

# Gemeinschaftsstraßen Hamburg

## Kurzbericht 2: Fachkongress am 15. Juni 2010

### Hintergründe

Am 15. Juni 2010 fand im Haus der Patriotischen Gesellschaft der Fachkongress „Gemeinschaftsstraßen Hamburg“ mit über 160 Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt. Die Veranstaltung markierte den Auftakt der Planungs- und Beteiligungsverfahren mehrerer Hamburger Pilotprojekte. Außerdem gab sie Akteuren aus Verwaltung, Politik, Planungspraxis und Interessenverbänden Gelegenheit, sich auszutauschen und zu vernetzen.

Wo und wie können Gemeinschaftsstraßen realisiert werden? Wie funktioniert die gemeinschaftliche Nutzung der Gemeinschaftsstraßen in der Praxis? Diese Fragen skizzieren den inhaltlichen Schwerpunkt des Kongresses. In einem fachlich-wissenschaftlichen Block wurden die zentralen Themen durch aufschlussreiche Vorträge aus verschiedenen Fachdisziplinen beleuchtet. Im Rahmen eines „Marktplatzes“ hatten verschiedene Verbände und Institutionen die Möglichkeit, ihre Sichtweise zum Thema Gemeinschaftsstraßen darzustellen und zu diskutieren.

Die konstruktive Diskussion zwischen den beteiligten Fachdisziplinen und Interessenverbänden verdeutlicht die Chancen, die der Prozess und die Umsetzung der Gemeinschaftsstraßen bieten. Sie könnte Ausgangspunkt sein für einen Paradigmenwechsel in der Hamburger Stadtstraßenplanung, der die Straße wieder stärker als Stadtraum begreift und Funktionalität, Gestaltung und Sicherheit in Einklang bringt.

Eine themenorientierte Improvisation der Theatergruppe „Steife Brise“, die die Hoffnungen und Bedenken der Akteure augenzwinkernd auf die Bühne brachte, lieferte einen erfrischenden Beitrag und lud ein zum Perspektivenwechsel.

Organisiert und moderiert wurde der Fachkongress vom Hamburger Büro raum + prozess.

Der vorliegende Kurzbericht fasst die Fachbeiträge der ReferentInnen, die Sichtweisen der Verbände und die geführten Diskussionen zusammen.

### Fachliche Perspektiven – Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen

Der erste Vortragsblock beleuchtete das Thema Gemeinschaftsstraßen aus einer fachlich-theoretischen Perspektive. Definitionen von Shared Space, Begegnungszonen und Gemeinschaftsstraßen, die Bedeutung des Straßenraumes und dessen Gestaltung, der rechtliche Rahmen und nicht zuletzt der Mensch im Straßenverkehr und sein Verkehrsverhalten standen im Fokus der Vorträge.



Fachliche Inputs führten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in das Thema ein, Bildnachweis: raum + prozess

### Shared Space, Gemeinschaftsstraßen & Co

*Prof. Dr. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal*

In seinem Vortrag befasste sich Herr Prof. Dr. Gerlach mit der Entstehung und den Hintergründen der Shared Space-Philosophie und deren Übertragung und Weiterentwicklung in Bezug auf das Hamburger Modellvorhaben „Gemeinschaftsstraßen“. Grundlage seines Beitrags war sein Gutachten, das im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Voraussetzungen für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg ermittelt hat.

Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie, die auf gegenseitige Verständigung der VerkehrsteilnehmerInnen bei möglichst weitgehendem Verzicht von Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderung setzt. Besonders wichtig ist eine umfangreiche Beteiligung der AnwohnerInnen im Planungsprozess, die dazu beitragen soll, 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 so gemeinsam genutzte und belebte Orte mit mehr Lebensqualität.

Die Freie und Hansestadt Hamburg strebt an, Projekte nach dem Shared Space-Prinzip unter dem Titel „Gemeinschaftsstraßen“ umzusetzen. Damit nähme Hamburg im internationalen Vergleich eine Vorreiterrolle ein, da Shared Space-Projekte bisher vorrangig in Klein-

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt informiert in unregelmäßiger Folge mit Kurzberichten über das Projekt Gemeinschaftsstraßen.



