

EINGEGANGEN

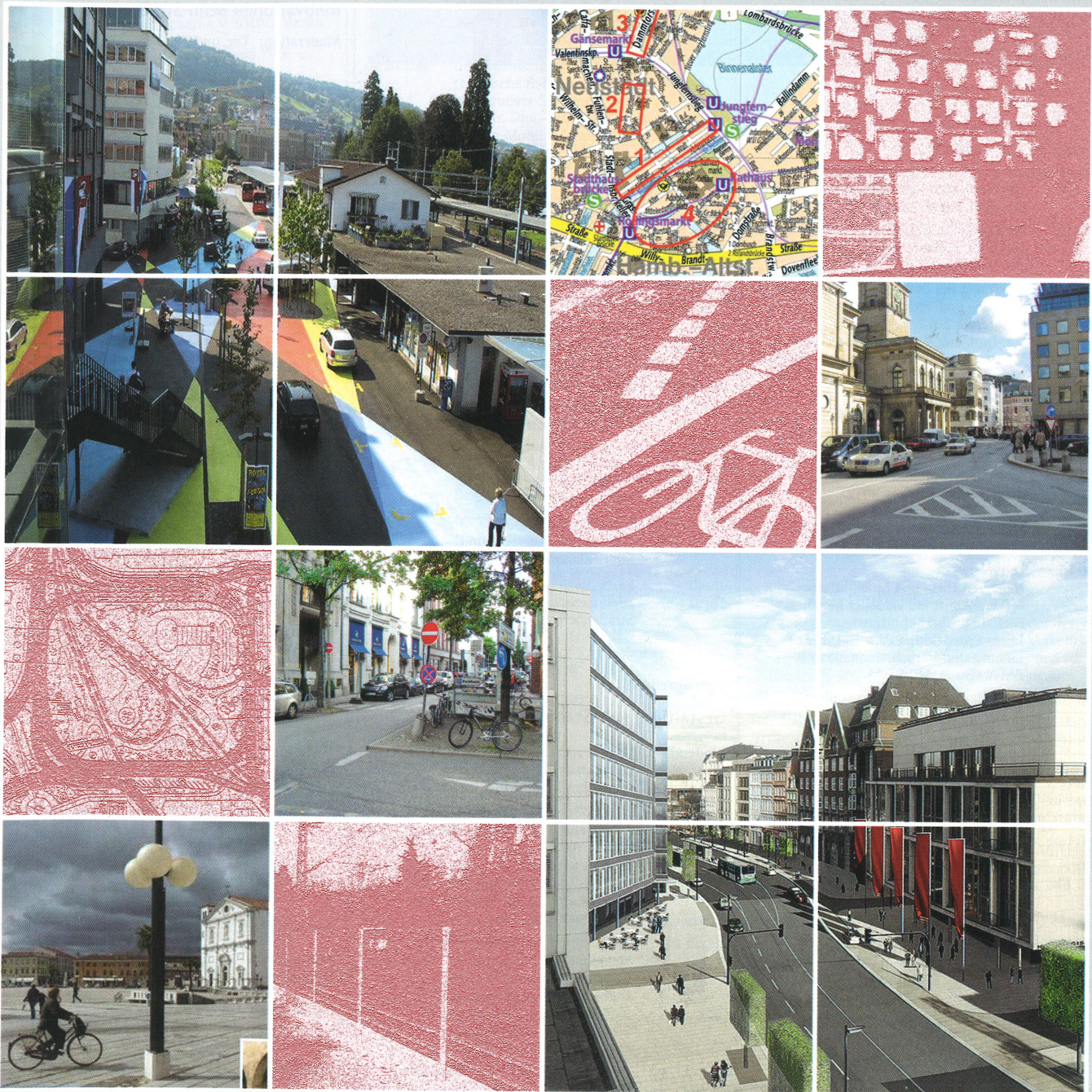
03. AUG. 2012

Ein Exemplar zur
Information für Sie.
Bitte Seite **434** beachten.
Mit freundlicher Empfehlung
Kirschbaum Verlag, Bonn

56. Jahrgang Juli 2012

Straßen- verkehrstechnik

7



www.strassenverkehrstechnik-online.de

Verkehrszeichenpläne selber erstellen!

Mit dieser CD-ROM können Sie **Verkehrszeichenpläne selber erstellen**. Kernstück sind die in PowerPoint angelegten **über 30 Regel- und Musterpläne**, mit denen Sie eine **beliebige Anzahl von Varianten erstellen können**. Alle Verkehrszeichen und -einrichtungen, Maßangaben, Markierungen, Sicherungsfahrzeuge, Warnwinkebakken, die Arbeitsstelle selbst usw. sind als frei skalierbare Grafiken hinterlegt, sodass sie durch bloßes Anklicken mit der Maus vergrößert, verkleinert, gedreht oder gelöscht und durch andere Zeichen ersetzt werden können. Insgesamt enthält die CD-ROM ca. 270 Zeichen, Symbole und Objekte.

