

PLANERIN

MITGLIEDERFACHZEITSCHRIFT FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG



Baukasten Straße

Fläche für alle

weitere Themen:

Deutscher Verkehrsplanungspreis 2016

Exit. So wird das nichts mit der direkten Demokratie

Lagequalität von Wohnstandorten

Klimaschutz, Klimaanpassung und Planung

Irrtümer, Fehldeutungen, Denkfehler u. a.

Rohstoffsicherung und Landesplanung

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

PLANERIN HEFT 4_16 AUGUST 2016

Aufbruch in der Stadtverkehrsplanung nötig

Der Mensch muss die maßstabsgebende Planungsgröße werden

8

SRL

SCHWERPUNKT · PLANERIN 4_16

Wenn sich die städtische Verkehrsplanung nicht gegenüber den aktuellen Fragestellungen, die sich in den Städten heute stellen, öffnet und eine Erweiterung des Blickfeldes erfolgt, wird sie bei der Gestaltung der Städte in den kommenden Jahren weiter empfindlich an Bedeutung verlieren. Hohe Umweltbelastungen durch den Autoverkehr, starre Rahmenbedingungen in den Planungsinstrumenten und wenig Gestaltungswillen vermitteln heute ein Berufsbild des Verkehrsplaners, das zwingend nach vorn entwickelt werden muss, wenn in den kommenden Jahren nicht andere Akteure die Beantwortung der wichtigen Fragestellungen im öffentlichen Raum übernehmen sollen. Hierfür müssen neben einem grundsätzlichen Aufbruch im Umgang mit dem Stadtverkehr die Partizipation und die Gestaltung des öffentlichen Raumes besondere Berücksichtigung finden. Daneben wird eine schnelle Integration von neuen Erkenntnissen in den Planungsalltag immer wichtiger, um die dynamischen Entwicklungen in den Städten aufnehmen und positiv verstärken zu können.

Wo steht die städtische Verkehrsplanung

Die öffentliche Diskussion über die Werte in der städtischen Verkehrsplanung in Deutschland ist in einem tief greifenden Wandel begriffen. Der Mensch soll wieder mehr in den Fokus der Planung rücken, wobei dieser Trend nicht primär aus den Fachkreisen, sondern vielmehr aus dem Wunsch der Stadtbevölkerung entsteht. Trotzdem ist heute nur ein verhaltener Aufbruch vonseiten der Verkehrsplanung zu beobachten. Immer noch werden viele denkbare Planungsansätze nicht mit der gebotenen Konsequenz verfolgt, da eingespielte Planungs- und Genehmigungsverfahren eine Umsetzung nicht möglich erscheinen lassen. Hierbei ist auch oft eine Planungskultur zu beobachten, die die Regelwerke nicht als Handlungsrahmen mit Interpretationsspielräumen, sondern als zu befolgendes Dogma ansieht.

Der städtische Kontext

In der heutigen Diskussion zum Stadtverkehr ist es unabdingbar, sich mit Jan Gehl und seinen Thesen und Erfolgen zu beschäftigen. Globale Themen, die von ihm seit vielen Jahren bearbeitet werden, schlagen sich in seinem Buchtitel „Städte für Menschen“ (Gehl 2015) nieder. Der Mensch ist dabei eine maßstabsgebende Planungsgröße, die mehr als nur physikalische Eigenschaften besitzt. Es geht um subjektive Wahrnehmungen, räumliche Empfindungen und die Auseinandersetzung damit, ob Räume für das unmittelbare Erleben durch den Menschen oder Räume für den Transit in Fahrzeugen entstehen sollen. Problematisch ist hierbei, dass die Verkehrsplanung versucht, diese beiden Fragestellungen an den öffentlichen Raum mit ein und derselben Planungsphilosophie zu beantworten. Die Sicherheit