Bildnachweis: Tanja Birkner

und Mittelstädten, kaum in Großstädten umgesetzt wurden.

Eine Reihe von Zielen konkretisiert die weitere Planung von Gemeinschaftsstraßen unter Beachtung der besonderen Rahmenbedingungen in Hamburg.

Wichtig ist insbesondere, dass Gemeinschaftsstraßen auf Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme setzen. Dieses setzt uneingeschränkte Sichtbeziehungen voraus. Hierfür müssen die entsprechenden Straßenabschnitte baulich verändert und übersichtlich gestaltet werden. Lichtsignalanlagen fehlen vollständig, während auf Beschilderungen und Markierungen weitestgehend verzichtet werden soll. Das Mischungsprinzip soll überwiegend zum Einsatz kommen, ohne zwangsläufig für alle Verkehrsarten gelten zu müssen. Auch hier wird eine umfassende Beteiligung vor Ort - über das übliche Informationsangebot hinausgehend - vorausgesetzt, damit Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen berücksichtigt werden können.

Ein Kriterienkatalog für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen liefert Hinweise auf die Gestaltungsoptionen.

Das Modellvorhaben wird den Prozess begleitend ausführlich dokumentiert und evaluiert.

### **Straße als Lebensraum – Funktion, Sicherheit und Gestaltqualität gemeinsam erreichen!**

*Dr. Harald Heinz, Heinz Jahn Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft*

Herr Dr. Harald Heinz beschrieb sehr anschaulich gestalterische Aspekte des Straßenraums und dessen Bedeutung für den Stadtraum. Die Kunst, eine Straße zu gestalten, besteht darin, die unterschiedlichen und teilweise divergierenden Anforderungen der NutzerInnen an Funktion, Form und Sicherheit zu einem optimalen Ergebnis zusammenzubringen. Dabei sind meist Kompromisse notwendig. Jedoch sollten alle Anforderungen gleichermaßen beachtet und der Straßenraum für alle gleichermaßen komfortabel gestaltet werden. Ein gut gestalteter Straßenraum schafft Identität und ist zugleich eine Visitenkarte der Stadt.

Um ein gerechtes und ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenräumen zu erreichen, kann das Verfahren der „Städtebaulichen Bemessung“ angewandt werden. Im Mittelpunkt der Städtebaulichen Bemessung stehen die Ansprüche der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer, die zunächst ermittelt werden. Dem motorisierten Verkehr werden die verbleibenden Restflächen zur Verfügung gestellt. Allerdings ist auch in diesem Verfahren ein Abwägungsprozess zwischen den Bedürfnissen der unterschiedlichen Ver-

kehrsteilnehmer notwendig.

Was macht aus einem Verkehrsraum einen Lebensraum?

- Angenehme Proportionen der Flächen für den motorisierten Verkehr und der Flächen für die weiteren Nutzer,
- ausreichend Bewegungsraum für Fußgänger und Radfahrer,
- ausreichende Wirtschafts- und Verweilflächen, also „Distanzbereiche“ zwischen dem eigentlichen öffentlichen Raum und der Privatsphäre.

Die Nutzbarkeit für Viele ist das wesentliche Kennzeichen von Plätzen, aber auch von Stadtstraßen. Je größer die Funktionsvielfalt, desto urbaner wirkt der Raum. Wenn aber in (Gemeinschafts-)Straßen die gesamte Fläche gleichberechtigt allen Nutzern zur Verfügung gestellt wird, gehen dadurch die Schutzräume verloren, die allein den „schwachen“ Nutzern zur Verfügung stehen sollten. Die ganze Fläche zu mischen, ist folglich eher als Rückschritt zu betrachten. Für das Wohlbefinden in den Seitenräumen sind Abgrenzungselemente erforderlich. Ihre Anordnung muss Sicherheitsräume markieren, zugleich aber die Übersichtlichkeit im Raum gewährleisten.