Als Besonderheit – da nicht in den RSA aufgeführt – sind zwei Musterpläne für Arbeitsstellen im Kreisverkehr (längerer und kürzerer Dauer) und einer für Wartungsarbeiten an Brunnen hinterlegt sowie ein Musterplan Straße mit Kreuzung, Kurve und zusätzlicher Einmündung. Hinzu kommen zwei noch nicht in den RSA enthaltene Regelpläne für Nachtbaustellen kürzerer Dauer auf BAB. Mit diesen Werkzeugen können Sie alle gängigen Situationen innerorts und außerorts darstellen – insbesondere kurzzeitige Arbeitsstellen sind kein Problem, auch nicht für BAB.

CD-ROM Baustellensicherung an Straßen
Erstellen von Verkehrszeichenplänen nach RSA
125,- € zzgl. MwSt., inkl. Inlandversand
ISBN 978-3-7812-1863-5



Weitere Infos unter www.kirschbaum.de

Straßen- verkehrstechnik

FACHBEITRÄGE/PROFESSIONAL ARTICLES

Güterverkehr

Integrationszenario oder unvereinbare Zielkonflikte? – Ein Diskussionsbeitrag zur Gestaltung des Güterverkehrs im Übergang in die Nacherdölzeit

Univ.-Prof. Dr.-Ing. B. Leerkamp, Wuppertal

Integration of Objectives or inconsistent Conflicts? – A Contribution to the Debate on Future of Freight Transport

409

Stadtplanung

Verändert die Einrichtung von Business Improvement Districts den Planungsprozess im Bereich der städtischen Verkehrsplanung?

Dipl.-Ing. K. Rothfuchs, Dipl.-Ing. U. Wilma, Hamburg

Will Business Improvement Districts change Processes of Planning in Municipal Traffic Design?

419

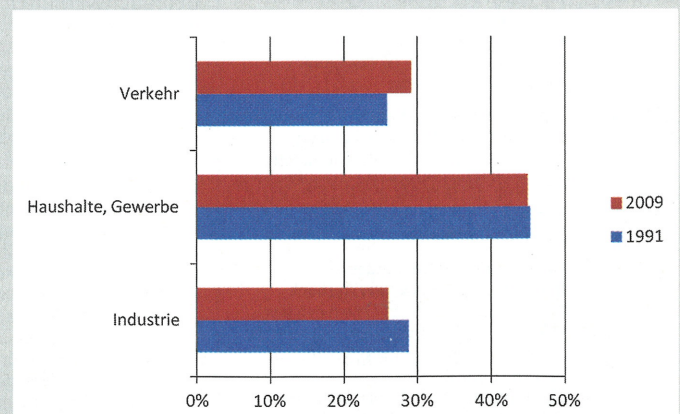
E-Mobility

Sozialwissenschaftliche Begleitforschung zur Elektromobilität in der Modellregion Rhein-Main

Prof. Dr.-Ing. P.K. Schäfer, Dipl.-Ing. K. Schmidt, Frankfurt am Main

Social-Scientific Accompanying Research on Electric Mobility in the Model Region Rhine-Main

424



409

Anteile am Endenergieverbrauch der Bereiche Industrie, Haushalte/Gewerbe und Verkehr (eigene Darstellung)

Zeitschrift für Verkehrsplanung,
Verkehrsmanagement, Verkehrs-
sicherheit, Verkehrstechnik



7

Betriebsdienst

Betriebswirtschaftliche Optimierung des Straßenbetriebsdienstes beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Dr.-Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing. H. Rethage, Koblenz

Review of a Business Optimization Case Study at the Service Unit Road-Operations as Part of the State Enterprise Mobility Rheinland-Pfalz (LBM) **429**

FACHINFORMATIONEN

Kurzberichte

Shared Space – von einer Modeerscheinung zum anerkannten Straßenraumkonzept
Dipl.-Ing. M. Franke, Hamburg
Dipl.-Ing. K. Saary, Reinheim **434**

Der rasende Mensch
Prof. Dr.-Ing. H.H. Topp, Kaiserslautern **437**

Straßenverkehrsforschung **445**

Technische Regelwerke **448**

Bekanntmachungen **450**

Veranstaltungskalender **452**

Literaturbesprechungen **452**

Literaturschau **466**

MARKT UND PRAXIS

Special: Mobile Schutzwände **440**

Verkehrstechnik aktuell **459**

Impressum **454**

FSV-aktuell

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße · Schiene · Verkehr **455**

