

Zukunft Öffentlicher
Raum & Erreichbarkeit
**Urbaner Raum im Zielkonflikt – Lebensqualität,
Mobilität und Nutzung gestalten**

Christian Scheler
Frankfurt, 04. Mai 2026

1komma2^{m/s}

Wir sind Verkehrsplaner, aber denken an Menschen und nicht (nur) an Fahrzeuge.

1,2 steht für die durchschnittliche Gehgeschwindigkeit von Menschen in Metern je Sekunde.



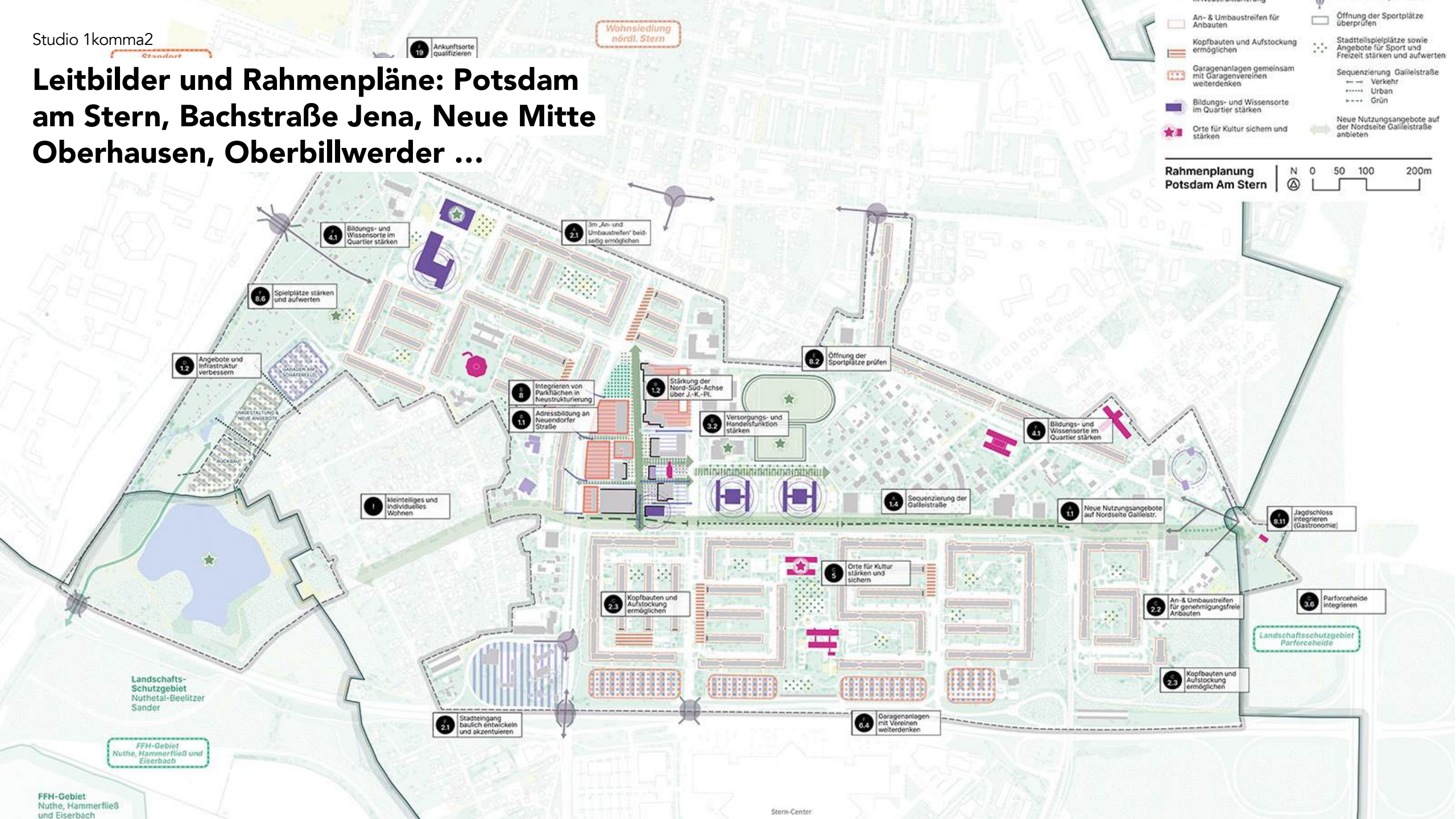
Unser Ziel: Helfen lebenswerte und lebendige Orte zu erschaffen.

Innenstadt- und Quartierskonzepte; Straßenräume;
Konzepte für Mobility Hubs; Gebäude



Wir tragen, Verantwortung für eine
gemeinsame Lösung für Herausforderungen –
nicht nur Bedenken.

Leitbilder und Rahmenpläne: Potsdam am Stern, Bachstraße Jena, Neue Mitte Oberhausen, Oberbillwerder ...



Studio 1komma2

Innenstadtkonzepte: München, Jena, Neumünster, Karlsruhe ...



Studio 1komma2

Veranstaltungsorte: Kampnagel, Opern, temporäre Events

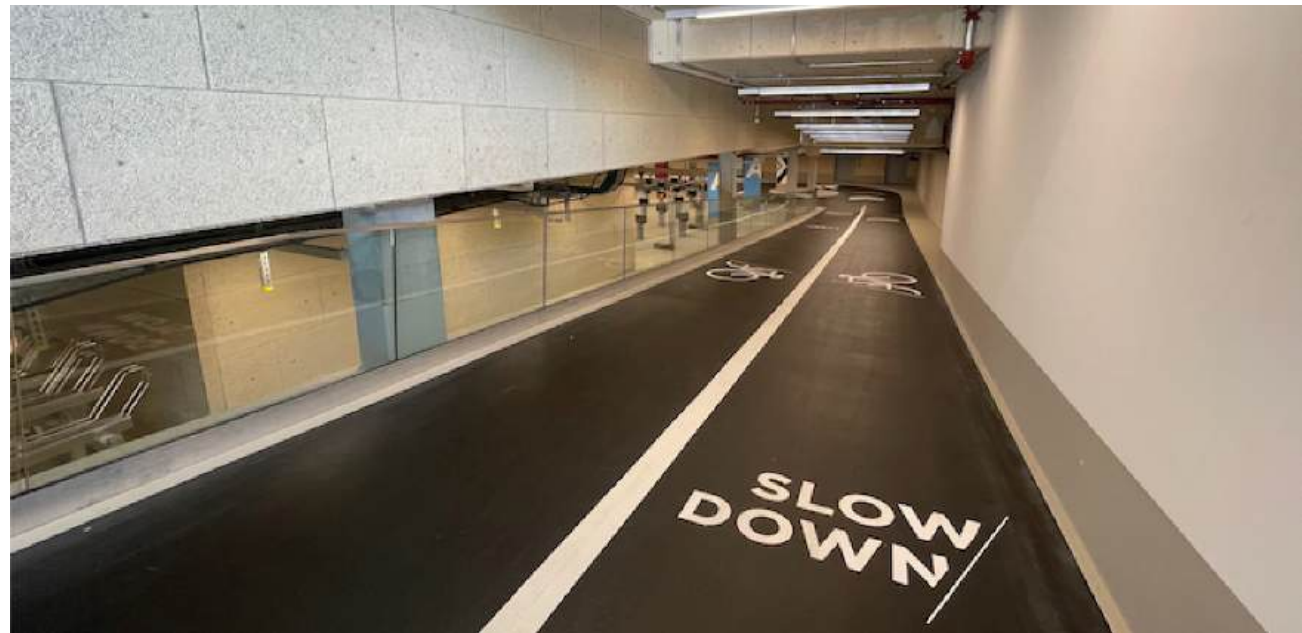


Studio 1komma2

Mobility Hubs: Köln, Nürnberg, Braunschweig, Hamburg Oberbillwerder



Bewertungs- und Planungssystem für Mobilität in Gebäuden



Good Mobility Council

Bewertungs- und Planungssystem für Mobilität in Gebäuden



Beobachtungen Rahmenbedingungen und Veränderungen (exogen)*

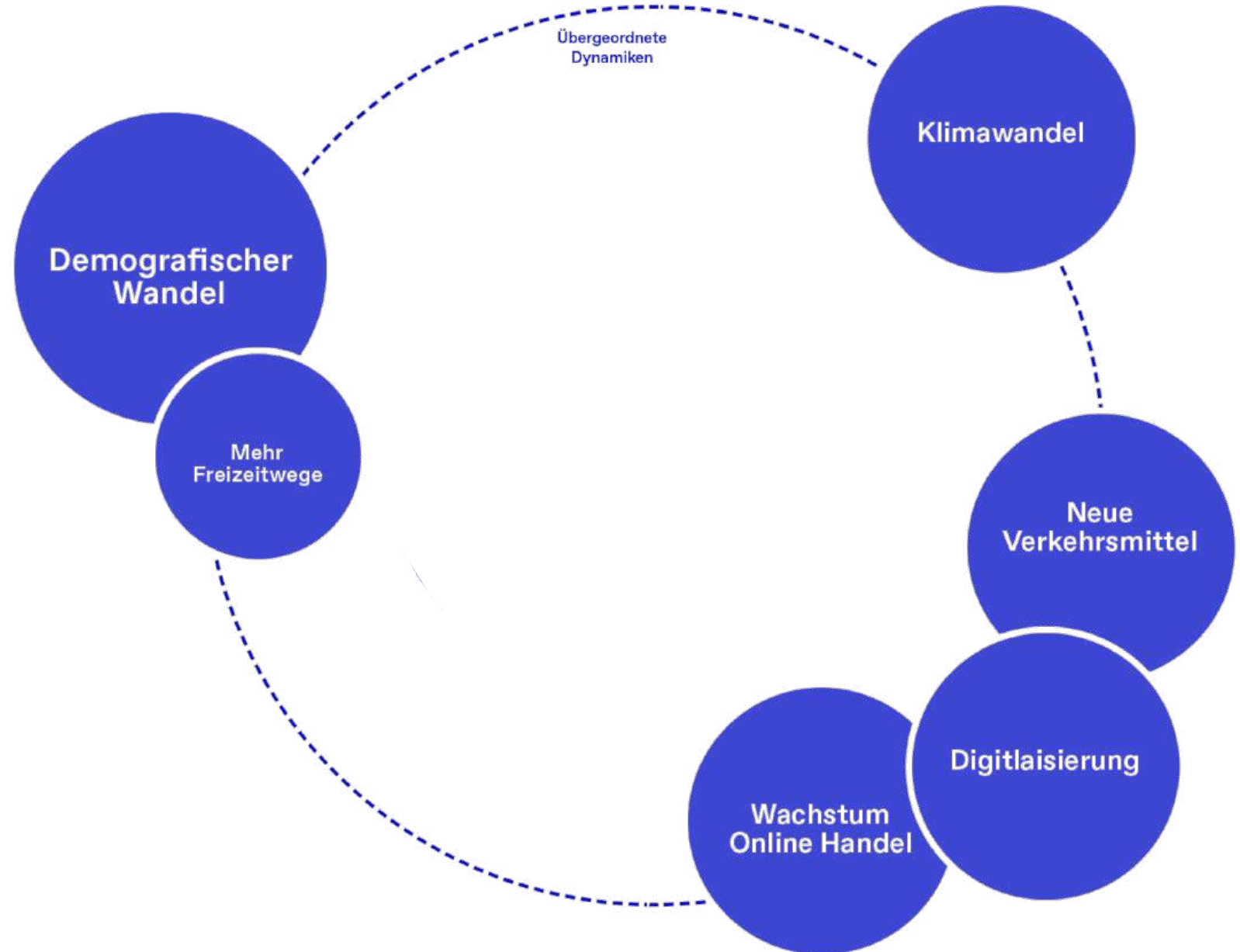
* für Innenstädte

Zahlreiche Dynamiken haben einen Einfluss auf (Innen-)Städte

Fokus Mobilität

Zukünftige Entwicklungen, insbesondere in der Freizeitmobilität, verstärken die Nutzung von Innenstadtbereichen durch Rad- und Fußverkehr zusätzlich.

Darstellung in Anlehnung an Trendmoleküle; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Stadt von übermorgen, Arbeitsmaterialien & Zukunftsdiskurse, 2022

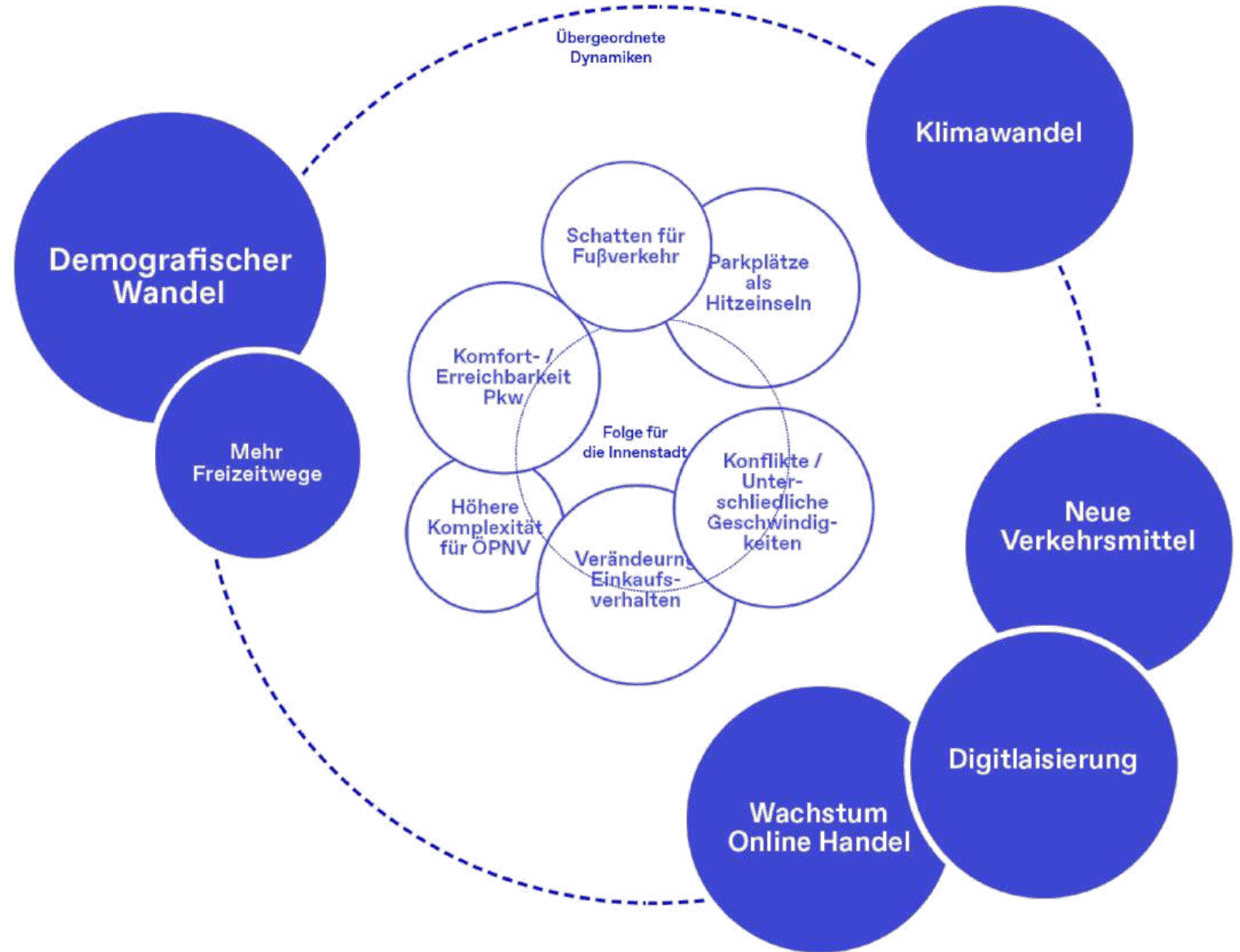


Zahlreiche Dynamiken haben einen Einfluss auf (Innen-)Städte

Fokus Mobilität

Zukünftige Entwicklungen, insbesondere in der Freizeitmobilität, verstärken die Nutzung von Innenstadtbereichen durch Rad- und Fußverkehr zusätzlich.

