ARCHITEKT*INNEN
STADTPLANER*INNEN
INGENIEURE*INNEN

PUMPENJOURNAL

Ausgabe 2021|22

MOBILITÄT

PLANERISCHE HALTUNG ZUR MOBILITÄT

Die Auseinandersetzung mit Mobilität in Quartieren und neuen Entwicklungsgebieten ist für die Planer:innen in der Alten Pumpstation bei jeder städtebaulichen Planung ein zentraler und wesentlicher planungsbeeinflussender Faktor. Dies ist kein neues Phänomen, seit jeher wurde das Grundraster der Stadtgebiete und neuer Quartiere anhand der Erschließungsachsen und demnach dem öffentlichen Raum definiert. Während es im 18ten und 19ten Jahrhundert Ziel war, große Erschließungsachsen zu schaffen, um insbesondere die Erreichbarkeit für das Militär sicherzustellen, so wurden im vergangenen Jahrhundert der öffentliche Raum und die Erschließungsachsen zunehmend für die automobile Nutzung aufgebraucht. Die zunehmende Automobilisierung führte zu den bekannten Leitbildern in der Stadtplanung, die bis heute unsere Städte prägen.
Seit einigen Jahren richten wir uns anders aus, Innenentwicklung, Konversion und Nachnutzung bestimmen die Stadtplanung. Neue Quartiere werden multifunktionaler und mehrschichtiger, die Monofunktionalität nach dem Prinzip der Funktionstrennung wurde verabschiedet. Vor allem in den Städten hat sich das Mobilitätsverhalten während der letzten Jahre erheblich geändert. Die Planer:innen in der Alten Pumpstation stellen sich diesen Herausforderungen und werden es weiterhin tun. Das aktuelle Pumpenjournal haben wir daher unter das übergeordnete Thema „Mobilität" gestellt. Wir wünschen Ihnen viel Freude und gute Erkenntnisse bei der Lektüre.

Jan Roth, Jochen Siebel, Christina Dre

Die planerischen Aufgaben bei der Entwicklung von Hochbauten aller Art verändern sich ständig. Unsere Arbeit als Architekt:innen bringt immer die Herausforderung mit sich, Veränderungsprozesse und neue Entwicklungen in der Architektur umzusetzen. Die sich seit einiger Zeit im Wandel befindenden Anforderungen an die Mobilität in unserer Gesellschaft beschäftigen unsere Mitarbeiter:innen täglich bei allen Projekten in besonderem Maße in den Planungsprozessen. Neben dem Ziel, dass möglichst alle Gebäude die nötige Energie selbst produzieren und sie klimaneutral zu betreiben, planen unsere Architekt:innen und Ingenieur:innen die Gebäude nach den neuesten Maßstäben zur Barrierefreiheit und Mobilität. Das Ziel, den PKW Verkehr zu verringern, den ÖPNV auszubauen, die Fahrradmobilität zu erhöhen und zu fördern, hat Auswirkungen auf unsere Freiraumgestaltung und Planung aller Gebäude unabhängig von ihrer Nutzung. Unsere Bauherr:innen stellen neben den gesetzlichen Forderungen häufig noch höhere Anforderung an Lösungen der gesetzlichen Planungsaufgaben, um möglichst weit in die Zukunft gerichtet zu investieren. Eine veränderte Mobilität wird Städte, Räume und Gebäude dabei verändern. Wir Planer freuen uns, in diesem Entwicklungsprozess mit unseren Bauherr:innen praxisnahe Antworten zu finden, um auch in Zukunft die Immobilie weiterhin als attraktive Investition gewährleisten zu können.

Jochen Siebel
Geschäftsführer Ingenieurplanbüro Siebel

Bei den Planungen bedarf es eines Umdenkens. Denn die Beibehaltung des bewährten Stellplatzschlüssels für PKW und der PKW-gerechte Ausbau der öffentlichen Räume führt zu keiner erforderlichen Veränderung im Sinne einer Mobilitätswende. Die Quartiere müssen hinsichtlich der Mobilität neu beziehungsweise anders gedacht werden. Natürlich wird das Auto weiterhin einen Stellenwert in der Mobilität haben, aber das Auto darf nicht ausschließlich im Fokus der Mobilität eines neuen Stadtgebiets oder Quartiers stehen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) muss reduziert werden. Wir haben diese Perspektive schon seit Jahren im Fokus und versuchen diese Haltung in unserem Büro zu leben und unsere Projekte danach auszurichten. Unsere Bürostandorte in Haan und Düsseldorf sind so ausgewählt, dass diese hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung optimal angebunden sind. Wir haben schon seit Jahren eine ständig wachsende Flotte an Diensträdern, die den Kolleg:innen zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Lastenrad können wir auch etwas mehr Equipement zu Terminen transportieren, der Büroparkplatz ist elektrifiziert für unsere E-Fahrzeuge, die vom eigens erzeugten Strom geladen werden. Bei unseren Projekten setzen wir uns für die Reduzierung des MIV durch andere und aus unserer Sicht bessere Verkehrsträger ein.

Jan Roth
Geschäftsführer ISR Innovative
Stadt- und Raumplanung

nker, Heiko Hindrichs, Thomas Wündrich, Holger Bouman, Jochen Füge, Maren Wichardt, Ralf Mnich

Der Einsatz von erneuerbaren Energien in Form elektrischer Energie oder Wasserstoff für die Mobilität stellt uns als Planer für Gebäudetechnik und Energetik der Quartiersentwicklung vor neue Aufgaben. Der Einsatz und die Umsetzung von erneuerbaren Energien weichen stark von der bisher konventionellen Versorgung mit fossilen Kraft- und Brennstoffen ab. Im Zeitalter der fossilen Energieträger war die Versorgung immer und überall sichergestellt.
Eine Anpassung an die voltierte Erzeugung durch Sonne und Wind erfordert eine flexible Anpassung an das Dargebot, welches auch derzeit nur dezentral aufgebaut werden kann, da für eine zentrale Versorgung die Infrastruktur nicht vorhanden ist und in naher Zukunft auch noch nicht aufgebaut wird. Dezentrale Lösungen in Verbindung mit Speichertechnik können ein Schritt in die Versorgungssicherheit sein und dazu beitragen, die Mobilität zu erhalten. Ein Umdenken im Bereich Planung und Bau ist erforderlich, um dezentrale Versorgungskonzepte im Quartier oder der einzelnen Bebauung zu schaffen. Technologieoffene Hybridsysteme und dezentrale Erzeugungs- und Speichersysteme werden eine zunehmend größere Rolle spielen. Technologien für die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende sind heute bereits vorhanden und werden Teil eines zukunftsfähigen Energie- und Anlagenparks sein

Ralf Mnich
Gesellschafter-Geschäftsführer der PBS Energiesysteme GmbH

Gerade wir als Planer von öffentlicher Infrastruktur sind in zunehmendem Maße Bindeglied aller angrenzenden Fachdisziplinen. Wir bilden oftmals die Klammer zwischen städtebaulichem Entwurf, Architektur und Freianlagen. Dabei gilt es, keine einzige Fachdisziplin aus dem Fokus zu verlieren und attraktive Infrastruktur für die nächsten Jahrzehnte zu schaffen. Neben den omnipräsenten Themen einer Ladeinfrastruktur für die Elekromobilität müssen auch alle anderen Verkehrsarten in einem Maße integriert werden, wie es vor einigen Jahren noch als unnötig schien. Wir selber versuchen, durch Jobräder, Elektro-Poolfahrzeuge, hauseigener, solargespeiste Ladeinfrastruktur etc. Erfahrungen zu sammeln und Lösungen für unsere Kund:innen zu entwickeln. Dabei merken wir, dass (noch) nicht alles sinnvoll ist, was möglich wäre. Da aber die von uns geplante Infrastruktur langlebig ist, sind entsprechende Nachrüstoptionen zu durchdenken, um auch zukünftig dem selbst gestellten Anspruch an eine gleichsam funktionelle wie attraktive Straßen- und Infrastrukturplanung gerecht zu werden. Gerne leben wir in dieser Zeit des Wandels, stellen uns den Herausforderungen und entwickeln tragfähige Konzepte.

Holger Bouman
Gesellschafter-Geschäftsführer der Leinfelder Ingenieure GmbH

Nahmobilität und Freiraumplanung gehören zusammen. Beides erhöht die Lebensqualität in der Stadt. Ein vernetztes System aus Grünflächen, Stadtplätzen, Fuss- und Radwegen sollte eine Stadt gliedern und erschließen. Das Freiraumsystem ist das Rückgrat einer Stadt. Es geht um die ‚Transformation der Straße'. Sie muss wieder als großzügiger Aufenthalts- und Bewegungsraum für Fußgänger und Fahrradfahrer zurückerobert werden. Robuste, flexible und prozesshafte Konzepte sind zu entwickeln. Vor dem Hintergrund des Klimawandels gilt es, möglichst viele hitzeresistente ‚Zukunftsbäume' zu pflanzen. Es fehlt zudem an attraktiven Aufenthaltszonen, wo man kommunizieren und sitzen kann. Speziell für Kinder ist dies ein wichtiges Thema. Das Ziel ist, eine ‚bespielbare Stadt' zu entwickeln. Die Wege der Kinder in der Stadt gilt es aufzuwerten, so dass gefahrlos Spiel und Aufenthalt möglich sind.

Thomas Wündrich
Geschäftsführung MOLA Landschaftsarchitektur GmbH

ARCHITEKTUR AKTUELL

MOBILITÄT UND ARCHITEKTUR IN DER PRAXIS

Immobilien und Mobilität sind zwar gegensätzliche Begriffe, inhaltlich ist die Mobilität ein zentraler Bestandteil bei der Planung jedes Gebäudes. Architekt:innen adaptieren in ihrer Arbeit jede Veränderung im Mobilitätsverhalten und reagieren auf die berechtigten Ansprüche aller Menschen, gerade auch jener mit Beeinträchtigung.

Rahmenbedingungen

Architekt:innen entwerfen in ihrer beruflichen Praxis nicht rein aus gestalterischer Absicht. Ein Entwurf ist viel mehr als das. Er ist immer ein Produkt aus einer Vielzahl unterschiedlicher äußerer Gegebenheiten und Bedürfnisse. Dies schließt natürlich auch die Vielzahl an Vorgaben aus den unterschiedlichen Gesetzen und Verordnungen auf Bundes- und Landesebene ein. Mit gesellschaftlichen Veränderungen gehen damit Änderungen eben dieser Gesetze und Verordnungen einher. „Daher resultiert aus einer Veränderung der Gesellschaft natürlich auch eine Veränderung des Stadt- und Landschaftsbildes sowie der Architektur", erläutert Jochen Siebel, Geschäftsführer der Ingenieurplan Siebel GmbH (IP Siebel).

„Die aus den regelmäßig aktualisierten Bauordnungen und Satzungen der Städte resultierenden Aufgabenstellungen kreativ zu interpretieren und umzusetzen bedeutet häufig, in Gebäuden mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Die Vielzahl der erforderlichen kleineren Eingriffe und Anpassungen resultieren in Summe in einer großen Veränderung. Die Planung eines Hochbaus endet nicht an der Gebäudeaußenkante, sondern der Außenbereich wird als Teil der Bauaufgabe mit geplant", erklärt Architekt Peter Baer. Er nennt als Beispiel die jüngste Bauordnung Nordrhein-Westfalen von Juli 2021. Diese regelt, dass es bei gewerblich genutzten Parkflächen ab 35 Stellplätzen zur Pflicht wird, diese mit Solaranlagen zu überdachen.

Ladepark Kreuz Hilden

Handelshof Rostock

Ladepark Hilden (oben)

„Jeder Einzelhandel, der diese 35 Stellplätze benötigt – und da ist man sehr schnell – bekommt in Zukunft eine Überdachung mit Photovoltaikanlage", führt Peter Baer aus.

Ein immer stärker gewordenes Bewusstsein für den Klimawandel hat zu einem immer größer werdenden Bewusstsein für das allgemeine Mobilitätsverhalten geführt. So gewann zum Beispiel die Elektromobilität in den letzten Jahren deutlich stärker an Bedeutung. Mehr Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen führen natürlich auch zu neuen Anforderungen an Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Das Klimaschutzprogramm des Bundes hat zum Ziel, bis 2030 10 Millionen Elektrofahrzeuge zuzulassen. Dafür bedarf es einer entsprechend ausreichenden Infrastruktur an Ladestationen, auch an Wohngebäuden, sowohl in Neu- wie in Bestandsbauten.

Im Februar 2021 ist das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in Kraft getreten, welches neue Regeln für Gebäude mit größeren Parkplätzen mit sich bringt. Hiermit wird eine Vorgabe aus der EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden umgesetzt. Architekt Burkhard Weickhmann stellt fest, dass bereits in 2016 ein Ladeplatz pro zehn PKW-Stellplätzen beim BV Neubau eines Großhandelsmarkts in Rostock berücksichtigt worden ist, da die Landesgesetzgebung Mecklenburg-Vorpommern dies bereits vorweggenommen hatte.

Weiterhin sieht das GEIG vor, dass beim Neubau oder größerer Renovierung von Gebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen künftig jeder Stellplatz eine Lademöglichkeit erhalten muss. „Wir beschäftigen uns hier in der Pumpstation über die verschiedenen Büros hinweg auf gemeinsamen TGA-Sitzungen (Technische Gebäudeausstattung) mit diesem Thema, da wir die Umsetzung aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln meistern wollen, die diese Gesetzesnovellen mit sich bringen, vor allem auch, wenn sie in den Bestand eingreifen", schildert Jochen Siebel.

