt. Sicherheitsbedenken stellen dabei einen legitimen Anlass dar, um die Umgestaltung des Verkehrsraums zu thematisieren und werden in der Regel von einem breiten Teil der Bürger:innen mitgetragen (siehe Interviews). Kritische Bereiche können niederschwellig und ggf. zunächst auch nur temporär umgewidmet werden (siehe auch Projektbeispiel „Wiener Schulstraßen“, Kap. 2.1.1). Für Kreuzungsbereiche und Gehwege empfiehlt sich beispielsweise die Aufstellung von Pflanzkübeln, um unerwünschte Nutzungen zu unterbinden. Ebenso können Fahrradbügel aufgestellt werden, um Falschparken zu verhindern, wodurch gleichzeitig eine Signalwirkung für sich wandelnde Flächenbedürfnisse erzeugt wird. Darüber hinaus können unter Mitgestaltung der Schulkinder niederschwellige (ggf. temporäre) Überquerungsmöglichkeiten bspw. durch farbliche Markierungen auf dem Schulweg geschaffen werden.

Fuß- und Radverkehr

Für eine Klimafreundliche Mobilität ist die Förderung des Fuß- und Radverkehrs wesentlich, daher sind die Kapazitäten für Fahrradabstellanlagen in beiden Modellquartieren auszubauen. Im Mühlenviertel sind insbesondere Kreuzungsbereiche und Platzsituation als Interventionsräume geeignet. In der westlichen Innenstadt bieten sich der Jahnplatz sowie einzelne Straßenzüge für punktuelle Umwidmungen von Stellplätzen an. Weiterhin sind Umwidmung von Stellplätzen zugunsten von Bike-Sharing-Angeboten inklusive E-Bikes bzw. Pedelecs, z.B. in den Zugangsbereichen der Quartiere, als erfolgsversprechend zu bewerten, um die Attraktivität einer klimafreundlicheren Mobilität zu steigern.

Die Erhöhung der Kapazitäten von Fahrradabstellanlagen kann ein Trittstein zur nachhaltigen Transformation des Quartiers hin zu einer klimafreundlichen Mobilität sein. Für die Errichtung der Abstellanlagen können zum einen Pkw-Stellflächen punktuell umgewidmet werden. Zum anderen können Fahrradabstellanlagen auch dort errichtet werden, wo andere Nutzungen unterbunden werden sollen. Die unerwünschte Nutzung der Gehwege durch den ruhenden Verkehr stellt in beiden Modellquartieren ein Problem dar und sollte vermieden werden, um die Attraktivität des Quartiers für Fuß- und Radverkehr zu steigern. Einen Beitrag dazu könnte die Schaffung von Abstellanlagen ggf. mit entsprechenden Sharing-Angeboten in den Eingangsbereichen der beiden Modellquartiere darstellen. Die Potentiale der verstärkten Förderung von Bike-Sharing-Angeboten, inklusive E-Bikes bzw. Pedelecs, sollten daher weitergehend geprüft werden.

In beiden Quartieren behindern zugeparkte Kreuzungsbereiche für Fußgänger:innen die gefahrenfreie Querung durch Fußgänger:innen. Hier sollten im ersten Schritt bestehende Verkehrsregeln stringenter durchgesetzt und die relevanten Flächen durch das Aufstellen von Pollern freigehalten werden. Durch das Aufbringen von Bodenmarkierungen in den

Kreuzungsbereichen können zusätzlich Aufmerksamkeitsfelder für die Autofahrer:innen geschaffen werden.

Niederschwellige Angebote wie Aktionstage oder Testphasen können dazu beitragen, dass neue Nutzergruppen mit bisher anderem Mobilitätsverhalten für klimafreundlichere Mobilitätsformen gewonnen werden können. Dazu können etwa einzelne Straßenzüge oder Quartiersbereiche aktionshalber ganz für den Autoverkehr gesperrt werden (temporäre Spielstraße, Flaniermeile u.a.). Die Stadt München z. B. wandelt bereits seit 2019 zahlreiche Straßen zu verkehrsberuhigten Bereichen oder Spielstraßen während der Sommermonate um (vgl. Landeshauptstadt München - Mobilitätsreferat, (Hg.) o. J.). Diese „Münchner Sommerstraßen“ zeigen beispielhaft die Möglichkeiten temporäre Umgestaltungen öffentlicher Räume zu ermöglichen.

Zur Förderung des Fußverkehrs empfiehlt es sich zudem, wichtige Verbindungsachsen etwa zu Versorgungseinrichtungen oder Grün- und Naherholungsstrukturen auf ihre Qualität zu untersuchen. „Fußverkehrschecks“ unter Einbindung älterer Menschen, Kindern oder mobilitätseingeschränkter Menschen können dabei hilfreiche Erkenntnisse liefern.

Erfurt

Da der Straßenraum im Mühlenviertel fast durchgängig gepflastert ist, scheint das Potential für eine Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs derzeit noch eingeschränkt und langfristig nur mit umfassenden baulichen Maßnahmen zu beheben. Dennoch sollten vorhanden Umgestaltungspotentiale dazu genutzt werden, die entsprechende Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr im Quartier zu verbessern. Geeignete Bereiche sind u.a.: der „Quartiersplatz“ an der Gerberstraße/Waidmühlenweg, der Papiermühlenweg und der Bereich um den Rosa-Luxemburg-Platz zwischen Talstraße und Magdeburger Allee dar, da sich diese angrenzend an die Tangentialverbindung „Nördlicher Stadtring“ bzw. der Radialroute 2 „Magdeburger Allee“ befinden und somit eine übergeordnete Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr aufweisen (vgl. VEP Teilkonzept Radverkehr). Ebenso können punktuell die Kreuzungsbereiche etwa im Storchmühlenweg eine Kapazitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen erfahren.

Für die Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit sollte die Verbindung zum Nahversorgungsbereich um die Magdeburger Alle als auch die Verbindung zum angrenzenden Nordpark und die Innenstadt als wichtige Alltags-Routen für den Fußverkehr verbessert werden. Das Freihalten der Gehwege insbesondere auch deren Barrierefreiheit hat sich im Rahmen der Bestandsanalyse und der Akteursbefragung als dringlicher Handlungsbedarf erwiesen.

Jena

Geeignete Bereiche für die vermehrte Errichtung von Fahrradabstellanlagen sind der Jahnplatz, die Jahnstraße, die August-Bebel-Straße und die Semmelweisstraße. Weiterhin kann auch eine Priorisierung des Radverkehrs in der konkreten Verkehrswegeführung erfolgen. So wären zunächst zumindest temporäre Erprobungen im Quartier mit der testweisen Einrichtung von Fahrradstraßen denkbar, um hier verstärkt Anreize für eine nachhaltige Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad zu schaffen. Als geeigneter Straßenzug konnte hierfür die Semmelweisstraße als Nebenstraße mit der Funktionalität als potentiell wichtige Ost-West-Achse für den Radverkehr im gesamtstädtischen Gebiet identifiziert werden. Eine Ausweisung der Semmelweisstraße als Fahrradstraße würde zudem den derzeit stark frequentierten Lommerweg entlang der Leutra entlasten und wiederum für den Fußverkehr attraktiver machen. Dort bündeln sich derzeit noch



Abb. 77: Parken in den Vorgartenzonen und auf öffentlichen Fußwegen
(Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Verkehrsströme beider Mobilitätsformen mit entsprechenden Nutzungskonflikten.

ÖPNV / Alternative Mobilitätsformen

Für eine nachhaltige Mobilitätswende im Quartier, ist die Förderung des ÖPNVs sowie alternativer Mobilitätsformen notwendig. Dafür benötigt es sowohl Sensibilisierungsarbeit, stärkere Bekanntmachung und Angebote zur Attraktivitätssteigerung. Denn ein Ausbau der Kapazitäten setzt den Gewinn weiterer Nutzergruppen voraus. Die Optimierungsmöglichkeiten für ÖPNV und alternative Mobilitätsformen sollten zunächst geprüft und gesamtstädtisch eingeordnet werden. Potentiale können die vorhandenen übergeordneten Bedarfsanalysen aufzeigen. Ergänzend empfiehlt es sich, im Rahmen von Aktionswochen/ Aktionstagen, wie der Europäischen Mobilitätswoche, alternative Mobilitätsformen auch in den Modellquartieren zu bewerben und erlebbar zu machen.

Neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, sind weiterhin auch Angebote des ÖPNV zu bewerben und die Potentiale alternativer Mobilitätsformen zu prüfen. Diese Maßnahmen können nicht entkoppelt von den Mobilitätsbedarfen der Bewohner:innen und deren entsprechender Akzeptanz gegenüber den jeweiligen Verkehrsmitteln umgesetzt werden. Quartiersbezogene und zielgruppenspezifische Befragungen können hier konkrete Handlungsinformationen liefern.

