

NEUE STRASSEN BRAUCHT DIE STADT

Straßenraum ist Raum für öffentliches Leben Markus Franke, Katalin Saary, Jörg Thiemann-Linden

24

SRL

SCHWERPUNKT · PLANERIN 4_10

Im Städtebau ist die Nutzungsmischung statt der Funktionalstrennung als Ordnungsprinzip zumindest in den Leitbildern schon seit langem verankert. Die Verkehrsplanung beginnt erst langsam, charmante Formen der Mischung konsequent umzusetzen. Zu dominant sind noch die normierenden Anforderungen des Kfz-Verkehrs.

Was heißt es konkret, wenn wir den einzelnen Verkehrsarten nicht mehr nur ihren Streifen Straßenland zuzuordnen, sondern sie als Ausdrucksform öffentlichen Lebens begreifen?

Die Diskussion über Shared Space weit über Fachkreise hinaus war deshalb so intensiv, weil die heutige Teilnahme am Verkehr mit einem Unbehagen verbunden ist, das von Regelungsdichte, Sortierungs- und Markierungsmanie ausgeht. Dabei ist die Gesellschaft in ihrem Bedarf nach Bewegungsfreiheit bei gleichzeitiger Zivilität im Miteinander schon weiter als der StVO-Paragraphendschungel – wenn niedrige Kfz-Geschwindigkeit und Straßenraum stimmig gestaltet sind.

Dieses Phänomen tritt zeitgleich mit einer Rückbesinnung auf die Stadt als Lebensraum auf, insbesondere mit den zunehmenden Anstrengungen zur Zentrenentwicklung in Großstadtquartieren oder in Kleinstädten. Unterstützt wird dies durch die „Verkehrsberuhigung 2.0“, der Integration des Kfz-Verkehrs auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau, d. h. anstelle einer reinen Fußgängerzone die „Domestizierung“ des Kfz-Verkehrs.

Nach Irritationen und Häme zu Beginn ist ein ausdifferenziertes, interdisziplinäres Arbeitsfeld entstanden. Zahllose Fachveranstaltungen, Positionspapiere, politische Initiativen zur Einführung der Begegnungszone in die deutsche Straßenverkehrsordnung, erste Wirkungsforschung oder der Entwurf eines Hinweispapiers durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) haben zu einer Versachlichung des Themas beigetragen. Es geht um ein „Update“ der Ansprüche an Straßenräume, in ihrem ganzen Facettenreichtum. Psychologische Wirkungsweisen können dabei der entscheidende Ansatz sein, sollten jedoch hinterfragt werden. Wir haben den Eindruck, am Anfang einer länger andauernden Neuorientierung zu stehen.

VERNETZUNG IM FMV

Seit Sommer 2008 diskutiert der SRL-AK Straßenraum über den begonnenen Paradigmenwechsel in der Straßenraumgestaltung. Im Zentrum steht ein besseres Verstehen für das Neuartige und Diskussionswürdige:

- Erfolgsfaktoren für das Greifen sozialer Regeln statt formaler Verkehrsregeln („gebauter §1 der StVO“)?;
- Mischverkehrsflächen insbesondere auf Straßen mit Verbindungsfunktionen;
- Rückgewinnung von Freiräumen und Nutzungsmöglichkeiten für Aufenthalt/Fußgänger;
- Rahmenbedingungen (Straßenverkehrsrecht, Investitionsprogramme von Ländern u. a.);
- Partizipation.

Trotz der gegebenen Unschärfe bei den Definitionen verwenden wir für diese Form der Straßenraumgestaltung weiterhin als Arbeitstitel den Begriff „Shared Space“ – bis in Deutschland ein besserer Begriff (Hamburger „Gemeinschaftsstraße“?) eingeführt ist.