Wohnungseigentümer:innen und Mieter:innen haben bereits seit Dezember 2020 laut neuem Wohnungsei-

Hühnerbachtal Haan
22 Eigentumswohnungen

gentumsgesetz (WEMoG) das Recht, eine eigene Ladestation für ihr E-Auto zu installieren. Seitdem hat jeder Wohnungseigentümer:in Anspruch darauf, dass die Gemeinschaft einer angemessenen baulichen Veränderung am Gemeinschaftseigentum zustimmt, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dient. Wohnungseigentümer:innen benötigen einen Beschluss der Eigentümerversammlung, Mieter:innen die Zustimmung des Vermieters. „Das betrifft auch alle, die heute schon Wohnungseigentümer sind. Die Umsetzung wird zur Herausforderung, wenn Ladekapazitäten fehlen, oder zwischen Stellplatzanlage und Stromstelle ein Bürgersteig liegt“, macht Peter Baer deutlich.

Eigentumswohnungen Hühnerbachtal Haan

Barrierefreiheit braucht mehr Raum

Mobilität in der Architektur bedeutet auch Barrierefreiheit in und um Gebäude. So hat das Land Nordrhein-Westfalen mit der im Januar 2019 in Kraft getretenen und im Juli 2021 geänderten Landesbauordnung einen Paradigmenwechsel im Wohnungsbau eingeleitet: Wohnungen in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3 müssen gemäß Gesetzestext im erforderlichen Umfang barrierefrei sein. Damit soll das selbstständige und selbstbestimmte Wohnen als wesentlicher Baustein einer modernen und auf alle Menschen ausgerichteten Wohnungsbaupolitik gewährleistet sein. Damit hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen eine vielerorts gelebte Praxis umgekehrt: Wohnungen werden künftig so gebaut, dass die Barrierefreiheit als universales Gestaltungsprinzip Einzug in den Wohnungsbau hält. „Hiermit ist ein Gesetzesrahmen geschaffen, der dem Anspruch von Menschen mit Beeinträchtigung gerecht wird, der reine Rahmen mit der zugehörigen Normung bedarf aber natürlich einer Prüfung und innovativen und kreativen Umsetzung, damit er jedem Nutzer gerecht wird“, macht Burkhard Weickhmann die Konsequenzen deutlich. Die IP Siebel hat bereits in 2019 für die Stadtwerke Haan mit einer Rampen Anlage die barrierefreie Erreichbarkeit des Hallenbads Haan umgesetzt.

Automatisierte Parksysteme optimieren Flächennutzung

Steigende Zulassungszahlen bei PKWs führen zu einem größeren Flächenbedarf bei den Parkmöglichkeiten. Da der Platz, insbesondere in den Städten hierfür oft knapp bemessen ist, gilt es den zur Verfügung stehenden Raum bestmöglich im Rahmen der vor Ort gegebenen Umstände auszunutzen. Auch hier sind neue Lösungsmöglichkeiten gefragt. Das Büro IP Siebel beschäftigt sich mit automatisierten Parksystemen, die unabhängiges Parken ermöglichen. Durch automatisierte Teilbewegungsvorgänge wird der zur Verfügung stehende Raum besser und platzsparend genutzt. „Die Aufgabenstellung ist häufig komplex und anspruchsvoll. Wir arbeiten gerade an einem Projekt mit einem PKW-Aufzug und haben uns in diesem Zusammenhang auch mit automatischen Parkpaletten beschäftigt. Das heißt, dass man nicht mehr selbst den PKW in den Stellplatz einfährt, sondern dass er automatisiert bewegt wird und man ihn an zentraler Stelle wieder entgegen nimmt. Bei konventionellen Parkflächen braucht man noch einmal die gleiche Größe des Parkplatzes als Verkehrsfläche, diese Verkehrsflächen können bei optimierten Systemen entfallen“, erläutert Jochen Siebel.

Bäckerei Naber Bochum

Steigender Bedarf an Nebenflächen

Seit einiger Zeit beobachten die Planer im Ingenieurbüro Siebel auch einen steigenden Bedarf an Nebenflächen. „Wir trennen unsere Wertstoffe, wir haben mehr Wertstofftonnen und brauchen mehr Fahrradabstellplätze, denn zusätzlich zum normalen Fahrrad haben die Leute häufig auch ein E-Bike, und die Entwicklung des Lastenrads ist ebenfalls dynamisch. Das soll nicht nur alles draußen stehen können, sondern auch drinnen geschützt untergebracht werden können. Wir brauchen also immer mehr Nebenflächen in unseren Gebäuden“, erzählt Peter Baer. Schon jetzt macht sich der Planer auch Gedanken über die Konsequenzen der Mobilität aus der Luft. „Vielleicht brauchen wir in Zukunft einen Landeplatz vor Gebäuden oder in Quartieren, wenn Paketdienste ihre Lieferungen mit Drohnen zu den Kunden bringen … auf der Straße ist nicht mehr viel Kapazität“, sagt Jochen Siebel vorausschauend.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website.

SULLIVAN KASERNE MANNHEIM

AUTOFREIER WOHNRAUM FÜR ALLE, gemeinsam zukunftsorientiert wohnen, arbeiten und leben

Die ehemaligen Sullivan Baraks in Mannheim bieten attraktiven Wohnraum mit individuellen Gestaltungsmöglichkeiten. Die unmittelbare Nachbarschaft zum Käfertaler Wald sowie die Mischung aus Bestandsbauten und neuen Gebäuden prägen den einzigartigen Charakter des neuen Wohngebietes.

Wettbewerbsbeitrag 1. Preis

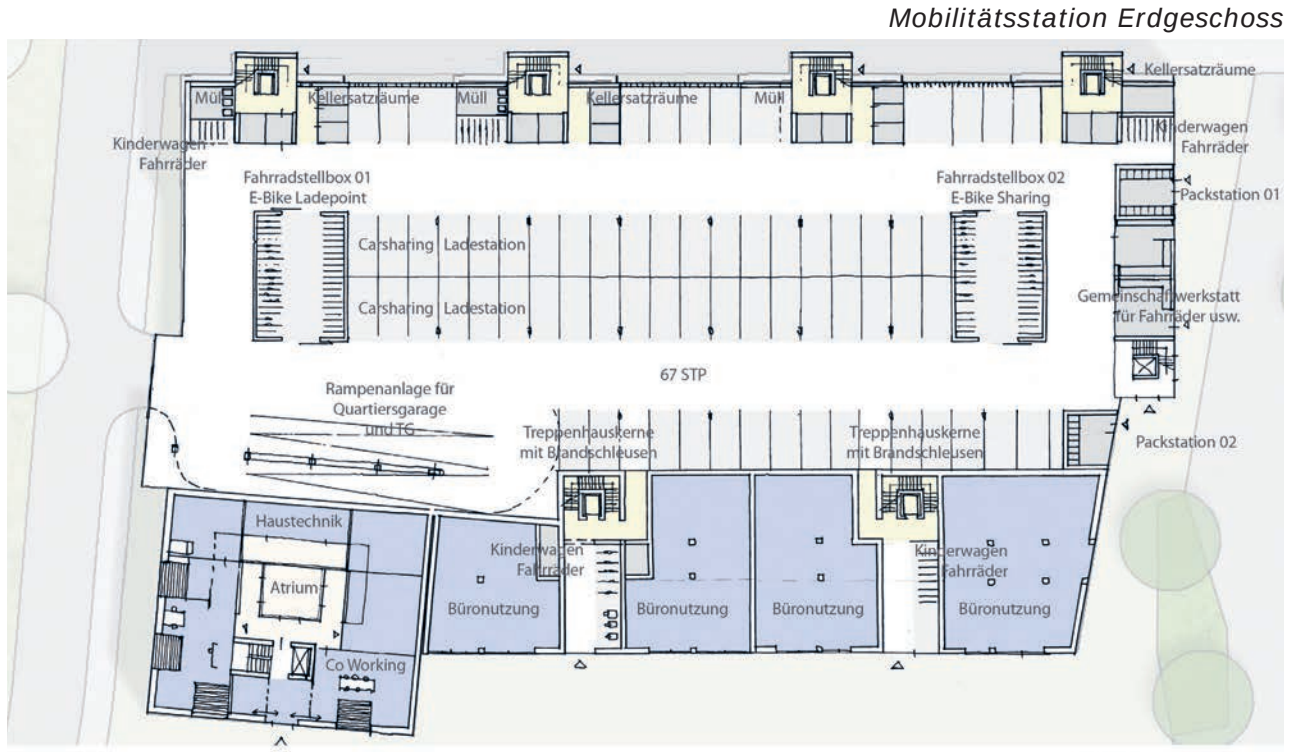
Während bislang zwar viel von Freiraum gesprochen wird, damit am Ende jedoch meistens Platz für Individualverkehr gemeint ist, ist das Planungsbüro Innovative Stadt- und Raumplanung (ISR) beim Entwurf für den städtebaulichen Wettbewerb im Quartier Sullivan in Mannheim komplett anders vorgegangen. „Bei ISR sehen wir den Freiraum als Erholungs- und Aufenthaltsfläche für die Menschen des Quartiers und nicht für Autos. Denn ohne ein gutes und nutzbares Freiraumraumangebot kann kein Quartiersleben entstehen", erklärt Geschäftsführer Jochen Füge. Mit diesem Ansatz hat ISR die Jury überzeugt und Ende 2020 den ersten Preis beim ausgeschriebenen städtebaulichen Wettbewerb erzielt.

Innerhalb des Quartiers fahren keine Autos. Damit wird Freiraum für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie Raum für Begegnungen, Nachbarschaft und Kinderspiel geschaffen. Da viele Quartiersbewohner:innen auch weiterhin außerhalb des Quartiers mobil sein wollen, ist am Eingang zum Wohngebiet ein Parkhaus vorgesehen, mit dem gewährleistet ist, dass es kein Anwohner:in weiter als 150 m bis zu seinem/ihrem Auto hat. Das Quartiersparkhaus ist gleichzeitig Mobilitätsstation und ermöglicht den Umstieg vom Auto aufs Rad und auch vom eigenen Auto auf das geteilte (CarSharing) Auto. Beim Auto steht die E-Mobilität durch eine entsprechende Ladeinfrastruktur im Fokus. Das Angebot wird mit Leihrädern und Leihlastenrädern ergänzt. Leicht zu erreichende Anbindungen an das bestehende ÖPNV-Netz sowie die bestehende Siedlungsstruktur sind gewährleistet.

Die Straßenräume sollen zwar nicht dauerhaft für den fließenden oder ruhenden Verkehr genutzt werden, jedoch sind Anlieferung und Rettung sowie das temporäre Befahren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) möglich. Ein attraktives Fuß- und Fahrradwegenetz verbindet das neue Gebiet mit den angrenzenden Stadt- und Landschaftsräumen.
Die erhaltenswerten Bestandsgebäude fügen sich selbstverständlich in die neuen Baustrukturen ein und werden teilweise in die neu entstehenden Blöcke integriert. Die beiden Bestandsgebäude am Eingang bilden den Auftakt mit einer „Torsituation", die in den lebendigen Innenraum des Quartiers führt. Der Eingang wird um einen großzügigen Außenbereich erweitert und bietet Platz für Gastronomie.

„Kennzeichnend für unseren Entwurf ist die Tatsache, dass viele verschiedene Orte in den einzelnen Bereichen sowie der zentrale große Platz zum Verweilen einladen. Der Freiraum fördert den sozialen Austausch, schafft somit öffentliches Leben und lädt zum gemeinsamen ‚Aktivsein' ein", fasst Jochen Füge zusammen.
Zur Zeit erarbeitet ISR im Auftrag des Eigentümers in Zusammenarbeit mit den Architekt:innen des potentiellen Investors den städtebaulichen und freiraumplanerischen Masterplan als Grundlage für den Bebauungsplan.

Mobilitätsstation Erdgeschoss



OPERNHAUS DER ZUKUNFT – DÜSSELDORF

BÜRGER:INNENRÄTE ALS ZENTRALES BETEILIGUNGSFORMAT

Das „Opernhaus der Zukunft“ wird in Düsseldorf heiß diskutiert. Expert:innen stimmen darin überein, dass es höchste Zeit für eine grundlegende Veränderung des Gebäudes ist. Als Moderationsbüro wurde Innovative Stadt- und Raumplanung (ISR) damit beauftragt, den unterschiedlichsten Meinungen zur Zukunft des Hauses eine Bühne zu geben.
Das Deutsche Opernhaus am Rhein steht im Herzen der Stadt Düsseldorf, gut erreichbar mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Bis zu 600 Menschen arbeiten hier, rund 180 Opern- und Ballettaufführungen finden jährlich statt. Das Haus wurde 1875 als Stadttheater eröffnet und nach teilweiser Zerstörung im 2. Weltkrieg wieder aufgebaut. Obwohl in den letzten zwei Jahrzehnten immer wieder versucht wurde, das Haus stückweise zu sanieren, gilt es als stark sanierungsbedürftig. Das Opern-Projekt gilt als riesige Herausforderung und Chance zugleich.

ISR wurde damit beauftragt, ein Beteiligungsformat zu entwickeln, das es einer breiten Öffentlichkeit ermöglicht, sich an der Entscheidungsfindung zu beteiligen. Expert:innenmeinungen sollten ebenso gehört werden wie die Ideen und Visionen der Bürger:innen zur Zukunft des Opernhauses. Darüber hinaus sollte heraus gefunden werden, was das Opernhaus über Oper und Ballett hinaus bieten soll, welche Kriterien für einen geeigneten Standort sprechen und wie das neue Opernhaus ein Gewinn für alle Düsseldorfer:innen werden kann.

Der Meinungsaustausch fand in vier unterschiedlichen Formaten statt, um unterschiedliche Zielgruppen zum Dialog einzuladen. In drei Dialogforen konnten sich am Prozess Interessierte durch Expert:innenvorträge informieren und Fragen stellen. Die Beiligungswebsite und die Info-Galerie in der Düsseldorfer Altstadt waren für alle Bürger:innen offen. In Schlüsselgesprächen interviewten ISR-Geschäftsführer Jochen Füge und Stadtplanerin Claudia Dick gezielt wichtige Menschen des Stadt- und Kulturlebens.