Eine besondere Chance könnte die Errichtung von Mobilitätsstationen darstellen, an der sich das Angebot verschiedener Mobilitätsformen bündeln lässt. Insbesondere das Angebot von E-Bikes bzw. Pedelecs kann ein großes Potential für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens darstellen,

da sich dadurch auch anspruchsvolle Strecken überwinden lassen und die Überwindung zur Nutzung des Fahrrads für Einkäufe oder Transporte erleichtert wird (vgl. Graf et al. 2022).

Erfurt

Eine besondere Chance für das Mühlenviertel könnte die Errichtung einer Mobilitätsstation darstellen, an der sich das Angebot verschiedener Mobilitätsformen bündeln lässt. Das bestehende Car-Sharing-Angebot im Mühlenviertel ist ausbaufähig und kann über ergänzende Maßnahmen wie etwa Bike-Sharing in Richtung Multimodalität entwickelt werden.

Jena

Auch für die Westliche Innenstadt könnte die Errichtung einer Mobilitätsstation eine Chance darstellen, an der sich das Angebot verschiedener Mobilitätsformen bündeln lässt. Aufgrund seiner Zentralität und den vorhandenen Gestaltungsspielräumen bietet sich der Jahnplatz als geeigneter Raum an. Es empfiehlt sich, eine darauf zugeschnittene Machbarkeitsstudie zu erarbeiten.

5.2 Gesundheit und Aufenthaltsqualität

Sitz- und Verweilmöglichkeiten

Für die Förderung der Gesundheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Quartier, werden qualitätsvolle Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten benötigt. Zur punktuellen Umgestaltung eignen sich insbesondere die in den Modellquartieren identifizierten Schwerpunktbereiche, in deren Nähe gastronomischer Angebote und öffentlicher Einrichtungen vorhanden sind. Eine gezielte Förderung von außergastronomisch genutzten Flächen kann Synergieeffekte auf Quartiersebene freisetzen. Darüber hinaus sollten flächendeckende Verweilmöglichkeiten für die Bewohner:innen der Modellquartiere in Räumen mit entsprechendem Gestaltungsspielraum, auf Wegen und Plätzen, geschaffen werden.

Die Maßnahmen der Verkehrsreduzierung- und -verlagerung dienen letztendlich dazu den öffentlichen Raum im Quartier für alternative Gestaltungsmöglichkeiten zu öffnen. Aufgrund der Endlichkeit der Flächenressourcen kann eine Umverteilung in den ohnehin dicht besiedelten Quartieren nur zulasten von Nutzungen gehen, die keinen Beitrag zur Verbesserung der Gesundheits- und Aufenthaltsqualität leisten. Daher sollte in beiden Quartieren eine Neuverteilung der Verkehrsflächen im Sinne einer nachhaltigen verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Nutzung vorgenommen werden.

Ein wichtiger Baustein stellt dabei die Schaffung von qualitätsvollen Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten dar. Dafür sollten zum einen die Bereiche mit vorhandener qualitativ hochwertiger Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden. Zum anderen sollten die Bereiche, die bisher über wenig oder gar keine Aufenthaltsmöglichkeiten verfügen umgestaltet werden, damit eine flächendeckende Versorgung des Quartiers mit Verweilmöglichkeiten sichergestellt werden kann. Temporäre Lösungen stellen hierfür eine gute Möglichkeit dar, um verschiedene Varianten zu

erproben oder die Räume schrittweise unter Einbeziehung der Bevölkerung weiterentwickeln zu können.

Die in Kapitel 2.1 dargelegten Good-Practices haben bereits einige Möglichkeiten aufgezeigt, wie erste Schritte in diese Richtung gelingen können. Parklets können beispielsweise den öffentlichen Raum aufwerten und so temporär mehr Aufenthaltsqualität sowie alternative Nutzungsformen im Straßenraum und an öffentlichen Plätzen schaffen. Temporäre Maßnahmen können grundsätzlich dazu genutzt werden, das Umnutzungspotential des öffentlichen Raums zu visualisieren und die Vorzüge gemeinschaftlich nutzbarer Flächen für Anwohner:innen und die Öffentlichkeit erlebbar zu machen. Andere Städte, wie z.B. Köln, nutzen darüber hinaus Ad-hoc-Programme zur schnellen Genehmigung von Außengastronomie auf Stellflächen, damit Anträge möglichst schnell vom zuständigen Ordnungsamt bearbeitet werden (vgl. Aichinger 2020: 18). Sofern die verstärkte Förderung von Außengastronomie auf gesamtstädtischer Ebene verfolgt wird, empfiehlt sich ggf. die Entwicklung eines angepassten Regelwerkes für Außengastronomieflächen auf Parkplätzen, um den Genehmigungsprozess zu vereinheitlichen.

Eine verbesserte Aufenthaltsqualität im Quartier durch Interventionen zu testen, ist beispielsweise durch Parklets möglich und kann durch die Kommunen unterstützt werden, wie dies beispielsweise in München (vgl. Landeshauptstadt München, (Hg.) 2022) und Hamburg (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, (Hg.) 2022) erfolgt. Die städtischen Verwaltungen schaffen entsprechende Rahmenbedingungen zur Ermöglichung der Nutzung von Parkplätzen für Nutzungen, die die Aufenthaltsqualität vor Ort verbessern, und stellen Unterstützungen, tlw. auch in finanzieller Förderung, bereit. Auch hier könnte der Freistaat Thüringen durch geeignete Förderrahmen kommunale Initiativen befördern und Initiativen forcieren.

Erfurt

Im Mühlenviertel bietet insbesondere der „Quartiersplatz“ zwischen Gerberstraße und Waidmühlenweg entsprechende Gestaltungs- und Interventionsspielräume. Für diesen Bereich bieten sich zum einen öffentlichkeitswirksame Aktionen, wie das Projekt „Bühne statt Parkplatz“ (siehe Kap. 2.2.2 Good-Practice), an, die zur Sensibilisierung für das Thema Flächengerechtigkeit genutzt werden können. Zum anderen können die Stellplätze temporär für außergastronomische Zwecke umgewidmet werden, da in unmittelbarer Nähe kleinere gastronomische Betriebe ansässig sind. Der Platz kann zudem für diverse andere nicht-kommerzielle Aktionen als Erprobungsraum genutzt werden, da aufgrund der verfügbaren Fläche alternative Gestaltungs- und Nutzungsformen im Raum besonders gut visualisiert werden können. Für die entsprechenden Maßnahmen sind Multiplikator:innen, Anwohner:innen und weitere relevante Akteure unbedingt zu beteiligen, um so einen kollaborativen Prozess zur gemeinsamen Umgestaltung zu initiieren (siehe Kap. 5.4 Beteiligung). Patenschaften durch Gewerbetreibende oder Anwohner:innen für einzelne Flächen können die Identifikation mit anderen Nutzungsformen unterstützen.

Jena

Für die Förderung von Sitz- und Verweilmöglichkeiten in der westlichen Innenstadt sollte eine „behutsame“ Weiterentwicklung des Leutrawegs in Betracht gezogen werden. Hier sollten aufgrund

der bereits vorhandenen Aufenthaltsqualität mit stellenweisem Zugang zum Wasser, weitere Verweilmöglichkeiten geschaffen werden und der Bereich für das Quartier zugänglicher gemacht werden, ohne durch Verlust des „natürlichen Charmes“ den Erholungswert zu mindern. Darüber hinaus sollte die Aufenthaltsqualität des Lommerwegs westlich des Jahnplatzes erhöht werden und so die Durchgängigkeit des Grünzugs zwischen Innenstadt und Westsportplatz weiterentwickelt und gekennzeichnet werden.

Für den Bereich um den Jahnplatz können darüber hinaus temporäre Aktionen dazu genutzt werden, Umgestaltungspotentiale aufzuzeigen, die u.a. die Umnutzung der vorhandenen Stellflächen in zusätzliche Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsmöglichkeiten beinhalten. Temporäre Maßnahmen sind dabei als erste Interventionen zu verstehen, die dazu dienen entsprechende Sensibilisierungs- und Öffentlichkeitsarbeit für den Umnutzungsdruck der vom ruhenden Verkehr beanspruchten Flächen zu leisten. Erste Erfahrungen aus dem Umgang mit dem Raum mithilfe temporärer Erprobungen sind anschließend in weitere Beteiligungsprozesse zu übertragen.

Hitzeresiliente Aufenthaltsmöglichkeiten

Für die Anpassung an den Klimawandel benötigt es für den Schutz der menschlichen Gesundheit hitzeresiliente Aufenthaltsmöglichkeiten im Quartier. Insbesondere in den Bereichen, wo der Versiegelungs- und Verdichtungsgrad am höchsten ist, sind für eine ausgeglichene Flächenverteilung, grüne und beschattete Räume für ein lebenswertes Wohnumfeld notwendig. Eine Entsiegelung und Begrünung von Verkehrsflächen durch Bäume und Sträucher sind dabei wirkungsvolle Maßnahmen. Weitere Umgestaltungsmöglichkeiten zur Hitzeresilienz bieten darüber hinaus die Kreuzungsbereiche, Quartiersplätze und Gehwege. Hier sind Interventionsmöglichkeiten im weiteren Beteiligungsverfahren zu prüfen.