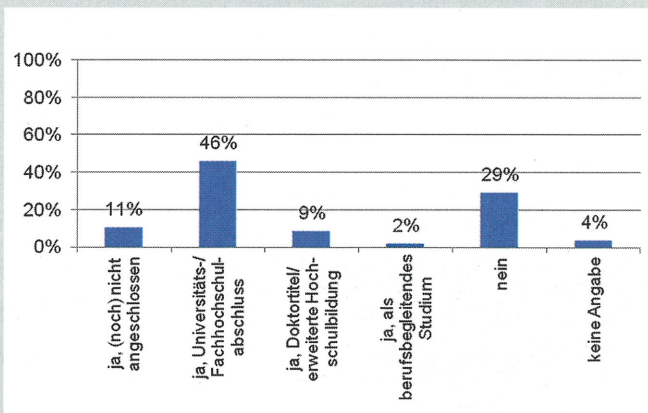
Wissenschaftlicher Beirat der Fachzeitschrift „Straßenverkehrstechnik“

- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze, Darmstadt
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Fritz Busch, München
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Bernhard Friedrich, Braunschweig
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich, Stuttgart
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Wuppertal
- Univ.-Prof. Dr. Ing. Gerd Sammer, Wien



419

BID Hohe Bleichen/Heuberg nach den baulichen Maßnahmen (Breimann & Bruun)



424

Hochschulbesuch der befragten Nutzer (n = 399)

Verändert die Einrichtung von Business Improvement Districts den Planungsprozess im Bereich der städtischen Verkehrsplanung?

Konrad Rothfuchs und Uwe Wilma

Seit ca. zehn Jahren wird ernsthaft über die Umsetzung von Business Improvement Districts (kurz BID) in Deutschland diskutiert. In Hamburg ist 2005 das erste Gesetz zur alternativen Finanzierung von Projekten im öffentlichen Raum verabschiedet worden. Die Auswirkungen, auch auf die verkehrlichen Aspekte, wurden damals jedoch erheblich unterschätzt, da eine Rückschau zeigt, dass in den überwiegenden Fällen die Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums mit zentralen Veränderungen im verkehrlichen Bereich verbunden waren. Dies war aus fachlicher Sicht jedoch schon früh absehbar. Trotzdem wurden diese wichtigen Belange nicht bei der Entwicklung des Planungsprozesses ausreichend berücksichtigt. Dies lag zum einen an der Fehleinschätzung des Planungsumfanges, daneben war aber auch ein fehlendes aktives Begleiten von Seiten der Verkehrsplanung zu beobachten. Aufgrund der zunehmenden Popularität von BIDs in Deutschland ist es dringend geboten, dass auch die Verkehrsplanung diesen Trend wahrnimmt und die Chancen und Risiken aus ihrer Sicht bewertet. Nach einer Problemanalyse und der Skizzierung von Zielen, die mit einem BID verfolgt werden, wird der grundsätzliche Ablauf den Planungsprozess verdeutlichen. Eine hierauf aufbauende Analyse beschreibt anschließend die Eingriffsmöglichkeiten und die Aufgaben der Verkehrsplanung im Verlauf eines BIDs. Zum Abschluss werden ausgesuchte Beispiele die Prozesse und Planungsergebnisse dokumentieren, um so die Potenziale aber auch die Risiken dieses neuen Instruments aus Sicht der Verkehrsplanung zu verdeutlichen.

During the last decade discussions about Business Improvement Districts (BID) have increased in Germany. In 2005 the city of Hamburg enacted a law to strengthen retail and service areas. The law permits and regulates alternative financing of projects in public areas. However especially the impact on traffic was not anticipated although most of structural alterations to upgrade an area involved modifications in traffic circulation. In spite of those architects, owners or deputies of public authority have not foreseen it. But also traffic engineers have not been paying attention to this discrepancy betimes. Due to the increase of BIDs in Germany it is absolutely necessary that traffic planners be aware of this trend and evaluate prospects and risks from their point of view. The article starts with a problem analysis and outlines aims of BIDs. In the following section a general cycle of planning process is illustrated. Subsequently an analysis based on the illustration describes tasks and possibilities of intervention of traffic planners in the process of a BID. The article concludes by documenting processes and planning results on basis of selected samples, in order to clarify opportunities and risks of BIDs from the traffic planning viewpoint.

Verfasseranschriften:
Dipl.-Ing. K. Rothfuchs,
k.rothfuchs@argus-hh.de,
Dipl.-Ing. U. Wilma,
u.wilma@argus-hh.de,
ARGUS Stadt- und
Verkehrsplanung,
Schaartor 1,
20459 Hamburg

