



Gemeinschaftsstraßen Hamburg Fachkongress

15. Juni 2010 · 10.00 – 18.00 Uhr

Haus der Patriotischen Gesellschaft

Trostbrücke 6 · 20457 Hamburg

Programm:

- 9:30 **Öffnung des Tagungsbüros**
10:00 **Begrüßung**

Fachliche Perspektiven – Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen

Shared Space, Gemeinschaftsstraßen & Co

Prof. Dr. Jürgen Gerlach
Bergische Universität Wuppertal

Straße als Lebensraum – Funktion, Sicherheit und Gestaltqualität gemeinsam erreichen

Dr. Harald Heinz, Heinz Jahnen Pflüger
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft

- 11:30 **Kaffeepause**

Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen für Shared Space und Begegnungszonen in Deutschland

Roland Schurig *SR a.D.*

Der Mensch im Straßenverkehr

Dr. Susann Richter
Technische Universität Dresden

- 13:30 **Mittagspause**

14:30 **Projekte, Umsetzung und Nutzung von Gemeinschaftsstraßen**

Einführung in das Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen

Dr. Tina Wagner
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Der gemeinsame Prozess

Christoph Hölters
Stadt Duisburg

Theater und Marktplatz der Akteure

- 15:30 **„Straße Live“**
mit Theaterimprovisationen der Steifen Brise

Marktplatz der Akteure

mit Erfrischem, Austausch und Informationen

Stehetischdiskussionen

mit Vertreterinnen und Vertretern der Institutionen und Referenten

- 18:00 **Ende der Veranstaltung**

Moderation: Mone Böcker, raum + prozess

Akteure auf dem Marktplatz:



Fachkongress „Gemeinschaftsstraßen Hamburg“ Kurzfassungen und Thesen der Referentinnen und Referenten

- Shared Space, Gemeinschaftsstraßen & Co
Prof. Dr. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal
- Straße als Lebensraum –
Funktion, Sicherheit und Gestaltqualität gemeinsam erreichen!
Dr. Harald Heinz, Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft
- Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen für Shared Space und Begegnungszonen in Deutschland
Roland Schurig, SR a.D.
- Der Mensch im Straßenverkehr
Dr. Susann Richter, Technische Universität Dresden
- Einführung in das Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen
Dr. Tina Wagner, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Gemeinschaftsplätze in Duisburg – Der Prozess von der Idee zum Bau
Christoph Hölters, Stadt Duisburg

Auf Grundlage der Beiträge und Diskussionen wird nach der Veranstaltung eine Dokumentation erstellt, die auch ausgewählte Abbildungen aus den Präsentationen enthält. Sie wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern als barrierefreie PDF-Datei zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden Power-Point-Präsentationen zum Download zur Verfügung gestellt.

Shared Space, Gemeinschaftsstraßen & Co. Prof. Dr. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal

Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen. Sie setzt auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderung. Shared Space (auf Deutsch etwa: gemeinsam genutzter Raum; Raum für alle) ist im Ursprung ein europäisches Kooperationsprojekt, das neue Gestaltungskonzepte entwickeln soll, die den Verkehr, das Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander in ein Gleichgewicht bringen. Diese Konzepte werden von sieben Kooperationspartnern, die jeweils mit einem regionalen Projekt teilnehmen, getestet. Insbesondere die Beteiligung der Anwohner/innen soll dazu beitragen, dass der Straßenraum entsprechend der vorliegenden Wünsche gestaltet wird und somit zu mehr Rücksichtnahme und Belebung des öffentlichen Raums führt. Aus Straßen und Knotenpunkten werden gemeinsam genutzte und belebte Orte mit mehr Lebensqualität.

Die Freie und Hansestadt Hamburg strebt an, Projekte nach dem Shared Space-Prinzip umzusetzen. Dazu wurden im Vorwege Voraussetzungen festgelegt, um verkehrssichere und leistungsfähige Gestaltungen unter den großstädtischen Bedingungen umsetzen zu können. Diese spezifische, auf Hamburg ausgerichtete Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips wird dabei in Anlehnung an die Ergebnisse einer Bürgerumfrage einer Hamburger Zeitung als „Gemeinschaftsstraße“ bezeichnet. Für Gemeinschaftsstraßen wurden in Anlehnung an gewonnene Erkenntnisse aus vergleichbaren Projekten planerische und rechtliche Rahmenbedingungen durch die Universität Wuppertal und die IGS mbH, Neuss, unter Federführung von Prof. Jürgen Gerlach in einem Gutachten erarbeitet.

Die umgesetzten Shared Space-Projekte außerhalb Deutschlands sowie seit Mai 2008 auch in der Stadt Bohmte in Niedersachsen finden öffentliche Beachtung in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer/innen bei Ausdehnung des Mischungsprinzips und möglichst weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen, Beschilderung und Markierung. Zur Konkretisierung der weiteren Planung von Gemeinschaftsstraßen wurden für die Freie Hansestadt Hamburg folgende Ziele festgelegt:

- 1) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen und auf gegenseitige Rücksichtnahme. Anzustreben ist eine Gestaltung, bei der sich Kraftfahrzeugführer/innen als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen.
- 2) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg haben das Ziel, die Aufenthaltsqualität und Funktionalität von Hauptgeschäftsstraßen – und ggf. auch anderer städtischer Straßen – städtebaulich zu stärken. Gefragt sind neue Gestaltungen, die einzelne Knoten, Abschnitte und Plätze durch eine wohltuende Atmosphäre vom übrigen Straßennetz spürbar abheben.
- 3) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden mit den Bürger/innen in den Bezirken vor Ort konzipiert. Die Partizipation geht über die sonst üblichen Formen der öffentlichen Information hinaus und beteiligt die Bürger/innen mit noch festzulegenden Instrumenten an der Planung.
- 4) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg berücksichtigen die Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen. Die entsprechenden Abschnitte werden barrierefrei und mit Rücksichtnahme auf die Anforderungen spezieller Gruppen wie Kinder, ältere Menschen oder auch öffentlicher Verkehr, Service, Lieferverkehr und Feuerwehr gestaltet.
- 5) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg arbeiten so weit wie möglich mit dem Mischungsprinzip. Dieses muss sich nicht zwangsläufig auf alle Verkehrsarten beziehen. Eine ab-

schnittsweise Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum und/oder eine Kanalisierung des fließenden Verkehrs mit einem weichen Separationsprinzip können notwendig sein. Gleichwohl werden auch diese Abschnitte nach dem Prinzip der Gemeinschaftsstraßen gestaltet.

