

Projektskizze

„Belebung der Hamelner Innenstadt durch die Neuaufteilung des öffentlichen Raums“

Version 3.0.2
12. August 2024

1. Motivation und Kontext

Unsere Städte stehen vor enormen **Herausforderungen**. Umweltbelastungen durch Lärm und klimaschädliche Gase, für die neben der Gebäudeheizung vor allem der motorisierte Verkehr verantwortlich ist und die Notwendigkeit eines klimaresilienten Umbaus als Reaktion auf die globale Erwärmung seien nur zwei Beispiele von vielen. Hinzu kommen vielerorts Leerstände und fehlende Freizeit- und Kulturangebote, die allesamt mit den beiden zuerst genannten Herausforderungen zu einer mangelhaften Aufenthaltsqualität in den Innenstädten führen.

Auch Hameln steht vor diesen Herausforderungen.

Ziel muss daher sein, die **Innenstadt Hamelns als lebenswerteren Wohn- und Aufenthaltsraum** zu gestalten und auszubauen und somit eine Steigerung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt zu erreichen.

Auf der Veranstaltung „Revitalisierung Innenstadt“ der „Metropolregion GmbH“ am 10.11.2023, die gemeinsam mit „Hameln Tourismus“ ausgerichtet wurde, gingen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Frage nach, wie auf die Herausforderungen verödeter Innenstädte „innovativ und zukunftsgerichtet reagiert“ werden kann. Erfolgreich umgesetzte Ideen aus Hameln (beispielsweise eine Kombination von stationärem Handel und E-Commerce) und weitere Best-Practice-Beispiele aus Deutschland, Frankreich und den Niederlanden weisen den Weg.

Ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Revitalisierung der Innenstädte ist dabei der **lokale Einzelhandel**, da er dazu beiträgt, dass Menschen aus unterschiedlichen Kulturen, gesellschaftlichen Milieus, Touristinnen und Touristen, Mitbürgerinnen und Mitbürger, Jung und Alt an einem Ort zusammenfinden, sich austauschen und dabei lernen miteinander umzugehen (vgl. Schneidmesser 2022).

Allerdings reicht der Fokus auf den Einzelhandel nicht aus, um die Stadt zu einem lebenswerten Wohn- und Aufenthaltsraum für Bewohnerinnen und Bewohner und Gäste zu gestalten:

„Wenn wir wollen, dass mehr Menschen auf engem Raum leben und die Stadt zugleich klimaresilient wird, brauchen wir dafür Raum. Wo kriegen wir den her? Dadurch, dass man die **Flächen für Autos vermindert**“ (Andrea Gebhard, Präsidentin der Bundesarchitektenkammer, im Interview mit DIE ZEIT, Nr. 42, 05. Oktober 2023).

Welche **Konsequenzen** hätte aber die Neuaufteilung des öffentlichen Raums auf den Einzelhandel? Ist mit Umsatzeinbußen zu rechnen? Diese Vermutung hält sich seit vielen Jahren hartnäckig bei Einzelhandel, Städteplanern und Politik (vergl. Knie/Hoffmann 2023).

Dabei scheint genau das Gegenteil zu gelten:

These	Der Einzelhandel profitiert von einer Neuaufteilung des öffentlichen Raums und damit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV.
--------------	---

Beispiele aus dem In- und Ausland (Nordhorn, Wien, Bristol, London, New York, Graz, ...) und aktuelle wissenschaftliche Studien (Merten/Kuhnimhof 2023, Schneidmesser 2022, Schneidmesser/Betzien 2021, Große/Böhmer 2019, Faber 2017) stützen diese These.

Wenn aber in der Innenstadt der motorisierte Individualverkehr zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV reduziert wird, wo bleiben dann die Fahrzeuge? Hierzu nochmals zwei Zitate der Präsidentin der Bundesarchitektenkammer (im Interview mit DIE ZEIT, Nr. 42, 05. Oktober 2023):

„Mit gut ausgebauten multimodalen Mobilitätskonzepten, die den öffentlichen Nahverkehr mit den Interessen von Fußgängern und Fahrradfahrerinnen kombinieren, wird das Auto [in der Stadt; Anm. der Autoren] überflüssig.“

„Der öffentliche Raum muss anders konnotiert werden, nicht bloß als Raum für das Fahren und Abstellen von Autos, sondern als Raum des Aufenthalts, man muss dort schlendern können, und da müssen wir uns auch mit dem Fahrradverkehr auseinandersetzen, sodass man nicht wie ein Hase herum-springen muss, wenn man auf einem Gehweg flaniert.“

2. Ziele

Die oben aufgestellte These ist nachvollziehbar und plausibel und wird durch zahlreiche Beispiele und aktuelle wissenschaftliche Studien gestützt. Allerdings lassen sich die Forschungsergebnisse der von uns zitierten Studien nicht ohne weiteres auf Hameln übertragen: Zu unterschiedlich sind die städtebaulichen Gegebenheiten, die Bevölkerungsstruktur, die Struktur des Handels, die Einzugsgebiete und das Mobilitätsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger im Vergleich zu den in den Studien betrachteten Städten (Berlin, Aachen, Offenbach, Gera, Leipzig, Erfurt, Weimar).