Eine besondere Relevanz für ein gesundes und lebenswertes Wohnumfeld hat daher die Sicherung von hitzeresilienten Aufenthaltsmöglichkeiten im Quartier. Da im Zuge des Klimawandels die Quantität und Intensität von Sonnen- und Hitzetagen sowie die Anzahl der Tropennächte in der Stadt zunehmen wird, benötigen insbesondere vulnerable Gruppen, wie Kinder, Senior:innen und Menschen mit entsprechenden Vorerkrankungen, beispielsweise beschattete Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie kühle Erholungs- und Schlafräume (versiegelte Flächen geben Nachts Wärme ab und ermöglichen nur eingeschränkt die Abkühlung von Innenräumen). Wichtigste Interventionsräume sind hier die stark verdichteten und versiegelten Räume im Quartier und die Schulwege. Da die Anpflanzung von Bäumen bzw. Großgrün im Straßenraum mit Umbau- und Sanierungsmaßnahmen verbunden ist, empfiehlt es sich, notwendige Maßnahmen bei bereits geplanten Umgestaltungs- und Sanierungsvorhaben direkt mitzuplanen und die Entwicklung von Grünstrukturen mit dem Potential ausreichend Schatten für eine hitzeresiliente Quartiersentwicklung zu spenden, zu priorisieren. Als komplementäre Maßnahme mit Symbolcharakter bieten sich Interventionen, wie beispielsweise die Errichtung von Wanderbaum-Alleen, an, mithilfe derer die fehlende Angepasstheit des Straßenraums an Hitze kenntlich gemacht werden kann.

Erfurt

Eine besondere Problematik für das Mühlenviertel stellen die hoch verdichteten und versiegelten Bereiche, wie beispielsweise die Gerberstraße, dar. Hier können Aktionen wie Wanderbaum-Alleen

auf die vorherrschende Situation hinweisen und so zumindest einen Beitrag zur Sensibilisierung für das Thema Hitzeresilienz im Quartier beitragen.

Jena

Zwar bestehen in der Westlichen Innenstadt von Jena zahlreiche grüne Innenhofbereiche, doch zeigen sich auch hier verdichtete, wenig begrünte Bereiche im Straßenraum und Entsiegelungspotentiale, wie beispielsweise auf dem Jahnplatz. Über Aktionen zur Entsiegelung und Wanderbaum-Alleen kann auch hier für Hitzeresilienz im Quartier sensibilisiert und zum Eigenengagement motiviert werden.

Fußgängerfreundlichkeit (Walkability)

Zur Förderung der Gesundheit ist die Fußgängerfreundlichkeit im Quartier insbesondere durch die Reduktion bestehender Barrieren und Sicherheitsprobleme (bspw. durch unerlaubtes Parken in den Kreuzungsbereichen) weiter zu verbessern. Das verkehrliche Konfliktpotenzial ist in beiden Modellquartieren stellenweise hoch. Leidtragende sind insbesondere jene Gruppen, die auf die Basismobilität des Fußverkehrs angewiesen sind. Die Sicherheit von schutzbedürftigen Personengruppen, wie Kinder, Senioren oder Menschen mit Behinderung, ist deshalb besonders zu berücksichtigen. Zukünftige Umwidmungen für eine gerechte Flächenverteilung in den Modellquartieren sollten auch der Walkability zugutekommen und dessen Bedeutung für die Nahmobilität im Quartier widerspiegeln.

Einen wichtigen Handlungsbaustein für ein lebenswertes und gesundes Quartier stellt die Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit und der Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum dar. Dazu zählt auch die Erhöhung der Fußläufigkeit durch den Abbau von Einschränkungen, wie bspw. die Verminderung der Gehwegbreiten durch parkende Autos oder Fahrräder, zu hohe Bordsteine oder Unebenheiten auf den Gehwegen. Gleichzeitig trägt eine entsprechend gute Verteilung von Aufenthaltsmöglichkeiten im Quartier, nicht zuletzt damit mobilitätseingeschränkte Personen Pausen machen und sich ausruhen können, zur besseren Fußläufigkeit bei. Gleichzeitig werden so kommunikative Orte geschaffen. (Ggf. schattenspendende) Sitzgelegenheiten sollten flächendeckend für das gesamte Quartier angestrebt werden.

Erfurt

Besondere Bedeutung für die Aufenthaltsqualität des Mühlenviertels haben die Bereiche entlang des Geraufers und des Nettelbeckufers. Beide Bereiche sollten als erlebbaren Naturraum weiterentwickelt werden. Weiterhin sollten insbesondere die Verbindungen und potentiellen Alltagswege zu den wichtigsten Nahversorgungsbereichen (bspw. zur Magdeburger Allee), zu den angrenzenden Grünstrukturen wie dem Nordpark und dem Johannesfeld sowie in die Innenstadt hinsichtlich ihrer Qualität für den Fußverkehr überprüft und in zukünftigen Planungen für die Nahmobilität im Quartier berücksichtigt werden.

Jena

In der westlichen Innenstadt sollte der Bereiche entlang der Leutra nicht durch ein Überangebot an Nutzungen überlastet werden. Es empfiehlt sich eine behutsame Weiterentwicklung, die den natürlichen Charme des quartiersnahen Grünzugs erhält. Weiterhin sollten insbesondere die Verbindungen und potentiellen Alltagswege zu den wichtigsten Nahversorgungsbereichen zu den angrenzenden Grünstrukturen wie dem Westsportplatz sowie in die Innenstadt überprüft und in zukünftigen Planungen für die Nahmobilität im Quartier berücksichtigt werden.

5.3 Stadtgrün und Biodiversität

Biodiversität

Eine quartiersbezogene Grünflächenkonzeption sollte in beiden Städten vorhandene und potenzielle Flächen erfassen, bewerten und mit Blick auf deren Beitrag zu Biodiversität (und Klimaanpassung) entwickeln. Die Informationen sollten informell in relevante Planungsprozesse eingebunden werden, um baulichen Verdichtungen oder Umnutzungen an sensiblen Stellen vorzubeugen. Neben den Straßenräumen und Plätzen sollten die in beiden Quartieren typischen Hinterhöfe besonders in den Blick genommen werden.

Die Eigenverantwortung der Bewohner:innen könnte etwa durch Baumpatenschaften oder Förderprogramme zur Fassadenbegrünung oder naturnahen Gartengestaltung adressiert werden.

Grundsätzlich sollte die Quantität und Qualität der Grünstrukturen im Quartier gestärkt werden. Dies erfordert zunächst gezielte Sensibilisierungsarbeit, beispielsweise um ungenutzte Potentiale im direkten Wohnumfeld nutzbar machen zu können. Anwohner:innen wissen nicht immer um den Mehrwert an Lebensqualität, die wohnortnahe Grün schaffen kann, weswegen an den Gegebenheiten – größtenteils versiegelte Flächen – festgehalten bzw. diese nicht kritisch hinterfragt werden. Die Ansprache der Anwohner:innen sollte möglichst direkt und gleichzeitig auf vielen verschiedenen Kanälen erfolgen. Informationsveranstaltungen oder Vortragsreihen können zur Sensibilisierung beitragen. Aktionen oder Kampagnen zum naturnahen Gärtnern, Gießpatenschaften, die Bereitstellung von Samentüten zur Anlage vom Blühstreifen oder fachliche Unterstützung durch die städtischen Gärtner:innen können die Identifikation und die Aufmerksamkeit auf ein grünes Wohnumfeld stärken.

Auch Entsiegelungsmaßnahmen tragen zur Erhöhung der Biodiversität durch zusätzlich entstehende Grünräume bei (siehe nächsten Abschnitt).

Erfurt

Im Mühlenviertel bieten insbesondere die privaten Hinterhöfe und Vorgärten Potentiale zur punktuellen Umgestaltung, wenn die Bewohnerschaft direkt angesprochen und eingebunden werden kann. Diese Flächen können verstärkt gemeinschaftlich genutzt werden und dazu beitragen den überstrapazierten Straßenraum im Quartier zu entlasten und weitere Nutzungskonflikte zu vermeiden. Darüber hinaus empfiehlt sich die Weiterqualifizierung vorhandener Grünflächen bzw. Grünstreifen, beispielsweise durch Bienenweiden oder Blühwiesen sowie vielfältige, standortgerechte Bepflanzungen unter Biodiversitätsaspekten, wie entlang des Geraufers am Nettelbeckufers, um die grüne Infrastruktur im Quartier weiter auszubauen.