- 6) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg kommen ohne Lichtsignalanlagen und weitgehend ohne Beschilderung und Markierung aus.
- 7) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen eine hinreichend leistungsfähige und in jedem Fall sichere Verkehrsabwicklung voraus. Leistungsfähigkeit und Sicherheit werden im Rahmen der Planung mit entsprechenden Verfahren nachgewiesen. Eine Leistungsfähigkeitsminderung wird mit Gemeinschaftsstraßen nicht angestrebt.
- 8) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen uneingeschränkte Sichtbeziehungen voraus, um gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen zu gewährleisten. Der ruhende Verkehr ist daher aus den ausgewählten Abschnitten weitgehend zu verlagern, was in der Planung entsprechend zu berücksichtigen ist.
- 9) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden Erfolgskontrollen unterzogen, die wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Da sich bisherige Gestaltungen größtenteils auf Klein- und Mittelstädte beziehen, haben die Projekte in Hamburg Pilotcharakter und sind entsprechend zu behandeln und zu begleiten.
- 10) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden nach einem einheitlichen Kriterienkatalog realisiert, der bei bestimmten Voraussetzungen festgelegte Bausteine und Elemente umfasst.

Für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen wurde ein Kriterienkatalog entwickelt, aus dem Gestaltungsoptionen entnommen werden können. Demnach sollen Gemeinschaftsstraßen in Hamburg:

- auf eine Länge von zunächst rd. 400 m begrenzt sein, um ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau einhalten zu können,
- weitgehend niveaugleich gestaltet sein, wobei einzelne Elemente wie Begrünung oder Einbauten den Verkehr kanalisieren können,
- frei sein von parkenden Fahrzeugen, wobei attraktive Angebote zum Parken im Umfeld zu schaffen und die Nachfrage in quartiersbezogener Entfernung zu untersuchen sind,
- je nach Verkehrsstärke in Knotenpunkten „Rechts-vor-Links“ Regelungen, Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre aufweisen,
- für den Linienbusverkehr möglichst vorfahrtgeregt werden.

Insbesondere ist darauf zu achten, dass Gemeinschaftsstraßen Hamburg:

- auch für Blinde und Sehbehinderte barrierefrei gestaltet werden und
- uneingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer/innen gewährleisten werden.

Unter Abwägung aller, aber insbesondere der rechtlichen und Verkehrssicherheitsaspekte sollten Gemeinschaftsstraßen in Hamburg als verkehrsberuhigte Bereiche oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche straßenverkehrsrechtlich ausgewiesen werden.

Vita

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Bergische Universität Wuppertal

Fachbereich D, Bauingenieurwesen, Fachzentrum Verkehr

Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik

Pauluskirchstraße 7

42285 Wuppertal

Tel. +49-202/439-4087 oder 4088

Fax +49-202/439-4388

<http://www.svpt.de>

jgerlach@uni-wuppertal.de

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Universität Wuppertal. Schwerpunkte in weltweiter Forschung, Weiterbildung und Lehre sind die Gestaltung und Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen, die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit. Er ist anerkannter Ausbilder für Sicherheitsauditoren, wissenschaftlicher Beirat der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik und seit 2009 Schriftleiter der Zeitschrift für Verkehrssicherheit.

Straße als Lebensraum

– Funktion, Sicherheit und Gestaltqualität gemeinsam erreichen

Dr. Harald Heinz, Heinz Jahnen Pflüger, Aachen

Straßen sind mehr als Verbindungsorte. Wollen wir l(i)ebenswerte Straßen gestalten, müssen wir Funktion, Form und Sicherheit zusammenführen. Die Kunst des Gestaltens einer Straße besteht darin, die unterschiedlichen und teilweise divergierenden Anforderungen aus Funktion, Form und Sicherheit zu einem optimalen Ergebnis zusammenzubringen. Dabei sind meist Kompromisse notwendig, allerdings müssen wir gemeinsam darauf achten, dass diese gerecht ausfallen, das heißt: alle Anforderungen ungefähr gleichermaßen beachtet werden. Da die Öffentlichkeit der Straße plural zusammengesetzt ist, müssen dabei sehr differenzierte Anforderungen beachtet werden: unterschiedliche Bewegungsgeschwindigkeiten und Blickrichtungen führen zu unterschiedlichen Sehweisen und Stadtbildern.

Immaterielle Ansprüche an den Straßenraum sind soziale Brauchbarkeit, Orientierung, Identität, Anregung, Identifikation, Schönheit.

Die „Städtebauliche Bemessung“ führt zu einem gerechten und ausgewogenen Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenräumen. Im Kern geht es bei der städtebaulichen Bemessung darum, die bisherige und immer noch vielerorts übliche Praxis der Raumaufteilung von der Mitte aus umzukehren: Anstatt dem Autoverkehr genug Raum zu geben (die anderen bekommen, was übrig bleibt), werden zunächst die Ansprüche der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer ermittelt und – soweit dies möglich ist – quantifiziert; nun bekommt der motorisierte Verkehr, was übrig bleibt. Also Gestaltung nicht von der Fahrbahn, sondern von der Bebauung aus! Beide Entwurfswege der RASSt 06 gehen von der städtebaulichen Bemessung aus: Die Querschnitte für die „Typischen Entwurfsituationen“ enthalten sie implizit, der individuelle Entwurfsprozess beginnt mit ihr.

Lebensqualität entsteht nicht durch Straßenverkehr – ohne Fahrbahnen sind die Straßen aber nicht automatisch lebenswert. Eine Straße wird von einem Verkehrsraum zu einem Lebensraum durch angenehme Proportionen zwischen Flächen für Autos und Flächen für die übrigen Nutzer, ausreichend Bewegungsraum für Fußgänger und Radfahrer und ausreichende Wirtschafts- und Verweilflächen, also Flächen für Auslagen, Bistrotische, in Wohngebieten für Vorgärten oder andere „Distanzbereiche“ zwischen dem eigentlichen öffentlichen Raum und der Privatsphäre; dazu – wenn genug Platz vorhanden ist und keine stadtbaugeschichtlichen Gründe dagegen sprechen – Bäume.

Zu Straßen gehört Nutzungsflexibilität in den Seitenräumen, aber auch im Fahrbahnbereich: in einer Stadtstraße wird angeliefert, wird schon mal etwas abgestellt, oder hält ein Lieferfahrzeug in der zweiten Reihe. Belebte Straßen in Städten, besonders in Großstädten zeigen, dass der Einfluss der Verkehrsstärke auf die Lebensqualität in der Straße nicht überschätzt werden darf.