Da zudem die Stadt Hameln über ein vielfältiges Dienstleistungsangebot verfügt, stellt der Fokus auf den Einzelhandel eine zu starke Einschränkung dar. Aus diesem Grund soll die These wie folgt modifiziert werden:

modifizierte These	Die lokale Wirtschaft in der Hamelner Innenstadt profitiert von einer Neuaufteilung des öffentlichen Raums und damit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV.
---------------------------	---

Die „lokale Wirtschaft“ umfasst dabei den (Einzel-) Handel und den Dienstleistungssektor wie etwa Reisebüros, Banken und Versicherungen, Anwaltskanzleien, Krankenkassen, Arztpraxen, Krankengymnastikpraxen, Friseure usw.

Wirtschaftsakteure „profitieren“ dann von einer Neuaufteilung des öffentlichen Raums, wenn dadurch der Gesamtumsatz gesteigert werden kann. Dabei sind für Arztpraxen Rahmenbedingungen, die sich aufgrund der Bedarfsplanung und der Honorarabrechnung¹ ergeben, zu beachten.

¹ Die **Bedarfsplanung** legt fest, wie viele Vertragsärzte in einem bestimmten räumlichen Bereich tätig sein dürfen. Maßzahl ist die Anzahl Ärzte pro Einwohner. Bei einer Überversorgung in Planungsbereichen werden Zulassungsbeschränkungen ausgesprochen. Eine Niederlassung in gesperrten Bereichen ist i.d.R. nur die Praxisübernahme möglich. **Vertragsärztliche Leistungen** werden durch niedergelassene Ärzte nach dem EBM („Einheitliche Bewertungsmaßstab“) **abgerechnet**. Danach verfügen Vertragsärzte – unabhängig von der Zahl der Praxisbesuche pro Patient und Quartal – nur über ein bestimmtes „Versorgungs-Budget“, bis zu dem die Leistungen vollständig vergütet werden. Ist das Budget ausgeschöpft, werden die darüber hinausgehenden Leistungen gekürzt oder nicht vergütet. Eine Steigerung des Gesamtumsatzes, z.B. durch eine bevorzugte Lage, gute Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV, eine Zunahme der Geschäftsvorfälle oder zusätzliche „Kunden“, ist für die Praxis wegen der Honorardeckelung unattraktiv.

In jedem Fall müssen die Anforderungen der Arzt- und Krankengymnastikpraxen zwingend bei einer Neuaufteilung des Raums berücksichtigt werden, um etwa Patienten mit körperlichen Einschränkungen den Zugang zu den Praxen zu ermöglichen.

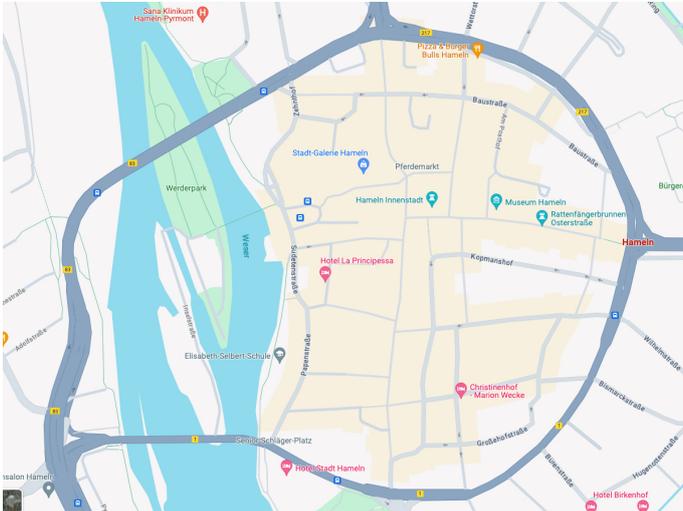


Abb. 1: Hamelns Innenstadt: Zwischen Weser, Thiewall („B83“), Kastanienwall („B217“), Ostertorwall („B1“) und Münsterwall („B1“)

Wenn es um die Neuaufteilung des öffentlichen Raums geht, muss zuvor festgelegt werden, was unter „Innenstadt“ zu verstehen ist: Dies soll derjenige Bereich sein, der durch die vierspurigen Straßen Thiewall, Kastanienwall, Ostertorwall, Münsterwall und die Weser begrenzt wird (s. Abb.1).

Ziel ist, die modifizierte **These** im Rahmen eines studentischen Projekts mit der Hochschule Hannover (HsH), Fakultät Wirtschaft und Informatik (s. <https://f4.hs-hannover.de/>) neutral und ergebnisoffen zu untersuchen und somit **entweder zu bestätigen oder zu widerlegen**. Dabei müssen zwingend die Besonderheiten unserer Stadt berücksichtigt und alle Akteure eingebunden werden.