Zentrales Beteiligungsformat war der Bürger:innenrat, der als Novum erstmals in Düsseldorf gebildet wurde. Dafür wurden Menschen nach dem Zufallsprinzip mit Adressen aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt. „Es waren

Das dritte Dialogforum zum Opernhaus der Zukunft konnte unter Corona-Bedingungen wieder in Präsenz stattfinden

Menschen aus der Mitte Düsseldorfs, aller Altersklassen, aller Herkünfte, aller Bildungsklassen, die sich eventuell an den anderen Formaten nicht beteiligt hätten. Ziel war es, einen repräsentativen Querschnitt durch die Bevölkerung abzubilden. Es kamen hier Menschen zusammen, die keine Vorprägung haben“, erläutert Jochen Füge. Die ausgewählten Bürger:innen trafen sich in drei Kleingruppen zu zehn Personen und diskutierten an drei Samstagen jeweils vier Stunden lang zu einer spezifischen Fragestellung. „Wir haben als Moderatoren alles, was gesagt worden ist, dokumentiert. Am Ende hatten wird fast eine Konsensmeinung durch den ganzen Bürger:innenrat. Bei Themen, zu denen es keinen Konsens gab, haben wir abgestimmt“, erklärt die Moderatorin Claudia Dick. Der Gesprächsstil sei wertschätzend gewesen, alle seien zu Wort gekommen und hätten gegebenenfalls die eigene Position im Laufe der Diskussion auch in Frage gestellt.

Herausgekommen aus den vier Beteiligungsformaten ist eine mehr als 200-seitige Dokumentation, die dem Stadtrat bei seinem Ende des Jahres 2021 stattfindenden Grundsatzbeschluss als wichtige Entscheidungshilfe dienen wird.

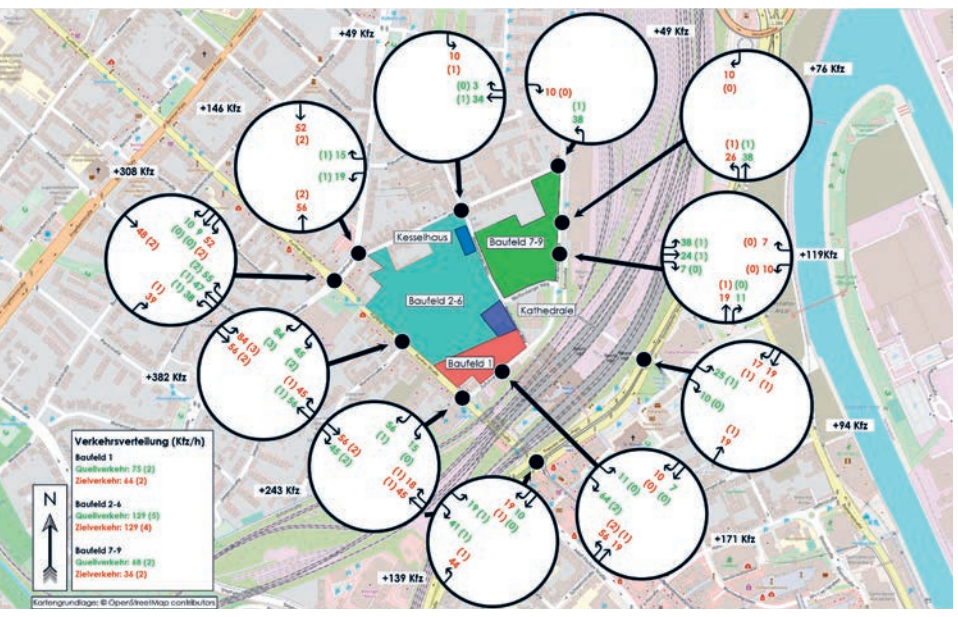
In der gesamten Stadt Düsseldorf wurde mit Plakaten auf die Möglichkeit der Bürger-Beteiligung zur neuen Oper hingewiesen (BILD oben)

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website.

MOBILITÄT UND VERKEHR

LEINFELDER INGENIEURE

Die Leinfelder Ingenieure übernehmen die Verantwortung für die Schaffung attraktiver Lebensräume und tragen zu einem modernen Stadtbild und einer zukunftsorientierten Mobilität bei. Dazu gehören im Wesentlichen der Bau von sicheren Verkehrswegen, die Planung zukunftsfähiger Mobilität und natürlich das Hauptgeschäft der klassischen Verkehrsgutachten. Dazu drei Beispiele:



Vor der Umsetzung muss untersucht werden, wie der Verkehr sinnvoll im Plangebiet Inbusquartier in Neuss verteilt werden kann

Inbus-Quartier in Neuss

Nördlich des Neusser Hauptbahnhofs liegt das ehemalige Werksgelände der Firma Bauer & Schaurte, Erfinderin der bekannten Inbus-Schraube und Namensgeberin des Viertels. Das rund 48.000 Quadratmeter große Areal soll im Rahmen einer Quartiersentwicklung zu neuem Leben erweckt werden und eine Verbindung zwischen dem Stadtteil Furth-Süd und der Innenstadt herstellen. Neben der Wohnbebauung sind weitere Flächen für Einzelhandel, Kitas und Grün- oder Freiflächen sowie eine Hotelnutzung geplant. Aufgabe der Leinfelder Ingenieure war es, im Zuge des Bebauungsplans ein Verkehrsgutachten zu entwickeln, das zum einen die Verkehrserzeugungsberechnung und die Umlage der Verkehre auf die vorhandenen Knotenpunkte bereitstellt. Zusätzlich wurden die um das Plangebiet liegenden Knotenpunkte auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht.

Untersuchungen zur Verkehrssicherheit an einer Grundschule

Neben Verkehrsgutachten, die den Verkehrsabfluss an Knotenpunkten analysieren, gehören Untersuchungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit zum Aufgabenbereich der Leinfelder Ingenieure. „Für eine Grundschule, die einen weiteren Schulzug plant, haben wir beispielsweise ein Verkehrsgutachten zur Verkehrssicherheit des Schulwegs erarbeitet. Ziel war es, den motorisierten Verkehr, vor allem ausgelöst durch die Hol- und Bringverkehre der sogenannten „Elterntaxis", zu identifizieren und Maßnahmen zu erarbeiten, wie diese reduziert bzw. sicher abgewickelt werden können", erzählt Leinfelder Geschäftsführer Heiko Hindrichs. Dafür wurde eine umfassende Umfeldanalyse durchgeführt, um der Stadt einen Katalog von Maßnahmen zur Verfügung zu stellen, womit die geplante Erweiterung der Grundschule aus verkehrlicher Sicht realisiert werden kann.

Viele Kommunen haben sich entschieden, Klimakommune zu sein. Hierin verankert sind die Ziele des Pariser Klimaabkommens nach dem auch im Sektor Verkehr die CO2-Emmisionen gesenkt werden müssen, um das 1,5 Grad Ziel zu erreichen. „Insgesamt geht daher die Betrachtung bei unseren Projekten immer weiter in die Richtung einer Verkehrsvermeidung bzw. -umlagerung zugunsten umweltgerechter Verkehre. Für uns bedeutet das, auch Rad- und Fußwege, den ÖPN-Verkehr, sowie alternative Verkehrsangebote in den Fokus für das jeweilige Projekt zu nehmen. Ziel ist, die umweltgerechten Verkehrsarten zu attraktiveren und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu zulassen aber unattraktiv zu gestalten", erläutert Heiko Hindrichs. Dabei benötigt jedes Projekt ein abgestimmtes Mobilitätsangebot, um die Wende auch für das Umfeld einzuleiten.

„Vor allem die intermodale Nutzung der Mobilitätsangebote wird dazu beitragen, sich umweltverträglicher fortzubewegen. Ein attraktives Mobilitätsmixangebot stellt primär im städtischen Raum die beste Möglichkeit dar, die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner zu befriedigen und so die Einsparung von CO2-Emmisionen zu erreichen", ist sich Heiko Hindrichs sicher.

E-Ladepark Autobahnkreuz Hilden

Eine ähnliche Untersuchung wird derzeit für den Bau des größten E-Ladeparks Europas am Autobahnkreuz Hilden durchgeführt. Dort sollen in mehreren Bauabschnitten 114 Ladeplätze für Elektrofahrzeuge fertiggestellt werden. Für die Entwicklung berechnet Leinfelder Ingenieure aktuell die Verkehrserzeugung der geplanten Nutzung und untersucht, ob der Neuverkehr an den angrenzenden Knotenpunkten sicher leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Ladepark Hilden

INFRASTRUKTUR

HERAUSFORDERUNG STARKREGENEREIGNISSE

In den letzten Jahren sind ungewöhnliche Starkregenereignisse, bei denen zum Teil extreme Schäden verursacht worden sind, häufiger geworden. Auch Ortslagen, durch die gar keine Flüsse oder Bäche fließen, können betroffen sein. Das Ingenieurbüro Leinfelder beschäftigt sich intensiv mit der Frage, wie mit urbanen Sturzfluten umgegangen werden kann, aktuell in einem Neubauprojekt in Bottrop.

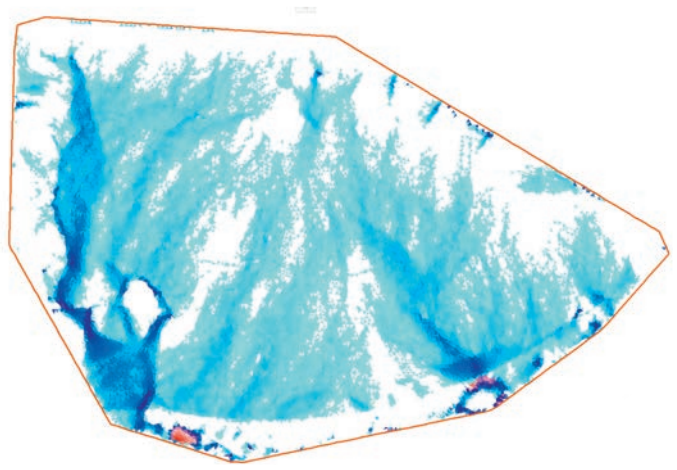
In Bottroper Stadtteil Vonderort sollen Flächen nördlich der Straße Am Freitagshof wohnbaulich entwickelt werden. Insgesamt sind etwa 100 Wohneinheiten in Form von Eigenheimen und Mehrfamilienhäusern vorgesehen. Das neue Wohngebiet liegt am Hang, unterhalb liegt ein bereits bestehendes Wohnquartier.
Bei der Quartiersentwicklung gilt es die Befürchtungen der Anwohner, die eine Überflutung ihrer Keller und Souterrainwohnungen befürchten, wenn die oberhalb liegenden Häuser Regenwasserabfluss erzeugen, ernst zu nehmen. Während es noch bis in die 1980er Jahre als richtig galt, das Wasser in immer größer dimensionierte Kanäle abzuleiten, hat in den letzten Jahren ein Umdenkprozess stattgefunden. Heute weiß man, dass allein eine Kanalvergrößerung weder aus ökologischem, noch aus ökonomischem Anspruch heraus zielführend ist.

Leinfelder Ingenieure stellen sich der Herausforderung und suchen nach neuen innovativen Wegen zur Problemlösung. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit Stadtplanern und Architekten schon in einem sehr frühen Planungsstadium gehört längst zum Tagesgeschäft. „Für das Bottroper Quartier arbeiten wir darüber hinaus mit einem Computermodell. Dieses zeigt auf, dass auch nicht versiegelte Flächen bei starkem Regen Abfluss erzeugen, da das Wasser nicht so schnell versickern kann - insbesondere nicht in einer Hanglage. In einer zweiten Untersuchung haben wir das Modell so abgeändert, dass das Gebiet bereits bebaut ist und geschaut, welche Wege das Wasser nimmt“, erläutert Holger Bouman.

Die Ingenieure standen vor der Frage, wie der Wasserstrom schadlos durch das Quartier geleitet werden kann. „Am Computermodell lässt sich darstellen, was das für die städtebaulichen Konzepte bedeutet. Da kann schon einmal die Frage aufkommen, ob es nicht sinnvoller ist, wenn die Häuser nicht längs sondern quer stehen. Oder ob es wirklich sinnvoll ist, einen durchgehenden Gebäudeblock zu planen oder besser eine Lücke zu schaffen, durch die das Wasser abströmen kann - WWThema Notwasserwege“, führt Holger Bouman aus.