Multifunktion statt Monofunktion: Die Nutzbarkeit für vieles, darunter auch solches, das sich der Planer nicht hat träumen lassen, ist das wesentliche Kennzeichen von Plätzen, aber auch von Stadtstraßen. Dass Straßen Aufgaben übernehmen müssen, darf nicht bedeuten, dass sie nur die Aufgaben übernehmen dürfen, die wir ihnen zugeordnet haben. Je größer die Funktionsvielfalt, desto urbaner wirkt der Raum. Reine Verkehrsstraßen sind daher in der Stadt zu vermeiden, insbesondere menschenfeindliche Verkehrsbauwerke wie niveaufreie Kreuzungen,

Straßenraumgestaltung in Gemeinschaftsstraßen: Wenn in Straßen die gesamte Fläche gleichberechtigt allen Nutzern zur Verfügung gestellt wird, gehen dadurch die Schutzräume verloren, die allein den „schwachen“ Nutzern zur Verfügung stehen sollen, Räume, in denen die Menschen nicht nur sicher sind, sondern sich auch sicher fühlen. Diese Räume liegen üblicherweise entlang der Gebäude oder anderer Ränder, in Einzelfällen, insbesondere in breiten Boulevards oder in platzartig erweiterten Straßenabschnitten auch in der Mitte. Für das Wohlbefinden in diesen Räumen sind Abgrenzungselemente erforderlich, die allerdings nicht unbedingt linear und ununterbrochen sein müssen. Auch punktuelle oder nur kurze lineare Elemente vermitteln das Gefühl der Sicherheit. Dabei ist zu beachten, dass diese dreidimensionalen „Markierungen“ in der Perspektive viel stärker zusammenwirken, als dies der Lageplan zeigt. Ihre Anordnung muss Sicherheitsräume markieren, zugleich aber die Übersichtlichkeit im Raum gewährleisten. Bäume, kurze Sitzmauern, Leuchten, „Sitzpoller“, Radbügel und ähnliche Ausstattungen markieren Schutzräume gleichsam nebenbei.

Die Anordnung der „Markierungselemente“ muss städtebaulichen Gesetzmäßigkeiten folgen. Dabei sind zunächst Regeln zu beachten, die in der Straßenraumgestaltung immer gelten:

- Die unbefahrten Bereiche müssen alle Funktionen übernehmen können, die an den Rändern erforderlich sind. Die Abmessungen dieser Bereiche müssen in einer städtebaulichen Bemessung ermittelt werden.
- Die Gliederung der Flächen und Räume ist nicht aus den Erfordernissen des Fahrverkehrs, sondern aus der Bebauung oder – in Einzelfällen – aus landschaftlichen Elementen abzuleiten.
- Das Zusammenwirken aller Gestaltungselemente muss räumlich gedacht und in dreidimensionalen Darstellungen überprüft werden.

Über diese allgemeinen Regeln hinaus gelten in Gemeinschaftsstraßen zusätzliche Gestaltungsregeln:

- Selbst dort, wo die Entwicklung der Raumgliederung aus den Erfordernissen der Bebauung parallele Kanten des Fahrbereichs ergeben würde, sind die Gliederungselemente so zu platzieren, dass Raumteile entstehen, die durch nicht parallele Raumkanten begrenzt werden. Hierdurch wird die Erzeugung eines Raumcharakters unterstützt, der nicht als linearer Fahrraum, sondern als platzartiger Aufenthaltsraum wirkt.
- Die Gliederungselemente dürfen nicht die Fahrgeometrie nachzeichnen. Schlepplinien müssen zwar möglich sein, sollten aber nicht in der Gestaltung abgebildet werden. Dies gilt selbst dann, wenn die Gliederungselemente höhengleich oder fast höhengleich mit den angrenzenden Flächen sind. Fahrgeometrische Formen signalisieren „Raum für's Auto“ und Dynamik, eckige Gliederungselemente und rasterartige Streifen Aufenthalt, Ruhe, Verweilen. Hier können die Autofahrer erkennen, dass sie nur Gast sind.

Wer plant die Straße? Es ist selbstverständlich, dass Straßen „funktionstüchtig“, sicher und haltbar sein müssen. Ebenso selbstverständlich ist aber auch, dass die Räume Straßenräume, Siedlungsräume, also Teile von Städten oder Dörfern sind und daher nach städtebaulichen Gesetzen gestaltet werden müssen. Straßengestaltung ist daher eine Aufgabe, die interdisziplinäre Zusammenarbeit erfordert.

Zu Planungskultur gehört selbstverständlich auch die angemessene Beteiligung der Nutzer, die oft wertvolle Eingangsdaten für die Planung formulieren. Daher ist Beteiligung vor allem

in der Phase der Zieldefinition wichtig und hilfreich. Obwohl dies im gängigen Regelwerk schon seit längerem ein anerkannter Grundsatz ist, werden immer noch Straßenplanungen ohne hinreichende Beteiligung der Nutzer durchgeführt. Daher ist die starke Betonung der Partizipation in „Shared Space“ zwar nicht neu, trotzdem aber richtig.

Bei der Umsetzung der formulierten Ziele muss allerdings der interdisziplinär zusammengestellte Sachverstand maßgebend sein; die Rolle der Nutzer ist dann, die Umsetzung der formulierten und realisierbaren Ziele zu kontrollieren und - falls nötig - einzufordern.

Vita

Dr. Ing. Harald Heinz, Architekt und Stadtplaner

1968 - 1973 Architekturstudium an der RWTH Aachen

1973 – 1977 Arbeit als Stadtplaner in der Arbeitsgruppe Bauleitplanung Aachen

1978 – 1986 Wissenschaftlicher Assistent am Institut für Stadtbauwesen (ISB) der RWTH Aachen

Am ISB Forschungsprojekte zur Gestaltung von Straßen und Plätzen

1981 Promotion, Thema der Dissertation: „Erhaltung städtebaulicher Bestände“

Seit 1986 eigenes Planungsbüro in Aachen, seit 2005 Heinz Jahnen Pflüger Stadtplaner und Architekten Partnerschaft

Zahlreiche Umgestaltungen von Öffentlichen Räumen und Gutachten zu Stadtgestaltung

Seit 1992 Projekte im Auftrag der Senatsverwaltung Berlin, u. a. Regelwerke zur Straßenraumgestaltung für Friedrichstraße, Landsberger Allee, Potsdamer/Leipziger Platz, Museumsinsel, Parlaments- und Regierungsviertel. Handbuch für die Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin.

