



Elke Gertz, Conny Louen

Baukasten Straße

Fläche für alle

Sichere attraktive öffentliche Räume wünschen sich die Menschen. In der Realität treffen sie jedoch häufig auf überfüllte, vom Autoverkehr dominierte Stadtstrukturen. In den Städten konkurrieren die Verkehrsträger um die Flächen: Radwege kontra Parkstreifen, Busspuren anstelle von vierstreifigen Stadtstraßen, zugeparkte Fußwege etc. Da ist es das wichtigste Ziel beim Entwurf und der Gestaltung von Stadträumen – nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen RaSt 2006 – die verschiedenen an den Straßenraum gestellten Nutzungsansprüche angemessen zu berücksichtigen.

Dies ist allerdings meist nur nach schwierigen Abwägungen mit Beschränkungen für einzelne Nutzergruppen zu erreichen. Neue Infrastrukturflächen für Mobilitätsansprüche unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender stehen selten zur Verfügung. Durch die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzergruppen wie Fußgänger, Radfahrer, Pkw-Fahrer, Lieferdienste und Anwohner an den Straßenraum sind immer wieder Kompromisse erforderlich. Die Gestaltung der Straßenräume hat sich dabei in der Vergangenheit – vor allem im Hauptverkehrsstraßennetz – jedoch häufig auf den motorisierten Verkehr konzentriert.

Doch zunehmend rücken die Bedürfnisse von Fußgängern, Radfahrern und Anwohnern der Straßen in den Fokus von Bürgern, Politikern und Planern. Besonders vor dem Hintergrund politischer Zielsetzungen zur Ressourcenschonung, der Reduktion von Klimagasen und der Lärmminde- rung gilt es den Umweltverbund zu fördern. Die Berücksichtigung dieser Gruppen bei der Straßenraumgestaltung ist ein wesentlicher Schritt für ein zukunftsweisendes Miteinander in der Stadt.

Die Gestaltung und Aufteilung der Straßenräume muss dabei immer unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen d. h. vorhandener Flächenverfügbarkeit, Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge und Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Belange sichergestellt werden. Wichtige städtebauliche Merkmale wie Gebietscharakter, Art und Maß der Umfeldnutzungen, Aufenthaltsfunktion sowie straßenräumliche Situation (Breite, Begrenzung, Verlauf) müssen berücksichtigt werden. Umliegende Quartiere sollten eingebunden und Umfeldbeziehungen nicht wie früher häufig durch breite Hauptverkehrsstraßen zerschnitten werden.

Die optimale Lösung, bei der die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden vollständig berücksichtigt werden können, gibt es leider nur sehr selten. Vielfach wird bei der Planung dann häufig dem motorisierten Verkehr die Priorität gegeben – trotz des Konzeptes der städtebaulichen Bemessung (RaSt 2006), das den Seitenraumnutzungen mehr Bedeutung bei der Planung von Stadtstraßen sichert.

Der Themenschwerpunkt zeigt, welche Themenkomplexe, Fragen und Lösungen derzeit in der Fachwelt diskutiert werden: Wie sieht Mobilität in der Zukunft aus? Welche Auswirkungen haben unterschiedliche Verkehrskonzepte auf den Verkehr und die Gestaltung von Straßenräumen, vor allem aber auf die betroffenen Wohnquartiere? Welche Gestaltungskonzepte führen zur Attraktivitätssteigerung der Stadt und welche Verkehrsmittel werden in Abwägungsprozessen beim geringen Flächenbesitz aus welchen Gründen von Politik und Verwaltung bevorzugt? Der Schwerpunkt dieser Ausgabe der PLANERIN zeigt Beispiele für gelungene Straßenraumgestaltungen und beschäftigt sich mit den Anforderungen einzelner Nutzergruppen und deren Berücksichtigung bei der Planung von Stadtstraßen.