Jena

In der Westlichen Innenstadt empfiehlt sich die Weiterqualifizierung vorhandener Grünflächen bzw. Grünstreifen (durch Bienenweiden oder Blühwiesen) sowie vielfältige Bepflanzungen unter Biodiversitätsaspekten wie beispielsweise auf der Freifläche gegenüber der Westschule an der Semmelweisstraße, entlang des Straßenbegleitgrüns auf der August-Bebel-Straße oder im Einzugsbereich der Leutra. Weiterhin sollte insbesondere schattenspendendes Großgrün nach

Möglichkeit bei allen zukünftigen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen im Straßenraum, wie beispielsweise in der August-Bebel-Straße und im Einzugsgebiet des zu beplanenden Bachstraßenareals, eingeplant werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung durch mehr Grün und Entsiegelung

Da es sich bei den beiden Modellquartieren um stark verdichtete Räume mit hohem Versiegelungsgrad und geringem Grünanteil handelt, ergeben sich spezielle Anforderungen an eine hitzeresiliente Klimaanpassung auf Quartiersebene. Um Hitzestress-Effekte zu vermeiden, sollte der Grünanteil im Quartier insgesamt erhöht werden. Vor allem Großgrün in Form von Baumpflanzungen im Straßenraum, aber auch die Entsiegelung und Hinterhofbegrünung sind wirkungsvolle Handlungsbereiche der kommunalen Verantwortungsträgern in Kooperation mit Flächeneigentümer:innen. Vor allem dort, wo bisher kaum Grün ist und die Hitzeeinwirkung in den Straßenraum sehr hoch ist, sollten Maßnahmen getroffen werden. Eine besondere Bedeutung kommt darüber hinaus auch dem wohnortnahen Grün in den Quartieren zu.

In beiden Quartieren könnten partizipativ gestaltete Formate subjektive Einschätzungen der Bevölkerung zur Hitzebelastung im Quartier einholen. Nach dem Vorbild des Projektes „Heat Resilient City“ bieten sich Informationsstände im Quartier und entsprechende ortsbezogene Befragungen an. Ideen oder konkrete Vorschläge, etwa wo sich die Bewohner:innen mehr Schatten oder Grünflächen wünschen, bieten wertvolle Informationen ggf. ergänzend zu vorhandenen übergeordneten Klimaanalysen.

Überdies sollte die Eigenverantwortung der Quartiersbewohner:innen über kommunale Förderprogramme etwa zu Entsiegelung oder Begrünung der Innenhöfe adressiert werden.

Potentiale für die Entsiegelung sollten ausgelotet werden. Denn „Flächenversiegelung schneidet den betroffenen Boden vom Ökosystem ab. Damit entfällt neben vielen weiteren wertvollen Funktionen und Leistungen des Bodens auch sein Beitrag zur natürlichen hydrologischen Situation, d. h. Grundwasserneubildung, Aufnahme, Speicherung, Versickerung und Verdunstung von Wasser – mit negativen Auswirkungen für Mensch und Vegetation“ (vgl. TMUEN 2022).

Mittels eines Entsiegelungskatasters, wie es beispielsweise bereits in der Stadt Darmstadt besteht, können für die Entsiegelung infrage kommende Flächen sichtbar und Schwerpunktbereiche zur Umsetzung identifiziert werden. Die Stadtverwaltungen sind gefragt, in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren (z.B. Gebäudeeigentümer, Gewerbetreibende) die Entsiegelung der Flächen (z.B. Vorgärten, Hinterhöfe von Wohngebäuden, Gewerbeflächen) zu forcieren und Fördermöglichkeiten dafür selbst in Anspruch zu nehmen sowie an Private zu vermitteln.

Zum Beispiel wäre von Seiten des Freistaates Thüringen eine „Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuschüssen bei der Entsiegelung von Flächen“, wie sie vom Land Bremen (Freie Hansestadt Bremen, (Hg.) 2021) besteht eine zielführende Initiative zur Förderung von Biodiversität, Hitzeresilienz und lebenswerten Quartieren.

5.4 Beteiligung

Empfehlungen für das weitere Vorgehen der Akteursbeteiligung

Die richtige Kommunikation der möglichen Maßnahmen im Quartier stellt einen entscheidenden Faktor für den Erfolg der Transformation zu einem lebenswerten Wohnumfeld dar. Die Maßnahmen sollten von den Bewohner:innen nicht nur akzeptiert, sondern bestenfalls auch aktiv mitgetragen werden. Für beide Quartiere empfiehlt sich eine zugeschnittene Beteiligungsstrategie, da viele der hier vorgestellten Ansätze in das direkte Wohnumfeld und damit in die alltägliche Lebenswelt der Quartiersbewohner:innen eingreifen.

Im Rahmen des Projektes konnte bereits die Beteiligung von ausgewählten Multiplikator:innen erfolgen. Diese ersetzt jedoch nicht die direkte Einbindung der Anwohner:innen mit ihren unmittelbaren Betroffenheiten und spezifischen Kenntnissen des Quartiers. An der durchgeführten Beteiligung der Multiplikator:innen kann jedoch angeknüpft werden und Prozesse für eine Kooperation zwischen Initiativen, Verwaltung, Politik und Bürgerschaft initiiert werden. In diesem Rahmen können beispielsweise Nutzungsideen, Verbesserungsvorschläge, (Verkehrs-)Daten und ein größeres gegenseitiges Vertrauen generiert werden (vgl. Aichinger 2020: 32). Die unterschiedlichen Herangehensweisen und Handlungsspielräume der einzelnen Akteursgruppen sind dabei als Ressource für die Weiterentwicklung der Quartierstransformation anzusehen.

Durch die bereits erfolgte Beteiligung von Multiplikator:innen bieten sich Formate wie aufsuchende Beteiligungsformate, gekoppelt mit raumwirksamen Aktionen oder Interventionen an. Die Akteursinterviews haben gezeigt, dass zwar ein großes Interesse an den im Projekt behandelten Themen besteht, gleichzeitig existiert auch eine gewisse Erwartungshaltung, dass zumindest mittelfristig auch konkrete Umsetzungsschritte unternommen werden. Anlässe, wie die Europäische Mobilitätswoche oder der „Parking Day“, können eine geeignete Chance darstellen, um gemeinsam mit Politik, Verwaltung, Initiativen und Bürger:innen Aktionen im Quartier zu initiieren, die für das Thema Flächengerechtigkeit sensibilisieren und alternative Nutzungskonzepte erlebbar machen. Ergänzend dazu können etwa Aktionsstände im Quartiere dazu beitragen, den Informationsstand und die Sichtweisen der Bewohner:innen einzubinden.

Einen wichtigen ersten Schritt, um Relevanz und Sichtbarkeit für die Themen im Quartier zu erhöhen, können Unterschriftensammlungen oder Unterstützungserklärungen darstellen, die von einem breiten Spektrum der lokalen Akteursgruppen getragen werden (vgl. ebd.: 32). Wie von dem VCD Projekt „Straßen für Menschen“ auf der BUGA 2021 in Erfurt gezeigt, können solche Aktionen auch durch visuelle Interventionen flankiert werden, die auf die vorherrschende Flächenungerechtigkeit aufmerksam machen (vgl. VCD 2020).



Abb. 78: VCD-Darstellung auf der Buga Erfurt 2021 (Foto: © ISP der FH Erfurt, 2021)

Weitere Aktionen sollten thematisch oder räumlich ausdifferenziert sein. Die im Vorprojekt identifizierten Schwerpunktbereiche im Mühlenviertel und der westlichen Innenstadt unterscheiden sich insgesamt hinsichtlich ihrer Gestaltungsspielräume sowie hinsichtlich des vorherrschenden Nutzungsdrucks und der potentiellen Nutzungskonflikte. Besondere Gestaltungsspielräume wurden für den Bereich der „Quartiersplätze“ auf der Gerberstraße/Waidmühlenweg in Erfurt bzw. dem Jahnplatz in Jena identifiziert. Für diese Bereiche sollten separate Formate wie etwa Projektwerkstätten angeboten werden, um hier weitere Bedarfe und (Um-) Gestaltungsideen einholen zu können. Beide Räume bieten sich für temporäre Interventionen an.

Für Bereiche mit geringerem Gestaltungsspielraum empfehlen sich als erster Schritt organisierte Quartiersspaziergänge oder auch die erwähnten Fußverkehrschecks als niederschwelliges Beteiligungsformat. Um die Diskussion über bestimmte Problemlagen zu initiieren, erweisen sich bürgerwissenschaftliche Formate als hilfreich, im Rahmen derer Anwohner:innen Daten wie Verkehrsstärke, Geschwindigkeiten, Regelverstöße oder auch Flächenverteilungen erheben und dokumentieren (vgl. Aichinger 2020: 32).

Zweifelloos bergen insbesondere Maßnahmen, die auf eine Flächenneuverteilung zielen, ein gewisses Konfliktpotential. Die Kommunikationsstrategie sollte dabei immer die Chancen und Vorteile in den Vordergrund rücken und sich auf belastbare Daten berufen. Daher sind die übergeordnet empfohlenen Bedarfs- und Potentialanalysen bspw. hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens unerlässlich. Letztendlich soll damit das Ziel erreicht werden, die Menschen davon zu überzeugen, dass in dicht bebauten Quartieren die Anwohner:innen von einer neuen Straßenraumverteilung und strengeren Parkregeln mehr profitieren als von kostenlosen Parkplätzen am Straßenrand (vgl. ebd.: 32).