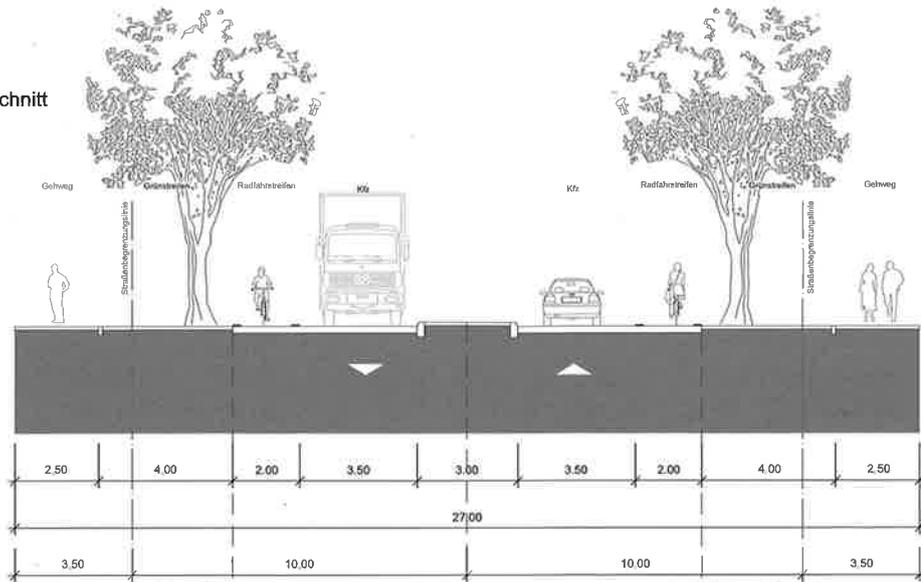
und Leichtigkeit des Verkehrs beschert uns z. B. Straßenquerschnitte, die jederzeit ein Begegnen von Fahrzeugen in Wohnsiedlungen ermöglichen. Auch die Anzahl der im Straßenraum herzustellenden Parkstände für Besucher sind in vielen Kommunen so anzulegen, dass jeder vierte Haushalt jeden Abend Besuch mit dem Auto erhalten kann. Dass in der Realität damit eher die Nachfrage der Anwohner zusätzlich befriedigt wird, kommt dabei nur selten zur Sprache. Gleichzeitig wird der Fußverkehr an den Rand gedacht. Aufenthalt und Kommunikation in solchen Räumen können nicht gelebt werden. Deshalb wird es mittelfristig erforderlich sein, die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu überdenken. Sie müssen individueller handhabbar werden. Lineare Entscheidungsabfolgen, wie in der RAS 06 zur Querschnittbestimmung, sind hilfreich. Es muss aber deutlich werden, dass weitere, dort nicht abgebildete Ansprüche, eine wichtigere Rolle spielen dürfen und müssen.

Relevante verkehrliche Themen

„Weniger ist mehr“ muss in den kommenden Jahren eine der wichtigsten Planungsmaximen werden. Hierbei geht es im Grunde darum, die seit den 1980er-Jahren formulierten verkehrlichen Ziele, wie „vermeiden und verlagern“, zu entstauben und im städtischen Kontext offensiv zu vertreten. So sollten städtische Infrastrukturmaßnahmen nicht mehr, wie früher, großzügig bemessen, sondern vielmehr auf einen effizienten, stufenweisen Ausbau gesetzt werden. In dieser Planungsphase muss somit immer abgewogen werden, ob flächenintensive Abbiegespuren schon jetzt realisiert werden sollten, oder ob nicht in einer Grundausbauweise darauf verzichtet werden kann, um nach festgelegten Evaluierungsschritten ein späteres Erfordernis ermitteln zu können. Gleichwohl ist es in dieser Phase wichtig, die später möglicherweise erforderlichen Flächen zu sichern, da die Erfahrung zeigt, dass Flächen, die später nicht für den motorisierten Verkehr benötigt werden, neuen oder veränderten Nutzungsanforderungen zur Verfügung gestellt werden können. So kann beobachtet werden, dass neben den heute flächenintensiveren Radverkehrsanlagen z. B. der Bestuhlungsbedarf auf den Nebenflächen erheblich zugenommen hat (Gehl 2015).

Im Zusammenhang mit Prognosezahlen ist ein stufenweiser Ausbau mehr als sinnvoll, da nicht zuletzt durch die Diskussion um das autonome Fahren doch erhebliche Zweifel angebracht sind, ob die Parameter, die heute unseren Prognosen zugrunde liegen, noch lange Bestand haben werden. So weisen neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit den verkehrlichen Wirkungen autonomer Fahrzeuge darauf hin, dass bei gemischten Verkehren schon frühzeitig erste Kapazitätssteigerungen, auch im Stadtver-

Systemquerschnitt
Nord 2.1



Systemquerschnitt
Nord 2.2

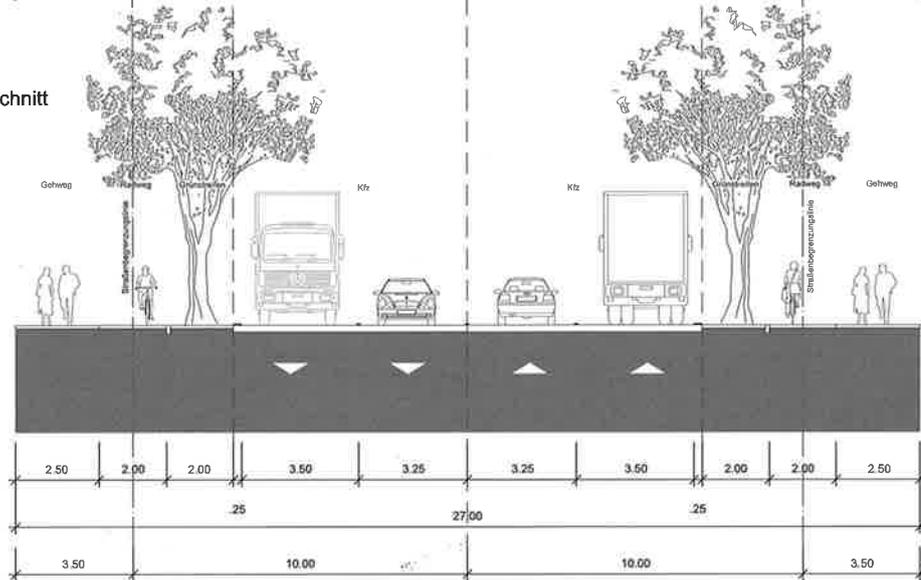


Abb. 1: Beispielhafter Straßenquerschnitt mit Flexibilität: Phase 1 (oben), Phase 2 (unten) (Quelle: ARGUS)

kehr, zu erwarten sind. Bei einem rein autonomen Verkehr wird die Kapazitätssteigerung einer städtischen Straße mit Lichtsignalanlagen mit ca. 40 % angegeben. Interessant ist hierbei, dass bei einer Durchsetzung des Verkehrs mit ca. 40 % autonomen Fahrzeugen von einer Kapazitätssteigerung von 10 % ausgegangen werden kann (Friedrich 2015).

Relevante gestalterische Themen

Die Gestaltung von städtischen Straßenräumen muss wieder stärker in den Fokus der Verkehrsplanung rücken. Hierfür muss sie sich anderen Disziplinen, wie der Freiraumplanung, öffnen, wobei die Grundzüge einer guten Straßenraumgestaltung auch von Verkehrsplanern zwingend beherrscht werden müssen.

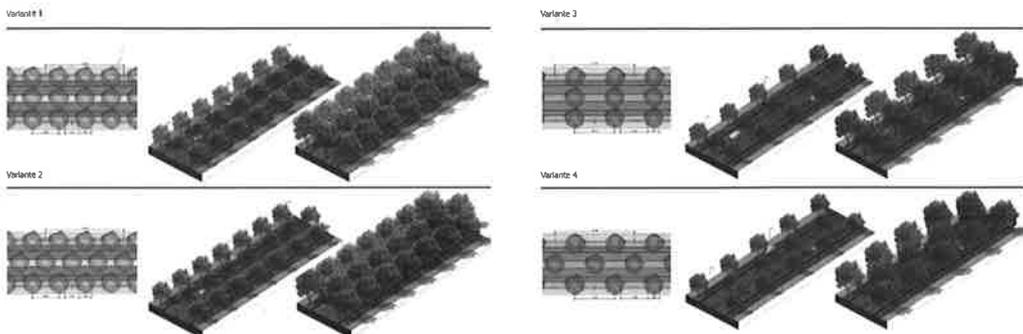


Abb. 2:
Beispielhafte
Untersuchung
zum Baumraster
in der geplanten
Dratelnstraße,
Hamburg-
Wilhelmsburg
(Quelle: ARGUS)

Der Interessenskonflikt zwischen unterschiedlichen Nutzungen ist häufig ein bestimmendes Planungskriterium in der Stadtstraßenplanung. Die Optimierung von Parkständen oder die Führung des Radverkehrs beeinflussen genauso oft die Gestaltung wie Unachtsamkeit und Unwissenheit. Der Verkehrsplanung muss klar sein, dass hierin ein Schlüssel für eine langfristige Akzeptanz liegt. Deshalb wird es zunehmend erforderlich, eine gewissenhafte Aufarbeitung der gestalterischen Möglichkeiten auszuloten und räumliche Erfordernisse aufzuzeigen, um eine tragende Gestaltung ermöglichen zu können.

Relevante partizipatorische Themen

Die Beteiligung der Betroffenen ist in der Stadt- und Verkehrsplanung grundsätzlich in den herkömmlichen, rechtlich vorgeschriebenen Planungsabläufen verankert. Es wurde aber schon vor Jahren deutlich, dass die Weiterentwicklung der Partizipation in der Stadtplanung im Bereich der Straßenplanung nicht Schritt halten kann. Unleserliche Pläne oder eine fehlende Bereitschaft, proaktiv das Hintergrundwissen zu vermitteln, prägen heute noch die Präsen-

bei Planungsaufgaben gesammelt werden. Neben dem tatsächlichen Erkenntnisgewinn kann über dieses Medium eine breite moderne Beteiligung erzielt werden, die natürlich die Termine vor Ort nicht ersetzt, aber hilft, viele Argumente im Vorfeld wahrnehmen zu können.

Was bedeutet das für die Verkehrsplanung

Grundsätzlich ist eine Weiterentwicklung unseres Zuständigkeitsgefühls zwingend erforderlich. Bei der Einnahme eines übergeordneten Blickwinkels wird schnell deutlich, dass wir viel mehr Einfluss und Gestaltungsmöglichkeiten in unserer Rolle als Verkehrsplaner haben, als wir zurzeit nutzen. Deshalb muss die Verkehrsplanung, wenn sie nicht weiter an Bedeutung verlieren will, den Mensch wieder mehr in den Mittelpunkt stellen. Zusätzlich ist es wichtig, einen klaren Gestaltungswillen für den öffentlichen Raum zu entwickeln, um eine Nutzungsvielfalt zu ermöglichen, die unsere Städte in den kommenden Jahrzehnten zwingend benötigen. Als ergänzendes Instrument ist eine proaktive Beteiligungskultur von besonderer Bedeutung, da nur so eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erzielt



Abb. 3: Beispiel einer georeferenzierten Online-Beteiligung im Rahmen der Planung einer Fahrradstraße (Screenshots) (Quelle: ARGUS)

tation von Verkehrsplanungen in der Öffentlichkeit. Auch die Methodik ist in einigen Fällen eher hilflos, da oft keine Vorstellung darüber besteht, wie ergebnisorientiert kommuniziert werden kann. Hierzu zählt je nach Fragestellung der Einsatz unterschiedlicher Instrumente der Informations- oder Beteiligungsverfahren sowie eine klare Kommunikation, was verhandelbar ist und was nicht. Hier müssen selbstverständlich auch die politischen Akteure mit einbezogen werden, um nicht den Eindruck zu erwecken, dass mit einem Konfrontationskurs einzelner Gruppen der vorher festgelegte Verhandlungsrahmen noch erheblich gedehnt werden kann. Auch die Grundregel, sich möglichst frühzeitig in eine öffentliche Diskussion zu begeben, ist oft nicht bekannt oder wird wegen der möglichen Unannehmlichkeiten oft zu lange hinausgezögert.

Neben den herkömmlichen Informations- und Beteiligungsverfahren kommt immer mehr die Partizipation über das Internet hinzu. Hierzu konnten erste positive Erfahrungen bei der Erarbeitung von Verkehrskonzepten, aber auch

werden kann, was wiederum für ein gutes Ergebnis zwingend erforderlich ist.

Hierbei muss eine Planungskultur geschaffen werden, die das Experimentieren und die Entwicklung von temporären Lösungsansätzen stärker aufnimmt, da der Wunsch nach einer Planung, die 25 oder 30 Jahre maßgeschneidert ist, in der heutigen, schnelllebigen Zeit utopisch erscheint.

Konrad Rothfuchs, Dipl.-Ing., Mitinhaber des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros ARGUS in Hamburg, k.rothfuchs@argus-hh.de

Quellen

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2015): Neues Zusammenleben in der Stadt, 30.10.2015 (http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/zusammenleben_staedte_bf.pdf)

Friedrich, B. (2015): Verkehrliche Wirkung autonomer Fahrzeuge, in: Maurer, M.; Gerdes, J. Ch.; Lenz, B.; Winner, H. (Hg.): Autonomes Fahren, technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte. Berlin, S. 331–350

Gehl J. (2015): Städte für Menschen. Berlin