

Neuaufteilung von Straßenräumen

Chancen für Städtebau und Verkehrsplanung

Masterthesis

HafenCity Universität Hamburg

Studiengang Stadtplanung

Verfasser:

Felix Bläß

Matrikelnr. 3024459

Gutachter:

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

Prof. Dipl.-Ing. Bernd Kniess

März 2015

Erklärung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Masterarbeit mit dem Titel „Neuaufteilung von Straßenräumen. Chancen für Städtebau und Verkehrsplanung“ selbstständig und ohne unzulässige fremde Hilfe erbracht habe.

Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Hamburg, den 12.03.2015

Felix Blaß

Matrikelnr. 3024459

Studiengang Master of Science Stadtplanung

Um die Lesbarkeit zu erleichtern, wird in den nachfolgenden Texten bei der Personenbezeichnung die männliche Form verwendet. Selbstverständlich sind jeweils weibliche und männliche Personen gemeint.

Abstract

Zum ersten Mal seit den Verkehrsberuhigungsdebatten der 1980er und 1990er Jahre erfährt das Thema der Straßenraumgestaltung größere Aufmerksamkeit in deutschen Medien. Anlass dafür ist in vielen Fällen der umfassende Wandel des Mobilitätsverhaltens, der sich in einer Verlagerung der Verkehrsmittelwahl auf ÖPNV und Fahrrad und die flexiblere Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Alltag ausdrückt.

Die neuen Entwicklungen im Mobilitätsverhalten befördern ein lange überfälliges Umdenken in der Verkehrsplanung und insbesondere der Straßenraumgestaltung. Seit der Nachkriegszeit dominierten die Ansprüche der Autofahrer alle anderen Anforderungen an den Straßenraum. Während über Jahrzehnte immer größere Teile der Straßenfläche der Fahrbahn zugeschlagen wurden und Plätze in (zumindest aus städtebaulicher Perspektive) überdimensionierte Kreuzungen umgewandelt wurden, um hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu ermöglichen, wurden Flächen für Fußgänger und Fahrradfahrer stetig kleiner und der öffentliche Personennahverkehr vielerorts unter die Oberfläche verbannt. Ziel waren dabei oft Leitbilder wie das der autogerechten Stadt, die den Blick auf die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen lenkten und andere Ansprüche an den Straßenraum weitgehend ausblendeten.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es zu untersuchen, wie eine Straßenraumgestaltung aussehen könnte, die die Nutzungsansprüche der verschiedenen Ver-

kehrsteilnehmer in ihrer veränderten Zusammensetzung in den Blick nimmt, neu austariert und unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte zusammenführt.

Zu diesem Zweck wird das historische Wirken des Autos in der Stadt- und Verkehrsplanung reflektiert und an Hamburger Hauptverkehrsstraßen beispielhaft untersucht. Anschließend wird der Charakter des gegenwärtigen Mobilitätswandels anhand empirischer Daten untersucht und in Verknüpfung mit jüngeren planerischen Leitbildern betrachtet. Eine Perspektive für die Gestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung modaler Verkehrsverlagerungen vermittelt die Analyse der internationalen Fallbeispiele Kopenhagen und New York City. Abschließend werden die Ergebnisse der Reflektion auf die Wandsbeker Marktstraße angewandt und ein Vorschlag für eine Umgestaltung nach den Maßgaben des sich wandelnden Verkehrsverhaltens entwickelt.

For the first time since the great debates about traffic calming in the 1980s and 1990s, the topic of street design has resurfaced in the German media. In many cases, the cause of this growing attention are new trends in mobility, namely the shift in choice of everyday transportation from the car to public transport and bicycles and a greater flexibility in combining different means of transportation.

These new developments advance a long overdue re-

vision of traffic and city planning principles. Since the postwar period car drivers' claims have dominated all other requirements of streetscapes. Over decades, more and more urban space has been dedicated to motorised vehicles in order to facilitate high velocities. These processes have often been structured by concepts like the car-friendly city which narrow the view on the road to questions of capacity and blank out other demands.

The aim of this thesis is to develop an approach to street design which incorporates the needs of different street users in their newly emerging formation, balances them out and merges them with the requirements of urban design.

To reach this aim, the impact history of the car on the city is reflected in a historical and a spatial approach, drawing on case studies from Hamburg's main artery roads. Subsequently, the configuration of the current changes in mobility are described by means of empirical data analysis and considered in relation to more recent concepts of urban and traffic planning. A perspective for the integration of modal shifts into the design of street spaces is developed drawing on the international examples of Copenhagen (Denmark) and New York City (USA).

The findings are then applied to the arterial road Wandsbeker Marktstraße in Hamburg (Germany) and used to develop a street design case study which is derived from the changing patterns in choice of transportation.

Inhaltsverzeichnis

Einführung.....	6
A Das Automobil und seine Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsplanung	12
A.1 Das Auto, städtische Mobilität und planerische Leitbilder.....	12
A.2 Förderung des Automobilverkehrs durch Gesetzes- und planerische Regelwerke in Deutschland	22
A.2.1 Die (Reichs-)Straßenverkehrsordnung.....	22
A.2.2 Die Reichsgaragenordnung von 1939.....	24
A.2.3 FGSV-Richtlinien.....	25
A.3 Fallbeispiele in Hamburg.....	26
A.3.1 Die Ost-West-Straße in Hamburg.....	26
A.3.2 Wandsbeker Marktstraße.....	32
B Mobilität im Wandel – Stadt im Wandel.....	40
B.1 Mobilitätswandel.....	40
B.1.1 Mobilität in Deutschland (MiD).....	41
B.1.2 Deutsches Mobilitätspanel.....	43
B.2 Wandel der planerischen Leitbilder.....	44
B.2.1 Ein Straßennetz ist kein Blutkreislauf.....	44
B.2.2 Eine Stadt ist kein Baum.....	46
B.2.3 Entwicklung neuer Leitbilder.....	48

B.3 Analyse von Fallbeispielen.....	49
B.3.1 Kopenhagen.....	49
B.3.2 New York	52
C Die Wandsbeker Marktstraße – Handlungsbedarfe und Potenziale.....	58
C.1 Verkehrliche Rahmenbedingungen im Bezirk Wandsbek	58
C.2 Räumliche Einordnung und verkehrliche Anbindung der Wandsbeker Marktstraße	60
C.3 Straßenraumgestaltung.....	66
C.4 Unfallgeschehen.....	80
C.5 Lärmschutz	85
C.6 Einzelhandel	88
C.7 Ruhender Verkehr.....	89
C.8 Veranstaltungsfläche	92
C.9 Einwohnerentwicklung und aktuelle Planungen.....	93
C.10 Zusätzliche Mobilitätsangebote	98
C.11 Ökologische Ansprüche an den Straßenraum.....	101
C.12 Schlussfolgerungen.....	102
D Entwurf für eine Neuaufteilung des Straßenraums an der Wandsbeker Marktstraße	106
E Résumé und Ausblick	114
F Verzeichnisse	120
G Anhang.....	136

Einführung

„Einmalig in Deutschland [war] die Geschwindigkeit, mit der die Kasseler Kommunaloberen Tempo 30 durchsetzten. Kaum waren die Maßnahmen beschlossen, da rückten die Verkehrsberuhiger auch schon mit Pinsel, Farbe sowie ganzen Wagenladungen von rotweiß gestreiften Blechtonnen an. Während in anderen Städten um jeden Zebrastreifen monatelang in endlosen Bürgerversammlungen gerungen wird, glaubten die Kasseler Planer, das Jahrhundertwerk Verkehrsberuhigung binnen zwei Jahren vollenden zu können. Fortan kippten sie solche Mengen der im Volksmund „Lollis“ genannten Blechbüchsen über den Kasseler Straßen und Kreuzungen aus, daß die Bürger sich, so merkte das alternative Stadtbuch kritisch an, „wie in einen Verkehrskindergarten“ versetzt fühlten.

Das schaffte Unmut. In Lokalitäten wie der Bettenhausener „Eichwaldklause“, wo sich Angestellte und Arbeiter nach Feierabend auf ein Bier in der Nachbarschaft treffen, wurde lauthals gegen das scheppe- rige Blechwerk polemisiert. Draußen auf den Straßen stellten die städtischen Bediensteten bei ihren Kontrollgängen derweil immer häufiger mutwillige Zerstörungen an den im Amtsdeutsch „Rundbaken“ genannten Fahrbahnbegrenzern fest.“
(Der Spiegel 1993)

Anfang der 1990er Jahre war das Thema Verkehrsberuhigung nicht nur Gegenstand umfangreicher Forschungsarbeiten (Baier 1992, Döldisen & Baier 1992) und fachlicher Debatten von Verkehrsplanern. Die umfassenden Maßnahmen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs waren zum Politikum geworden. Stellvertretend dafür steht die Wahlniederlage der Kasseler SPD im Jahre 1993 nach 40 Jahren an der Regierung, die zu einem wesentlichen Teil auf deren Programm zur Verkehrsberuhigung mittels zahlreicher Rundbaken im Straßenraum zurückgeführt wird.

Ausgehend von den hohen Unfallzahlen der 1970er Jahre und der Umweltbewegung der 1980er Jahre hatte sich das Ziel einer Mäßigung der städtischen Autoverkehre mit den Mitteln der Straßenraumgestaltung zu einer wichtigen öffentlichen Frage entwickelt. Nach Jahrzehnten des Ausbaus der Infrastrukturen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollten Qualitäten der städtischen Räume für Fuß- und Radverkehr zurückgewonnen werden, um den Anteil des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen zu steigern. Insbesondere in Wohngebieten konnten in der Tat beachtliche Erfolge erzielt werden, oft jedoch um den Preis einer umso stärkeren Kanalisierung der Verkehre auf

den Hauptverkehrsstraßen. Städtebaulich wurden vor allem in der frühen Phase der Verkehrsberuhigung zahlreiche Chancen vertan und Fehler begangen (dazu z.B. Siedler et al. 1985). Spätestens nach der Kasseler Wahlniederlage aufgrund der weit verbreiteten Kritik an den als qualitativ minderwertig wahrgenommenen verkehrsberuhigten Straßenräumen schien das Thema bundesweit politisch vergiftet.

Was die Umweltbewegung und manche Verkehrsplaner der 1980er und 1990er Jahre sich damals wünschten, tritt heute unter anderen Vorzeichen ein: Das Mobilitätsverhalten der Deutschen wandelt sich. Zunehmend mehr Menschen fahren Fahrrad, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stagniert und ist teilweise rückläufig. Erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg ist der Anteil der im Automobil zurückgelegten Wege im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln zwischen den Erhebungen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) in den Jahren 1998, 2002 und 2008 gesunken. Dieser Rückgang der Autonutzung erscheint jedoch weniger als Verlust von Mobilität denn als ihre Transformation: So stieg die absolute Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometer pro Tag) im genannten Zeit-

raum für alle Verkehrsmittel außer dem Fußverkehr an. Besonders stark prägt sich diese Entwicklung in den Kernstädten aus.

Als Ursache für diese Entwicklungen dürfte nicht nur ein gesteigertes Umweltbewusstsein gelten, sondern ein Gemisch aus Prozessen, die von der „Rückkehr in die Städte“ über überlastete Infrastrukturen und steigende Preise für fossile Brennstoffe bis zu sich verändernden Lebensstilen reicht. Die gegenwärtig ablaufenden Prozesse sind dabei nicht in erster Linie Folge einer neuen Verkehrspolitik oder neuer Ansätze in der Gestaltung der Infrastrukturen. Der zunehmende Radverkehr spielt sich im Wesentlichen auf den gleichen Infrastrukturen ab wie vor 25 Jahren. Die modalen Verschiebungen wirken sich daher im Alltag in zunehmenden Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern aus. Damit kehrt das Thema der Straßenraumgestaltung als zentrale Frage zurück in fachliche und politische Diskurse: Die neuen Entwicklungen im Mobilitätsverhalten befördern ein lange überfälliges Umdenken in der Verkehrsplanung und provozieren politische und publizistische Debatten.

Um zu verstehen, welchen Umbruch die zurzeit ablaufenden modalen Verlagerungen bedeuten, ist die Geschichte des Straßenverkehrs in Deutschland von Bedeutung. Seit der Nachkriegszeit dominierten die Ansprüche der Autofahrer alle anderen Anforderungen an den Straßenraum.

Während über Jahrzehnte immer größere Teile der Straßenfläche der Fahrbahn zugeschlagen wurden und Plätze in (zumindest aus städtebaulicher Perspektive) überdimensionierte Kreuzungen umgewandelt wurden, um hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu ermöglichen, wurden Flächen für Fußgänger und Fahrradfahrer stetig verkleinert und der öffentliche Personennahverkehr vielerorts unter die Oberfläche verbannt. Dahinter standen meist Leitbilder wie das der autogerechten Stadt, die den Blick auf die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen verengten und andere Ansprüche an den Straßenraum ausblendeten.

Mit dem Zurückkehren der Radfahrer und Fußgänger treten nun Konflikte auf, die nicht länger nur in Fachkreisen wahrgenommen werden, sondern in den vergangenen Jahren in zunehmendem Maße öffentliche Diskurse geprägt haben. Beispielfähig können hier die vom ehemaligen Bundesminister Ramsauer ausgelöste Debatte um „Kampfradler“ (2012) oder die jüngst wieder aufgeflammete Debatte um eine Helmpflicht für Fahrradfahrer genannt werden, in denen es durchweg um die Deutungshoheit über die Ursache dieser Konflikte ging: Sind es rücksichts- und verantwortungslose Radfahrer oder sind es eine Verkehrsplanung, die den Radfahrern zu wenig Raum zuweist und Autofahrer, die noch nicht daran gewöhnt sind, die Fahrbahn mit den Nutzern anderer Verkehrsmittel zu teilen?

Wie eine Planung, die die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in ihrer veränderten Zusammensetzung in den Blick nimmt, neu austariert und unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte und der Bedeutung öffentlicher Räume zusammen führt, im Kontext deutscher Großstädte aussehen könnte, ist die Leitfrage der vorliegenden Arbeit.

Erkenntnisinteresse und Aufgabenstellung

Da zur Verkehrsberuhigung von Wohngebieten eine umfassende wissenschaftliche Grundlage aus Konzepten, Forschung und Erfahrungswerten vorliegt, richtet sich der Fokus der Untersuchung auf die Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen. An diesen konnten in den letzten Jahrzehnten nur wenige Fortschritte hinsichtlich einer Verkehrsberuhigung und einer integrativen Gestaltung erzielt werden. Zunächst soll reflektiert werden, wie sich die Verbreitung des Automobils seit seiner Erfindung auf die Gestaltung wichtiger städtischer Straßen ausgewirkt hat. Weiterhin ist zu klären, welche Entwicklungen der vielerorts konstatierte Mobilitätswandel umfasst und wie seine Auswirkungen einzuschätzen sind.

Das zentrale Anliegen der vorliegenden Arbeit ist die Verknüpfung der Analyse von Verhaltensänderungen in der Verkehrsmittelwahl und dem gleichzeitigen Wandel der sie bedingenden Rahmenbedingungen mit den daraus resultierenden Ansprüchen an städtische Straßenräume und eine Ableitung geeigneter Gestaltungsmittel. Zu diesem Zweck soll einerseits untersucht werden, wie einige Städte schon heute erfolgreich mit ähnlichen Problemstellungen umgehen. Dabei wird auf internationale Beispiele zurückgegriffen, um die Perspektive zu erweitern und neben der größeren Bandbreite an städtischen Formen auch einen höheren Abstraktions- und Reflektionsgrad über die gestalterischen und planerischen Mittel zu erreichen. Zum anderen soll am Beispiel der Freien und Hansestadt Hamburg versucht werden, unter aktuellen Rahmenbedingungen zukunftsfähige Entwicklungsperspektiven für Straßenraumgestaltung und Städtebau zu entwickeln.

Aufbau und Methodik

Die vorliegende Masterthesis ist als angewandte Forschung mit gestalterischer Komponente konzipiert. In den einzelnen Kapiteln werden verschiedene Methoden angewandt, die schwerpunktmäßig aus den Bereichen des Städtebaus und der Stadt- und Verkehrsplanung stammen. Die Arbeit ist in vier Teile gegliedert. Im Folgenden werden Aufbau und verwendete Methoden der einzelnen Kapitel erläutert.

A : Das Automobil und seine Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsplanung

In Kapitel A werden die theoretischen Grundlagen für die Masterthesis geschaffen. Dazu dient eine Reflexion der historischen Entstehungsbedingungen der Verkehrsplanung und ihrer Wirkungsgeschichte im Kontext der Verbreitung des Automobils und insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf Straßenraumgestaltung und Städtebau.

Die Entstehung der modernen Stadtplanung in Europa ist auf das Engste mit den Herausforderungen verknüpft, die sich durch die wachsende Bedeutung des motorisierten Verkehrs und die rapide zunehmende Mobilität der Stadtbevölkerung zu Beginn des 20. Jahrhunderts ergaben. Daher werden wichtige Meilensteine im Hinblick auf das Selbstverständnis früher Stadt- und Verkehrsplaner und ihre Herangehensweise an die Verknüpfung von Stadt

und Mobilität beleuchtet. Dabei wird herausgearbeitet, wie das Auto unter anderem durch planerische Visionen ideengeschichtlich in das Bild der modernen Stadt eingeschrieben wurde und welche Folgen dies für die konkrete Ausgestaltung städtischer Räume hatte (und heute noch hat).

Am Beispiel der BRD wird zudem analysiert, inwiefern die Durchsetzung der Automobilisierung auch mit planerischen Methoden und Regelwerken erfolgte und welche Steuerungsmechanismen diese beförderten. So sollen auf einer abstrakten Ebene die Konzepte und Wirkmechanismen beschrieben werden, die zur weiten Verbreitung des automobilen Lebensstils in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts führen konnten. Anhand von zwei Fallbeispiele wird anschließend erläutert, auf welche Weise die untersuchten planerischen Ansätze, politischen Prozesse und Verhaltensweisen sich auf den physischen Straßenraum und seine Funktionen auswirkten.

Methodisch basiert Kapitel A auf einer breiten Literaturanalyse und Dokumentenrecherche von den Bereichen der Stadt- und Verkehrsplanung über historiographische Publikationen bis hin zur Filmgeschichte. Ausgewertet wurden neben der einschlägigen Fachliteratur auch Archivadokumente des Hamburger Staatsarchivs, das Zeitungsarchiv des Hamburger Abendblatts, planerische Regelwerke und Richtlinien sowie Gesetzestexte

B: Mobilität im Wandel – Stadt im Wandel

In Kapitel B wird die Frage untersucht, welche Entwicklungen unter dem Begriff des Mobilitätswandels zu verstehen sind, welche empirischen Hinweise auf diese bestehen und welche Implikationen sie für die Nutzung städtischer Straßenräume bergen. Ferner wird die jüngere Weiterentwicklung planerischer Zielvorstellungen und Leitbilder im Hinblick auf die Wechselwirkung mit gesellschaftlichen Prozessen und stadträumlicher Gestaltung nachgezeichnet und kritisch beleuchtet.

Anhand der Analyse zweier Fallbeispiele werden auch in diesem Kapitel die beschriebenen ideengeschichtlichen Prozesse auf den Straßenraum heruntergebrochen. Am Beispiel Kopenhagens wird untersucht, wie mit den derzeit in Deutschland ablaufenden vergleichbare Veränderungen im Mobilitätsverhalten langfristig ermöglicht und befördert werden können. Das Beispiel New York City wird als Fall einer Stadt untersucht, in der innerhalb kurzer Zeit neue Vorstellungen von städtischem Verkehr entwickelt und in räumliche Maßnahmen übersetzt werden konnten.

Auf methodischer Ebene erfolgt eine Auswertung empirischer Langzeitstudien zum Mobilitätsverhalten sowie eine ausführliche kritische Analyse von Fachliteratur und Berichten.

C: Die Wandsbeker Marktstraße – Handlungsbedarfe und Potenziale

Kapitel C stellt eine Fokussierung der besprochenen Themen auf einen konkreten Straßenraum dar. Am Beispiel der Wandsbeker Marktstraße in Hamburg werden unterschiedliche Nutzungsansprüche an den Straßenraum analysiert und historische Entwicklungsprozesse herausgearbeitet. Dabei liegt besonderes Augenmerk auf der Abwägung der verschiedenen Ansprüche und der sich aus einem veränderten Mobilitätsverhalten ergebenden Schwerpunktverlagerung.

Zur Darstellung des Untersuchungsraums kommen die räumliche und zeichnerische Analyse und Darstellung, die Auswertung verkehrsplanerischer Kenngrößen, statistischer Daten und amtlicher Planunterlagen, photographische Dokumentation, die computergestützte Auswertung von digitalisierten EUSka-Unfalldaten im Rahmen eines geographischen Informationssystems und die Durchführung qualitativer Interviews mit Fachleuten aus der Verwaltung zum Einsatz.

D: Entwurf für eine Neuaufteilung des Straßenraums an der Wandsbeker Marktstraße

In Kapitel D wird eine die Schlussfolgerungen aus der Analyse berücksichtigende Gestaltung für den Straßenraum im Bereich der Wandsbeker Marktstraße skizziert. Dabei wird mit dem Anspruch, verschiedenste Nutzungen im Straßenraum zu ermöglichen, eine „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ (FGSV 2014, S. 21) entwickelt.

Methodisch wird in Kapitel D in erster Linie mit den klassischen Mitteln des Entwurfs, der Schnitt- und Planzeichnung, gearbeitet. Ergänzend werden grundlegende Konzepte des Entwurfs ebenfalls zeichnerisch dargestellt und erläutert.

E: Résumé und Ausblick

In Kapitel E werden die Erkenntnisse der Masterthesis zusammengefasst. Der entwickelte Entwurf wird an den herausgearbeiteten Anforderungen an die Straßenraumgestaltung im Kontext eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens gemessen. Abschließend wird die Bedeutung der sich eröffnenden gestalterischen und verkehrsplanerischen Perspektiven bewertet.

A

A Das Automobil und seine Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsplanung

A.1 Das Auto, städtische Mobilität und planerische Leitbilder

Um Struktur und Organisation gegenwärtiger städtischer Straßenräume zu verstehen, lohnt ein Rückblick in die Geschichte der verkehrstechnischen Entwicklungen wie auch der planerischen Ideen und Leitbilder, die zur Entstehung der heutigen Infrastrukturen beigetragen haben.

Bis in die Zeit der Industrialisierung (in Deutschland bis ins 19. Jahrhundert) war die Stadtstraße ein Ort des Zusammentreffens der Stadtbewohner und ihrer verschiedenen gleichberechtigten Verkehrsmittel. Helmut Holzapfel (2012, S. 20) beschreibt, wie der Straßenraum gleichsam als Kontinuum zwischen privatem und öffentlichem Raum verstanden und genutzt wurde:

„Der Rand, die Tür und die Fenster sowie die Vorgärten sind die Orte, wo in Ruhe beobachtet oder zwischendurch etwas gearbeitet wird. Je weiter es der „Mitte“ zugeht, umso öffentlicher und „riskanter“ wird es [...]“

Durch die schmale Anlage der Stadtstraßen, so verhasst sie in ihren Auswirkungen auf Hygiene und Beschattung auch waren, war zudem sichergestellt, dass der Straßenraum in seiner gesamten Breite ein zusammenhängendes Ganzes bildete:

„Noch zu Beginn des [20.] Jahrhunderts war die normale städtische Straße so dimensioniert, daß die Passanten beide Straßenseiten erlebten. Für die Bewohner war eine Kommunikation über die Straße hinüber und herüber möglich.“ (Wawoczny 1996, S. 229)

Zum städtischen Massenverkehrsmittel der Industrialisierung wurde neben den Kutschen und Fuhrwerken die Straßenbahn. Nach der Entwicklung gewalzter Schienen in den 1820er Jahren brachten die 1830er Jahre die Einführung der ersten, damals noch von Pferden gezogenen Straßenbahnen, in den 1880er Jahren folgte die Elektrifizierung der ersten Linien (Merki 2008, S. 44).

Mit dem Fahrrad, dessen Grundprinzip seit der Erfindung der Draisine im Jahr 1818 bekannt war, kam nach mehreren Verbesserungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein neues Fortbewegungsmittel hinzu, dessen Bedeutung rasch wuchs

und das bis zur Zwischenkriegszeit zum wichtigsten Individualverkehrsmittel in Europa geriet:

„Die Verbreitung des Fahrrads war von verschiedenen Hoffnungen, Träumen und Utopien begleitet. Das neue Mobilitätsmittel sollte die Wohnungsnot zum Verschwinden bringen, die Lage der Arbeiter und Frauen verbessern, Klassen- und Landesgrenzen einebnen, die Gesundheit fördern, den Widerspruch zwischen Natur und Technik aufheben und vieles andere mehr.“ (ebd., S. 50)

Da Straßenbahn, Fahrrad und Fuhrwerk bis dahin nur vergleichsweise geringe Geschwindigkeiten aufnehmen konnten, war eine Benutzung der bestehenden Infrastrukturen ohne größere Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern möglich.

Die Ansprüche an die Gestaltung städtischer Straßenräume wandelten sich drastisch mit der steigenden Verbreitung des Automobils. In den 1880er Jahren erfunden, blieb der Besitz eines Automobils zwar aufgrund seiner hohen Kosten in Europa bis in die 1950er Jahre ein Privileg der wohlhabenden Klassen (ebd., S. 55). Doch schon ab der Jahrhundertwende trugen die Möglichkeiten, die



Abb. 1 Hamburger Straßenszene im 19. Jahrhundert

das Auto bot und die Anforderungen, die es an die Verkehrsinfrastrukturen stellte, zu städtebaulichen Visionen von ungeahnter Radikalität und umfangreichen Umbauten der seit Jahrhunderten bestehenden städtischen Straßennetze. Schon bald begann das Auto trotz seiner geringen Verbreitung das städtische Leben zu verändern. So meldete schon 1925 eine Hannoveraner Zeitung:

„Leider scheinen manche Kraftfahrer und auch Radfahrer von der Einbildung beherrscht zu sein, daß der Fußgänger jedes Recht auf den Fahrdamm verloren habe, so dass es eine selbstverständliche Pflicht sei, sich vor wild einherrasenden Vehikeln so schnell wie möglich in Sicherheit zu bringen.“ (Volkswille vom 25.8.1925, zitiert nach Birkefeld & Jung 1994, S. 141)

Der Vormarsch des Autos und die zunehmenden Probleme der Stadtentwicklung wie das rasante Wachstum der Städte, durch Industrialisierung und Verstädterung verursachte Umweltverschmutzung, kleinteilige Parzellierung, dichte Bebauung und oftmals schmale Straßenquerschnitte zumeist noch auf mittelalterlichen Grundrissen entstandener Städte machten in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts neue Leitbilder notwendig. Entworfen wurden sie zunächst von den Mitgliedern der Gartenstadtbewegung und nach dem Ersten Weltkrieg von den Architekten und Planern der klassischen Moderne.

Ebenezer Howard und die Gartenstadt

In seinem zuerst 1898 veröffentlichten Buch „Garden Cities of To-morrow“ (Howard 1985, Erstauflage unter dem Titel „To-Morrow – A Peaceful Path to Real Reform“) erläuterte Ebenezer Howard die Prinzipien des städtebaulichen Leitbilds der Gartenstadt. Diese umfassten neben der Anlage neuer Städte auf vormaligem Agrarland eine Bodenreform nach genossenschaftssozialistischem Vorbild, eine Beschränkung des Wachstums der einzelnen Städteinheit, auf welche die Gründung einer neuen Siedlungszelle folgen sollte, und eine strikte Funktionstrennung.

Als Hauptverkehrsmittel der von ihm beschriebenen „New Towns“ stellte Howard sich eine Schnellbahn vor, die als Ringbahn um eine beste-

hende Zentralstadt entstehen sollte (Abb. 2). Wie nach ihm andere erging er sich in der Illusion, dass räumliche Distanz für die Stadtbewohner der Zukunft keine Rolle spielen würde:

„[...] in course of time we should have a cluster of cities, not of course arranged in the precise geometrical form of my diagram, but so grouped around a Central City that each inhabitant of the whole group, though in one sense living in a town of small size, would be in reality living in, and would enjoy all the advantages of, a great and most beautiful city [...]“ (ebd., S. 199)

Zwar bezog Howard das erst kurz zuvor erfundene Automobil noch nicht in seine Überlegungen ein, jedoch zeitigten die von ihm entwickelten Grundsätze Folgen, die für die städtischen Verkehrssysteme von nachhaltiger Bedeutung sein sollten. Die von ihm projektierte Idee der „New Towns“ trug maßgeblich dazu bei, die Stadtplanung von der Anpassungsplanung im Sinne korrigierender Eingriffe in bestehende Städte zur Disziplin der Konzeption noch nicht existierender Städte zu transformieren und somit größere (zunächst gedankliche) Spielräume zu schaffen. Auch werden noch heute neue Vorstadtsiedlungen teilweise in Bezug auf das Konzept der Gartenstadt geplant, wobei die Spannweite von Howards Ideen, in deren Synthese seine eigentliche Leistung lag, sehr selektiv behandelt und immer nur teilweise umgesetzt wurde (Parsons & Schuyler 2002, S. 8).

Howards im Wesentlichen in der Trennung von Wohn- und Arbeitsort bestehende Antwort auf die desaströsen hygienischen Zustände der Städte zur Zeit der Industrialisierung fand weithin Zustimmung und sollte in den kommenden Jahrzehnten Wiederhall in den Konzepten der klassischen Moderne finden. Aus dieser Segregation der städtischen Funktionen resultierte ein enormes Wachstum des Verkehrsaufkommens in Form der vervielfachten (und teilweise erst neu entstandenen) Arbeitswege, wo zuvor Werkstatt oder Ladengeschäft vieler Stadtbewohner mit der Wohnung im selben Gebäudeblock gelegen hatten.

Die von Howard erdachte Errichtung benachbarter Gartenstadtsiedlungen mit einer konsequenten schienengebundenen Erschließung wurde hingegen in keiner deutschen Stadt umgesetzt. Auch die für Howard grundlegende Idee des kommunalen Landbesitzes wurde schon bei der Errichtung der ersten englischen Modellsiedlung Letchworth aufgegeben. Mit der Änderung des Titels ab der zweiten Ausgabe deutete sich früh an, dass Howards Ideen weniger als der intendierte Vorschlag zu einer umfassenden friedlichen gesellschaftlichen Reform (im Gegensatz zu der zu seiner Zeit ebenfalls vielerorts debattierten gewalttätigen Revolution) denn als städtebauliches Leitbild im rein physischen Sinne rezipiert werden sollten (Parsons & Schuyler 2002, S. 8).