Ein Teilziel ist die **Erarbeitung eines Vorschlags** für die Neuaufteilung des öffentlichen Raums im Innenstadtbereich. Der durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs frei werdende Raum soll ja zukünftig dem Rad- und Fußverkehr und dem ÖPNV zugute kommen. Denkbar wäre also ein Ausbau der Radinfrastruktur und die Schaffung von Orten, die zum Verweilen und Schlendern einladen (siehe auch „Hameln. Komm wie du bist“, s. <https://www.hameln.de/de/veranstaltungen/hameln-komm-wie-du-bist>).

3. Vorgehensweise und Methodik

Forschungsfrage

Profitiert die lokale Wirtschaft in der Innenstadt Hamelns von einer Reduzierung des MIV zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV?

Leitfragen

1. Wie ist die Struktur der lokalen Wirtschaft in Hamelns Innenstadt?
2. Welches Einzugsgebiet hat die lokale Wirtschaft in Hamelns Innenstadt?
3. Welche Parkmöglichkeiten (außerhalb der Innenstadt) wird mit dem PKW Anreisenden geboten (Parkplätze, Parkhäuser)?
4. Welche Verkehrsmittel wählen die Besucherinnen und Besucher für ihren Einkauf in der Innenstadt?
5. Wie groß ist der Umsatz pro Besucherin/Besucher bezogen auf die Verkehrsmittelwahl?
6. ...

Methodik

Situationsanalyse, Empirische Studie, Befragungen von Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt und der lokalen Wirtschaft.

Arbeitspakete

1. IST-Analyse (Struktur der lokalen Wirtschaft, Verkehrsanbindungen (Straße, ÖPNV, Rad, Fuß))
2. Recherche bisheriger Forschungsergebnisse, Stand der Forschung
3. Best-Practice-Analyse (Nordhorn,)
4. Entwicklung der Fragebögen (Besucher/Kunden, lokale Wirtschaft)
5. Durchführung der Befragungen
6. Auswertung
7. Verschriftlichung der Ergebnisse
8. Präsentation der Ergebnisse (Initiative Rad-Verkehrswende Hameln JETZT!, Stadt Hameln, Industrie- und Handelskammer)

4. Projektauftraggeber und Kooperationspartner

Projektauftraggeber	Initiative Rad-Verkehrswende Hameln JETZT! Dr. Andreas Hausotter, info@rad-verkehrswende-hamelnde	https://rad-verkehrswende-hamelnde/
Kooperationspartner	Stadt Hameln, Fachbereich Umwelt und technische Dienste Sven Szubin, sven.szubin@hamelnde	https://www.hamelnde/de/buergerservice-verwaltung/die-stadtverwaltung/fachbereiche-und-abteilungen/fachbereich-v-umwelt-und-technische-dienste/die-fachbereichsleitung
	N.N.	

5. Zeitlicher Ablauf

Der zeitliche Ablauf orientiert sich an den Vorgaben der HsH:

September 2024	KW 36/37	Zusammenstellung des studentischen Projektteams
	23.09.	Internes Kick-off: Vorstellung des Projektes durch den Projektauftraggeber
	25.09.	Kick-Off mit dem Projektauftraggeber und dem Kooperationspartner
November 2024	KW 45/46	Zwischenpräsentation
Dezember 2024	KW 51	Abschlusspräsentation
Februar 2025		Abgabe des Projektberichts

Quellen

L. Merten, T. Kuhnimhof (2023), "Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres", Journal of Transport Geography, vol. 113, p. 103733.

(hierzu siehe auch: Spiegel Online (2023) "Parkplätze vor der Ladentür sind schlecht fürs Geschäft," [Online]. Available: <https://www.spiegel.de/auto/einzelhandel-parkplaetze-vor-der-ladentuer-sind-schlecht-fuers-geschaeft-studie-aus-aachen-a-c94e491e-1acc-40d7-84fe-b3e7ef6f75f0> [Abruf: 10/12/2023].

A. Knie and M. Hoffmann (2023), "Einzelhandel im Irrtum: Das Auto bringt nicht den Umsatz," klimareporter, 2023, [Online]. Available: <https://www.klimareporter.de/verkehr/einzelhandel-im-irrtum-das-auto-bringt-nicht-den-umsatz> [Abruf: 10/12/2023]

D. von Schneidemesser (2022), "Einkauf und Verkehr – tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher:innen von Einkaufsstraßen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler:innen," in: HKV - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, VDE-Verlag, Berlin, Offenbach.D. von

Schneidemesser, J. Betzien (2021), "Local business perception vs. mobility behavior of shoppers: A survey from Berlin," [Online]. Available: <https://findingspress.org/article/24497-local-business-perception-vs-mobility-behavior-of-shoppers-a-survey-from-berlin> [Abruf: 10/12/2023].

C. Große and J. Böhmer (2019), "Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr - Endbericht," Fachhochschule Erfurt, Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen, Erfurt.

W. Faber (2017), Städtische Mobilität in Brandenburg und Sachsen-Anhalt - Die Bedeutung des ÖPNV heute und morgen. Berlin: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2017. [Online]. Available: <https://www.vdv.de/vdv-positionen-lang-januar-2017-rz-klein.pdf> [Abruf: 10/12/2023].