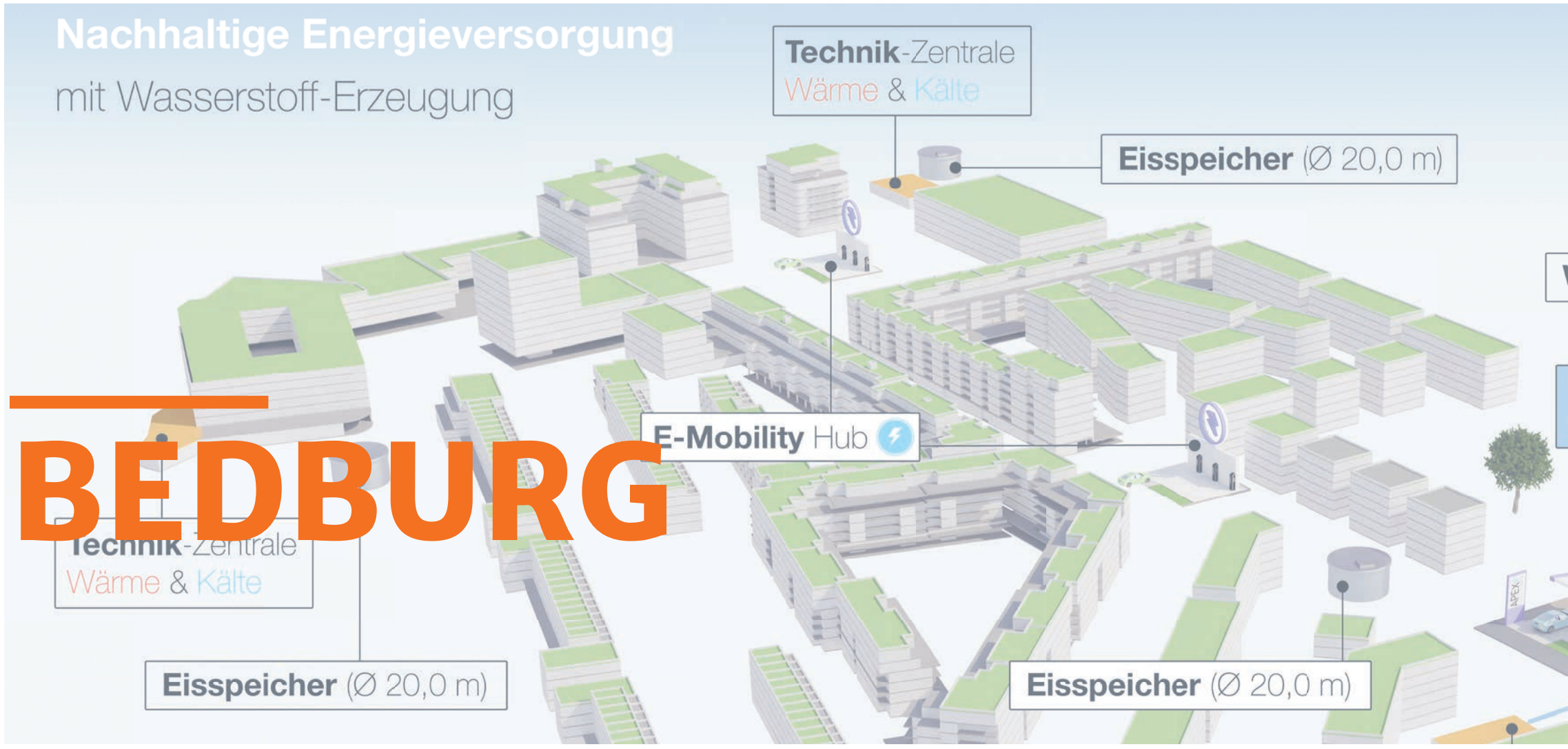
Konkret bedeutet das eine sehr enge interaktive Zusammenarbeit mit den anderen beteiligen Büros. „Wir bekommen einen Entwurf, setzen ihn in ein Abflussmodell über, spielen das wieder zurück, der Entwurf wird wieder geändert. Dann bekommen wir ihn wieder, er muss nachgerechnet werden. Das sind Mehrleistungen, weil wir diese Berechnungsvorgänge drei, vier, fünfmal machen müssen, bis wir ein Modell gefunden haben, das Gefahren minimiert. Der Vorteil ist enorm, denn auf diese Weise lässt sich das Gefahrenpotenzial für die Bevölkerung verringern. Das ist ein wichtiger Teil unserer Arbeit, mit dem wir uns zusehends mehr beschäftigen“, erläutert Holger Bouman.

Ein weiterer Vorteil dieser digitalen Plangrafiken liegt auf der Hand, auch Bürger:innen und Politiker:innen, die nicht vom Fach sind, können sie nachvollziehen und verstehen. „Uns ist es wichtig, die Bedenken der Bürger:innen ernst zu nehmen und zu entschärfen“, erklärt Holger Bouman.



LP Urgelände (unten) und mit Bebauung (oben)

Scannen Sie den QR-Code, um zum Imagefilm der Leinfelder Ingenieure zu gelangen!



INNOVATIVES ZUKUNFTSQUARTIER IM RHEINISCHEN REVIER

Auf dem Areal der ehemaligen Zuckerfabrik Bedburg entsteht ein innovatives Wohn- und Gewerbequartier mit Zukunftscharakter – mitten im Herzen des Rheinischen Reviers.

Es handelt sich um eine der derzeit größten und innovativsten Quartierentwicklungen Deutschlands – mitten in der rheinländischen Stadt Bedburg, einer Stadt mit etwa 25.000 Einwohnern zwischen Köln und Düsseldorf. Auf einer Gesamtfläche von über 200.000 Quadratmetern bietet das Quartier „Ehemalige Zuckerfabrik" zukünftig für rund 3.000 neue Bewohner:innen einen außergewöhnlichen Ort zum Leben, Arbeiten und Wohlfühlen – ein einzigartig gestalteter, völlig frei erlebbarer Lebensraum mit autarker Infrastruktur, von Gastronomie- und Wellness-, Sport- und Freizeiteinrichtungen bis hin zu Angeboten des täglichen Bedarfs, wie ein Ärztehaus, eine Grundschule, ein Kindergarten und diverse Einkaufsmöglichkeiten inklusive Supermarkt.

Der Anspruch: Durch die Kombination des möglichst autofreien Konzepts in den Wohngebieten mit den belebten öffentlichen Bereichen mit Plätzen, Restaurants, Geschäften und Kino soll ein neuer Stadtteil mit direkter Anbindung an die Innenstadt und den Bahnhof geschaffen werden. Die Einrichtungen in dem Quartier sollen energetisch dem neuesten Standard entsprechen. Energieautarkie, E-Mobilität und klimaneutrale Bauweise sollen das neue Stadtviertel so nachhaltig und CO2-sparend wie möglich machen.

„Der Energie-Konzern EON ist auf uns zugekommen, ob wir das Energiekonzept für den neuen Stadtteil entwickeln können. Während es im ersten Schritt zunächst um die Wärmeversorgung ging, hat sich Projekt weiter entwickelt, und nun kommen auch das Wasserstoffthema und das Mobilitätsthema dazu. Es wird beispielsweise ein PVT-Feld geben. ‚PV' steht für Photovoltaik und das ‚T' für thermisch. Das ist eine kombinierte Anlage, die zunächst zur Stromerzeugung dient. Gleichzeitig nutzt man die entstehende Abwärme der PV-Kollektoren, indem man diese auf Wasser überträgt. Das erwärmte Wasser wird als Wärmequelle zur Beheizung des Quartiers genutzt. ", erläutert Ralf Mnich, Geschäftsführer PBS Energiesysteme.

Bedburg Wasserstoff-Versorgung

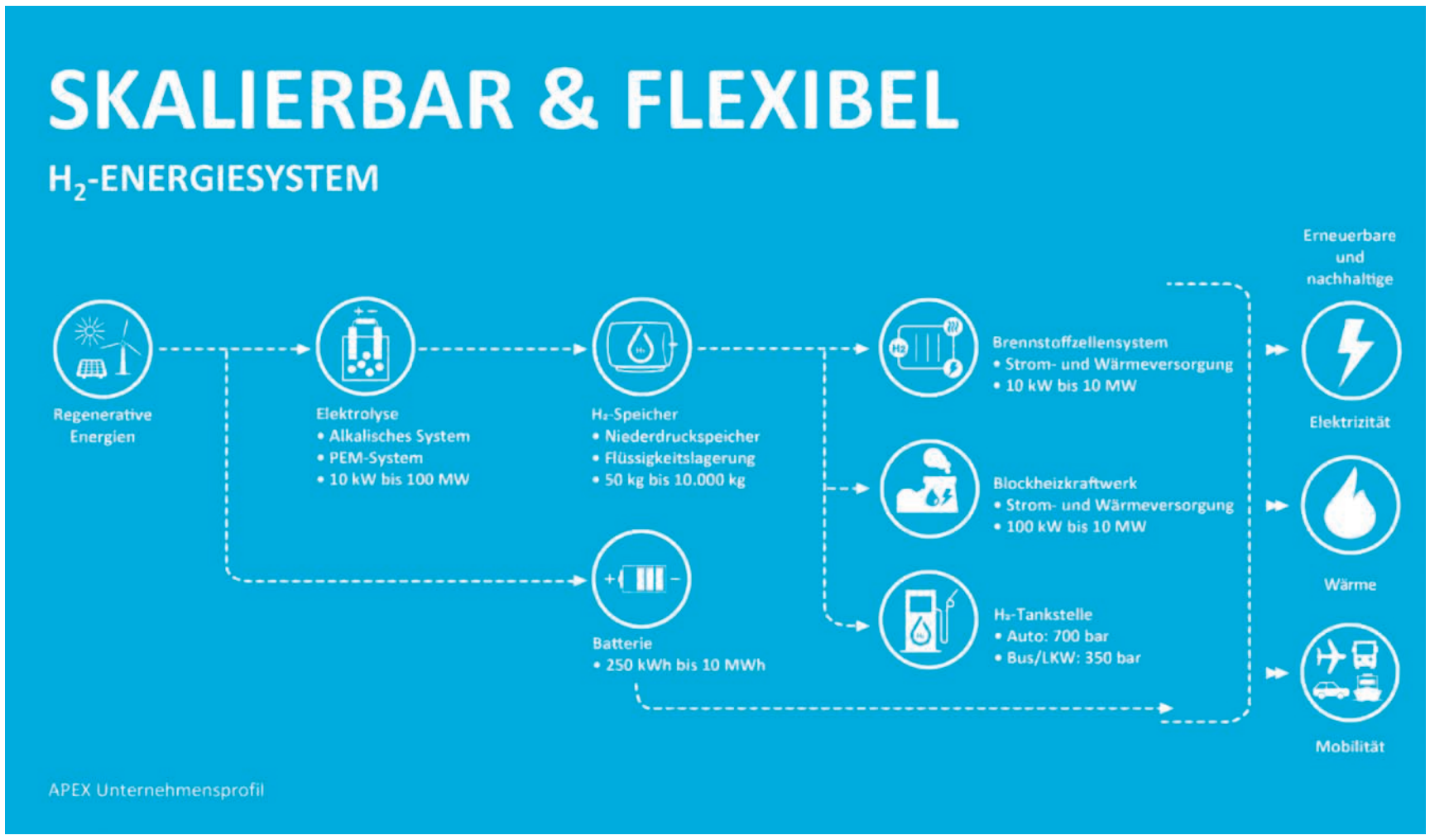
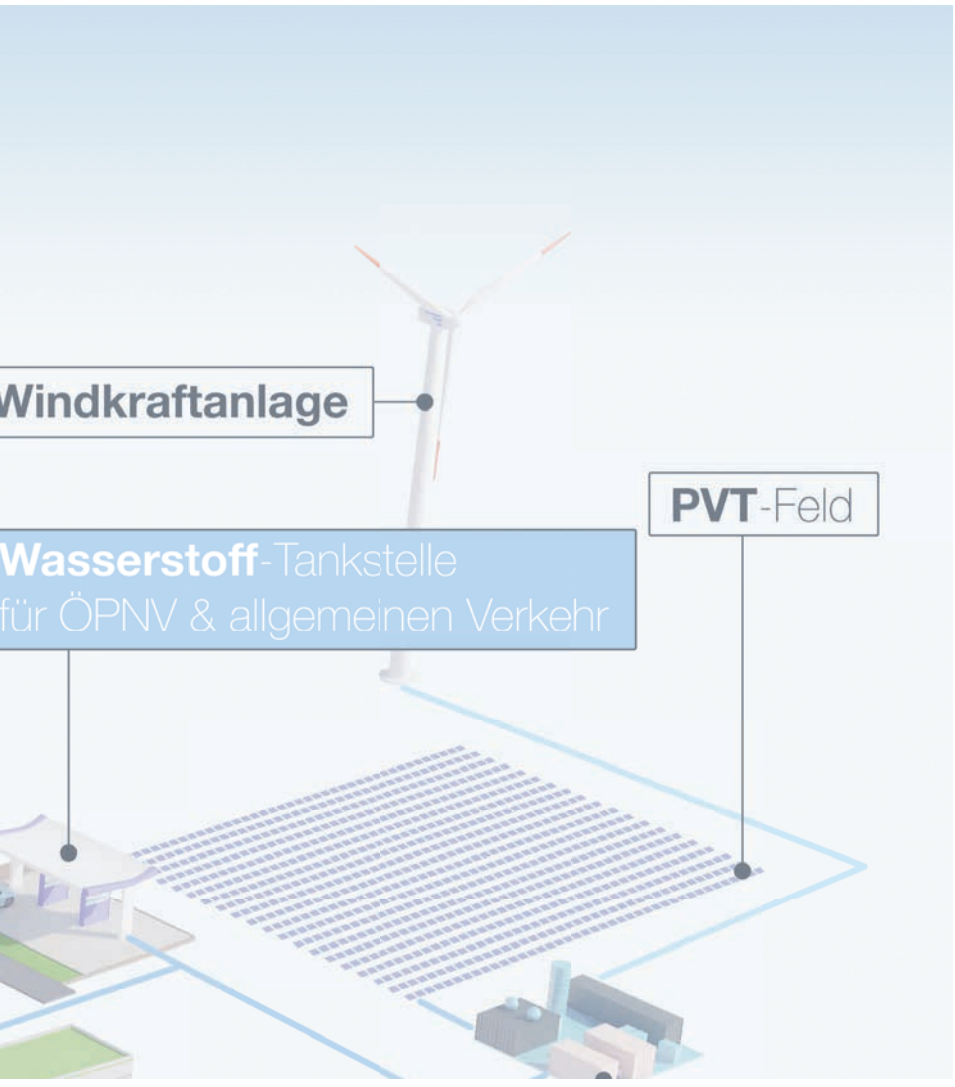