Ähnliche Projekte in Bremen (Gestaltungshandbuch Innenstadt),

Leipzig (Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum)

Leiter des Arbeitsausschusses „Straßenraumgestaltung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,

Mitglied im Arbeitsausschuss „Stadtstraßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Stellvertretender Vorsitzender des Architektenbeirats Aachen

Mitglied im Lichtbeirat Berlin

Mitglied im Initiativkreis der BSVI „Straße und Baukultur“

Diverse Vorträge zu Context Sensitive Design, u. a. beim Transportation Research Board (TRB) Annual Meeting 2005 in Washington DC

Kontakt:

Fon: 0241-6082600

Mail: h.heinz@HJPplaner.de

Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen für Shared Space und Begegnungszonen in Deutschland

Roland Schurig SR a.D.

Städte und Kommunen werden in zunehmendem Maße mit Problemen des Strukturwandels konfrontiert. Dabei spielt auch die Frage eine entscheidende Rolle: „Wem gehört der öffentliche Raum, wie ist er zu gestalten und zu nutzen?“ Häufig stehen sich Interessen und Vorstellungen von Investoren, Stadtplanern, Bewohnern und der Allgemeinheit der Bürger kontrovers gegenüber. Zu den Gestaltungsmodalitäten gehört auch das Projekt „Shared Space“ als offener kommunikativer Planungsprozess zur Einrichtung von „Gemeinschaftsstraßen“ oder „Begegnungszonen“.

Im Spannungsfeld zwischen verkehrsberuhigten Bereichen, Fußgänger- und Tempo 30-Zonen fehlt sichtlich ein wichtiger Baustein. Während in Fußgängerzonen Fußgänger das prägende Element sind und nur zu bestimmten Zeiten Liefer- und Entsorgungsverkehr zugelassen ist, darf der Fahrzeugverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen nur eine untergeordnete Rolle spielen. Bereichert wird das häufig durch Defizite in der Netzhierarchie und eines selbsterklärenden Straßenraums, der dem Grundgedanken einer gleichberechtigten Nutzung häufig widerspricht. Wie sind aber diejenigen Bereiche zu definieren und auszugestalten, die erheblichen Fußgänger- wie auch Fahrzeugverkehr aufweisen und weder als Fußgänger- noch als verkehrsberuhigte Zonen klassifiziert werden können? In Straßen mit erheblichem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr erfolgt im Regelfall die „klassische Trennung“ durch Gehweg und Fahrbahn. Fußgänger werden auf Gehwege, Radfahrer auf Radwege und Kraftfahrzeuge auf Fahrbahnen verwiesen. Der Fahrverkehr ist an die innerorts geltende Temporegelung von 50 km/h im Hauptnetz und auf 30 km/h in tempobegrenzten Zonen verwiesen. Beim Queren der Straßen hat der Fahrzeugverkehr Vorrang, d.h. Fußgänger müssen auf eine Lücke warten, die das Queren ermöglicht. Bei Unfällen im Fahrbereich sind Fußgänger auch hinsichtlich der zivilrechtlichen Haftung meist die Leidtragenden.

Die gemeinsame Nutzung des Verkehrsraums in der Form von „Shared Space“ zur Aufwertung des öffentlichen Raumes wird gegenwärtig vor allem in der Schweiz, in Frankreich und in Ansätzen auch in Belgien und den Niederlanden mit eigenen Verkehrszeichen und Verhaltensregeln betrieben. Die den verkehrsberuhigten Bereichen mit einer integrierten Tempovorgabe (meist 20 km/h) angenäherten Verkehrsschilder kennzeichnen eine „Shared Space-Zone“ und bestimmen das Verhalten im Wesentlichen durch drei Regeln:

- Fußgängervorrang vor dem Fahrzeugverkehr
- Fahrgeschwindigkeit nicht höher als angezeigt
- Parken nur dort, wo es ausdrücklich gestattet ist

Weder das deutsche Bauplanungs-, Straßen- noch das Verkehrsrecht stellen Hindernisse für die Einrichtung von Begegnungszonen dar. So können aus städtebaulichen Gründen im Bebauungsplan Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB). In den Bauleitplänen ist auch die Mobilität der nichtmotorisierten Bevölkerung zur Verringerung einer auf den Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB). Anders als bei Fußgängerzonen sollen in Begegnungszonen alle Verkehrsteilnehmer die Flächen gleichberechtigt nutzen, so dass es keiner straßenrechtlichen Teilentwidmung nach dem Landesstraßenrecht bedarf. Die verkehrsbezogenen Generalklauseln der §§ 1, 2 Abs. 1 und 2, 3 Abs. 1 und Abs. 2a, 8 bis 11 StVO reichen im Allgemeinen aus, um das Verhalten in Begegnungszonen hinreichend sicher und geordnet zu steuern.

Shared Spaces können auf allen Verkehrsflächen, auch im Bereich von Hauptverkehrsstraßen, eingerichtet werden. Entscheidend ist der Anteil des Fußgänger- und des Fahrzeugver-

kehr, der Begegnungszonen oder Gemeinschaftsstraßen für die Verkehrssicherheit sowie für das soziale und wirtschaftliche Miteinander als vorteilhaft erscheinen lässt. Gemeinschaftsstraßen sollten möglichst als „selbsterklärende Straßen“ ohne Verkehrszeichen auskommen. Die Straßenraumgestaltung soll so erfolgen, dass für ein sicheres und verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer die Beachtung der allgemeinen Generalklauseln der StVO genügt. Kann das durch straßenbauliche Maßnahmen jedoch nicht allein oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erreicht werden, ist die Ausweisung einer Begegnungszone mit einem amtlichen Verkehrszeichen nebst Verhaltensnormen erforderlich.

In Deutschland fehlt bisher eine entsprechende verkehrsrechtliche Lösung für Begegnungszonen, obwohl in vielen Bereichen solche Zonen durchaus nützlich wären, um das soziale Leben mit der Bedeutung, Lebendigkeit, Kultur und Geschichte eines Raums in Einklang zu bringen und die vielfältige Nutzung entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen zu gewährleisten. Weder geeignete Verkehrszeichen noch Verhaltensregeln können nach dem zurzeit geltendem Recht generiert werden, auch nicht im Wege der Experimentierklausel des § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO.