Straßengestaltung ist aufgrund der verschiedenen Ansprüche eine Aufgabe, die interdisziplinäre Zusammenarbeit erfordert. Zur Planungskultur gehört aber selbstverständlich auch die angemessene Beteiligung der NutzerInnen.

### **Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen für Shared Space und Begegnungszonen**

*Roland Schurig, SR a.D.*

In seinem Vortrag stellte SR a.D. Roland Schurig den rechtlichen Rahmen für die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen dar.

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 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 ausdrücklich gestattet

In Deutschland fehlt bisher eine entsprechende verkehrsrechtliche Lösung für Gemeinschaftsstraßen. We-



Bildnachweis: Tanja Birkner

der geeignete Verkehrszeichen noch Verhaltensregeln können nach dem zurzeit geltenden Recht generiert werden, auch nicht im Wege der Experimentierklausel des § 45 Abs. 1 Nr. 6 der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Zur Einführung von Gemeinschaftsstraßen in das deutsche Verkehrsrecht müsste zunächst eine Vereinbarung der Signatarstaaten des Wiener Übereinkommens in der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) erfolgen. Nach Vorliegen dieser Vereinbarung wäre eine Ermächtigungsgrundlage für die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen zu schaffen. Im Anschluss an eine gesetzliche Grundlage können spezifische Verhaltensregeln nebst einem neuen Verkehrszeichen in der StVO geschaffen werden.

Bis zu einer Rechtsänderung können im Rahmen des geltenden Verkehrsrechts Gemeinschaftsstraßen weder durch Fußgängerzonen noch durch verkehrsberuhigte Bereiche, wohl aber in etwa nach dem Modell der „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche“ nebst Straßenraumumgestaltung eingerichtet werden. Hier hat der Fahrzeugverkehr Vorrang.

### Der Mensch im Straßenverkehr

*Dr. Susann Richter, Technische Universität Dresden*

Frau Dr. Richter ging auf psychologische Aspekte der Verkehrsteilnahme und die unterschiedlichen Verhaltensweisen der VerkehrsteilnehmerInnen ein.

Mobilität, d.h. sich im Straßenverkehr von einem Ort zu einem anderen zu bewegen, ermöglicht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Damit einher geht das tiefe Bedürfnis, dies sowohl sicher als auch bequem bzw. komfortabel tun zu können. Untersucht man die menschlichen Möglichkeiten, den Straßenverkehr zu „bewältigen“, müssen unweigerlich seine persönlichen Fähigkeiten, Fertigkeiten und Motivationen betrachtet werden.

Menschliches Verhalten wird in Handlungen sichtbar. Bei allen Schritten einer Handlung – von der Wahrnehmung über die Verarbeitung bis hin zur eigentlichen Handlung – werden die physiologischen, kognitiven und psychologischen Ressourcen des Menschen gefordert. Einschränkungen bzw. Probleme gibt es von Seiten des Menschen immer dann, wenn seine Leistungsfähigkeit überfordert wird. Unterschiede der Verkehrsteilnehmer resultieren nicht nur aus den verschiedenen Teilnehmertypen 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. 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 hat. Entsprechende Verkehrsplanungskonzepte, die eindeutige Hinweisreize und eine klare Kommunikation der Verhaltenserwartungen liefern und wirksame Rückmeldungen über angepasstes versus unangepasstes Verhalten geben, sollten und können in dem Konzept der Gemeinschaftsstraßen wirkungsvoll umgesetzt werden.

### Diskussion

Zum Abschluss des ersten Vortragsblocks bot die Moderatorin, Frau Böcker, raum + prozess, den TeilnehmerInnen die Gelegenheit, Fragen zu stellen und mit den vier Referenten zu diskutieren. Thematisiert wurden vor allem Aspekte des Verkehrsflusses, der Straßenraumgestaltung und der Beteiligung.