Den planerischen Einstieg in das Thema macht **Juliane Krause** mit ihrem Artikel „Straßenraum ist Lebensraum – Gesellschaftliche Teilhabe im öffentlichen Raum ermöglichen“. Zugang zu Mobilität ist Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Es muss Sorge getragen werden, dass sich Alle – auch Kinder und Ältere – sicher und eigenständig im öffentlichen Raum bewegen können und Flächengerechtigkeit im Straßenraum hergestellt wird.

Auch **Konrad Rothfuchs** beschreibt in seinem Artikel „Aufbruch in der Stadtverkehrsplanung nötig – Der Mensch muss die maßstabsgebende Planungsgröße werden“, den Wunsch der Stadtbevölkerung, die Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeiten nicht mehr an den schmalen Rand der Infrastruktur zu drängen. Er plädiert dafür, den Einfluss, den Stadtverkehrsplaner bei ihrer Arbeit haben, stärker zu nutzen, um den Mensch wieder in den Mittelpunkt zu stellen.

Am Beispiel von Hannover beschreibt **Wolfgang Haller** in seinem Bericht „Der Rückbau der autogerechten Stadt – Ein Paradigmenwechsel erfordert mehr als den Umbau der Straßen“ den Ansatz, von der nachfrageorientierten Planung zu einer zielorientierten Umverteilung der Verkehrsflächen und somit zu einer anderen Priorisierung der Verkehrsmittel zu gelangen.

Mit der Dimensionierung des Hannoveraner Hauptstraßennetzes beschäftigt sich auch ein Masterstudienprojekt der Fachhochschule Erfurt. **Daniel Fries, Lisa Graf, Daniel Grützner** und **Max Murek** zeigen in ihrem Artikel „Radialstraßen 2.0 – Neue Perspektiven für Hannover“ am Beispiel der Vahrenwalder Straße, wie von den Radialstraßen ausstrahlend durch eine Umgestaltung auch die umgebenden Stadtquartiere aufgewertet werden können.

Henrik Sander stellt in seinem Beitrag „Urbane Hochleistungsstraßen – Straßenbauprojekte als Stadtentwicklungsprojekt planen und gestalten“ sowohl positive als auch negative Umplanungsbeispiele wichtiger städtischer

Verkehrsachsen im In- und Ausland dar. Er plädiert dafür, eine qualitativ hochwertige Verbindung von verkehrlicher Leistungsfähigkeit und urbanem Leben anzustreben, um einen städtebaulichen Mehrwert durch Umgestaltung der verkehrlichen Infrastruktur zu erzielen.

Einen Einblick in die politischen Prozesse von Entscheidungsverfahren zur Straßenraumgestaltung gibt **Paul Bickelbacher** in seinem Artikel zur Rosenheimer Straße in München. Der Artikel verdeutlicht, wie schwierig die Umverteilung von Flächen im Straßenraum sich in der Praxis häufig gestaltet.

„Straßenräume mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des ‚Shared-Space‘-Gedankens“ von **Reinhold Baier** und **Katja Engelen** gibt einen Überblick über die Ergebnisse des Forschungsvorhabens „Einsatzbereiche und Entwurfsaspekte von Straßenumgestaltungen nach dem sogenannten ‚Shared Space‘-Gedanken“.



(Foto: Conny Louen)

Ein gelungenes Beispiel für die Umgestaltung eines Platzes nach der Shared-Space-Planungsphilosophie präsentieren **Antje Callehn** und **Tim Schneider** in ihrem Beitrag „Platz für alle oder was“. Die Aufwertung der Innenstadt in der Stadt Schönebeck (Elbe) erfolgte nach Fertigstellung einer Umgehungsstraße mithilfe einer durchgreifenden Verkehrsberuhigung. Besonderes Augenmerk lag bei der Neugestaltung der Infrastruktur auf einer Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden, der funktionalen und gestalterischen Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren sowie einer hohen Aufenthaltsqualität.

Wolfgang Aichinger stellt in seinem Artikel „Kinderfreundliche Straßenplanung – Maßstab für eine lebenswerte Stadt“ die besonderen Anforderungen von Kindern an die Gestaltung von Straßenräumen heraus und fasst zusammen, wie diese besser in den Planungsprozess integriert werden können.