Schaubild APEX



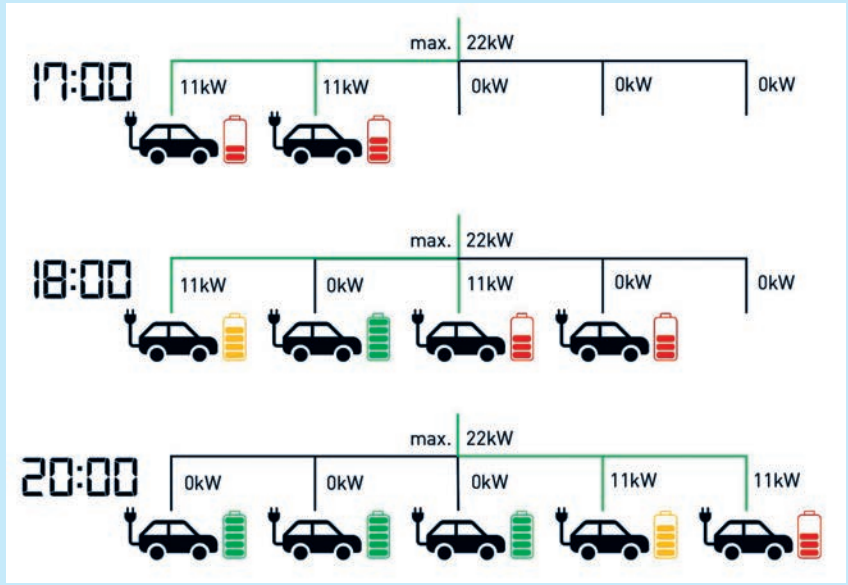
Das Energieversorgungskonzept soll zunächst im Rahmen einer Machbarkeitsstudie gemäß dem Förderprogramm „Wärmenetze 4.0“ entwickelt werden. Der Bau der Energieversorgung wird voraussichtlich im 1. Quartal 2022 beginnen. Neben einem innovativen Eisspeicherkonzept wird der Einsatz von regionalen (Umwelt-) Energiequellen untersucht. Angedacht ist die Direktanbindung einer Freiflächen-Photothermieanlage, die in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Quartier entstehen soll. Darüber hinaus soll lokale Windenergie- und Umweltwärmenutzung sowie eine mögliche Wasserstoffintegration das Gesamtkonzept abrunden.
Zudem wird das Quartier mit Ladelösungen für Elektroautos ausgestattet. Das Herzstück bildet ein digitales Quartiersmanagement. Dieses vernetzt die Energieverbraucher und -erzeuger im Quartier, verarbeitet sämtliche Prozessdaten und optimiert auf diese Weise die Versorgung.

Eine möglichst CO2-optimierte und regionale Energieversorgung soll den zukünftigen Bewohner:innen des Quartiers eine hohe Wohnqualität und damit Lebensqualität sichern und gleichzeitig Klimaschutzziele einhalten.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website.

LASTMANAGEMENT (LADESTATION)

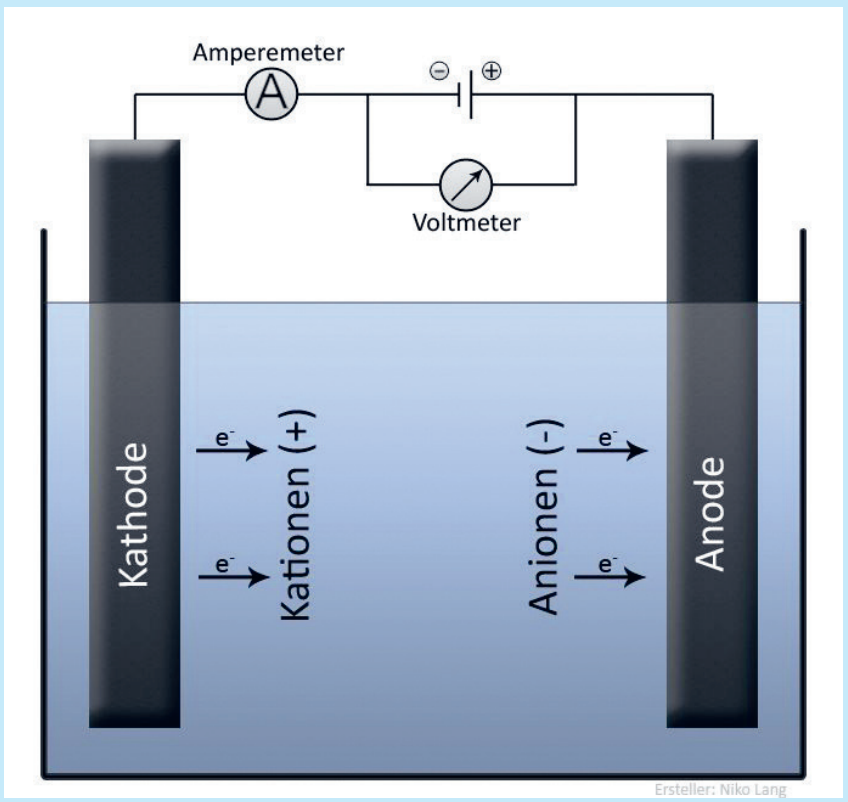
Das Lastmanagement ist eine Regelung für Ladestationen von Elektroautos für die Fälle, in denen ein lokales Stromnetz nicht ausreichend Ladeleistung für die angeschlossenen Ladestationen zur Verfügung stellen kann. Insbesondere in bestehenden Mehrfamilienhäusern sind die Hausanschlussleitungen unter Umständen nicht für das Laden von Elektroautos ausgelegt. Das Verstärken der Hausanschlüsse erfordert höhere Leiterquerschnitte und ist somit mit dickeren Kabeln verbunden. Da energietechnische Anlagen auf die Maximalleistung dimensioniert werden, verursacht diese Leistungssteigerung zusätzliche Kosten. Ein Lastmanagement kann diese Lastspitzen bis zu einem gewissen Grad samt dem ansonsten nötigen Ausbau und den damit verbundenen Kosten vermeiden.



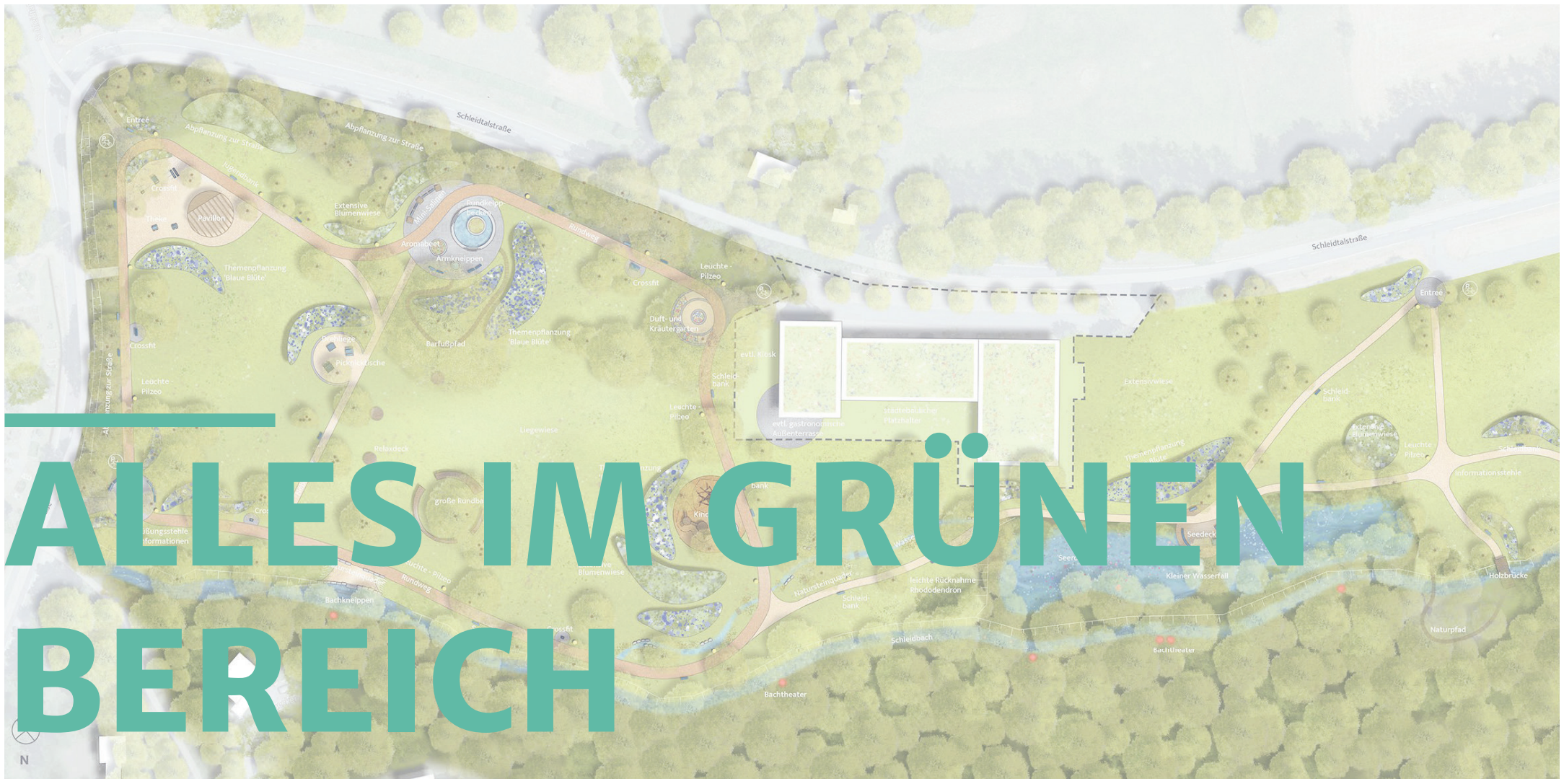
Sequentielles Lastmanagement

ELEKTROLYSE

Die Elektrolyse wurde im Jahr 1800 entdeckt, wobei die von Alessandro Volta erfundene erste brauchbare Batterie verwendet wurde. Eine Elektrolyse erfordert eine Gleichspannungsquelle, welche die elektrische Energie liefert und die chemischen Umsetzungen vorantreibt. Ein Teil der elektrischen Energie wird in chemische Energie umgewandelt. Genau dem umgekehrten Zweck, der Umwandlung von chemischer in elektrische Energie, dienen Batterien, Akkumulatoren oder Brennstoffzellen: sie werden als Stromquelle eingesetzt.



Elektrolyse



ALLES IM GRÜNEN BEREICH

UMGESTALTUNG DES SCHLEIDPARKS IN BAD MÜNSTEREIFEL

Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) möchte die Stadt Bad Münstereifel ihren Schleidpark umgestalten und aufwerten. Im Wettbewerb „Ideenwerkstatt Schleidpark“ setzte sich das Landschaftsarchitekturbüro MOLA gegen die Mitbewerber durch.

Der etwa 10 Hektar große historisch gewachsene Schleidpark ist in die Jahre gekommen. Ziel der Neugestaltung sollte es sein, die nicht mehr zeitgemäße Anlage zu verbessern und mit dem Park Bürger:innen und Tourist:innen aller Generationen zum Verweilen und Erholen einzuladen. Dabei soll der bisherige Charakter des Schleidparks als naturnahe und weitläufige Parkanlage erhalten bleiben und die Themen Natur, Erholung und Gesundheit unter dem Motto „Erholung für Körper und Seele“ aufgreifen.

„Der Park sollte naturnah umgestaltet werden. Dazu gab es eine Ideenwerkstatt mit mehreren Büros. MOLA hat sich durchgesetzt und seinen ersten Wettbewerbsgewinn erzielt“, freut sich MOLA-Landschaftsarchitektin Marijana Gutte. Durch den Park plätschert das in normalen Zeiten kleine Flüsschen Schleidbach. Kaum war der Förderantrag mit der Entwurfsidee von MOLA gestellt, kam im Juli die Hochwasserkatastrophe und das friedliche Bächlein entwickelte sich zu einem reißenden Strom, der einen Großteil des Parks zerstörte.

Nicht nur der Schleidbach trat über die Ufer, sondern auch die Erft, in die er fließt und die ihren Lauf durch die gesamte Stadt Bad Münstereifel nimmt. Bei der Hochwasserkatastrophe wurde die Innenstadt von Bad Münstereifel stark zerstört. Für das Landschaftsarchitekturbüro bedeutete das, das Konzept mitten in der Planung umzustellen und die Themen Hochwasserschutz und Wiederaufbau mit einzubeziehen.

Mit dem Entwurf Blaue Kraftquelle hat MOLA den Wettbewerb für die Umgestaltung des Schleidparks gewonnen (Bild oben)

„Wir haben den Kontext erweitert und überlegt, warum Schleidbach und Erft so stark über die Ufer getreten sind. Wir haben die Renaturierung angepasst und Fördermittel für Hochwasserschutz und Wiederaufbau beantragt. In dem Zusammenhang haben wir uns auch mit dem Thema Mobilität beschäftigt, da beinahe die komplette Innenstadt mit weggerissen wurde. Jetzt unterstützt MOLA in gestalterischen Fragen beim Wiederaufbau der Innenstadt sowohl zum Thema Hochwasserschutz als auch zum Thema Mobilität“, erläutert Marijana Gutte.

Die Uferbereiche des Schleidbachs sind nach dem Unwetter zerstört

Konkret bedeutet das, dass die Innenstadt neu gedacht werden muss. Gefragt sind eine barrierefreie Gestaltung, sinnvolle Park-

Die Erft hat bei der Flutkatastrophe große Teile der Innenstadtmauer zerissen

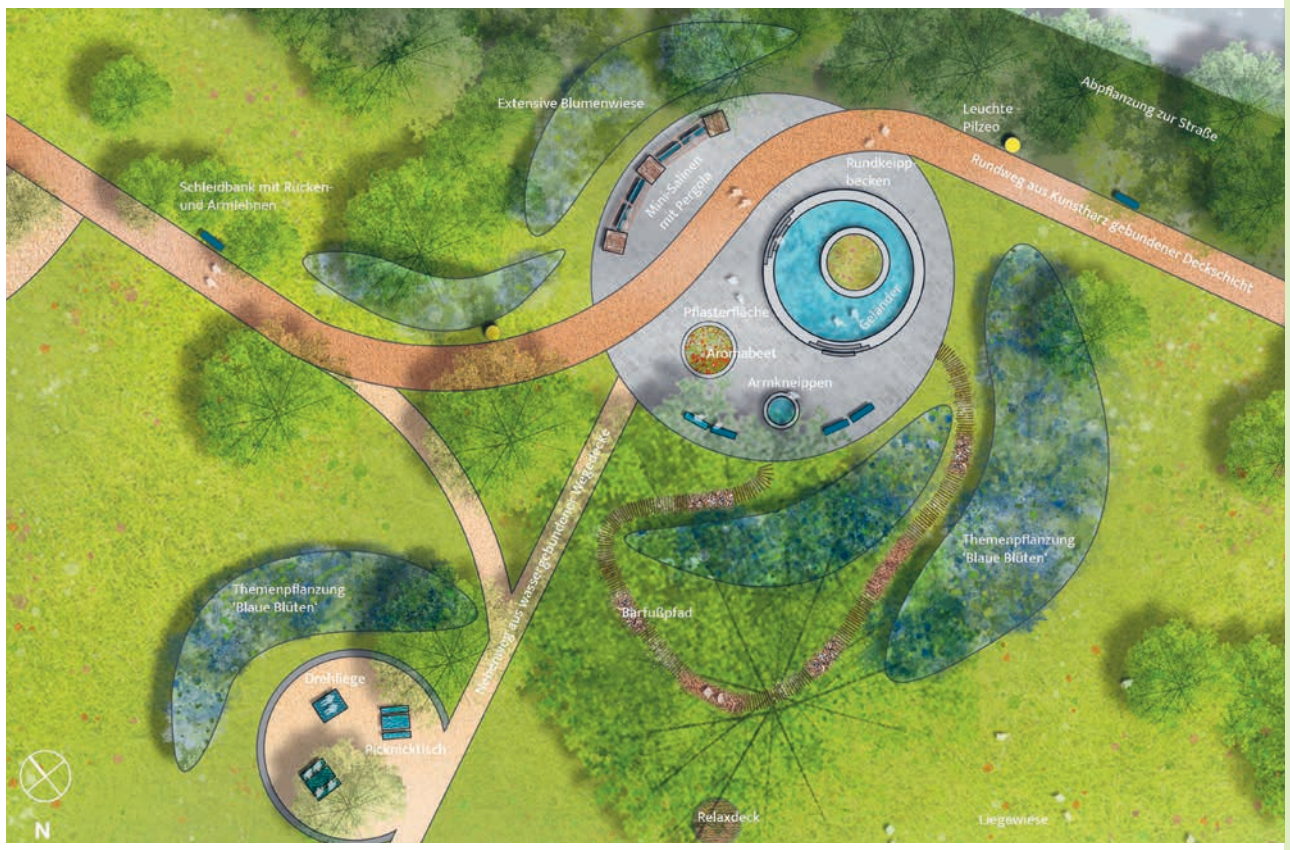
Persi Bad Muenstereifel

MOLA Team
Marijana Gutte, Michael Mielke, Lisa Schnell, Thomas Wündrich, Tobias Schlottbom, Andreas Adler, Christof Abromeit, Christina Drenker

möglichkeiten und autofreie Bereiche in der Innenstadt ebenso wie begrünte Bereiche und Rückhalteflächen für Hochwasser. Es soll nicht nur auf die Bedürfnisse der Bürger:innen eingegangen werden, sondern auch auf die Ansprüche der Natur.
„Wir haben auch den Park noch einmal neu gedacht und Ideen eingebracht, wie Uferaufweitung für mehr Retentionsraum sorgen kann und Inselbildungen wechselfeuchte Mulden erstellen. Wir standen vor der Frage, wie kann man die Flächen, die wir für Starkregenereignisse vorhalten, nutzen, wenn es nicht so viel regnet. Wir haben in diesem Kontext das Thema ‚Bachkneipen' aufgegriffen und werden eine Wassertretanlage in den Schleidbach integrieren. So kann man das Wasser positiv erleben. Die Natur bekommt mehr Entwicklungsraum, der aber auch von den Bürger:innen und Tourist:innen gleichzeitig genutzt werden kann. Das stand bei der Neugestaltung im Fokus", erzählt Marijana Gutte.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website.

Ein Kneipp-Tretbecken, ein Becken zum Armkneipen und ein Mini-Gradierwerk (Perspektive der Entwurfsidee) geben die Möglichkeit zu wohltuenden Wellness-Anwendungen



EIN JAHR MOLA

Am 1. Januar 2022 ist es ein Jahr her, dass das Landschaftsarchitekturbüro MOLA gegründet wurde. Neben der Geschäftsleitung, die aus Christina Drenker und Thomas Wündrich besteht, arbeiten inzwischen die sechs weiteren Experten (Christof Abromeit, Tobias Schlottbom, Lisa Schnell, Michael Mielke, Andreas Adler & Marijana Gutte) an der Entwicklung urbaner Freiräume. Abgedeckt wird die gesamte Bandbreite der Gestaltung von öffentlichen Plätzen, Fußgängerzonen, Parks, Wohnräumen und Spielplätzen. Rund 50 Projekte hat MOLA im ersten Jahr seines Bestehens bereits in der Bearbeitung, ein Teil ist schon realisiert. „Es war die richtige Entscheidung uns vor einem Jahr aus den drei Büros ISR Innovative Stadt- und Raumplanung, Leinfelder Ingenieure und Wündrich Landschaftsarchitekten zusammen zu schließen. Wir können unsere geballten Kompetenzen nutzen und professionelle, zeitgemäße Planung mit einer realisierbaren Umsetzung verbinden", blicken Christina Drenker und Thomas Wündrich auf das erste Geschäftsjahr zurück. Für das kommende Jahr wird das Team die vielschichtigen Kompetenzen an dem neuen Bürostandort an der Friedrich-Ebert-Straße 6-8 in Düsseldorf in räumlicher Zusammenlegung mit dem Team ISR-Düsseldorf weiter ausbauen. Es stehen viele spannende Projekte an, die ein aufregendes Jahr 2022 versprechen.

EXPERTEN IM GESPRÄCH

THORSTEN KOSKA M.A.

Heiko Hindrichs, Geschäftsführer Leinfelder Ingenieure im Gespräch mit Thorsten Koska, Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik am Wuppertal Institut.

Herr Koska, warum müssen wir die Verkehre beeinflussen?
Die Bundesregierung will den Klimaschutz aktiv voran treiben und hat sich mit dem Pariser Klimaschutzabkommen rechtlich und moralisch dazu verpflichtet, den CO2-Ausstoß zu reduzieren und gemeinsam mit der Weltgemeinschaft die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius, möglichst 1,5 Grad zu begrenzen. Die Bundesregierung hat ein verschärftes Klimaschutzgesetz erlassen, das regelt, dass das Land bis 2045 treibhausgasneutral sein soll. Darin sind ganz konkrete Sektorziele auch für den Verkehr festgelegt. Bis 2030 sollen 48 Prozent der Verkehrsemissionen reduziert sein gegenüber dem Basisjahr 1990. Seit 1990 haben wir im Bereich Verkehr aber bislang überhaupt kein CO2 reduziert. Nun haben wir noch neun Jahre dafür, um fast 50 Prozent runterzukommen.

Wie kann das gelingen?
Im Grunde gibt es drei große Strategien, Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern. Vermeiden heißt weniger Verkehr – weniger Fahrten und kürzere Wege. Verlagern heißt andere, nachhaltige Verkehrsmittel, zum Beispiel Fahrrad, öffentlicher Verkehr, Sharing-Mobiliät. Und verbessern heißt, kleinere effizientere Autos und andere Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge zu nutzen. Wir können nicht länger nur auf ein Verkehrsmittel, das Auto, setzen. Wir brauchen einen Mobilitätsmix, der Radfahren, Bus- und Bahnfahren attraktiv macht.

Wie lässt sich denn der Modal Split zugunsten der Umweltverbund-Verkehre beeinflussen?
Damit die Leute weniger Auto fahren, müssen wir ihnen zuerst attraktive Alternativen bieten. Als zweites müssen wir das Autofahren unattraktiver machen. Als Rückgrat brauchen wir einen starken öffentlichen Verkehr sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr. Wenn wir den Weg zur Arbeit als einen der wichtigsten Wege nehmen, auf dem die Leute fast täglich zu den gleichen Zeiten unterwegs sind, dann brauchen wir einen guten Regionalverkehr mit pünktlichen, zuverlässigen und hochwertigen Verbindungen, die es ermöglichen, hier auch mal den Laptop aufzuklappen. Vielleicht dauert die Fahrt etwas länger als mit dem Auto, die Fahrt kann aber sinnvoll genutzt werden. Wir brauchen Anschlüsse im ÖPNV an Stellen, wo es heute noch keine gibt, wir brauchen dichtere Taktungen. Und flexible On-Demand-Angebote, die in dünner besiedelten Gebieten einen öffentlichen Verkehr von Tür zu Tür anbieten und einen Anschluss an den Linienverkehr ermöglichen.

Warum tut sich da so wenig, das sind ja Dinge, die hinlänglich bekannt sind?
Das wurde von der Politik nicht priorisiert. Für den Regionalverkehr sind die Länder zuständig, für den Nahverkehr sind die Kommunen zuständig und den Fernverkehr betreibt zum großen Teil die Deutsche Bahn, die im Eigentum des Bundes ist. Auf all diesen Ebenen wurde zu wenig investiert, weil man dachte, die Lösung ist das Auto. Wir haben Straßen und Autobahnen gebaut und es den Autofahrern immer einfacher gemacht. Im Gegenzug wurde der Öffentliche Verkehr immer weniger genutzt, weil es mit dem Auto so praktisch war. Daraufhin wurden Strecken stillgelegt, weil sie immer unrentabler wurden und sie immer stärker subventioniert werden mussten. Daraus hat sich eine Spirale nach unten entwickelt. Jetzt müssen wir eine Spirale nach oben in Gang bringen. Wir müssen durch ein besseres Angebot wieder mehr Anreize schaffen. Dafür brauchen wir öffentliche Mittel. Es müssen ambitionierte Projekte geschaffen werden. Und die Planungszeiträume dafür müssen deutlich verkürzt werden.

Sie sagten, der politische Wille ist entscheidend. Können Sie mit ihren Forschungen Einfluss nehmen auf die Politik?
Wir nehmen Einfluss, allerdings nicht auf dem direkten Weg. Wir machen Studien für ganz unterschiedliche Akteure wie das Bundeswirtschaftsministerium, die Stadt Köln, Greenpeace, oder das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Aus diesen Studien können die Akteure wichtiges Wissen ziehen. Die Studien haben mit dazu beigetragen, dass wir einen Paradigmenwechsel bekommen - heute ist die Notwendigkeit einer Verkehrswende politisch deutlich stärker akzeptiert, nur an der konkreten Umsetzung mangelt es.

Theoretisch sind sich alle einig. Die Verkehrswende ist Mainstream, dass Maßnahmen zum Klimaschutz ergriffen werden müssen, ist allen klar. Wenn es allerdings an konkrete Umsetzungen gehen soll, scheint es schwierig zu werden?
Die Politik muss auf Bundesebene neue Rahmenbedingungen setzen. Beispielsweise klären, wie sind Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen, wie können Städte Tempo 30 durchgängig einführen? Aber schon jetzt können Kommunen Einiges bewegen, zum Beispiel bei Radwegen, Fahrradabstellplätzen oder Sharing-Mobilität. Gefordert ist auch hier der politische Wille. Der Blick auf Kommunen, die im Ausbau beispielsweise von Radwegen, dem ÖPNV, On-demand-Verkehren, Fahrradverleih-Systemen oder Car-Sharing-Modellen schon weiter sind, zeigt, dass die Zufriedenheit der Bewohner steigt, weil es weniger Lärm gibt und die Zahl der Unfälle sinkt.

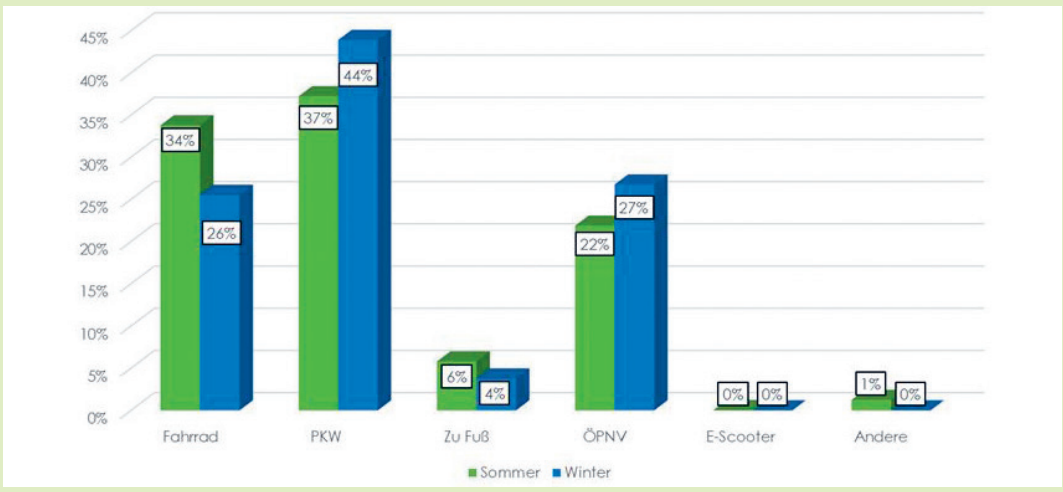
*

Profil Thorsten Koska M.A.
Thorsten Koska, Jahrgang 1977, Politikwissenschaftler, Soziologe und Historiker, ist Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik am Wuppertal Institut. Er arbeitet seit zwölf Jahren in Forschungsprojekten und Reallaboren zur Verkehrswende. Seine Arbeitsschwerpunkte sind die Konzeption und Evaluation von Maßnahmen und Politikinstrumenten zur Förderung von nachhaltiger Mobilität.

** Foto von Wuppertal Institut / S. Michaelis*

MOBILITÄTS-UMFRAGE

Für das Pumpenjournal hat das Team von Leinfelder-Ingenieure eine Umfrage zum Thema „Mobilität“ durchgeführt, um das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter:innen von Leinfelder-Ingenieure (LI), Innovative Stadt- und Raumplanung (ISR), MOLA Landschaftsarchitektur, Ingenieurplan Siebel (IPS) und TerraD Wohnbau auf dem Arbeitsweg zu erfragen. Gefragt wurde nach den genutzten Verkehrsmitteln, der Verteilung auf dem Arbeitsweg und der jeweiligen Bewertung. Zusätzlich sollten von den Mitarbeiter:innen die von den Arbeitgebern zur Verfügung gestellten Förderungen in Bezug auf Mobilität bewertet werden (hier ausgenommen IPS und TerraD). Ebenfalls sollten weitere Vorschläge gemacht werden, die zur Förderung der umweltgerechten Mobilität beitragen könnten. Insgesamt gingen 67 beantwortete Fragebögen in die Auswertung ein.



Verkehrsmittelnutzung
Das Erfreuliche vorab: Zwar nutzen auch die Mitarbeitenden der einzelnen Büros den PKW für Fahrten zu Arbeit, jedoch deutlich seltener als im bundesweiten Durchschnitt. Während Berufspendler insgesamt in Deutschland zu 68 Prozent den PKW nutzen (Quelle Statistisches Bundesamt) sind es in der Pumpstation nur 39 Prozent – und das sollen mit Unterstützung der Arbeitgeber noch weniger werden. Weitere 30 Prozent der Mitarbeitenden nutzen das Fahrrad. Darauf folgen der ÖPNV (22 Prozent) und das Zu-Fuß-Gehen (10 Prozent) – Mehrfachantworten waren möglich. Die mittlere Strecke, die zum Arbeitsort zurückgelegt werden muss, beträgt bei allen 67 Befragten knapp 21 Kilometer (20,66).

Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit
Bei der Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Jahreszeiten wurde zwischen den Sommermonaten (April-September) und den Wintermonaten (Oktober-März) unterschieden. Jedes Verkehrsmittel sollte hier prozentual anhand der tatsächlichen Nutzung bestimmt werden. Insgesamt konnten für alle Verkehrsmittel 100 Punkte vergeben werden. Die Abbildung zeigt, dass der Einsatz des Fahrrads im Winter eher abnimmt, wohingegen PKW und ÖPNV eine Steigerung erfahren. Ebenso sinkt der Wert beim Zu Fuß Gehen im Winter um zwei Prozentpunkte.

Förderungsmöglichkeiten Mobilität
Derzeit wird von LI, ISR und MOLA die Förderung mittels Dienstrad beziehungsweise ÖPNV-Ticket angeboten. Insgesamt nutzen von 57 Beschäftigten nur 21 eine der von den angebotenen Förderungen. Auch hier waren Mehrfachnennungen möglich. Sowohl das Dienstrad als auch das ÖPNV-Ticket werden hier nicht übermäßig gut, aber auch nicht übermäßig schlecht bewertet und landen eher im Mittelfeld.
Neben den quantitativ abgefragten Daten gab es zusätzlich Fragen zu Einschätzungen und Vorschlägen in Bezug auf die Förderungsmaßnahmen der Arbeitgeber. Insgesamt wird vor allem das Angebot des Dienstrads und des ÖPNV-Ticket als positiv bewertet ebenso wie Verkehrsvermeidung durch die Möglichkeit des Ausbaus der Home Office Regelungen.

Einen großen Teil des Verkehrs machen die Fahrten zum Arbeitsplatz aus. Wo kann man hier die Stellschrauben ansetzen?
Das ist in der Tat der dickste Brocken und für viele Menschen auch der wichtigste Grund für die Autonutzung. Daran zu gehen, bedeutet einerseits eine Herausforderung aber gleichzeitig eine große Chance, denn Arbeitswege sind Routinewege. Hier sind auch die Unternehmen gefragt, denn die können gezielt ihre Mitarbeitenden ansprechen und Maßnahmen einleiten. Zum Beispiel ein Jobticket oder ein Jobrad anbieten oder einen Mobilitätstag veranstalten, der den Mitarbeitenden Gelegenheit gibt, sich über Alternativen zum PKW zu informieren, mal eine Woche ein Pedelec auszuprobieren und so weiter. Das ist eine große Chance. Im Idealfall bekommen die Unternehmen auch hier einen Anreiz durch die Politik, tätig zu werden.

In der Pumpstation haben wir schon Einiges getan für unsere Mitarbeiter:innen, von dem wir als Unternehmen ebenso profitieren wie die Mitarbeiter:innen selbst. Ein großer Teil der Leute nutzt beispielsweise das Jobrad, das wir als Leinfelder Ingenieure anbieten. Außerdem haben wir Poolfahrzeuge für Fahrten zur Baustelle, die mit dem Rad zu weit sind. Wir haben eine Umfrage unter den Mitarbeitenden der Pumpstation durchgeführt. Da sieht man ganz deutlich, dass die Krankentage gesunken sind, seitdem das Fahrrad genutzt wird. Außerdem zeigt sich, dass das Fahrrad im Sommer stärker genutzt wird. Weil es kein sinnvolles Alternativangebot an ÖPNV gibt, steht der PKW im Sommer in der Garage und kommt in den Wintermonaten wieder zum Zuge.
Das klingt sehr gut! Der erste Schritt ist, den PKW weniger zu nutzen. Ich erwarte ja nicht, dass er sofort abgeschafft wird.

Was sind denn die Big Points, an denen man die Mobilität als Arbeitgeber packen kann?
Das ist eine individuelle Mischung, die von verschiedenen Faktoren abhängt, wie beispielsweise dem Standort. Wenn die Mitarbeitenden in unmittelbarer Umgebung wohnen, dann ist Fahrradförderung ein größerer Punkt. Wenn die Leute weiter weg wohnen, ist es eher die Subventionierung des Jobtickets. Es ist relativ einfach, die Leute ein Pedelec ausprobieren zu lassen. Das kann schon eine relativ große Wirkung haben, wenn die sehen, so schwierig ist es gar nicht, damit zur Arbeit zu fahren. Flexible Arbeitszeitmodelle, die auch Homeoffice ermöglichen, sind ein weiteres Modul, damit die Leute weniger fahren müssen oder besser auf die Taktung des ÖPNV eingehen können. Es sind kreative Möglichkeiten gefragt, denn auch die Mitarbeitenden sind ganz unterschiedlich unterwegs, das zeigt Ihre Auswertung ja auch sehr schön.

AKTIVITÄTEN

MIT POSITIVER ENERGIE DURCH DEN ARBEITSTAG

Menschen formen eine Firma. Es ist daher sehr wichtig, sich zu kennen, zu verstehen und sich gegenseitig zu helfen. Dabei können Aktivitäten, die außerhalb des Arbeitsschwerpunkts liegen, helfen, Betriebsklima und Zugehörigkeitsgefühl zu fördern. Gemeinsam zu lachen und zu entspannen hilft, mit positiver Energie durch den Tag zu gestalten. Neue Mitarbeiter:innen haben die Möglichkeit, die Kolleg:innen kennenzulernen. In den Partnerbüros der Alten Pumpstation finden schon seit langem zahlreiche gemeinsame Unternehmungen statt. Eine kleine Auswahl davon:

Kicken zum Refreschen

Einwurf - und der Ball rollt. An manchem frühen Abend, wenn schon die ersten Büros leer sind, hört man das Klickern und Klopfen des harten Balls und das Echo im großen Pumpensaal in der Pumpstation Haan. Dann sind die beiden Kollegen Burkhard Weickhmann und Peter Baer zum Tischkicker verabredet. Wir konzentrieren uns auf den Ball, versuchen, die nächste Bewegung des Gegenübers einzuschätzen. Ball nach vorne spielen, eine geschickte Schussposition finden und am besten auch die Lücke entdecken. Abschluss.

Das Spielfeld ist ein klar begrenzter Rahmen, aus dem ab und zu nur der Ball sich befreien kann. Lange Bälle, kurze Bälle auch überraschende Abpraller führen zum Ziel. Wir freuen uns an geschickten und gelungenen Spielverläufen. So gelingt es gut, den Büroalltag einmal kurz auszublenden. Nach dem Spiel sind die Gedanken neu sortiert und tatsächlich tut sich immer wieder nach dem Spiel eine neue Idee für eine bisher ungelöste Aufgabenstellung auf. Zum Kickern müssen wir uns verabreden, die Regeln sind klar, und wir können es nur zusammen spielen. Das gilt genauso im Beruf, denn gewinnen können wir nur gemeinsam. (Architekt Burkhard Weickhmann IP Siebel)

Fachexkursion Münster

Dieses Jahr hat es uns auf unserer Fachexkursion im September nach Münster verschlagen. Startpunkt war der Domplatz und Münsters Altstadt. Weiter ging es entlang des Prinzipalmarktes zum Theater. Das Gebäude aus den 1950er Jahren demonstriert in besonderer Art und Weise die Aufbruchstimmung der deutschen Nachkriegsarchitektur. Die integrierte Ruine des Vorgänger-Baus liefert einen inspirierenden Eindruck des Zusammenspiels von Neu und Alt. Hiernach spazierten wir zur Liebfrauen-Überwasserkirche, dort haben wir uns die Diözesanbibliothek von Max Dudler aus dem Jahr 2005 angeschaut. Entlang der Münsterschen Aa ging es Richtung LWL-Museum, wo uns im Restaurant „LUX“ ein kleiner Mittagssnack bei praller Sonne erwartet hat. Danach ging es mit unserem Reisebus zum Münsteraner Binnenhafen. Der Importhafen aus dem 19. Jahrhundert, welcher als Stichhafen vom Dortmund-Ems-Kanal abzweigt, erlebt derzeit einen großen städteplanerischen Wandel – weg vom Industriehafen zum Büro- und Szenehafen. Hier liegt das H7 von Heupel Architekten, eines in der Errichtung von Bürogebäuden, als Holzhybrid-Bauweise, wegweisenden Pionierprojekte Deutschlands. Im Bezug auf die Herausforderungen des Klimawandels ist dies sicherlich ein nachhaltiges Gebäude mit Vorbildcharakter, sicherlich auch für unsere künftige Arbeit. (Chantal Wardenga und David Niemietz)

Burkhard Weickhmann (li.) WWund Peter Baer lieben raffinierte Spielverläufe

Schach – Jogging fürs Hirn

Kaum ist das Schachbrett aufgebaut und der erste Zug getan, beginnt die Magie zu wirken. Schach steht für Strategie und Köpfchen – und Jürgen Droste und Enrico Kammel vereinen beides. So ist es kein Wunder, dass sich die beiden Bauingenieure aus dem Büro Leinfelder Ingenieure regelmäßig in den Pausen oder nach Feierabend zusammen setzen und eine Partie Schach spielen. „Enrico Kammel und ich spielen ungefähr auf demselben Niveau. Beim Schachspielen ist es wichtig, alle störenden Einflüsse auszublenden und einen klaren Kopf zu behalten. Ich versuche, die Emotionen meines Gegners zu erkennen. Das gemeinsame Spiel fördert auf jeden Fall die Gemeinsamkeit und den Zusammenhalt“, erzählt Jürgen Droste.

Jürgen Droste (li.) und Enrico Kammel treiben Extremsport fürs Gehirn

Gemeinsam wachsen

MOLA ist ein sehr junges, dynamisches Team, welches auf Grund seiner neuen Zusammensetzung zum Jahresbeginn 2021 viel Wert auf Teambuilding und Zusammenhalt legt. Für die Projektarbeit steht der gesunde und rücksichtsvol-

Das Team von IP Siebel entdeckte nicht nur architektonisch Interessantes in Münster

Traditionelles Radfahren bei den ISR-Exkursionen

le Umgang miteinander im Fokus unserer Alltagsarbeiten. Um diese Philosophie zu stärken, legt MOLA auch Wert auf außerdienstliche gemeinsame Aktivitäten. Dies passiert beispielsweise bei gemeinsamen Spaziergängen durch Düsseldorf mit anschließendem Einkehren in den schönen Altstadt-Restaurants. Auch bei gemeinsamen Spieleabenden im Büro zeigt sich bei dem ein oder anderem Gesellschaftsspiel die gute Teamfähigkeit der Kolleg:innen. Im nächsten Jahr möchte MOLA gemeinsame Tagesausflüge und Exkursionen erleben, bei denen das Fachwissen gemeinsam erweitert wird und weitere schöne Erinnerungen in die MOLA-Memory-Box eingespeist werden. (Marijana Gutte, M.Sc., Landschaftsarchitektin AKNW)

Kollegen im Radfahrfieber

Rund 1.100 Kilometer ist Ulrich Göhre, Dipl.-Ing. Bauass. Stadtplaner AKNW bei Innovative Stadt- und Raumplanung, im vergangenen Jahr beim Haaner Stadtradeln geradelt – und hat damit den hausinternen ersten Platz belegt. In diesem Jahr sind es nicht ganz so viele Kilometer geworden. „Ich war in der Zeit vom Stadtradeln eine Woche auf Amrum. Da waren die Möglichkeiten zum Radfahren begrenzt. Den ersten Platz musste ich an Jan Roth abgeben", bedauert Ulrich Göhre. Seiner Freude am Radfahren hat das keinen Abbruch getan. Beinahe jeden Tag kommt er mit dem Fahrrad zur Arbeit. Das sind immerhin 19 Kilometer pro Strecke. „Ich komme frischer hier an als wenn ich das Auto nehme. Außerdem habe ich dann gleich etwas Gutes für die Gesundheit getan", erläutert der Hobbysportler, der auch im Herbst und Winter Rad fährt. Das E-Bike, das er vom Arbeitgeber bekommen hat, habe den Ausschlag gegeben, statt mit dem Auto mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Das habe ihn motiviert, sich noch zwei private Räder ohne Antrieb zu kaufen und nicht nur das Auto sondern auch das E-Bike mal stehen zu lassen. 45 Minuten braucht Uli Göhre für eine Strecke mit dem E-Bike, mit dem normalen Rad entsprechend länger. Mit seiner Freude am Radfahren ist er bei den Mitarbeitenden der Alten Pumpstation nicht allein. Inzwischen sind viele auf das Rad umgestiegen, deutlich sichtbar an den vollen Fahrradständern, die inzwischen sogar schon erweitert wurden.