Die geführten Quartiersinterviews geben Hinweise dazu, dass neben allgemeinen Aspekten des Wohlempfindens vor allem Sicherheitsaspekte und insbesondere Schulwegsicherheit eine hohe Priorität einnehmen. Hieran kann konkret angesetzt werden, um etwa mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Presseterminen den Handlungsdruck zu thematisieren. Weitere Maßnahmen oder Interventionen mit ähnlichem Charakter können Begehungen beinhalten, welche die Wahrnehmung des Straßenraums etwa aus der Perspektive von Kindern oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufzeigen. Hierbei sind neben den vulnerablen Gruppen auch die lokalen Entscheidungsträger zu beteiligen, um so Informationsdefizite zu überbrücken und Handlungsbedarfe sichtbar zu machen. Einen ähnlichen Ansatz wählen sogenannte Schulwegtagebücher, über die Schulkinder Räume kennzeichnen können, die für die unsicher



Abb. 80: sichere Schulwege
(Foto: © Adobe Stock)



Abb. 79: Barrierefreiheit
(Foto: © Adobe Stock)

wahrgenommen werden.

6 Fazit und Ausblick

Das Vorhaben „Quartiere gemeinsam lebenswert machen“ wollte im Sinne einer Machbarkeitsstudie und in enger Kooperation mit den beiden Städten Erfurt und Jena ermitteln, welche Daten, Grundlagen und Strukturen vorhanden sind oder geschaffen werden müssten, um eine beteiligungsorientierte, grün gestaltete Mobilitätswende im Sinne einer Flächengerechtigkeit in ausgewählten Modellquartieren zu erzielen.

Dazu wurde die Ausgangslage in den Quartieren „Mühlenviertel“ (Erfurt) und „Westliche Innenstadt“ (Jena) erhoben und deren Potenziale für mehr Flächengerechtigkeit, für umsetzbare Maßnahmen sowie Potenziale der Beteiligung und der Finanzierung von Maßnahmen ermittelt. Konkrete Handlungsempfehlungen zur Schaffung von Freiräumen für mehr klimafreundliche Mobilität, Stadtgrün/Biodiversität, Gesundheit und Aufenthaltsqualität wurden beteiligungsorientiert erarbeitet. Ein interdisziplinär besetzter Fachbeirat brachte aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse und pragmatisches Praxiswissen ein.

Pandemiebedingt mussten Zeitpläne und auch einzelne Beteiligungsbausteine umkonzipiert und in den digitalen Raum verlegt werden. Die Beteiligung beschränkte sich in dieser Phase auf Vertreter:innen der beiden Verwaltungen, lokale Institutionen und ausgewählte zivilgesellschaftliche Akteure. Dennoch können insbesondere die Quartiersanalysen (siehe Kapitel 3 und 4) und Handlungsempfehlungen (siehe Kapitel 5) als zentrale Ergebnisse und Grundlagen für darauf aufbauende maßnahmenorientierte Beteiligungsprozesse in den beiden Modellquartieren in Erfurt und Jena genannt werden.

Aus den Erfahrungen und Ergebnissen des Projekts lassen sich für die weitere Vorgehensweise in den Modellstädten folgende Aspekte ableiten:

- Weiterführende Beteiligungsprozesse in den Quartieren sollten neben den bislang ausgewählten Akteuren auch einen größeren Kreis von Bewohner:innen und spezifische Zielgruppen, wie Kinder und Jugendliche oder mobilitätseingeschränkte Personen, einbeziehen.
- Bürgerwissenschaftliche Methoden und (kostengünstige) temporäre Erprobungsszenarien können die Akzeptanz notwendiger struktureller Transformationen unterstützen. Es empfiehlt sich daher, die relevanten Fachressorts in den beiden Verwaltungen bezüglich des Planungsinstrumentes „Taktischer Urbanismus“ zu qualifizieren.
- Für eine erfolgreiche Umsetzung des integrierten Planungsansatzes ist eine enge und institutionalisierte Abstimmung unter den kommunalen Fachressorts Verkehrsentwicklung, Stadt- und Grünflächenplanung, Umwelt- und Klimaschutz sowie Soziales/Gesundheit nötig.

Die Fortsetzung des Vorhabens und die erwähnte beteiligungs- und maßnahmenorientierte Entwicklung konkreter Maßnahmen einschließlich temporärer oder dauerhafter Umgestaltungen in den Quartieren sowie die Verbreitung der Ergebnisse an weitere Städte und Gemeinden in Thüringen hängt entscheidend von einer Anschlussfinanzierung durch das Land Thüringen ab.

Literaturverzeichnis

- Appel, A.; Scheiner, J.; Wilde, M. 2020: Wege, Umwege und Irrwege zur Verkehrswende - (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. In: A. Appel, J. Scheiner und M. Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum: (selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis*. Springer VS, Wiesbaden / Heidelberg (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 3–13.
- Bahrtdt, H. P. 2013: *Die Moderne Großstadt : Soziologische Überlegungen Zum Städtebau*. Unter Mitarbeit von U. Herlyn. VS Verlag für Sozialwissenschaften GmbH, Wiesbaden. Verfügbar: <<https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=6710531>:>
- Bakradze, L. 2011: Öffentlicher Raum - vom Verkehrsraum zum Lebensraum. In: U. Flecken, Calbet i Elias und Laura (Hg.): *Der öffentliche Raum : Sichten, Reflexionen, Beispiele; Dankschrift für Urs Kohlbrenner*. Univ.-Verl. der TU, Univ.-Bibl, Berlin (Sonderpublikation des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, Technische Universität Berlin), S. 49–60.
- Berding, U.; Havemann, A.; Pegels, J.; Perenthaler, B. 2010: Alltäglich, unbemerkt, besonders. Ergebnisse des STARS-Projektes. In: U. Berding und A. Havemann (Hg.): *Stadt Räume in Spannungsfeldern: Plätze, Parks und Promenaden im Schnittbereich öffentlicher und privater Aktivitäten ; [Bericht über das Forschungsprojekt STARS]*. Rohn, Detmold (Edition Stadtentwicklung), S. 313–332.
- Berger, H. 2003: *Entgrenzte Städte : zur politischen Ökologie des Urbanen*. 1. Aufl. Westfälisches Dampfboot, Münster. Verfügbar: <<http://d-nb.info/966028694/04>:>
- Berger, M.; Bruck, E. M.; Scheuvsen, R. 2021: Steuerung und Gestaltung von räumlichen Schnittstellen der Mobilität. In: I. Banerjee, M. Berger, E. M. Bruck, J. S. Dangschat, M. Mitteregger, R. Scheuvsen et al. (Hg.): *Politische und planerische Aspekte der automatisierten Mobilität*. Springer, Berlin / Heidelberg, S. 134–154.
- Blehschmidt, A.; Lanzendorf, M.; Wilde, M. 2015: Integrierte Stadtentwicklung und die Gestaltung nachhaltiger Mobilität. Zum Stand der Planungspraxis am Beispiel der Stadt Leipzig. In: *RuR* 73 (6). DOI: 10.1007/s13147-015-0372-5.
- Blotevogel, H. H.: Raum. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*, S. 1845–1857.
- Böhme, C.; Köckler, H. 2018: Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum. Soziale Lage, Umweltqualität und Gesundheit zusammendenken. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. ARL-Verlag, Hannover, S. 87–100.
- Bolte, G.; Bunge, C.; Hornberg, C.; Köckler, H.; Mielck, A. 2012: *Umweltgerechtigkeit. Chancengleichheit bei Umwelt und Gesundheit; Konzepte, Datenlage und Handlungsperspektiven*. 1. Aufl. Huber, Bern (Programmbereich Gesundheit).
- Bucksch, J.; Schneider, S. 2014: *Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune*. 1. Auflage. Verlag Hans Huber, Bern (Programmbereich Gesundheit).