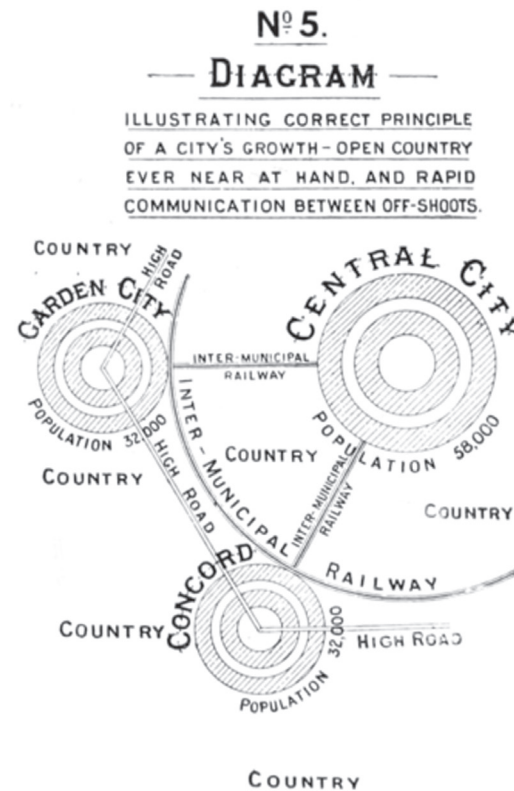


Abb. 2 Correct principle of a city's growth

Le Corbusier und der „Plan Voisin“

In den 1920er Jahren war das Auto zwar als tatsächliches Fortbewegungsmittel noch wenig verbreitet, hatte aber als Symbol für Technologie und Fortschritt Einzug ins Bewusstsein der Menschen gehalten. Auch die Generation der jungen Stadtplaner und Architekten konnte sich den Verheißungen einer automobilen Gesellschaft nicht entziehen. Als eines der frühesten Beispiele einer durch das Automobil inspirierten städtebaulichen Utopie gilt der „Plan Voisin“ des Schweizer Architekten Le Corbusier. In seinem Entwurf konzipierte er die Stadt als Maschine, zu deren Funktionieren das Automobil als wichtiger Bestandteil beitragen sollte. Um freie Wege für das Auto zu garantieren, ließ Le Corbusier alle bis dahin bekannten Vorstellungen des städtischen Straßenraums hinter sich:

„Es ist die Straße des tausendjährigen Fußgängers: ein Überrest von Jahrhunderten, ein wirkungsloses heruntergekommenes Organ.
Die Straße verbraucht uns.
Sie ekelt uns an.
Warum existiert sie denn eigentlich noch?“
(Le Corbusier 1995, S. 91)

An die Stelle des alle Verkehrsmittel und ihre Benutzer integrierenden Straßenraums trat in Le Corbusiers Vision eine komplett von den Bereichen für Fußgänger sowie von den Flächen für Arbeiten und Wohnen abgetrennte reine Verkehrs-

fläche. Hier sollten hohe Fahrgeschwindigkeiten und damit eine verbesserte Zirkulation ermöglicht werden, um so den Grundstein für eine erfolgreichere Stadt zu legen:

„Eine Stadt, die für die Geschwindigkeit erbaut wird, wird für den Erfolg erbaut.“
(ebd. 1995, S. 93)

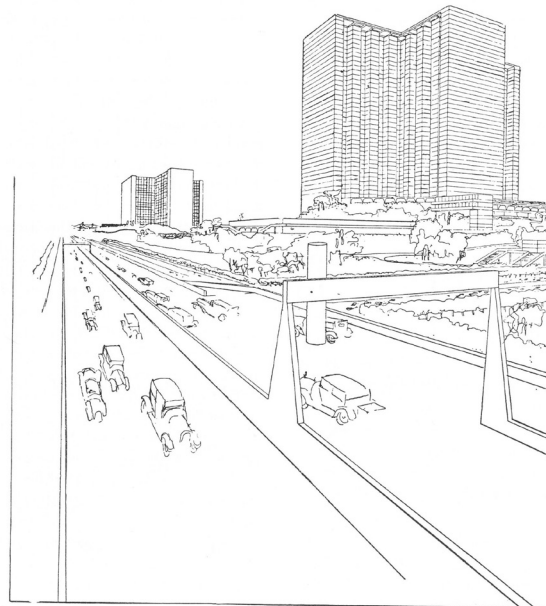


Abb. 3 Zeichnung zum Plan Voisin

Mit seinen visionären Entwürfen der „Ville Contemporaine (1922), des „Plan Voisin“ (1925) und der „Ville Radieuse“ (1935) sowie der federführend durch ihn geprägten Charta von Athen (1933) des Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) setzte auch Le Corbusier sich für die strikte Trennung der städtischen Funktionen ein. Obwohl seine radikalsten Konzepte und Entwürfe nie in voller Konsequenz umgesetzt wurde, legten er und andere Architekten und Stadtplaner der klassischen Moderne doch den Grundstein für die Gestaltung besonders der späteren Trabantenstädte und trugen wesentlich zu einer Planungskultur bei, in der Stadtentwicklung in allererster Linie durch Zonierung betrieben, der Verkehr als technische Größe isoliert vom menschlichen Alltag begriffen und öffentliche Räume zuallererst unter dem Gesichtspunkt der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit gestaltet wurden.

Verkehr im Nationalsozialismus

Auch im deutschen Verkehrswesen waren die 1930er Jahre unter der Herrschaft von Adolf Hitler eine Zeit des Umbruchs. Entscheidend für die städtischen Verkehrsinfrastrukturen war insbesondere die Planung großer Prachtstraßen, die teilweise noch in der Bundesrepublik mit den neuen Bedingungen angepassten Begründungen umgesetzt wurden (siehe Kapitel A 3.1). Mit der Reichs-Straßenverkehrsordnung von 1934 wurde aber auch zum ersten Mal eine Separation von Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr durchgesetzt.

Als außerordentlich bedeutsam und langlebig erwies sich die Reichsgaragenordnung von 1939, die einen Zwang zur Schaffung von Kfz-Stellplätzen für jeden Wohnungsneubau festschrieb. So wurde die Förderung des Automobils allen Bauherren und über die Mietpreise dann den Mietern auferlegt, obwohl von diesen nur eine Minderheit überhaupt im Besitz eines Autos war. Die Reichsgaragenordnung hat in Sachsen bis heute Bestand, in anderen Bundesländern wurden Nachfolgegesetze mit ähnlichem Inhalt verabschiedet. Erst nach Verabschiedung einer Vorreiterregelung in Berlin ist es seit 1998 in einigen Bundesländern zum Entfall der festen Stellplatzschlüssel für Wohnbauten gekommen (Bürgerschaft der FHH 2013).



Abb. 4 Hitler beim ersten Spatenstich am 23. September 1933: Reichsautobahn der Strecke Frankfurt/Main–Darmstadt–Mannheim

Im Dritten Reich fand weiterhin ein gewaltiger Kraftakt zum Ausbau der Fernstraßen unter militärischen Gesichtspunkten statt, die nach Kriegsende zur zivilen Nutzung bereit standen. Holzapfel (2012, S. 43) weist darauf hin, dass gegen Ende des Zweiten Weltkriegs Begriffe wie der der „Verkehrsader“ oder des „Verkehrsflusses“ neu geprägt wurden, die in den folgenden Jahren zum Vokabular öffentlicher Diskurse um die Zukunft des städtischen Verkehrs werden sollten.

Auch personell kamen im Dritten Reich zahlreiche Planer zu Einfluss, die die Entwicklung der Städte in der Bundesrepublik auf Jahrzehnte prägen sollten. Insbesondere Konstanty Gutschow und seinem Mitarbeiter Hans Bernhard Reichow gelang es, über die Nazizeit hinaus ihren fachlichen Einfluss auszubauen.

Hans Bernhard Reichow und die autogerechte Stadt

Angesichts der bei geringer Verbreitung privater Pkw doch relativ konsequenten Förderung des Automobilverkehrs im Dritten Reich erscheint es etwas paradox, wie das eigene Auto in der Nachkriegszeit zum Symbol für Individualismus schlechthin werden konnte. Ganz explizit wurde es sogar gegen die Erfahrung der Diktatur in Stellung gebracht, wie das folgende Beispiel aus dem Jahr 1954 in geradezu absurder Diktion beweist:

„Drohte [...] Gefahr für die eigenverantwortliche Fahrzeugführung, wie dies im Falle von allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen der Fall zu sein schien, dann gewann die Idee der freien Kraftfahrt erst recht Profil, dann schwangen in der Selbstbehauptung gegenüber dem angeblich bevormundenden Staat zugleich auch die Erfahrungen mit dem despotischen NS– Staat mit. Willy Helpach z. B. warnte vor einem neuen staatlichen ‚Zivilmilitarismus‘, dem der deutsche Autofahrer Vorschub leiste, wenn er sich im Straßenverkehr allein durch staatliche ‚Gebote und Verbote‘ zur Besinnung bringen lasse.“ (Klenke 1993, S. 113)

Die Gründe hierfür lassen sich vermutlich ebenso in der Orientierung am amerikanischen „way of life“, in dem Individualismus und automobiler

Lebensstil in eins fielen, wie im Antikommunismus des heraufziehenden Kalten Krieges finden, demzufolge die schwache Individualmotorisierung in den sowjetisch geprägten Staaten nicht nur praktisch aus der niedrigen Wirtschaftskraft, sondern auch ideologisch aus dem staatlichen Kollektivismus resultierten (ebd., S. 114). So wurde dem privaten Auto teilweise sogar die wundersame Fähigkeit zugesprochen, „Standes- und Klassenunterschiede nicht nur zu verwischen, sondern echt zu beseitigen“ (Verkehrsminister Seebohm 1958, zitiert nach Klenke 1993, S. 21) und so die Konkurrenz der Systeme zugunsten des Westens zu entscheiden. Dass das Auto diese Hoffnungen ebenso wenig zu erfüllen vermochte wie die ebenfalls in die Massenmotorisierung projizierte Bewältigung der NS-Vergangenheit (ebd., S. 123), hätte schon damals niemanden wundern sollen.

In Planer- und Architektenkreisen wurde in den 1950er Jahren nach zwei Jahrzehnten völkischer Ideologie und langen Jahren der Kriegswirtschaft wieder offiziell an die Prinzipien der modernen Stadtplanung angeknüpft. Deren Vorstellungen davon, wie der städtische Verkehr zu organisieren sei, trafen zusammen mit einer weitgehenden Zerstörung ganzer Städte im Zuge des Zweiten Weltkriegs, einer Welle der Massenmotorisierung und einer Planungseuphorie, die weitgehende Umstrukturierungen der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen in greifbare Nähe rückte.

Nun schien der Zeitpunkt gekommen, an dem die Visionen der Planer für den städtischen Verkehr Wirklichkeit werden sollten. Mit seiner Monographie „Die autogerechte Stadt“ fasste der Architekt und Stadtplaner Hans Bernhard Reichow 1959 die Grundlagen der Verkehrsplanung der Nachkriegsmoderne zusammen und benannte ein Leitbild, dessen Ziele weitreichende Umsetzung erfuhren und, wenn auch nicht unter diesem Namen, zum Teil noch heute verfolgt werden.

Reichow, der seine Karriere ab 1934 als Stadtbaurat in Braunschweig begonnen und später als Baudirektor im damaligen Stettin fortgeführt hatte, war 1937 in die NSDAP eingetreten und hatte während des Krieges als Mitglied des „Arbeitsstab Wiederaufbau“ unter Albert Speer gearbeitet. In Stettin hatte er Entwürfe für ein „West-Oder-Band“ entwickelt, das aus streng hierarchisch gegliederten Siedlungszellen entlang einer Bandstruktur bestand. In den Jahren nach dem Krieg veröffentlichte er ähnliche Ideen für die Städte der Bundesrepublik mit neuer Begründung (Holzapfel 2012, S. 41).

In seinem Buch nahm Reichow eine in Teilen bis heute zutreffende Beschreibung und Analyse vieler durch den wachsenden Autoverkehr hervorgerufener Probleme vor. So erwähnte er die hohe Zahl von Unfalltoten, die Überlastung von auf traditionellen Grundrissen beruhenden Verkehrsnetzen und die Hilflosigkeit, mit der die unzureichende

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte mit immer größeren, teils auf mehreren Ebenen angelegten verkehrstechnischen Bauten beantwortet wurde und wird. Er beschrieb die Unübersichtlichkeit („Schilderwald“) und Kontraintuitivität (abbiegender Vorfahrtsstraßen) der infolge der Automobilisierung erlassenen Verkehrsregeln (Reichow 1959, S.6-23).

Seine daraus folgenden Forderungen lesen sich aus heutiger Sicht jedoch als eine Mischung aus Wunschdenken und Verblendung. So forderte er zu einer Zeit, als der Wiederaufbau in Deutschland schon in vollem Gange war, eine komplette Neugestaltung der bis dahin historisch gewachsenen oder zentralistisch-rasterförmig angelegten Verkehrsnetze nach dem Vorbild eines „organische(n) Verkehrs- und Erschließungssystems“ (ebd., S.24). Dieses verbildlichte er anhand der Verästelung von Blattadern und des menschlichen Blutkreislaufs, die ihm zufolge „einen dauernd leichte(n) Fluß, ohne Stau oder Stockungen oder irgendwelchen Zusammenstoß“ (ebd., S.19) gewährleisten. Eine systematische Überprüfung der Vergleichbarkeit der Aufgaben eines Blutkreislaufs und eines städtischen Verkehrsnetzes unterließ Reichow (siehe auch Kapitel B 2.1), die Notwendigkeit von Tangentialstraßen stritt er rundheraus ab. Aus der Tatsache, dass zwischen peripheren Stadtteilen nur geringe Verkehrsströme flossen, folgerte er, dass hier überhaupt keine direkten Verbindungen notwendig seien.

Holzapfel (2012, S. 43) weist darauf hin, dass in den hierarchisch gegliederten Straßennetzen der Geist von Reichows „West-Oder-Band“ Entwurf wieder aufscheint:

„Die Formen, die Reichow entwickelte, ähneln seinen Plänen, den Raum nach dem Vorbild von Ortszellen der NSDAP zu organisieren, in frappierender Weise. Es ging dabei eindeutig um Herrschaft über disperse Orte durch großmaßstäbige Kontrolle.“

Weiterhin forderte Reichow eine komplette Segregation der verschiedenen Verkehrsmittel:

„Die Herausnahme der Fußwege aus dem Fahrstraßenprofil ist schon deswegen zwingend, weil das menschliche Reaktionsvermögen, insbesondere bei Alten und Kindern, den hohen Autogeschwindigkeiten einfach nicht gewachsen ist. Dass darin der wesentliche Grund für die hohen Unfallopfer der Fußgänger zu erkennen ist, beweist der Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/Std.“ (Reichow 1959, S. 26)

Bemerkenswert ist hierbei, dass eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung trotz ihrer postulierten Wirksamkeit für Reichow nicht infrage kam. Ebenso wenig schien es denkbar, das Auto als Verursacher der beschriebenen Probleme in seinem Zugang zum angestammten Verkehrsraum des

städtischen Fußgängers zu beschränken; Reichow forderte im Gegenteil, mit dem Fußgänger den Leidtragenden aus den (bestehenden) Straßenräumen in die (zumeist erst noch zu schaffenden) städtischen Grünachsen zu verbannen.

Zum Ausgleich erwog Reichow die Ausbildung autofreier Einkaufsstraßen im Inneren bestehender Blockrandbebauungen (Abb. 5). Auch für Radfahrer forderte er eine eigenständige Infrastruktur, die optimalerweise „frei durchs Grüne“ geführt werde (ebd., S. 35). Ziel sollte der Schutz von Fußgängern und Fahrradfahrern vor Kollisionen und Emissionen sein. Großes versprach er sich zudem von der Anlage von Unterführungen, wenn auch deren Unbeliebtheit bei Fußgängern ihm durchaus bewusst war:

„Deshalb wird man zum Heil des Fußgängers ihn obendrein überlisten müssen. Etwa derart, daß die Über- und Unterführungen bei genügend Raum im Grünen unmerklich durch Rampen erreicht werden.“ (ebd., S. 38)

Es sind solche Sätze, in denen Reichows autoritäres Denken klar zutage tritt.

Die womöglich weitreichendsten Folgen jedoch zeitigte die falsche Schlussfolgerung aus der Beobachtung des umgekehrt proportionalen Verhältnisses von Straßenbreite und Verkehrsdichte bei bestehenden Stadtstraßen, bei deren Beschreibung

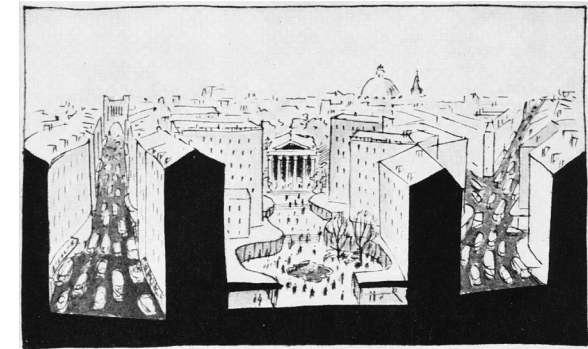


Abb. 5 Skizze zur Verdeutlichung des Konzepts rückwärtiger Einkaufsstraßen durch das Innere von Blockrandbebauungen

Reichow sich durch Abbildung einer Grafik auf Le Corbusiers „Plan Voisin“ bezog (Abb. 6): Obwohl im Stadtzentrum eine höhere Verkehrsdichte herrschte, waren die Straßen der Kernstädte bedeutend schmaler als in der Peripherie. Wie zuvor der Schweizer Architekt Le Corbusier und mit ihm viele Planer seiner Zeit forderte auch Reichow die Umkehrung dieses Verhältnisses durch die drastische Verbreiterung innerstädtischer Straßen und Ausbildung von „Sammeltangenten“ (ebd., S.12 sowie Buchanan und Crowther 1963), die den in den folgenden Jahrzehnten in vielen Großstädten geplanten, jedoch nur teilweise umgesetzten Stadt- autobahnen entsprachen.

Hans Bernhard Reichows „autogerechte Stadt“ steht stellvertretend für eine Generation von Stadt- und Verkehrsplanern, die sich in ihren Zukunftsvisionen in vielen Punkten einig waren. Sie sahen

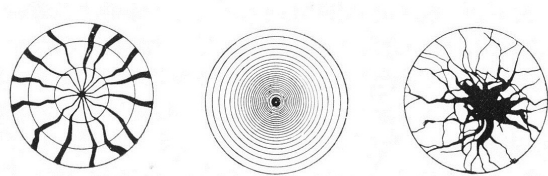


Abb. 6 Le Corbusiers Analyse des „Mißverhältnisses“ von Straßenbreite und Verkehrsdichte

die Zukunft in einer weitgehend durch das Auto geprägten Stadt, betonten die Wichtigkeit der Fernverbindung gegenüber lokaler Vernetzung und kannten als einzige Antwort auf den ansteigenden Individualverkehr nur den immer weiter führenden Ausbau der Trassen. Statt angesichts der erschreckend hohen Unfallzahlen (1971 erreichte die Zahl der Unfalltoten mit rund 21.000 ihren Höhepunkt, BAST 2015) eine stärkere Regulierung des motorisierten Fahrverhaltens zu fordern, schien ihnen die einzig logische Konsequenz eine Umgestaltung der Stadträume nach den Maßgaben des Autoverkehrs. Mit ihrer technisch-formalistischen Herangehensweise gelang es ihnen nicht, ein Verständnis der sozialen und räumlichen Zusammenhänge zu erlangen, wie es für das Funktionieren der von ihnen angestrebten neuen Siedlungseinheiten notwendig gewesen wäre. Auch scheint es naheliegend, ihre Vorstellungen von Planungsprozessen wie auch ihre gesellschaftlichen Ziele mit ihrer Sozialisation und fachlichen Prägung im Dritten Reich in Verbindung zu bringen.

Es ist dabei wichtig festzuhalten, dass die Auseinandersetzung der Stadtplaner und Architekten zu Zeiten der Massenmotorisierung durchaus schon differenziert und kritisch gegenüber den Folgen der neuen Mobilitätstechniken geführt wurde. Eine „Autoeuphorie“ lässt sich aus Reichows „autogerechte[r] Stadt“ ebenso wenig wie aus anderen einschlägigen Veröffentlichungen zur Verkehrsplanung dieser Zeit herauslesen. Vielmehr entwickelten die unhinterfragten Grundsätze der modernen Verkehrsplanung gewissermaßen ein Eigenleben, deren scheinbarer Logik sich selbst Kritiker der Massenmotorisierung unterwarfen.

Zwei folgenreiche Thesen der modernen Verkehrsplanung

Die Argumentation zugunsten des autogerechten Umbaus der Städte beruhte dabei im Wesentlichen auf zwei Punkten, die es aufgrund ihrer anhaltenden Wirkmächtigkeit ausführlicher zu betrachten gilt:

1. *Das Auto ist das Verkehrsmittel der Zukunft.*

Fraunholz (2002) beschreibt, wie das Auto als Symbol nach seiner Einführung lange Zeit umstritten war. So galt es bei den Arbeitern der Jahrhundertwende zunächst als Fahrzeug der Reichen, bei der Landbevölkerung als Fahrzeug der „Herren“:

„Gerade das Auto eignete sich hervorragend dazu, einen luxuriösen Lebensstil zu demonstrieren, da seine Benutzung im öffentlichen Raum stattfand. Diese sozialdifferenzierende Wirkung der Autonutzung wurde bereits von den Zeitgenossen als eine entscheidende Ursache für die Abneigung gegen den Kraftverkehr vermutet.“ (ebd., S. 47)

Um den Widerstand breiter Bevölkerungsschichten zu unterwandern, der sich in vielfältigem Protest bis hin zu gewalttätigen Angriffen auf Autofahrer äußerte (Birkefeld & Jung 1994, S. 43 ff.), organisierten sich die Autofahrer schon bald nach Auftauchen der ersten Automobile am Ende des 19. Jahrhunderts in Vereinen:

„Gemeinsames Ziel der Automobil-Clubs war die Verbreitung der automobilistischen Idee mit ihrem Versprechen scheinbar unbegrenzter Mobilität. Konflikte sollten dabei möglichst vermieden und in der Gegenwehr gegen als Einschränkung empfundene gesetzgeberische Aktivitäten kanalisiert werden.“ (Fraunholz 2002, S. 35)

Durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit dieser Vereine sowie der Hersteller, die neben einer Vielzahl von Zeitschriften die Veranstaltung von Automessen und Wettrennen umfasste, wurde das Bild vom Auto als Zukunftssymbol verfestigt, dessen Priorisierung im Straßenverkehr trotz

steigender Zahl der Verkehrstoten und steigender Belastung der Stadtbewohner durch Abgase und Lärm schließlich auch rechtlich durchgesetzt werden konnte. Um diese Aufladung als Symbol des Fortschritts zu erreichen, waren die technischen Vorzüge des Autos allein nicht ausreichend. Einen wesentlichen Beitrag leistete hierbei seine kontinuierliche Repräsentation in Film, Werbung und in politischen Diskursen.

Andreas Wagenknecht (2011) beschreibt in seiner Analyse der Bedeutung des Automobildiskurses in der Filmtheorie, wie die etwa zeitgleich entwickelten Technologien (Film und Auto) eine wechselseitig vorangetriebene diskursive Bedeutung erfuhren. So kommen ihm zufolge die beiden Erfindungen „nur [...] zusammen, wenn das eine zur Dokumentation und Historisierung des anderen beitragen kann und darin sein jeweiliges Wesen findet“ (ebd. 2011, S. 150). Demzufolge sei das Auto „mehr [...] als ein zufällig häufig thematisiertes Objekt innerhalb der Filmtheorie“ (ebd. 2011, S. 231).

Auch ohne eine so weitreichende kulturgeschichtliche Kopplung der beiden Techniken zugrunde zu legen muss angenommen werden, dass der Film einen wesentlichen Beitrag zur Popularisierung und symbolischen Aufladung des Automobils beigetragen hat. Bereits zehn Jahre nach der Erfindung des Automobils und nur ein Jahr nach der Erfindung des Cinématographen zeigte der Film „Voitures

Automobile“ im Jahre 1896 erstmals bewegte Bilder eines Autos. Dorit Müller leitet ihre Beschreibung des Autos im frühen Kino mit einem Zitat eines Berliner Journalisten ein, das auch 100 Jahre später noch Geltung beanspruchen darf:

„Die Fabel des Kintopdramas kann so saudumm und so leicht zu erraten sein, wie sie will: wenn die Verbindung ihrer Bruchstücke nur durch recht rasante Autofahrten garantiert ist, jubelt das Publikum.“ (Rauscher 1913, zitiert nach Müller 2004, S. 157)

Ab diesem Zeitpunkt sollte die Darstellung der jeweils neuesten Automobile im Film als Grundsatz, der von den großen Hollywoodfilmen bis zu den kleinsten deutschen Krimiserien, von „Denn sie wissen nicht, was sie tun“ aus den 1950er Jahren bis zum neuesten James Bond-Film reicht, ungebrochen bleiben. Wie die Entwicklung neuer Autos dabei auch mit den Filmwelten korrespondierte, zeigt ein Ausspruch von Roland Barthes über den in Technik und Design bahnbrechenden Citroën DS aus dem Jahre 1957:

„Die „Deesse“ hat alle Wesenszüge (wenigstens beginnt das Publikum sie ihr einmütig zuzuschreiben) eines jener Objekte, die aus einer anderen Welt herabgestiegen sind, von denen die Neomanie des 18. Jahrhunderts und die unserer Science-Fiction genährt wurden: die

Deesse ist zunächst ein neuer Nautilus.“ (Barthes 1981, S. 196)

Neben der medialen Repräsentation des Autos spielte besonders die symbolische Aufladung des Autos in politischen Diskursen eine bedeutende Rolle für die Verknüpfung des bestehenden Verkehrsmittels mit Zukunft und Fortschritt. Wie bereits beschrieben, wurde das Auto hierbei bis in die Weimarer Republik hinein mit den „Herrenfahrern“, mit Ungleichheit und Klassengesellschaft assoziiert und stand so im Gegensatz zum Projekt der Moderne. Gregor Rinn (2008, S. 12 f.) beschreibt in seiner Dissertation, wie die Bedeutung des Autos im politischen Diskurs unter Hitler grundlegend überformt wurde.

Hatte es bisher als Luxusgut für die bürgerlichen Schichten gegolten, sollte das Auto im Rahmen der „Volksmotorisierung“ das Versprechen der Aufhebung der Klassengegensätze in der Volksgemeinschaft einlösen. Zwar hatte zuvor auch schon die SPD der Weimarer Republik ihrer positiven Grundhaltung zum technischen Fortschritt entsprechend das Ziel formuliert, „die sozialdifferenzierenden Wirkungen“ des Autos zu „überwinden“ (Fraunholz 2012, S. 52). Hieraus wurde jedoch kein konkretes politisches Handeln abgeleitet.

Bemerkenswerterweise wurden die Pläne zur Volksmotorisierung im Dritten Reich bis zum Kriegsausbruch im Jahre 1939 vorangetrieben,

obwohl sie im Gegensatz zu den Zielen von Rüstungsausbau und Rohstoffautarkie standen (Rinn 2008, S. 13). Wolfgang Sachs (1981) schloss daraus, die ideologische Vorbereitung der deutschen Massenmotorisierung sei von den Nationalsozialisten bereits größtenteils abgeschlossen worden, auch wenn ihre Umsetzung erst in der Bundesrepublik erfolgen konnte. Als sicher darf gelten, dass spätestens in den 1950er Jahren das Auto, oder spezifisch der Volkswagen Käfer, zum Symbol des von Wirtschaftsminister Ludwig Erhard geforderten „Wohlstand[s] für alle“ und somit synonym mit dem Projekt der Moderne geworden war.



Abb. 7 Der millionste VW-Käfer

2. Verkehrsplanung muss ausschließlich als Ingenieursdisziplin auf der Grundlage quantitativer Daten betrieben werden.

Mit der Moderne kam neben dem Auto auch die Überzeugung, der Verkehr lasse sich wissenschaftlich erfassen und auf dieser Grundlage neu organisieren. Da die frühen Verkehrsplaner in Deutschland wie in anderen Ländern zumeist als Bauingenieure ausgebildet worden waren (Holzapfel 2012, S. 51), waren ihre Forschungsmethoden wie auch ihre Arbeitsmodelle überwiegend quantitativ strukturiert:

„Die in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts in den USA und Deutschland allmählich durchgesetzten Modelle der Prognose des künftigen - in aller Regel wird nur der Automobilverkehr behandelt - Verkehrs bestehen aus recht einfachen Gleichungssystemen. Aufgrund von statistischen Analysen (multiple Regression) werden simple, über lineare Zusammenhänge kaum hinausgehende Relationen zwischen Automobilfrequenzen auf Straßen und der Einwohnerentwicklung (kombiniert oft mit Strukturen wie Einkommen oder Automobilbesitz) in der Vergangenheit ermittelt und auf imaginierte oder konkret geplante künftige Zustände übertragen.“ (ebd. 2012, S. 49)

Aus einer positiven Einwohnerentwicklung konnte aufgrund solcher Prognosen also immer nur eine Ausweitung des Automobilverkehrs folgen. Die Betrachtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als geschlossenes System verstellte hierbei systematisch den Blick auf politische Entscheidungsmöglichkeiten. Lucius Burckhardt hatte dies schon erkannt, als er 1970 über politische Entscheidungen in der Planung schrieb:

„Im Gegensatz zu der noch stark von der Planerintuition geprägten oberen Planergeneration bedient sich die jüngere - und das ist erfreulich - der modernsten analytischen Mittel. Mit dem Computer gerechnete Verkehrsmodelle oder Spielsimulationen von planerischen Abläufen sind für sie das tägliche Brot. Wie aber stellt sich diese Generation zu den unerlässlichen Bewertungsfragen? - Hier nun scheint die Gefahr zu bestehen, daß die Einstellung der Menschen als bloßes „Verhalten“ abgetan wird, oder mit anderen Worten, daß die Politik durch die Soziologie ersetzt wird.“ (Burckhardt 2004, S. 56)

Alternativen wie der Ausbau bzw. die Förderung alternativer Verkehrsmittel, die Stagnation oder Rückgang des MIV bei steigendem Verkehrsaufkommen ermöglicht hätten, blieben außen vor. Bei einer steigenden Belastung der städtischen Straßen durch das Auto wurde als einzige mögliche Konsequenz die Verbreiterung der Fahrbahn gefordert.

Um ein Verkehrschaos zu verhindern, mussten die Infrastrukturen dem Auto angepasst werden.

Bardua & Kähler (2011, S. 69) fassen zusammen, bei der rückblickenden Beurteilung des verkehrsplanerischen Wirkens dieser Epoche müsse man den rasant anwachsenden Verkehr, das Problem der Unfalltoten und den Glauben an den fließenden Verkehr als „Garant für eine lebendige Stadt“ berücksichtigen, jedoch:

„Was man den Verkehrsplanern [...] vorwerfen kann, ist die Einäugigkeit ihrer Betrachtung, die mit mathematischen Formeln und Verkehrszählungen Stadtplanung betrieben. Ein Satz wie der von Otto Sill: „Wenn man alles durchdenkt, kommt man zu dem Schluss: Wir hätten es nicht anders machen können“, ein solcher Satz steht für eine eindimensionale Betrachtungsweise, die nicht zwingend richtig ist, Nur weil sie mit Zahlen jongliert.“

A.2 Förderung des Automobilverkehrs durch Gesetzes- und planerische Regelwerke in Deutschland

Die Auswirkungen der Massenmotorisierung auf die Stadt- und Verkehrsplanung lassen sich nicht nur städtebaulich und ideengeschichtlich, sondern auch anhand der Gesetzeswerke und Planungsrichtlinien nachzeichnen. Aufgrund des begrenzten Umfangs der vorliegenden Arbeit werden hier schwerpunktmäßig die (Reichs-)Straßenverkehrsordnung wegen ihrer disziplinierenden Wirkung für die Nutzung von bis dahin für alle Verkehrsteilnehmer zugänglichen öffentlichen Flächen und die bereits erwähnte Reichsgaragenverordnung bzw. ihre Nachfolgesetze sowie diverse Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wegen ihres nachhaltigen Einflusses auf die planerische Praxis analysiert.

A.2.1 Die (Reichs-)Straßenverkehrsordnung

Kurz nach dem Erscheinen der ersten Autos auf öffentlichen Straßen wurden auch die ersten Verordnungen verkündet, die ihre Nutzung reglementierten. Während dabei zu Beginn durchaus restriktive Regelungen durchgesetzt wurden, änderte sich deren Charakter mit der steigenden Bedeutung der Automobile und dem Organisationsgrad ihrer Besitzer. Schmidt (2001, S. 8) verdeutlicht diese grundsätzliche Wende am Beispiel Frankfurts:

„Verkehrsvorschrift, Frankfurt/Main 1905:
... muss Schritt gefahren und geritten werden in allen engen Straßen, ... überall, wo ein ungewöhnlich starker Verkehr von Wagen, Reitern oder Fußgängern stattfindet oder die Passage ... in sonstiger Weise beengt ist.

Verkehrsvorschrift, Frankfurt/Main 1925:
Fußgänger haben sich da, wo lebhafter Fahrverkehr stattfindet, nur auf den Bürgersteigen und sonstigen, dem Fußgängerverkehr vorbehaltenen Wegen zu halten und alles zwecklose Stehenbleiben auf dem Fahrdamm zu unterlassen. Das Überschreiten des Fahrdammes hat nur in senkrechter Richtung zu diesem zu erfolgen.“

Unter den Nationalsozialisten erfolgte eine gesetzgeberische Vereinheitlichung der den Verkehr betreffenden Regularien im gesamten Staatsgebiet. Die Reichs-Straßenverkehrsordnung wurde 1934 mit dem Ziel erlassen, die „Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs“ zu gewährleisten (Fliegau 1994, S. 386). Schmidt (2001, S. 8) merkt an, dass die Begründung für das tief in die Bewegungsfreiheit von Fußgängern und Radfahrern eingreifende Gesetzeswerk, während die Verbreitung des Autos noch auf einem niedrigen Stand war, unbefriedigend sei und zitiert zur Erklärung aus der Dissertation von Josef Esser über den „durch die nationalsozialistische Revolution geschaffenen Auffassungswandel“:

„In Zukunft kann nicht mehr der liberalistische Individualismus als Grundgedanke des Straßenverkehrs geduldet werden, sondern der Leitgedanke der Unterordnung unter das Ganze und des Sich–Einpassens in die Verkehrsgemeinschaft hat im 3. Reiche maßgebende Anerkennung gefunden. ... Neben dieser ... ist wohl der zweite Grundzug unseres heutigen Verkehrsrechts, der wirtschaftlichen Bedeutung des Kraftfahrzeugs Rechnung zu tragen. Heute ist es allgemein anerkannt, dass Deutschland sowohl aus volkswirtschaftlichen als auch aus wehrpolitischen Gründen eine erhebliche Vermehrung seines Kraftwagenbestandes braucht.“ (Esser 1936, zitiert nach Schmidt 2001, S. 11)

Die Reichs-Straßenverkehrsordnung übernahm zunächst verschiedene verkehrsrechtliche Grundsätze, die zu diesem Zeitpunkt bereits Bestand hatten, so zum Beispiel die Beschränkung der Haftpflicht für Kfz-Fahrer, die bereits seit dem 1909 eingeführten „Haftpflichtgesetz für Automobile“ nicht mehr für alle Schäden haften mussten, die durch ihre Fahrzeuge verursacht wurden (Holzapfel 2012, S. 28). Zusätzlich wurden mit ihr jedoch auch neue Vorschriften erlassen, darunter besonders folgenreich die allgemeine Vorfahrt für Kraftfahrzeuge (Schmidt 2001, S. 11) und die Benutzungspflicht für Radwege. Infolge des letzteren Passus mussten Radfahrer fortan Radwege benutzen, so sie vorhanden waren, was ihre schrittweise

Verdrängung von der Fahrbahn zur Folge hatte und so einen Anstieg der Durchschnittsgeschwindigkeit auf städtischen Straßen ermöglichte, deren Fahrbahnen nun nicht mehr durch die langsameren Verkehrsteilnehmer benutzt werden durften. Holzapfel (2012, S. 31) resümiert:

„Gesetzliche Regeln verändern also den städtischen Raum vor den Häusern erheblich. Die Straße vor dem Haus wird von einer Fläche, die einst Möglichkeiten schuf, zu einer Fläche der ständigen Unsicherheit und Belastung.“

Die Höchstgeschwindigkeit musste, nachdem sie 1953 ganz abgeschafft worden war, zwar nach einem dramatischen Anstieg der Unfallzahlen 1957 innerstädtisch wieder auf 50 km/h beschränkt werden (ebd. 2012, S. 47), jedoch ist auch diese Geschwindigkeit geeignet, eine hohe Unfallschwere und -häufigkeit zu verursachen und wird zudem vielerorts systematisch überschritten. So wurden beispielsweise in Hamburg im Jahr 2011 über 500.000 Geschwindigkeitsüberschreitungen zur Anzeige gebracht (Polizei Hamburg 2011, S. 52), die jedoch ihrerseits nur einen Bruchteil der tatsächlichen Verstöße ausmachen dürfte.

Neben der Verkehrssicherheit ist die Geschwindigkeitsbegrenzung eine äußerst relevante Größe für die Raumwirkung des Straßenverkehrs. Die Geschwindigkeit des Verkehrs und die daraus resultierende Immissionsbelastung einerseits und die

raumzerschneidende Wirkung andererseits sind äußerst bedeutsam für die physische städtebauliche Gestaltung des Straßenraums wie auch die subjektive Raumwahrnehmung von Radfahrern und Fußgängern.

Weitere Absätze der Straßenverkehrsordnung unterwarfen die Nutzung des öffentlichen Raumes einer umfassenden Reglementierung und untersagten beispielsweise Spiel und Sport auf Fahrbahn, Seitenstreifen und Radwegen (§ 31), was den historischen Verlust des Straßenraums für Kinder juristisch zementierte oder den Betrieb von Lautsprechern (§33), falls dadurch „am Verkehr Teilnehmende in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können“.

Nachdem die Reichs-Straßenverkehrsordnung zunächst auch im Nachfolgestaat BRD übernommen worden war, wurde 1970 die Straßenverkehrsordnung (StVO) verabschiedet und seither immer wieder Neufassungen dieser Rechtsvorschrift erarbeitet. In ihren Grundsätzen unterscheiden diese sich nicht wesentlich von ihren Vorgängerinnen.

Erst mit der als „Radfahrnovelle“ bekannt gewordene Neufassung wurden 1997 die eindeutigen Schlüsse aus der Unfallforschung der 1990er Jahre gezogen und erstmals das Recht der Radfahrer auf Benutzung der Fahrbahn wieder gestärkt. Seit 1.10.1998 müssen demnach nur noch Fahrradwege

benutzt werden, auf denen per Beschilderung (VZ 237, 240, 241) eine Benutzungspflicht angeordnet wurde. Zudem wurde die Anordnung einer Fahrradwegebenutzungspflicht im Einzelfall hohen Anforderungen an eine Begründung durch außergewöhnliche Gefährdungen sowie den Zustand des betroffenen Radweges unterworfen. Dazu trugen im weiteren auch verschiedene Entscheidungen der Judikative wie insbesondere die Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bei, demzufolge „[e]ine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden [darf], wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.“ (BVerwG 2010) Weiterhin wurden auch Schutz- und Radfahrstreifen als fahrbahnahe Radverkehrsführungen gesetzlich verankert und die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr erleichtert.

Erst im Jahre 2009 wurden die grundsätzlichen Prioritäten der StVO theoretisch neu geordnet. Bis dahin lautete der Leitsatz:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.“

Seither gilt zusätzlich:

„Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“

Und:

„Der Förderung des öffentlichen Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Es ist durchaus bemerkenswert, dass diese Einschränkung, die Verkehrssicherheit über die Flüssigkeit des Verkehrs stellt, bis dahin nicht in der StVO verankert war. Mit den genannten Zusätzen wurde der explizite Auftrag an die Verkehrsplaner erteilt, in der Abwägung den Belangen der Verkehrssicherheit absolute Priorität einzuräumen. Dadurch entstanden theoretisch neue Freiräume in der Argumentation für eine umfassende Umgestaltung und insbesondere niedrigere Tempolimits, die jedoch bislang nicht konsequent ausnutzt werden.

Schließlich wurde in der StVO-Novelle von 2009 explizit auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, FGSV 2010) der FGSV verwiesen, womit nach der RAST (FGSV 2014) auch diese Richtlinie in ihrer Bedeutung für die bundesdeutsche Planungspraxis gestärkt wurde.

A.2.2 Die Reichsgaragenordnung von 1939

Neben der Reichs-Straßenverordnung wurde im Dritten Reich auch die Reichsgaragenordnung (1939) erlassen, die auf Grundlage der Erkenntnis, ausreichender Parkraum für die angestrebte „Volksmotorisierung“ könnte nicht ausschließlich durch die öffentliche Hand finanziert werden, eine Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen bei jedem Neubau von Wohnungen und Häusern verpflichtend machte. Die zugrunde liegende Argumentation erläutert Fliegau (1994, S. 387) wie folgt:

„Wer durch Errichtung oder Betrieb von Anlagen, die einer anbaurechtlichen Genehmigung bedürfen, Zu- und Abgangsverkehr und kürzeres oder längeres Abstellen von Fahrzeugen veranlasst, muss dafür Sorge tragen und haften, dass dies tunlichst ohne Störung der öffentlichen Ordnung geschieht. Auch und gerade die Errichtung von Wohnhäusern zieht zwangsläufig nach sich, dass die Bewohner ihre Fahrzeuge in der Umgebung für längere Zeiträume abstellen. Bei Neu- oder Umbauten sorgt also der Bauherr für sich und die ihm zurechenbaren Personen für eine ordnungsgemäße Unterbringung der in seiner Sphäre gehaltenen Kraftfahrzeuge mit der Möglichkeit, seine finanziellen Belastungen etwa in Form von Mietzinsbestandteilen abzuwälzen.“

Insbesondere wenn man sich den niedrigen Motorisierungsgrad der Bevölkerung zu diesem Zeitpunkt vor Augen hält, wird deutlich, wie ungerecht diese Zwangsfinanzierung der Autofahrer durch alle war und ist, die eine Wohnung bauen oder mieten. Dennoch wurde die Reichsgaragenordnung ebenfalls ins Gesetzeswerk der BRD übernommen und hatte noch bis ins Jahr 1986 Bestand (Bardua & Kähler 2012). Dies führte insbesondere in der Nachkriegszeit dazu, dass mit dem Wiederaufbau in großem Umfang Parkplätze geschaffen wurden, die dann die Massenmotorisierung im Zuge des Wirtschaftswunders erst ermöglichten: „Das demokratische Deutschland hat [...] durch die Exekution dieser Parkraumordnung aus der Diktatur des Dritten Reiches das Land mit Autos aufgerüstet, wie es 1950 undenkbar war. Damals glaubte man, Deutschland wurde nie mehr als 62,4 Pkw auf 1000 Einwohner haben. Heute hat es mehr als zehn Mal soviel.“ (Knoflacher 2011, S. 12)

A.2.3 FGSV-Richtlinien

Neben der Reichsgaragenordnung sind für die Formalisierung der planerischen Förderung des Autos diverse Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von Bedeutung. Die von der FGSV herausgegebenen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, FGSV 2014) sowie für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, FGSV 2005), des Fahrradverkehrs (ERA, FGSV 2010) und des Fußgängerverkehrs (EFA, FGSV 2002) sind in der BRD allesamt verbindliche technische Regelwerke.

Zunächst fällt dabei auf, dass es für den Fuß- und Radverkehr sowie den ruhenden Verkehr gesonderte Richtlinien gibt, während der motorisierte Verkehr in der RASt abgedeckt wird. Die Anlage von Fuß- und Radwegen sowie Anlagen des ruhenden Verkehrs werden damit im Gegensatz zur MIV-Infrastruktur teilweise ausgelagert, worin sich wiederum die strukturelle Systematik der Planung von der Fahrbahn nach außen spiegelt. Die früheste Festlegung geschieht dabei zumeist anhand der RIN, die eine Klassifizierung des jeweiligen Straßenraums nach seiner Verbindungsfunktion vorschreibt:

„Durch die Verkehrsnetzgestaltung sollen die einzelnen Verbindungen so gestaltet werden, dass – entsprechend dem raumordneri-

schen Ziel der guten Erreichbarkeit – für die Netzelemente bestimmte Verkehrsqualitäten realisiert werden können. Daher werden für die Gestaltung und Bemessung der Netzabschnitte in Abhängigkeit von der jeweiligen Kategorie Zielgrößen für eine angemessene Verkehrsqualität bestimmt.“ (FGSV 2008, S. 23)

Somit sind zu Beginn der eigentlichen Straßenraumwurfsarbeit einige der wichtigsten Kenngrößen bereits festgelegt, die sich in Kombination mit den relevanten Verkehrsprognosen auf Anzahl und Breite der Fahrstreifen sowie die angestrebten Fahrgeschwindigkeiten auswirken. Zwar beschreiben die RIN eine Interdependenz von Verkehr und Raumstruktur, faktisch ermöglichen sie jedoch nur die Ableitung in eine Richtung: die Entwicklung des Straßenraumes aus den verkehrlichen Erfordernissen. Die als Alternative empfohlene „städtebauliche Bemessung“ von Nebenflächen und Fahrbahn im Verhältnis 30:40:30 im Rahmen einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ wirkt als Alternative zum „geführten Entwurf“ (beide ebd., S. 21) geradezu utopisch. In der Planungspraxis muss sie außerhalb von Wohnstraßen auch als Ausnahme gelten.

In den aktuellen Versionen aller FGSV-Richtlinien wird die Bedeutung des ÖPNV und der nichtmotorisierten Verkehrsarten stark betont. Stellvertretend soll hier ein Auszug aus der RASSt zitiert werden:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (FGSV 2014, S. 15)

Im Gegensatz zur Planung des motorisierten Individualverkehrs, für den minutiöse Vorgaben existieren, wird das Ziel der Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf andere Verkehrsmittel jedoch nicht weiter operationalisiert.

A.3 Fallbeispiele in Hamburg

Um darzustellen, wie sich die planerische und rechtliche Priorisierung des Kfz-Verkehrs auf Straßenräume und Städtebau auswirkt, werden zwei Fallbeispiele untersucht. Beide Beispiele zeichnen sich dadurch aus, dass sie eine konsequente (Um-)Gestaltung nach den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs erfahren haben und bis heute durch diesen geprägt sind. Als Hauptverkehrsstraßen wird ihnen in der Verkehrsplanung eine wichtige Verbindungsfunktion zugeschrieben. Dadurch fand auch nach der „ersten Welle“ der Verkehrsberuhigung ab den 1980er Jahren keine Neubewertung der unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum statt.

A.3.1 Die Ost-West-Straße in Hamburg

Als erstes Fallbeispiel soll die Ost-West-Straße dienen, die in den 1960er Jahren als Durchbruchstraße durch die Hamburger Innenstadt gebaut wurde. Ihr Fall eignet sich für die Analyse im Zusammenhang der vorliegenden Arbeit besonders, weil sie einerseits explizit unter den Gesichtspunkten der durch das Auto entstandenen Ansprüche an den Straßenraum neu entwickelt wurde und andererseits in einer sehr speziellen historischen Situation mit einem hohen Maß an Handlungsfreiheit umgesetzt wurde, so dass die Konsequenzen einer Ausrichtung der Straßenraumgestaltung auf

das Auto voll zum Tragen kamen.

Die Planungen der Ost-West-Straße begannen 1924 mit ersten Konzepten unter Fritz Schumacher, erfuhren ab Ende der 1930er Jahre im Rahmen der nationalsozialistischen Elbuferplanung neue Impulse (Donath 2011) und wurden nach dem Zweiten Weltkrieg insbesondere durch den Innenstadtwettbewerb von 1948 konkretisiert. Dieser soll als erster Fokus dazu dienen, die Zukunftsvisionen und Planungsprinzipien der Architekten und Stadtplaner zu analysieren, die in Deutschland nach Ende des Zweiten Weltkriegs tonangebend waren.

Der erste städtebauliche Wettbewerb in Hamburg nach der bedingungslosen Kapitulation Deutschlands baute inhaltlich auf den frühen Studien unter Oberbaudirektor Fritz Schumacher und den Planungen des Architekten Konstanty Gutschow auf, der im Dritten Reich als „Architekt des Elbufers“ für die Neugestaltung der „Führerstadt“ Hamburg zuständig gewesen war (Wawoczny 1996, S. 27). Dessen Elbuferplanungen in Altona hatten ihn zur Planung einer Durchbruchstraße zwischen Deichtor und Millerntor veranlasst, die den Verkehr zwischen den Stadtteilen östlich und westlich der Innenstadt aufnehmen und so die Ringstraße auf den ehemaligen Wallanlagen entlasten sollten. Zwar stand die Umsetzung der von nationalsozialistischem Größenwahn geformten Planungen in Altona nach dem Kriegsende nicht

mehr zur Debatte, dennoch wurde der Bau einer Ost-West-Trasse durch die zerstörte Innenstadt zum Kernstück des 1948 ausgeschriebenen Wettbewerbs:

„Das Auto rückte in den Mittelpunkt der Wiederaufbauplanungen, weshalb zuerst das Verkehrsnetz als das „Gerippe“ der Stadt festgelegt werden sollte.“ (von Limont 1991, S. 110)

Geändert hatte sich lediglich die Begründung, weshalb ein so umfangreicher Eingriff in die Stadtstruktur vorgenommen werden sollte. Zwar hatte der Autoverkehr 1948 noch nicht einmal wieder das Vorkriegsniveau erreicht (Höhns 1991, S. 183), dennoch wurde das Auto zum Kristallisationspunkt sowohl der gewagten als auch der eher nüchternen Zukunftsvisionen.

Um den Wettbewerbsteilnehmern freie Hand bei der Überplanung bestehender Grundrisse zu signalisieren, wurde eigens eine zweite Preiskategorie der „utopischen“ Planungen geschaffen (von Limont 1991, S. 113). Von Limont zufolge unterschieden sich die Entwürfe der verschiedenen Kategorien nicht mehr im Grade der Ausrichtung auf das Automobil, sondern im Wesentlichen nur noch in ihrer Konsequenz der Ausblendung anderer Verkehrsteilnehmer:

„Während die „utopischen“ Entwurfskonzepte auf einer weitgehenden Trennung von Auto-

und Fußgängerverkehr basierten, gaben die „realistischen“ Entwürfe (mit Ausnahme von Planungskonzepten, die über einen inneren City-Ring den Durchgangsverkehr reduzieren wollten) dem Autoverkehr deutlich den Vorzug. [...] Die Architekten konnten die „Neuordnung der Innenstadt“ nur als „autogerechte“ Planung realisieren.“ (ebd., S. 113)

Folglich finden sich in den Entwürfen viele bereits erwähnte Elemente der autogerechten Stadt wieder: so etwa die extrem platzintensiven kreuzungsfreien Knotenpunkte mitten in der Innenstadt im Entwurf von Hans und Wassili Luckhardt (Abb. 8), die Umsetzung einer Ost-West-Trasse als gestellte Hochstraße bei Hoffmann und Rossow, extrem aufgeweitete Straßenräume bei Fiebelkorn, Henning und Schröder (Abb. 9) oder am radikalsten: ein City-Band mit einer auf mehreren Etagen mit dem Auto erreichbaren „Kaufcity“ bei Wilhelm Ohm (Abb. 10).



Abb. 8 Entwurf von Hans und Wassili Luckhardt

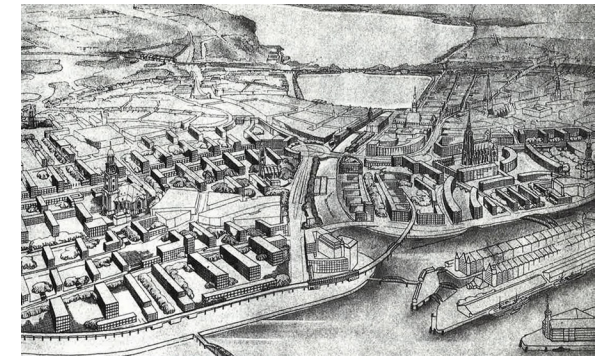


Abb. 9 Entwurf von Fiebelkorn, Henning und Schröder



Abb. 10 Entwurf von Wilhelm Ohm

Nur der Entwurf von Kallmorgen und Hillebrecht behandelte den Gedanken eines autofreien Stadtkerns, und auch hier nur mit der Kehrseite einer Ringstraße, die bei ihrer Umsetzung die Innenstadt nach allen Seiten räumlich isoliert hätte.

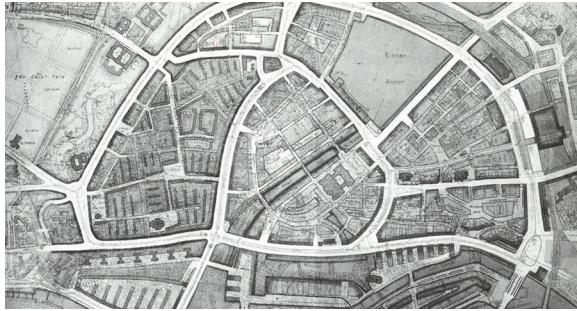


Abb. 11 Entwurf von Kallmorgen und Hillebrecht

Obwohl im Innenstadtwettbewerb ein Entwurf mit einem anderen Straßenverlauf mit dem ersten Preis prämiert worden war, fiel die Entscheidung 1949 auf die Umsetzung der nördlichen Route, die den Millerntorplatz an St. Michaelis- und Nikolaikirche vorbei mit dem Deichtorplatz verbindet. Es ist daher unklar, inwieweit der Wettbewerb die tatsächliche Ausgestaltung der Ost-West-Straße überhaupt beeinflusste (Wawoczny 1996, S. 48). Immerhin zeigen die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der diskutierten Entwürfe jedoch, welche vermeintlichen „Zwänge“ des automobilen Verkehrs schon zu Allgemeinplätzen der Planerzunft geworden waren und welche Spielräume noch ernsthaft zur Debatte standen.

Wie Michael Wawoczny in seiner umfassenden Studie „Der Schnitt durch die Stadt“ (Wawoczny 1996) darlegt, geschahen alle Planungen zur Ost-West-Straße unter Schumacher sowie später unter Gutschow und nach Ende des Zweiten Weltkriegs im Rahmen des Innenstadtwettbewerbs sowie

schließlich die Planung und Umsetzung unter Oberbaurat Dr. H. Speckter immer auch unter städtebaulichen Zielsetzungen. Dazu gehörte die Verknüpfung der Plätze und Gebäude (hier insbesondere der Kirchen), die für das Stadtbild prägend waren und teilweise noch heute sind, wie Abb. 12 zeigt (ebd., S. 31). Unter den Nationalsozialisten knüpfte sich an die Umsetzung der Verkehrsachse die Hoffnung, eine lineare, „bandartige“ Stadtentwicklung in Ost-West-Richtung zu ermöglichen (ebd., S. 36).



Abb. 12 Die Straße als Verknüpfung

Beurteilt man das Ziel der Verknüpfung dieser Verbindung von städtischen Räumen mit dem Ziel einer Abfolge verschiedener Raumsituationen nach den Maßstäben des klassischen Städtebaus im Sinne eines Camillo Sitte (Sitte 2002), erscheint die Planung hingegen als „Straßenband, das die In-

nenstadt quer durchschneidet und dabei mehrere historische Plätze an ihren Flanken aufreißt“ (Lange 1994, S. 43). Tatsächlich drängt sich insbesondere angesichts der Gestaltung von Millerntorplatz und Deichtorplatz die Frage auf, was nach ihrer „Verbindung“ eigentlich noch von ihrer ursprünglichen Gestalt und Funktion übrig blieb.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Ausbildung des Straßenraums über einen Zeitraum von fast vierzig Jahren nach wechselnden städtebaulichen Leitbildern, die Wawoczny in drei Phasen einteilt:

1. Die gegliederte und aufgelockerte Stadt
2. Urbanität durch Dichte
3. Die Stadtreparatur

Entscheidend für die Ausbildung des (geplanten und gebauten) Straßenraums waren in allen Phasen die Prämissen, die durch verkehrsplanerische Festlegungen in die städtebauliche Gestaltung eingeführt wurden. Zuvorderst stand hier der Grundsatz der modernen Verkehrsplanung vom „Sachzwang des fließenden Verkehrs“ (ebd., S. 225). Diesem Grundsatz zufolge ist die wichtigste Aufgabe des Straßenraums die Verbindungsfunktion, d.h. die Abwicklung des gegenwärtigen und bei vielen Planungen auch des projizierten zukünftigen (Mehr-)Verkehrs. Daraus ergibt sich eine Planungsmethodik, der zufolge der Straßenraum von der Fahrbahn aus gedacht wird und die Gestaltung

von Nebenflächen, Platzsituationen und auch Erschließungssystemen aus der zunächst festgelegten Dimensionierung des Straßenkörpers abgeleitet wird.

Am Beispiel lässt sich diese Methodik in der Wahl der eingesetzten Planungsverfahren nachzeichnen. So wurde die Linienführung zur zügigen Vortreibung des Straßenbaus schon im Jahre 1953 in zwei Teilbebauungsplänen festgelegt, während die den Straßenraum prägende Bebauung erst im Laufe der folgenden Jahre und Jahrzehnte in mehreren sukzessiven Durchführungsplänen ausgestaltet wurde. Der wesentliche Unterschied zwischen diesen Planinstrumenten bestand hierbei in der Beschränkung der Teilbebauungspläne auf die Ausweisung von Flächen des öffentlichen Bedarfs, wozu die Straßenflächen zu zählen sind, und die damit gegenüber den Durchführungsplänen leichtere Durchsetzung (ebd. 1996, S. 53).

Erst nachdem der Verlauf der Straße festgelegt worden war, erfolgte die städtebauliche Ausformulierung des Straßenraums. Noch 1960, als die Straße bereits hergestellt war, war die Bebauung zu beiden Seiten in weiten Teilen inexistent. Abb. 13 zeigt die Straße nach ihrer Herstellung mit einer noch vergleichsweise gering ausgeprägten Barrierewirkung. Wie Wawoczny überzeugend darlegt, erzeugte erst die beiderseitige Bebauung die massive Schneisenwirkung, die seit den 1970er Jahren die öffentliche Wahrnehmung der Ost-West-Straße

prägt (ebd., S. 25 ff.). Allerdings erfolgte diese Bebauung unter den Prämissen der Verkehrsplanung, die eine architektonische Abwendung von der Straße wenn nicht absichtlich, so doch zwingend zur Folge hatten. Diese Prämissen waren so simpel wie folgenreich.



Abb. 13 1960: Blick auf die Ost-West-Straße

1. Die Festlegung der Straßenbreite

Mit einer Breite von 36 Metern (zuvor waren Breiten von bis zu 56 Meter inklusive einer separaten Straßenbahntrasse im Gespräch gewesen) war eine wesentliche Festlegung getroffen worden. Nach Abzug der Nebenflächen blieb Platz für eine sechsstreifige Fahrbahn mit Abbiegespuren an den Knotenpunkten. Eine Straße dieser Größenordnung zog neben dem steigenden städtischen Verkehr auch Durchgangsverkehr an und brachte hohe Lärm- und Abgasemissionen mit sich. Die Querung der Fahrbahn außerhalb der vorgesehenen Stellen wurde für Radfahrer und Fußgänger unsicher bis unmöglich.

Darüber hinaus hatte diese erste Setzung weitere indirekte Konsequenzen: Aus den hohen Emissionen folgte ein Ausschluss der Wohnnutzung. Als dominierende, weil immissionsunempfindliche Nutzung entwickelte sich eine „Monokultur des tertiären Sektors“ (ebd. 1996, S. 227). Durch die fehlende Nutzungsmischung wiederum beschränkt sich die Bevölkerung der öffentlichen Räume durch Fußgänger auf die Geschäftszeiten, am Abend ist heute beinahe die gesamte Länge der Ost-West-Straße bis auf den Durchgangsverkehr wie ausgestorben.

2. LSA-geregelte Knotenpunkte und Grüne Welle

Die zweite folgenreiche verkehrsplanerische Festlegung war die Entscheidung, alle Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA) auszustatten. Auch diese Entscheidung folgte dem Ziel des ungebremst fließenden Verkehrs. Durch die phasenweise Regelung des Verkehrs bei Priorisierung des Längsverkehrs gegenüber dem einmündenden oder kreuzenden Verkehr ließ sich die Fahrgeschwindigkeit drastisch erhöhen, ein Abbremsen an den Knotenpunkten wurde überflüssig. Verstärkt wurde dieser Effekt noch durch den Ausschluss des Linksabbiegens an vielen Knotenpunkten sowie die Einrichtung einer „Grünen Welle“, die im Optimalfall eine Befahrung der gesamten Länge der Ost-West-Straße ohne Halt und mit für die Innenstadt sehr hohen Fahrgeschwindigkeiten ermöglichte. Gerade diese hohen Fahrgeschwindigkeiten in Kombination mit der breiten Fahrbahn begründen die starke Barrierewirkung der Straße für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Dass der Einsatz von LSA in erster Linie dem Autoverkehr und nicht etwa dem Schutz von Fußgängern dienen sollte, lässt sich auch daran erkennen, dass die Abstände zwischen den LSA-geregelten Fußgängerfurten an vielen Stellen deutlich zu groß sind. So müssen Fußgänger häufig große Umwege in Kauf nehmen, um Querungsanlagen nutzen zu können.

3. Ausschluss von Gehwegüberfahrten

Die dritte Prämisse bestand im Ausschluss von Gehwegüberfahrten und sollte gravierende Folgen für die Erschließung der Gebäude an der Ost-West-Straße, ihre Architektur und die Qualität der öffentlichen Räume zeitigen. Um eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs durch abbiegende und auffahrende Autos außerhalb der Knotenpunkte zu verhindern, wurden beinahe alle Gebäude an der Ost-West-Straße von den kleineren Seitenstraßen her erschlossen (ebd. 1996, S. 226). In der Konsequenz wurden die Gebäude auch architektonisch nicht auf die (zumal emissionsintensive) Hauptverkehrsstraße ausgerichtet. So sind heute auch für Fußgänger nur wenige der Gebäude von der Ost-West-Straße her zugänglich. Es fällt nicht schwer, Wawoczny's Argument nachzuvollziehen, dass die architektonische Ausbildung geschlossener Fassaden zur Straße hin ihren Schneisencharakter wesentlich mit begründen:

„Da jedoch nichts störender für den fließenden Verkehr ist als aufsuchender Verkehr, reduzieren sich die Neubauten an der Ost-West-Straße selbst zu adresslosen Straßenwänden, damit sie als urbane Einrichtungsstücke besser die Funktion als Leitplanke übernehmen können.“ (Wawoczny 1996, S. 229)

Nebeneinander Abb. 14-16: Beispiele „adressloser Straßenwände“ in der Ost-West-Straße





Abb. 17 Ost-West-Straße: Geschlossene Fassade

In den folgenden Jahrzehnten flossen in die Gestaltung der Ost-West-Straße verschiedene Leitbilder und Konzepte ein. Das nach dem Krieg weit verbreitete und unter anderem auch von Reichow öffentlich vertretene Ziel der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ korrespondierte in besonderem Maße mit den verkehrsplanerischen Gesichtspunkten, da vielfach argumentiert wurde, diese sei von sich aus verkehrsgerecht (ebd. 1996, S. 73). Wo Probleme mit dem Verkehrsfluss bestanden, musste folglich einfach nur eine weitere Auflockerung der Bebauungsstruktur vorgenommen werden. Gleichzeitig führte die Gliederung der Stadt nach ihren Funktionen zu einem Bevölkerungsverlust innerhalb des Wallrings. Die in die Peripherie abgewanderten Arbeitnehmer mussten fortan täglich erst in die Innenstadt fahren und trugen so zum steigenden Verkehrsaufkommen bei.

In der zweiten Phase der ‚Urbanität durch Dichte‘ fiel die endgültige Entscheidung, die Ost-West-Straße als monofunktionale MIV-Achse zu vollenden. Fußgänger wurden auf Höhe des Kleinen Burstah gezwungen, über eine zu diesem Zweck errichtete Brücke zu gehen, um die andere Seite zu erreichen. Die Hochbauten wurden weiter im Zusammenhang fließender Räume ausgeführt, sodass hohe Gebäude mit kleineren Abstandsflächen als zuvor entstanden (ebd., S. 77).

In der dritten und letzten Phase der Bebauung wurde Wawoczny zufolge das Leitbild des behutsamen Städtebaus verfolgt, das eine Erhaltung und Weiterentwicklung bzw. „Reparatur“ bestehender Strukturen sowie eine Rückbesinnung auf Blockrandbebauung und gefassten Straßenraum beinhaltete (ebd., S. 80f.). Auch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs wurde als Zielsetzung formuliert. Diese umfasste jedoch keine gleichwertige Wiedereinbindung ins Straßennaster und auch keine zur Straße orientierten Neubauten, so dass wiederum geschlossene Fassaden ausgebildet wurden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass durch die konsequente Priorisierung des Autoverkehrs und die daraus resultierende Architektur und Straßenraumgestaltung ein aus urbanistischer Sicht extrem dysfunktionaler Straßenraum mitten in der Hamburger Innenstadt entstanden ist, der durch seine Barrierewirkung, seine abweisende Gestaltung und seine allein auf die Verbindungsfunktion reduzierte Nutzungsarmut trotz seiner zahlreichen baugeschichtlich interessanten Gebäude wenig anziehend wirkt.

A.3.2 Wandsbeker Marktstraße

Im Gegensatz zur Ost-West-Straße stellt die Wandsbeker Marktstraße einen gewachsenen Straßenraum dar, der von vielfältigen Nutzungen geprägt ist und bis in die 1960er Jahre bzw. in eingeschränktem Maße bis heute das wichtigste Zentrum des ihn umgebenden Stadtteils bildet. Dennoch lässt sich auch hier darstellen, wie infolge der Durchsetzung auf den motorisierten Individualverkehr fokussierter verkehrsplanerischer Konzepte Schritt für Schritt Funktionen des Straßenraums eingeschränkt wurden und teilweise völlig verloren gingen.

Die Wandsbeker Marktstraße war schon vor der Industrialisierung eine Straße von regionaler Bedeutung. Bis zur Vereinigung mit Hamburg, Harburg und Altona durch das nationalsozialistische Groß-Hamburg-Gesetz (1937) war Wandsbek eigenständige Stadt gewesen, die durch einen anbaufreien Straßenabschnitt von Hamburg getrennt war. Der Straßenabschnitt zwischen Brauhausstraße im Westen und Wandsbeker Zollhaus im Osten trug bis nach dem Zweiten Weltkrieg den Namen Hamburger Straße im westlichen und Lübecker Straße im östlichen Abschnitt. Diese Namen verdeutlichten die Bedeutung der Straßen als Verbindungsachsen zu den benachbarten Städten (siehe Abb. 18).

Die nach Süden abzweigende Straße wurde nach dem den Straßenraum prägenden Schloss benannt und heißt bis heute Schloßstraße. Zwischen Schloßstraße und Lübecker Straße lag der Schlossgarten, durchschnitten von drei Fußwegeachsen, die die Lübecker Straße kreuzten und sich in der Schulgasse und der Sternstraße fortsetzten. Östlich an den Schlossgarten grenzte der Marktplatz mit der ihn räumlich beherrschenden Kirche, der so direkt am politisch-repräsentativen wie auch am

logistischen Zentrum der Stadt lag. Das Wandsbeker Schloss wurde 1861 an einen Grundstücksspekulanten verkauft und zugunsten der Errichtung des Villenviertels Marienthal abgerissen. Der Schlossgarten blieb jedoch zunächst bestehen (Abb. 20), in ihm entstand eine großzügige Anlage mit Springbrunnen und Marktplatz, der von der östlich gelegenen Kirche beherrscht wurde. Auf dem Marktplatz wurden neben dem Wochenmarkt auch ein regelmäßiger Krammarkt und ein

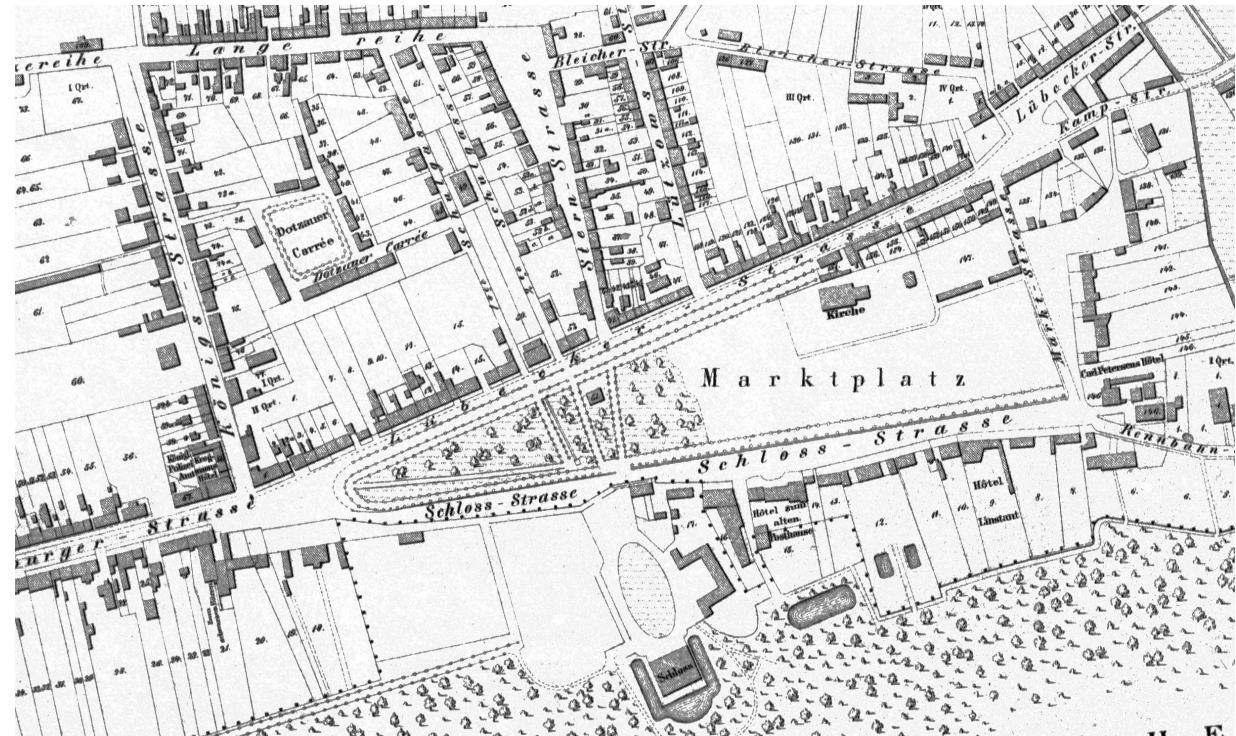


Abb. 18 Wandsbeker Markt 1856

Jahrmarkt abgehalten, im Winter wurde dort zeitweise eine Eislaufbahn betrieben (Fricke 2001, S. 40).



Abb. 19 Spuren der Geschichte im Straßenraum: Das Wandsbeker Schloss auf einem Stromverteilerkasten

Die Straßenbahn auf der Wandsbeker Marktstraße

Historische Fotos zeigen, dass die Straße schon vor dem Aufkommen des Automobils eine ausgesprochen breite Fahrbahn aufwies, die damals noch allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stand. Dies führte dazu, dass sie sich für die Erprobung neuer Fahrzeuge eignete und früh zur „Teststrecke im Wettbewerb um die Zeit und die Wirtschaftlichkeit“ (ebd., S. 34 ff.) wurde. Den Beginn machte die Pferdebahn, für deren Betrieb die ersten innerstädtischen Gleise verlegt worden waren:

„Am Sonntag, dem 11. August 1866, wurde nachmittags eine Probefahrt für Behörden, Aktionäre und zahlreiche Gäste veranstaltet. Mit acht Wagen starteten sie vom Rathausmarkt, der erste Wagen mit vier Schimmelhengsten bespannt. Die Hamburger Zeitung Reform schrieb dazu:

„Nur langsam ging es durch die Stadt, denn gewaltige Menschenmassen ließen der Bahn nur wenig Platz. Erst in St. Georg konnten die Pferde in frischen Trab gesetzt werden und die Fahrtteilnehmer in den vollen Genuß der neuartigen Beförderung kommen. Eine Ehrenpforte in Wandsbek trug die Inschrift: Es lebe der Fortschritt. – in Wendemuth wurden bei



Abb. 20 Wandsbeker Markt 1928

Wandsbeker Puffer und verschiedenen Weinen Trinksprüche auf die glückliche Zukunft des Unternehmens gewechselt.“
(Staisch 1979, S. 27).

Keine zehn Jahre später folgten 1874 der zweispurige Ausbau der Strecke und die Einführung eines Eilwagens, 1879 dann der Einsatz von Dampfzügen. Die Einführung des elektrischen Betriebs hingegen erfolgte 1897 später als bei den übrigen Hamburger Linien, da eine Zustimmung der zu diesem Zeitpunkt noch für Wandsbek zuständigen preußischen Behörden erstritten werden musste (ebd., S. 68).

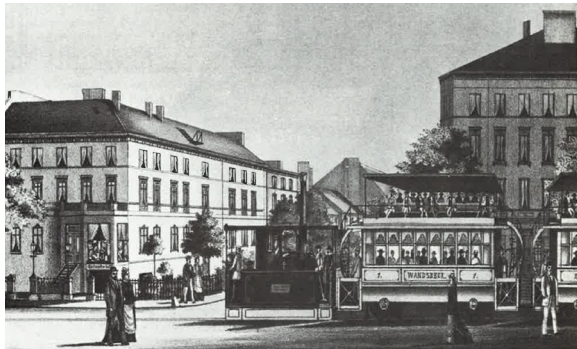


Abb. 21 Dampfstraßenbahn nach Wandsbek um 1879

In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich die Straßenbahn zu einem der wichtigsten Verkehrsmittel in Hamburg und seinen damaligen Nachbarstädten. Über die Wandsbeker Marktstraße führten drei verschiedene Routen. Im Zweiten

Weltkrieg wurden neben dem Personen- auch in großem Umfang Güterverkehr mit der Straßenbahn abgewickelt (Staisch 1979, S. 133). Weiterhin fuhren neben den ersten Automobilen auch Fuhrwerke und Radfahrer auf der Fahrbahn. Regelmäßig querte eine große Anzahl Fußgänger die Fahrbahn auf dem Weg zum täglich stattfindenden Wochenmarkt (Abb. 22).

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges erfolgte der Abtransport der Trümmerberge zum Teil über die Schiene. In der Nachkriegszeit wurde noch einmal mit Hochdruck das Schienennetz ausgebaut, noch 1955 ging eine neue Straßenbahnverbindung nach Lurup in Betrieb. Umso erstaunlicher mutet im Nachhinein die Entscheidung des Senats aus jener Zeit an, die Straßenbahn als städtisches Verkehrsmittel aufzugeben. Staisch (1979, S. 156) beschreibt den zugrunde liegenden Zeitgeist wie folgt:

„Das Auto, der private Pkw, begann eine immer größere Rolle zu spielen. Zunächst ging es lediglich um Verkehrsbehinderungen. Parkende Autos oder „Linksabbieger“ störten einen fahrplanmäßigen Straßenbahnbetrieb [...] Doch dann tauchte erstmals die Vokabel „Verkehrsinfarkt“ auf. Sollten unsere Städte im ständig steigenden Verkehr ersticken? Der Ruf nach einer systematischen Verlagerung des Verkehrs in die „zweite Ebene“ wurde lauter. U-Bahnen und die S-Bahn sollten das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs werden.“



Abb. 22 Trubel auf dem Wochenmarkt 1932

Im Jahr 1960 endete der Betrieb auf der Wandsbeker Straßenbahnstrecke (Staisch 1979, S. 160), um Platz für die Verkehrsmittel der Zukunft zu machen: Das Auto und die U-Bahn. Dass man sich davon eine Lösung der wachsenden Verkehrsprobleme versprach, lässt sich wohl nur mit der Wachstumseuphorie vor dem Ölchock von 1973 erklären, die einen massiven Ausbau des U-Bahnnetzes bis auf das vom Straßennetz erreichte Niveau möglich erscheinen ließ.

Massenmotorisierung und U-Bahn-Ausbau

Mitte der 1950er Jahre war die Fahrbahn der Wandsbeker Marktstraße gepflastert und bis auf Schienenkörper und Haltestelle ungegliedert. 1954 wurde das Projekt Ring 2 angeschoben, das als Nord-Süd-Verbindung den Durchbruch der heutigen Wandsbeker Allee beinhaltete, die damals mitten über den Wandsbeker Marktplatz geführt wurde (Fricke 2006, S. 74).

Im Jahr 1960 begannen die Bauarbeiten für die neue U-Bahnlinie U1 und den Zentralen Omnibusbahnhof, durch die Baugruppe wurde der Wandsbeker Marktplatz nun in Ost-West-Richtung ein zweites Mal zerschnitten (Abb. 23). Der U- und Omnibusbahnhof Wandsbek Markt wurde 1962 mit einem Fest eröffnet, zu dem neben zahlreichen Lokalpolitikern auch Vertreter von Post, Bundesbahn, Verkehrsministerium, Gewerkschaften, Bürgermeister anderer deutscher Großstädte sowie Vertreter ausländischer U-Bahngesellschaften erschienen (Hamburger Abendblatt vom 25.10.1962):

„Für Hamburgs Silberbraut Wandsbek, vor 25 Jahren in die Hansestadt eingemeindet, ist die U-Bahn ein solides Jubelgeschenk. Der unterirdische Anschluß wurde gestern wie ein Staatsakt vollzogen. [...] Tausende von Zuschauern bildeten die Kulisse für das Ereignis in Wandsbeks neuer Unterwelt, mit dem die

HHA [Hamburger Hochbahn AG] gleichzeitig ihren 50. Geburtstag feierte. Der Ortsfremdling aus Winterhude mußte staunen. Wandsbek präsentiert sich ganz auf neu. Der Stadtteil, immer noch eine Stadt für sich, ist in seinem Zentrum beneidenswert verjüngt.

Die alte „Chaussee“ wurde zur breiten Rollbahn, der Markt zum rasanten Umschlagplatz des modernen Verkehrs mit dem Habitus eines Kurparks.“ (Hamburger Abendblatt vom 26.10.1962)

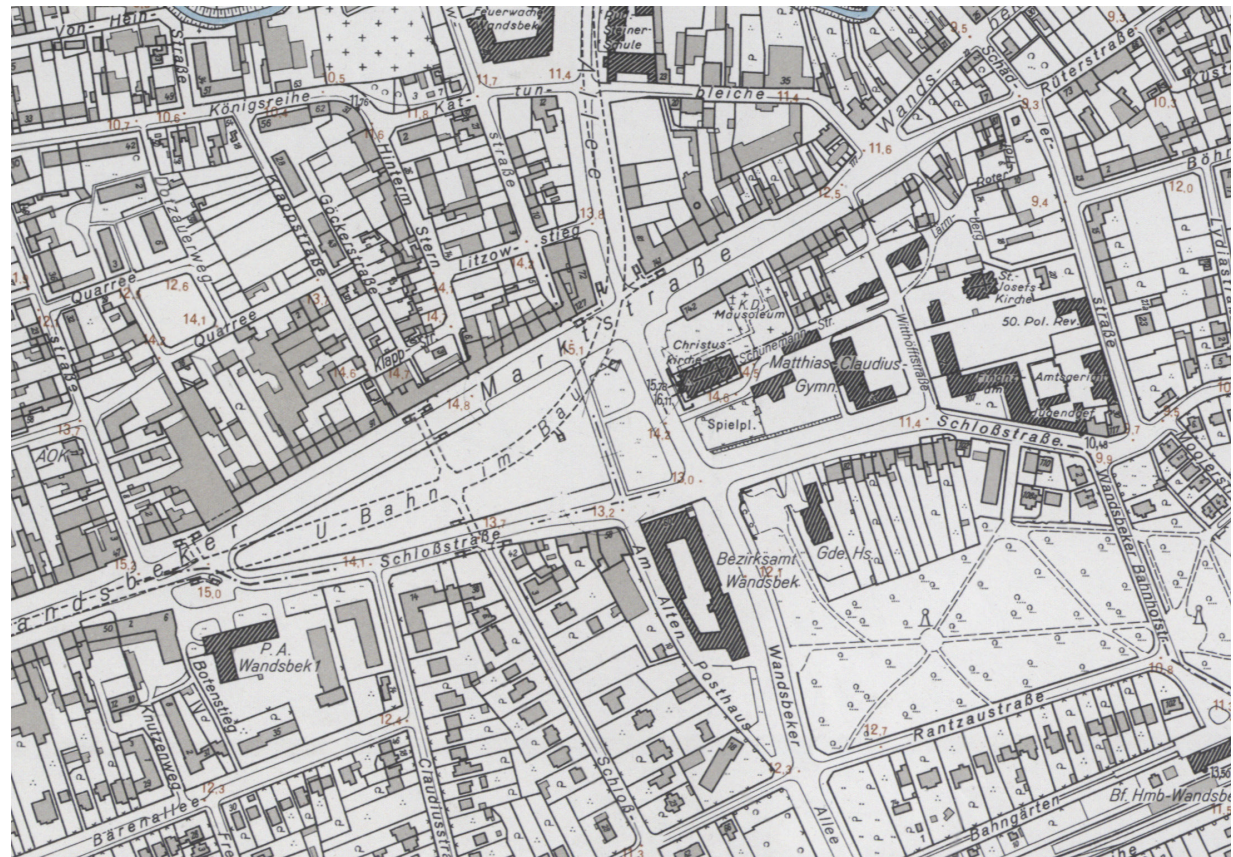


Abb. 23 Wandsbeker Markt 1961

Wandsbek hatte einen der modernsten Umsteigebahnhöfe seiner Zeit gewonnen, jedoch einen zentralen Ort verloren, der über Jahrhunderte das funktionale Zentrum und der Bezugspunkt des täglichen Lebens gewesen war.

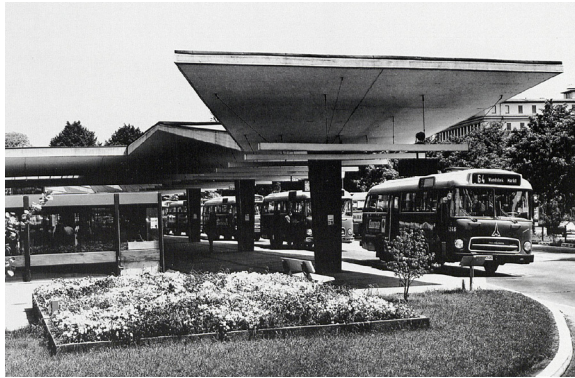


Abb. 24 Neubau Omnibusbahnhof Wandsbek Markt 1962

Auf einem Luftbild von 1965 (Abb. 25) lässt sich erkennen, dass die Fahrbahn in der Zwischenzeit verbreitert und asphaltiert worden sowie die Verkehrsführung durch umfangreiche Markierungsarbeiten und die Anlage von Fahrbahnteilern am Knotenpunkt Schloßstraße so spezifiziert worden war, wie sie im Wesentlichen auch heute noch besteht. Dabei wurden parallel zur Wandsbeker Marktstraße bereits Fußgängerüberwege angelegt, eine Querung bestand jedoch nur am Knotenpunkt Wandsbeker Allee. Im Bebauungsplan Wandsbek 1 wurden diese Maßnahmen explizit mit der Ermöglichung fließenden Verkehrs gerechtfertigt:

„Die Wandsbeker Marktstraße und die Rüterstraße sind Teile der Bundesstraße 75, die eine der wichtigsten Ausfallstraßen Hamburgs ist. Sie genügt in ihrem Querschnitt und in der Linienführung den heutigen Ansprüchen nicht mehr. Es ist vorgesehen, die Wandsbeker Marktstraße auf 33 m zu verbreitern. Um den fließenden Verkehr nicht zu beeinträchtigen werden die Einmündungen von Wohn- und Anliegerstraßen verringert.“ (FHH 1963, S. 2)

Wer die Wandsbeker Marktstraße queren wollte, um zum U-Bahnhof oder auf die andere Seite zu gelangen, musste fortan die Unterführungen nutzen. Alle ebenerdigen Zugänge zum Bahnhof wurden entfernt. Dass diese Vertreibung der Fußgänger von der Straßenoberfläche nicht gleich akzeptiert wurde, zeigt ein weiterer Artikel aus dem Hamburger Abendblatt, der das Verhalten der Fahrgäste an den ersten Tagen nach der Eröffnung beschreibt:

„Die Fahrgäste versuchten den Omnibusbahnhof von der Wandsbeker Marktstraße und von der Schloßstraße aus zu ebener Erde zu erreichen. Das ist jedoch nicht im Sinne des Erfinders. Der ZOB darf nur durch die zahlreichen Tunnel betreten werden. Heute früh bei Beginn der Hauptverkehrszeit versuchten Hunderte, den ZOB auf direktem Wege regelrecht zu stürmen. Dabei wurden Blumen und junges Grün niedergetrampelt. Auf den Bus-

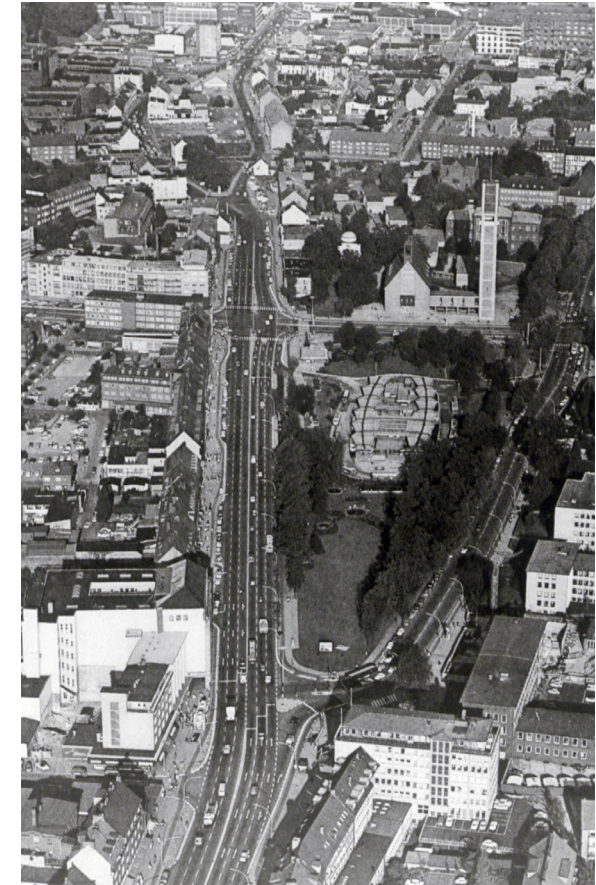


Abb. 25 Luftbild Wandsbek Markt 1965

spuren, auf denen, laut Hochbahn, kein Fahrgast etwas zu suchen hat, mußten die Fahrer mühsam um die Menschen herumkurven.“ (Hamburger Abendblatt vom 29.10.1962)

Um solch ein Verhalten zu unterbinden, plante die Hochbahn denn auch sofort die Wiederaufstel-

lung von Zäunen, die eigentlich noch im Zuge der Bauarbeiten wieder entfernt worden waren, weil sie „das Gesamtbild [störten], das mit den Springbrunnen eher an einen Kurpark als an eine Verkehrsanlage erinnert“ (ebd.).

Der Artikel wies zudem darauf hin, dass der Andrang auf die neue U-Bahnlinie von Anfang an hoch war. Zwei Wochen später vermeldete die Zeitung, die Zahl der Fahrgäste auf der Buslinie 64 habe sich bereits verdoppelt (Hamburger Abendblatt vom 10.11.1962). Der Autor mutmaßte, dass die meisten zusätzlichen Fahrgäste den Weg über Wandsbek Markt nur wählten, um schneller in die Hamburger Innenstadt zu gelangen. Auch hier handelte es sich also um Durchgangsverkehr, der sein Ziel nicht in Wandsbek hatte.

Mit der Verbreiterung der Fahrbahn und der Neuanlage des ÖPNV-Knotenpunkts gingen zwei weitere gravierende Umgestaltungen des Straßenraums einher. Der Anlage des Omnibusbahnhofs hatte schon im Jahr 1960 der Wochenmarkt weichen müssen, der der Haltestelle zwar noch seinen Namen lieh, für dessen Marktstände fortan jedoch nur am Quaree, also im Hinterhof des Kaufhauses Karstadt, ausreichend Fläche zur Verfügung stand. Am neuen Standort ist der Markt im Straßenraum der Wandsbeker Marktstraße nicht sichtbar und kann durch Passanten nicht wahrgenommen werden. Zudem wurden im Zuge der Bauarbeiten 58 zum Teil sehr alte Bäume gefällt (Hamburger

Abendblatt vom 17.2.1960), eine für einen städtischen Platz ungemein große Anzahl und ökologisch wie straßenräumlich ein großer Verlust, da die den Wandsbeker Marktplatz säumenden Bäume und insbesondere die dichtbestandene Spitze an der Kreuzung Wandsbeker Marktstraße und Schloßstraße wesentlich zur räumlichen Fassung des Straßenraums beigetragen hatte. Ein Überrest des Schloßgartens blieb zwar östlich des Busbahnhofs bestehen und eine Grünfläche wurde westlich davon angelegt, insgesamt war aber nun ein Großteil des Straßenraums für die verschiedenen Verkehrsanlagen genutzt und andere Nutzungen aus dem Straßenraum verdrängt worden.

1999 wurde der Beschluss gefasst, den Busbahnhof zu erweitern, um die Abwicklung der noch weiter angestiegenen Zahl der Buslinien zu ermöglichen. Gleichzeitig wurde die schon seit 1994 in der Bezirksversammlung debattierte Herstellung dreier ebenerdiger Zugänge und eines barrierefreien Zugangs auf das U-Bahngleis umgesetzt. 2003 konnte der Umsteigebahnhof nach umfassenden Umbauarbeiten wiedereröffnet werden (Fricke 2001, S. 84).

Mit der Herstellung der ebenerdigen Zugänge wurde die Einfriedung des Busbahnhofs entfernt. Der logische nächste Schritt war daher, die bisher praktisch nicht nutzbare eingezäunte Grünfläche westlich des Bahnhofs wieder erlebbar zu machen. Nach weiterer zweijähriger Bauzeit konnte 2005

eine neue Veranstaltungs- und Aufenthaltsfläche eröffnet werden, die unter der Maßgabe entworfen worden war, einen offenen und freundlichen Platz auszubilden. Während die Bäume am Straßenrand erhalten wurden, wurde die Fläche mit Granitplatten gepflastert und so für größere Mengen an Passanten nutzbar. Um die Nutzerfrequenz zu erhöhen, wurde ein Café gebaut, dessen Außengastronomie auf den Platz ausgreift. 2006 wurde nach einer Umgestaltung weiterhin die Grünfläche östlich der Umsteiganlage vor der Christuskirche als Puvogelgarten wiedereröffnet (Fricke 2006, S. 94). Ab 2008 wurden dann auch im laufenden Straßenquerschnitt die Nebenflächen neu gestaltet. Da die städtischen Behörden hierzu keine Anstrengungen unternahmen, erfolgten die Maßnahmen zu Kosten von beinahe 4 Millionen Euro im Rahmen eines „Business Improvement Districts“ (BID) und wurden somit größtenteils von den Besitzern der angrenzenden Grundstücke finanziert. Der BID Wandsbek findet auf seiner Webseite deutliche Worte für den Rückzug der städtischen Behörden aus ihren gestalterischen Aufgaben:

„Die Neugestaltung des Wandsbeker Marktplatzes im Umfang von 5 Mio EUR war eine städtische Investition, die sich auf den Gehwegen nicht fortsetzen wird. Tatsächlich ist davon auszugehen, dass die Stadt nur dann in die Gehwegbereiche investiert, wenn die Wegesicherheit gefährdet ist. Mit gestalterischen Maßnahmen ist nicht zu rechnen. Wenn

sich wirklich etwas verändern soll, müssen es die Anlieger also selber in die Hand nehmen.“
(Webseite des BID Wandsbek)

Immerhin konnten deutliche gestalterische Verbesserungen des Straßenraums umgesetzt werden. Auf der nördlichen Seite der Wandsbeker Marktstraße im Abschnitt zwischen Wandsbeker Allee und Karstadt konnte ein Fahrstreifen zurückgebaut und den Nebenflächen zugeschlagen werden. Darüber hinaus wurden Fuß- und Radwege verbreitert, neue Fahrradabstellanlagen errichtet und im gesamten Abschnitt des BID eine einheitliche Gestaltung umgesetzt. Auf einigen Parkständen wurden zeitlich beschränkte Lieferzonen ausgewiesen (Website des BID Wandsbek). Die neue Breite der Radwege entspricht mit 1,50 m Regelbreite den Anforderungen der PLAST 9, muss jedoch aufgrund der zahlreichen Verschwenkungen, der Führung inmitten der Fußgängerwege und entlang von Vordächern, deren Stützen ein Sichthindernis darstellen, als problematisch gelten. Unfreiwillig verraten die Visualisierungen des BID, die die Wandsbeker Marktstraße aus einer Zentralperspektive von der Mitte der Fahrbahn aus zeigen, zudem, dass die räumliche Dominanz des MIV jedoch weiterhin besteht (siehe Abb. 26).



Abb. 26 Visualisierung der Planung des BID Wandsbek Markt

B

B Mobilität im Wandel – Stadt im Wandel

B.1 Mobilitätswandel

Der Mobilitätswandel, seit der Ölkrise von 1973 als politisches Ziel diskutiert, ist mittlerweile zur Realität geworden.

Vom Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) – einer von BMW finanzierten Forschungseinrichtung, der ökologisch motivierten Träumerei un-
verdächtig – konnte man 2011 zum Thema der „Trendänderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener“ seit Ende der 1990er Jahre lesen:

„Der Führerscheinbesitz unter jungen Deutschen stagnierte, ihre Pkw-Nutzung nahm [...] von durchschnittlich 280 km/Woche in 1998 auf 220 km/Woche in 2008 ab. Dabei spielt zurückgehender Pkw-Besitz, vor allem aber auch verändertes Mobilitätsverhalten von Pkw-Besitzern eine Rolle. [...]

Stärker noch als der Pkw-Besitz ist die Pkw-Nutzung junger Menschen mit Pkw zurückgegangen: Besonders männliche Pkw-Besitzer fahren heute weniger als in den 1990ern. Männer und Frauen mit Pkw nutzen neben dem Auto zunehmend andere Verkehrsmittel. Durch die Abnahme der Verkehrsleistung von Pkw-Besitzern sind junge Perso-

nen ohne Pkw, deren Mobilität weiter gestiegen ist, heute fast so mobil wie die Autobesitzer.

Unterm Strich dominiert das Auto als Verkehrsmittel das Mobilitätsverhalten junger Deutscher heute somit weniger als vor der Jahrtausendwende.“ (ifmo 2011, S. 5)

Das ifmo erklärt die empirisch festgestellten Änderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener mit Veränderungen der Bevölkerungsstruktur wie der geringeren Erwerbstätigenquote unter jungen Erwachsenen und einer im Durchschnitt späteren Familiengründung, neuen Angeboten im Alltagsverkehr und Veränderungen im Fernverkehr sowie der „Durchdringung aller Lebensbereiche mit Informations- und Kommunikationstechnologien“ (ebd., S. 15). Während die sinkende Pkw-Verfügbarkeit auch mit den veränderten sozioökonomischen Rahmenbedingungen zusammenhänge (unter Bezug auf das Statistische Bundesamt wird etwa ein innerhalb von 10 Jahren von 1.950 € auf 1.800 € gesunkenes mittleres reales Bruttomonats-einkommen junger Einpersonenhaushalte angeführt), lasse sich selbst unter den Pkw-Besitzern ein deutlich verändertes Verkehrsmittelwahlverhalten feststellen (ebd., S. 19, 24).

Die Befunde sind klar:

1. Eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils
2. ebenfalls eine Steigerung des ÖV (Öffentlicher Verkehr)-Anteils
3. Rückgang des Pkw-Anteils

Der Fußverkehr bleibt unerwähnt. Als Stichwort fällt der Begriff der „Multimodalität“ (ebd., S. 25), der in den vergangenen Jahren zu einem der Leitthemen öffentlicher Diskurse über urbane Mobilität geworden ist und die flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel je nach Anlass meint.

Was das ifmo über junge Erwachsene schreibt, spiegelt die deutlichste Ausprägung einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung wider, die sich unter jungen Menschen und in den Städten am deutlichsten abzeichnet, jedoch weit über diese Bevölkerungsgruppen (und über den deutschen Kontext) hinausgeht und in der vorliegenden Arbeit unter dem Begriff des Mobilitätswandels zusammengefasst werden soll. Der Mobilitätswandel selbst ist nicht das Thema dieser Arbeit, aber einer der wichtigsten Gründe, über eine Neuaufteilung städtischer Straßenräume nachzudenken. Er soll daher im Folgenden anhand der zwei wichtigsten

empirischen Mobilitätsstudien im deutschen Kontext beschrieben werden.

B.1.1 Mobilität in Deutschland (MiD)

Die Studie MiD wurde bis 2010 im Auftrag des ehemaligen BMVBS erstellt und beruht auf einer umfassenden empirischen Erhebung zur Erforschung des Verkehrsverhaltens der deutschen Bevölkerung. Zu diesem Zweck werden insgesamt 50.000 deutsche Haushalte über ein komplettes Kalenderjahr hinweg an verschiedenen Stichtagen zu zurückgelegten Wegen und Verkehrsmittelwahl befragt. Die ermittelten Daten zu Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung werden dann differenziert nach Verkehrsmitteln, Wegezwecken und Bevölkerungsgruppen auf die gesamte Bevölkerung hochgerechnet. Die Studie wurde 2002 und 2008 durchgeführt, eine erneute Erhebung ist für 2015 durch das 2013 umbenannte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geplant (infas & DLR 2010). Vorherige Vergleichswerte lassen sich der Vorgängerstudie KONTIV (1976, 1982 & 1989) entnehmen.

Die Ergebnisse der MiD 2008 bilden die bereits genannten Trends auch im Großen ab. Im bundesdeutschen Rahmen werden sie allerdings vorsichtig interpretiert:

„Der Pkw bleibt das wichtigste Verkehrsmittel, das Wachstum im MIV ist aber deutlich abgeschwächt. Im Gegenzug nehmen Öffentlicher Verkehr und Nicht- motorisierter Individualverkehr leicht an Bedeutung zu. Möglicherweise deutet sich hier eine Trendwende an.“ (infas & DLR 2010, S. 1)

Betrachtet man die prozentualen Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen, so scheint die Skepsis berechtigt (Abb. 27).

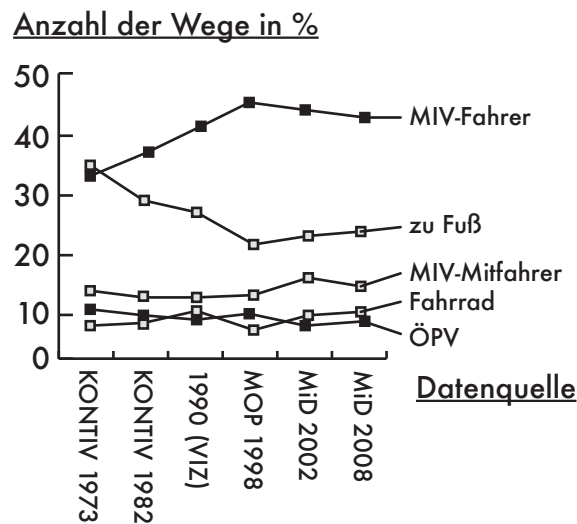


Abb. 27 Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen, dargestellt in einer Zeitreihe von 1973 bis 2008

Angesichts der absoluten Wegezahlen hingegen bietet sich ein klares Bild: Von einem Zuwachs

des Verkehrsaufkommens von 9 Millionen Wegen zwischen 2002 und 2008 entfallen 4 Millionen auf den Radverkehr und eine Million auf den Öffentlichen Verkehr, während der motorisierte Individualverkehr stagniert und unter Einbezug der Mitfahrer sogar rückläufig ist (Abb. 28).

Wege in Millionen

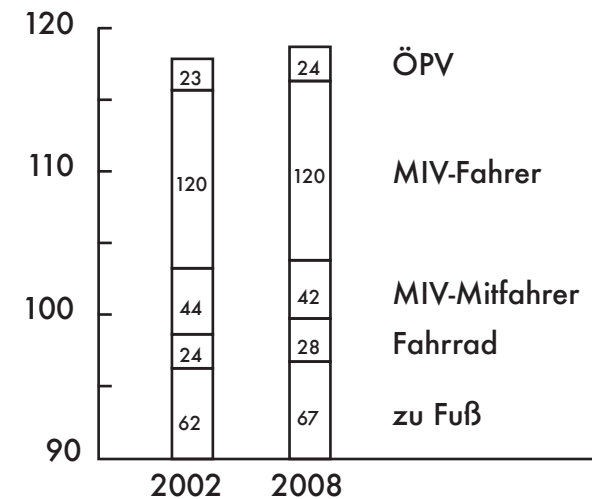


Abb. 28 Wegezahlen im Vergleich zwischen 2002 und 2008

Das Verkehrsaufkommen des Fußverkehrs wächst mit 5 Millionen zusätzlichen Wegen am stärksten an; dieser Wert wird im Ergebnisbericht jedoch im Hinblick auf eine methodische Änderung relativiert (ebd., S. 26).

Deutlicher ist der Mobilitätswandel auch in den Ballungsräumen zu erkennen, wo er sich am stärksten ausprägt. So sind in den deutschen Kernstädten zwischen 2002 und 2008 der Fuß- und Radverkehrsanteil sowie der ÖV-Anteil um insgesamt 7 % gewachsen (infas & DIW 2004, S. 65/infas & DLR 2010, S. 45).

Anzahl der Wege in %

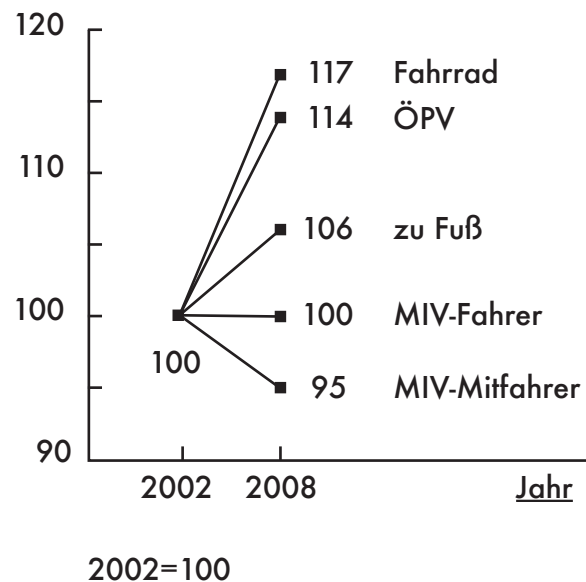


Abb. 29 Anzahl der zurückgelegten Wege 2002 und 2008

In Hamburg als Stadtstaat ist die Entwicklung noch einmal stärker ausgeprägt: Der Radverkehr konnte zwischen den Befragungen um 4 %, der Fußverkehr um 2% zulegen, sodass auch der Anteil des ÖV zwischen 2002 und 2008 rückläufig ist (infas & DIW 2004, S. 64/infas & DLR 2010, S. 44).

Aufschlussreich ist auch die Betrachtung der Wegezwecke (Abb. 30): Betrug der Anteil der Fahrten zu Arbeits- und Ausbildungszwecken (die mit einem Teil der Fahrten zur Begleitung die typischen Pendelfahrten ausmachen) schon in der MiD 2002 nur insgesamt 30 %, so ist er 2008 mit 28 % weiter rückläufig zugunsten von Freizeit- und Einkaufswegen (ebd., S. 28).

Zuletzt weist der Ergebnisbericht der MiD 2008 auch darauf hin, dass der Fußverkehr insbesondere in der wachsenden Bevölkerungsgruppe über 65 Jahre von großer Bedeutung ist, in der Gruppe über 75 Jahren ist er sogar das wichtigste Verkehrsmittel. In den Kernstädten legen Menschen über 75 Jahre 41 % aller Wege zu Fuß zurück (ebd., S. 103). In Kombination mit dem demographischen Wandel und den bereits erwähnten Verhaltensänderungen in der Gruppe junger Menschen erwächst daraus eine Perspektive für urbane Mobilität, die in Zukunft stärker durch den nicht-motorisierten Verkehr geprägt sein wird.

Anteil der Wegezwecke in %

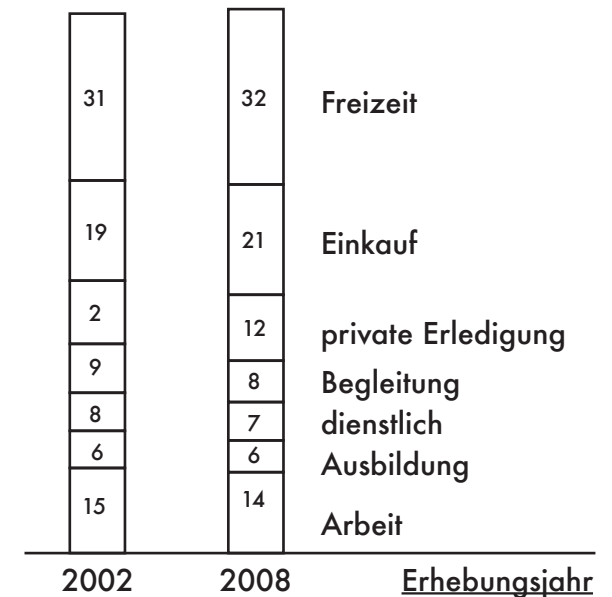


Abb. 30 Wegezwecke 2002 und 2008

B.1.2 Deutsches Mobilitätspanel (MOP)

Auch das Deutsche Mobilitätspanel wurde bis zum Jahr 2013 im Auftrag des BMVBS erstellt (seither BMVI). Es umfasst eine Befragung mittels eines Mobilitätstagebuchs und eine Erhebung der Tankvorgänge und Fahrleistungen bei Pkw-besitzenden Haushalten über einen Zeitraum von 8 Wochen. Das MOP funktioniert als durchlaufendes Rotationspanel, das seit 1994 mit einer wechselnden Stichprobe erhoben wird. Der aktuellste Bericht wertet die Daten der Jahre 2012 und 2013 aus (Streit et al. 2014, S. 11).

In dem Bericht werden neben den aktuellen Daten Trends benannt, die über einen Zeitraum von zehn Jahren ausgewertet werden. Auch das MOP kommt zu dem Schluss, dass die Anteile von Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr über die vergangenen zehn Jahre langsam zugenommen haben, während der motorisierte Individualverkehr anteilig rückläufig ist. Anders als in der MiD wird jedoch ein Rückgang der Fußwege konstatiert, der mit der Substitution durch Fahrradfahrten erklärt wird (ebd., S. 16).

Das MOP kommt für 2012 mit 13 % bereits auf einen wesentlich höheren Radverkehrsanteil (ebd., S. 33). Schon für 2008 lag dieser mit 11 % höher als in der MiD (10 %), seitdem ist er noch einmal gestiegen. Insbesondere die Zahl der sogenannten „Intensivnutzer“ ist stark angestiegen, die das

Fahrrad auch über die Freizeit hinaus regelmäßig nutzen (ebd., S. 64).

Auch das MOP bestätigt, dass die Fahrradnutzung insbesondere in den großen Städten angestiegen ist:

„Eine vertiefende Analyse von Personengruppen einzelner Raumtypen zeigt, dass die stärkste Entwicklung intensiver Fahrradnutzung in den Kernstädten zu verzeichnen ist. Während früher die mittelgroßen Städte die meisten Fahrradfahrer und auch die meisten Intensivradler hatten, sind es heutzutage die Kernbereiche der Großstadtreionen und deren Randlagen.“ (ebd., S. 67)

Als Ursachen des steigenden Fahrradverkehrs werden explizit Urbanisierung und wachsende Zahlen von Studenten ausgemacht (ebd., S. 74). Die Anteilswerte der Wegezwecke sind nicht direkt mit der MiD zu vergleichen, da im MOP die Kategorie „nach Hause, Rundwege und Sonstige“ existiert. Mit einem Anteil von 15,5 % für Arbeits- und Ausbildungsverkehr und 44,5 % für Freizeitverkehr ergibt sich jedoch ein ähnliches Bild wie auch in der MiD (ebd., S. 34).

Auch das MOP stellt eine hohe Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs für Menschen über 65 in Kernstädten fest (ebd., S. 86), zieht daraus jedoch keine Schlüsse für eine zukünftige Entwicklung.

Beide Berichte teilen einige gemeinsame Ergebnisse: Einen steigenden Anteil des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs bei stagnierendem oder rückläufigem MIV-Anteil. Insbesondere in absoluten Zahlen wird klar, wie stark der Radverkehr in den letzten zehn Jahren angestiegen ist. Dies gilt umso mehr für die Ballungsräume und könnte sich aufgrund demographischer Effekte noch verstärken.

Beide Berichte basieren auf empirisch gewonnenen Daten der Vergangenheit. Sie können daher weder für eine Prognose der zukünftigen Entwicklung des Verkehrsverhaltens noch für eine normative Bewertung in Anspruch genommen werden.

B.2 Wandel der planerischen Leitbilder

Um zu neuen Prinzipien in der Verkehrsplanung und speziell in der Straßenraumgestaltung zu kommen, ist eine Kritik der Vorstellungen, die Planung und Gestaltung bestehender Straßenräume geprägt haben, unerlässlich. In diesem Zusammenhang sollen hier einige der grundlegenden Annahmen der Phase autozentrierter Planung kritisch beleuchtet sowie neuere Leitbilder der Stadtentwicklung und deren Implikationen für die Verkehrsplanung dargestellt werden.

B.2.1 Ein Straßennetz ist kein Blutkreislauf

Eines der folgenreichsten Postulate der Verkehrsplaner der Moderne war und ist die Vorstellung, Verkehr verhalte sich wie Wasser oder wie Blut in einem Blutkreislauf und die daraus abgeleitete Hierarchisierung der Stadtteile und Verkehrswege. Diese Vorstellung ist beispielsweise bei Reichow (1959) Grundlage seiner Forderung zur Gestaltung des Straßennetzes nach dem hierarchischen Prinzip der Blattadern, spiegelt sich aber auch in der geläufigen Bezeichnung der „Verkehrsadern“. Auch die Forderung des „fließenden Verkehrs“, wie sie von vielen Verkehrsplanern formuliert und in der Straßenverkehrsordnung festgeschrieben wurde, basiert auf der Vorstellung des Verkehrs als flüssigem Medium, das nicht „stocken“ dürfe. Bis heute

prägt diese Vorstellung öffentliche Diskurse wie auch die planerische Fachpraxis in hohem Maße. So konnte im Rahmen der vorliegenden Arbeit von einem Mitarbeiter der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Bezug auf das Hauptverkehrsstraßennetz die folgende Aussage dokumentiert werden:

„Wenn eine Ader abgedrückt wird, kann an anderer Stelle eine Ader platzen.“ (Interview 2, siehe Anhang)

Der Vergleich des Autoverkehrs mit einer Flüssigkeit besitzt ohne Zweifel Erklärungswert für bestimmte Phänomene, entzieht aber gleichzeitig andere Eigenschaften des Autoverkehrs der Betrachtung. Daher soll aufgezeigt werden, in welchen Zusammenhängen diese Vorstellungen entwickelt wurden und welche Fehlschlüsse sich hinter ihnen verbergen.

Die Beschreibung des Verkehrs als flüssiges Medium ordnet sich bei Reichow ein in die Konzeption einer „organischen Stadtbaukunst“ (Reichow 1949). Deren Ziel muss ihm zufolge die Umsetzung der organischen Kultur sein, die „gesund“, „natürlich“ und „biologisch [...] notwendig“ sei (ebd., S. III ff.). Als Gegensatz dazu gilt wenig überraschend das Anorganische, das er mit Begriffen wie „krankhaft“ oder „Entartung“ belegt (ebd., S. 1ff.). In der so aufgebauten Dichotomie wird alles als organisch Bezeichnete nicht nur naturali-

siert, sondern sogar normativ assoziiert. Alles, was hingegen nicht dem Ideal der organischen Stadt entspricht, wird als unnatürlich und krankhaft abgelehnt. Schon in der Wortwahl zeigt sich hier die Einbindung von rassistischem und nationalsozialistischem Gedankengut. Jedoch lassen sich ähnliche Vorstellungen auch in anderen politischen und nationalen Kontexten nachweisen, so dass die eigentliche Metapher vor allem mit einem international verbreiteten biologistischen Verständnis der Welt in Zusammenhang stehen dürfte, das dann im deutschen Kontext die spezifische rassistische und später nationalsozialistische Ausprägung erfuhr.

Über die biologistische Beschreibung als flüssiges Medium in einem Kreislauf lässt sich der Automobilverkehr, der auf den ersten Blick wenig Natürliches an sich zu haben scheint, argumentativ in den Bereich des Organischen, Natürlichen aufnehmen. Die „Analogienbildung zwischen Formgebung in Kunst und Natur“ (Sohn 2008, S. 126) ist dabei im Wesentlichen schon die gesamte argumentative Grundlage für die Forderung einer hierarchischen Gestaltung von Stadt und Straßennetz. Wie überzeugend diese Argumentationskette dennoch sein kann, belegt im Rückblick die Durchsetzungskraft der Verkehrsplaner in den Auseinandersetzungen um den Wiederaufbau der deutschen Städte nach dem Zweiten Weltkrieg und die Etablierung des Autos als zweite Natur.

In Reichows organischer Stadt soll der Gegensatz zwischen Stadt und Land aufgehoben werden, die Stadt (und somit auch die Verkehrsinfrastruktur) wird zum Teil der Landschaft. Mit den Zielen der Gliederung und der Auflockerung, die im Wesentlichen auch hier formuliert werden, steigt jedoch das Verkehrsaufkommen um ein Vielfaches. An die „Gesundung der gebauten Stadt“ knüpft Reichow zudem die „Gesundung der Gesellschaft“ und beweist wiederum Nähe zu den rassistischen Vorstellungen einer Gesundheit des ‚Volkskörpers‘. Gleichzeitig immunisiert er seine städtebaulichen und verkehrsplanerischen Vorstellungen durch diese Einbindung in eine gesellschaftliche Vision gegen eine inhaltliche Kritik: Wer gegen den frei fließenden Verkehr ist, ist somit auch gegen die gesunde, natürliche Stadt. In ihrer Abhandlung „Zum Begriff der Natur in Stadtkonzepten“ (2008) erläutert Elke Sohn, wie diese Immunisierung abläuft:

„Die durch die Planer vorgenommene Setzung eines (Natur-)Gesetzes, dem keine Begründung vorweg gehen kann (denn sonst wäre es als universales ad absurdum geführt), führt zum Ende der Diskussion, zum Schweigen, zur Vermauerung [...].

Die neue Gesellschaft, die auf einer naturgesetzgleichen Kultur beruht, soll den politischen Auseinandersetzungen enthoben sein. Es sei ein objektiver Zustand erreicht.“ (ebd., S. 256)

Sie weist außerdem darauf hin, dass die Entwicklung auf den Naturbegriff bezogener Leitbilder üblicherweise projektiver Natur ist:

„Die Untersuchungen über die Natur stehen zumeist im Zusammenhang mit der Untersuchung über den besten Staat und enden in Überlegungen über das richtige Leben. Die Ordnungsbilder, die der Mensch auf die Natur projiziert, dienen als Begründung einer idealen Gesellschaftsformation aus eigener Sicht.“ (ebd., S. 250)

Tatsächlich lässt sich Reichows Übertragung von „Naturgesetzen“ auf Städtebau und Verkehrsplanung nur schwer mit logischen oder empirischen Argumenten unterfüttern. Dies zeigt etwa das Beispiel von Reichows Planungen für die Sennestadt, für die er ein Verkehrssystem entwarf, das sich an der Struktur von Blattadern orientierte:

„Verästelung, so Reichow, sei ein in der Natur wesentliches System, das durch Wirtschaftlichkeit und Natürlichkeit gekennzeichnet sei. Um dieses System darzulegen, bildet Reichow in seinem Konzept Fotos von mikroskopierten Pflanzenteilen, ein Schema verästelter Blutbahnen u.v.m. ab. Diese von ihm als objektiv und allgemeingültig dargestellten Schemen sind jedoch durch bestimmte, in der Biologie übliche Techniken generierte Bilder [...] Es kann nicht ‚Natur‘ sein, was dort bildlich erscheint, nicht

eine ‚Wirklichkeit‘ eines Baumblattes, sondern eine durch naturwissenschaftliche Technik hergestellte und vermittelnde Darstellung, die vom Erkenntnisinteresse der Biologie geleitet wurde und nicht von dem des Städtebaus.“ (Sohn 2008, S. 266)

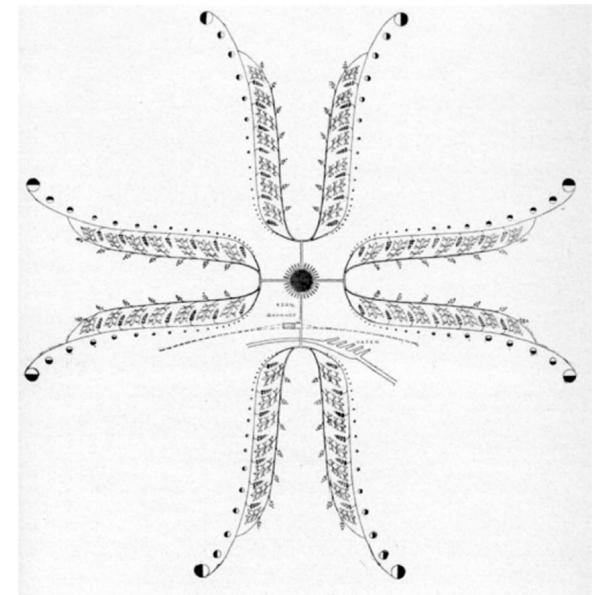


Abb. 31 Hierarchisches Organisationschema nach Reichow

Und so weist der Vergleich des automobilen Straßenverkehrs mit einem Blutkreislauf dann auch erhebliche inhaltliche Mängel auf. Während er erklären kann, wie sich ein konstanter Verkehrsstrom bei gleichbleibendem Druck auf verschiedene Straßen verteilen würde, wenn alle Beteilig-

ten über Zustand und Auslastung aller Straßen und Knotenpunkte Bescheid wüssten, bleiben wesentliche Faktoren der realen städtischen Verkehrsabläufe unberücksichtigt. So muss der Straßenverkehr gar nicht kontinuierlich auf höchster Leistungsfähigkeit stattfinden. Menschen können verschiedene Verkehrsmittel wählen oder sich entscheiden, einen Weg zu einem anderen Zeitpunkt zurückzulegen. Die Verflechtung verschiedener Verkehrsströme an den Knotenpunkten gestaltet sich deutlich komplizierter als die Vermischung von Flüssigkeiten und kann beispielsweise durch die von Reichow geforderten spitzwinkligen Einmündungen noch verkompliziert werden. Weiterhin können Einschränkungen bestimmter ‚Verkehrsadern‘ den Verkehrsteilnehmern unbekannt sein und so ‚falsche‘ Wegewahlen verursachen. Hinzu kommen scheinbar nebensächliche oder nicht rationale Einflussfaktoren für jeden individuellen Verkehrsteilnehmer: Eine Vorliebe für eine bestimmte Strecke, der kontrafaktische Glaube, auf einer Strecke schneller voran zu kommen oder die Überbewertung der Reisegeschwindigkeit gegenüber der Reisezeit.

Für all diese Phänomene existiert in der Metapher des Blutkreislaufs keine Analogie, sie bleiben daher in einer Planung, die ausschließlich auf der Leistungsfähigkeit der Fahrbahnen bzw. der jeweiligen Widerstände basiert, unberücksichtigt. Indem Reichow die Prinzipien seiner spezifischen Verkehrsplanung als Naturgesetz deklariert, verbirgt

er individuelle Handlungsspielräume für politische und planerische Entscheidungen.

B.2.2 Eine Stadt ist kein Baum

Unter den Fehlern in der von Naturkonstruktionen ausgehenden Analogienbildung hat sich insbesondere die simplifizierende Hierarchisierung als folgenschwer erwiesen. In einem vielseitig rezipierten Artikel von 1966 stellte der Architekt, Architekturtheoretiker und Philosoph Christopher Alexander die These auf, dass die Planer der Moderne überwiegend mit Konzepten arbeiteten, deren räumliche und organisatorische Strukturen mathematisch als „Baum“ beschrieben werden könnten, während bestehende, gewachsene Städte strukturell besser mit dem Begriff des „Halbverbands“ erklärt werden könnten (Alexander 2013, S. 1). Auch wenn seine Unterscheidung in natürliche und künstliche Städte, die wiederum ohne Empirie auskommt und sich lediglich an der Dauer der Entstehungsgeschichte und am (angeblich) vorhandenen oder fehlenden planerischen Gestaltungswillen festmacht, auf den ersten Blick willkürlich erscheint und unklare Analysekategorien produziert, belegt er die unterschiedlichen strukturellen Eigenschaften anhand von Beispielen so überzeugend, dass sie für die Planungspraxis wichtige Schlussfolgerungen ermöglichen.

Um hier die mathematischen Grundlagen nicht ausführlich wiedergeben zu müssen, soll eine vereinfachende Zusammenfassung versucht werden. Während der mathematische Baum aus verschiedenen, mehrfach untergliederten Teilmengen besteht, deren Elemente immer nur zu einer übergeordneten Teilmenge gehören können, weisen die Teilmengen im Halbverband in der gleichen Hierarchieebene Schnittmengen auf. Ein Element oder eine Teilmenge im Halbverband kann also Teil verschiedener übergeordneter Teilmengen derselben Hierarchieebene gleichzeitig sein, während ein Element oder eine Teilmenge des Baums immer nur einer Teilmenge der übergeordneten Hierarchieebenen zugeordnet werden kann. Diese strukturellen Prinzipien überträgt Alexander auf die Systeme, die ihm zufolge Städte ausmachen. Als Beispiel nennt er eine Lichtsignalanlage vor einer Drogerie, die einen Zeitungsständer vor der Tür stehen hat (ebd., S. 3). Durch die Passanten, die bei Rot warten müssen und die Schlagzeilen lesen oder gar eine Zeitung kaufen, gehört der Zeitungsständer zusammen mit dem Bürgersteig, der Lichtsignalanlage und der Fahrbahn, die zur Errichtung der Lichtsignalanlage geführt hat, zu einem System.

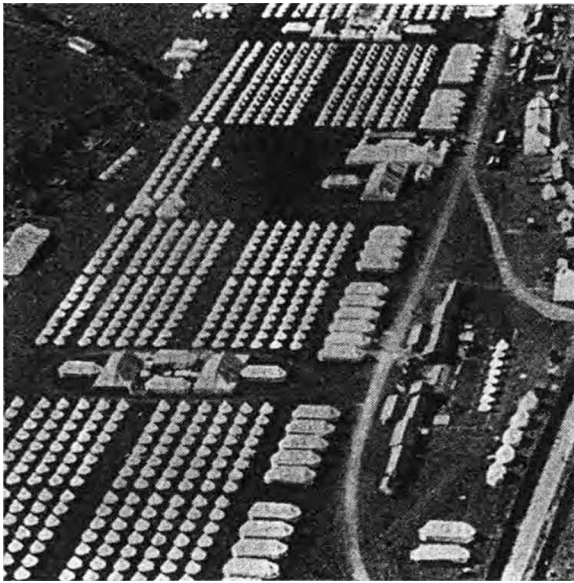


Abb. 32 Beispiel einer städtebaulichen Baumstruktur

Alexander zeigt zahlreiche Beispiele für geplante Stadtstrukturen, die dem Organisationsprinzip des Baumes entsprechen (Abb. 32) und benennt die Konsequenzen einer solchen Organisation:

„Whenever we have a tree structure, it means that within this structure no piece of any unit is ever connected to other units, except through the medium of that unit as a whole. The enormity of this restriction is difficult to grasp. It is a little as though the members of a family were not free to make friends outside the family, except when the family as a whole made a friendship. [...]

Each unit in each tree that I have described is the fixed, unchanging residue of some system in the living city. [...] But a tree contains only very few such units - so that in a tree-like city only a few of its systems can have a physical counterpart. Thousands of important systems have no physical counterpart.“ (ebd., S. 9 f.)

Als Gegensatz dazu beschreibt Alexander die strukturellen Eigenschaften des Halbverbands, der bei der gleichen Anzahl an Elementen eine exponentiell höhere Zahl von Teilmengen und somit Systemen bilden kann:

„The semi-lattice [Halbverband], by comparison, is the structure of a complex fabric; it is the structure of living things - of great paintings and symphonies. [...]

The reality of today's social structure is thick with overlap - the systems of friends and acquaintances form a semi-lattice, not a tree.“ (ebd., S. 9 f.)

Als Beispiele nennt er die Bildung von sozialen Netzwerken, die nicht an räumlichen Grenzen Halt macht oder die Einzugsgebiete von öffentlichen Einrichtungen, die weder identisch sind noch strikt voneinander abgegrenzt, sondern einander überlappen (ebd., S. 10, siehe auch Abb. 33).

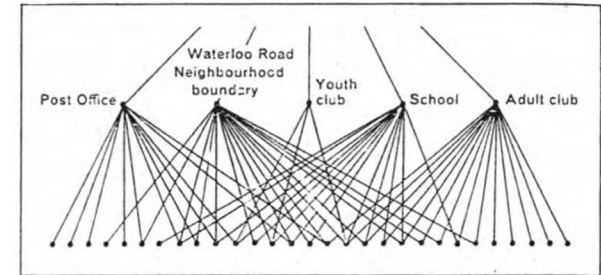


Abb. 33 Raumübergreifende Überlappung verschiedener sozialer Netzwerke nach Christopher Alexander

Schlussfolgernd wendet Alexander seine These gegen die Trennung von Fahrbahn und Nebenflächen im Kleinen und gegen die Trennung der städtischen Funktionen im Großen an. Er erklärt, dass das Denken in „Bäumen“ in der Psychologie des Menschen begründet liegt und dass die Visualisierung einander überlappender Teilmengen eine komplexe Denkaufgabe ist und fordert dennoch eine Planung, die mit Komplexität, Zweideutigkeit und Multifunktionalität umgehen kann.

Tatsächlich korrespondieren die von Reichow entworfenen Verkehrsnetze, sei es für die Sennestadt oder in seiner Veröffentlichung „Die autogerechte Stadt“ (1959), schon visuell direkt mit den von Alexander beschriebenen Denkweisen der Betrachtung der Stadt als Baumstruktur. Wer in Reichows imaginärer Vorstadt lebt, muss unter Umständen bis zur nächsten Sammelstraße fahren, bevor er seinen direkten Nachbarn erreichen kann.

Aber auch über die direkte Vergleichbarkeit hinweg bietet Alexanders Kritik einer simplifizierenden Strukturierung von Stadträumen und –funktionen Ansatzpunkte zur Planung von Straßenräumen. So hilft seine Abstrahierung zu verstehen, welche Probleme die Zerschneidung eines Quartierszentrums durch eine Fernstraße verursacht, warum die Fahrbahn, die früher einer Vielzahl von Nutzungen zur Verfügung stand, heute nur noch für den motorisierten Individualverkehr nutzbar ist oder welche Konsequenzen es für den urbanen Raum hat, wenn eine vielseitig verwendbare Fläche wie ein Marktplatz zugunsten einer monofunktionalen Verkehrsfläche entfällt.

B.2.3 Entwicklung neuer Leitbilder

Aus den Erfahrungen mit der Umsetzung von Leitbildern, die eine Trennung der Verkehrsarten und der städtischen Funktionen postulierten, entwickelte sich neben akademischer Kritik auch gesellschaftlicher Widerstand. Steigende Unfallzahlen, regelmäßige Verkehrsstauungen trotz Ausbau der Infrastrukturen, die ungeahnte Zunahme des Motorisierungsgrades und die Zerstörung von Stadträumen führten schon ab den 1960er Jahren zur Ausbildung und Formulierung neuer städtebaulicher Leitbilder.

Ausgehend von Jane Jacobs' radikaler Kritik an Funktionstrennung und Stadterneuerung durch

großflächigen Abriss (Jacobs 1964) etablierte sich in den 1960er Jahren das Leitbild „Urbanität durch Dichte“. Jacobs forderte eine vielfältige Nutzungsmischung, die Durchlässigkeit der Stadtstruktur auch für Fußgänger, eine zyklische Erneuerung der Bausubstanz (im Gegensatz zur „Kahlschlagsanierung“) und eine Erhöhung der Nutzungsdichte. In Opposition zu den visionären Idealbildern der Moderne vertrat sie damit eine vorsichtige Herangehensweise an bestehende Stadtstrukturen und eine Erhaltung ihrer Qualitäten. Umgesetzt wurde mit Bezug auf Jacobs' Leitbild jedoch oft nur eine erhöhte Bebauungsdichte, die von Bauunternehmern wie Planern ökonomisch gewünscht war, jedoch für sich allein kaum positive Impulse für die Stadtentwicklung geben konnte.

Mit der Ölkrise von 1973 und dem viel beachteten Bericht über die „Grenzen des Wachstums“ (Meadows 1972) kam zur Kritik an den Folgen der modernen Stadtplanungen zudem eine Kritik ihrer Grundsätze. So schien das wirtschaftliche Wachstum auf einmal nicht mehr unbegrenzt, die Begrenztheit der fossilen Brennstoffe stellten Sinn und Dauerhaftigkeit der Massenmotorisierung infrage, auch das Bevölkerungswachstum der deutschen Städte schwächte sich ab. Im Sinne einer kompakten Stadt fand die Sanierung bestehender Bausubstanz und das Auffüllen von Baulücken vermehrt Beachtung. In den 1970er und 1980er Jahren wurden dennoch kaum neue Leitbildvorstellungen entwickelt. Erst über das Ziel der nach-

haltigen Stadtentwicklung, das sich 15 Jahre später in Anschluss an den Brundtland-Bericht (Hauff 1987) etablierte, erfuhr das neue Leitbild einer ‚Stadt der kurzen Wege‘ Berücksichtigung.

Die Forderung einer Stadt der kurzen Wege wandte sich insbesondere gegen die die Nachkriegszeit prägenden Prozesse der Suburbanisierung. Eine Stadt der kurzen Wege sollte demzufolge geprägt sein durch kompakte Siedlungsstrukturen mit feinmaschiger Verflechtung der Funktionen, welche die Länge der Wege zwischen Wohnort, Arbeitsstätte, Versorgungszentren und Freizeiteinrichtungen zu reduzieren helfen sollten, und klar erkennbare Stadtränder aufweisen (Beckmann et al. 2011, S. 22). Um eine flächenschonende Stadtentwicklung zu erreichen, erlebte in diesem Zusammenhang der Umweltverbund aus Öffentlichem Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr eine umfassende Neubewertung aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht. Die Reduzierung des städtischen Verkehrsaufkommens durch die entsprechenden Stadtstrukturen sollte zusammen mit einer modalen Verlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel dazu beitragen, das Verkehrsproblem als eine der zentralen Aufgaben der zeitgenössischen Stadtplanung zu bewältigen.

B.3 Analyse von Fallbeispielen

Obwohl die fachliche und gesellschaftliche Diskussion um postfossile oder nachhaltige Mobilität im Grunde seit Jahrzehnten geführt wird, gehen viele Planungsrichtlinien und viele Fachleute nach wie vor vom Auto als Maßstab der Verkehrsplanung aus. Dass dies nicht so sein muss, zeigt ein Vergleich mit Städten, in denen eine Abwicklung der Verkehre über den Umweltverbund konsequent gefördert wird. Als Prüfstein darf dabei die Förderung des Radverkehrs gelten, da das Bedürfnis nach individueller Mobilität nicht vollständig über den Öffentlichen Verkehr erfüllt werden kann.

Um herauszuarbeiten, welche Maßnahmen der Straßenraumgestaltung zur Förderung eines möglichst konfliktfreien Miteinanders der verschiedenen Verkehrsmittel eingesetzt werden können, werden zwei Fallbeispiele von Städten untersucht, die eine systematische Förderung des Radverkehrs betreiben.

B.3.1 Kopenhagen

Um darzulegen, wie eine konsequente Förderung des Umweltverbunds und insbesondere des Fahrradverkehrs über einen langen Zeitraum städtische Straßenräume prägen kann, wird an dieser Stelle das Beispiel der Hauptstadt Dänemarks analysiert. Kopenhagen gehört mit einem Wert von 35 % zu

den Städten mit dem höchsten Radverkehrsanteil in Europa (VCÖ 2013). In der Kategorie der europäischen Städte über 500.000 Einwohner gibt es keine Stadt mit vergleichbar hohem Anteil, mit großem Abstand folgen Amsterdam (30 %) und Bremen (25 %). Der hohe Anteil des Fahrrads als Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen korrespondiert mit dem Ziel der Kopenhagener Stadtverwaltung, fahrradfreundlichste Stadt der Welt zu sein (City of Copenhagen 2013, S. 3).

Kopenhagen hat eine lange Tradition als Fahrradstadt, die auch eingebettet in eine landesweite Tradition Dänemarks ist. Die Ursprünge gehen dabei bis ins 19. Jahrhundert zurück. Seit der weltweiten Ölkrise der frühen 1970er Jahre gibt es in Kopenhagen eine effektive Radverkehrsförderung. Die Situation in Kopenhagen lässt sich daher nicht ohne weiteres auf deutsche Städte übertragen. Von Bedeutung ist jedoch, dass die Politik auf kommunaler wie auf nationaler Ebene weiter ambitionierte Ziele setzt und die dafür bewährten Mittel benennt (Denmark Ministry of Transport 2014, City of Copenhagen 2011).

Das Kopenhagener Radverkehrskonzept mit dem wenig bescheidenen Titel „Good, better, best“ setzt für 2015 mit 50 % angestrebtem Radverkehrsanteil am Berufs- und Ausbildungsverkehr eine ebenso wenig bescheidene Zielmarke. Der anvisierte Wert bedeutet 55.000 zusätzliche Radfahrer innerhalb von vier Jahren und einen Schritt auf absolu-

tes Neuland (City of Copenhagen 2011, S. 8). Aus Erfahrung wissen die dortigen Planer, dass der Anteil der Radfahrer sich mit dem infrastrukturellen Angebot an die Radfahrer verändert:

„The modal share for bicycles has been stable for the past five years. This is impressive in a period with increased car ownership and the opening of a new metro and it is the result of the many improvements for cyclists that have been implemented over the past few years. An increased effort, however, is still necessary if the modal share is to rise. [...]

A reduction of 10% in travel times for bicycles gives 1-2% more bicycle trips. Wider cycle tracks on all streets with more than 10,000 daily cyclists and/or alternative routes separated from motorised traffic are estimated to lead to a rise of 3-5% in the modal share of bicycles.“ (ebd., S. 8)

Konsequenterweise umfassen die geplanten Maßnahmen daher neben einigen Innovationen wie der Schaffung neuer Fuß- und Radverkehrsverbindungen durch Brückenbau im Hafengebiet (Abb. 34) oder Kommunikationskampagnen die in Kopenhagen bewährten Mittel der Priorisierung des Radverkehrs: zusätzliche Verbreiterung existierender Radwege, Ausbau alternativer Routen, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und Grüne Welle für Radfahrer (Abb. 35), Verkehrsberuhigung und Ausbau der Fahrradabstellanlagen. Die



Abb. 34 Fahrradbrücke „Cykelslangen“ in Kopenhagen

Eigenschaften, die eine erfolgreiche Radverkehrsinfrastruktur beschreiben, werden zusammengefasst als „safe, quick, comfortable and loads of city life“ (ebd., S. 7).



Abb. 35 LED-Signalisierung der Grünen Welle für Radfahrer

Interessant ist dabei besonders der letzte Punkt. Er beschreibt den Anspruch, die Radrouten zu den

Schwerpunkten städtischen Lebens zu führen und die Radverkehrsförderung mit der Schaffung von Stadträumen voller Leben zu verknüpfen:

„Cyclists appreciate having things to look at but they also contribute greatly to life in Copenhagen’s streets. They make the city safer and nicer for everyone to move about in.“ (ebd., S. 12)

Wie die Grundsätze der Kopenhagener Radverkehrsförderung in der Straßenraumgestaltung umgesetzt werden, zeigt die Publikation „Focus on Cycling“ (City of Copenhagen 2013): Die Richtlinie, die von Mitarbeitern des Fahrradprogramms der Kopenhagener Verkehrsplanung erarbeitet wurde, nimmt die genannten Ziele für die Gestaltung von Stadtstraßen wieder auf und erläutert ihre konkrete Umsetzung. Oberstes Ziel ist demnach die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, die Zahl der Toten und Verletzten soll möglichst gering sein. Weitere Ziele sind gefühlte Sicherheit, einfach und schnell passierbare Straßen sowie bequeme Befahrbarkeit. Diese dienen der Stärkung des Radverkehrs als nützlichstes und angenehmstes Verkehrsmittel (ebd., S. 5).

In fünf Kapiteln stellt die Richtlinie dar, wie die genannten Ziele in die Ausgestaltung der Infrastruktur übertragen werden:

1. Knotenpunkte

Zurückgesetzte Aufstellflächen und später einsetzende Grünphasen für Kfz, separate Lichtsignalanlagen, farbig markierte Spuren für die gerade Überquerung sowie eigene Abbiegespuren für Radfahrer, Berücksichtigung der Radfahrer in der Signalisierung und Ausnahme der geradeaus führenden Radwege von der Signalisierung an T-Kreuzungen sind in Kopenhagen die wichtigsten Mittel, um für Radfahrer sichere und komfortable Knotenpunkte zu gestalten. Alle Maßnahmen dienen dazu, die Kreuzung der Fahrlinien entweder zu vermeiden oder so augenfällig zu machen, dass die jeweiligen Verkehrsteilnehmer schwer zu übersehen sind.

2. Regelquerschnitt

Wichtigstes Element der Kopenhagener Fahrradinfrastruktur im laufenden Querschnitt ist der sowohl vom Fußweg als auch von der Fahrbahn durch Bordsteine separierte Fahrradweg mit einer Regelbreite von 2,5 m bzw. 3,0 m auf dem Alltagsroutennetz PLUSnet (Abb. 35). Bei großen Radverkehrsstärken werden Radwege mit bis zu 4,0 m Breite je Richtung gebaut. Die breiten Radwege schaffen eigene Flächen nur für Radfahrer, die sowohl objektiv als auch subjektiv sicher sind und von langsamen, schnellen, alten und jungen Radfahrern genutzt werden können, da sie sicheres Nebeneinanderfahren und Überholen ermöglichen.



Abb. 36 *Sicheres Nebeneinanderfahren auf einem typischen Kopenhagener Radweg*

Bei der Bemessung der Breite wird grundsätzlich von einem zukünftigen Zuwachs von 50 % ausgegangen. Dies ist ein wichtiges Detail, weil es verdeutlicht, dass Kopenhagen eine proaktive, angebotsorientierte Verkehrspolitik betreibt: Neue Radfahrinfrastrukturen sollen zusätzliches Radverkehrsaufkommen erzeugen oder zumindest ermöglichen und nicht nur auf bestehende Überlastungen reagieren. Dennoch müssen selbst viele breite Radwege aktuell weiter ausgebaut werden, was den Erfolg dieser Verkehrspolitik belegt.

Auch Radfahrstreifen werden in der Richtlinie aufgeführt. Diese müssen mindestens 1,5 m breit sein und dienen als günstigere Alternative zu voll befestigten Radwegen. Auch ‚befestigte Radfahrstreifen‘, die an Anfang und Ende sowie an Bushaltestellen als separierte Radwege ausgeführt werden, werden als Option genannt.

Für alle Radwege und Radfahrspuren werden die Kurvenradien auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt, was bedeutet, dass man Kurven ohne Abbremsen durchfahren kann. Eigene Straßenmarkierungen werden eingesetzt, um Radfahrer auf die ihnen zugedachten Infrastrukturen zu leiten.

3. Weitere Radverkehrsinfrastrukturen

Über die breiten, komfortablen Radwege entlang normaler Stadtstraßen hinaus gibt es sogenannte Cycle Super Highways, die den momentan an mehreren Stellen in Deutschland diskutierten Radschnellwegen entsprechen (für erste Machbarkeitsstudien siehe Metropolregion HBGW 2012, RVR 2014). Die Cycle Super Highways werden in Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen entwickelt und dienen als Pendler Routen. Zusätzlich gibt es ‚grüne‘ Fahrrad Routen, die durch Grünanlagen, über Nebenstraßen und Brücken geführt werden und Einbahnstraßen, die durch Beschilderung oder Radwege für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben sind. Schlussendlich gibt es auch in Kopenhagen Fahrradstraßen, auf denen Radfahrer grundsätzlich Vorrang haben.

Auf Straßen, die keine gesonderte Fahrradinfrastruktur aufweisen, können verkehrsberuhigende Elemente wie Rüttelschwellen eingesetzt werden, die den motorisierten Verkehr entschleunigen, ohne Radfahrer zu behindern. Seit einiger Zeit

werden öffentliche Plätze Stück für Stück für den Radverkehr freigegeben, um Umwegfahrten überflüssig zu machen. Fußgängerzonen werden hingegen nur in Ausnahmefällen und nach einem übergeordneten Konzept für den Radverkehr freigegeben.

Fahrradabstellanlagen sind normiert und werden außer von der Stadt auch von jedem Wohnbauträger bei Neubauten hergestellt. Aktuell werden neue Abstellanlagen für Lastenräder entwickelt.

4. Berücksichtigung der Pflege

Um die Radverkehrsinfrastrukturen dauerhaft in gutem Zustand erhalten zu können, werden alle Radwege und Radfahrstreifen generell mit Asphaltoberflächen ausgeführt. Fliesen oder Pflastersteine werden nur auf öffentlichen Plätzen und in Ausnahmefällen verwendet. Die Entwässerung der Radwege findet üblicherweise durch seitliche Abflüsse im Randstein zum Fußweg hin statt, so dass keine Unterbrechung der Asphaltoberfläche notwendig ist. Rinnen, abgesenkte Bordsteinkanten am Abschluss der Radwege oder Poller werden nur in Ausnahmefällen eingesetzt.

Alle Radwege oder –spuren müssen breit genug sein, um von Reinigungs- und Räumfahrzeugen befahren werden zu können. Die Räumung der Cycle Super Highways erfolgt im Winter noch vor der Räumung der Fahrbahnen, so dass 70 % der Fahrradpendler selbst bei Schneefall ihr Fahrrad benutzen (Abb. 37).



Abb. 37 Nutzung der (geräumten) Radwege bei Schneefall

5. Ausstattung und Zubehör

In Kopenhagen werden viele ausgefeilte Elemente rund um die grundlegenden Radverkehrsinfrastrukturen angewandt. Dazu gehören neben einer umfassenden Beschilderung und Beleuchtung Wartungsstationen mit Luftpumpen und Werkzeug, Zählstationen mit Anzeige, Trinkwasserbrunnen, gegen die Fahrtrichtung gekippte Müllimer, die ohne Absteigen genutzt werden können, Fußstützen an Fahrradampeln und die Grüne Welle für Radfahrer bei 20 km/h. Diese umfasst neben der für die Fahrradpendler optimierten Signalisierung auf den wichtigsten Routen digitale Geschwindigkeitsanzeigen und neuerdings sogar LED-Lichter auf der Fahrbahn, die bei der Einhaltung der zur Nutzung der Grünen Welle notwendigen Geschwindigkeit helfen.

Alle genannten Maßnahmen lassen sich auf Deutschland und Hamburg übertragen, viele sogar im Rahmen der bestehenden Gesetze und Richt-

linien. Auch in einer Stadt, die den Radverkehr über die letzten Jahrzehnte stark vernachlässigt hat, lassen sich die bewährten Elemente der Kopenhagener Radverkehrsförderung Stück für Stück umsetzen, um auf größere Radverkehrsstärken zu reagieren, aber auch, um den Radverkehr weiter zu stärken. Notwendig sind dafür der politische Wille, den Radverkehr auch finanziell entsprechend seiner Bedeutung im Bemühen um eine nachhaltige Mobilität zu stärken, und der Abschied von überkommenen Richtlinien, die den Autoverkehr priorisieren.

B.3.2 New York

Um zu zeigen, dass ein solcher Entschluss innerhalb kurzer Zeit umfassende Wirkung zeigen kann, soll das Beispiel New Yorks analysiert werden. New York ist als amerikanische Großstadt verbunden mit dem Bild der autogerechten Stadt. In den letzten fünfzehn Jahren jedoch haben verschiedene Entwicklungen zu einem rasanten Anstieg des Radverkehrs mit überwiegend positiven Folgen geführt.

Im Jahr 1997 erstellte das Department of Transportation als Reaktion auf die seit Jahren trotz unzureichender Infrastruktur ansteigenden Radverkehrsstärken einen Masterplan für den Ausbau eines umfassenden Radwegenetzes (NYCDOT 1997). Als Ziele wurden unter anderem die Her-



Abb. 38 Radfahrstreifen in New York City

stellung und Unterhaltung des Wegenetzes selbst, die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, der Ausbau von Fahrradabstellanlagen und der Zugang zu Brücken und zum ÖPNV für Radfahrer festgelegt (ebd., S. 2). Erst zehn Jahre später jedoch begann mit dem Bericht „Bicyclist Fatalities and Serious Injuries in New York City: 1996–2005“ (NYCDOT et al. 2007) eine Phase der schnellen Umsetzung. Der Bericht enthält neben einer detaillierten Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrereteiligung über einen Zeitraum von zehn Jahren eine Liste mit Sofortmaßnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern implementiert werden sollten. Diese beinhalten eine Reihe von infrastrukturellen Maßnahmen, deren wichtigste die Herstellung von 300 km Radverkehrsinfrastrukturen des bereits 1997 beschlossenen Radwegenetzes innerhalb von drei Jahren darstellte. Zusätzlich sollten 60 km sogenannter ‚greenways‘, also Radrouten in Grünanlagen, und zahlreiche Fahrradabstellanlagen in der gesamten Stadt gebaut werden (ebd., S. 34).

Tatsächlich wurden in den darauf folgenden fünf Jahren über 450 km Radwege fertiggestellt. Abbildung 39 zeigt, wie die Maßnahmen sich auf den Radverkehr auswirkten: Während die Messwerte an den Fahrradzählstationen noch schneller als zuvor zu steigen begannen, nahm das Risiko, als Radfahrer schwer verletzt zu werden, deutlich ab. Und während der Bericht von 2007 noch feststellte, dass zwar die Anzahl schwerer Verletzungen, nicht aber die Anzahl getöteter Radfahrer rückläufig war, bewirkten die ab 2007 getroffenen Maßnahmen einen Rückgang auf den niedrigsten Wert seit Beginn der Zählungen im Jahr 1983 (NYCDOT 2013, S. 7).

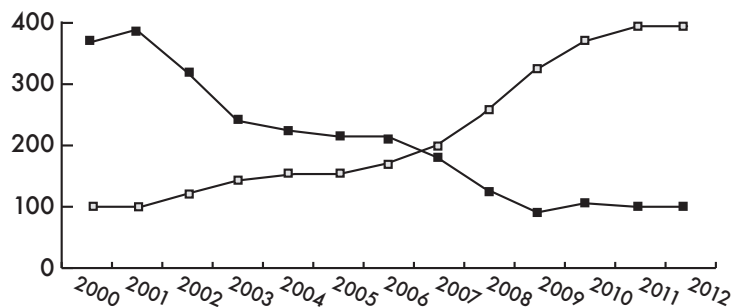
Im Jahr 2013 eröffnete das Department of Transportation das Leihfahrradsystem Citi Bike, das mit 6.000 Rädern an über 300 Stationen das größte in Nordamerika ist (NYCDOT 2014). Die Räder wurden zwischen Juli und Oktober 2013 mehr als eine Million Mal pro Monat ausgeliehen, jedes Fahrrad wird im Schnitt sechsmal am Tag bewegt (Sadik-Khan 2013). Das System kann damit als akzeptiert gelten. Zuletzt machte die Stadt auf sich aufmerksam, indem sie die innerstädtische Regelschwindigkeit für Kfz auf 25 Meilen/h (ca. 40 km/h) senkte (NYCDOT 07/2014).

Ebenfalls 2013 veröffentlichte das Department of Transportation einen Leitfaden mit dem Titel „Making Safer Streets“ (NYCDOT 2013), der die Ziele hinter den Straßenraumgestaltungen der vorhergehenden Jahre erläutert und ihre praktische Umsetzung an Beispielen aufzeigt. Als grundlegende Maximen wurden fünf Leitsätze formuliert:

1. *Make the street easy to use*
2. *Create safety in numbers*
3. *Make the invisible visible*
4. *Choose quality over quantity*
5. *Look beyond the (immediate) problem*

Jedem Leitsatz werden Maßnahmen zugeordnet, die wiederum an verschiedenen Beispielen verdeutlicht werden. Insgesamt lässt sich feststellen, dass aufgrund der Bebauungsstrukturen mit sehr breiten Straßenräumen deutlich größere Handlungsspielräume bestehen als in den Beispielen aus Kopenhagen oder Hamburg. Damit sind viele der konkreten Maßnahmen nicht direkt zu übertragen. Dies gilt jedoch nicht für alle Maßnahmen und insbesondere nicht für die dahinter stehenden Entwurfskonzepte, wie an einigen Beispielen verdeutlicht werden soll.

1. *Make the street easy to use*
 Unter dieser Überschrift werden unter anderem die Beschränkung der Abbiegemöglichkeiten, die Zusammenfassung von Abbiegespuren, die Verbreiterung von Fahrbahnteilern und die Ergän-



- Radfahrerrisikoindex (cycling risk indicator)
- Sommer-Radfahrererindex (in-season cycling indicator)

Abb. 39 Steigende Radfahrerzahlen und sinkendes Radfahrerrisiko in New York City, 2000 - 2012

zung der Fahr- und Zebrastreifenmarkierung an Knotenpunkten aufgeführt. Um die Komplexität des Straßenraumes zu reduzieren, soll so die intuitive Wegewahl aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Bei einfachen, übersichtlichen Straßenräumen reduziert sich die Unfallgefahr. Die Ergänzungen der Straßenmarkierungen, die vorgeschlagen werden, sind in Deutschland zum größten Teil üblich. Beachtenswert ist aber die Aufforderung, die Wunschlinien (desire lines) aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und beispielsweise Fußgänger- und Radfahrerfurten an den tatsächlich eingeschlagenen Richtungen auszurichten, anstatt sie grundsätzlich rechtwinklig zum Bordstein auszurichten.

2. Create safety in numbers

Insbesondere durch das Hinzufügen zusätzlicher Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sollen nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in bestimmten Räumen konzentriert und so sichtbar werden. Auch ausreichend große Wartezonen für querende Fußgänger und die Ausbildung nur für Fußgänger zugänglicher Plätze werden empfohlen. Der Ansatz geht davon aus, dass eine höhere Präsenz der Fußgänger und Radfahrer eine erhöhte Aufmerksamkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer zur Folge hat und umgekehrt, weshalb eine Pulkbildung bei den Kfz durch gezielte Signalisierung (Grüne Welle) mit Vorsprung für Fußverkehr und Busse empfohlen wird.

3. Make the invisible visible

Dieser Grundsatz bezieht sich vor allem auf Knotenpunkte, an denen durch Gliederung der Fahrstreifen, Verkürzung der von Fußgängern zu querenden Distanz durch Fahrbahnteiler oder Verkehrsinseln und Markierung der Zonen, wo sich die Wunschlinien verschiedener Verkehrsmittelnutzer kreuzen, mehr Übersichtlichkeit geschaffen werden soll. Wichtig ist das Ziel, Radfahrer und Fußgänger sichtbar zu machen, da das Fahren oder Gehen im toten Winkel eine der größten Gefahren an Knotenpunkten darstellt.

4. Choose quality over quantity

Um eine klare Gliederung der Fahrstreifen zu erreichen, wird die Auszeichnung von Abbiegefahrstreifen, der Bau von Fahrbahnteilern und die Markierung extrabreiter Längsparkstände empfohlen, auch wenn die Anzahl der Fahrstreifen dabei reduziert werden muss. Die gezeigten Beispiele verdeutlichen vor allem, welche immensen Spielräume in New York City aufgrund der extrem breiten Straßenquerschnitte bestehen. An Knotenpunkten werden die Verkleinerung der Kreuzungsflächen, die Beschränkung der auf den Knotenpunkt zulaufenden Fahrstreifen und ihre Gliederung durch Verkehrsinseln vorgeschlagen. Auch eine Umnutzung wenig genutzter Straßenflächen in gemischt genutzte öffentliche Räume wurde unter diesem Stichwort praktiziert.

5. Look beyond the problem

Hinter diesem Leitsatz steht die Aufforderung, Gestaltungsprobleme, die sich nicht an einzelnen Unfallhäufungsstellen oder problematischen Knotenpunkten lösen lassen, durch die Betrachtung des Verkehrsnetzes im größeren Maßstab anzugehen. Als Maßnahme wird insbesondere die Umleitung von Verkehrsströmen benannt, etwa durch Abbiegeverbote, die Beschriftung von Fahrstreifen und die Verschmälerung von Fahrbahnen.

Der Leitfaden spezifiziert keine konstruktiven Merkmale der in New York umgesetzten Fahrradinfrastrukturen. Üblich sind, wie sich aus den Beispielen ablesen lässt, einfache Radfahrstreifen, die am rechten Fahrbahnrand markiert werden. Unter den Maßnahmen von 2007 war jedoch auch die Herstellung einer neuen Art von Fahrradinfrastruktur, die sich als höchst erfolgreich erwiesen hat: die protected bicycle lanes (geschützte Radfahrstreifen). Diese sind zwar nicht identisch mit den separierten Radwegen in Kopenhagen, die nach beiden Seiten mit einem Bordstein abgegrenzt werden. Sie werden aber in einer Breite von zwei bis über drei Metern (6-10 Fuß) hergestellt und durch breite Abstandszonen von ein bis zwei Metern (3-7 Fuß) geschützt, die zudem oft mit Parkständen, Pflanzkübeln oder Verkehrsinseln abschließen und so eine separierte Fahrradinfrastruktur schaffen.

Typischerweise werden diese am linken Straßen-

rand der breiten Einbahnstraßen in Manhattan umgesetzt. Durch die Führung links von der Fahrbahn sind Radfahrer an den Knotenpunkten für Kfz-Führer besser sichtbar. Mit dem Bau von beinahe 50 km geschützter Radfahrstreifen in Manhattan ist es gelungen, auf den betreffenden Straßen den Radverkehr sprunghaft zu steigern, die Sicherheit zu erhöhen und, was besonders wichtig ist, um weitere Menschen zur Nutzung des Fahrrads zu bringen, dem Radfahren in New York das Image eines gefährlichen Hobbies zu nehmen (NYCDOT 09/2014, S. 2).

Die gezeigten Beispiele machen deutlich, dass sich der Zustand der Straßenräume und neue Ansätze in der Gestaltung nicht ohne weiteres auf deutsche Städte übertragen lassen. Gleichzeitig zeigen die mit jeder Umgestaltung erhobenen Zahlen, welche Wirkung ein gezieltes Programm zur Umgestaltung haben kann. An den meisten im Bericht dargestellten Projekten wurden die Unfallzahlen mit Verletzten um mindestens 20 %, in Einzelfällen um bis zu 90 % gesenkt. Weiterhin belegt das Beispiel der protected bicycle lanes wie in Kopenhagen, dass die größten Fortschritte mit der Herstellung einer separierten Radfahrinfrastruktur erreicht werden können.

Auch die Designgrundsätze, die benannt werden, lassen sich aufgrund ihrer abstrakten Formulierung ohne weiteres auf den deutschen Kontext übertragen und treffen die Probleme, die auch

hierzulande aufgrund des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens entstehen. Die intuitive Nutzbarkeit der Straßenräume, die Bündelung der Verkehrsmittel auf sicheren Flächen, die Sichtbarkeit verwundbarer Verkehrsteilnehmer insbesondere an den Knotenpunkten, die Durchsetzung qualitativer Verbesserungen auch bei Reduzierung der Leistungsfähigkeit und ein netzbasierter Ansatz sind auch hierzulande die größten Herausforderungen. Wie Janette Sadik-Khan, ehemalige Leiterin des New Yorker Department of Transportation - unter deren Einfluss der Fortschritt der Jahre 2007-2013 durchgesetzt werden konnte - die Grundlage ihres Wirkens zusammenfasst:

„Streets are one of the most valuable resources that a city has. And it is an asset that is largely hidden in plain sight. The lesson from New York over the past six years is that you can update this asset. You can remake your streets quickly, inexpensively, it can provide immediate benefits and it can be quite popular.“ (Sadik-Khan 2013)



Abb. 40 und 41: protected bicycle lanes: Konzept und Umsetzung in Manhattan

C

C Die Wandsbeker Marktstraße – Handlungsbedarfe und Potenziale

Um zu untersuchen, welche Möglichkeiten der Neugestaltung von Straßenräumen im Rahmen des sich vollziehenden Mobilitätswandels und unter Berücksichtigung des Ziels einer nachhaltigen Mobilität entstehen, wird im Rahmen der vorliegenden Thesis exemplarisch eine Umgestaltung der Wandsbeker Marktstraße entwickelt. Das Ziel der nachhaltigen Mobilität bezieht sich auf Diskurse um den Begriff der Nachhaltigkeit, die sich im Anschluss an den Brundtland-Bericht von 1987 und die Umweltkonferenz in Rio de Janeiro von 1992 in verschiedensten Fachgebieten herausbildeten und mittlerweile von einer breiten Öffentlichkeit rezipiert und gestaltet werden (Hauff 1987).

Unter den Zielen einer nachhaltigen Mobilität wird neben der Reduktion der ökologischen Schäden im Allgemeinen und der Notwendigkeit einer Lösung von fossilen Brennstoffen im Speziellen auch eine Stadt- und Verkehrsplanung, die eine Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und öffentlicher Räume für Kinder, alte Menschen und für Angehörige aller Einkommensklassen ermöglicht, thematisiert (UBA 2015, S. 14 ff.).

Die Wandsbeker Marktstraße wurde als Fallbeispiel bereits in Kapitel A 3.2 eingeführt, da an ih-

rem Beispiel einerseits verdeutlicht werden kann, wie selbst in einer Phase der Diskussion um Verkehrsberuhigung in Wohngebieten wichtige städtische Räume weiterhin für die dominierende Nutzung mit dem Auto ausgebaut wurden. Damit steht sie prototypisch für tausende an den Bedarfen des MIV ausgerichteten Hauptverkehrsstraßen in ganz Deutschland. Andererseits weist sie ein großes Potenzial für eine Umgestaltung auf. Dieses liegt in ihrer Funktion als wichtige Verkehrsachse, ihrer Bedeutung als Stadtteilzentrum, als Einzelhandlungsschwerpunkt sowie nicht zuletzt in ihrer Geschichte begründet, die einen Straßenraum hervorgebracht hat, der reich an historischen Spuren ist, wenn auch diese im heutigen Zustand nur teilweise erfahrbar sind. Rein physisch bietet sich durch die außergewöhnlich große Straßenbreite und das Zusammentreffen aller bedeutenden städtischen Verkehrsmittel die Gelegenheit, eine neue Priorisierung dieser Verkehrsmittel im Zusammenhang darzustellen. Hierbei werden ebenfalls auftretende Problemstellungen und mögliche Gewinne thematisiert. Um fundierte Entscheidungen treffen zu können, werden verkehrliche Rahmenbedingungen und unterschiedliche Nutzungsansprüche im Untersuchungsgebiet analysiert.

C.1 Verkehrliche Rahmenbedingungen im Bezirk Wandsbek

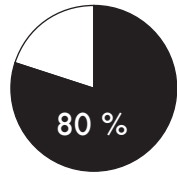
Eine für den HVV angefertigte Auswertung der Daten der Mobilitätsbefragung MiD 2008 liefert Aufschluss über das Verkehrsmittelwahlverhalten der Bewohner des Bezirks Wandsbek.

Fahrrad, Auto und ÖPNV sind für die Mehrheit der Bevölkerung verfügbar (Abb. 42). Das Fahrrad ist (nach dem zu Fuß gehen) das für die meisten Menschen verfügbare Verkehrsmittel.

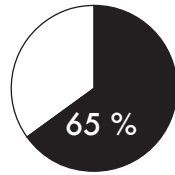
Bei der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsmittel dominiert das Auto, das von drei Vierteln aller Befragten mindestens einmal wöchentlich genutzt wird (Abb. 42). Für die Hälfte der Bewohner des Bezirks ist der ÖPNV eine regelmäßig genutzte Option. Aber auch das Fahrrad wird von vielen Bewohnern regelmäßig genutzt. Nur 30 % der Bezirksbewohner nutzen ihr Fahrrad nie oder fast nie. Aus diesen Zahlen lässt sich zudem schlussfolgern, dass mehr als die Hälfte der Bezirksbewohner mehrere Verkehrsmittel nutzt.

72 % der Befragten geben an, dass Läden und Geschäfte des täglichen Bedarfs für sie sehr gut oder

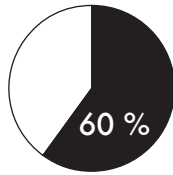
Verfügbarkeit



Fahrradbesitz

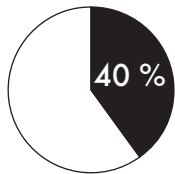


Pkw-Verfügbarkeit
(Pkw im Haushalt & Fahrerlaubnis)

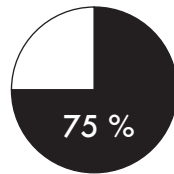


Bushaltestelle in
400 m Umkreis

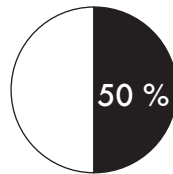
Nutzung mindestens einmal pro Woche



Fahrrad

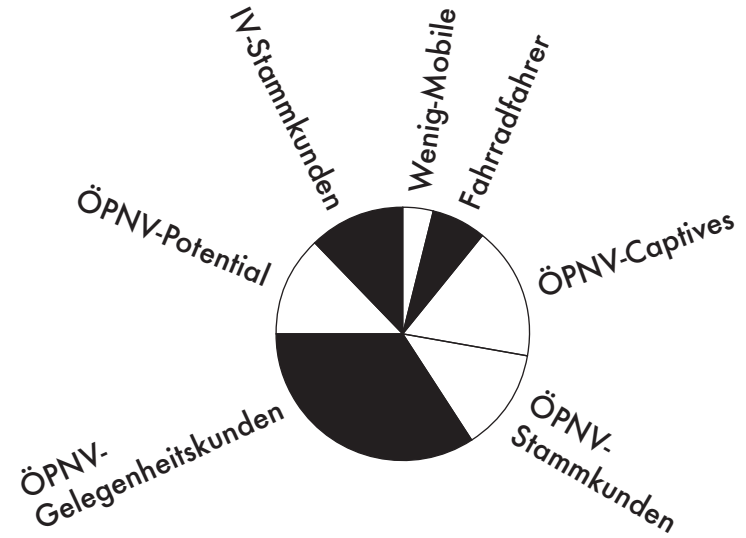


Auto



ÖPNV

Nutzersegmente



Hauptverkehrsmittel

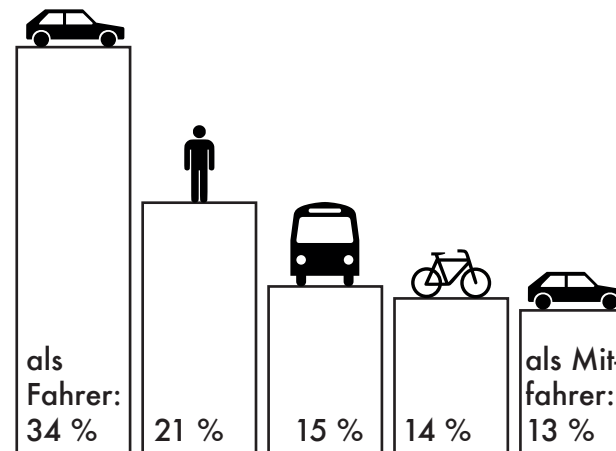


Abb. 42 Verkehrliche Rahmenbedingungen im Bezirk Wandsbek

gut zu Fuß zu erreichen sind, mit dem Fahrrad sind es sogar 84 % (ebd., S. 63 ff.).

Zudem wurde eine Unterteilung der Befragten in Nutzersegmente vorgenommen. Hierbei werden Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Captives (ohne Zugang zu Kfz), ÖPNV-Stammkunden, ÖPNV-Gelegenheitskunden, ÖPNV-Potential und IV-Stammkunden unterschieden (Abb. 42). Mit 12 % ist die Gruppe von IV-Stammkunden, die grundsätzlich das Auto nutzen, hierbei kleiner als im Hamburger Durchschnitt von 15 %, was anhand der großen Fläche und der niedrigen durchschnittlichen Wohndichte des Bezirkes überrascht. Die größte Gruppe machen die ÖPNV-Gelegenheitskunden mit 29 % aus (ebd., S. 157).

Als Hauptverkehrsmittel nutzt beinahe die Hälfte der Befragten das Auto. Gleichzeitig bedeutet dies, dass mehr als die Hälfte nicht das Auto als Hauptverkehrsmittel nutzen. Mit 14 % ist zudem der Anteil der Radfahrer für Hamburg überdurchschnittlich.

C.2 Räumliche Einordnung und verkehrliche Anbindung der Wandsbeker Marktstraße

Wie in Kapitel A 3.2 beschrieben, ist die Wandsbeker Marktstraße geprägt durch ihre Verbindungsfunktion im Straßennetz. Sie ist ein Teilstück einer der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen vom Hamburger Stadtzentrum nach Nordosten in die bevölkerungsreichen Walddörfer und den suburbanen Raum. Mit ca. 50.000 Fahrzeugen pro Tag (FHH 2012) gehört sie zu den am stärksten befahrenen Stadtstraßen abseits der Autobahnen (Abb. 44). Im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets liegt der Schnittpunkt dieser Magistrale mit der Wandsbeker Allee mit ebenfalls über 40.000 Kfz pro Tag, welche ein Teilstück des Ring 2 ist, also einer Tangente. Die hohen Verkehrsmengen leiten sich also vor allem aus der Bedeutung der Straßenabschnitte für den gesamtstädtischen Verkehr ab.

Im Räumlichen Leitbild der Stadt Hamburg gilt das Untersuchungsgebiet daher als Handlungsschwerpunkt. Als Ziel für die Entwicklung der Magistralen wird dort formuliert, „die Straßen unter Wahrung der für die Erreichbarkeiten in der Stadt wichtigen Verkehrsfunktion besser in den städtischen Raum zu integrieren, d.h. die von ihr ausgehenden Beeinträchtigungen so weit möglich zu mindern und sie als »Stadträume« aufzuwerten.“ (BSU 2007, S. 41) Auch unter dem Gesichtspunkt der Stärkung öffentlicher Räume wird der Wands-

beker Markt als „Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens und neue Stadtteilmitte“ genannt (ebd., S. 163):

„Hier haben die Schaffung und die Wiederbelebung von Identität stiftenden Punkten und Quartiersplätzen wegen ihrer besonders intensiven Frequentierung höchste Priorität.“ (ebd., S. 163)

Über den motorisierten Individualverkehr (MIV) hinaus umfasst das Untersuchungsgebiet auch einen wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt (Abb. 45). Unter der Wandsbeker Marktstraße verläuft parallel die U-Bahnlinie U1. Außerdem befindet sich an der Haltestelle Wandsbek Markt eine Umsteigeanlage mit Busbahnhof, der mit 13 Buslinien zu den größten Knotenpunkten des Busverkehrs in Hamburg zählt (Webseite des HVV). Des Weiteren befinden sich Teile des Untersuchungsgebiets im Einzugsbereich der S-Bahn-Station Wandsbeker Chaussee, die von der Linie S1 angefahren wird. Der Bahnhof Wandsbek, der bislang von einer Regionalbahn bedient wird, befindet sich südöstlich in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet. Zusammenfassend kann das Untersuchungsgebiet als durch den ÖPNV hervorragend angebunden gelten.

Durch den Radverkehr hingegen ist das Untersuchungsgebiet bisher unzulänglich erschlossen. Auf beiden Seiten der Wandsbeker Marktstraße sowie



Abb. 43 Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

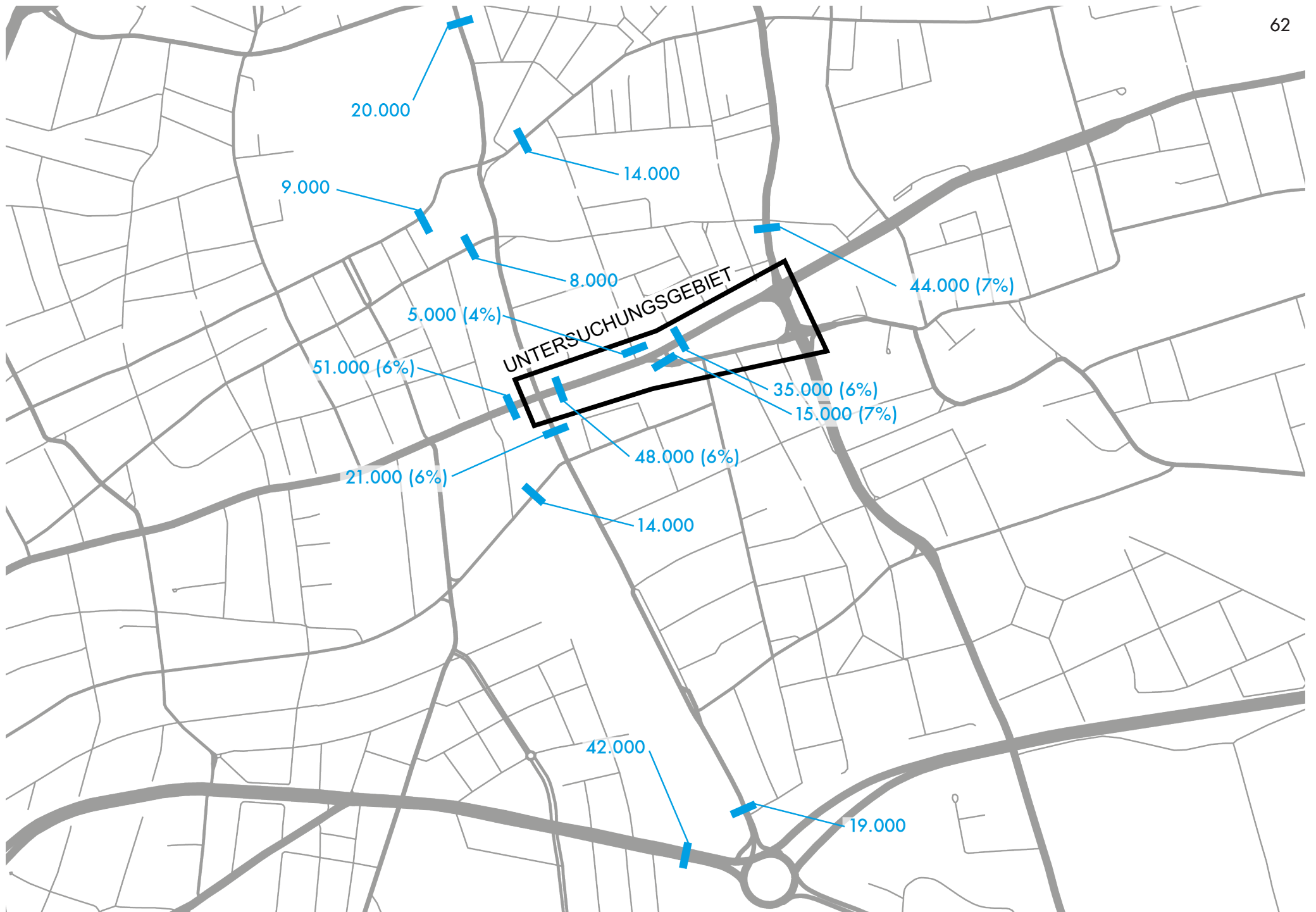


Abb. 44 Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung (Schwerlastverkehrsanteil)



Abb. 45 Angebote des ÖPNV im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung

der Schloßstraße sind Radwege angelegt. Trotz des relativ hohen Radverkehrsaufkommens (Abb. 46), das anhand der Messwerte am Fahrradpegel Wandsbeker Marktstraße bei ca. 2.000 Radfahrern pro Tag angesetzt werden kann, weisen die Radwege durchgehend nur die Mindestbreite von 1,25 m nach PLAST 9 (FHH 2012) auf. Außerdem sind die Radwege baulich nicht von den Fußwegen getrennt und teilweise sogar so verschwenkt, dass Radfahrer inmitten der Fußverkehrsflächen geführt werden.

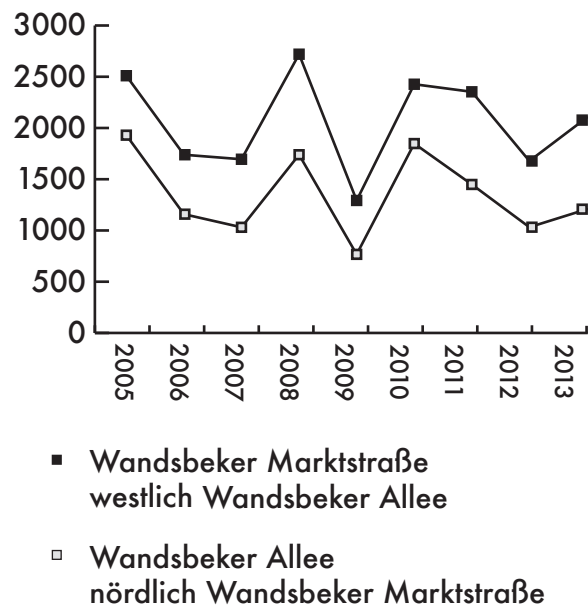


Abb. 46 Messwerte Fahrradpegel Wandsbeker Marktstraße

Die Veloroute 7 wird südlich der Wandsbeker Marktstraße über Bärenallee, Claudiusstraße und Ziesenißstraße geführt (Abb. 47). Dies ist insofern bemerkenswert, als es zwar dem Grundsatz des Veloroutenkonzepts entspricht, die Routen bevorzugt über verkehrsarme Straßen und Wege zu führen (FHH 1999, S. III), in der Konsequenz jedoch einer der wichtigsten zentralen Orte des Hamburger Ostens nicht an das Veloroutennetz angeschlossen ist und zudem die angestrebte Marke von maximal 20 % Umweg gegenüber der kürzesten Strecke bei weitem überschritten wird.

Für den Fußverkehr sind in den letzten zwei Jahrzehnten im Gegensatz zur in Kapitel A 3.2 beschriebenen Entwicklung erste Schritte zu einer Reintegration der durch drei Verkehrsachsen abgeschnittenen Platzinsel mit dem Umsteigebahnhof unternommen worden. Dazu gehören neben der Einrichtung ebenerdiger Querungen und damit der barrierefreien Erschließung des Bahnhofs die Verbreiterung und einheitliche Gestaltung der Nebenflächen durch das BID Wandsbek, die Wiederherrichtung des Puvogelgartens als Aufenthaltsfläche und die Herstellung einer versiegelten Platzfläche mit Café westlich des Busbahnhofs.



Abb. 47 (Nicht-)Einbindung des Untersuchungsgebiets in das Hamburger Veloroutennetz

C.3 Straßenraumgestaltung

Der Straßenraum der Wandsbeker Marktstraße zeichnet sich in erster Linie durch seinen mit 34 m außergewöhnlich breiten Querschnitt aus (Abb. 48 - 50). Aufgrund ihrer hohen überörtlichen Bedeutung wies die Straße schon im 19. Jahrhundert eine breite Fahrbahn auf. Breite Nebenflächen und die klare übergeordnete Bedeutung der Straße gegenüber den einmündenden Straßen ließen jedoch einen klar gefassten Straßenraum erkennen. Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstand mit der Verbreiterung der Fahrbahn zulasten der Nebenflächen, dem Durchbruch der ebenfalls vier- bis sechsstreifigen Wandsbeker Allee als kreuzende Nord-Süd-Achse und dem Ausbau der Schloßstraße die derzeitige städtebauliche Konstellation, die durch eine starke Aufweitung des städtischen Raumes ohne klare Gliederung geprägt ist. Um verschiedene Perspektiven innerhalb des Straßenraums darzustellen, werden im Folgenden typische Raumsequenzen aus der Sicht verschiedener Verkehrsteilnehmer dargestellt. Die einzelnen Abbildungen sind aus gefilmten Begehungen und Befahrungen abgeleitet. Die vollständigen Filmaufnahmen sind als digitaler Anhang auf DVD verfügbar.

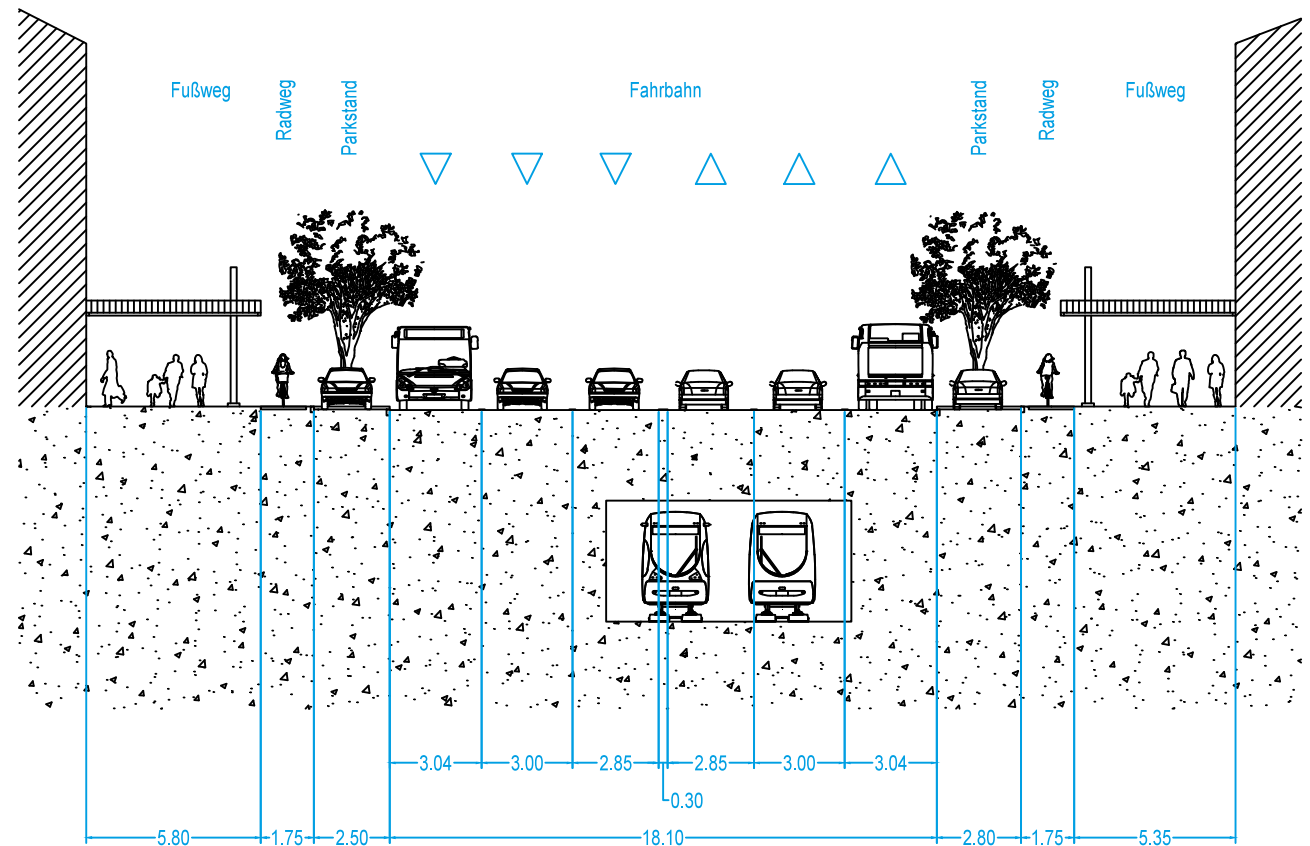
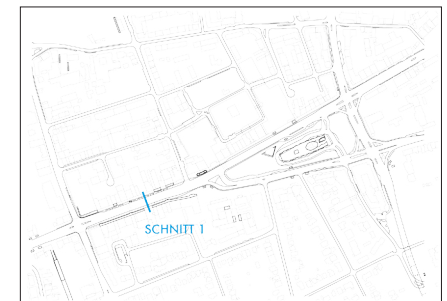
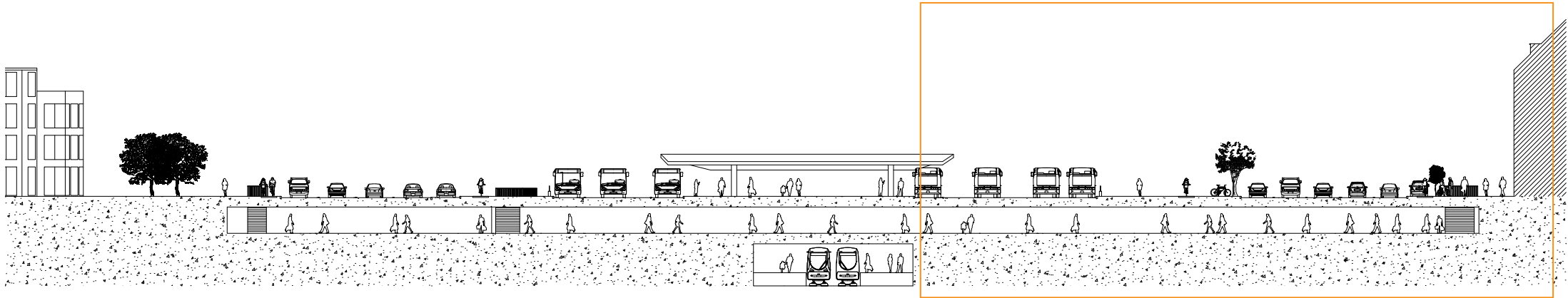
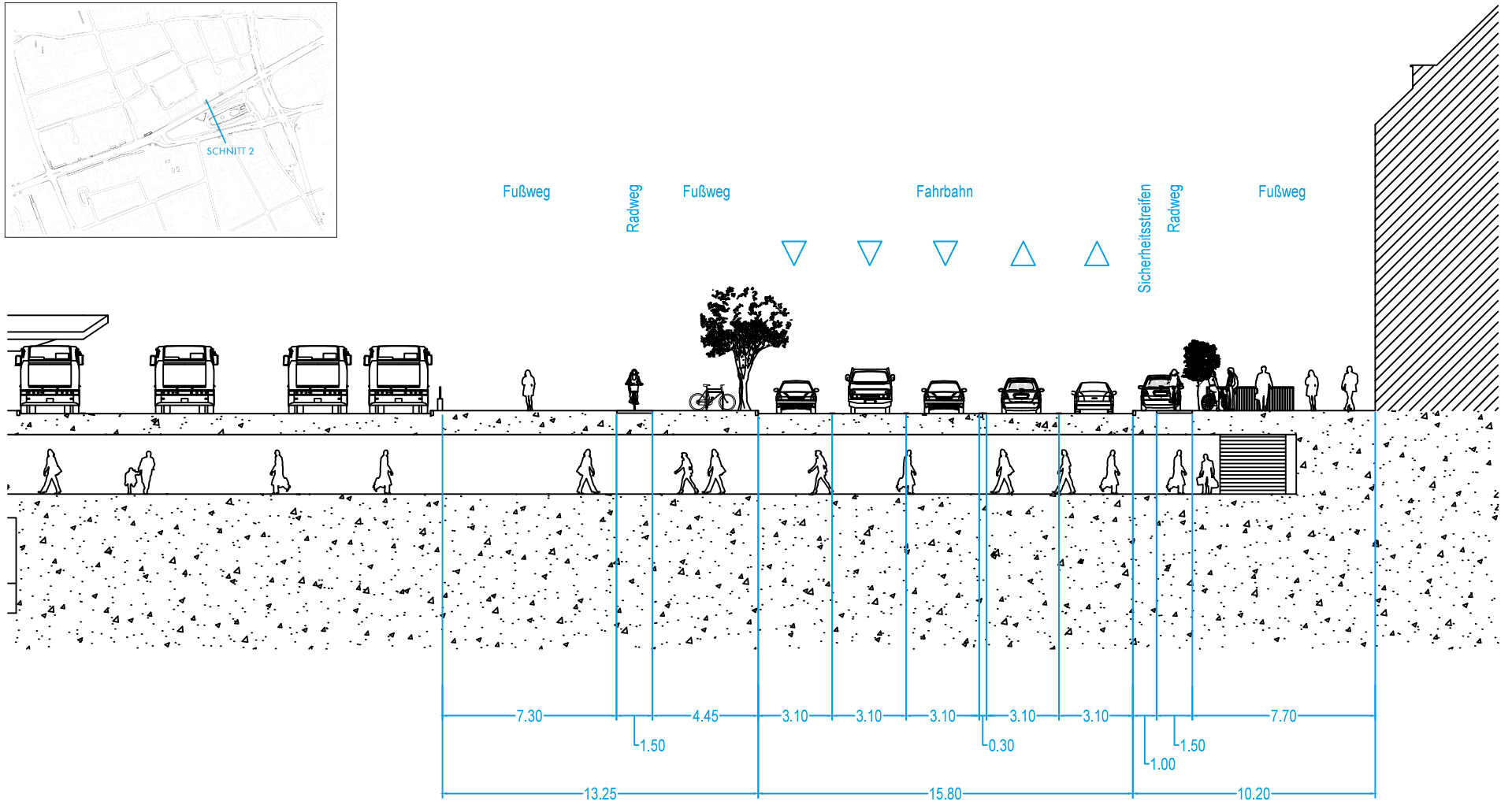
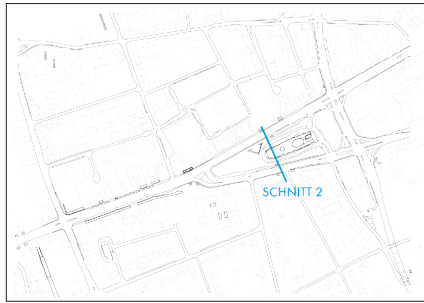


Abb. 48 Schnitt 1 (1 : 250)

Nebenstehende Abbildungen 49 und 50: Schnitt 2 (1 : 500)
und Ausschnitt (1 : 250) aus Schnitt 2





Auto – von Westen kommend

Vom Stadtinneren mit dem Pkw kommend, stellt sich die Wandsbeker Marktstraße ab der Kreuzung Hammer Straße als durch beidseitige Bebauung gefasster Straßenraum dar (1). Auf beiden Seiten besteht die Bebauung aus fünfstöckigen Gebäuden mit einheitlicher Dachneigung und ähnlicher Fassadengliederung. Die Proportionierung von Nebenflächen und Fahrbahn entspricht einem Verhältnis von 20 : 60 : 20 und weist daher eine aus städtebaulicher Sicht stark überdimensionierte Fahrbahn auf (2). Dies wird in der Diskrepanz zur Empfehlung in der RAST deutlich, bei städtebaulicher Bemessung von Stadtstraßen ein Verhältnis von 30 : 40 : 30 anzustreben (FGSV 2014, S. 22). Als Orientierungspunkte sind auf der linken Straßenseite das erhöhte Karstadt-Gebäude und im Hintergrund der Kirchturm der Christuskirche erkennbar (3).