1 Problemstellung und Ziele des BIDs

Seit längerem stehen besonders klassische Einkaufsstraßen und gewachsene Zentren unter erheblichem Anpassungsdruck, sich den dynamischen Entwicklungen zu stellen. Oft sind es neue Strukturen, wie große Einkaufszentren im Einflussbereich der gewachsenen Einzelhandelsstandorte, die die in den letzten Jahren vernachlässigte Weiterentwicklung der Standorte verdeutlichen. Daneben sind öffentliche Gelder durch die nicht mehr vorhandenen finanziellen Spielräume der Kommunen und die Umlenkung und Einstellung von Bundesmitteln nicht mehr ausreichend vorhan-

den, um diesen Entwicklungen entgegen zu wirken. Dazu kommt, dass die heute gelebten Planungsvorgaben, wie z. B. der Materialstandard, in diesen Lagen nicht ausreichen, um den Abwärtstrend aufzuhalten. Aus dieser Situation heraus wurde bereits vor über 30 Jahren in Kanada das Modell des Business Improvement Districts entwickelt. Der Leitgedanke hierbei ist, dass die Grundeigentümer sich an einer Aufwertung des öffentlichen Raums beteiligen, um nicht nur den Einzelhandel in den betroffenen Gebieten zu stärken, sondern gleichzeitig auch das gesamte Quartier durch die neuen Entwicklungspotenziale zu fördern. Viele der heute initiierten

BIDs beschäftigen sich mit städtischen Räumen, die neben gestalterischen Mängeln auch erhebliche funktionale Defizite aufweisen. Oftmals ist die Dominanz des motorisierten Verkehrs Anstoß genug, eine Veränderung herbeizuführen. Anders als die Planungsansätze aus den 70er und 80er Jahren, bei denen eine umfangreiche Verdrängung des Verkehrs zur Stärkung der städtischen Situation favorisiert wurde, steht hier jedoch ein bewusster Umgang mit dem Kfz-Verkehr im Vordergrund. Prinzipiell soll eine Stärkung des Images mit der Gesamtmaßnahme einhergehen, um hierdurch auch eine Aufwertung der Immobilien

Bild 1: Ablauf eines BID-Prozesses in Hamburg (ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung)



und damit einen privaten Investitionsanreiz rechtfertigen zu können.

2 Ablauf eines BID-Verfahrens

Grundsätzlich können BIDs¹ bei klar abgegrenzten Geschäftsgebieten auf Veranlassung der Betroffenen initiiert werden. Hierbei muss der Zeitraum, in dem die Eigenorganisation der Maßnahme übernommen wird, eindeutig beschränkt sein. Die Finanzierung erfolgt durch eine Abgabe, die jeder Grundeigentümer zu entrichten hat. Hierfür ist eine landesgesetzliche Ermächtigung erforderlich, die heute in Bremen, Schleswig-Holstein, Hessen, Nordrhein-Westfalen, dem Saarland und Hamburg schon Anwendung findet.²

Ein BID-Verfahren setzt sich aus drei grundsätzlichen Projektphasen zusammen (Bild 1). Die **Initialphase** wird meistens von kleinen Gruppen getragen, die sich aus entsprechenden Quartiersakteuren zusammensetzen. Sie bilden eine lokale Initiative, die erste Ideen konzeptionell ausarbeitet. In der zweiten Phase werden Maßnahmen- und Finanzierungskonzepte erarbeitet und im Quartier diskutiert. Hierauf aufbauend wird ein BID-Antrag von einem, von den Initiatoren ausgewählten, Aufgabenträger (z. B. einer Baufirma) gestellt, wobei die Maßnahmen und die

Finanzierung im Vorfeld endgültig abgestimmt sein müssen. Laut Hamburger BID-Gesetz kann ein Antrag nur gestellt werden, wenn mindestens 15 % der Grundeigentümer, die gleichzeitig auch mindestens 15 % der Fläche repräsentieren, den Antrag mittragen. Zu der **Entscheidungsphase** gehört eine Prüfung der Antragsunterlagen durch die Kommune. Danach folgt eine einmonatige Auslegung, vergleichbar mit dem Bebauungsplanverfahren. Widersprechen innerhalb dieser Frist mehr als ein Drittel der Grundeigentümer des BIDs, wird das Verfahren gestoppt.³ Ansonsten steht der Einrichtung des BID durch einen, auf den Antrag aufbauenden, Satzungsbeschluss nichts mehr im Wege und die im Vorfeld festgelegten Maßnahmen können anschließend realisiert werden.⁴ Dabei ist zu beachten, dass der Satzungsbeschluss im Ermessen des jeweiligen Beschlussorgans liegt und keine Maßnahmen durchgeführt werden können, die den Belangen der Stadt widersprechen.

Die Gestaltung des Prozesses bis zur Antragstellung ist den BID-Initiatoren überlassen. In der amerikanischen Gesetzgebung ist die Einrichtung eines Lenkungskreises bzw. -ausschusses vorgeschrieben. Dieser Aspekt wurde in der deutschen Gesetzgebung ausgespart, da man die Grundeigentümer nicht schon zu Beginn der Initiative einschränken wollte. In Hamburg wurden jedoch, mit Ausnahme des BID Hohe Bleichen, bei allen BIDs Lenkungskreise eingerichtet. In Lenkungskreisen können, neben Vertretern der Grundeigentümern und des Einzelhandels, kommunale Vertreter sitzen. Die Grundeigentümer und Einzelhändler sind stimmberechtigt, die behördlichen Vertreter sitzen beratend in dem Ausschuss. Sie helfen bei der Planung und geben rechtzeitig ein Signal, wenn eine Planung durch die Stadt nicht bewilligt werden würde. Somit können die Initiatoren ihren Spielraum ausloten und geben kostspielige Planungen nicht um-

sonst in Auftrag. Gleichzeitig dient der Lenkungsausschuss den privaten Investoren zur Kontrolle des Aufgabenträgers während der Bauphase.