Darstellung in Anlehnung an Trendmoleküle; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Stadt von übermorgen, Arbeitsmaterialien & Zukunftsdiskurse, 2022

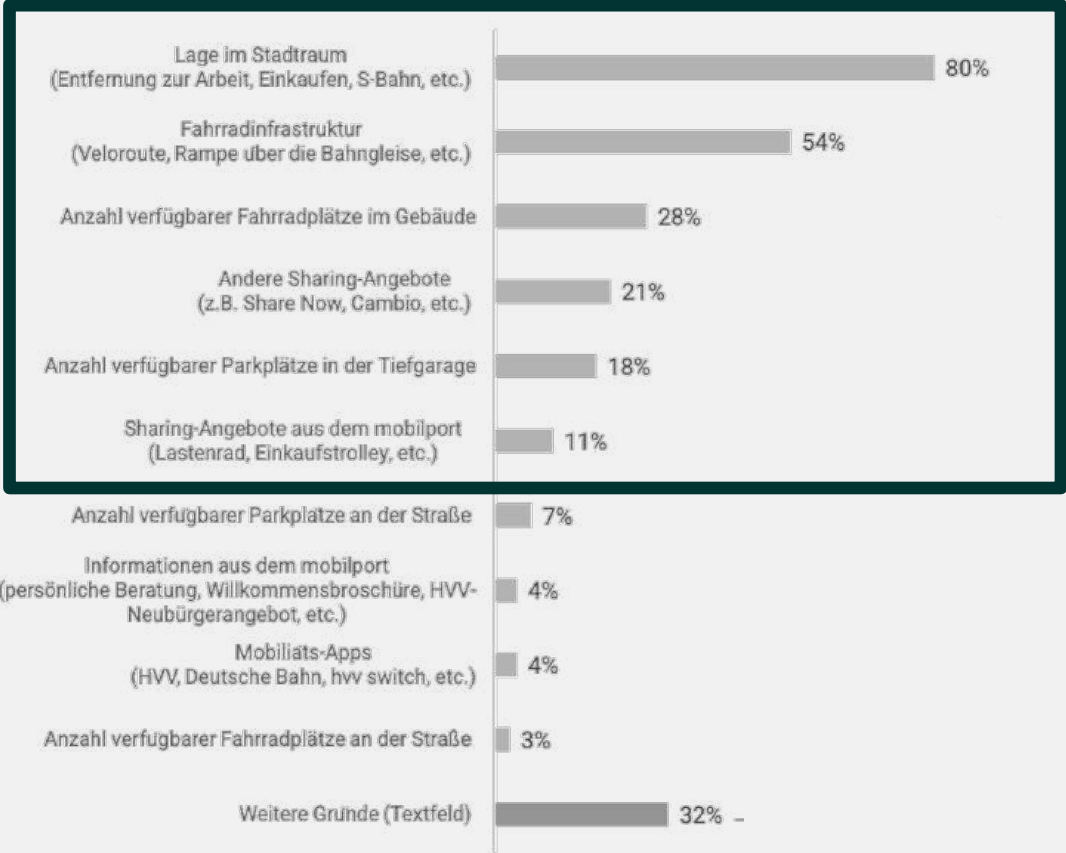




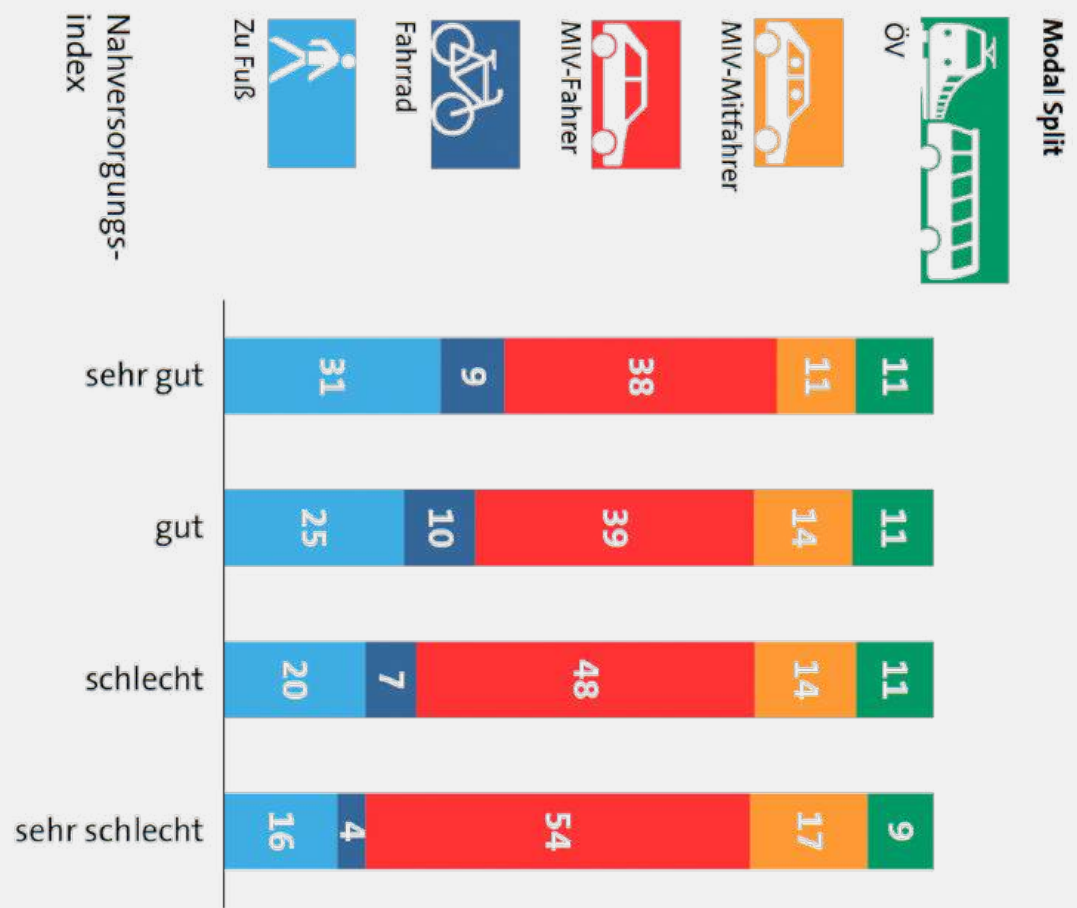
**Lage: Nicht überall ist Frankfurt
(Hamburg, Berlin, Köln oder München).**

Von Einflüssen auf Mobilitätsverhalten
bis zu Pfadabhängigkeiten.

Pfadabhängigkeit und Einzelhandel: Einfluss von Nahversorgung auf Modal Split



Einfluss von Maßnahmen auf das Mobilitätsverhalten / Referenz Pergolenviertel, Hamburg 2022



Pfadabhängigkeit

Raum: Zusammenhang von Modal Split und städtischen Strukturen



Zu Fuß



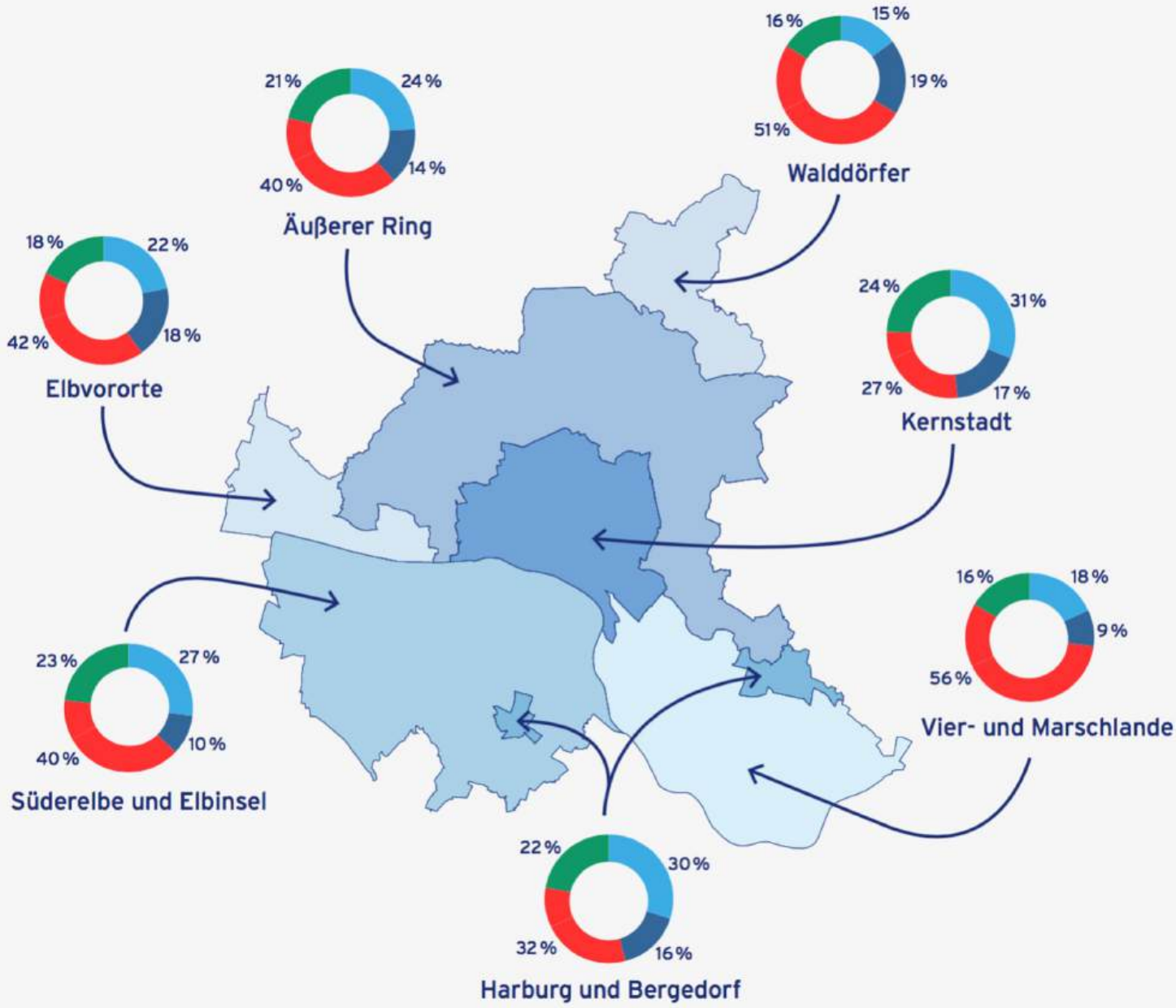
Fahrrad



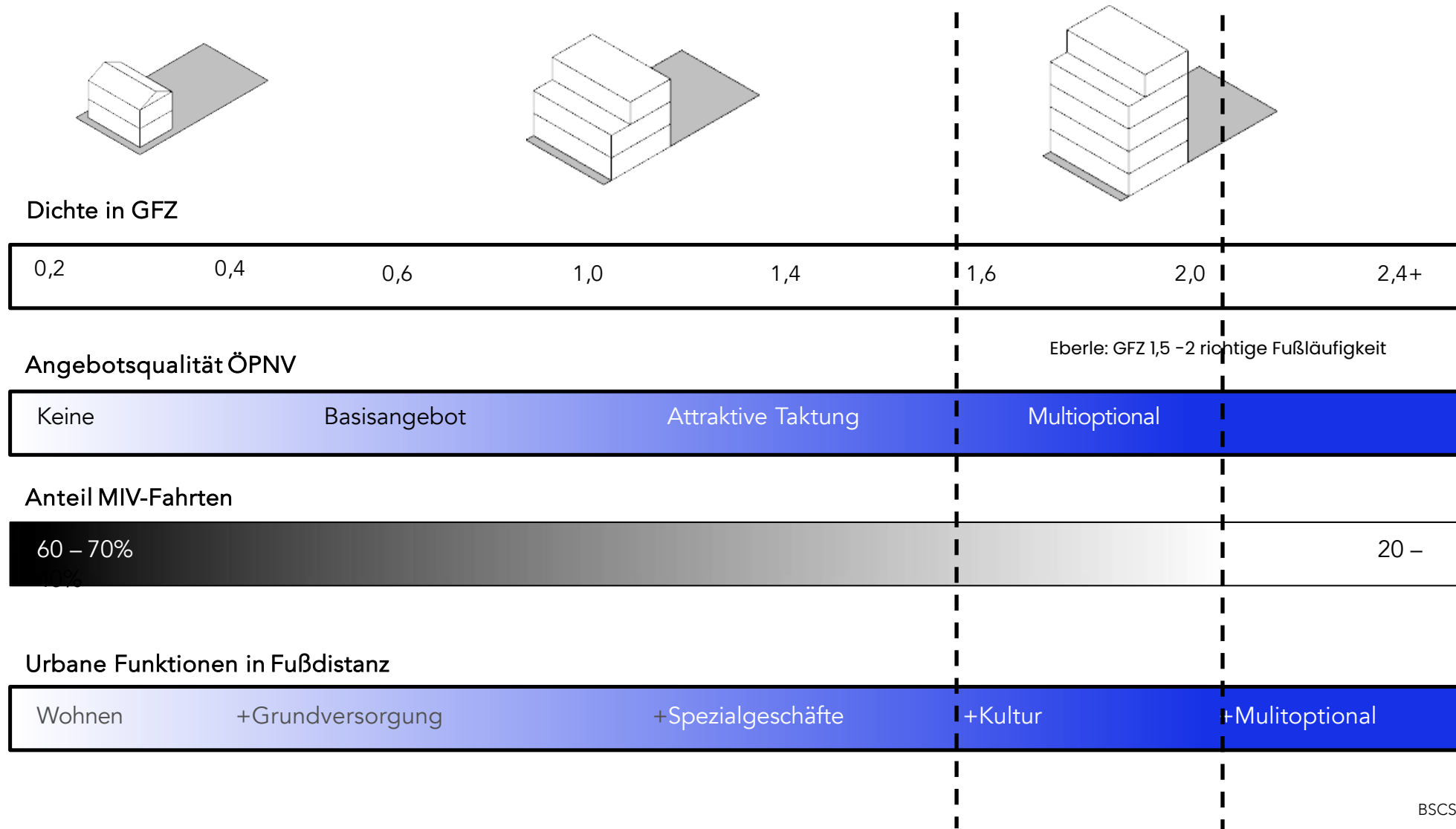
ÖV



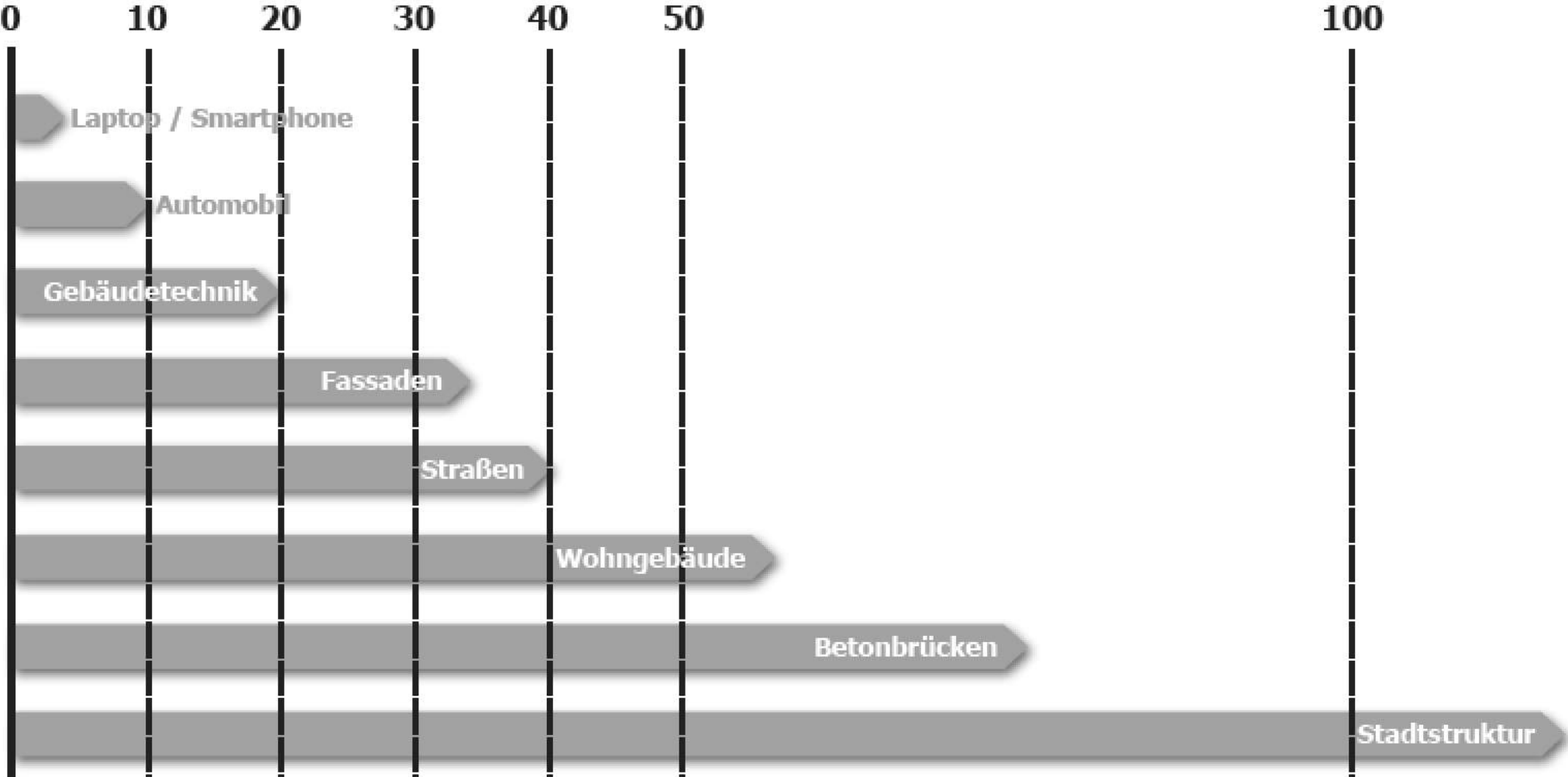
MIV Fahrer / Mitfahrer



Pfadabhängigkeit Raum – Zusammenfassung der städtebaulichen Parameter



Pfadabhängigkeit Infrastruktur – Erneuerungs- und Innovationszyklen



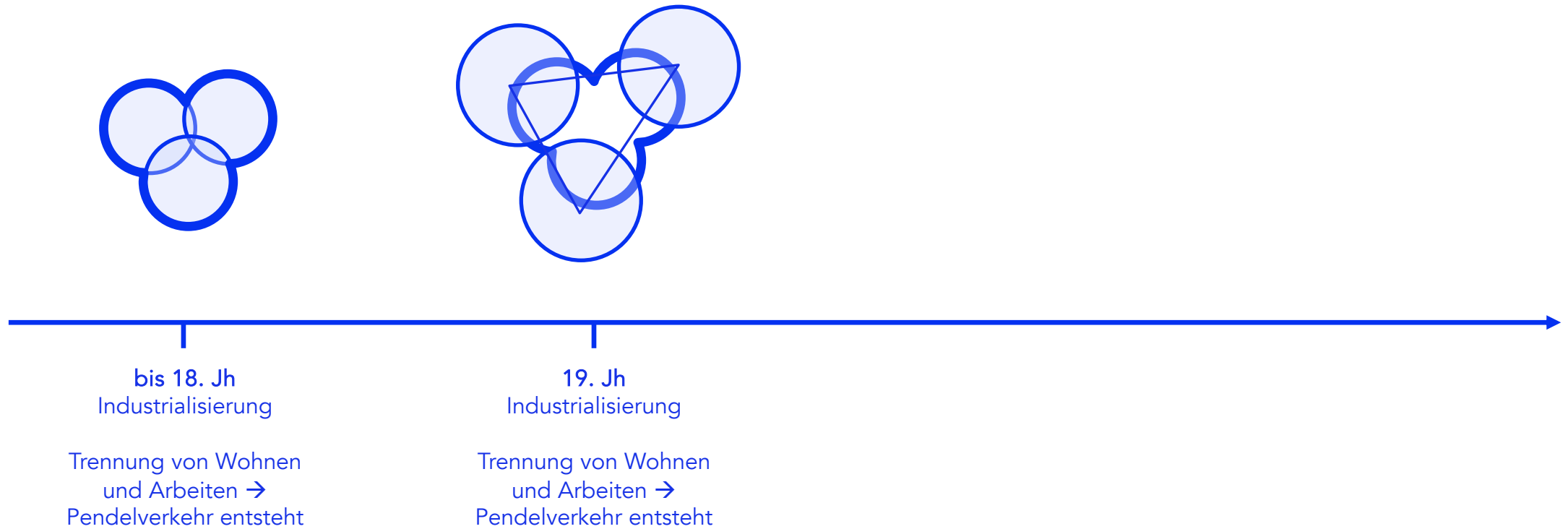
durchschnittliche Veränderungsgeschwindigkeiten in Jahren*



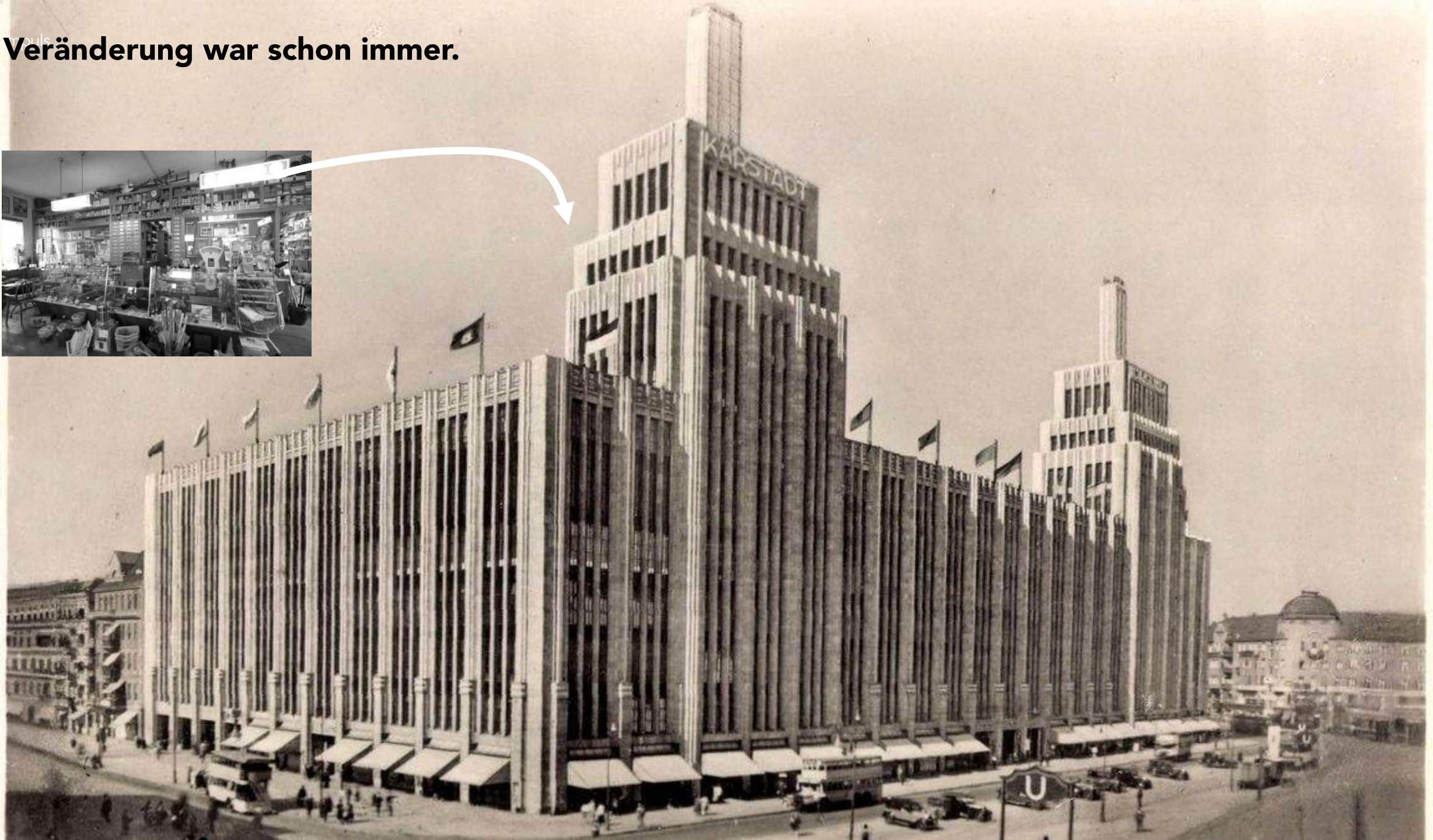
Veränderung war schon immer. Transformation ist Normalzustand, kein Ausnahmemodus.

Menschen zur Ware → Ware zum Menschen
→ und nun?

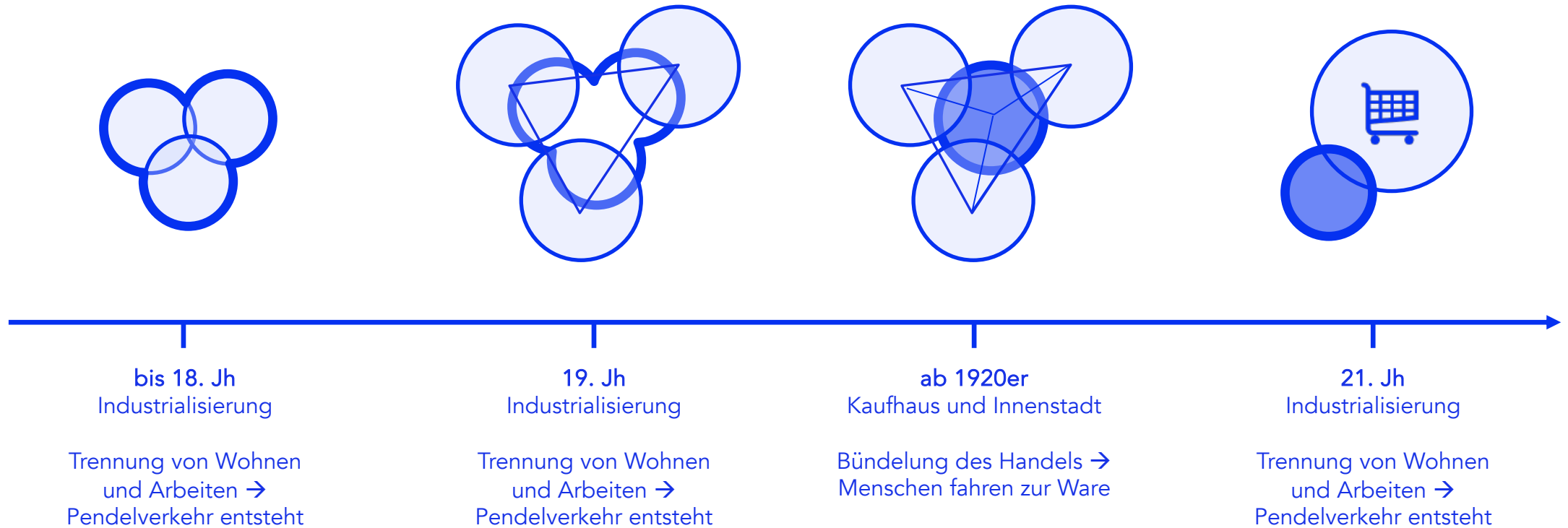
Veränderung war schon immer.



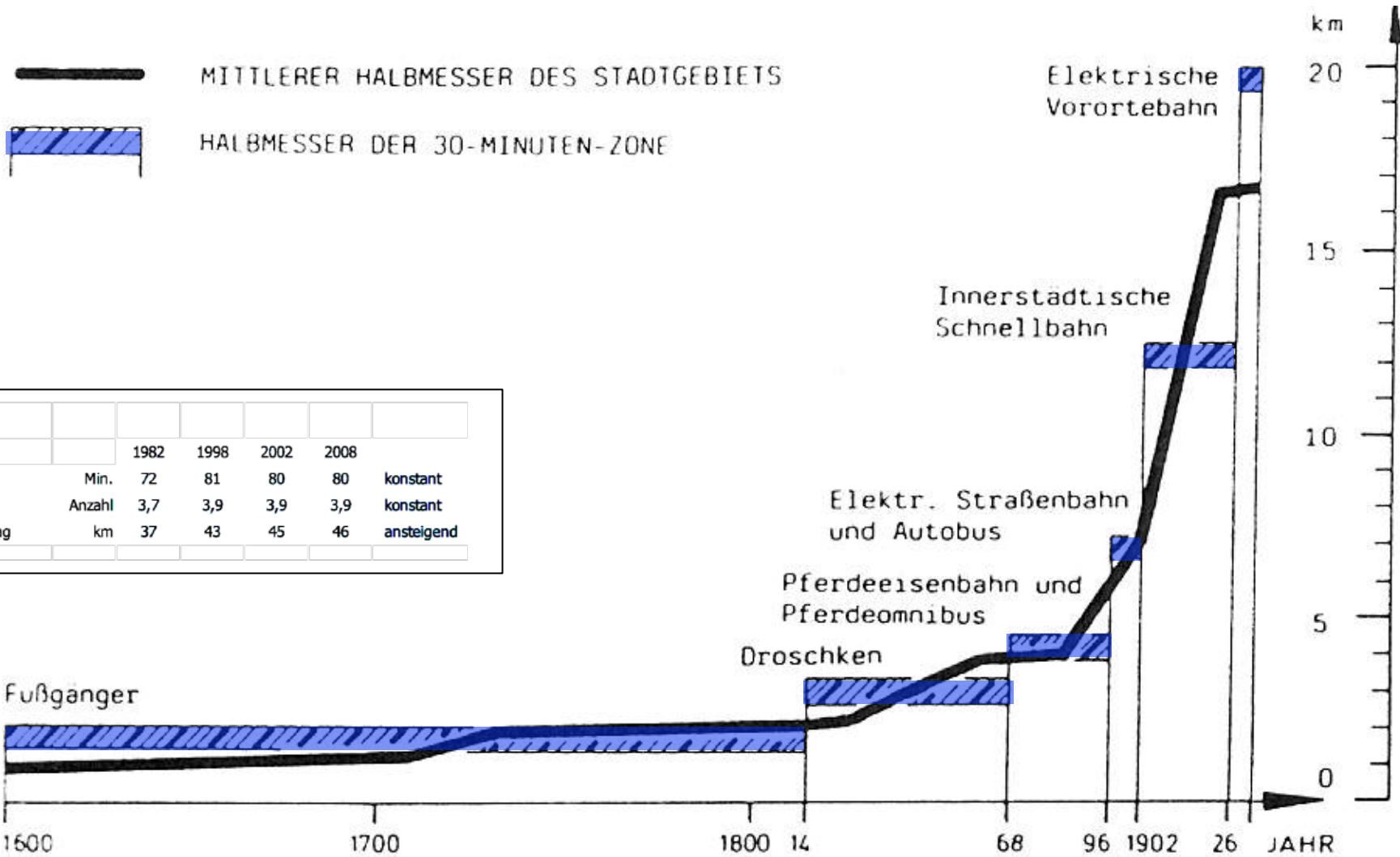
Veränderung war schon immer.



Veränderung war schon immer. Transformation ist Normalzustand, kein Ausnahmefall.



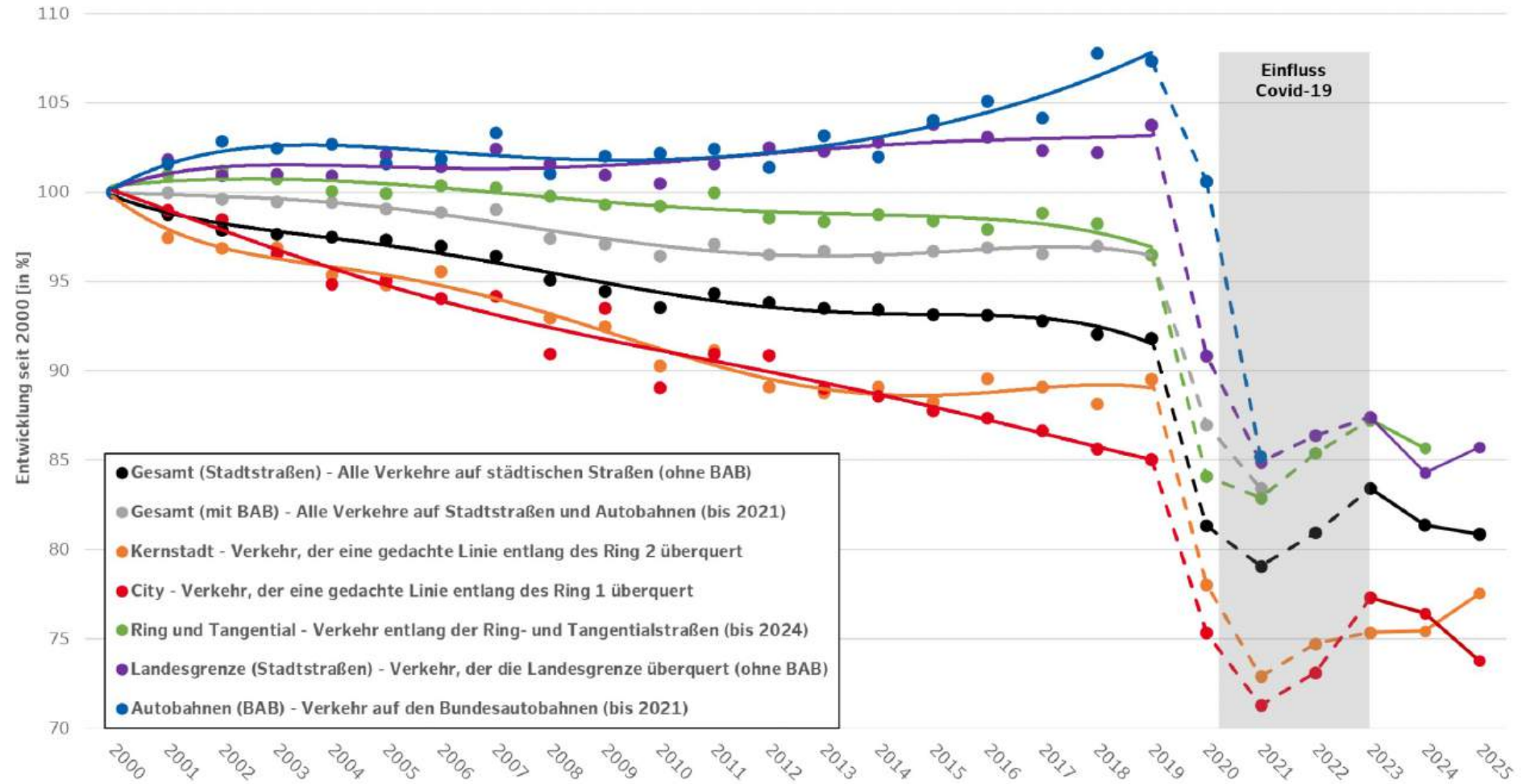
Der Verkehrsangebote und die Mobilität haben hier einen maßgeblichen Einfluss.



Mobilitätskennzahlen						
		1982	1998	2002	2008	
Unterwegszeit pro Person	Min.	72	81	80	80	konstant
Wege pro mobiler Person und Tag	Anzahl	3,7	3,9	3,9	3,9	konstant
Tagesstrecke pro mobiler Person und Tag	km	37	43	45	46	ansteigend

Entwicklung Kfz-Verkehrsstärken: in vielen Bereichen der rückläufig – aber nicht überall.

Verkehrsmengendaten der BVM Hamburg, 2026

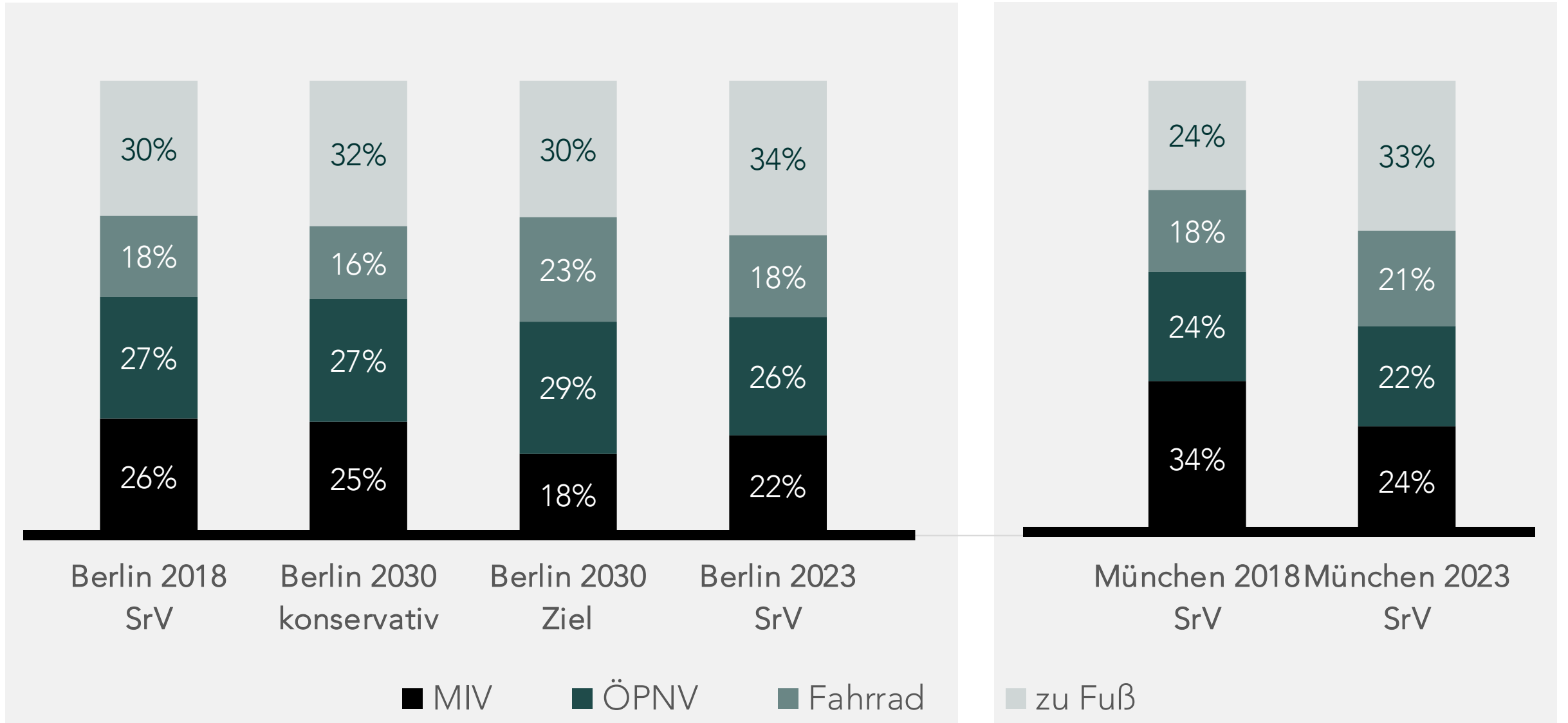


Anzahl Zählstellen - bis 2020: n = 327; 2021: n = 182; 2022: n = 213; 2023: n = 170; 2024: n = 179; 2025: n = 231

Stand: 02.02.2026

Aktuelle Entwicklungen in der Verkehrsentwicklung.

Die Mobilitätswende ist keine Zukunftsaufgabe mehr!

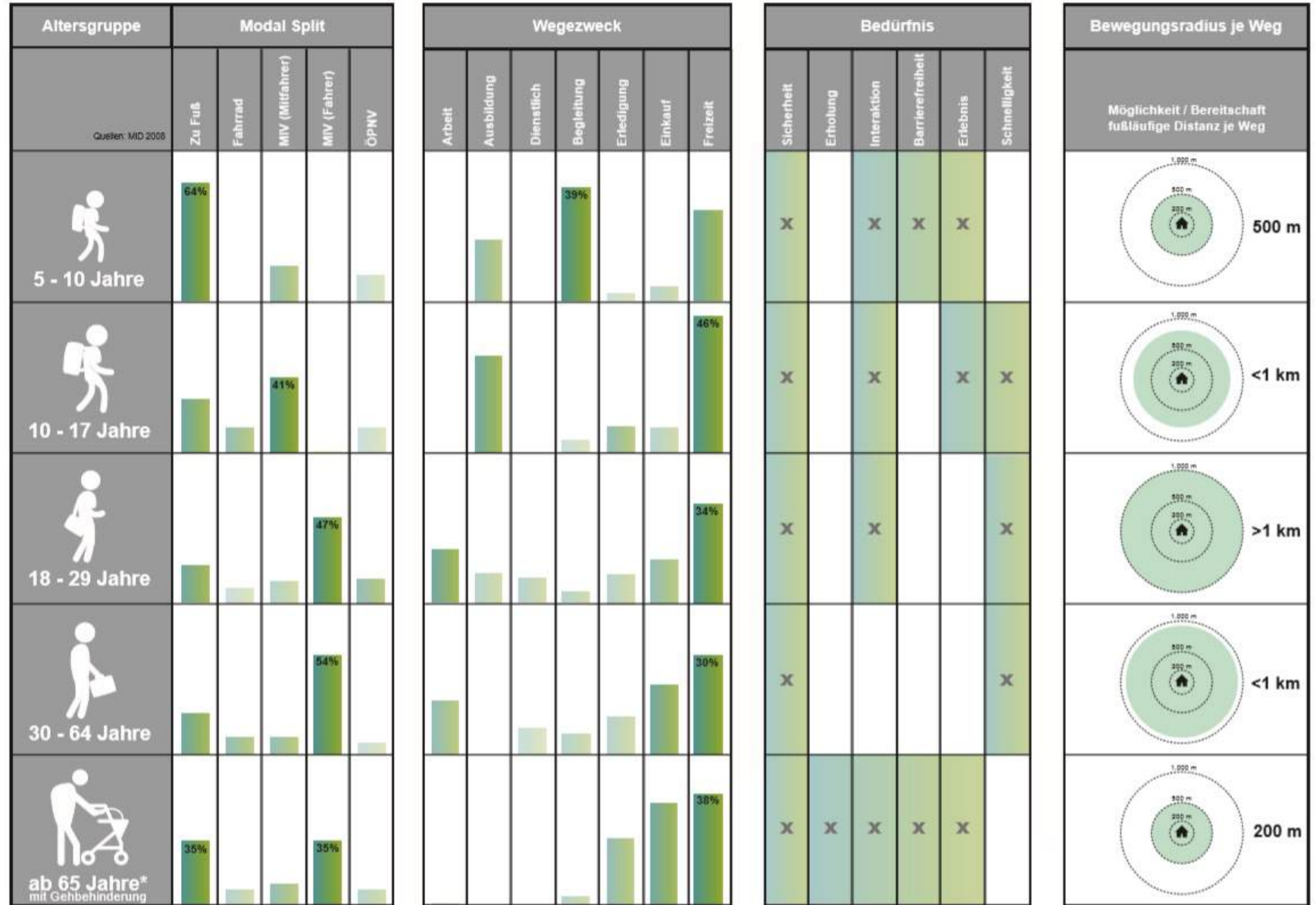




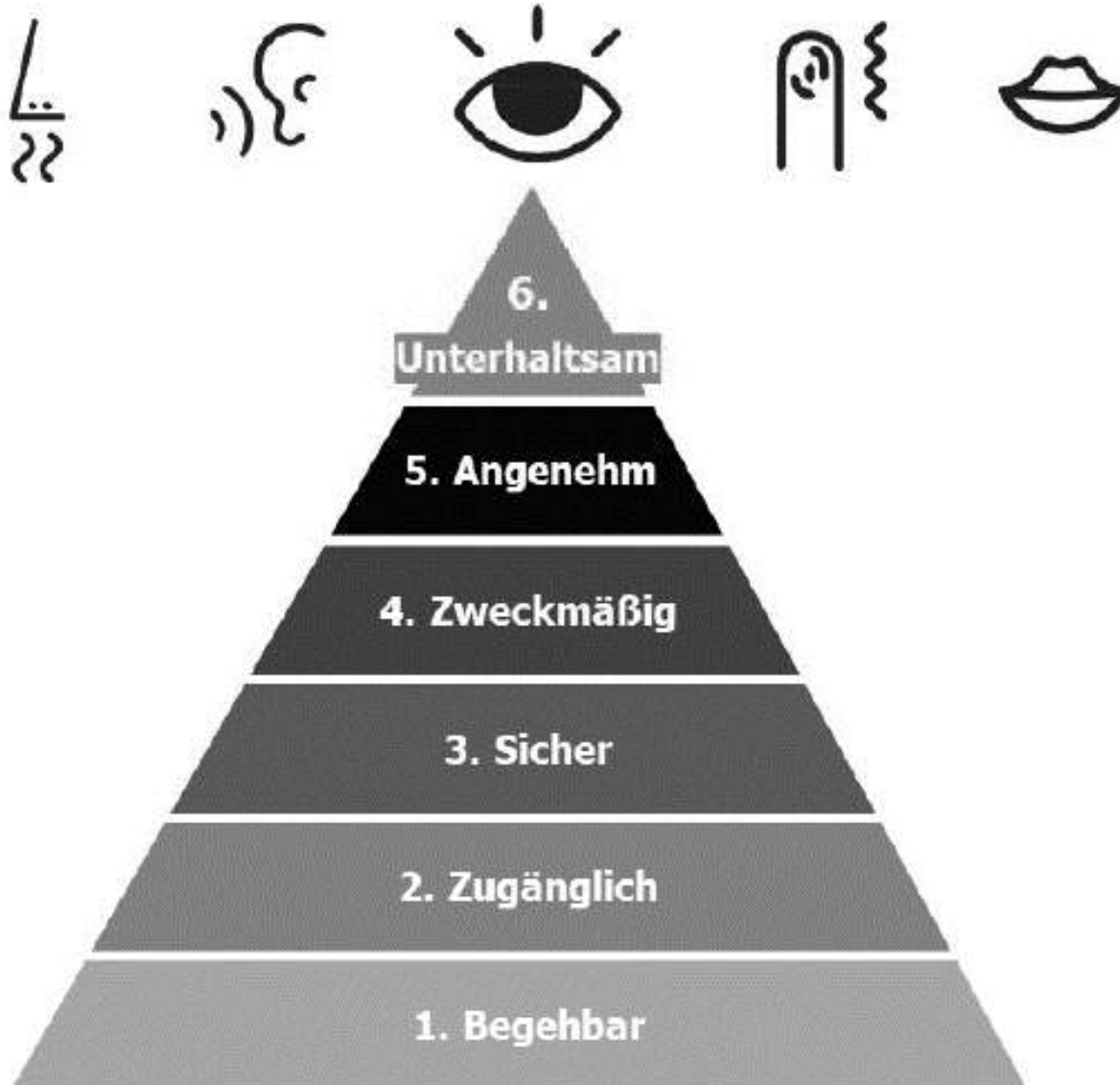
**Einkaufen allein geht online besser.
Die Innenstadt gewinnt als Erlebnisort an Bedeutung.**

Der Fokus auf Nutzerperspektive / UX / Atmosphäre wird wichtiger.

An wen denken wir bei der Planung?



An wen denken wir bei der Planung?



6. Unterhaltsam

Das urbane Umfeld ist attraktiv und schafft Aufenthaltsqualität durch die Erlebbbarkeit von Kunst, Kultur und Unterhaltung.

5. Angenehm

Das urbane Umfeld minimiert das körperliche Unbehagen des Fußverkehrs. Durch die Implementierung von Gestaltungselementen soll das Unbehagen wie beispielsweise durch Gedränge, Regen, Sonne und Dunkelheit minimiert werden.

4. Zweckmäßig

Das urbane Umfeld priorisiert den Fußverkehr, indem die Wegezeit, die zur Erreichung eines bestimmten Zieles erforderlich ist, reduziert wird.

3. Sicher

Die verkehrlichen Anlagen schützen vor Kriminalität und Verkehrsunfällen.

2. Zugänglich

Das urbane Umfeld umfasst Ziele, die sich in einer angemessenen, fußläufigen Entfernung zum Ausgangsort befinden.

1. Begehrbar

Das urbane Umfeld ermöglicht die physische Begehrbarkeit von einem Ort zum anderen für Alle = barrierefrei bzw. barrierearm



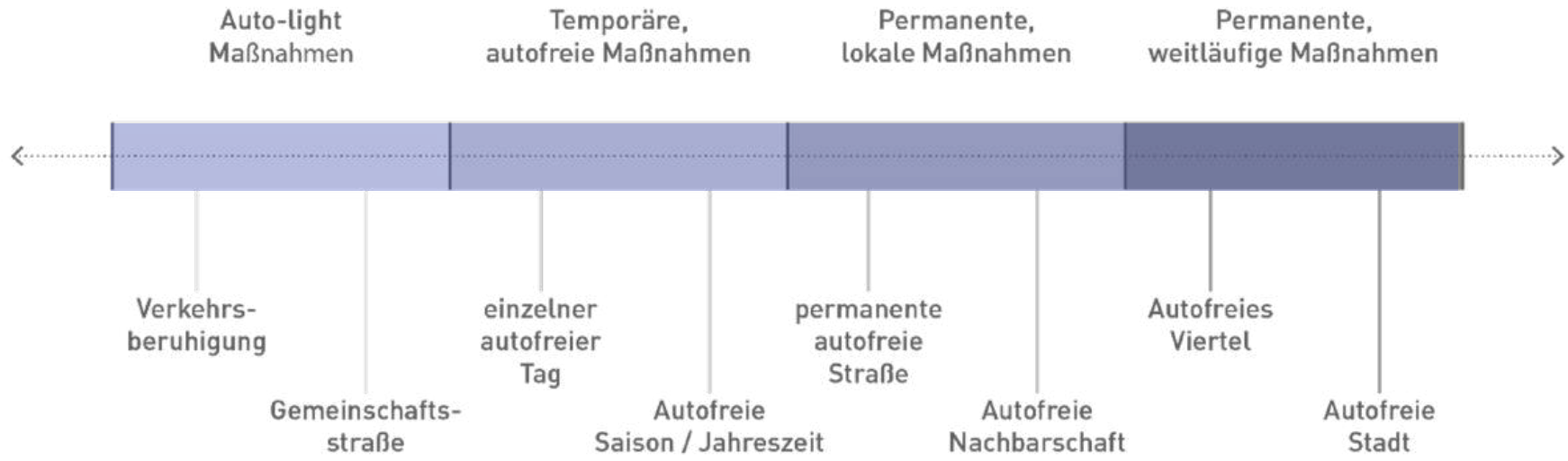
Polarisierung im Diskurs

Begriffe lösen starke emotionale Reaktionen aus. Sprache und Framing gewinnen an Bedeutung.

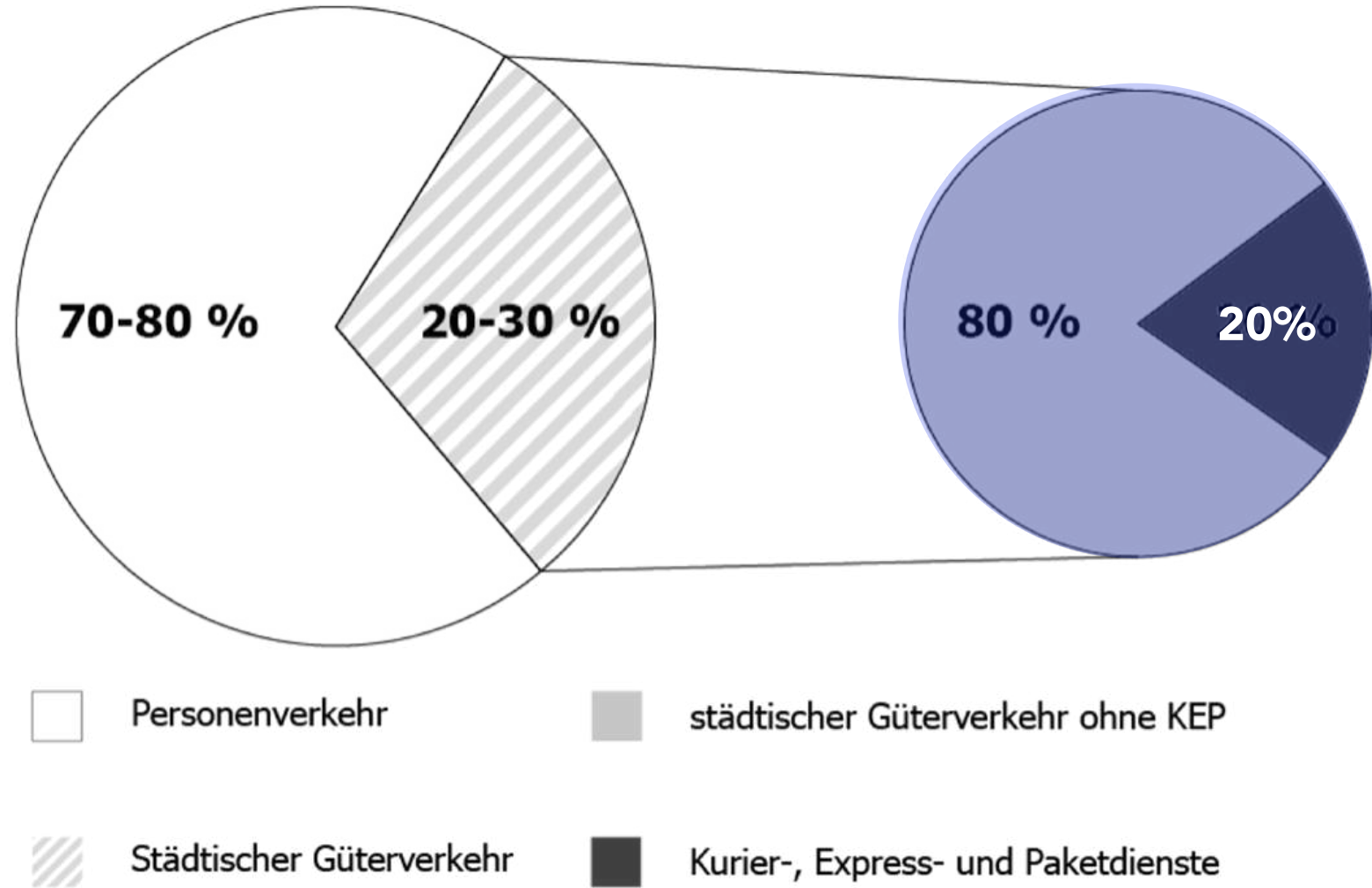
Aktuelle Beobachtung: Das Auto polarisiert und weckt starke Emotionen.



Aus fachlicher Sicht gibt es keine „echte“ Autofreiheit.



**Aus fachlicher Sicht
gibt es keine „echte“
Autofreiheit.**



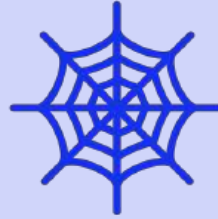
~~Autofreie (Innen)Stadt~~

~~Autofreie (Innen)Stadt~~

Stadträume für Alle.

Erkenntnisse
Verstehen und Gestalten
aus der Praxis *

* für Innenstädte



Zukunftsfähige Innenstädte entstehen durch gut strukturierte Erreichbarkeit

Innenstädte sind Netze und müssen verknüpft gedacht werden – für alle Generationen und für das Verweilen.

Netze denken:

Die Ebenen verstehen – München und Karlsruhe



Oben: Heatmap für Anlieferbedarfe im öffentlichen Raum
Legend: niedrig (light yellow) to hoch (dark yellow/black)

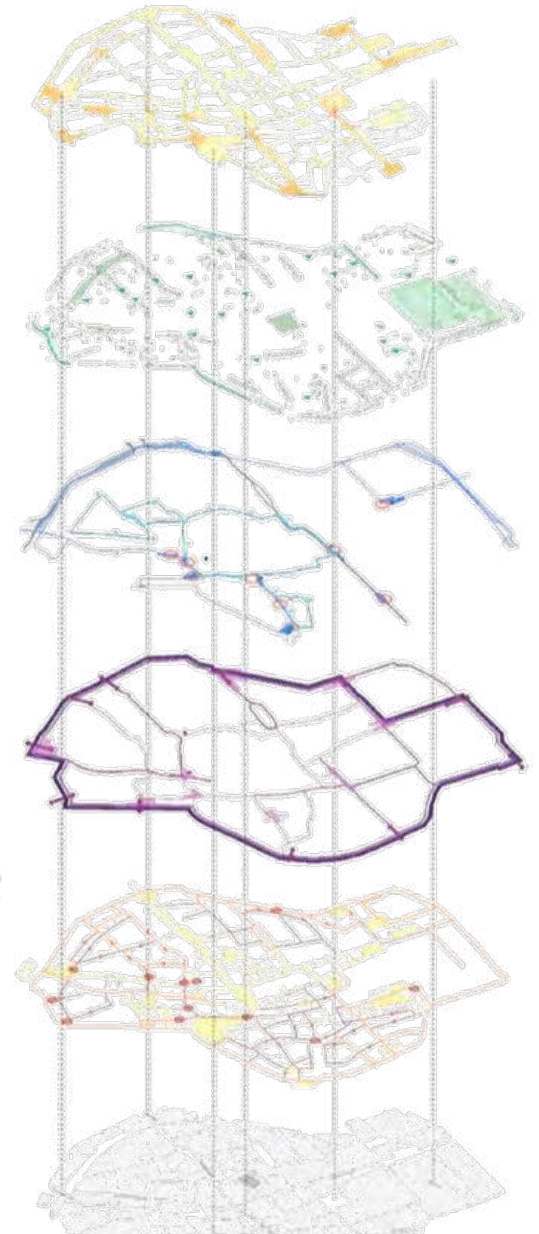
Priorisierung **Fußverkehr**
und höhere **Aufenthaltsqualität...**

Mehr **Grünflächen**, Begrünung im
Freien, grüne Infrastruktur im
Straßenraum, Boulevards, Plätze,
blaue Infrastruktur und
Klimaanpassung...

Stärkung und Erweiterung des
ÖPNV-Angebots in der Altstadt -
Optimierung von Taxiständen...

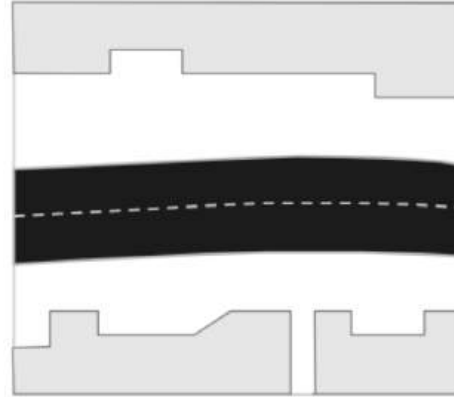
Verbesserung der Bedingungen
für den **Radverkehr...**

Optimierung und Verbesserung der
**Logistik, Erreichbarkeit für
Anwohnende und Kunden**
gewährleisten...



Netze denken:
Straßen haben unterschiedliche Aufgaben: Link and Space Theorie

Identifikation
 Link- / Verbindungsfunktion



Identifikation
 Place- / Aufenthaltsfunktion



Netze denken:
Neue Darstellungsmethoden wählen, um Zielbilder darzustellen.

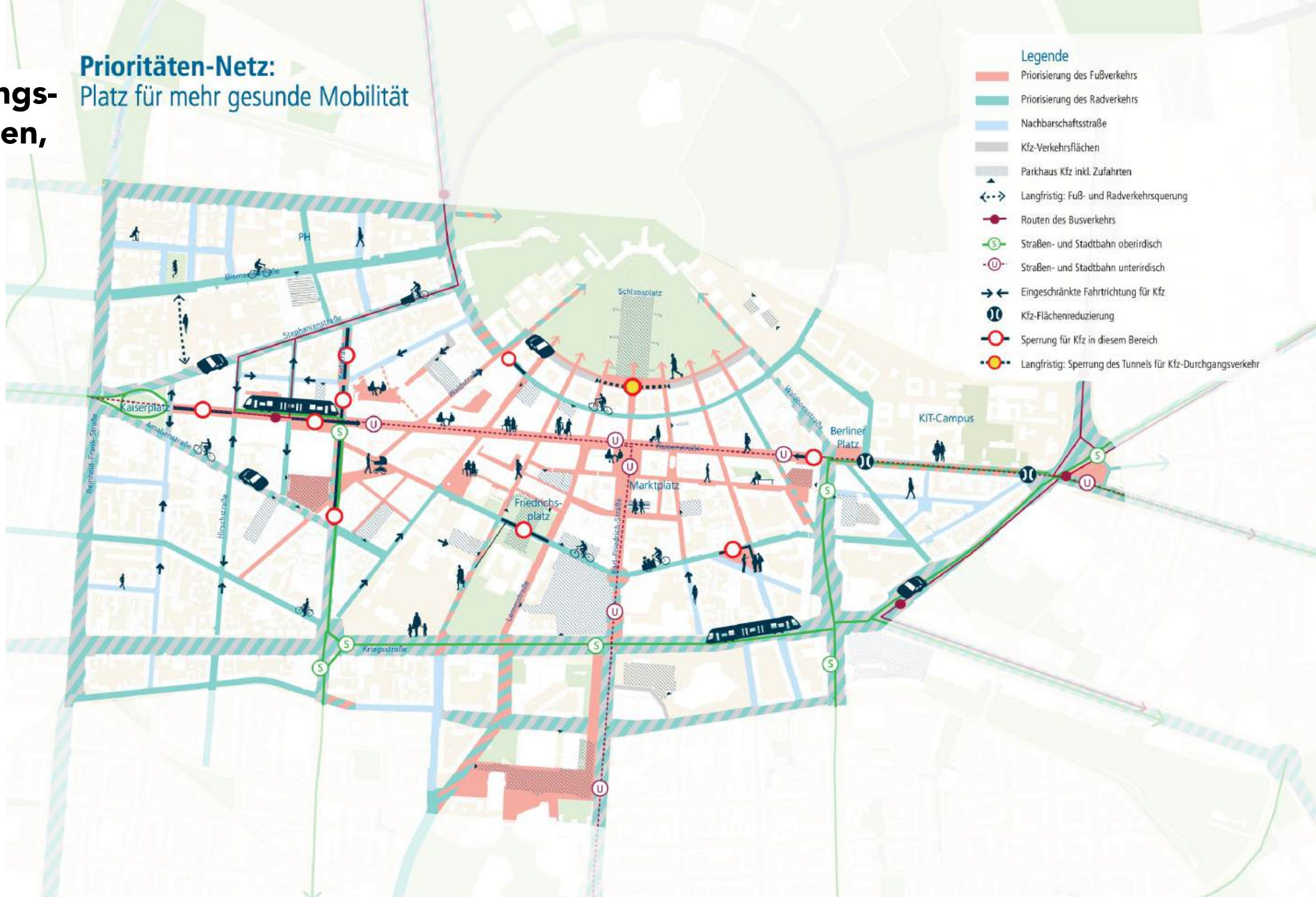
Platz für mehr

Ein Visionsplan für die Zukunft Karlsruhes



Netze denken:
Neue Darstellungsmethoden wählen, um Zielbilder darzustellen.

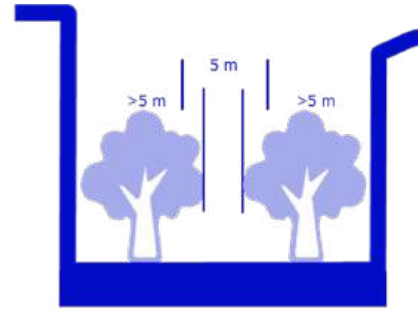
Prioritäten-Netz: Platz für mehr gesunde Mobilität



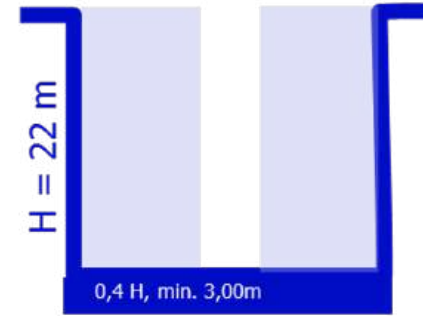
Netze denken: Alle use cases mitdenken.

	KEP	Handwerk	Entsorgung	Lieferung Convenience	Lieferung Einkäufe	Umzug	Private Anlieferung	Ride-Sharing / Taxi
Auswahl an Beispielen	UPS; DHL; DPD etc.	Bauarbeiten; Wartung; Montage etc.	Restmüll; Wertstoff-Tonne; Altpapier etc.	Pizza-Service; Lieferando etc.	Gorillas; REWE; Flaschenpost etc.	Umzugsunternehmen; Privat	Abhol-Service, Haustürlieferung, Click & Collect	Taxi; Fahrdienste etc.
Gängige Fahrzeugtypen	Fahrrad; Lastenfahrrad; Pkw; Kleintransporter	Pkw; Kleintransporter	Lkw	Fahrrad; Lastenfahrrad; Pkw; Kleintransporter	Fahrrad; Lastenfahrrad; Pkw; Kleintransporter	Pkw; Kleintransporter; Lkw	Pkw; Kleintransporter; Lkw	Pkw; Kleintransporter
Haltezeit	0 – 30 min	bis 1 Tag	0 – 30 min	0 – 15 min	0 – 15 min	bis 1 Tag	0 – 60 min	0 – 15 min
Frequenz / Häufigkeit	täglich	unregelmäßig	mehrfach wöchentlich	täglich	täglich	unregelmäßig	täglich	täglich
Prognose des Aufkommens	4-5% Zunahme pro Jahr (Prognose BIEK, 2020)	-	-	-	-	-	10 % aller Kfz-Fahrten erfolgen mit Transportbedarf*	1-2 % an allen Wegen*
Beeinflussbarkeit Fahrzeug	bedingt	nein	nein	bedingt	nein	nein	Nein	nein
Beeinflussbarkeit der Uhrzeit	bedingt	nein	nein	nein	bedingt	bedingt	nein	nein
Räumliche Anforderung	L.1; L.2; L.3; H.2; H.3; H.4	L.1; L.2; L.3	Fahrbahn	L.1; L.2; Fahrbahn	L.1; L.2; L.3	L.2; L.3	L.1; L.2; L.3	L.2; Fahrbahn

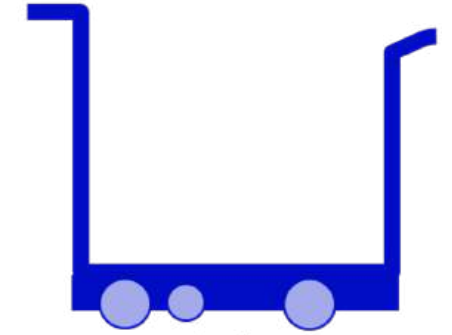
Netze denken:
**Verkehr ist nicht die
einzige relevante
Nutzung im Raum.**



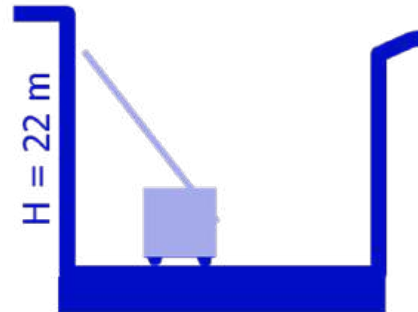
12 – 15 m
Vegetation



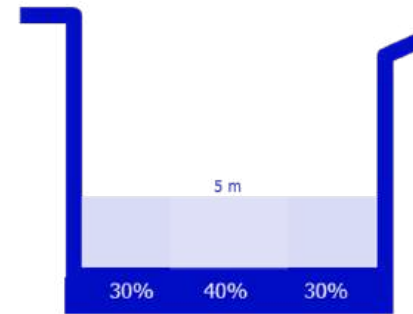
> 17,6 m
Abstandsflächen /
Landesbauordnung



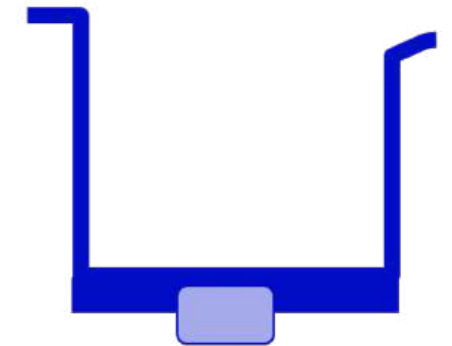
> 6 m
Leitungen



11,5 – 17,5 m
Rettungsfahrzeuge /
Landesbauordnung



> 12,5 m
Raumproportion /
Erdgeschossnutzungen



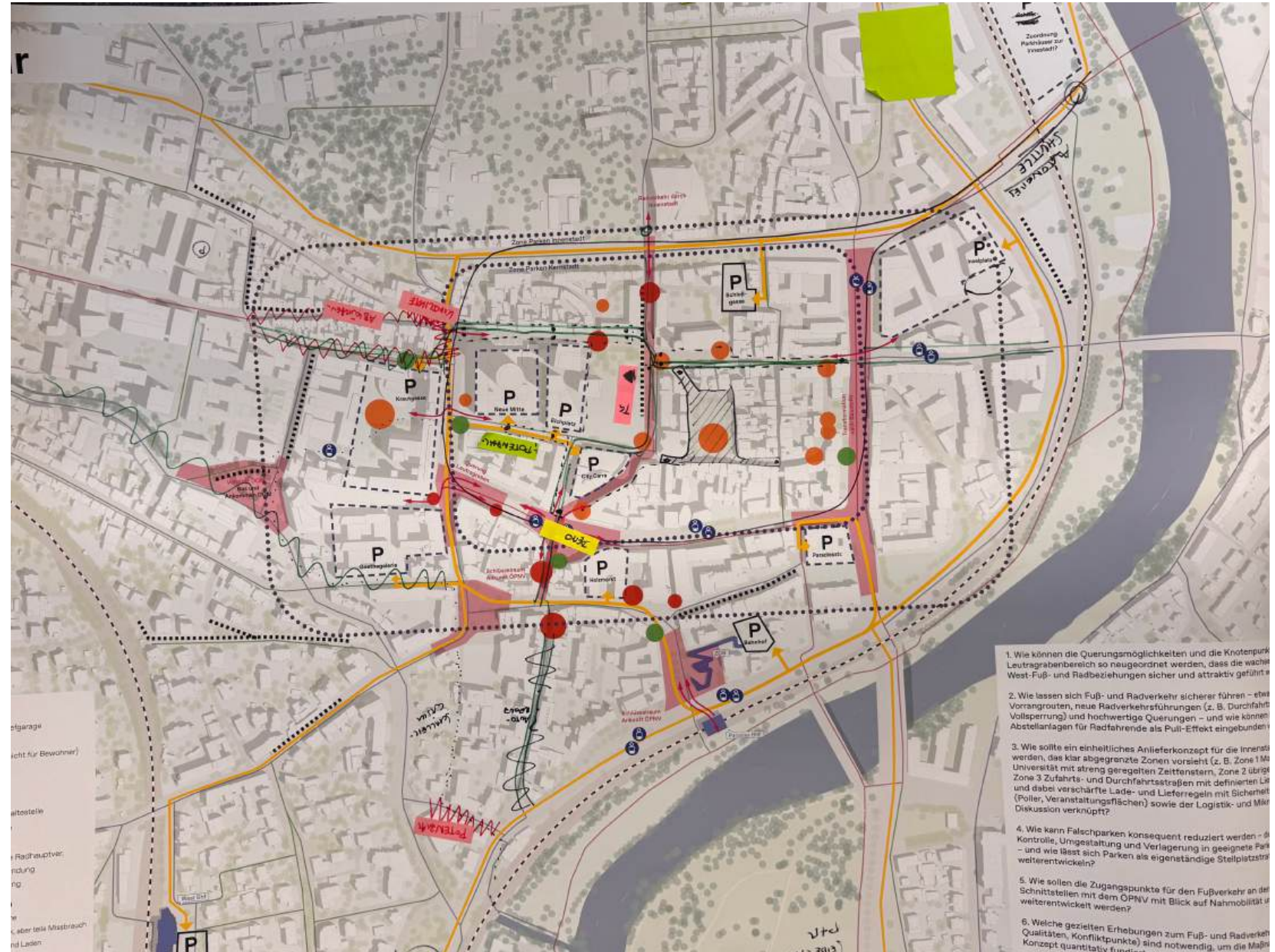
4 m
Ver- und
Entsorgungstunnel



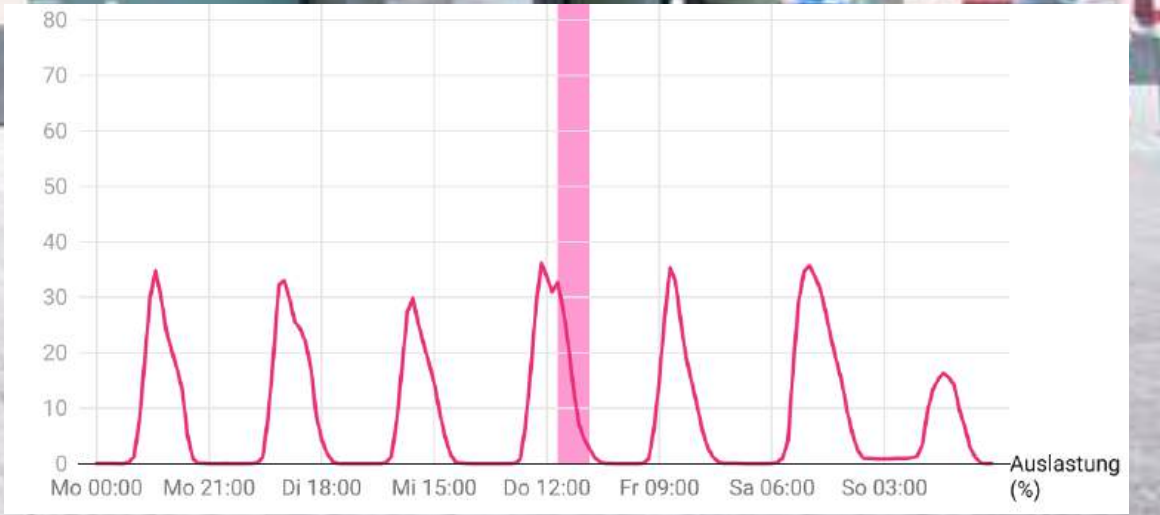
Zukunftsfähige Innenstädte brauchen positive Bilder und Kooperationen

Von den richtigen Themen und Bedürfnissen

Kooperationen: Einzelhandel frühzeitig einbinden – Innenstadt Jena



Kooperationen: Gute Partnerschaften für Umsetzung



Kooperationen:
**Themawechsel und
beispielloses
Miteinander –
Baumentscheid Berlin**



Kooperationen:
**Themawechsel und
beispielloses
Miteinander –
Baumentscheid Berlin**



-2 °C

Ziel: Kühlung hitzebelasteter Stadtviertel
1.000 neue Miniparks sowie 100 zusätzliche Grünflächen; jeder gefällte Baum muss verpflichtend nachgepflanzt werden; 15m Raster

ca. 70%

Durch den parteiübergreifenden Beschluss im Abgeordnetenhaus wurde der eigentlich angestrebte Volksentscheid überflüssig, da das Parlament den Gesetzentwurf aus der Stadtgesellschaft im Wesentlichen unverändert übernahm.

560.000

Neupflanzungen bis 2040: etwa 560.000 zusätzliche Stadtbäume müssen Land und Bezirke in den nächsten 15 Jahren pflanzen.

0

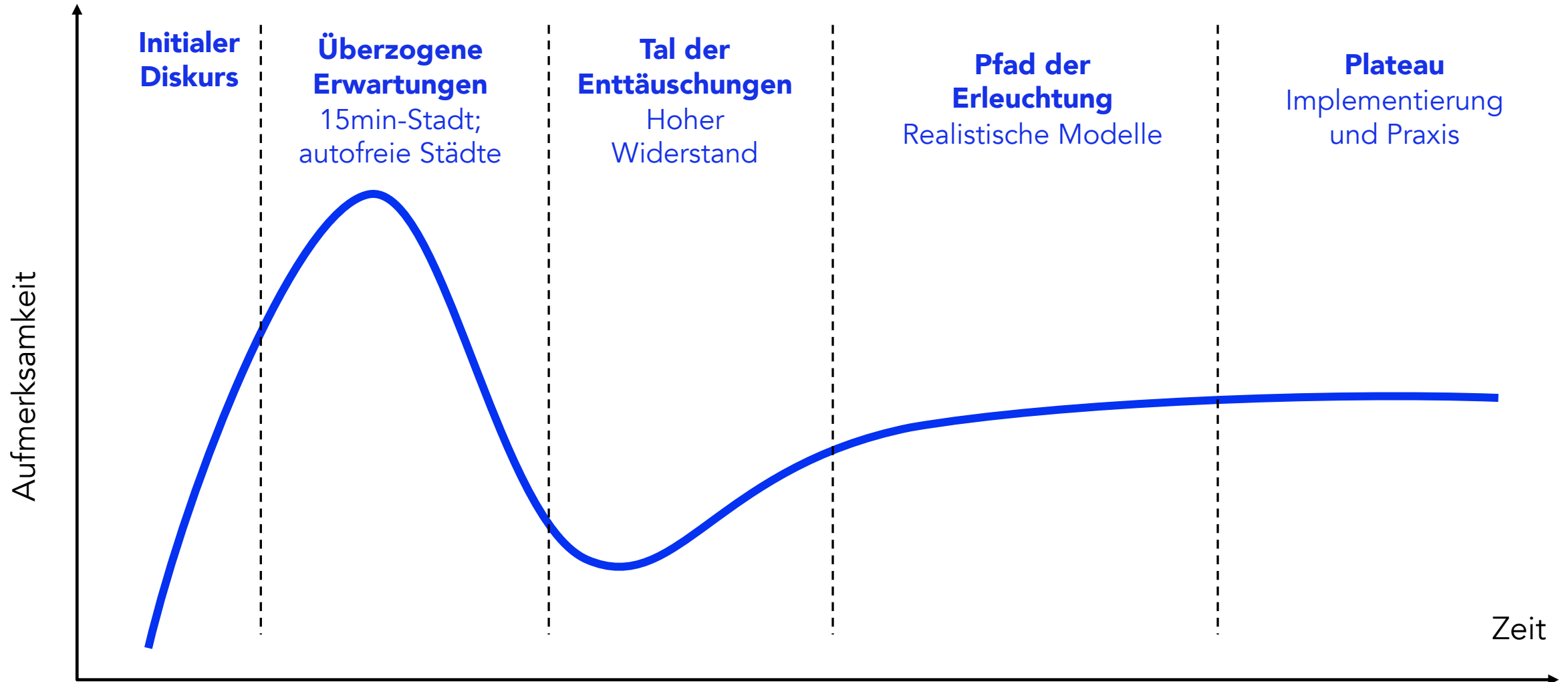
Der Änderungsantrag von CDU und SPD wurde mit den Stimmen von CDU, SPD, Grünen und Linken angenommen – alle Fraktionen mit Ausnahme der AfD stimmten zu.



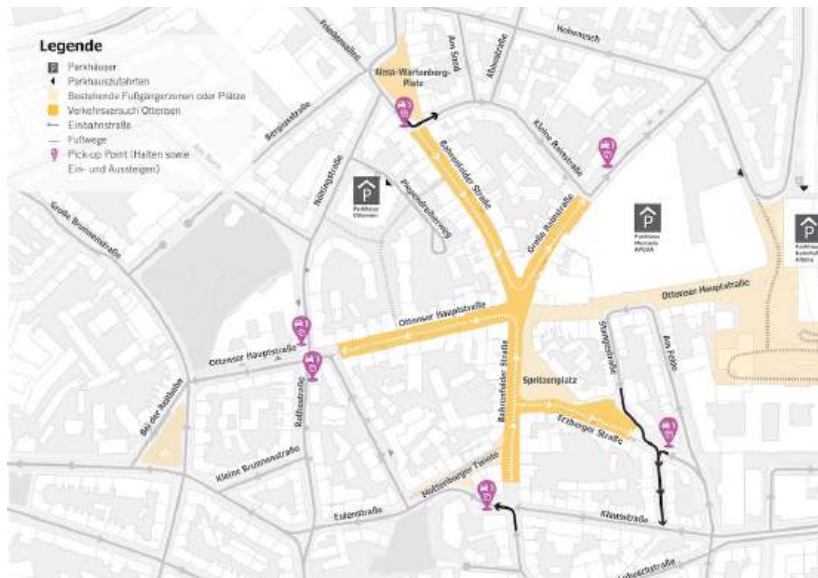
Die Gestaltung zukunftsfähiger Innenstädte ist ein Prozess

Von der Einbindung von Akteuren, Überwachung
und Management.

Prozess:
**Mit dem „Hype Cycle“
(nach Gartner) planen.**



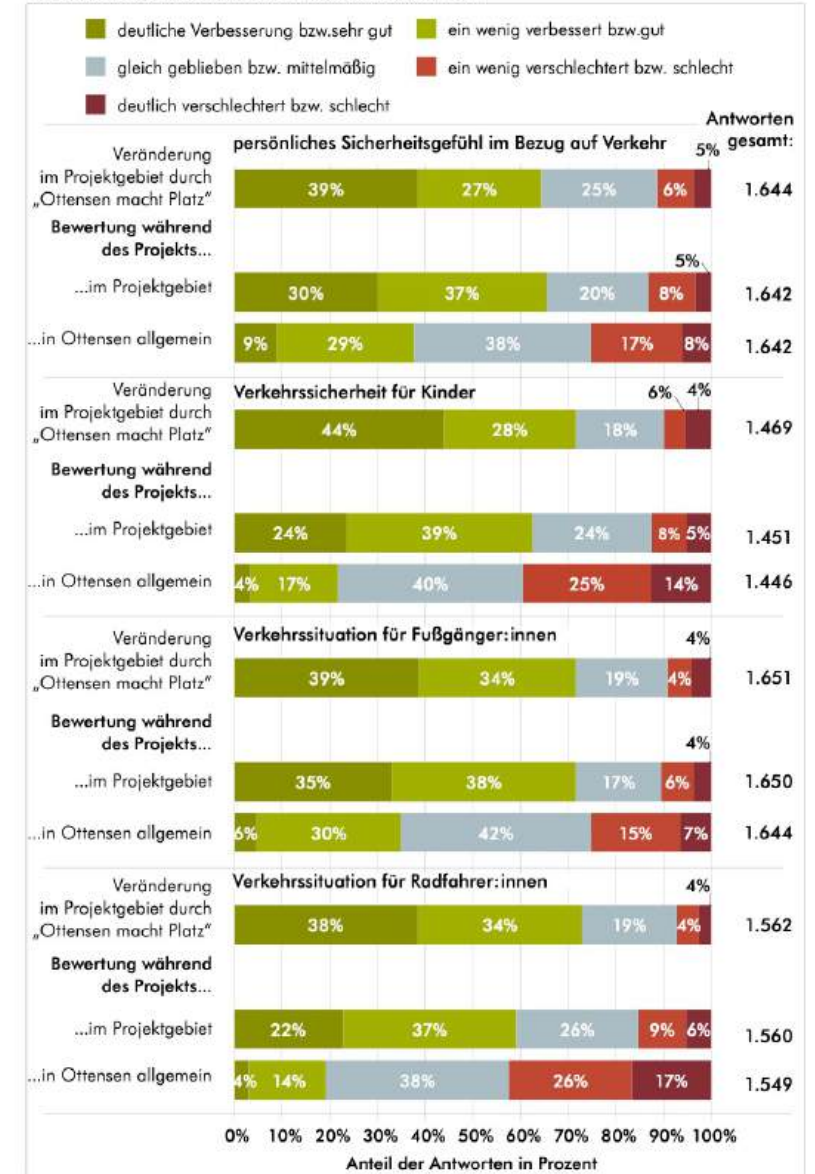
Prozess: Ottensen macht Platz



Prozess: Ottensen macht Platz



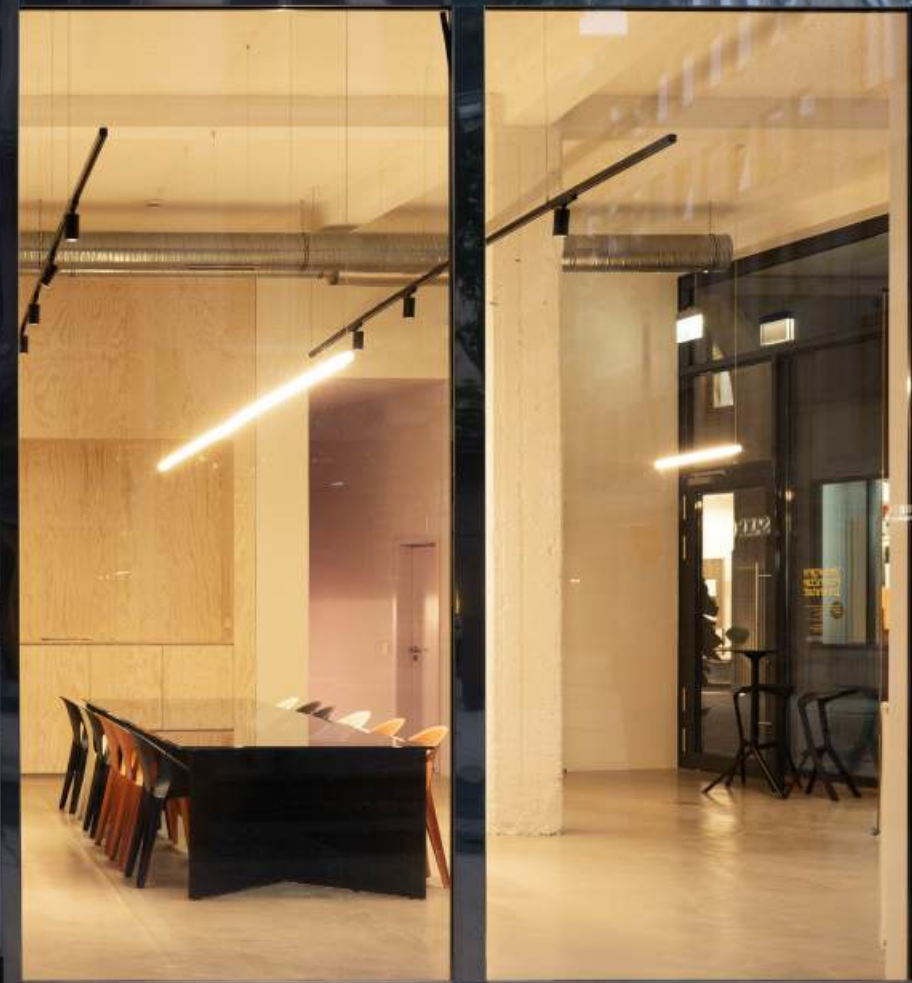
Abbildung 12: Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrssituation für den nicht motorisierten Verkehr im Allgemeinen



Prozess:
**Die Innenstadt wie
eine „Mall“ verstehen –
Stadtteilmanagement
Seestadt aspern, Wien**



Prozess:
Innenstadt als Prozess –
Innenstadtkoordinator
Hamburg





Zukunftsfähige Lebensräume entstehen durch mutige und ungewöhnliche Entscheidungen

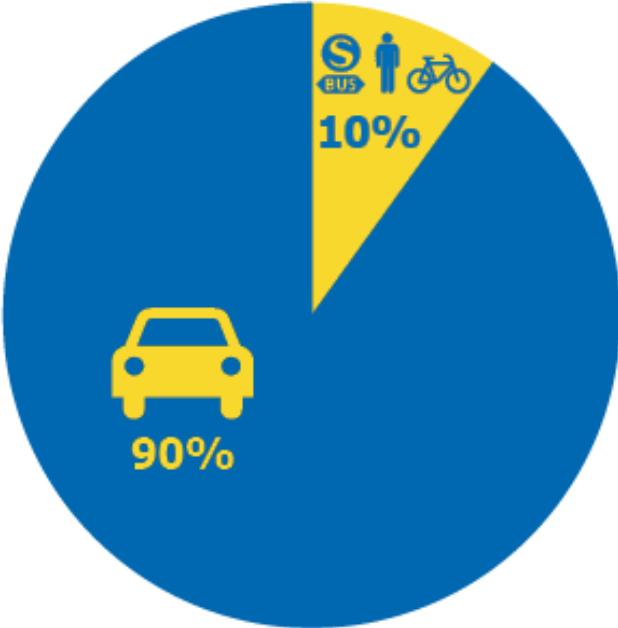
Es braucht energetische Treiber und Mut,
teils etwas Neues zu wagen.

Konsequent umsetzen:
**IKEA-Altona in der
Fußgängerzone**



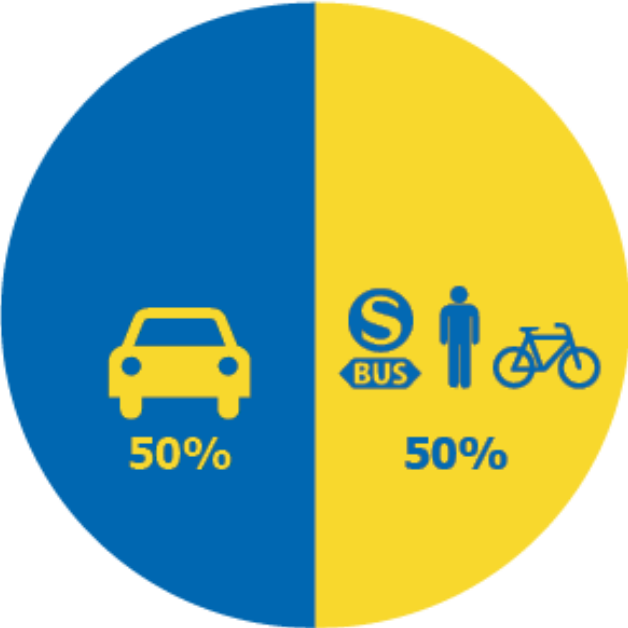
Konsequent umsetzen: IKEA-Altona in der Fußgängerzone

Modal Split der Kunden im Vergleich

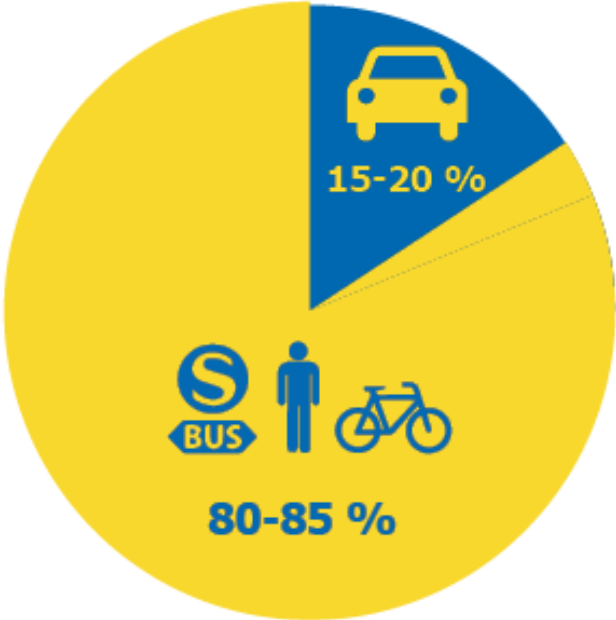


(Abschätzung nach „Bosserhoff“: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Abschätzung der Verkehrserzeugung, 2005)

konventioneller Möbelmarkt



Prognose Verkehrsgutachten



Erhebung 07/14 - 10/14

Konsequent umsetzen:
Nachbarschaftliches Wohnen
Grüner Weiler, Münster –
Ambitioniertes
Mobilitätskonzept



Konsequent umsetzen:
Nachbarschaftliches Wohnen
Grüner Weiler, Münster –
Nahversorgung selber machen



Konsequent umsetzen:
**Kurze Wege durch neue
Technologien –
Automatengeschäfte**



Konsequent umsetzen:
**Quartiersgarage mit
Nahversorgung; aktive
Erdgeschossfassade**



Konsequent umsetzen:
**Auch kleine Eingriffe
bringen etwas – Kopenhagen**



Konsequent umsetzen:
Innenstadt als Wald;
Tivoli in Kopenhagen



Konsequent umsetzen:
**Rückbau einer inner-
städtischen Straße;
Cheonggyecheon river,
Südkorea**



Zukunft ist
nicht immer
linear...



Zukunft ist
nicht immer
linear...



Zitat Kaiser Wilhelm II:
**"Ich glaube an das Pferd.
Das Automobil ist eine
vorübergehende Erscheinung."**

Learnings

Für alle die jetzt aufwachen – was kann ich mitnehmen?

Learning 5 –
**Ohne Mut geht
aber nichts!**

Kopenhagen



Zusammenfassen

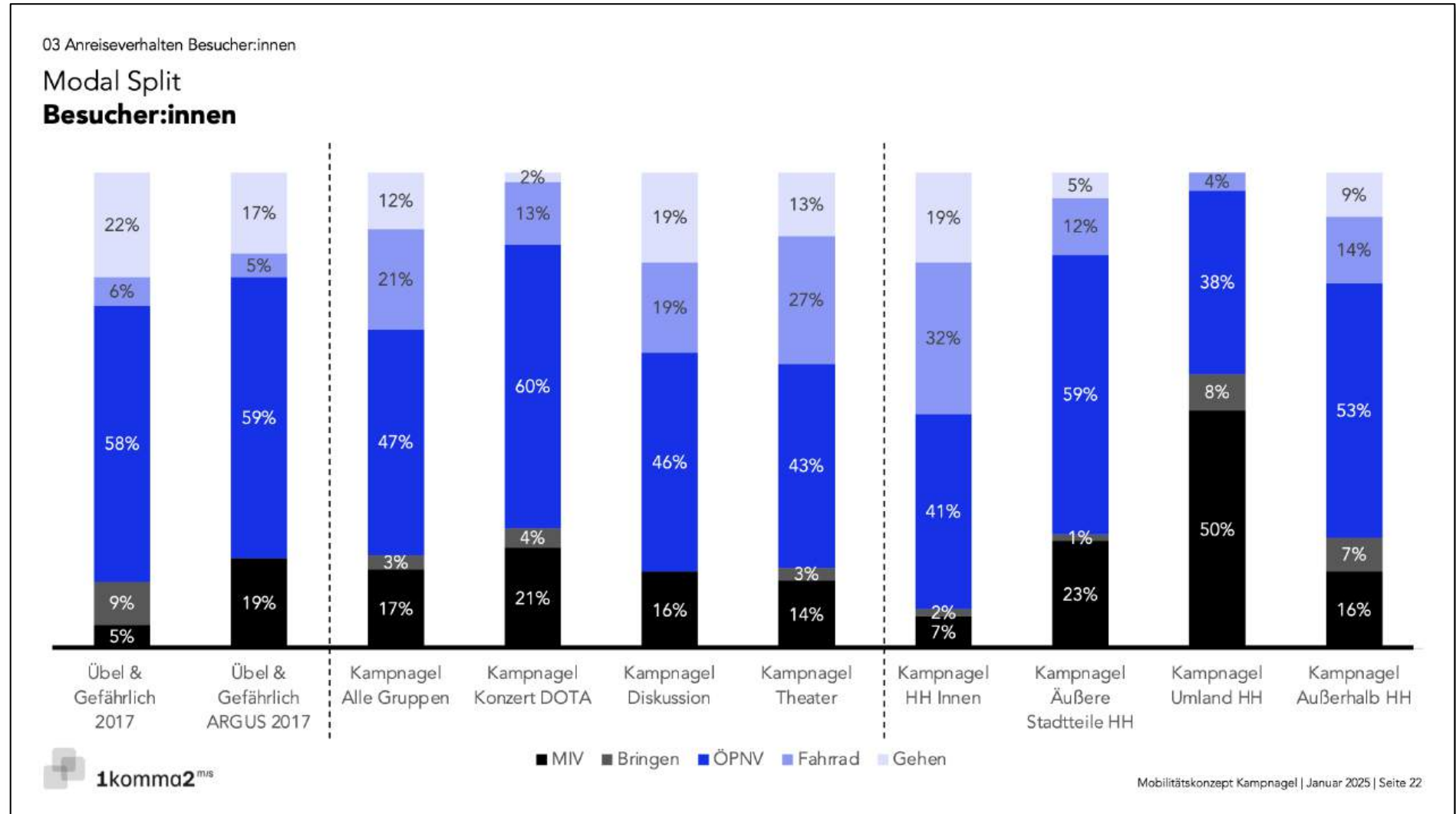
1komma2^{m/s}

Studio 1komma2
Büro für integrierte Mobilitäts-
und Verkehrsplanung

Christian Scheler
c.scheler@1komma2.de
[+49 \(0\)1577 757 28 26](tel:+49015777572826)

Studio 1komma2
Christian Scheler
Beratender Ingenieur
Charlottenstr. 2
10696 Berlin

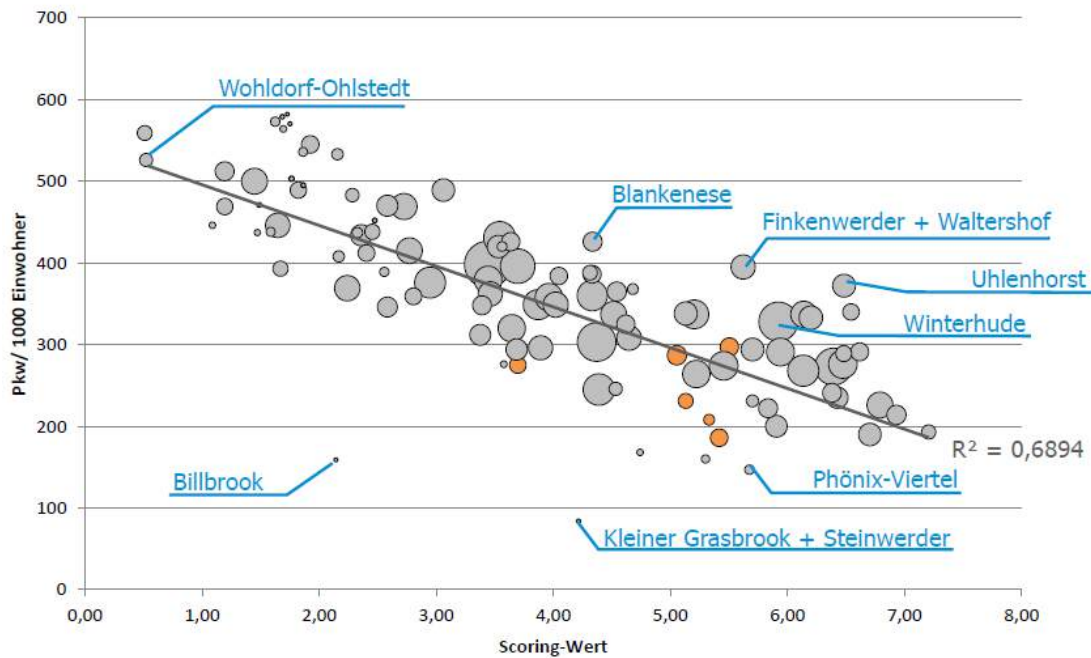
Bei der Mobilität ist **nicht nur der Ort relevant – sondern auch die Zielgruppe.**



Pfadabhängigkeit und Pkw-Besitz:

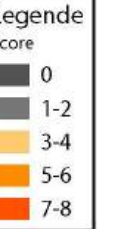
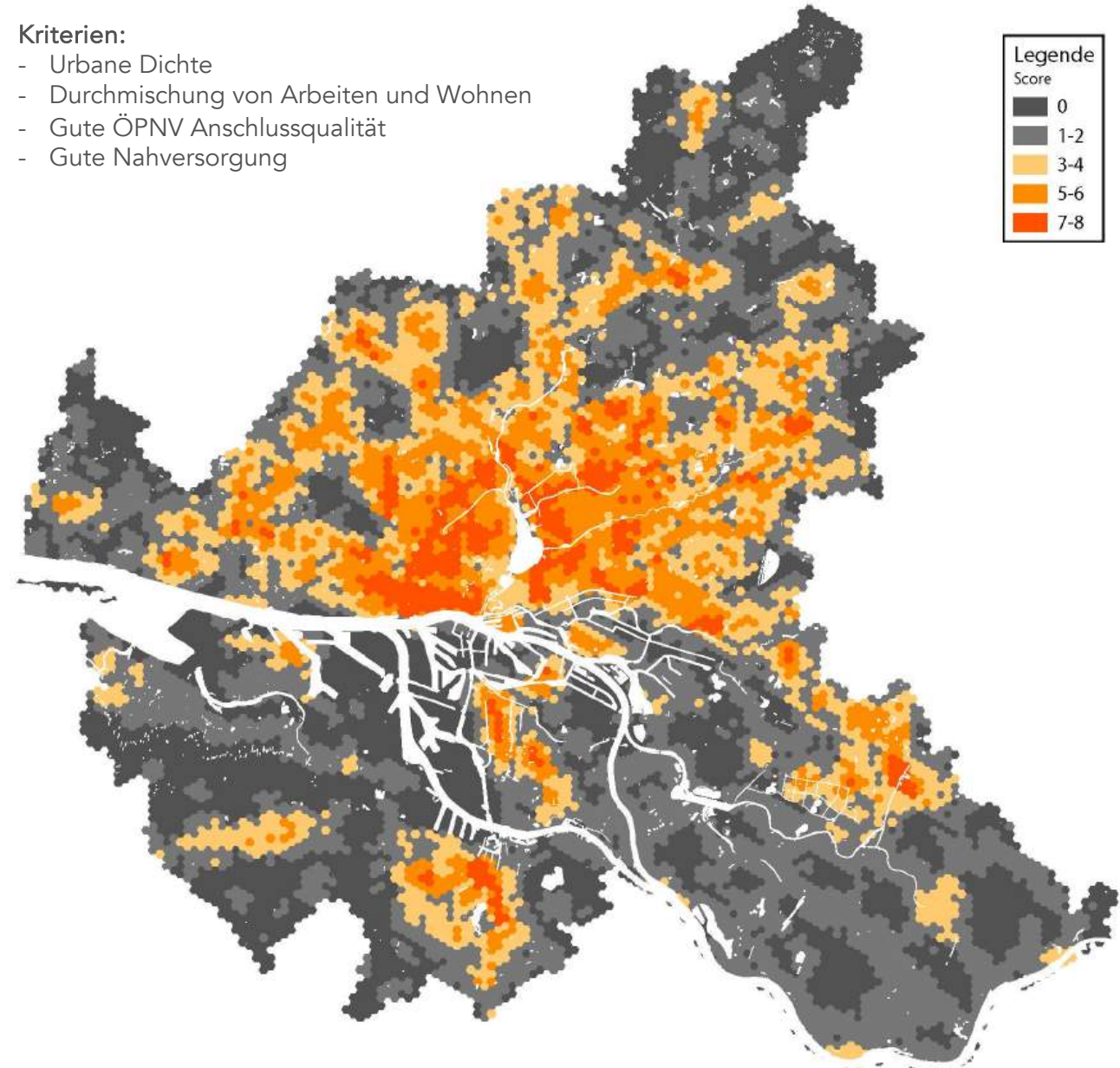
Zusammenhang mit städtischen Strukturen

Pkw-Besitz vs. Scoring-Wert (Alle Stadtteile und Quartiere)



Kriterien:

- Urbane Dichte
- Durchmischung von Arbeiten und Wohnen
- Gute ÖPNV Anschlussqualität
- Gute Nahversorgung



Begleitung „Altstadt für Alle“ mit Gehl, München 2023 - 2024

Priorisierung **Fußverkehr**
und höhere **Aufenthaltsqualität...**

Mehr **Grünflächen**, Begrünung im
Freien, grüne Infrastruktur im
Straßenraum, Boulevards, Plätze,
blaue Infrastruktur und
Klimaanpassung...

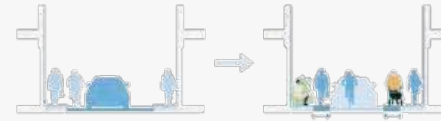
Stärkung und Erweiterung des
ÖPNV-Angebots in der Altstadt -
Optimierung von Taxisständen...

Verbesserung der Bedingungen
für den **Radverkehr...**

Optimierung und Verbesserung der
**Logistik, Erreichbarkeit für
Anwohner und Kunden**
gewährleisten...



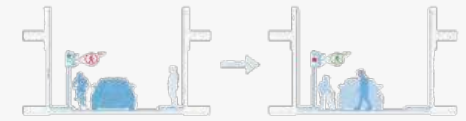
1 Anpassung der Bürgersteige an Nachfrage / Verbreiterung



2 Schaffung zusätzlicher Querungen



3 Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen



4 Durchgehende niveaugleiche Gehwege



Zielbild Radverkehr



- Schaffung geschützter Radwege
- Verkehrsberuhigung / Fahrradstraßen
- Radroute im Mischverkehr (Hohe Verkehrsberuhigung)
- Radroute durch Fußgängerzone
- Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
- Umgestaltung / Entschärfung Knotenpunkt
- Bessere Verbindung mit Umgebung
- Schnelle, hochwertige Verbindung



Gehl

Altstadt Birata - München

Munich

46

Wir tragen keine Bedenken, sondern **tragen Verantwortung für eine gemeinsame Lösung für Herausforderung.**



Kurzvorstellung

Auswahl unserer Kund:innen

Coloured Fields
creating communities

Quantum

GEWOBA



PANDION

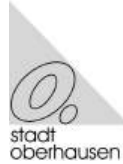


SIGNA

ROBERT C.
SPIES



JENA LICHTSTADT.



VONOVIA



HafenCity



GRASBROOK
HafenCity Hamburg GmbH

Sprinkenhof
Wir bewegen Immobilien

HOWOGE

ÜberseeInsel



hcu
HafenCity
Universität
Hamburg

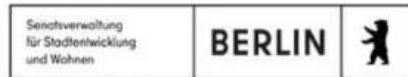
VCD
Mobilität für Menschen.



Hamburg



Landeshauptstadt
München



BERLIN



Hamburgische Architektenkammer
Körperschaft des öffentlichen Rechts



Freie
Hansestadt
Bremen



ACCUMULATA

KondorWessels

hbreavis

COMMERZ REAL

KADANS
Science Partner

1komma2^{m/s}