- Canzler, W. 2019: Voraussetzung für einen wirksamen Klimaschutz: Die Verkehrswende in den Städten. In: J. L. Lozán, S.-W. Breckle, H. Graßl, W. Kuttler und A. Matzarakis (Hg.): Voraussetzungen für einen wirksamen Klimaschutz: Die Verkehrswende in den Städten, S. 286–292.
- Castells, M. 1977: Die kapitalistische Stadt. Ökonomie und Politik der Stadtentwicklung. VSA, Hamburg (Analysen zum Planen und Bauen, 10).
- Claßen, T. 2020: Gesundheitsförderliche Stadtentwicklung. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 47 (1), S. 4–17.
- Fainstein, S. S. 2014: The just city. In: *International Journal of Urban Sciences* 18 (1), S. 1–18. DOI: 10.1080/12265934.2013.834643.
- Feldtkeller, A. 1994: Die zweckentfremdete Stadt: wider die Zerstörung des öffentlichen Raums. Campus-Verl., Frankfurt/Main.
- Frey, O. 2011: Stadtkonzepte in der Europäischen Stadt: In welcher Stadt leben wir eigentlich? In: O. Frey und F. Koch (Hg.): Die Zukunft der Europäischen Stadt. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S. 380–415.
- Friedman, J. 1987: Planning in the public domain: from knowledge to action. Princeton University Press, Chichester.
- Fürst, D.: Planung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, S. 1711–1719.
- Harvey, D. 2009: Social justice and the city. University of Georgia Press, Athen.
- Hauck, T. E.; Hennecke, S.; Körner, S. 2017: Aneignung urbaner Freiräume: ein Diskurs über städtischen Raum. transcript Verlag, Bielefeld.
- Havemann, A.; Selle, K. 2010: Plätze, Parks & Co.: Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte. Analysen, Positionen und Konzepte. Rohn, Detmold (Edition Stadtentwicklung). Verfügbar: <http://deposit.d-nb.de/cgi-bin/dokserv?id=3467045&prov=M&dok_var=1&dok_ext=htm>
- Held, M. 2007: Nachhaltige Mobilität. In: *Handbuch Verkehrspolitik*, S. 851–876.
- Herlyn, U. 2010: Zum Bedeutungswandel der öffentlichen Sphäre. In: A. Havemann und K. Selle (Hg.): Plätze, Parks & Co.: Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte. Rohn, Detmold (Edition Stadtentwicklung), S. 106–114.
- Kipfer, S.; Saberi, P.; Wieditz, T. 2012: Henri Lefebvre. In: F. Eckardt (Hg.): Handbuch Stadtsoziologie. Springer VS, Wiesbaden, S. 167–183.
- Kirstein, M.; Sieber, R. 2020: Umweltbezogene Gerechtigkeit in der Stadtentwicklung. In: *RaumPlanung* (208), S. 8–15. Verfügbar: <<https://ifr-ev.de/raumplanung/bewegung-natur-in-der-stadt/>> (Zugriff: 23.06.2021).
- Klamt, M. 2012: Öffentliche Räume. In: *Handbuch Stadtsoziologie*, S. 775–804.

- Lefebvre, H. 1977: Die Produktion des städtischen Raums. In: *Arch* 34, S. 52–57.
- Lorenz, F.; Grigsby, J. 2020: Rethinking Urban public spaces. How to unlock the potentials of street spaces to improve sustainability and liveability. In: J. Riegler und J. Bylund (Hg.): *Unfolding Dilemmas of Urban Public Spaces. Redommendations by JPI Urban Europe`s AGORA*. JUP Urban Europe, S. 63–71.
- Lydon, M.; Garcia, A. 2015: *Tactical Urbanism : Short-term Action for Long-term Change*. Unter Mitarbeit von A. Duany. Island Press, Covelo.
- Monheim, H. 2008: Stadtentwicklung und Verkehr – zwischen Frustration, Innovation und Hoffnung. In: *vhw Forum Wohneigentum* (1), S. 3–10. Verfügbar: <https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/2000_2014/PDF_Dokumente/2008/FW_1_2008/FW_Nr._1_2008_-_Monheim__Stadtentwicklung_und_Verkehr.pdf> (Zugriff: 23.05.2022).
- Moreno, C.; Allam, Z.; Chabaud, D.; Gall, C.; Pratlong, F. 2021: Introducing the “15-Minute City”. Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. In: *Smart Cities* 4 (1), S. 93–111. DOI: 10.3390/smartcities4010006.
- Müller, C. 2017: Anmerkungen zur produktiven Aneignung des öffentlichen Raums. In: J. Krusche (Hg.): *Die ambivalente Stadt: Gegenwart und Zukunft des öffentlichen Raums*. Jovis, Berlin, S. 88–101.
- Nevens, F.; Frantzeskaki, N.; Gorissen, L.; Loorbach, D. 2013: Urban Transition Labs: co-creating transformative action for sustainable cities. In: *Journal of Cleaner Production* 50, S. 111–122. DOI: 10.1016/j.jclepro.2012.12.001.
- Oltmanns, A.; Knieling, J.; Kretschmann, N. 2022: Die Transformationskraft von Realexperimenten für die Mobilitätswende in der Stadt: Wie temporär autofreie Zonen Innenstädte nachhaltig und klimagerecht verändern. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 31 (2), S. 103–110. DOI: 10.14512/gaia.31.2.7.
- Pahl-Weber, E. 2011: Das Quartier und der quartiersbezogene öffentliche Raum. Gegenstand der Bau-, Stadt- und Raumforschung. In: U. Flecken, Calbet i Elias und Laura (Hg.): *Der öffentliche Raum : Sichten, Reflexionen, Beispiele; Dankschrift für Urs Kohlbrenner*. Univ.-Verl. der TU, Univ.-Bibl, Berlin (Sonderpublikation des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, Technische Universität Berlin), S. 193–203.
- Palzkill, A.; Augenstein, K. 2021: Neugestaltung urbaner Freiräume - Einblicke in das Reallabor Wuppertal. In: *Raumforschung und Raumordnung* (79, Nr. 2), S. 1–14. Verfügbar: <<https://rur.oekom.de/index.php/rur/article/view/43/73>> (Zugriff: 20.06.2021).
- Pegels, J.; Havemann, A.; Berding, U. 2011: Koproduzierte Stadträume. Herausforderung für die (kommunale) Planung. In: *Planung neu denken (pnd)* (IV). Verfügbar: <https://publications.rwth-aachen.de/record/187109/files/2011_stars.pdf> (Zugriff: 23.05.2022).

- Peris, J.; Bosch, M. 2020: The paradox of planning for transformation: the case of the integrated sustainable urban development strategy in València (Spain). In: *Urban Transformations* 2 (1). DOI: 10.1186/s42854-020-00011-z.
- Räuchle, C. 2021: Zum Verhältnis von Reallabor Realexperiment und Stadtplanung am Beispiel kooperativer Freiraumgestaltung. In: *Raumforschung und Raumordnung* (79, Nr. 2), S. 1–15. Verfügbar: <<https://rur.oekom.de/index.php/rur/article/view/41/60>> (Zugriff: 10.06.2021).
- Richard, J.; Richter-Richard, H. 2010: Öffentlicher Raum - Rückeroberung des Straßenraums. In: A. Havemann und K. Selle (Hg.): *Plätze, Parks & Co.: Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte*. Rohn, Detmold (Edition Stadtentwicklung), S. 513–523.
- Rosenfeld, M. T. W.: Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*, S. 837–849> (Zugriff: 16.06.2022).
- Roth, R. 2002: Auf dem Weg zur Bürgerkommune? Bürgerschaftliches Engagement und Kommunalpolitik in Deutschland zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: T. Meyer und R. Weil (Hg.): *Die Bürgergesellschaft*, Bonn, S. 163–184.
- Schröer, A. 2019: Mehrfachnutzung und Space Sharing als Strategie zur nachhaltigen Stadtentwicklung. In: D. Henckel und C. Kramer (Hg.): *Zeitgerechte Stadt - Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis*, Hannover (Forschungsberichte der ARL, 09), S. 203–222.
- Selle, K. 2010: Stadträume im Wandel. Eine Einführung in die Diskussion um eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung. In: A. Havemann und K. Selle (Hg.): *Plätze, Parks & Co.: Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte*. Rohn, Detmold (Edition Stadtentwicklung), S. 16–90.
- Sennett, R. 2013: *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens : die Tyrannei der Intimität*. 2. Aufl. Verl. Taschenbuch, Berlin (BvT).
- Shaftoe, H. 2012: *Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Places*. Earthscan, Hoboken. Verfügbar: <<http://gbv.ebib.com/patron/FullRecord.aspx?p=430178>>
- Silva, P. 2016: Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? In: *Environment and Planning B: Planning and Design* 43 (6), S. 1040–1051. DOI: 10.1177/0265813516657340.
- Sinning, H. 2001: Auf dem Weg zur Stärkung der lokalen Demokratie. Anforderungen an bürgerorientierte Kommunen. In: G. Langenfeld, H. Wezel und G. Wolf (Hg.): *Bürgergesellschaft konkret*. Bertelsmann Stiftung, S. 30–46.
- Sinning, H. 2010a: Integrierte Stadtentwicklung und öffentlicher Raum: Lokale Partnerschaften zur Mitgestaltung urbaner Qualitäten. In: V. Hammer, R. Lutz und S. Mardorf (Hg.): *Gemeinsam leben - gemeinsam gestalten. Zugänge und Perspektiven Integrierter Sozialraumplanung*. 1. Aufl. Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main (Sozialwissenschaften 2010), S. 241–255.
- Sinning, H. 2010b: Integrierte Stadtentwicklung und öffentlicher Raum: Lokale Partnerschaften zur Mitgestaltung urbaner Qualitäten. In: V. Hammer, R. Lutz und S. Mardorf (Hg.): *Gemeinsam leben*

- gemeinsam gestalten. Zugänge und Perspektiven Integrierter Sozialraumplanung. 1. Aufl. Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main (Sozialwissenschaften 2010), S. 201–240.

Sinning, H. 2022: Hitzeresilienz durch temporäre Interventionen? Ansätze des Taktischen Urbanismus für städtische Transformationen am Fallbeispiel Leipziger Platz, Erfurt. In: *RaumPlanung* 2022 (1), S. 43–49.