3 Die Rolle der Verkehrsplanung im BID-Prozess

Die Realisierung eines BIDs ist von weitgefächerten Interessen geprägt. Die Grundeigentümer fühlen sich durch ihr persönliches und finanzielles Engagement besonders maßgebend im Prozess. Hierbei wird immer wieder deutlich wie schwierig es ist, Verwaltungsdienken und die sogenannte freie Wirtschaft in einem Handlungsstrang zu bündeln. Rechtliche und zeitliche Zwänge, Beteiligungserfordernisse und Abstimmungsroutinen sind einer hoch motivierten Grundeigentümerschaft nur schwer zu vermitteln⁵. Auch Diskussionen über verkehrsregelnde Instrumente, wie der Wegfall von Parkraum zur Stärkung der Aufenthaltsqualität, werden teilweise sehr kontrovers diskutiert. Zu beobachten ist jedoch, dass durch die direkte auch finanzielle Beteiligung oftmals aus verkehrlicher Sicht restriktivere Ergebnisse realisiert werden, als bei Projekten, die in einem herkömmlichen Planungsprozess eingebettet waren. Erste Analysen haben gezeigt, dass z. B. in den BID-Planungsprozessen erhebliche Parkraumreduzierungen im Konsens mit dem betroffenen Einzelhandel möglich sind. Dies wäre voraussichtlich in Planungsprozessen, die von der öffentlichen Hand betrieben worden wären, nicht durchsetzbar gewesen.

Die gestalterischen Vorstellungen werden oft über ein Gutachterverfahren oder einen Wettbewerb als Ideengeber mit in den Planungsprozess eingebracht und prägen die weitere Planungs- und Realisierungsphase. Es ist zu beobachten, dass in den meisten Fällen von regional üblichen Straßenraumgestaltungen Abstand genommen wird. Dies führt oft auch zu höheren Wartungs- und Betriebskosten, die dem BID übertragen werden können. Besonders beim Einsatz von Materialien und Bauverfahren kann bei den BIDs oft auf innovative Lösungen verwiesen werden, was natürlich auch Gefahren birgt, so dass bei besonderen Situationen die Übernahme von Rückbaukosten als Realisierungshilfe schon eingesetzt werden konnte.

Die aufgezeigten Themen müssen in der Gründungsphase eines BID qualifiziert abgearbeitet werden. Deshalb ist es wichtig, dass schon in der Frühphase alle Gestal-

¹ Eine Übersicht über aktuelle, abgeschlossene und geplante BIDs in Deutschland finden Sie auf der Website der HafenCity Universität Hamburg, <http://www.urban-improvement-districts.de/?q=BID/Projekte>.

² Vgl. BID in Deutschland im Überblick, Homepage der Industrie- und Handelskammer Hamburg, Hamburg, 2011.

³ Die Quoten unterscheiden sich in den einzelnen Bundesländern.

⁴ Vgl. Erfolgsfaktoren bei der Gründung und Umsetzung von BIDs, Sebastian Binger, Frithjof Büttner, Hamburg, 2009.

⁵ Vgl. BID als Akteure in der Innenstadtentwicklung, Hans Detting, Jessica Volke, PlanerInnen 6/09, Berlin, 2009.

tungsvorstellungen durch einen Realisierungscheck überprüft werden. Dies kann nur ein Verkehrsplaner leisten, der neben den bautechnischen Aspekten auch durch konzeptionelle Ideen den Prozess ziel führend kanalisieren kann.

Neben verkehrslenkenden Maßnahmen ist in den meisten Fällen die Organisation des ruhenden Verkehrs ein dominantes Thema. Auch die funktionalen Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger müssen frühzeitig in die Planung eingebracht werden, um nicht später aufwendige Umplanungen in Kauf nehmen zu müssen. Ein besonderer Stellenwert kommt daneben dem Kostencontrolling zu. Hierbei müssen die verschiedenen Ausgangssituationen der Akteure berücksichtigt werden. Ein Kaufmann sieht z.B. das Schöne und möchte zugleich die Kosten dafür verlässlich genannt bekommen, was schwer möglich ist. Auch die von vielen Abstimmungen geprägte Machbarkeit einzelner Maßnahmen trifft oft bei den Grundeigentümern auf Unverständnis, so dass hier besonders viel Überzeugungsarbeit und eine intensive Begleitung erforderlich sind.