Befürchtungen, Shared Space-Bereiche könnten den Verkehrsfluss dramatisch verlangsamen und die Straße ihrer wichtigen Funktion berauben (dass auf ihr Menschen und Waren transportiert werden), konnten durch Erfahrungswerte gemildert werden: Untersuchungen, z.B. im Zusammenhang mit der flächendeckenden Verkehrsberuhigung in Nordrhein-Westfalen, hätten ergeben, dass die Verlustzeiten nur sehr gering seien. Zudem müsse klar zwischen dem langsamen und dem schnellen Netz unterschieden werden. Gemeinschaftsstraßen sollten im langsamen Netz eingerichtet werden. Außerdem gehe es um eher kurze Abschnitte (rd. 400m). Durch den weitestgehenden Verzicht auf Signalanlagen und andere Verkehrszeichen werde der Verkehrsfluss zudem eher verbessert.

Wichtig sei vor allem eine gute Gestaltung der Gemeinschaftsstraßen. Dieses bedürfe unter Umständen eines hohen Mitteleinsatzes. Eine gute Gestaltung sollte das Verkehrsverhalten positiv beeinflussen und zu mehr Sicherheit führen. Es seien gestalterisch abgegrenzte Seiten- und Schutzräume für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen herzustellen. Die Fläche dürfe dabei aber nicht zu komplex sein, sondern müsse eine gute Über-



Bildnachweis: Tanja Birkner

sichtlichkeit herstellen. Shared Space funktioniert nur mit guten Sichtbeziehungen. Ein großes Problem stellt in diesem Zusammenhang der ruhende Verkehr dar. Parkende Autos schränken die Sichtbeziehungen deutlich ein, daher müsse unbedingt geprüft werden, in welchen Bereichen Parkplätze vorgesehen werden könnten.

In der Diskussion wurde die Vermutung geäußert, bestimmte Personengruppen, wie z.B. Ältere oder Sehbehinderte, würden Shared Space-Bereiche meiden, so dass ein Vorher-Nachher-Vergleich von Unfallzahlen ein falsches Bild liefere. Diese Vermutung müsste im Rahmen des Modellvorhabens überprüft werden, da keine Untersuchungen zu dieser Fragestellung vorliege. Um möglichst viele Belange – speziell auch schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen – bei der Umgestaltung berücksichtigen zu können, sei eine umfangreiche Beteiligung der AnwohnerInnen vorzusehen.

## Umsetzung und Nutzung von Gemeinschaftsstraßen

Im Mittelpunkt des zweiten Vortragsblocks stand die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in der Praxis. Die geplante Vorgehensweise zur Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg wurde erläutert. Außerdem wurde mit dem umgebauten Opernplatz der Stadt Duisburg ein gelungenes Praxisbeispiel vorgestellt.

### Einführung in das Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen

*Dr. Tina Wagner, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt*

Frau Dr. Wagner stellte den Planungs- und Beteiligungsprozess sowie die fünf Pilotprojekte zur Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg vor.

Der Hamburger Senat hat beschlossen, mit dem Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen „Straßen für Alle“ mit gleichberechtigten VerkehrsteilnehmerInnen zu schaffen. Ob und wie dies funktionieren kann, wird in ausgewählten Pilotprojekten erprobt. Shared Space zielt darauf, Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität zurückzugewinnen und fördert gleichberechtigte Teilhabe im öffentlichen Raum. Die Chancen des Shared Space-Gedankens sollen für Hamburg genutzt werden. Die Chance eines Paradigmenwechsels in der Straßenplanung im großstädtischen Raum soll aufgezeigt werden. Im Rahmen des Gutachtens, federführend bearbeitet von Prof. Dr. Gerlach, wurde ein Kriterienkatalog erar-

beitet, der Grundlage für die systematische Einschätzung der Eignung eines Straßenraums als Gemeinschaftsstraße und der Abschätzung des damit verbundenen Umgestaltungsaufwandes ist. Basierend auf diesem Kriterienkatalog waren die Bezirke eingeladen, geeignete Vorschläge für Pilotprojekte zu entwickeln. Die Vorschläge wurden unter fachlichen Gesichtspunkten erörtert. Unter Berücksichtigung dieser fachlichen Eignungseinschätzung haben sich zunächst fünf Bezirke für die Anmeldung eines Pilotprojektes entschieden. In intensiven Beteiligungsverfahren mit den Akteuren vor Ort und interdisziplinären Planungsteams werden nun zunächst Lösungen für die Umwandlung der Straßenräume in eine Gemeinschaftsstraße erarbeitet.

