

PLANERIN

MITGLIEDERFACHZEITSCHRIFT FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG



PLANERIN HEFT 1_17 FEBRUAR 2017

Bezahlbares Wohnen

Leitbilder, Trägermodelle, Förderinstrumente

weitere Themen:

Das Projekt WerkBundStadt Berlin – Ein Kommentar

Gestaltungssatzungen der zweiten Generation

Integrale Planung: Spielraum für neue Ideen

Drohnen – Ihre Invasion in den städtischen Raum hat begonnen

Kommunalreform und Änderung des Planungsrechts – Ukraine

Stellungnahme der SRL und des bdla zur Einführung des §13b BauGB

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

Umschlag: Fotomontage: Freiburg Rieselfeld (Foto: Suzanne Herrnglück);
Money, Money, Money (Foto: Chobe / photocase.de)

- Schwerpunkt**
- 3 Bezahlbares Wohnen – Leitbilder, Trägermodelle, Förderinstrumente**
Jutta Kalepky, Detlef Kurth
- 5 „Bezahlbares Wohnen“ und Städtebau – Rückblick und Ausblick**
Tilman Harlander
- 8 Sozialer Wohnungsbau – Vom Hoffnungskonzept zum „Ghetto“ und zurück**
Ricarda Pätzold
- 11 Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen**
Nicola Müller
- 14 Schaffung und Aktivierung von mehr Wohnbauland**
Christian Huttenloher
- 17 Bausteine für eine nachhaltige Wohnungspolitik – Ein erster Aufschlag**
Hilmar von Lojewski
- 21 Strategische Wohnentwicklung – Ravensburg und Weingarten**
Christian Storch
- 23 Das Netzwerk Leipziger Freiheit**
Jens Gerhardt, Jan Schaaf
- 27 Wunsch und Wirklichkeit – Die Umsetzung wohnungspolitischer Ziele in Münster**
Judith Marie Böttcher
- 30 Neubau, Erhaltung und Regulierung – Wohnungspolitik für Berlin**
Engelbert Lütke Daldrup
- 34 Das bewohnerorientierte Projekt STATTBAU**
Franziska Eichstädt-Bohlig
- 37 Der 3. Pfad zu einer sozialen Wohnraumversorgung – Modell „shared ownership“**
Michael Stein
- 40 Die „Bremer Höhe“ eG in Berlin**
Ulf Heitmann
- 43 Der Möckernkiez**
Constance Cremer

- Beiträge**
- 46 Das Projekt WerkBundStadt Berlin – Ein Kommentar**
Günter Schlusche
- 49 Gestaltungssatzungen der zweiten Generation**
Philipp Dechow
- 52 Wohnungsbau für alle – Wie Leben? Gut Bauen. Besser Wohnen! in Mecklenburg-Vorpommern**
Lutz Braun, Anja Epper, Wolfgang Oehler
- 54 Integrale Planung: Spielraum für neue Ideen – Initiative „Wasser in der Stadt von morgen“**
Michael Becker, Christian Falk, Ralf Schumacher, Marko Siekmann
- 56 bio innovation park Rheinland**
Brigitte Scholz
- 58 Drohnen – Ihre Invasion in den städtischen Raum hat begonnen**
Konrad Otto-Zimmermann, Franz Roeßiger
- 60 Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen – Was geht**
Markus Franke, Wolfgang Haller, Katalin Saary, Michael Volpert
- Europa/
Internationales**
- 62 Kommunalreform und Änderung des Planungsrechts – Neuanfang in der Ukraine**
János Brenner
- Planungsrecht**
- 65 Stellungnahme der SRL und des bdla zur Einführung des § 13b BauGB**
SRL, bdla

- 67 Veröffentlichungen**
- 72 Nachrichten**
- 73 Veranstaltungen**
- 75 In eigener Sache, Impressum**

Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen – Was geht

Nachbetrachtung zur Verleihung des Deutschen Verkehrsplanungspreises der SRL 2016

Die Prämierungen des Deutschen Verkehrsplanungspreises 2016 zeigen, dass es Lösungen für Hauptverkehrsstraßen gibt, die die Kfz-Funktionen und den ÖPNV ausreichend berücksichtigen und gleichzeitig die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad im Sinne der Nahmobilität fördern – und dies alles bei einer guten Gestaltqualität.

Die aktuellen städtebaulichen Leitbilder, die in zeitgemäßen Mobilitätskonzepten aufgegriffen werden, betonen in großer Regelmäßigkeit die Rückbesinnung auf die Nähe bzw. kurze Wege und den Quartiersbezug. Die Stärkung



Die umgestaltete Osterstraße in Hamburg (Foto: Jan Seeringer, steg Hamburg)

der Nahmobilität spielt dabei eine zentrale Rolle, insbesondere in Bereichen mit hohen Nutzungsanforderungen. Luftreinhaltung, Lärminderung oder CO₂-Reduzierung im Verkehr bauen darauf auf.