Zur Einführung von Begegnungszonen in das deutsche Verkehrsrecht sind drei Schritte für die Rechtsfortbildung erforderlich:

- 1) Nach Art. 3 Abs. 1 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr und über Verkehrszeichen vom 8.11.1968 - WÜ - (BGBl. 1977 II S. 811, 893 ff) haben sich die Signatarstaaten verpflichtet, nur die in dem Übereinkommen festgelegten Regelungen und Signale zu verwenden. Im WÜ fehlt bisher der Verkehrstyp „Shared Space“. Infolgedessen können „Begegnungszonen“ im deutschen Recht nicht im einfachen Gesetzgebungsverfahren geschaffen werden. Voraussetzung ist zuvor eine Vereinbarung der Signatarstaaten des WÜ in der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT). Dazu müsste sich das BMVBS mit der CEMT über ein einheitliches Verkehrszeichen nebst Verhaltensregeln verständigen. Ohne Verständigung mit der CEMT würde der Bund gegen geltendes Verfassungsrecht verstoßen.
- 2) Nach Vorliegen der CEMT-Vereinbarung muss eine Ermächtigungsgrundlage im § 6 StVG für die Einrichtung von „Begegnungszonen“ geschaffen werden.
- 3) Im Anschluss an eine gesetzliche Grundlage können spezifische Verhaltensregeln (Fußgängervorrang, Tempobegrenzung, Parkregelung) nebst einem neuen Verkehrszeichen in der StVO geschaffen werden. Das Verkehrszeichen sollte sich zur Vermeidung von Verwechslungsgefahren deutlich von dem des „Verkehrsberuhigten Bereichs“ (Z. 325.1) und der Fußgängerzone (Z. 242.1) unterscheiden. Die Voraussetzungen für die verkehrsbehördliche Anordnung von Begegnungszonen sind in der VwV-StVO bundeseinheitlich zu beschreiben.

Bis zu einer Rechtsänderung können mit den Mitteln des geltenden Verkehrsrechts Begegnungszonen weder durch Fußgängerzonen noch durch verkehrsberuhigte Bereiche, wohl aber in etwa nach dem Modell der „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche“ nebst Straßenraumgestaltung eingerichtet werden:

- Ausweisung der Zone durch das Zonenzeichen 274.1 (Anfang) und 274.2 (Ende) mit einer maximalen Geschwindigkeit von 10 oder 20 km/h.
- Zur Verdeutlichung der Zone kann nach der Experimentierklausel des § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO ein Zusatzzeichen „Begegnungszone“ zugelassen werden.
- Zwar haben Fußgänger im Fahrraum keinen Vorrang; durch die geringe Geschwindigkeit und die Kennzeichnung als „Begegnungszone“ richtet sich das Verhalten im Wesentlichen aber nach der Grundregel des § 1 StVO. Fußgänger und Fahrzeugführer müssen aufeinander Rücksicht nehmen, dürfen sich weder behindern noch gefährden.
- Durch Parkbeschilderung kann der ruhende Verkehr hinreichend kanalisiert werden (z.B. „Parken nur auf gekennzeichneten Flächen“).

Gegenwärtig sehen die Verkehrsreferenten von Bund und Ländern noch keine Dringlichkeit zur Verankerung von Begegnungszonen in das Verkehrsrecht. Sofern bei den Shared Space-Planungsprozessen in Hamburg und anderen Kommunen die Notwendigkeit einer gesicherten Rechtsgrundlage für die Einrichtung von Begegnungszonen deutlich wird, wäre es schon jetzt erforderlich, entsprechende politische Initiativen an die Verkehrsministerkonferenz (VMK) heranzutragen. Neben einem neuen Verkehrszeichen „Gemeinschaftsstraßen/Begegnungszone“ sind folgende Verhaltensnormen vorzusehen:

- 1) Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen, den Fahrzeugverkehr aber nicht unnötig behindern.
- 2) Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit der angegebenen Geschwindigkeit fahren. Sie dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen Fahrzeugführer warten.
- 3) Fahrzeugführer dürfen außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen.

Vita

Roland Schurig

Senatsrat a.D. (ehem. RL Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin)

Kontakt

Lindenplatz 3

14624 Dallgow-Döberitz

Tel.: 03322 420575

Fax: 03322 420576

Mail: romo101743@aol.com

Ausbildung/Tätigkeiten: Jurist/

Dozent für Verkehrsrecht Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin

Dozent für Verkehrsrecht an der Verwaltungsakademie Berlin

Mitglied des Prüfungsausschusses für den gehobenen Polizeidienst bei der Senatsverwaltung für Inneres Berlin

Vorsitzender des Fahrlehrer-Prüfungsausschusses Berlin

Forschungsschwerpunkte / Projekte / Veröffentlichungen:

Verkehrsrecht mit Schwerpunkt Verhaltens- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Shared Space/Begegnungszonen/Gemeinschaftsstraßen

Kommentar StVO, 13. Auflage Kirschbaum Verlag Bonn

Handbuch des Fahrerlaubnisrechts, Kirschbaum Verlag Bonn

Die neuen Fahrerlaubnisklassen, Kirschbaum Verlag Bonn

Grundriss des Verkehrsrechts, Kirschbaum Verlag Bonn

Der Mensch im Straßenverkehr

Dr. Susann Richter, Technische Universität Dresden

Mobil zu sein, sich im Straßenverkehr von A nach B zu bewegen, teilzuhaben am gesellschaftlichen Leben beinhaltet auch das tiefe Bedürfnis, dies sicher, aber auch bequem bzw. komfortabel tun zu können. Menschen sind dabei nicht isoliert, sondern immer Bestandteil in einem Mensch-Maschine (Fahrzeug)-Umwelt-System. Schaut man auf die Verteilung der Unfallverursachung in diesem System, sieht man den wichtigen Anteil, den der Mensch in Verbindung mit seiner – unterschiedlich gestalteten – Umgebung hat. Menschen agieren immer in Umwelten und können nie ohne die gleichzeitige Beachtung der Umgebungsbedingungen betrachtet werden.

Untersucht man die menschlichen Möglichkeiten, den Straßenverkehr zu „bewältigen“, müssen unweigerlich seine persönlichen Fähigkeiten, Fertigkeiten und Motivationen betrachtet werden. Diese lassen sich jedoch nur anhand der Merkmale bewerten, die aus dem Anforderungsgehalt der Umwelt resultieren.

