

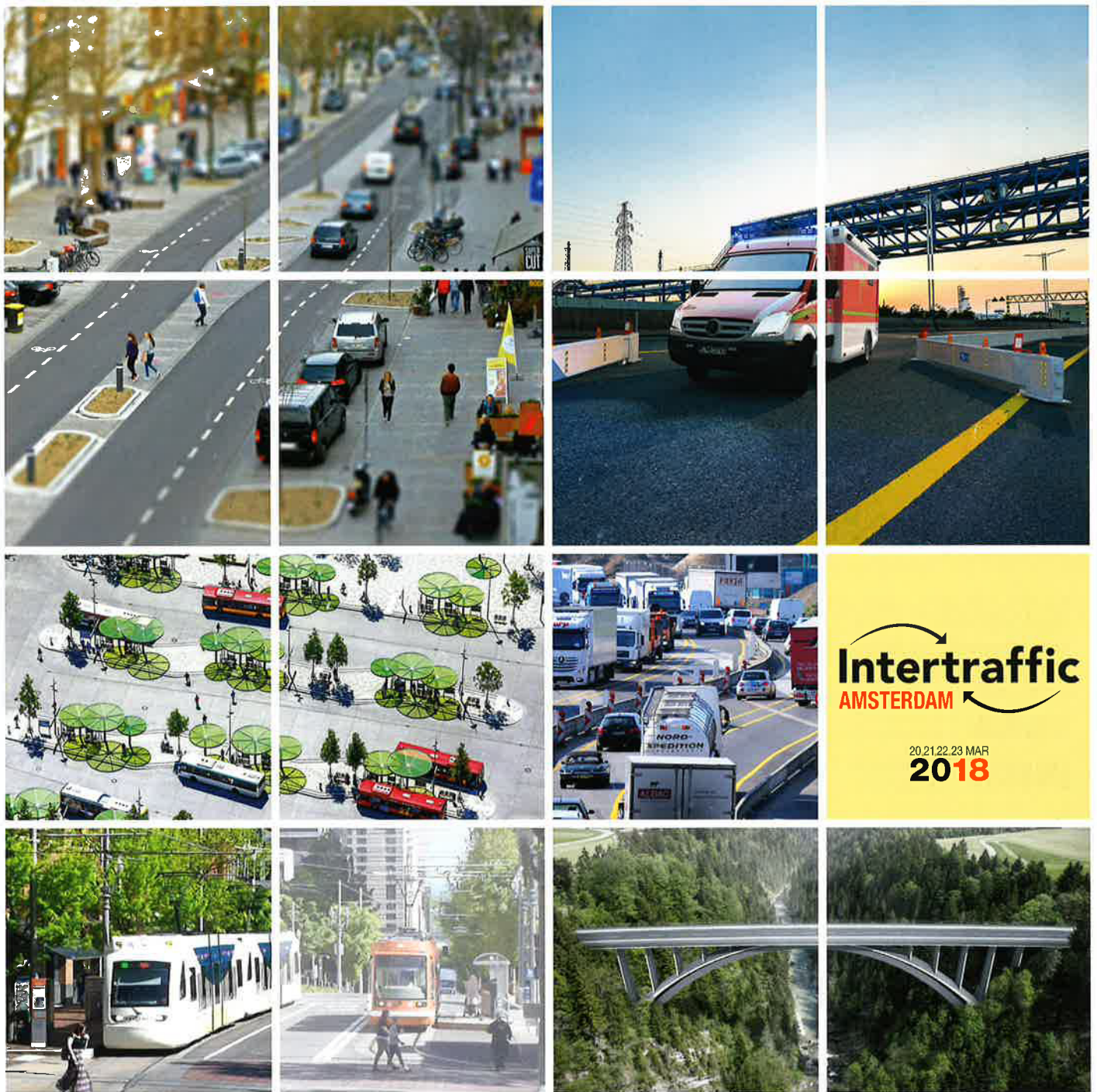
Straßen- verkehrstechnik

3

März 2018
62. Jahrgang

www.strassen-
verkehrstechnik-
online.de

Organ der FGSV Köln | BSVI München | FSV Wien



Intertraffic
AMSTERDAM

20.21.22.23 MAR
2018

**KIRSCH
BAUM**

Verkehrsmanagement
Umgang mit ungenauer
Sensorik und unsicheren
Informationen

Verkehrsmanagement
Stadtverkehr der
Zukunft

Umweltschutz
Fachbeitrag zur
WRRL für
Straßenbauvorhaben

Ziel des ausgewählten Entwurfes ist, den Fortschritt der Bautechnologie zu nutzen, um einerseits die komplexen Vorgaben ganzheitlich zu erfüllen, andererseits die Ingenieurbauekunst der Bestandsbrücke in ein modernes Bauwerk zu übertragen. Die gewählte Form des schlanken, abgesetzten Gewölbobogens, der den Bestandsbogen schützend überspannt, stellt eine optimierte Interpretation des bestehenden Tragwerks dar und ist als Lösung unverwechselbar und einzigartig (Bild 5).

Die statische Idee für die neue Tragkon-

struktion war, einen so leichten Bogen über die bestehenden Bögen zu bauen, dass diese die Lasten im Bauzustand sicher aufnehmen können. Durch den gewählten innovativen Bauvorgang, Betonieren des neuen Bogens unter Verwendung der bestehenden denkmalgeschützten Bögen als Traggerüst, konnte einerseits die Wirtschaftlichkeit der Lösung deutlich erhöht werden, andererseits aber auch der temporäre Eingriff in das FFH-Gebiet minimiert werden. Diesen Bauvorgang aus statischer Hinsicht, unter der Vorgabe die Standsicherheit der denkmalgeschützten Bögen jederzeit zu gewährleisten,

abzubilden und umzusetzen, erfordert ein außerordentlich hohes Maß an Ingenieurbauekunst, da die Bögen durch ihre Melan-Spangenberg-Bauweise nicht durch aktuelle Bemessungsnormen erfasst werden können. Nach der Teilerneuerung der Echelsbacher Brücke werden dann in unverwechselbarer Form zwei Bauwerke „im Dialog“ sein. Das moderne Neue, das den Verkehr sicher und dauerhaft über das Tal führt, und das verbleibende Alte, das als Zeitzeuge einer technischen Meisterleistung nachhaltig durch das neue Bauwerk geschützt wird (Bild 4). ■

Stadtraumerneuerung Osterstraße

Dipl.-Ing. Markus Franke, ARGUS Stadt und Verkehr, m.franke@argus-hh.de

Dr.-Ing. Michael Großmann, SBI Beratende Ingenieure, migro@sbi.de

Dipl.-Ing. Peter Hitsch, SBI Beratende Ingenieure, hitsch@sbi.de

Dipl.-Ing. Thomas Proewrock, Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel, thomas.proewrock@eimsbuettel.hamburg.de

Dipl.-Ing. Jan Seeringer, steg Hamburg mbH, jan.seeringer@steg-hamburg.de,

Dipl.-Ing. Thomas Tradowsky, Kontor Freiraumplanung, tra@kontorfreiraumplanung.de

Ein zukunftsweisendes Modell für Hauptverkehrsstraßen in urbanen Umfeldern zielt darauf ab, die Aufenthaltswirkung optisch hervorzuheben, Verkehrs- und Freiraumplanung greifen ineinander. Der planerische Ansatz wurde von der Philosophie „Zähmung des Autoverkehrs ohne (umfassende) Verdrängung“ getragen. Urbanes, angenehmes Straßenraumflair umfasst über die funktionalen Aspekte hinausgehend Komponenten wie Erscheinungsbild, Aneignungschancen und mögliches Kommunikationsverhalten. Die gesamte Komposition der einzelnen Gestaltungselemente zielt darauf ab, den Fußverkehr auch in seiner Wahrnehmbarkeit zu fördern und eine permanente Achtsamkeit und möglichst vorausschauende Fahrweise bei Autofahrenden nahezu legen. Der Bezug des Lebens auf beiden Fahrbahnseiten zueinander wird durch die höhengleiche Anlage, die optische Zurücknahme der Asphaltstreifen und auch durch Elemente auf dem Mittelstreifen betont. Offene Erdgeschosse und Platz für gebäudebezogene Nutzungen ergänzen diesen Ansatz. Dabei muss und darf ein Verlust von Parkplätzen in Kauf genommen werden. Der Ansatz ist gerade für großstädtische Stadtteilzentren, aber auch für die Ortszentren kleinerer Städte und Gemeinden ein transferfähiges Prinzip und eine eher neue Handlungsoption. Bau- und Mobilitätskultur als Aufgabe der Verkehrsplanung zu begreifen kostet Geld, ohne jedoch Kostensprünge zu verursachen.

1 „Zähmung des Autoverkehrs ohne Verdrängung“

Die Osterstraße im Zentrum des Bezirks Eimsbüttel ist mit ca. 250 Gewerbeeinheiten das Versorgungszentrum des Bezirks, einer der belebtesten Stadträume Hamburgs und mit 10.000 bis 13.000 Kfz/Tag eine relativ hoch belastete Hauptverkehrsstraße mit (teilweise unerwünschter) klein- und großräumiger Verbindungsfunktion. Die Straße ist umgeben von einer gründerzeitlich geprägten, hoch verdichteten Bebauungsstruktur mit einem sehr lebendigen und urbanen

Charakter. Die Grundzüge der Straßenraumgestaltung stammen aus den 50er-/60er-Jahre, sodass die Alltagsnutzung und die Ansprüche zwischenzeitlich weit auseinanderfielen.

Die Osterstraße wird zum Stadtraum: Das zukunftsweisende Modell für Hauptverkehrsstraßen in urbanen Umfeldern zielt darauf ab, die Aufenthaltswirkung optisch hervorzuheben. Verkehrs- und Freiraumplanung greifen ineinander und werden interdisziplinär entwickelt. Der planerische Ansatz wurde von der Philosophie „Zähmung des Au-

toverkehrs ohne (umfassende) Verdrängung“ getragen, die sogenannten „Haupt- und Nebenflächen“ wurden als Ganzes betrachtet. Die langjährige Vorgeschichte des Planungsprozesses seit den 1990er-Jahren mit mehreren, immer wieder gescheiterten Planungsversuchen und Konzepten machte ein Umdenken erforderlich, das auf einer „Aussöhnung“ der vermeintlich widersprechenden Ansprüche des Autoverkehrs und aller anderen Verkehrsarten sowie der unterschiedlichen Akteursgruppen im Stadtteil (Gewerbetreibende, Anwohner, Autofahrende, Radfahrende, Fußgänger) aufbaut. Wesentliche Eckpunkte, die diese Philosophie in die Umgestaltung einer städtischen Hauptverkehrsstraße transferieren, sind:

- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (Führung auf Schutzstreifen),
- Fahrstreifen in einer Regelbreite von 2,75 m neben dem Schutzstreifen („Kernfahrbahn“),
- Weiche Separation von Fahrbahn, Mittelstreifen und Nebenflächen durch nahezu höhengleiche Anlage der Teilbereiche,
- Einrichtung eines annähernd höhengleichen Mittelstreifens in großer Länge,
- Erhabene Elemente auf dem Mittelstreifen, z. B. Bauminselfen,
- Erhebliche Verbreiterung der Gehwege,
- Bildung von platzartigen Erweiterungen der Nebenflächen,
- Abgestimmte Umgestaltung des gesamten Stadtraumquerschnittes von Fassade zu Fassade,
- Reduzierung und Neuorganisation des fahrbahnbegleitenden Parkens mit regelmäßigen Unterbrechungen der Parkstände,
- Dezentrale, nachfrageorientierte Anordnung von ca. 400 neuen Fahrradbügeln,



Bild 1: Fahrbahnperspektive vorher



Bild 2: Fahrbahnperspektive nachher



Bild 3: Raumnutzung vorher



Bild 4: Raumnutzung nachher

- Deutliche Verschwenkung der Fahrlinie/ Borde,
- Umbau der Knotenpunkte zu Minikreiseln oder als konventionelle, jedoch minimierte Knotenpunkte.

Es wird erreicht, dass der Autoverkehr durch den optischen Gesamteindruck und durch die physischen Veränderungen der Fahrbahn angepasst und langsam fließt.

2 Urbanität als Leitthema

Urbanes, angenehmes Straßenraumflair umfasst über die funktionalen Aspekte hinaus-

gehend Komponenten wie Erscheinungsbild, Aneignungschancen und mögliches Kommunikationsverhalten. Die gesamte Komposition der einzelnen Gestaltungselemente zielt darauf ab, den Fußverkehr auch in seiner Wahrnehmbarkeit zu fördern und eine permanente Achtsamkeit und möglichst vorausschauende Fahrweise bei Autofahrenden naheulegen. Der Bezug des Lebens auf beiden Fahrbahnseiten zueinander wird durch die höhengleiche Anlage, die optische Zurücknahme der Asphaltstreifen und auch durch Elemente auf dem Mittelstreifen betont. Offene Erdgeschosse und Platz für

gebäudebezogene Nutzungen ergänzen diesen Ansatz.