Im Bericht „Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie“ plädieren **Heiko Balsmeyer** und **Bernd Herzog-Schlagk** für eine strategische Betrachtung des Fußverkehrs. Der Artikel stellt ein Projekt des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. vor, das die Erstellung eines „Handlungsleitfadens für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ zum Ziel hat, und zeigt die Vorteile einer strategischen und konzeptionellen Fußverkehrsplanung auf.

Mit der Integration von zeitgemäßen ÖPNV-Haltestellen in den Straßenraum beschäftigt sich **Stefanie Bremer** in ihrem Beitrag „Von der Haltestelle zur Smart Station – Die Neuerfindung von Empfangsorten und Schnittstellen des multimodalen Verkehrs“. Anhand von nationalen und internationalen Beispielen erläutert sie, wie moderne, qua-

litativ hochwertige Verknüpfungspunkte als Serviceorte im Straßenraum die multimodale Mobilität fördern und gleichzeitig eine Aufwertung des Funktionsortes im Straßenbild erreicht werden kann.

Zum Themenbereich Radverkehrsflächen gibt es im Schwerpunkt gleich drei Artikel. **Karsten Hager**, **Felix Märker**, **Wolfgang Rid** und **Simona Zimmermann** stellen in ihrem Artikel „Verortung von Pedelec-Verleihstationen – Grundkonzeption am Beispiel Ludwigsburg Intermodal“ ihren Untersuchungsansatz vor, Pedelec-Verleihstationen effektiv im Straßenraum zu platzieren, um das flächensparende Pedelec weiter zur Entlastung der Städte zu fördern.

Jörg Thiemann-Linden thematisiert in seinem Artikel „Fahrradparken – Eine planerische Herausforderung – Zunehmender Stellplatzbedarf im Radverkehr“ die oftmals problematische Situation von Stellflächen für Fahrräder im Straßenraum. Qualitativ hochwertige und vor allem sichere Abstellmöglichkeiten sind an Bahnhöfen, Bushaltestellen,

in Innenstädten und vor allem in dichten Wohngebieten mit altem Gebäudebestand zu schaffen.

Marco Hölzel beschäftigt sich mit dem Phänomen der weltweit verbreiteten Fahrraddemonstrationen. Sein Bericht „Critical Mass – In den Dimensionen öffentlicher Raum, Protest und Situationismus“ beschreibt die Entwicklung von den Anfängen der Fahrraddemos in San Francisco bis zu heutigen unterschiedlichen politischen Bewegungen im öffentlichen Raum, um für eine umweltfreundlichere Flächenverteilung der Infrastruktur zugunsten des umweltfreundlichen Rads zu werben.

Der Beitrag „Volksentscheid Fahrrad in Berlin – 105.425 Unterschriften für eine fahrradfreundliche Stadtplanung“ von **Tim Birkholz** und **Tim Lehmann** beschreibt eine andere Form des Protest für eine fahrradfreundliche Stadtplanung. Ziel der Initiative Volksentscheid ist es, das erste deutsche Radgesetz (RadG) mithilfe der Einleitung eines Volksbegehrens an den Start zu bringen.

Der aktuelle Schwerpunkt schließt mit dem Beitrag zur bevorstehenden SRL-Jahrestagung „Mehr Platz für Menschen – Gestaltung zukunftsfähiger Straßenräume“, die Mitte Oktober in Berlin stattfinden wird. Am Rande der Tagung findet auch die diesjährige Verleihung des Deutschen Verkehrsplanungspreises statt. Der Tagungsflyer mit Anmeldeformular liegt dieser Ausgabe der PLANERIN bei.

Elke Gertz, Dipl.-Geogr., SRL, Verkehrsplanung und Mobilitätsberatung, Mitglied der Redaktion PLANERIN, Hamburg

Conny Louen, Dr.-Ing., SRL, Oberingenieurin am Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen, Mitglied der Redaktion PLANERIN, Aachen