Menschliches Verhalten wird in Handlungen sichtbar. Ausgehend von der Situation und ihrer adäquaten Wahrnehmung, über die kognitive Verarbeitung der Wahrnehmungen und der Auswahl von Handlungsmöglichkeiten (Entscheidung) hin zum eigentlichen Handeln, schließt sich gleichsam ein Regelkreis, der gleichzeitig die (Ausgangs)Situation modifiziert. Bei allen diesen Handlungsschritten werden die physiologischen, kognitiven und psychologischen Ressourcen des Menschen gefordert, aber natürlich auch – jedenfalls zum Teil – gefördert (entwickelt). Einschränkungen bzw. Probleme gibt es von Seiten des Menschen immer dann, wenn die Leistungsfähigkeit des Menschen auf seinen unterschiedlichen Entwicklungsebenen überfordert wird, das heißt, wenn die Aufgabenschwierigkeit zu einem Zeitpunkt seine Fähigkeiten überschreitet. Natürlich muss man da auf die inter- und intra-individuellen Unterschiede der Verkehrsteilnehmer achten bzw. eingehen. Unterschiede resultieren nicht nur aus den verschiedenen Teilnahmearten der Verkehrsteilnehmer, dem Alter und der Geübtheit im jeweiligen Umfeld, sondern auch und in hohem Maße aus den verschiedenen und sich zum Teil auch widersprechenden Bedürfnissen und Motivationen der Verkehrsteilnehmer. Wissen allein über das „richtige“ Verhalten in einer bestimmten Situation führt noch nicht zum entsprechenden Handeln.

Anhand von Beispielen aus der Wahrnehmungspsychologie werden die Wechselbeziehungen zwischen Mensch und Umwelt nachvollziehbar. Deutlich wird, dass neben Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten vor allem die Erwartungen und Antizipationen - gleichsam der „Aufforderungsgehalt“ der Umwelt (Straßengestaltung, Verkehrssituation) - den entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben. Entsprechende Verkehrsplanungskonzepte, die eindeutige Hinweisreize und eine klare Kommunikation der Verhaltenserwartungen liefern (self explaining roads) und wirksame Rückmeldungen über angepasstes vs. unangepasstes Verhalten geben (self enforcing roads), sollten und können in dem Konzept der Gemeinschaftsstraßen ebenso wirkungsvoll umgesetzt werden.

Vita

Dr. rer. nat., Dipl.-Psych. Susann Richter

Technische Universität Dresden

Professur Verkehrspsychologie

Kontakt

Telefon: 0351 463 36514

Email: susann.richter@tu-dresden.de

Ausbildung/Tätigkeiten

Diplom-Psychologin; wiss. Mitarbeiterin (Lehre und Forschung)

Forschungsschwerpunkte / Projekte / Veröffentlichungen: Verkehrspsychologie

Forschungsschwerpunkte:

Verkehrssicherheit unterschiedlicher Zielgruppen (Kinder, Ältere)

Lehre:

Verkehrspsychologie/Verkehrspädagogik, Unterrichtsprojekte Verkehr, Angewandte Psychologie für Verkehrsingenieure

Projekte:

Kinderunfälle, Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter

Veröffentlichungen:

- Schlag B, Richter S (2010) Entwicklungen der Verkehrspsychologie in Deutschland. Zeitschrift für Verkehrsicherheit. 1/2010, 3-10.
- Richter S (2009) (Wann) sind Kinder für den Straßenverkehr fit? Verkehrserziehung von Anfang an. ZeT Mobilität und Verkehr. 1/09, 4-7.
- Richter S (2008) Verkehrsteilnahme älterer Menschen. In: Killisch W, Siedhoff M (2008, Hrsg.) Dresdner Gespräche zum demographischen Wandel. Der demographische Wandel und seine Folgen. GeoB 13 ISSN 1437-5931
- Richter, S., Schlag, B., Schupp, A. (2006). Psychologische Untersuchungen verletzter Kinder und Jugendlicher. In: B. Schlag, D. Roesner, H. Zwipp, S. Richter (Hrsg.): Kinderunfälle: Ursachen und Prävention. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, 2006, 55-67.
- Schlag, B., Roesner, D. Zwipp, H., Richter, S. (2006, Hrsg.). Kinderunfälle: Ursachen und Prävention. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.

Einführung in das Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen Hamburg Dr. Tina Wagner, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Unsere Straßen sind Teil des öffentlichen Raums. Gerade in einer Großstadt wie Hamburg sind die Menschen oft zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Trotzdem wird der Straßenraum in der Regel vom Autoverkehr dominiert. Mit dem Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen will die Hamburger Regierung „Straßen für Alle“ schaffen. In den Gemeinschaftsstraßen sollen Menschen, die zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Bus oder dem Auto unterwegs sind oder sich aufhalten, gleichberechtigt sein.

Ob und wie dies funktionieren kann, soll durch die Umgestaltung von ausgewählten Pilotprojekten nach dem Shared Space-Gedanken erprobt werden. Shared Space ist ein ergebnisoffener Planungsansatz zur Rückgewinnung städtischer Funktionen im Verkehrsraum, der von dem Niederländer Hans Monderman und dem Keuning Instituut in den 1990er Jahren formuliert und u. a. im Rahmen eines EU-Modellvorhabens in einigen kleineren Städten erprobt wurde. Er beinhaltet im Wesentlichen ein umfangreiches Beteiligungsverfahren und zielt auf die freiwillige Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme.

Die Chance des Shared Space-Gedankens mit der Zielsetzung einer Rückgewinnung des Stadtraumes mit hoher Aufenthaltsqualität und gleichberechtigter Teilhabe an Stelle eines vom Auto dominierten Verkehrsraumes soll in Hamburg ergriffen und die Möglichkeit eines Paradigmenwechsels in der Straßenplanung im großstädtischen Raum aufgezeigt werden. Dafür wurden für die Gemeinschaftsstraßen in Hamburg weitere Randbedingungen formuliert:

- Für Gemeinschaftsstraßen kommen insbesondere Geschäftsstraßen in Betracht, da hier vielfältige Nutzungsansprüche aufeinander treffen, was die notwendige Fußgängerpräsenz mit sich bringt. Weniger geeignet sind Straßen in Wohn- und Gewerbegebieten sowie Hauptverkehrsstraßen.
- Der Beteiligungsprozess ist ein zentrales Element der Gemeinschaftsstraßen. Aus diesem Grund kommen für das Modellvorhaben nur bestehende Straßen in Betracht. In den Beteiligungsverfahren soll die Einbindung und Mitwirkungsmöglichkeit aller relevanten Gruppen von Betroffenen sichergestellt werden. Insbesondere sind die „schwachen Verkehrsteilnehmer“ aktiv anzusprechen und fortlaufend einzubinden. Eine quartiersbezogene Betrachtungsweise ist notwendig.
- Mit dem Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen ermöglicht die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die Umgestaltung ausgewählter Straßenräume. Die Realisierung liegt bei den Bezirksämtern als zuständige Wegebausträger und wird von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt fachlich begleitet und wissenschaftlich evaluiert.

In einem Gutachten unter Federführung von Prof. Jürgen Gerlach von der Universität Wuppertal wurde untersucht, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen Modifikationen sich die Shared Space-Prinzipien auf Hamburger übertragen lassen (vgl. Beitrag von Prof. Gerlach). Das Gutachten stellt einen Kriterienkatalog bereit, der Grundlage für die systematische Einschätzung der Eignung eines Straßenraums als Gemeinschaftsstraße und der Abschätzung des damit verbundenen Umgestaltungsaufwandes war.

Basierend auf einem einheitlichen Kriterienkatalog waren die Bezirke eingeladen, bis Ende 2009 geeignete Vorschläge für Pilotprojekte Gemeinschaftsstraßen zu entwickeln. Die Vorschläge der Bezirke wurden unter fachlichen Gesichtspunkten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zusammen mit der Behörde für Inneres als oberste Straßenverkehrsbehörde, Vertretern des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Koordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen erörtert. Hieraus resultierend wurden Empfehlungen ausgesprochen und fachliche Hinweise für das weitere Vorgehen und die planerische Umsetzung gegeben.

Unter Berücksichtigung dieser fachlichen Eignungseinschätzung haben sich zunächst fünf Bezirke für die Anmeldung eines Pilotprojektes Gemeinschaftsstraße entschieden. Die fünf unten dargestellten Straßenräume sind sehr unterschiedlich, wobei die Bahrenfelder Straße mit rund 2.000 Kraftfahrzeugen pro Tag am geringsten, die Osterstraße mit rund 13.000 Fahrzeugen pro Tag am höchstens belastet ist. Den sehr zentralen und dicht bebauten Straßenzügen Osterstraße, Lange Reihe und Bahrenfelder Straße stehen der Weidenbaumsweg und die Tangstedter Landstraße als suburbane Geschäftszentren gegenüber, die weniger dicht bebaut und genutzt sind.

Hamburg Mitte


Lange Reihe
von Baumeisterstraße
bis Schmilinskystraße

Altona


Bahrenfelderstraße
von Kleine Rainstraße
bis Ottenser Haupt-
straße zzgl. Große
Rainstraße

Eimsbüttel


Osterstraße
von Hellkamp
bis Heußweg (ggf. bis
Methfesselstraße)

Hamburg Nord


Tangstedter Landstra-
ße
von Tannenweg
bis Krohnstieg

Bergedorf


Weidenbaumsweg
von Bahnhofsvorplatz
bis Alte Holstenstraße
und Bügelstraße Am
Bahnhof

In umfangreichen Beteiligungsverfahren mit den Akteuren vor Ort und interdisziplinären Planungsteams werden zunächst Lösungen für die Umwandlung der Straßenräume in eine Gemeinschaftsstraße erarbeitet. Sie sollen nach der politischen Sommerpause (ab September 2010) beginnen. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat den Bezirksämtern entsprechende Empfehlungen gegeben, steht ihnen beratend zur Seite und stellt die erforderlichen Mittel hierfür bereit. Es ist vorgesehen, die einzelnen Beteiligungsverfahren durch den Einsatz externer Moderation inhaltlich und zeitlich so zu strukturieren, dass sie innerhalb eines Zeitraums von sechs bis zwölf Monaten zu einem Abschluss gebracht werden können.

Die Einrichtung einer Gemeinschaftsstraße ist nur dann sinnvoll, wenn diese von den Bürgern mehrheitlich gewollt ist. Nach Abschluss der Beteiligungsverfahren in den Bezirken werden deren Ergebnisse unter Berücksichtigung der Akzeptanz vor Ort durch die bezirklichen Gremien legitimiert. Strittige Punkte sind in der Bezirksversammlung zu bewerten und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen ist abzugeben. Ein Fachgremium aus Vertretern der zuständigen Fachbehörden, des ÖPNV und der Belange Behinderter Menschen wird unter fachlichen und kostenmäßigen Gesichtspunkten eine Prioritätensetzung für die weitere Umsetzung festlegen. Mit der baulichen Umsetzung der ersten Gemeinschaftsstraßen in Hamburg wird im Jahr 2011 gerechnet.

Um festzustellen, ob die mit dem Planungsansatz Gemeinschaftsstraße verfolgten Ziele erreicht werden konnten und ob dieser auch bei zukünftigen Umgestaltungen angewandt werden soll, begleitet die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die Umsetzung der Pilotprojekte mit Vorher-Nachher-Untersuchungen. Erhoben werden die Wirkungen, die Akzeptanz und die Funktionalität der Gemeinschaftsstraßen. Es ist vorgesehen, dass die Untersuchung über die rein verkehrstechnische Erfassung (Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeiten) hinausgeht und Veränderungen im Verkehrsverhalten einschließt. Diese sollen mit Verkehrskonfliktanalysen und Nutzerbefragungen abgebildet werden. Zudem wird eine Dokumentation und Evaluation der Beteiligungsprozesse erfolgen.

Dr.-Ing. Tina Wagner

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Stadthausbrücke 8 – 20355 Hamburg

Telefon: +49 (40) 42840 – 3217

Email: tina.wagner@bsu.hamburg.de

Dr.- Ing. Tina Wagner ist seit 2009 als Referentin für Gemeinschaftsstraßen und infrastrukturelle Sonderthemen im Amt für Verkehr und Straßenwesen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Zuvor war Sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg in Forschung, Beratung und Lehre tätig. Arbeitsschwerpunkte stellen u.a. die integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung und die konzeptionelle Verkehrsplanung dar.

Das Projekt Gemeinschaftsstraßen wird von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt begleitet. Das Projektteam setzt sich zusammen aus:

Michael Hoyer, Abteilungsleiter Infrastrukturentwicklung
Gernot Bastmeyer, Referatsleiter Bauleitplanung und Bauordnung
Carola Adel, Dr.-Ing. Tina Wagner und Gernoth Lüthje, Sachgebiet Grundsatzfragen der Straßenplanung, Projekt Gemeinschaftsstraßen

Gemeinschaftsplätze in Duisburg – Der Prozess von der Idee zum Bau Christoph Hölters, Stadt Duisburg

Es gibt keine Zauberformel für gut funktionierende Gemeinschaftsplätze und –straßen und den richtigen Weg, wie sie entstehen können.

Auf Grundlage der Duisburger Erfahrungen können jedoch Grundannahmen, Rahmenbedingungen und Voraussetzungen benannt werden, deren Erfüllung bzw. Berücksichtigung sich auf das Gelingen des Prozesses und die Funktionsfähigkeit von Gemeinschaftsplätzen und –straßen positiv auswirkt:

1. Die Entwicklung von Gemeinschaftsräumen ist keine originär verkehrsplanerische, sondern eine integrierte Planungsaufgabe.

Interdisziplinäre Arbeitsteams müssen gebildet werden zur Berücksichtigung aller fachlichen Belange – vor allem zum angemessenen Abgleich von Mobilität und Aufenthalt, von notwendiger Verknüpfung und erforderlicher Erreichbarkeit mit Nutzungsansprüchen und -erfordernissen angrenzender Funktionen (Gastronomie, Einzelhandel, Wohnen).

2. Das Bedürfnis von Anliegern und Nutzern nach Veränderung des Planungsraumes muss bestehen oder zumindest geweckt werden können.

Dies ist in Duisburg über den bürgerschaftlich getragenen Stadtentwicklungsprozess 2027 möglich, der in einer der Flächennutzungsplanneuaufstellung vorgeschalteten Beteiligung über Bürgerforen auf Bezirksebene Schwerpunkte auch für die Umgestaltung des Stadtraumes gesetzt hat.

3. Der Prozess braucht eine realistische Umsetzungsperspektive.

Die Finanzierbarkeit einer Maßnahme ist zumindest grundsätzlich zu klären, um das Engagement aller Beteiligten zu wecken, zu stärken und zu verstetigen.

4. Zu Beginn des Prozesses müssen rahmensetzend fachliche Ziele und Prinzipien stehen und von allen Beteiligten zumindest respektiert, besser noch akzeptiert werden.

Beispiele für diese Ziele und Prinzipien sind in Duisburg z.B. der Masterplan Innenstadt von Norman Foster oder die einheitlichen Regeln zur Gestaltung von barrierefreien Plätzen. Um systematisch differenziert mit den Plätzen umgehen zu können, wurde eine fachliche Typisierung differenziert nach unterschiedlichen stadträumlichen Konfigurationen, Funktionen und Nutzeranforderungen vorgenommen.

5. (Bürger-)Werkstattverfahren können bei weniger komplexen Platzräumen von geringerer Zentralität offener und mit demzufolge weniger Vorgaben durchgeführt werden.

Konkrete individuelle Bedürfnisse bestehen stärker an Platzräumen in Wohnquartieren von geringerer Zentralität. Die Akzeptanz des Umbaus hängt entscheidend von der Erfüllung dieser Nutzerbedürfnisse ab. Sie verfügen über besonderes Expertenwissen für den Planungsprozess.

6. Je größer die Komplexität des Planungsraumes, umso höher ist die unmittelbare Planungsverantwortung der Verwaltung. Neue, experimentelle Formen der Beteiligung können hier ergänzend Überzeugungsarbeit für eine Umbaumaßnahme leisten.

Über das „In den Blick nehmen“ des Platzes durch einen Rahmen innerhalb des NRW-weiten Projektes Sehstation konnte die Wahrnehmung von Qualitäten und Potenzialen umbaubedürftiger Plätze geschärft werden. Es kommen auch eher experimentelle, ggf. sogar künstlerische Versuche infrage, um Umgestaltungsoptionen auszuloten und auf ihre Machbarkeit und Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern zu überprüfen (z. B. Temporäre Stadt an besonderen Orten).

7. Gemeinschaftsplätze und -straßen sind dynamisch und ständiger Veränderung unterworfen.

Es muss die Fähigkeit und Bereitschaft bestehen, flexibel und situationsbezogen auf Nutzungsänderungen bzw. Fehlnutzungen des Gemeinschaftsraumes zu reagieren.

Vita

Christoph Hölters

44 Jahre, verheiratet, 2 Kinder

Stadt Duisburg,
Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Abteilung Stadtplanung
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7
47049 Duisburg

0203 – 283-3430

c.hoelters@stadt-duisburg.de

Beruflicher Werdegang:

Studium Raumplanung in Dortmund 1985-91

Praktikum, freie Mitarbeit, Büro für Stadtplanung und Stadtforschung, Zlonicky, Wachten, Ebert, Dortmund 1989-91

Städtebaureferendariat in NRW, Stadt Bochum/Regierungspräsident Arnsberg 1991-93

generelle Stadtplanung, Entwicklungsprojekte, Planungsamt Neuss, 1993-98
u.a. Qualifizierung von Dienstleistungsflächen, städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Allerheiligen

stellvertretender Amtsleiter Amt für Planung und Umwelt, Abteilungsleiter Raum- und Strukturplanung 1998-2006, Kreis Viersen
u.a. Projekte zur Regionale 2002, Regionales Einzelhandelskonzept, Bauleitplanung

Abteilungsleiter Stadtplanung seit 2007, stellvertretender Amtsleiter Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement seit 2008, Stadt Duisburg
u.a. Shared Space, barrierefreie Plätze, Begleitung Beirat für Stadtgestaltung, städtebaulicher Entwurf, Bauleitplanung, Preisrichtertätigkeit

Organisation & Moderation

raum + prozess
kooperative planung und stadtentwicklung
Hasselbrookstraße 15
22089 Hamburg
Mone Böcker, Sina Rohlwing
Tel.: +49 (0)40 39 80 37 91
Fax: +49 (0)40 39 80 37 92
mail@raum-prozess.de

Moderation: Mone Böcker, raum + prozess

Veranstalter

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Projekt Gemeinschaftsstraßen
Ansprechpartnerin: Dr. Tina Wagner
Tel.: +49 (0)40 42840 - 3217
tina.wagner@bsu.hamburg.de