Hauptverkehrsstraßen stellen für die Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad die größten Barrieren dar. Ungeeignete oder fehlende Querungsangebote, zu schmale Bereiche zum Gehen und Stehenbleiben oder fehlende Radinfrastruktur sind typische Merkmale von Hauptverkehrsstraßen heute – auch in urbanen Umfeldern! Dies zieht nicht selten städtebauliche Missstände, Leerstand und Trading-down-Effekte, hohe Unfallraten, Vermeidungsverhalten und Mängel in der Erreichbarkeit anliegender Geschäfte nach sich.

Der lange Zeit als Heilsbringer verfolgte Bau von Entlastungsstraßen hat meist nicht dazu geführt, die Problembereiche nachhaltig zu entlasten – auch da die möglichen Handlungsspielräume nicht zeitnah und konsequent genutzt wurden. Andere Lösungen werden notwendig. Im Kern geht es darum, mit dem Autoverkehr zu leben, diesen nicht zwingend zu verdrängen, ihn aber „einzuhengen“. Andere Straßenraumansprüche werden prioritär behandelt. Unter dieser Prämisse entsteht eine Handlungsfähigkeit, die in den vergangenen Jahren vielerorts nicht als Alternative gesehen wurde.

Der Typus der „integrierten Hauptverkehrsstraße“

Was macht diesen Typus aus? Was ist in der Umsetzung einer veränderten Prioritätenreihung besonders zu beachten?

Straßen zu Stadträumen: Übergreifendes Ziel ist es, den straßenräumlichen Gesamteindruck zu wenden. Von der optischen Dominanz des Autoverkehrs zur Wahrnehmbarkeit der Aufenthaltsqualität. Es müssen Gestaltungsqualitäten geschaffen werden, die den Wert und die vielfältige Nutzung des öffentlichen Raumes nachhaltig unterstreichen. Darüber hinaus muss der Aufenthalt auch physisch



Die umgestaltete Ortsdurchfahrt Rudersberg (Foto: Gemeinde Rudersberg)

ermöglicht werden. Die in vielen Fällen unnötige Separierung des öffentlichen Raumes in einzelne, in der Nutzung stark determinierte Teilräume, wird dadurch zumindest teilweise aufgehoben.

Nahmobilität zuerst: Die Bedingungen für den Fußverkehr längs und quer werden mit höchster Priorität verbessert – orientiert an einem zukünftig möglichen Aufkommen. Die Radverkehrsführung wird situativ angepasst und darf nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen. In urbanen Umfeldern werden fahrbahnahe Führungen und die ver-

trägliche Mischung mit dem Kfz-Verkehr zu favorisieren sein. Fahrradparken wird ausreichend, dezentral und nachfragegerecht angeboten.

Der Bus- oder Straßenbahnverkehr wird angemessen integriert. Dabei sind aber Lösungen, wie die Anlage besonderer Bahnkörper oder Beschleunigungsmaßnahmen um jeden Preis, infrage zu stellen.

Kraftfahrzeugverkehr „einbauen“, aber unterordnen:

Der Kfz-Verkehr wird auch weiterhin auf Hauptverkehrsstraßen fahren und soll nicht ins Nebennetz verdrängt werden. Seine Ansprüche sind dem Gesamtkonzept jedoch unterzuordnen. Zentrale Größe ist dabei die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Auch wenn auf Hauptverkehrsstraßen die Anordnung von Tempo 30 oder weniger aus formalen Gründen zurzeit noch ausscheidet, können das Straßenbild, die Fahrlinie, Knotenpunktgestaltungen oder Querungshilfen eine langsamere, stetigere und aufmerksamere Fahrweise herbeiführen. Nicht die aus Verkehrszähl-



Die umgebaute Friedrich-Ebert-Straße in Kassel (Foto: SHP Ingenieure)

lungen und Prognosen abgeleitete „Nachfrage“ des Kfz-Verkehrs in der Spitzenstunde bestimmen die Dimensionierung insbesondere der Knotenpunkte, sondern das, was eine verträgliche Straßenraumorganisation zulässt. Das bedeutet auch, die Toleranz gegenüber temporären Rückstauerscheinungen im Kfz-Verkehr auszudehnen. An Lichtsignalanlagen (LSA) werden kurze, stadtverträgliche Umlaufzeiten vorgesehen. Die Anzahl der LSA wird auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Das Ziel sind möglichst viele, freie Querungen! Das Parkraumangebot für Kfz wird den anderen Nutzungsanforderungen untergeordnet, ggf. können Alternativen im Quartier geschaffen werden.

Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

Zum Erreichen dieser Ziele sind Voraussetzungen und Rahmenbedingungen notwendig, die auf verschiedenen Ebenen geschaffen werden müssen und insofern entsprechend zu adressieren sind:

Streiten in der Stadtgesellschaft: Zielkonflikte und Prioritäten sollten offen angesprochen, gesellschaftliche Kontroversen über die Entschleunigung des Autoverkehrs in der Stadt bzw. in den betreffenden Stadträumen und über die Erreichbarkeit von Parkplätzen (weiter-)geführt und ausgetragen werden. Die sich daraus ergebenden Zielset-

zungen sind auch in der politischen Beschlussfassung und in der weiteren Projektumsetzung zu berücksichtigen.

Kommunen legen die Umgestaltungsprojekte breit an:

Kommunen sollten übergreifende, integrierte Projektansätze wählen, die die Umgebung der Hauptverkehrsstraßen mit einbeziehen z.B. in Form von Sanierungsplanungen, Bereichsentwicklungen, Nahmobilitätskonzepten oder quartiersweiten Parkraumkonzepten, und dabei bei Bedarf auch andere Fachdisziplinen in den Planungsprozess integrieren. Darüber hinaus sollten sie die Handlungsmöglichkeiten für eine umfassende Grundlagenermittlung und Kommunikation sicherstellen, insbesondere in der Anfangsphase von Umgestaltungsprojekten.

Bund und Länder nehmen den Wertewandel in der

Mobilität auf: Eine zeitgemäße Modifikation der Straßenverkehrsordnung, die die städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen ermöglicht und Gestaltungsfreiheiten stärkt, ist wichtige Voraussetzung. Ebenso die Bereitstellung eines neuen, wirkungsvollen Finanzierungsinstrumentes zur Umgestaltung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Das verkehrsplanerische Regelwerk ist im Sinne einer Erleichterung der Integration von Hauptverkehrsstraßen weiterzuentwickeln, wie auch entsprechende Interpretationshilfen für der Fachöffentlichkeit. Die Experimentierbereitschaft in den Kommunen sollte unterstützt werden, um Neuerung zu fördern und zu qualifizieren. Nicht zuletzt sollte die Entscheidungskompetenz der Kommunen gegenüber den Landes- und Bundesbehörden gestärkt werden, zumindest in urbanen Bereichen.

SRL / Planerverbände: In den Planerverbänden sollte der Erfahrungsaustausch über gelungene Umgestaltungsmaßnahmen und die Evaluation der Beispiele, einschließlich übergreifender Empfehlungen (z.B. im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Zufriedenheit im Stadtteil, Mobilitätskennziffern oder ökonomische Effekte) intensiviert werden.

Fazit

Manche der Forderungen zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen sind nicht neu. Der gesellschaftliche Wertewandel der letzten Jahre, z.B. die Renaissance des Radverkehrs, schafft jedoch neue Durchsetzungschancen. Die enorme Bedeutung dieses Straßentypus für die Lebensqualität, insbesondere in urbanen Räumen, drängt zum Handeln. Dies zeigt sich auch immer wieder in den entsprechenden Beteiligungsverfahren.

Trotz aller Hürden werden neue Erfahrungen gesammelt, die zeigen, dass deutliche Verbesserungen durch die Integration von Hauptverkehrsstraßen möglich sind. Dies zeigen die Erfahrungen aus dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2016. Die Beispiele machen Mut und sollten Schule machen.

Markus Franke, Dipl.-Ing., SRL, ARGUS Hamburg
Wolfgang Haller, Prof. Dr.-Ing., SRL, SHP Ingenieure Hannover
Katalin Saary, Dipl.-Ing., SRL, VERKEHRSLÖSUNGEN Darmstadt
Michael Volpert, Dipl.-Ing., SRL, LK Argus Kassel

Die Autoren sind Mitglieder des FMV-Arbeitskreises Straßenraum und waren an der Vorbereitung der Jahrestagung 2016 beteiligt.

PLANERIN

MITGLIEDERFACHZEITSCHRIFT FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG

SRL e. V., Yorckstraße 82, D-10965 Berlin

PVSt, Deutsche Post AG, »Entgelt bezahlt«, A6297

PlanerIn erscheint zweimonatig; Bezugspreis ist im

Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelpreis: 15 €, Abo:

72 € (zuzüglich Versandkosten). ISSN 0936-9465

SRL-HALBJAHRESTAGUNG 2017 EXKURSIONEN ZU DEN THEMEN DER REGIONALE 2016

am 19. Mai 2017 in Lüdinghausen

SRL-JAHRESTAGUNG 2017 SOZIALE BODENNUTZUNG

MITGLIEDERVERSAMMLUNG

am 19./20. Oktober 2017 in München

www.srl.de und SRL-Geschäftsstelle

» Fon 030 / 27 87 468 - 0

» Fax 030 / 27 87 468 - 13

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG