DIE 15-MINUTEN-STADT

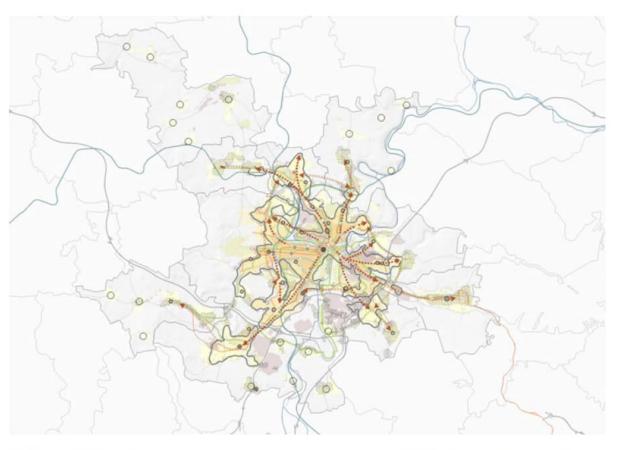


Abbildung 1: "15-Minuten-Stadt – Eine Vision für die Stadtregion Kassel?", Konzept der 15-Minuten-Stadt im Rahmen eines Studienprojekts auf das ZRK-Gebiet angewandt (Hilden, Martens, Stocker, Weihsleder, 2022)



Ziele



Steigerung der Lebensqualität



Mobilitätsbarrieren abbauen und Verkehrswende ermöglichen



Erreichbarkeit von Infrastruktur, Einrichtungen und Natur

Um was geht es?

Die Attraktivität eines Wohn- oder Arbeitsor tes wird häufig über seine verkehrliche Anbindung definiert. Dabei geht es die um die Erreichbarkeit des nächsten Mittel-/ Oberzentrums mit seinen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten sowohl mit öffent lichen Verkehrsmitteln, als auch mit dem Pkw.. Als Ansatz zur Planung und Optimie rung möglichst kurzer Wege zielt das Konzept der 15-Minuten-Stadt bzw. der 15-Minuten-Region namensgebend auf die Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen, wie bspw. des Arbeitsplatzes, der Schule oder des täglichen Bedarfs, in einem 15-Minuten-Radius zum Wohnort ab. Dieser zeitliche Radius kann durch verschiedenste direkte Maßnahmen, wie die Schaffung neuer Verkehrstrassen oder Haltestellen des öffentli chen Verkehrs erreicht werden. Aber auch indirekte Maßnahmen, wie angebotsorientierte Mobilitätsangebote, leisten einen Beitrag zur Erreichung des Ziels.

Schwerpunkt bei der Erarbeitung eines derartigen Konzeptes ist eine umfangreiche Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bewohnerschaft eines Ortes oder Quartiers, um bestmögliche Aussagen zu zukünftigen Maßnahmen treffen zu können. Die **Wahl des** Verkehrsmittels spielt beim Konzept der 15-Minuten-Stadt eine zentrale Rolle. So kann mit dem Bus in 15 Minuten eine größere Strecke zurückgelegt werden als mit dem Rad oder zu Fuß. Das Konzept hängt eng zusammen mit dem der "Stadt und Region der kurzen Wege" und der im Raumordnungsgesetz festgelegten Bündelung von Infrastrukturen unter der Bezeichnung der "Zentralen Orte". Es unterscheidet sich jedoch in der Fokussierung auf die Zeit anstatt auf die Länge der Strecke als maßgeblichen Faktor bei der Bestimmung von Erreichbarkeiten. Dahingehend ist die Thematik auch in abgewandelter Form als 10, 20 oder 30-Minuten-Stadt (oder -Region) zu finden, ausgehend von den zur Erreichbarkeit einbezogenen Mobilitätsarten. Neben einer Sicher stellung der Erreichbarkeit und Verfügbarkeit verschiedener Einrichtungen kann das Konzept unter Kombination mit der Schaffung nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur auch einen positiven Beitrag bei der Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, wenn bspw. auf einem 15-minütigen Weg zum Arzt oder zur Arbeit nicht mehr zwingend auf das Auto zurückgegriffen werden muss.



Besondere Hinweise

Mit zunehmendem **zeitlichem Fokus** des Konzepts (10, 15, 20, 30 Minuten, etc.) sollten die einbezogenen Verkehrsarten sowie der **räumliche Radius** erweitert werden, da sich mit mehr Zeit und anderen Verkehrsmit teln auch andere Strecken in derselben Zeit zurücklegen lassen.

Ein Kritikpunkt der auf einem zeitlichen Fokus basierenden Mobilitätskonzepte ist die häufig fehlende Unterscheidung von städtischem und ländlichem Raum aufgrund ande rer Voraussetzungen bei der räumlichen Dichte von Einrichtungen und Zielorten des täglichen Bedarfs sowie bei der Umsetzbarkeit von Maßnahmen.

Besonderes wichtig ist in diesem Zusammenhang den Blick über die engeren Gemarkungsgrenzen zu richten. Die zentralen Orte und ihr Umland müssen hier als Ganzes betrachtet und interkommunal entwickelt werden, etwa mit grenzübergreifenden Radschnellverbindungen oder strategisch positionierten Haltestellen des ÖPNV.

Die Grenzen des Konzepts bestehen darin, dass zwar in der Theorie eine Erreichbarkeit von Einrichtungen des täg lichen Bedarfs durch Strecken- oder Zeitradien ermittelt werden kann, das tatsächliche Mobilitäts-, Einkaufs oder Reiseverhalten der Menschen jedoch immer auch von daraus zu ziehenden Schlüssen abweichen wird. So können bspw. viele Bewohner: innen einer Ortschaft statt zum nächstgelegenen

Nahversorger zu einem weiter entfernten fahren, weil dieser ein qualitativ oder quantitativ besseres Angebot zu bieten hat. Aus diesem Grund stellt die Analyse des Verkehrsverhaltens der Bewohnerschaft des Untersuchungsgebiets neben der rein räumlichen Be trachtung einen wichtigen Teil der Konzepterstellung dar.

Rechtliche Grundlagen

§ 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 ROG (Grundsätze der Raumordnung

- Grundsätze der Raumordnung sind insbesondere-
 - 1. Im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Dabei ist die nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation sind zu unterstützen, Entwicklungspotenziale sind zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schützen [...];
 - 3. Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung der Chancengleichheit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen. Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in Zentralen Orten zu bündeln; die Erreichbarkeits- und Tragfähigkeitskriterien des Zentrale-Orte-Konzepts sind flexibel an regionalen Erfordernissen auszurichten. [...];

PRAXIS-



<u>Praxisbeispiele</u>

"15-Minuten-Stadt – Eine Vision für die Stadtregion Kassel?"

Im Rahmen eines Studienprojekts an der Universität Kassel hat sich eine Gruppe Studierender mit dem Konzept der 15-Minuten Stadt am Beispiel des ZRK Verbandsgebiets be fasst. Anhand umfassender Analysen wurde zunächst eine Bewertung des heutigen "Grades der 15-Minuten-Stadt" vorgenommen (vgl. Abbildung 2). Die Bewertung erfolgte auf Basis einer von der Projektgruppe selbst erarbeiteten Bewertungstabelle, eingeteilt in

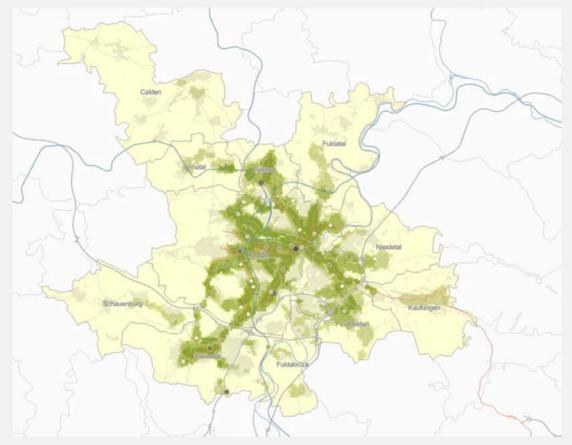


Abbildung 2: Grad der 15-Minuten-Stadt. ("15-Minuten-Stadt-Eine Vision für die Stadtregion Kassel?", 2021)

Abschnitte zu quantitativer sowie qualitativer Versorgung mit Mobilitätsangeboten und deren Erreichbarkeiten.

Im Rahmen des Projektes wandten sich die Studierenden begleitend zum Thema der verkehrlichen Vernetzung und u.a. des Nahversorgungs-, Bildungs-, und medizinischen Ange bots des Verbandsgebiets der Siedlungsentwicklung und -erweiterung zu und erarbeiteten ein Konzept für eine mögliche Entwicklung der Region im Zeichen der 15-minütigen Er reichbarkeit.

Literatur zum Weiterlesen:

Frederik Hilden, Jonah Martens, Senta Stocker, Anna Weihsleder, Kassel (2022). 15 -Minuten-Stadt – Eine Vision für die Stadtregion Kassel?. Studentisches Projekt an der Universität Kassel. Im Internet: https://storymaps.arcgis.com/stories/c87872f771304905be40aab91baf6f70

Radschnellverbindung Kassel – Vellmar

Zur Umsetzung der Verkehrswende sollen im Verbandsgebiet des ZRK mehrere Radschnellverbindungen entstehen, welche eine schnelle Anbindung für den Radverkehr zwi schen dem Oberzentrum Kassel und seinem Umland schaffen Als eine dieser geplanten Verbindungen ins Kasseler Zentrum wird die sieben Kilometer lange Radschnellverbindung von Vellmar bis zum Campus der Universität Kassel am Hol ländischen Platz verlaufen und so eine gut erschlossene Radstrecke von gut 16 Minuten Fahrzeit darstellen. Der Zweckverband Raum Kassel koordiniert für seine Mitglieder Kassel und Vellmar die Planung für diese Verbindung auf Basis einer hierfür zuvor durchge führten Machbarkeitsstudie.

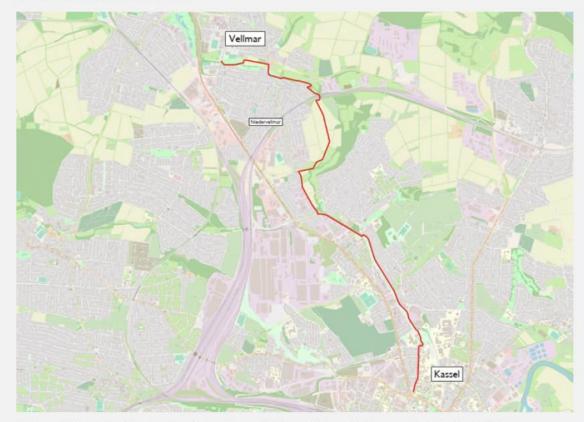


Abbildung 3: Verlauf der Radschnellverbindung Kassel—Vellmar. (Iffert und Partner Ingenieurbüro GmbH, 2021)

Literatur zum Weiterlesen:

Zweckverband Raum Kassel (ZRK): "So geht Verkehrswende" Planung der Radroute Kassel-Vellmar wird konkret. Im Internet: https://www.zrk-kassel.de/aktuelles/artikel/2021/so-geht verkehrswende.html#a4633

Zweckverband Raum Kassel (2018): Machbarkeitsstudie für die Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel, Abschlussbericht. Im Internet: https://www.zrk-kassel.de/media/files/download/pdf/zrk_raddirektrouten_bericht_final_08_11_2018.pdf

<u>Praxisbeispiele</u>

Agglomerationskonzept Region Köln-Bonn – Teilstrategie MIV und Wirtschaftsverkehr

Das Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn zielt auf eine umfassende Entwicklung der Siedlungs-, Wirtschafts- Grün- und Freiräume sowie der Verkehrsachsen und Knoten punkte im gesamten Kölner Umland ab. Die Teilstrategie zum MIV (motorisierter Individualverkehr) und Wirtschaftsverkehr hat einerseits das Ziel, Zugänge zu Einrichtungen und Naturräumen für die Bevölkerung zu erleichtern, zum anderen aber auch die Verkehrssitu ation der Region mit einem Zeithorizont 2040+ zu verbessern und zu stabilisieren. Die Teilstrategie ist dabei in mehreren lokalen Unterpunkten unterteilt, was die polyzentrische Entwicklung der Region verstärken und damit eine dezentralisierte Mobilität gewährleisten soll (vgl. Agglomerationskonzept, S. 60 ff.).

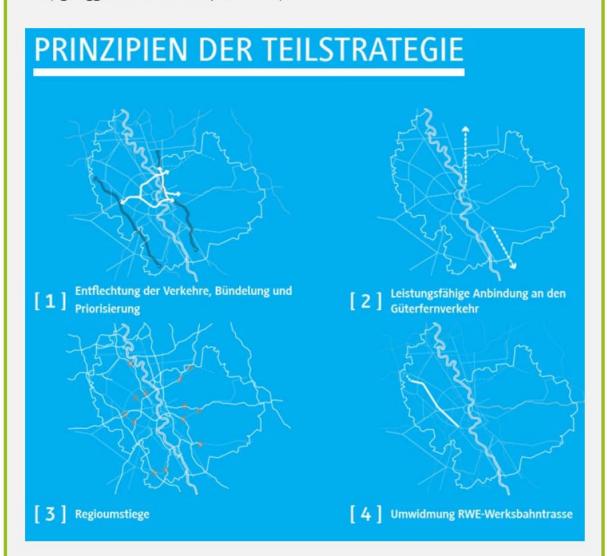


Abbildung 4: Prinzipien der Teilstrategie MIV und Wirtschaftsverkehr des Agglomerationskonzept Region Köln-Bonn. (Region Köln/Bonn e.V., 2020)

Literatur zum Weiterlesen:

Region Köln/Bonn e.V. (2020): "Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn. S.42ff. Im Internet: https://www.region-koeln-bonn.de/fileadmin/region-koeln-bonn/tx_dam/2019_Agglomerationskonzept_Region_Koeln_Bonn_KONZEPTBAND.pdf



Abbildungen, Quellen und weiterführende Literatur

Abbildung 1 / Abbildung 2: Frederik Hilden, Jonah Martens, Senta Stocker, Anna Weihsleder, Kassel (2022). 15-Minuten-Stadt – Eine Vision für die Stadtregion Kassel?. Studentisches Projekt an der Universität Kassel. Im Internet: https://storymaps.arcgis.com/stories/c87872f771304905be40aab91baf6f70

Abbildung 3: Verlauf der Radschnellverbindung Kassel-Vellmar (Iffert und Partner Ingenieurbüro GmbH, 2021)

Abbildung 4: Prinzipien der Teilstrategie MIV und Wirtschaftsverkehr des Agglomerationskonzepts Köln-Bonn (Region Köln/Bonn e.V:, 2020)

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB): Zentrale Or te. Im Internet: https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/raumentwicklung/grundlagen/zentrale-orte/zentrale-orte node.html

TU Berlin: Stadtstrukturen im Stresstest: Zukunftsbilder einer durchmischten und klimagerechten Stadt nach der Pandemie. Felix Bentlin / Hendrick Jansen / Päivi Kataikko-Grigoleit / Angela Million / Jose M. Velazco-Londono (Hrsg.). ISBN: 9783798332287, 9783798332294, 9783798332287. Berlin 2021 (S. 69 ff.). Im Internet: https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/52195

datengraben.com & flux - impulse. Ist deine Stadt eine 15-Minuten-Stadt?. 15-minuten-stadt.de. Im Internet: https://15 minuten-stadt.de/

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann, Dr. Jürgen Gies, Jörg Thiemann-Linden, Thomas Preuß, Deut sches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin (2011). Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Sachverständigengut achten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Umweltbundesamt (Ag, Hrsg.). Im Internet: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/leitkonzept-stadt-region-kurzen-wege

Schöneberg, Philipp (2019, 08. Oktober). Quartier der kurzen Wege. polis – Urban Developement. Im Internet: https://polis-magazin.com/2019/10/quartier-der kurzen-wege-die stadt-von-vorgestern-als-quartier-von-uebermorgen/

Werner, Lennard: Die 15-Minuten-Stadt - Alter Wein in neuen Schläuchen?, in: Planerin Heft 4/22, S. 9-11

Kunzmann, Klaus R.: Die 15-Minuten-Stadt Chance oder Falle?, in: Planerin Heft 4 /22, S. 12-13