4 Projektbeispiel

4.1 Einordnung der Projektbeispiele

In Hamburg sind bis heute 6 BIDs realisiert worden oder befinden sich in einem weiten Planungsstadium. Neben den ersten BIDs in Innenstadtlage, wird auch zunehmend in den Bezirkszentren dieses Planungsinstrument angedacht. Im Folgenden sollen anhand von 4 Beispielen (Bild 2) die Potenziale aber auch die Probleme und Hindernisse verdeutlicht werden, die heute in den BIDs gesehen werden können.

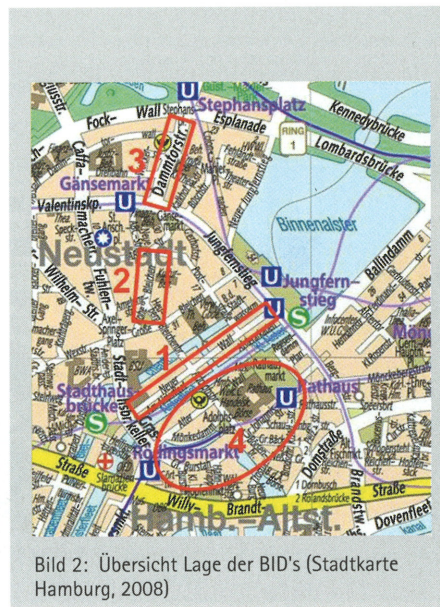


Bild 2: Übersicht Lage der BID's (Stadtkarte Hamburg, 2008)

4.2 Das erste BID in Hamburg: der Neue Wall

Der Neue Wall ist von einem sehr hochwertigen Einzelhandelsbesatz geprägt. Läden wie Bulgari, Joop, Jil Sander und Tiffany dominieren hier das Einkaufsgeschehen. 2005 gründete sich die erste BID-Initiative in der Hamburger Innenstadt, um den öffentlichen Raum auch äußerlich dem hochwertigen Einzelhandel anzupassen. Im Lenkungsausschuss vertreten und stimmberechtigt waren gewählte Vertreter der Grundeigentümer und des Einzelhandels. Aufgabenträger (in diesem Fall die Otto Wulff Bauunternehmung GmbH & Co. KG), Vertreter der Stadt und der Handelskammer sitzen dem Lenkungsausschuss beratend bei. Innerhalb der ersten fünf Jahre investierten die privaten Investoren knapp 6 Millionen Euro u. a. in den Ausbau der Gehwege, Aufpflasterungen der Kreuzungsbereiche und neues Straßenmobiliar. Technisch haben sich die Aufpflasterungen nicht bewährt und wären in einem herkömmlichen Planungsprozess

auch nicht realisiert worden. Durch Baumängel ist die Lage der Platten nicht gewährleistet, so dass in den Kreuzungsbereichen schon Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden mussten.

Daneben erfordert der helle Granitstein eine intensivere Pflege, um hauptsächlich den Verschmutzungen durch Kaugummieste begegnen zu können. Diese Reinigung wird auch von den BIDs mit übernommen, so dass die Folgekosten nicht gänzlich der öffentlichen Hand aufgebürdet werden.

Als Besonderheit wurde neben den gestalterischen Elementen eine privat organisierte Parkraumüberwachung vom BID initiiert. Neben direkten Ansprachen bei Falschparkern wurde ein vernetzter standardisierter Ablauf mit der Polizei erarbeitet, mit dem Ziel, die hoheitlichen Aufgaben bei der Polizei zu belassen, jedoch alle vorbereitenden Arbeiten mit in die Hand der privaten Parkraumüberwachung zu übergeben.

Da sich der Innovationsbereich positiv entwickelt hat, beschloss die Initiative 2010 eine Verlängerung des BID Neuer Wall um weitere fünf Jahre.

4.3 Ein BID-Projekt mit einer späten Hinzuziehung eines Verkehrsplaners: Hohe Bleichen/Heuberg

Die Straße Hohe Bleichen in der Hamburger Innenstadt ist eine Einkaufsstraße mit exklusivem Einzelhandelsbesatz. Neben Edelboutiquen ist hier ein hochwertiges Restaurantangebot angesiedelt. Der Platz Heuberg wurde bis zum Umbau als Parkplatz genutzt. Die angrenzenden Straßen, die der Erschließung der Innenstadt dienen, waren auf den Autoverkehr ausgerichtet und boten flanierenden Fußgängern nur sehr geringen Bewegungs-



Bild 3: Neuer Wall vor der Umgestaltung (WES & Partner Landschaftsarchitekten)



Bild 4: Neuer Wall heute (WES & Partner Landschaftsarchitekten)



Bild 5: Hohe Bleichen vor der Umgestaltung (ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung)