Feelgood-Management

Seit etwa anderthalb Jahren gibt es bei Innovative Stadt- und Raumplanung (ISR) das sogenannte „Feelgood Management" (FGM). „Damit möchten wir den Austausch unter den Mitarbeitenden fördern", erklärt Leonie Linke vom Organisations-Team. Das Team hat sich freiwillig zusammengefunden und schließt neben Initiatorin Anke Theis aktuell auch Celine Hermann und Milena Falkenburger mit ein. Wechsel in der Besetzung sind ausdrücklich erwünscht, damit jede:r die Möglichkeit bekommt, sich zu engagieren und zu einem bunten Programm beizutragen.

Feelgood-management

Zum Feelgood-Management gehören die unterschiedlichsten Aktionen. Aus der gemeinsamen Kaffeepause, die vor Corona wöchentlich in Präsenz stattfand, wurde die digitale Kaffeepause. Jeweils eine Kollegin oder ein Kollege bereitet dafür ein Thema vor, über das sich die Gruppe dann austauscht. Außerdem gibt es die ISR-Post, die als Newsletter alle zwei Monate erscheint. Hier wird eine bunte Mischung an Informationen veröffentlicht: Wissenswertes über anstehende oder laufende Projekte, Projekthighlights, Geburtstage, Kochrezepte, Gesundheitstipps... Bei den Artikeln sind auch Beiträge aus den Partnerbüros in der Pumpstation sowie MOLA vertreten. Darüber hinaus wurde eine E-Mail-Adresse eingerichtet, über die jede:r Vorschläge und Themen einbringen kann.
Im Fokus des FGM stand in diesem Jahr das Thema „onboarding" – für den Start von neuen Kolleginnen und Kollegen wurde eine eigene Broschüre mit den wichtigsten Infos ausgearbeitet, in dem auch einige Anekdoten zu ISR versteckt sind.
Das Thema Aufkleber wurde auch bei der Exkursion aufgegriffen, mit einem bunten Sticker ist die ISR-Kollektion um ein weiteres Exemplar gewachsen. In einigen Jahren kann hierzu vielleicht ein Sammelalbum veröffentlicht werden...

Auch in Heidelberg war Ulrich Göhre mit dem Rad unterwegs

Gesellschaft als Soulfoud Gemeinsames Essen MOLA im Düsseldorfer „Schillings im Schauspielhaus" im Juli 2021

KULTURVEREIN ZUR FÖRDERUNG VON KUNST UND KULTUR E.V.
WWW.ALTE-PUMPSTATION-HAAN.DE

KULTUR

RÜCKBLICK UND AUSBLICK 2022

Das Jahr 2021 war auch in der Alten Pumpstation überschattet von der Corona-Pandemie. Der Großteil der geplanten Events musste leider abgesagt werden. Der Kulturverein Alte Pumpstation e.V. ist zuversichtlich, dass 2022 unter Einhaltung der hygienischen Vorschriften wieder Vieles möglich sein wird und plant Konzerte, Ausstellungen und raffinierte Erlebnisse für jeden Geschmack.

Tanga Elektra

Den Auftakt machen am 12. Februar das Boém-Streichquartett und Soloklarinettist Harald Hendrichs. Hinter dem Quartett verbergen sich die Geiger Angelo Bard und Clemens Ratajczak, der Bratscher Alexander Senazhenski und der Cellist Christian Fagerström. Die Musiker:innen der Essener Philharmoniker, der Bochumer Symphoniker und des Sinfonieorchesters Münster versprechen gemeinsam mit dem Klarinettisten Harald Hendrichs einen Hörgenuss der Extraklasse mit klassischer Kammermusik.

Am 5. März findet eine Vernissage mit dem Haaner Künstler Wolfgang Niederhagen statt. Der hat im Laufe seines langen Künstlerlebens viele Bilder gemalt. Einen Teil davon hat er unter dem Titel „Menschen“ zusammengefasst und stellt sie bis zum 29. April in der Alten Pumpstation aus.

Am 26. März kommen Liebhaber:innen kulinarischer Genüsse auf ihre Kosten. Dann servieren Anne Riviere und Herbert Marschlich rote, weiße und roséfarbene Weine aus Frankreich. Die Teilnehmenden bekommen die Möglichkeit, Interessantes über Geschmack und Anbau zu erfahren und eine sorgfältig ausgesuchte Selektion in lockerer Runde zu probieren.

Für den 29. April ist ein Konzert mit Christina Lux geplant. Die Kölner Sängerin und Songwriterin, die sich selbst auf der Gitarre begleitet, erzählt in ihren Liedern Geschichten über Begegnungen und Momentaufnahmen. Sie schaut hin, betrachtet die schrägen und schönen Dinge des Lebens immer auf der Suche nach dem, was unter der Oberfläche liegt.

Christina Lux

Ohne Krimi braucht am 13. Mai niemand ins Bett zu gehen, denn dann ist Stefanie Koch zu Gast in der Pumpstation. Die renommierte Düsseldorfer Krimiautorin entführt ihre Zuhörer:innen in eine Welt merkwürdiger Todesfälle, eiskalter Morde und das gefährliche Pflaster von Provinz und Großstadt. Gut, dass am Schluss alles aufgeklärt wird, so dass die Nachtruhe garantiert bleibt.

Am 13. August findet die Vernissage mit Bildern von Lara Werth statt. Die junge Künstlerin aus Köln haut jeden um, denn sie studiert nicht nur an der Düsseldorfer Kunstakademie als Meisterschülerin bei Siegfried Anzinger, sondern ist auch Amateurweltmeisterin im Kickboxen. Sie ist fasziniert von Gegensätzen und liebt Skurriles in ihren Werken. Die werden bis zum 29. Oktober ausgestellt.

Am 02. September feiern die Büros der Alten Pumpstation ihr Sommerfest. Mitarbeitende, Gäste und Freunde können in einem zwanglosen Get-together miteinander ins Gespräch kommen und bei Snacks und Getränken einen (hoffentlich) lauschigen Sommerabend genießen.

Zur Finissage der Ausstellung von Lara Werth am 29. Oktober ist ein Konzert mit der Elektro-Soul-Band Tanga Elektra aus Berlin geplant. Die beiden Brüder David und Elias Engler nutzen die technischen Möglichkeiten ihrer Instrumente Violine und Schlagzeug voll aus. Durch ihre Spielfreude ist ein Energie-Austausch, der mit Sicherheit ansteckend wirkt, garantiert.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website.

Lara Werth
Stadtlandschaften

MONTAGS-GESPRÄCHE

Barbara Fernández

FACHLICH-KOLLEGIALER AUSTAUSCH

Seit etwa vier Jahren gibt es im Forum der Alten Pumpstation die Montagsgespräche. Fachübergreifend nehmen daran die Mitarbeiter:innen aller Architektur- und Ingenieurbüros teil, um sich gegenseitig über die spezifischen Tätigkeiten und das Fachwissen der Büros zu informieren und darüber auszutauschen. Bei Bedarf werden externe Expert:innen eingeladen.

Die beiden Architekten Peter Baer und David Niemietz vom Architekturbüro Ingenieurplan Siebel (IP Siebel) referierten in ihrem Beitrag über die Konsequenzen des Klimawandels auf die Architektur am Beispiel des von IP Siebel betreuten Projekts Ladepark Kreuz Hilden und stellten die Prinzipien und Funktionsweisen der Sektorenkopplung vor. „Um trotz eines steigenden Energiebedarfs die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu überwinden, wird es in Zukunft unabdingbar sein, klimarelevante Sektoren wirtschaftlich und intelligent miteinander zu vernetzen“, erklärt Peter Baer.

Auf dem 12.000 Quadratmeter großen Grundstück in Hilden entstehen ein Ladepark für Elektrofahrzeuge, ein Café-Bistro, eine Produktionsstätte für das neue Gastronomie Konzept von Gesamtinvestor Roland Schüren (Seed & Greet), eine flexible und situative Büroarchitektur und als verbindendes Element eine Vertical Farm. Die Photovoltaikanlagen auf den Dächern und Fassaden versorgen nicht nur Elektrofahrzeuge mit Energie, sondern auch die Büro- und Produktionsflächen mit Strom und Wärme. Ein zentraler und intelligent mit dem Stromnetz verbundener 2MW Stromspeicher stellt die Versorgung der Gesamtanlage sicher und ermöglicht, die gespeicherte Energie zwischen den unterschiedlichen Nutzungen bedarfsgerecht zu verteilen. „Die Verflechtung der vielschichtigen Nutzungen aus Mobilität, Produktion und Arbeiten am Standort des Ladeparks zeigt, wie nach den Vorgaben eines visionären Bauherrn der Architekt und die Fachplaner dazu beitragen, die vielseitigen Bereiche unseres Alltags energetisch miteinander zu verschmelzen, um uns in eine klimaneutrale Zukunft zu führen“, erläutert David Niemitz.

Während die Montagsgespräche ursprünglich im Forum der Pumpstation stattfanden, hat sich das Format im Jahr 2020 weiter entwickelt und findet pandemiebedingt je nach Bedarf als Videokonferenz statt. Der Vorteil: Auch Mitarbeiter:innen, die im Düsseldorfer Büro oder im Homeoffice arbeiten, haben die Gelegenheit, daran teilzunehmen. Um auch diese Art der Kommunikation zu professionalisieren, wurde Barbara Fernández als externe Expertin eingeladen, um die Teilnehmenden darin zu schulen, wie diese ihre digitale Präsenz steigern und der „Videokonferenz-Müdigkeit“ entgegen wirken können.

„Zu Beginn der Pandemie haben wir uns Hals-über-Kopf in Videokonferenzen gestürzt, ohne uns besonders viele Gedanken über unsere Wirkung vor der Kamera zu machen. Das hat sich inzwischen geändert. Wir müssen lernen, auch vor der Kamera gut miteinander zu kommunizieren und unsere Botschaften professionell zu vermitteln. Auch das Thema ‚Führung auf Distanz‘ hat an Bedeutung zugenommen“, erklärt Barbara Fernández. Dabei nennt sie Technik, Sendungswille, Resonanz und Rhythmuswechsel als die vier Eckpfeiler für den Erfolg in Videokonferenzen.

Technik: Achten Sie auf einen ruhigen Hintergrund. Positionieren Sie sich so im Bild, dass sich Ihre Augen im oberen Drittel des Bildes befinden. Die Kamera sollte auf Augenhöhe vor Ihrem Gesicht platziert sein. Im besten Fall fällt diffuses Licht von zwei Seiten im 45-Grad-Winkel auf Ihr Gesicht. Ihre Tonqualität können Sie mit einem externen Mikrofon und schalldämpfenden Materialien leicht verbessern.

Sendungswille: Ihr Sendungswille ist eine Entscheidung: Er beginnt im Kopf! Nehmen Sie sich Zeit vor einem Meeting, um die richtige äußere und innere Haltung einnehmen zu können. Seien Sie mutig und springen Sie über Ihre innere Hürde hinein in die Kamera.

Resonanz: Resonanz stammt ab von resonare und bedeutet „zurücktönen“. Resonanz ist ein menschliches Grundbedürfnis und als Grundfähigkeit tief in uns verankert. Echtzeit-Resonanz ist aktuell nicht möglich. Aber zeitversetzt können wir Resonanz auch digital aufbauen! Verschenken Sie Impulse in die Kamera, sie erreichen Ihr Gegenüber. Vergessen Sie sich selbst nicht: Fragen Sie aktiv nach Feedback!

Rhythmuswechsel: Ihre Muster führen Ihre Performance in eine Monotonie. Brechen Sie Ihre Muster, um die Aufmerksamkeit zu bekommen, die Sie verdienen! Nutzen Sie Tempo- und Medienwechsel. Kommen Sie vom Moderieren ins Interagieren. Binden Sie möglichst viele Sinne Ihrer Zuhörer ein, um sie zu erreichen. Humor ist alles!

Profil: Barbara Fernández ist Schauspielerin, Coach und Expertin für Körpersprache, Haltung und Auftritt. Sie arbeitet für Führungskräfte und Mitarbeiter:innen in Wirtschaftsunternehmen und lehrt an unterschiedlichen Hochschulen. In der Alten Pumpstation hat sie in den letzten Jahren Seminare zu den Themen „Präsenz“ und „Präsentation“ für die einzelnen Büros gehalten.

David Niemitz (oben) und Peter Baer (unten)

** Foto von Neue Bilder www.neuebilder.net*

Impressum

REDAKTION
Susanne Schaper

LAYOUT
ISR Innovative Stadt-und
Raumplanung GmbH

FOTOS
wenn nicht anders angegeben
Ulla Born, Thomas Stelzmann,
Peter Spotka

AUFLAGE
1.800 Stück

KONTAKT
Alte Pumpstation Haan
Zur Pumpstation 1
42781 Haan

WWW.ALTE-PUMPSTATION-HAAN.DE