BEISPIEL NEHMEN

Die bisher sechs Treffen hatten jeweils auch ein umgesetztes Beispiel oder einen laufenden Planungsprozess vor Ort zum Thema. Die vorangegangene SRL-Exkursion in die Schweiz zu den Begegnungszonen lieferte Inspiration und konkrete Beispiele für den AK. Im Folgenden sind einige Beispiele genannt:

Im deutschen Pionierbeispiel Bohmte gab es vor Ort Diskussionen auch anlässlich von *stadt.begegnung* – mit viel Anerkennung für den Mut, dass „sich mal jemand getraut hat“, jedoch in seiner konkreten Gestaltung nicht unumstritten.

Im Frankfurter Nordend mit dem „Nachbau“ der Schweizer Begegnungszone im Rahmen eines ExWoSt-Projektes rückte der Eindruck in den Vordergrund, dass vor allem angesichts des ungezügelten Parkens im Straßenraum der gute gemeinte Ansatz viel von seinem Wirkungspotenzial eingebüßt hat.



Ulm (Foto: J. Thiemann-Linden)

In der Neuen Straße (*nomen est omen*) in Ulm wurde als ambitionierter Versuch gewertet, eine Nachkriegsschneise durch die Altstadt mit den aktuellen Instrumenten der Straßengestaltung zu „heilen“ – ein geglücktes Werk, das durch die höhengleiche Fahrbahn mit Mittelstreifen in der Materialität des angrenzenden Stadtplatzes sowie sehr dezenten Rändern charakterisiert wird und durch auffallend rücksichtsvolle Verkehrsabläufe besticht (langsame Fahrweise, regelmäßiges Gewähren von Vortritt für den querenden Fußverkehr, fließendes Ineinandergreifen von Längs- und Querverkehr).

Duisburg steht ebenfalls oben auf der Agenda des SRL-AK. Die Landfermannstraße funktioniert im Bereich des Opernplatzes auch bei 14.000 Kfz/Tag entspannt für alle Verkehrsteilnehmer. Sie ist allerdings auch als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert. Aufgrund der guten Erfahrungen plant die Stadt Duisburg kurzfristig weitere Projek-

te mit integrativer, barrierefreier Gestaltung von Verkehrsflächen auf Stadtplätzen, die ebenfalls mit dem Verkehrszeichen 325 ausgewiesen werden.

STRASSENÄUME ALS KORRIDOR ODER WOHNZIMMER

Aus der Vielzahl der diskutierten Aspekte der Straßenraumgestaltung werden nachfolgend die aktuellsten Diskussionschwerpunkte herausgefiltert und angerissen. Im Vordergrund steht die „Ansprache“ der Straße an ihre Nutzer, insbesondere an die Kraftfahrer. Betont sie eher den lokalen Mikrokosmos oder die Durchgangsfunktion? Dies ist insbesondere an der Linearität der Gestaltung abzulesen, bietet im Konkreten allerdings noch viel Diskussionsstoff. Wichtig erscheint in der jetzigen Phase, das freie Spekulieren über mögliche psychologische Wirkungen zugunsten von beobachtbarem Verhalten in realen Straßenräumen zurückzustellen. Letztendlich ist der Gesamteindruck aus der Nutzersicht maßgeblich.

Das Paradoxon, unsicher sei sicher, wird mit Skepsis gesehen, wenn es allzu pauschal verwendet wird. Es wird

die eine Art „Verantwortlichkeit“ für den Straßenraum ausgedrückt. Die gleichzeitige Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr macht die Lösung zu etwas Neuem gegenüber der eingeführten Verkehrsberuhigung.

Hinsichtlich der besonderen Verhaltensdispositionen von Kindern unterschiedlichen Alters standen bislang die Fragen der Lesbarkeit sowie die dem Prinzip entgegenlaufende Einrichtung von Querungshilfen im Mittelpunkt. Aber warum nicht bewährte Elemente integrieren, wie beispielsweise höhengleiche Mittelstreifen? Für Seniorinnen und Senioren mit eingeschränkten Wahrnehmungs- und Orientierungsmöglichkeiten gelten die gleichgerichteten Überlegungen. Ein geschützter Seitenbereich scheint unter diesem Blickwinkel „gesetzt“ zu sein.