Bild 6: BID Hohe Bleichen/Heuberg nach den baulichen Maßnahmen (Breimann & Bruun)

raum und Aufenthaltsmöglichkeiten. 2008 gründete sich daher eine Initiative der Eigentümer, um die Straße zu einem Innovationsbereich zu machen. Zusammen mit dem Landschaftsplaner Breimann & Bruun wurden Pläne zur Umgestaltung ausgearbeitet. An diesem Prozess waren ebenfalls Vertreter der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, des Bezirksamts Hamburg-Mitte und der Handelskammer Hamburg beteiligt. Aufgabenträger war die Tiefbaufirma Zum Felde GmbH. Im Planungsprozess wurde durch den Wegfall eines großen Teils des Parkplatzangebots und die nur unzureichend bedachten Anliefersituationen deutlich, dass ein Verkehrsplanungsbüro eingeschaltet werden muss. Erst durch die stärkere Einbeziehung des Büros ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung konnten die Ansprüche an den öffentlichen Raum auch aus verkehrsplanerischer Sicht in die Planung ausreichend integriert werden. Außerdem musste bezüglich des in Hamburg üblichen Prozes-

ses für Straßenplanungen nachgesteuert werden, um eine zügige Genehmigung sicherstellen zu können. Dies bedeutete einen nicht unerheblichen zusätzlichen Abstimmungsaufwand, um den Prozess zielführend gestalten zu können.

Bemerkenswert ist an diesem Beispiel, dass die Aufgabe von ca. 40 Parkplätzen in zentraler Lage in einem üblichen Planungsprozess von der Wirtschaft stark kritisiert worden wäre. In diesem Fall mussten die Eigentümer jedoch selbst entscheiden, was richtig für diesen Ort ist, so dass ein sehr konsequentes Konzept für Aufenthalt und Flanieren ermöglicht werden konnte und der wegfallende Parkraum im Konsens mitgetragen wurde.

Insgesamt hat der Bereich durch die neuen hellen Granitplatten deutlich an Aufenthaltsqualität gewonnen. Die Aufwertung des wiedergewonnenen Platzes ist nicht zuletzt durch ein Schreiben einer an dem Platz gelegenen Bank zu belegen, die sich für die neue Situation ausdrücklich bedankt und die intensivere urbane Nutzung auch an der stark zugenommenen Nutzung ihres Geldautomaten fest macht.

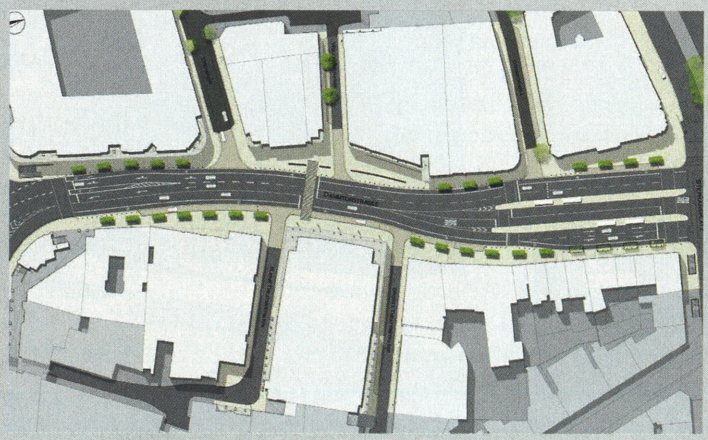
5 Mehr erreichen durch Bündelung von öffentlichen und privaten Investitionen: der Opernboulevard in Hamburg

Im Rahmen des BID Opernboulevard⁶ soll zwischen den beiden Plätzen Gänsemarkt und Stephansplatz zur Aufwertung des innerstädtischen Erscheinungsbildes ein attraktiver Straßenraum geschaffen werden. Die heutige Dammtorstraße wird hierbei ein wesentlicher Bestandteil des Opernboulevards. Die Planung des Umbaus bzw. der Umgestaltung der öffentlichen Freiräume und Straßen erfolgt aufgrund der Erkenntnisse aus vorangegangenen BID durch ein Planungsteam, welches sich aus dem Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung und den Landschaftsarchitekten Breimann & Bruun zusammensetzt. Der neue Boulevard an der Hamburger Staatsoper soll zum Flanieren und Verweilen einladen. Zugleich erhält die Oper einen Vorplatz. Um dies zu ermöglichen wurde es erforderlich, die heutige Fahrbahn und die Busspuren zugunsten der Nebenflächen auf ein erforderliches Maß zurückzubauen. Um den punktuellen Wegfall der Busspur zu kompensieren, ist eine Busbavorrückung an den Lichtsignalanlagen vorgesehen. Die Machbarkeit konnte anhand einer Verkehrssimulation nachgewiesen werden, mit der auch ein breiter Konsens für diese Lösung bei allen Beteiligten erzielt werden konnte.

Auftraggeber ist neben dem Aufgabenträger des BID (Otto Wulff BID GmbH) der Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer der Freien und Hansestadt Hamburg, da zeitgleich eine Grundinstandsetzung (GI) der Straße realisiert werden soll. Die Kosten von 1,9 Millionen Euro für die GI trägt die Stadt, die privaten Investoren

⁶ Weitere Informationen können Sie der Website des BID entnehmen, <http://www.bid-opernboulevard.de/>.

Bild 7: Lageplan der Dammtorstraße (Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten)



tragen mit 4 Millionen Euro die Umgestaltung der Nebenflächen und hochwertiger Möblierung.

6 Ein ganzes Quartier nimmt Anlauf, das Nikolai-Quartier in Hamburg

Eine weitere BID-Initiative finanziert die Neugestaltung des sogenannten Nikolai-Quartiers,⁷ das ebenfalls in der Hamburger Innenstadt liegt und flächenmäßig zurzeit das größte BID in Europa ist. Ziele dieser Initiative sind die Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Räume und Plätze, zusätzliche Angebote im Bereich der Gastronomie und des Einzelhandels zu schaffen sowie ein gemeinsames Marketingkonzept für das Quartier zu initiieren. Die Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet soll deutlich gesteigert werden, daher ist geplant, fast alle Straßen als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen. Durch den Bau einer Tiefgarage soll die Zahl der Parkstände in den Straßen des Quartiers zu Gunsten der Nebenflächen erheblich reduziert werden. Zur verkehrlichen Entlastung des zentralen Adolphsplatzes wird die Linienführung mehrerer ÖPNV-Busse verändert sowie die Überlieger- und Reisebusparkstände verlegt. Die Fahrbahn des Adolphsplatzes wird als Teststrecke gepflastert, obwohl es sich aufgrund der Verkehrsbelastung um eine Straße der Bauklasse II handelt. Aufgabenträger ist die Otto Wulff BID Gesellschaft mbH, das Planungsteam setzt sich aus den Freiraumplanern Breimann & Bruun und ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung zusammen. Der Adolphsplatz wird von dem Büro h. o. dieter schoppe + partner umgestaltet. Die Baukosten für das BID Nikolai-Quartier



Bild 8: Animation des Opernboulevards mit dem neuen Vorplatz der Oper (Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten)

betragen insgesamt ca. 9 Millionen Euro. Durch den großen privaten Einsatz wurde auch von den Planern eine hohe Flexibilität gefordert. Neben vielen Abstimmungsrunden wurde auch das Risiko einer Realisierung zum Teil den Planern mit übertragen. In diesen Fällen ist eine detaillierte vertragliche Basis anzustreben, um z. B. sicher zu stellen, dass ein Planungsteam, das in ein Risiko geht, dieses dann auch bei einer späteren Realisierung entsprechend mit z. B. 30 % Honoraraufschlag zusätzlich vergütet bekommt.

7 Ausblick

Die heute schon realisierten, oder sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium befindenden, Maßnahmen zeigen, dass mit Hilfe von privaten Geldern ein sehr anspruchsvoller öffentlicher Raum geschaffen werden kann, der neben der Aufwertung des Quartiers auch nachweisliche Wert-

steigerungen der Immobilien nach sich zieht. Diese Win-Win-Situation bietet den Kommunen die Chance, Quartiere mit Hilfe von privaten Geldern in einem geregelten Planungs- und Finanzierungskonzept nachhaltig aufzuwerten. Ein weiteres Vorteil der BID-Initiativen ist, dass sie die Umsetzung von kontroversen Planungen erheblich vereinfachen können, an denen die städtische Planung voraussichtlich scheitern würde. Das veranschaulicht der „freiwillige“ Verzicht auf einen Großteil des Parkraums in den vorgestellten BIDs zugunsten von Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Ob es um den ruhenden Verkehr oder den Rückbau von Fahrbahnflächen geht – der Verkehrsplaner muss diese Umgestaltungen betreuen und sein fachliches Wissen in die Diskussion einbringen können. Zusammen in einem Planungsteam mit den Freiraumplanern können Verkehrsplaner zu einer optimalen Umsetzung eines BIDs beitragen, wovon die Grundeigentümer, die Stadt und vor allem die Bürger profitieren.

Literaturverzeichnis

Binger, Büttner (2009): Erfolgsfaktoren bei der Gründung und Umsetzung von BIDs. Hamburg.
 Detting, Volke (2009): BID als Akteure in der Innenstadtentwicklung. PlanerInnen 6/09. Berlin.
 Industrie- und Handelskammer Hamburg (2011): BIDs in Deutschland im Überblick. Online verfügbar unter: http://www.hk24.de/servicemarken/branchen/handelsplatz_hamburg/Vor_Ort/bid/bids_in_hh/373260/BIDs_in_Deutschlands_im_Ueberblick.html, Stand: 9.1.2012.

⁷ Weitere Informationen können Sie der Website des BID entnehmen, http://www.hk24.de/servicemarken/branchen/handelsplatz_hamburg/Vor_Ort/bid/initiativen/373146/bidnikolaiquartier.html.



Bild 9: Ist-Zustand BID Nikolaiquartier, Adolphsplatz (h. o. dieter schoppe + partner, freiraumplanung)



Bild 10: Animation BID Nikolaiquartier, Adolphsplatz (h. o. dieter schoppe + partner, freiraumplanung)