3 Weniger Parkraum – was bekommen wir dafür mehr?

Die straßenbegleitenden Parkplätze wurden in Folge des Umbaus etwa um die Hälfte reduziert, trotzdem die Parkraumnachfrage ganz offenkundig hoch ist. Darf man das machen? Ja, man darf. Im Gegenzug entstehen breitere Gehwege, mehr Aufenthaltsflächen, leichtere Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn, Fahrradparkplätze, Spielmöglichkeiten, ein weniger von Autos dominiertes



Bild 5: Nebenflächen vorher



Bild 6: Raumnutzung nachher



Bild 7: Minikreisel als Auftakt

Straßenbild und – was noch zu beweisen bleibt – ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten aller Nutzer. Parkraumbewirtschaftung kompensiert die Verluste zumindest teilweise, indem gerade Kunden des Einzelhandels tagsüber durch den höheren Umschlag ihre Parkchancen behalten. Umfragen vor dem Umbau zeigen zudem, dass nur etwa jeder siebte Besucher der Geschäfte mit dem Auto angereist war. Mobilität ohne eigenes Auto ist in urbanen Gebieten machbar, stationäres CarSharing ganz nah, free floating sowieso. Die Grenzen des Zumutbaren verschieben sich.

4 Radverkehrsfluss

Fließt der Radverkehr besser auf der Fahrbahn, „nur“ durch Schutzstreifen geschützt? Die Verlagerung des Radverkehrs weg von den „Nebenflächen“ hat dem vormals hochgradig konfliktintensiven „Gegeneinander“ von Fußgängern und Radfahrern ein Ende bereitet. Der Kfz-Verkehr fließt offensicht-

lich ohne erhebliche Geschwindigkeitsunterschiede zum Radverkehr. Das unfallträchtige Überqueren von Grundstückszufahrten gehört ebenso der Vergangenheit an wie das Fahren links von der Fahrbahn, auch wenn vereinzelt Radfahrer auf Gehwegen zu beobachten sind.

5 Kommunikation während der Planung

Der Planungsprozess war sehr umfassend und niedrigschwellig. Es wurden Gespräche mit Gewerbetreibenden, Grundeigentümern und Multiplikatoren im Stadtteil geführt. Es gab allgemeine öffentliche, teilweise akteursgruppenspezifische Veranstaltungen und ein Forum für direkte Gespräche mit den Planenden.

Der Informations- und Beteiligungsprozess begann weit vor dem Entwickeln der ersten Entwürfe. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und konnten somit im Planungsverfahren berücksichtigt werden. Der Dialog mit den Akteuren vor Ort wurde im Planungsprozess kontinuierlich fortgeführt. Eine mehrfach erscheinende Zeitung informierte prozessbegleitend über den Umsetzungsfortschritt und die Hintergründe.

6 Darf Baukultur Geld kosten?

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes entsteht zuvorderst dadurch, dass die Umgestaltung nicht den Bau einer Entlastungsstraße zur Voraussetzung hatte. Damit entsteht auch eine wieder erlangte Handlungsfähigkeit, die einen evtl. mit den Jahren zu befürchtenden ökonomischen Niedergang des Einzelhandels in der Osterstraße verhindert – und damit



Bild 8: Osterstraße heute

einen umfänglichen ökonomischen Schaden für den Bezirk Eimsbüttel insgesamt.

Der Anspruch geht demnach deutlich über eine konventionelle Überplanung einer Straße nach rein funktionalen Gesichtspunkten hinaus. Das durchgehende, aufeinander abgestimmte Design, individuelle Akzente wie z. B. neu entwickelte, langlebige Beläge und Bauminseln, Zeichnungen auf der Innenkreisfläche eines Minikreisels oder geschwungene, langgezogene Sitzbänke setzen diesen Anspruch durch, ohne dass die Kosten eines herkömmlichen Umbaus um ein Mehrfaches übertroffen werden. Darüber hinaus wirkt der weitgehende Erhalt der Bordlinien und Bäume Kostensteigerungen entgegen.

Die Umgestaltung der Osterstraße bietet einen für Hamburg komplett neuen und auch in Deutschland bislang noch wenig erprobten Umgang mit dem Thema „Zentrum“ durch eine zurückgenommene Präsenz des Autoverkehrs ohne umfassende Verdrängung. Er ist gerade für großstädtische Stadtteilzentren, aber auch für die Ortszentren kleinerer Städte und Gemeinden ein transferfähiges Prinzip und eine eher neue Handlungsoption. Bau- und Mobilitätskultur als Aufgabe der Verkehrsplanung zu begreifen kostet Geld, ohne jedoch Kostensprünge zu verursachen. ■

Die gesamte Funktechnik aus einer Hand

B&E antec
 Saganer Straße 1-5, 90475 Nürnberg
 Tel.: 0911-462690 Fax: 0911-4626942
 E-mail: info@be-antec.de
 Internet: www.be-antec.de