Nach Abschluss der Beteiligungsverfahren in den Bezirken werden deren Ergebnisse unter Berücksichtigung der Akzeptanz vor Ort durch die bezirklichen Gremien legitimiert. Ein Fachgremium aus Vertretern der zuständigen Fachbehörden, des ÖPNV und Vertretern 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 ist im Jahr 2011 zu rechnen.

Die Umsetzung der Pilotprojekte und die Beteiligungsprozesse werden Prozess begleitend dokumentiert und evaluiert.

### Der gemeinsame Prozess

*Christoph Hölters, Stadt Duisburg*

In seinem Vortrag berichtete Herr Hölters über die Umgestaltung des Duisburger Opernplatzes und leitete Empfehlungen für Planungs- und Beteiligungsprozesse ab.

Der Opernplatz in Duisburg konnte mit Mitteln aus dem Bundeskonjunkturprogramm umfassend umgestaltet werden. Dabei wurde die den Platz querende, bisher mit sechs Spuren überdimensionierte Landfermannstraße zurückgebaut und in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt. Autoverkehre wurden dabei z. T. verlagert. Heute verbindet der Platz die angrenzenden Bereiche miteinander. Der Opernplatz gilt als ein gelungenes Beispiel für Shared Space in einer deutschen Großstadt.

Auf Grundlage der Duisburger Erfahrungen können Empfehlungen für ein positives Gelingen des Prozesses und die Funktionsfähigkeit von Gemeinschaftsplätzen und -straßen ausgesprochen werden:

1. Die Entwicklung von Gemeinschaftsräumen ist keine originär verkehrsplanerische, sondern eine integrierte Planungsaufgabe, es müssen interdisziplinäre Ar-



Bildnachweis: Tanja Birkner

- beitsteams gebildet werden.
2. Das Bedürfnis von Anliegern und Nutzern nach Veränderung des Planungsraumes muss bestehen oder zumindest geweckt werden können.
  3. Der Prozess braucht eine realistische Umsetzungsperspektive.
  4. Zu Beginn des Prozesses müssen rahmensetzend fachliche Ziele und Prinzipien stehen und von allen Beteiligten zumindest respektiert, besser noch akzeptiert werden.
  5. (Bürger-)Werkstattverfahren können bei weniger komplexen Platzräumen von geringerer Zentralität offener und mit demzufolge weniger Vorgaben durchgeführt werden.
  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.
  7. Gemeinschaftsplätze und -straßen sind dynamisch und einer ständigen Veränderung unterworfen. Es muss die Fähigkeit und Bereitschaft bestehen, flexibel und situationsbezogen auf Nutzungsänderungen bzw. Fehlnutzungen des Gemeinschaftsraumes zu reagieren.

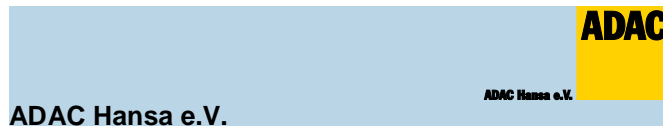
In Duisburg werden weitere Stadträume umgestaltet. Ziel ist es hierbei, eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer herzustellen und diesen Stadträumen dadurch eine neue Qualität zu verleihen.

## Theater und Marktplatz der Akteure

Als Auftakt zum Marktplatz lieferte die Theatergruppe „Steife Brise“ eine themenorientierte Improvisation, die die Hoffnungen und Bedenken der Akteure augenzwinkernd auf die Bühne brachte.

Im Rahmen des anschließenden Marktplatzes hatten verschiedene Institutionen als Vertreter der unterschiedlichen Nutzergruppen des Straßenverkehrs die Möglichkeit, aus ihrer Sicht Chancen und Risiken von Gemeinschaftsstraßen darzustellen. In einer abschließenden Diskussion konnten die vertretenen Institutionen die Ansprüche ihrer Nutzergruppe an Gemeinschaftsstraßen und ihre Erwartungen an den Prozess darstellen und diskutieren.

Chancen und Risiken aus Sicht der verschiedenen Institutionen werden nachfolgend kurz dargestellt:



Die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen führt zu einer Verkehrsberuhigung und Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen. Die notwendige aufwendige Umgestaltung der Bereiche erfordert zwar einen hohen Mitteleinsatz, erzeugt aber auch einen erheblichen städtebaulichen Qualitätsgewinn.

Von Seiten der Autofahrer werden bisher kaum Bedenken zur Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen geäußert. Befürchtet wird, dass es in diesen Bereichen zu einem Entfall (notwendiger) Parkplätze kommt. Bedenklich ist auch das unklare Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern. Vor allem von Behindertenverbänden wurden Ängste formuliert, aber auch in Bezug auf Senioren und Kinder bestehen Unsicherheiten.



Bei der Umgestaltung von Straßen in Gemeinschaftsstraßen wird weitestgehend auf Signalanlagen und Beschilderung verzichtet, Sichtbeziehungen und die Aufenthaltqualität werden verbessert. Dies führt zu einer verstärkten gegenseitigen Rücksichtnahme, angepassten Geschwindigkeiten, einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss sowie einer verringerten Geschwindigkeitsdifferenz zum Kfz-Verkehr. Dadurch erhöhen sich die Sicherheit und der Fahrkomfort für Radfahrer. Durch die gesteigerte Qualität des öffentlichen Raums macht das Radfahren und zu Fuß gehen mehr Spaß, es wird attraktiver die nicht-motorisierten Verkehrsmittel zu nutzen. Das System ist dynamischer, wodurch schnellere Radfahrer in diesen Bereichen die Möglichkeit haben, sich an den Autos zu orientieren. Langsamere und etwas unsicherere Fahrer hingegen finden in den Seitenbereichen ihren Platz.



Fußgänger stellen eine zentrale Gruppe im Verkehr dar – alle Menschen sind schließlich auch Fußgänger! Die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen führt zu einer Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Aufent-



Bildnachweis: Tanja Birkner

haltsqualität. Die Förderung des Fußverkehrs ist ein Beitrag zum Umweltschutz und stärkt auch die Nahversorgung. Insgesamt führt die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen zu einer Humanisierung des Stadtverkehrs.

Die Straßenverkehrsordnung sieht bisher einen Vorrang des Fahrzeugverkehrs vor, eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist also rechtlich nicht möglich. Wünschenswert wäre eine Regelung, die Fußgängern den Vorrang gibt, so dass sie bei Unfällen nicht – wie bisher häufig – das Nachsehen haben.



### Hamburger Hochbahn AG

Die Gemeinschaftsstraße bedeutet für die Busse des ÖPNV eine Veränderung der vorhandenen und angestrebten Rahmenbedingungen. Zu diesen zählen unter anderem die schnelle und pünktliche Fahrt zum Ziel, die Sicherheit und Barrierefreiheit bei der Nutzung der Busse sowie der wirtschaftlich optimierte Einsatz von Fahrzeugen.

Bei der Gestaltung von Gemeinschaftsstraßen mit Busverkehr sind aus Sicht des Nahverkehrs vor allem die Aspekte Barrierefreiheit, Regelung des parkenden/haltenden Verkehrs, Umleitung des Durchgangsverkehrs sowie die Berücksichtigung einer flüssigen und behinderungsarmen Fahrt der Busse wünschenswert. Vor diesem Hintergrund wird eine Übertragung der Regelungen für verkehrsberuhigte Bereiche (Vorrang für Fußgänger) auf die Gemeinschaftsstraße kritisch gesehen, da sich in einem solchen Fall die Sicherheit von Fußgängern und ÖPNV-Nutzern mit den benannten Aspekten eines attraktiven Busverkehrs ausschließen würden.



### Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.

Das Motto von Shared Space „Sicherheit durch Unsicherheit“ und die Idee, dass Verkehrsteilnehmer sich durch Augenkontakt verständigen sollen, würde die Ausgrenzung vieler behinderter und älterer Menschen bedeuten.

Der Zugang und die sichere Nutzung von Gemeinschaftsstraßen auch durch behinderte Menschen, Senioren und Kinder ist gewährleistet, wenn die Geschwin-

digkeit auf 20 km/h herabgesetzt, das Verkehrsaufkommen reduziert und der Verkehrsraum überschaubar und aufgeräumt ist und die Vorfahrtsregeln weiterhin gelten. Außerdem sollte die Bordsteinhöhe drei Zentimeter betragen oder Blinden-/ Sehbehindertenleitstreifen verlegt sein. Sichere Straßenquerungen (falls erforderlich mit Leitstreifen) und klare Sichtverhältnisse – auch aus der Rollstuhlperspektive und für Kinder – müssen bestehen.



**HK** Handelskammer Hamburg

### Handelskammer Hamburg

Eine Aufwertung des Straßenraumes durch die Umgestaltung der Straßenabschnitte kann sich positiv auf die Kundenbindung und die Gewinnung von Neukunden auswirken. Außerdem besteht ggf. die Möglichkeit, Bereiche für Außengastronomie einzurichten. Befürchtungen bestehen dahingehend, dass mit dem Wegfall von Parkplätzen Umsatzverluste einhergehen und es außerdem zu Problemen bei der Anlieferung kommt.



### Landesseniorenbeirat Hamburg

Durch die Einführung von Gemeinschaftsstraßen besteht die große Chance, dass Gemeinschaft im öffentlichen Raum gelebt werden kann.

Auf Seiten der Senioren bestehen Ängste bezüglich Gemeinschaftsstraßen. Diese entstehen hauptsächlich durch (immer noch) hohe Geschwindigkeiten und die Mischung der Verkehrsarten. Beklagt wird eine mangelnde Rücksichtnahme gegenüber Senioren.

### Diskussion

Neben den bereits vorstehend beschriebenen Chancen und Risiken wurden auch die Erwartungen der vertretenen Institutionen an den Prozess der Planung und Umsetzung der Pilotprojekte diskutiert.

Als besonders wichtig im Zuge der Einführung von Gemeinschaftsstraßen wird von den Diskutanten das Beteiligungsverfahren angesehen. Gewünscht wird eine breite Beteiligung aller relevanten Interessenverbände und Nutzergruppen. Beteiligung sei ein Kernelement der Shared Space-Philosophie. Hierdurch werde gesi-



Bildnachweis: Tanja Birkner

chert, dass der neue Straßenraum nach den Wünschen der NutzerInnen gestaltet wird. Schließlich sollen lebendige Straßen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. In diesem Zusammenhang ebenfalls besonders wichtig sei das Thema „Rücksicht nehmen“. Das vielfach mit Shared Space propagierte Motto „Unsicherheit erzeugt Sicherheit“ erzeuge Ängste. Die Gestaltung von Gemeinschaftsstraßen solle hingegen zu mehr Rücksichtnahme unter den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen führen. Die Gestaltung allein reiche hierfür aber nicht immer aus, Rücksichtnahme müsse darüber hinaus auch viel stärker gelernt werden. So könne z.B. der Fahrlehrerverband darauf hinwirken, dass Rücksicht in den Fahrschulen stärker geschult wird. Eine gegenseitige erhöhte Rücksichtnahme führe dazu, dass der Verkehr insgesamt zivilisierter werde. Der bisherige Vorrang des Kfz-Verkehrs und die wenig fußgängerfreundlichen Regeln müssten in den Gemeinschaftsstraßen aufgehoben werden. Durch die Gestaltung solle ein „Gaststatus“ des Kfz unterstrichen werden. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass Autofahrer langsamere Geschwindigkeiten nur akzeptierten, wenn der Straßenraum entsprechend gestaltet sei.

Wichtiges Thema ist auch der ruhende Verkehr. Damit der Blickkontakt zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern möglich ist, spricht sich ein Großteil der Diskutanten dafür aus, auf Parkplätze im Bereich von Gemeinschaftsstraßen zu verzichten. Im Gegenzug müssen aber ausreichend Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung zur Verfügung gestellt werden. Besonders auf Seiten des Handels bestehen Befürchtungen, dass durch den Wegfall von Parkplätzen Kunden ausbleiben.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle fünf Straßenräume der geplanten Pilotprojekte des Modellvorhabens Gemeinschaftsstraßen Hamburg einer Veränderung bedürfen. Statt nun in diesen Bereichen Shared Space in Reinkultur einzurichten, wird angeregt, den Prozess ergebnisoffen und überlegt anzugehen.

Es wird klargestellt, dass im Zuge der Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen nicht alle Wünsche der unterschiedlichen Nutzergruppen vollständig berücksichtigt werden können. Vielmehr gelte es, sinnvolle und ausgewogene Kompromisse zu finden. Der Grundsatz der Städtebaulichen Bemessung funktioniere auch in schmalen Straßenräumen. So führe bspw. der Verzicht auf Parkplätze zu einem Flächengewinn. Voraussetzung sei da allerdings der politische Wille, dem Kfz-Verkehr Fläche zu nehmen. Durch die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen können lebendige Straßenräu-

me mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Dieses fördere den nicht-motorisierten Verkehr und sei daher auch unter Umwelt- und Klimaschutzaspekten sinnvoll.

Alle vertretenen Verbände haben Bereitschaft signalisiert, sich in den weiteren Prozess einzubringen. Herr Hoyer, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, begrüßt dieses. Bisher habe es überwiegend bilaterale Gespräche mit den einzelnen Verbänden gegeben. Diese gemeinsame Diskussion sei bereits ein wichtiger Schritt hin zu einer neuen Planungs- und Gesprächskultur – zumindest für den Bereich „Straßen“.

## Weiteres Vorgehen

Nach der Sommerpause 2010 starten die Beteiligungsverfahren vor Ort, in denen die begonnene konstruktive Diskussion weitergeführt werden kann. Die BSU strebt an, die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren den am Fachkongress beteiligten Akteuren vorzustellen und so die gemeinsame Diskussion weiterzuführen.

### Fachkongress Gemeinschaftsstraßen

#### Organisation, Moderation & Dokumentation

raum + prozess  
kooperative planung und stadtentwicklung  
Mone Böcker, Sina Rohlwing  
Tel.: 040 39 80 37 91  
mail@raum-prozess.de  
www.raum-prozess.de

Moderation: Mone Böcker

#### Veranstalter

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Amt für Verkehr und Straßenwesen

**Weitere Informationen** finden Sie unter:  
[www.hamburg.de/start-gemeinschaftsstrassen/](http://www.hamburg.de/start-gemeinschaftsstrassen/)

Informationen zu den jeweiligen Straßen erhalten Sie beim Fachamt Management des öffentlichen Raumes in Ihrem Bezirksamt.  
[www.hamburg.de](http://www.hamburg.de) oder 428 28 0

Allgemeine Informationen erhalten Sie bei:  
Dr. Tina Wagner, [tina.wagner@bsu.hamburg.de](mailto:tina.wagner@bsu.hamburg.de)  
Gernoth Lütthje, [gernoth.luetthje@bsu.hamburg.de](mailto:gernoth.luetthje@bsu.hamburg.de)



Behörde für  
Stadtentwicklung  
und Umwelt