Neu ist die Aufgabe der Planenden, auch das Training mit diesen Gruppen nach einer Umsetzung zu gestalten und nicht die Arbeit mit der baulichen Fertigstellung zu beenden.

Von Seiten der Gehbehinderten wird Shared Space durchgängig begrüßt. Die grundsätzliche Kritik am Mi-



Speyer (Foto: K. Saary)

zwar die Behauptung anerkennt, dass fehlende „Fernsteuerung“ durch LSA, Markierungen etc. zu mehr Achtsamkeit führt, aber die langfristige Tragfähigkeit gezielter Verunsicherungen (mit der Tendenz zum Mobilitätsverzicht) wird eher bezweifelt. Zu begrüßen ist das Sichtbar-Machen potenzieller Konflikte. Beobachtet wird dann eher ein intuitiv richtiger Umgang mit den Straßenräumen bei hoher Zivilität – im Sinne des § 1 der StVO.

UMFELD ALS ERFOLGSFAKTOR

Anliegende Nutzungen und das unmittelbare Umfeld eines Straßenraums sind maßgeblich für die Machbarkeit und Wirksamkeit von Shared Space. Der Anspruch querender Fußgängerinnen und Fußgänger und aufenthaltsbezogener Nutzerinnen und Nutzer sollte spürbar oder ableitbar sein von vielfältigen Angeboten auf beiden Straßenseiten. Wichtig ist die Öffnung der Erdgeschosszonen zur Straße hin,

schungsprinzip von einzelnen Blinden- und Sehbehindertenverbänden hat sich in Deutschland inzwischen versachlicht, nachdem die Gestaltung z. B. in Bohmte ausdrücklich mit dem Einbau eines durchgängigen taktilen und kontrastierenden Leitstreifens reagierte. Dies stellt jedoch eine gestalterisch unbefriedigende Lösung dar. Während taktile Elemente von Seiten der Stadtgestaltung meist (als Notlösung) akzeptiert sind, kann der visuelle Kontrast für Sehbehinderte zudem von anderen Verkehrsteilnehmern missverstanden werden – z. B. wie in Bohmte zu beobachten als Fahrbahnbegrenzung.

Die taktil erfassbare Fahrgassenbegrenzung durch 3 cm Kantenhöhe schränkt die freie Gestaltbarkeit des Straßenbildes ein. Das Thema der guten Nutzbarkeit für alle Menschen mit Behinderung bleibt aktuell, wobei aufgeräumte Straßenräume und geringe Kfz-Geschwindigkeit schon eine deutliche Verbesserung darstellen.

POLITIKUM PARKEN

Die Praxis des Parkens ist in Deutschland (anders als in den Niederlanden oder der Schweiz) das zentrale kommunalpolitische Hindernis für Shared Space. Dabei ist freie Sicht ohne Parken eine Voraussetzung für einfache Interaktion. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW geht ohnehin davon aus, dass es eine zumindest partielle Verlagerung von Parken aus dem Straßenraum geben muss, um Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu gewinnen. Daher sind Prioritätensetzungen gefordert.

Alternativen, die auf Kompromisse zwischen den betroffenen Interessen abzielen, sind weiterhin offen zu diskutieren. Beispiele aus Köniz (CH) und Hamburg deuten an, wie einseitige, unterbrochene Parkreihen mit einer geringfügig-



Aix-en-Provence, Frankreich (Foto: Tim von Winning)

gen Überbreite einen verträglichen Kompromiss darstellen können. Durch die Überbreite wird ein „Aufstellstreifen“ für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen, der die Sichtkontaktaufnahme vor dem Eintritt in die Fahrgasse ermöglicht.

STVO ALS HILFE ZU MEHR SICHERHEIT UND GLEICHBERECHTIGUNG

Die bisherige straßenverkehrsrechtliche Diskussion über Regelkonformität bzw. Abweichung von der „reinen Lehre“ der StVO konzentriert sich auf ein neues Verkehrszeichen: „Begegnungszone“. Die mit der SRL in den Verbänden angestoßene Diskussion zur Begegnungszone trifft nicht überall auf ungeteilte Zustimmung. Vor der entsprechenden Einführung in deutsches Recht, die Perspektiven für eine breite Anwendung eröffnen würde, steht vermutlich noch eine längere politische Diskussion, womöglich auf Basis von mehr Wirkungsforschung. Dabei gibt es den Bedarf nach einem passgenauen Instrument in der StVO zwischen verkehrsberuhigtem Bereich (VZ 325) und der Tempo-30-Zone bzw. dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Praxis ständig. Das betrifft den eindeutigen Umgang mit dem Parken

und die Rechte der Fußgängerinnen und Fußgänger im Hinblick auf ihre Bewegungsfreiheit. Ob dadurch andere Zeichen komplett ersetzt werden können, ist auch im AK nicht abschließend diskutiert.

Begegnungszonen sind wie folgt definiert:

- ▶ Das Parken ist nur auf den durch Beschilderung oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.
- ▶ Zu Fuss Gehende dürfen den ganzen Straßenraum benutzen, ohne unnötig Fahrzeuge zu behindern. Sie achten auf das Verkehrsgeschehen, die Interaktion ist von hoher Relevanz.
- ▶ Die Höchstgeschwindigkeit beträgt Tempo 20.

Durch die Erweiterung der StVO um das Zeichen „Begegnungszone“ können entsprechende Projekte vor Ort gestützt, die Umsetzung von Shared Spaces erleichtert werden. Vorbild sind die Schweizer Städte, in denen das Instrument Begegnungszone entwickelt und in einigen Hundert Fällen erprobt worden ist, sowie Frankreich, das vor kurzem den Bereich der langsamen Mobilität der kurzen Wege in der französischen StVO grundlegend neu geordnet und die Begegnungszone übernommen hat.

Vorbildlich scheinen auch die Erfolge und der Tatenrang in Duisburg, das sich an die Spitze der neuen Bewegung in deutschen Großstädten zu setzen scheint. Besonders pikant ist dabei, dass der Mut belohnt wird, sich über eine enge, jedoch häufig zu hörende Regelauslegung der StVO hinwegzusetzen und Verkehrsberuhigte Bereiche auch im übergeordneten Straßennetz anzuordnen. Dies verleitet fast zu der Frage: „Verkehrssicherheit oder Einhaltung der StVO?“

AUSBLICK

Generell kann aber in Anbetracht der gesammelten Erkenntnisse bei aller angebrachten Vorsicht gesagt werden, dass Chancen und Risiken in einem günstigen Verhältnis zueinander stehen.

In jedem Fall ist eine Fortsetzung, Systematisierung und Vertiefung von Beispielstudien – auch im europäischen Ausland – ein unverzichtbarer Beitrag, um die neue Straßenraumphilosophie zu hinterfragen. Wir stehen wohl eher noch am Anfang einer Neuorientierung.

Nachdem die grundsätzlichen Potenziale in der Fachwelt bekannt sind und weitreichend anerkannt werden, geht es nun um Einsatzbereiche und -grenzen und die Frage, ob diese eher an qualitativen, vor allem städtebaulichen Gegebenheiten auszurichten sind als an Verkehrsmengen.

Noch ist offen, ob der Bund die Rolle als Bremser oder Förderer einer in der Stadtentwicklung sehr relevanten Erneuerung übernehmen wird. Die Begegnungszone als Rahmen setzendes Reglement könnte erhebliche Geschwindigkeit in den Wandelungsprozess bringen. Hier wäre höheres Tempo einmal wünschenswert.

Markus Franke, Dipl.-Ing. Raumplanung, SRL, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Katalin Saary, Dipl.-Ing., Verkehrsplanerin SRL, freie Mitarbeiterin im Büro StetePlanung, Darmstadt

Jörg Thiemann-Linden, Dipl.-Geogr., Verkehrsplaner SRL, Köln/Berlin