Tran, M.-C. 2018: Walkability als ein Baustein gesundheitsförderlicher Stadtentwicklung und -gestaltung. In: *Planung für gesundheitsfördernde Städte*, S. 284–296. DOI: Seite.

Wentland, A.; Jung, M. 2021: Der asynchrone Weg zur urbanen Mobilitätswende. In: *TATuP* 30 (1), S. 23–28. DOI: 10.14512/tatup.30.1.23.

Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) 2016: Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte: Hauptgutachten. 1. Aufl.

Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, Berlin. Verfügbar: <<http://www.wbgu.de/hauptgutachten/hg-2016-urbanisierung/>>

Yassin, H. H. 2019: Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. In: *Alexandria Engineering Journal* 58 (1), S. 251–259. DOI: 10.1016/j.aej.2019.02.005.

Internetquellen und Materialien

Agentur für clevere Städte 2014: Wem gehört die Stadt? Der Flächengerechtigkeits-Report., Berlin. Verfügbar: <<https://digital.zlb.de/viewer/resolver?urn=urn:nbn:de:kobv:109-opus-247035>> (Zugriff: 20.05.2021).

Aichinger, W. 2020: Quartiersmobilität gestalten : Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Umweltbundesamt (UBA) (Hg.), Dessau-Roßlau (Broschüren / Umweltbundesamt). Verfügbar: <<http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:3:2-124911>> (Zugriff: 08.08.2022).

Bauer, U.; Stein, T. 2022: Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Hg.) (1). Verfügbar: <https://difu.de/sites/default/files/media_files/Berichte-1-2022_final_Web_1.pdf> (Zugriff: 16.06.2022).

Beerlage, A.; Dellenbaugh-Losse, M.; Driesen, O.; Hebert, S.; Kräher, L.; Müller, R. et al.: Stadt gemeinsam gestalten! Neue Modelle der Koproduktion im Quartier. Stand: August 2021. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.), Bonn. Verfügbar: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/stadt-gemeinsam-gestalten-dl.pdf;jsessionid=D25D301F3CB2B296906AFB280EB3D411.live21304?__blob=publicationFile&v=2> (Zugriff: 22.07.2022).

Bezirksamt Altona, (Hg.) 2020: Beschluss der Bezirksversammlung Altona für ein dauerhaft autoarmes Quartier, Hamburg. Verfügbar: <<https://ottensenmachtplatz.de/2020/04/03/beschluss-der-bezirksversammlung-altona-fuer-ein-dauerhaft-autoarmes-quartier/>> (Zugriff: 24.06.2022).

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf Berlin, (Hg.) 2021: Die Vergrößerung des Stadtplatzes Horstweg/Wundstraße beginnt. Verfügbar: <<https://www.berlin.de/ba-charlottenburg->

wilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1116689.php> (Zugriff: 15.11.2021).

Bezirksamt Hamburg Altona, (Hg.) 2020: Ottensen macht Platz - Flanierquartier auf Zeit. Verfügbar:

<<https://www.hamburg.de/contentblob/14892442/8c6797f0770fc8a58a79a79087d85403/data/%E2%80%9Eottensen-macht-platz%E2%80%9C-%E2%80%93-ein-u%CC%88berblick.pdf>> (Zugriff: 11.11.2021).

Böhme, C.; Bunzel, A. 2014: Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum. Expertise "Instrumente zur Erhaltung und Schaffung von Umweltgerechtigkeit". Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Hg.), Berlin. Verfügbar: <<https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/222012/1/DM14052652.pdf>> (Zugriff: 14.06.2022).

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.) 2020: Glossar zur gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung. Stand: Juli 2020. Unter Mitarbeit von L. Bruns, L. Lynen und K. Braun, Bonn (Nationale Stadtentwicklungspolitik). Verfügbar: <https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/glossar-zur-gemeinwohlorientierten-stadtentwicklung.pdf?__blob=publicationFile&v=14> (Zugriff: 26.05.2022).

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.) 2021: Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Unter Mitarbeit von K. Hackenberg und F. Vogel, Bonn. Verfügbar: <<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2021052611414520418411>> (Zugriff: 27.05.2022).

Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) (Hg.) 2021: Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2020, Berlin. Verfügbar: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/2021/04/stadtentwicklungsbericht-2020.pdf;jsessionid=4696528F2B1156507B9C192CDF6B2810.2_cid373?__blob=publicationFile&v=2> (Zugriff: 26.05.2022).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV) (Hg.) 2020: Verkehr in Zahlen 2020/2021 (49). Verfügbar: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2020-pdf.pdf?__blob=publicationFile> (Zugriff: 18.05.2022).

Bundesstiftung Baukultur (BSBK) (Hg.): Baukultur Bericht 2020/21. Öffentliche Räume. 1. Auflage, Stand: Juni 2020. Unter Mitarbeit von R. Nagel, B. Rukschcio, J. Bratz, L. Kreft, J. Latzko, E. Peitzsch et al., Berlin (Baukulturbericht). Verfügbar: <https://www.bundesstiftung-baukultur.de/sites/default/files/medien/8349/downloads/bsbk_bkb_2021_0.pdf:

Bundesstiftung Baukultur BSBK 2021: Podiumsdiskussion: Die Bedeutung öffentlicher Räume in Post-Corona-Zeiten. Verfügbar: <<https://vimeo.com/568826503>> (Zugriff: 17.06.2022).

Deutscher Städtetag (DST) (Hg.) 2016: Öffentlicher Raum und Mobilität. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin, Köln. Verfügbar: <<https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Positionspapiere/Archiv/oeffentlicher-raum-mobilitaet-positionspapier-2016.pdf>> (Zugriff: 30.06.2021).

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V (DLR) (Hg.) o.J.: Reallabor „Temporärer Stadtplatz Klausener Platz Kiez“ – Ergebnisse. Verfügbar:

<<https://verkehrsforchung.dlr.de/de/projekte/realexperiment-temporaerer-stadtplatz-klausenerplatz-kiez/ergebnisse>> (Zugriff: 24.06.2022).

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (Hg.) 2021: Eine Kreuzung wird zum Stadtplatz. DLR führt Realexperiment in Berlin durch. Verfügbar:

<https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2021/01/20210324_eine-kreuzung-wird-zum-stadtplatz.html> (Zugriff: 15.11.2021).

Drewes, S. 2019: Urbaner Raum: Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt. Heinrich-Böll-Stiftung e.V., (Hg.), Berlin. Verfügbar: <<https://www.boell.de/de/urbaner-raum-von-der-autogerechten-zur-lebenswerten-stadt>> (Zugriff: 10.06.2021).

Erfurter Verkehrsbetriebe AG, (Hg.) 2022: Liniennetz. Erfurter City Takt. Verfügbar:

<<https://www.evag-erfurt.de/evag/home/fahrplan/liniennetz>> (Zugriff: 16.03.2022).

Europäische Kommission, (Hg.) 2021: Sustainable Urban Mobility Indicators (SUMI). Verfügbar:

<https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en> (Zugriff: 27.07.2022).

Freie Hansestadt Bremen, (Hg.) 2021: Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen. Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuschüssen bei der Entsiegelung von Flächen im Land Bremen. Verkündet am 17. Dezember 2021 (Amtsblatt, 284). Verfügbar: <https://www.bremer-umweltberatung.de/documents/foerder-rl-entsiegelung-2021_12_17_abl_nr_0284_1641205106.pdf> (Zugriff: 08.08.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg, (Hg.) 2022: Parklets im Bezirk Eimsbüttel. Verfügbar:

<<https://www.hamburg.de/eimsbuettel/parklets/>> (Zugriff: 08.08.2022).

FUSS e.V., (Hg.) o. J.: Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV. Wo sollen Haltestellen eingerichtet werden? Verfügbar: <<https://www.geh-recht.de/haltestellen>> (Zugriff: 15.08.2022).

Geyer, O. 2021: Da steckt viel Zukunft drin. Magazin zu den Pilotprojekten der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.), Bonn.

Verfügbar: <https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/stadt:pilot/stadtpilot_19.pdf?__blob=publicationFile&v=5> (Zugriff: 21.06.2022).

Graf, A.; Pfeiffer, C.; Petermann, S. 2022: Nachhaltige Mobilität im Quartier. Eine Akzeptanzstudie. Zentrum für Interdisziplinäre Regionalforschung (ZEFIR) (Hg.), Bochum (ZEFIR-Materialien).

Verfügbar: <<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2022061312030335970025>> (Zugriff: 08.08.2022).

Green City e.V. o.J.: Wanderbaumallee. Verfügbar:

<<https://www.greencity.de/projekt/wanderbaumallee/>> (Zugriff: 24.06.2022).

Haar, M. 2021: Wanderbaumallee in Stuttgart. Und wieder wandern die Bäume. In: *Stuttgarter Zeitung*, 04.05.2021. Verfügbar: <<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.wanderbaumallee-in-stuttgart-und-wieder-wandern-die-baeume.af429a84-eb50-4cf1-ab8c-676e9de34e90.html>> (Zugriff: 20.11.2021).

Hanke, A.; Loffing, A. 2021: Mobilität am Campus Charlottenburg – Flächengerechtigkeit. Technische Universität Berlin. Verfügbar: <<https://www.depositonce.tu-berlin.de/handle/11303/12903>> (Zugriff: 10.06.2021).

Heinrich-Böll-Stiftung e.V., (Hg.) o.J.: „Ottensen macht Platz“. Verfügbar: <https://kommunalwiki.boell.de/index.php/%22Ottensen_macht_Platz%22> (Zugriff: 24.06.2022).

Heinrich-Böll-Stiftung e.V., (Hg.); Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (Hg.) 2020: Mobilitätsatlas. Daten und Fakten für die Verkehrswende 2010. Unter Mitarbeit von U. Brümmer, S. Drewes und M. Müller-Görnert. Verfügbar: <https://www.boell.de/sites/default/files/2022-01/Boell_Mobilitaetsatlas2019_II_V01_kommentierbar.pdf> (Zugriff: 19.05.2022).

Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH (KEM) (Hg.) 2017: Westliche Innenstadt - Vorbereitende Untersuchungen, Jena.

Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUWB) (Hg.) 2022: Begriffsbestimmungen. Immission. Verfügbar: <<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/begriffsbestimmung#:~:text=Die%20Immission%20ist%20die%20Einwirkung,und%20Umwelt%20vor%20Luftverunreinigungen%20genannt>> (Zugriff: 08.03.2022).

Landeshauptstadt Erfurt, (Hg.) 2021: Erfurter Statistik. Bevölkerungsprognose bis 2040. Die Erfurter Bevölkerung. Entwicklung bis 2019 und Prognose bis 2040. Unter Mitarbeit von J. Hercht und N. Bulenda (Kommunalstatistische Hefte, 113). Verfügbar: <https://www.erfurt.de/mam/ef/service/mediathek/publikationen/2021/bevolkerungsprognose_bis_2040_heft_113.pdf> (Zugriff: 22.09.2022).

Landeshauptstadt München - Mobilitätsreferat, (Hg.) o. J.: Sommerstraßen. Neue Nutzung von Flächen in der Stadt. Verfügbar: <<https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen>> (Zugriff: 12.08.2022).

Landeshauptstadt München, (Hg.) 2022: Parklets in München. Parkflächen neu genutzt. Verfügbar: <<https://muenchenunterwegs.de/parklets/aktuelles>> (Zugriff: 08.08.2022).

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR) (Hg.) 2022: Monitor der Siedlungs- und Freiraumentwicklung (IÖR-Monitor). Verfügbar: <<https://monitor.ioer.de/>> (Zugriff: 17.08.2022).

Levels, A. 2019: Rethinking the street : politics, processes, and space of pedestrian- and bicycle-friendly street transformations in New York and Berlin. Doctoral Thesis, Berlin.

Rosinak & Partner 2019: Pilotprojekt Schulstraße – Begleituntersuchung, Endbericht. Verfügbar: <https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/Schulstrasse-Nachmittag_GTVS_Rosa_Jochmann_1110_Wien_Endbericht.-2019pdf.pdf> (Zugriff: 25.10.2021).

Schwedes, O.; Vobruba, M.; Roderer, J.; Uppenkamp, T. 2022: Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez. Ein integrierter Planungsansatz für die Verkehrswende im Wrangelkiez. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP) (Hg.).

Stadt Jena, (Hg.) 2012: Radverkehrskonzept Jena. Fortschreibung 2012. Verfügbar: <<https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2018-11/RVK-Jena-Fortschreibung-2012-Schlussfassung-Oktober-2012.pdf>> (Zugriff: 08.03.2022).

Stadt Jena, (Hg.) 2014: Lärmaktionsplan Jena – Stufe 2, Abschlussbericht. Verfügbar: <https://umwelt.jena.de/sites/default/files/2018-12/ABSCHLUSSBERICHT_LAP_Jena_Stufe_2_2014_08_25.pdf> (Zugriff: 17.01.2022).

Stadt Jena, (Hg.) 2019a: Lärmaktionsplan 2018 der Stadt Jena. Verfügbar: <https://umwelt.jena.de/sites/default/files/2019-03/Anlage1_LAP-Jena-2018.pdf> (Zugriff: 08.03.2022).

Stadt Jena, (Hg.) 2019b: Luftreinhalteplanung. Verfügbar: <<https://umwelt.jena.de/de/luftreinhalteplanung>> (Zugriff: 08.03.2022).

Stadt Jena, (Hg.) 2020a: Controlling & Statistik – Ortsteile. Verfügbar: <<https://statistik.jena.de/de/ortsteile>> (Zugriff: 08.03.2022).

Stadt Jena, (Hg.) 2020b: Controlling & Statistik – Stadtteilübersicht. Verfügbar: <<https://statistik.jena.de/sites/default/files/2021-12/Stadtteil%C3%BCbersichten%202020.pdf>> (Zugriff: 08.03.2022).

Statistische Bundesamt (DStatis) (Hg.) o.J.: Ziele für nachhaltige Entwicklung. Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten. Verfügbar: <<https://sdg-indikatoren.de/11/>> (Zugriff: 16.06.2022).

Stiftung für Mensch und Umwelt (SMU) (Hg.) o.J.: Treffpunkt Vielfalt - Verbundprojekt mit zwei Teilprojekten. Verfügbar: <<https://www.treffpunkt-vielfalt.de/uebersicht.html>> (Zugriff: 30.11.2021).

Stiftung für Mensch und Umwelt (SMU) (Hg.) 2021: Treffpunkt Vielfalt - Naturnahe Gestaltung von Quartieren. Verfügbar: <https://berlin.treffpunkt-vielfalt.de/files/content/Hauptmen%C3%BC/Treffpunkt%20Vielfalt%20-%20Berlin/treviewo_entscheiderbroschuere_grundlage-umblaetterversion_klein.pdf> (Zugriff: 30.11.2021).

Stratmann, A.; Diersch, S. 2020: Flächenkonflikte urbaner Mobilität - mit Flexibilisierung zu mehr Raumpotenzial? Publikation, Aachen. Forschungskolleg Nachhaltige Energiesysteme im Quartier. Verfügbar: <https://repository.corp.at/727/1/CORP2020_160.pdf> (Zugriff: 21.05.2021).

Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVWA) (Hg.) 2012a: Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Erfurt zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung durch Feinstaub und Stickoxide. 1. Fortschreibung. Verfügbar: <https://tlubn.thueringen.de/fileadmin/000_TLUBN/Umweltschutz/Immissionsschutz/Luftreinhalteplanung/fortschreibung_lrp_ef_012012.pdf> (Zugriff: 16.03.2022).

Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVWA) (Hg.) 2012b: Luftreinhalteplan zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung für die Stadt Jena. Verfügbar:

<https://umwelt.jena.de/sites/default/files/2021-12/Luftreinhalteplan_jena_02_2012_endfassung.pdf> (Zugriff: 08.03.2022).

Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN) (Hg.) 2022:

Klimaveränderungen in Thüringer Kommunen - informieren, anpassen, nachmachen.

Entsiegelung. Verfügbar: <<https://www.klimaleitfaden-thueringen.de/entsiegelung>> (Zugriff: 08.08.2022).

Tilia e.V. 2021: Wanderbaumallee Stuttgart. Verfügbar: <<https://www.wanderbaumallee-stuttgart.de/>> (Zugriff: 20.11.2021).

Umweltbundesamt (UBA) (Hg.) 2019: Innenentwicklung in städtischen Quartieren. Die Bedeutung von Umweltqualität, Gesundheit und Sozialverträglichkeit. Dezember 2019. Unter Mitarbeit von S. Schubert, C. Bunge, A. Gellrich, U. von Schlippenbach und D. Reißmann, Dessau-Roßlau (Hintergrund). Verfügbar: <<http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:3:2-115943>> (Zugriff: 05.05.2022).

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (Hg.) o.J.: Mit Schulstraßen sicher unterwegs – so geht´s!

Verfügbar: <<https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/mit-schulstrassen-sicher-unterwegs-so-gehts/>> (Zugriff: 25.11.2021).

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (Hg.) 2020: Lebenswerte Städte durch faire

Flächenverteilung. Flächengerechtigkeit. Verfügbar: <<https://www.vcd.org/artikel/lebenswerte-staedte-durch-faire-flaechenverteilung>, abgerufen am 09.09.2020> (Zugriff: 10.05.2022).

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (Hg.) 2021: 12qmKULTUR – Leitfaden. Verfügbar:

<https://www.strasse-zurueckerobern.de/wp-content/uploads/Leitfaden_download_final.pdf> (Zugriff: 20.06.2021).

Anhang

Anhang 1 - Programm Infoveranstaltung

Anhang 2 - Zusammensetzung Fachbeirat

Anhang 3 - Tagesordnung Fachbeirat 1

Anhang 4 - Tagesordnung Fachbeirat 2

Anhang 5 - Tagesordnung Klausursitzung

Anhang 1

Anhang 2

Anhang 3

Anhang 4

Anhang 5