Auf Höhe der Sparkasse vor der Einmündung der Schloßstraße öffnet sich der Straßenraum rechter Hand zu einer unübersichtlichen Fläche (4). Die Fahrbahn verbreitert sich vor dem Knotenpunkt um einen weiteren Fahrstreifen. Die nach rechts abbiegende Schloßstraße ist in ihrem Verlauf aus dieser Sicht nicht zu verstehen.

Die geradeaus führende Wandsbeker Marktstraße wird im weiteren Verlauf durch eine Baumreihe am rechten Straßenrand gefasst (5). Ein leichter

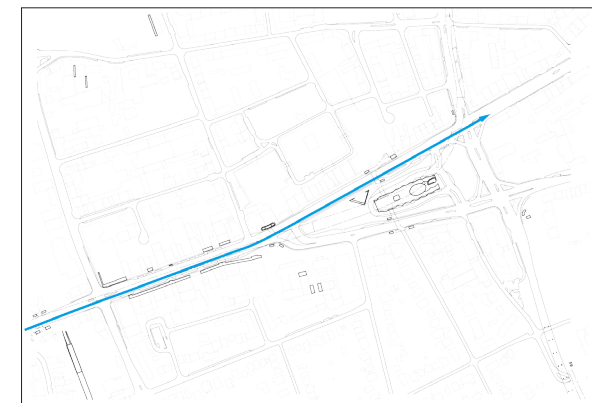
Richtungswechsel eröffnet den Blick in eine lange, gerade Straßenflucht, die auf den nächsten 400 Metern nur durch eine Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer unterbrochen wird und zur Beschleunigung einlädt (6).

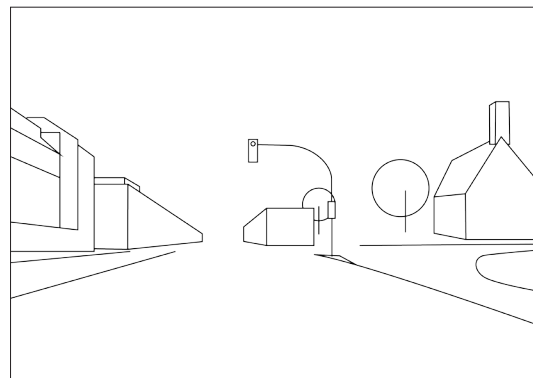
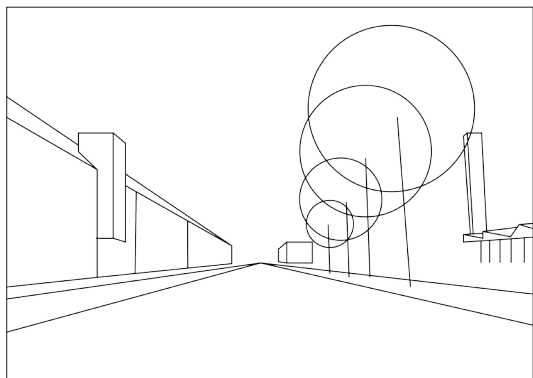
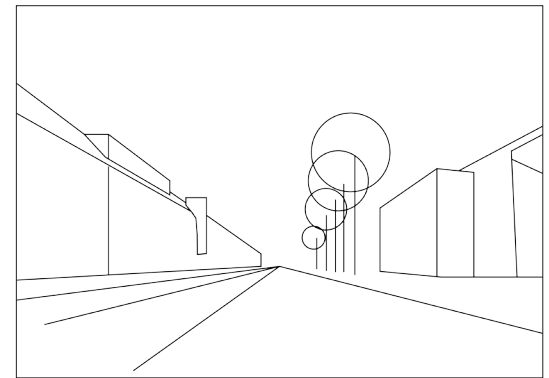
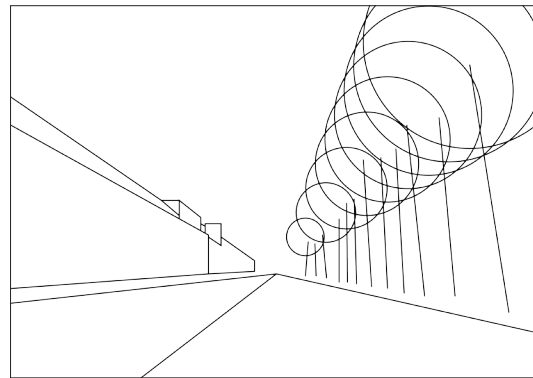
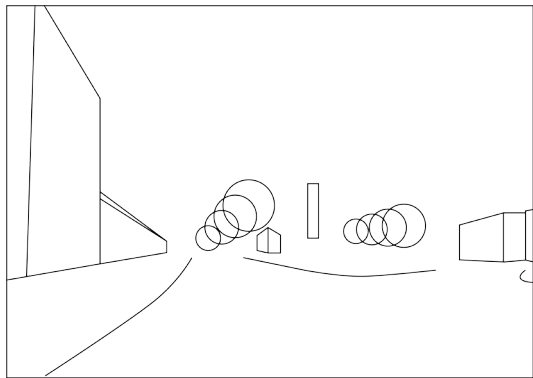
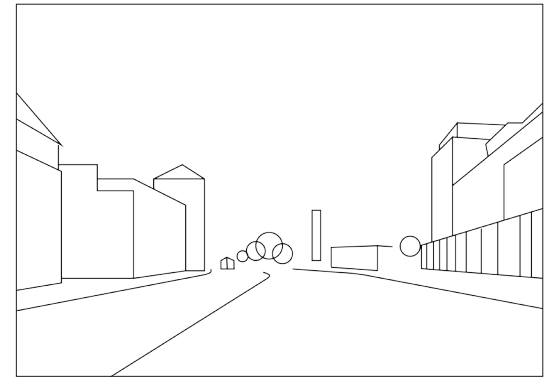
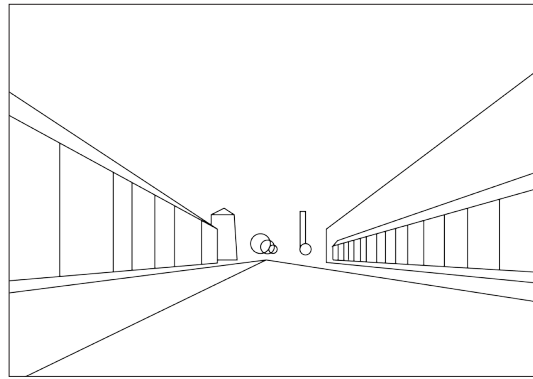
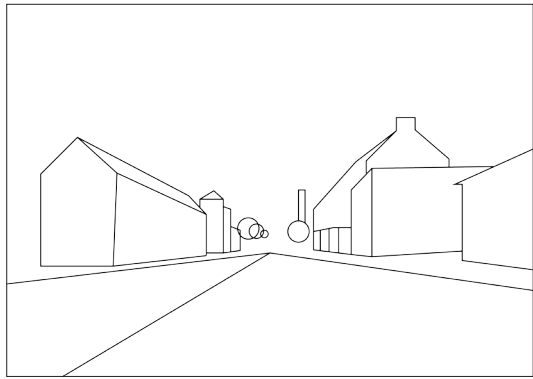
Auf der linken Seite wird das Einkaufszentrum Wandsbeker Quarree, das in zweiter Reihe hinter den direkt an der Wandsbeker Marktstraße gelegenen Ladengeschäften errichtet wurde, durch goldgelbe, an die Fassaden angebrachte Kuben symbolisch erkennbar (6+7). Die zahlreichen Dienstleister und Einzelhändler bleiben jedoch zum größten Teil hinter den gleichförmigen Fassaden der Nachkriegszeit verdeckt.

Auf der rechten Seite wird zwischen den Bäumen das Café Bar Celona mit einer farbigen Fassadengestaltung sichtbar. Der Umsteigebahnhof mit seiner charakteristischen Dachform bleibt dahinter verborgen, bis der Fahrer auf dessen Höhe angekommen ist. (7)

Hinter dem Busbahnhof weitet sich mit dem Ende der Baumreihe der Straßenraum wieder auf und mündet in eine riesige Asphaltfläche, auf der sich die Wandsbeker Marktstraße mit insgesamt sieben Fahrstreifen und die Wandsbeker Allee mit sechs Fahrstreifen kreuzen (8).

Abb. 51 Raumsequenzen: Auto - von Westen kommend





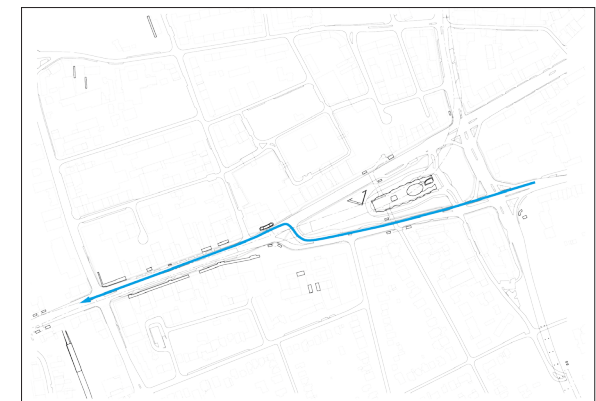
Auto – von Süden kommend in die Schloßstraße

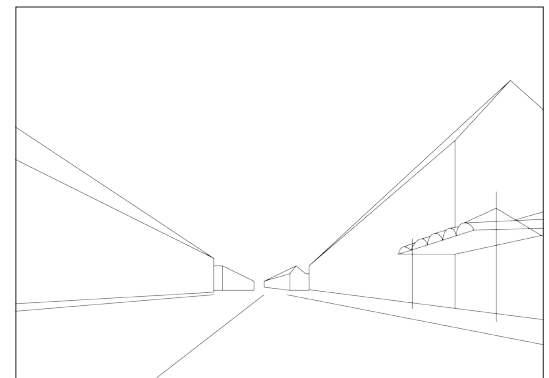
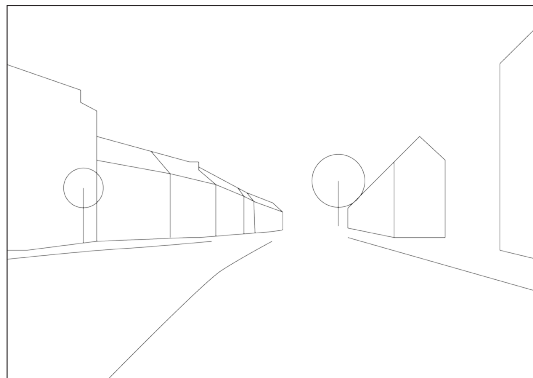
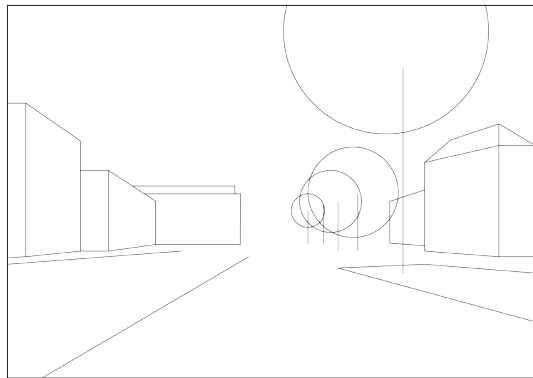
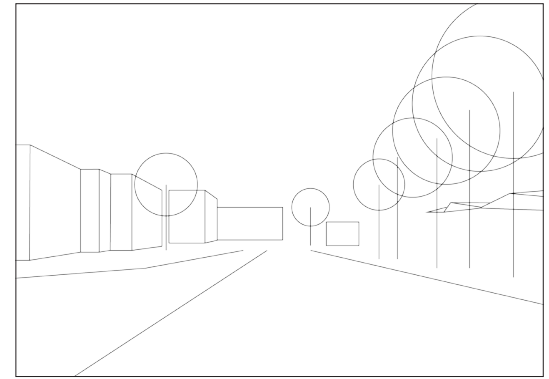
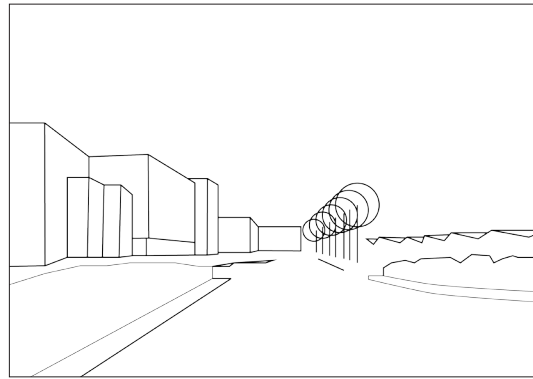
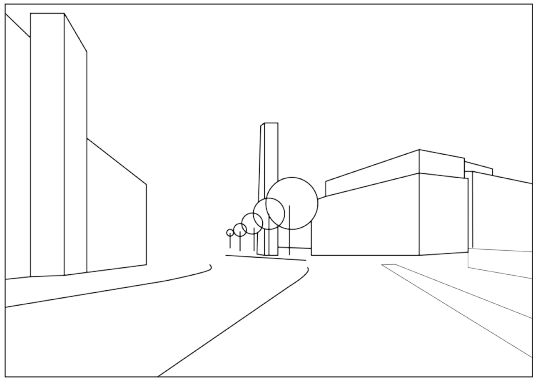
Von Süden auf der Wandsbeker Allee kommend ist schon früh der Turm der Christuskirche sichtbar (1). Die Straße führt durch einen Korridor aus Bäumen und im letzten Stück vor dem Bezirksamt Wandsbek auf der linken Seite direkt auf die Kirche zu und verbreitert sich vor dem Knotenpunkt von zwei auf fünf Fahrstreifen mit nördlicher Fahrrichtung. Nach links öffnet sich eine große Lücke in der Bebauung, die aus dieser Perspektive vom Kirchturm an ihrer Stirnseite beherrscht wird. Beim Abbiegen in die Schloßstraße wird auf der rechten Seite der Umsteigebahnhof erkennbar (2). An dessen Rand ist eine Baumreihe angelegt, die aber aufgrund ihrer geringen Dichte durchlässig wirkt (3). Auf der linken Seite reihen sich diverse Gebäude aneinander, deren Fassaden vor- und zurückspringen und auch gegeneinander verdreht sind, so dass keine einheitliche Fassung des Straßenraums erkennbar ist.

Der weitere Verlauf der Straße ist aus dieser Perspektive nicht zu übersehen (4).

An der Einmündung in die Wandsbeker Marktstraße ist die Linienführung gekrümmt, so dass der Fahrer vor dem Abbiegen frontal auf das Karstadt-Gebäude zufährt. Nach dem Abbiegen erscheint die Wandsbeker Marktstraße bis zur Kreuzung Hammer Straße auch aus dieser Richtung als einheitlicher, beidseitig gefasster Straßenraum (5+6).

Abb. 52 Raumsequenzen: Auto - von Süden kommend in die Schloßstraße





Fahrrad – von Westen kommend

Für den vom Stadtzentrum kommenden Radfahrer zeigt sich die Wandsbeker Marktstraße ab der Kreuzung Hammer Straße ebenfalls als beidseitig gefasster Straßenraum. Der Radfahrer orientiert sich jedoch an dessen rechter Kante, die aus seiner Perspektive durch die vorgezogenen Arkaden gebildet wird (1). Die Flächen des Fußverkehrs werden erst kurz vor dem Passieren zwischen den Pfeilern der Arkadendächer sichtbar. Zwischen den Arkaden rechts und den Parkständen links bleibt ein schmaler Korridor, der zudem laufend von Fußgängern gekreuzt wird. Begrenzt wird dieser Korridor neben den Pfeilern von Lampenmasten und Sitzgelegenheiten (2).

Kurz vor der Sparkasse schwenkt der Radweg von den Arkaden weg und nimmt die Richtung der ebenfalls abknickenden Fahrbahn auf (3). Nach beiden Seiten öffnet sich der Straßenraum, da links gleichzeitig keine Parkstände mehr auftauchen. Geradeaus wird das charakteristische Dach des Umsteigebahnhofs sichtbar.

Dann jedoch schwenkt der Weg nach rechts ab und zwingt den Radfahrer in die Fahrtrichtung der Schloßstraße (4). Erst nach dem Kreuzen der Fahrbahn an einer Lichtsignalanlage kann der Fahrer wieder in die Fahrtrichtung der Wandsbeker Marktstraße einbiegen (5).

Hier fährt er in einen Korridor zwischen zwei Baumreihen ein (6), die sich erst an einer Querungsstelle für Fußgänger lichten. Rechts öffnet sich der Platz vor dem Café Bar Celona, dahinter erscheint der Umsteigebahnhof. Ab hier sind die Nebenflächen großzügiger bemessen, eine Baumreihe zur Linken trennt sie von einem Taxistand und der Fahrbahn.

Hinter dem Busbahnhof weitet sich der Raum auch für Radfahrer auf die große Kreuzungsfläche Wandsbeker Marktstraße und Wandsbeker Allee (7). Orientierungspunkte sind die Kirche auf der rechten und die Kante des Straßenraums der Wandsbeker Zollstraße auf der linken Seite. Der Korridor, auf dem der Radfahrer sich fortbewegt, wird durch mehrere Bus- und Abbiegestreifen sowie die kreuzende Wandsbeker Allee zerschnitten (8).

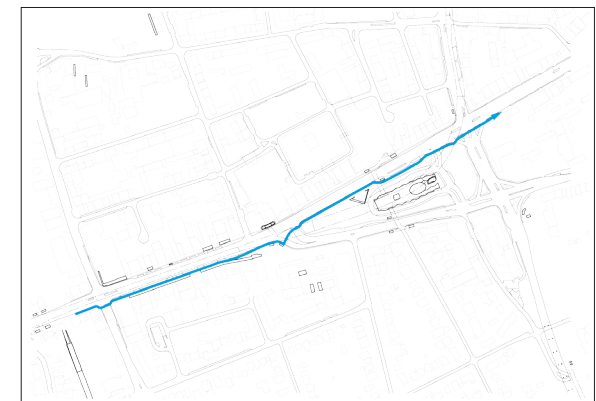
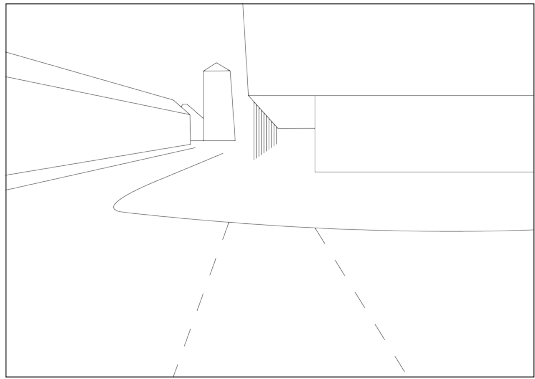
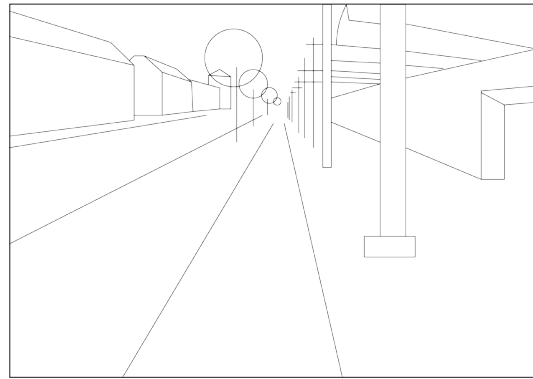


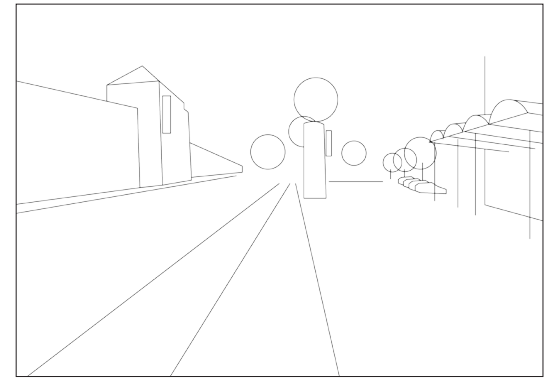
Abb. 53 Raumsequenzen: Fahrrad - von Westen kommend



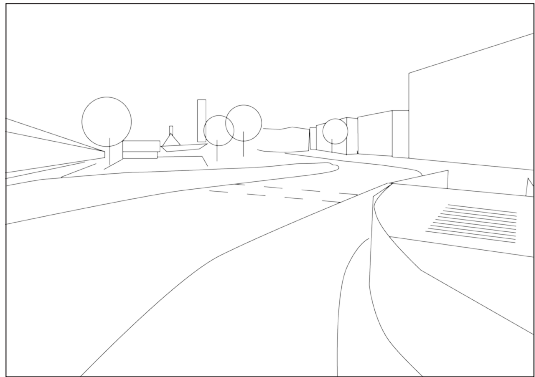
1



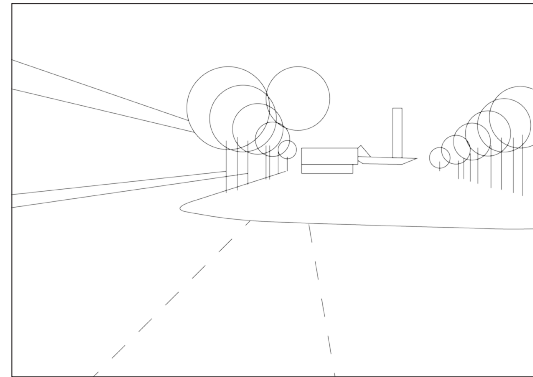
2



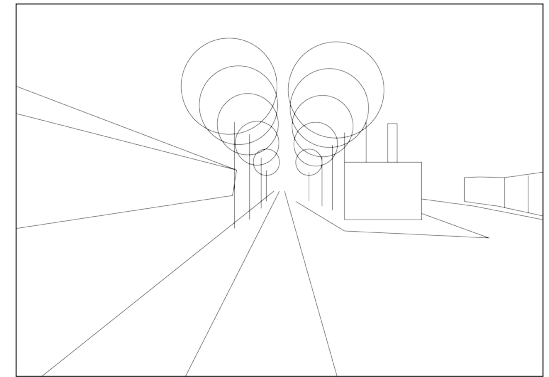
3



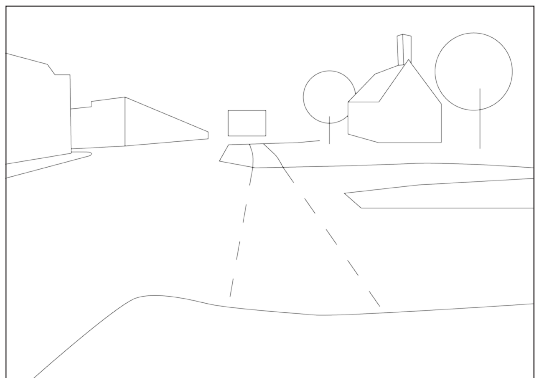
4



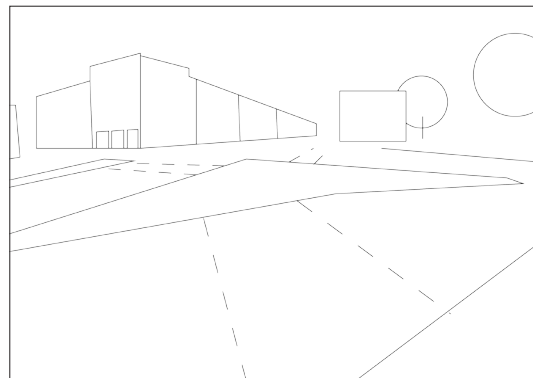
5



6



7



8

Fahrrad – von Osten kommend

Von Osten aus der Wandsbeker Zollstraße kommend orientiert sich der Radfahrer am rechten Rand der großen offenen Fläche zwischen Wandsbeker Marktstraße und Schloßstraße, die von dort als ein Raum erscheint (1). Zwischen der stark befahrenen Fahrbahn zur linken und dem von Spaziergängern und Einkaufenden bevölkerten Fußweg bleibt für ihn ein schmaler Streifen, der die Richtung angibt. Stets kann der für Radfahrer vorgesehene Raum durch einen unaufmerksamen Fußgänger eingenommen werden.

An den Zugängen zur Unterführung schwenkt der Radweg näher an die Fahrbahn (2), an anderer Stelle schwenkt er näher zur Häuserfront an der Rechten und lässt einen Abstand zwischen Radfahrer und Fahrbahn, in dem Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen Platz finden. Immer wieder begrenzen auch Lampenmasten oder Verkehrsschilder den Fahrkorridor (3).

Vor dem Karstadt-Gebäude wird der Radweg für wenige Meter auf die Fahrbahn geführt (4). Eine Lichtsignalanlage trennt den Radweg vom Fußverkehr und erlaubt dem Radfahrer, die Aufmerksamkeit von den Nebenflächen auf den sich links öffnenden Raum zu richten, der aus dieser Perspektive von Post- und Sparkassengebäude gefasst wird. Danach geht es direkt an der vorgezogenen Fassade des Karstadt-Gebäudes entlang, so dass

die Nebenfläche zwar ausschließlich für Radfahrer vorgesehen ist, jedoch noch einmal schmaler wirkt. Nach der Einmündung der Wandsbeker Königstraße führt der Radweg in den beidseitig mit einheitlicher Bebauung gefassten Abschnitt der Wandsbeker Marktstraße (5). Zwischen den Arkadendächern rechts des Radwegs und den links davon angelegten Pflanzkübeln und Parkständen bleibt auch hier nur ein schmaler Korridor, der zudem laufend von Fußgängern gekreuzt wird, die von den Säulen der Arkaden verdeckt werden (6).

Zwischendurch entfallen die Arkadendächer und links vom Radweg tauchen Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen auf, so dass der Radfahrer wieder in einem breiteren Korridor fährt, diesen jedoch mit den Fußgängern teilen muss (7).

An der Kreuzung der Wandsbeker Marktstraße mit der Hammer Straße flacht die Bebauung merklich ab, rechts öffnet sich die Baustelle des neu entstehenden Brauhausquartiers. An den Furten der Lichtsignalanlage vermischen sich die Räume für Fuß- und Radverkehr vollends (8).

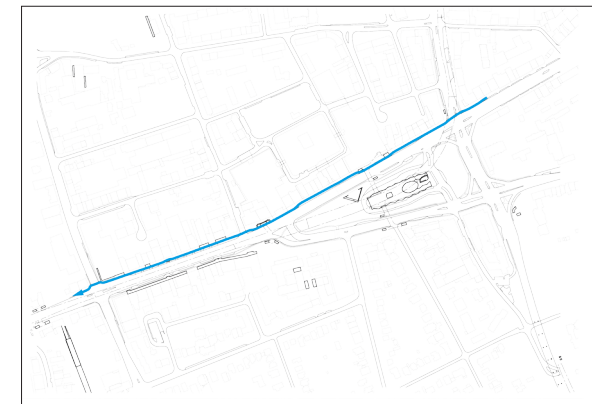
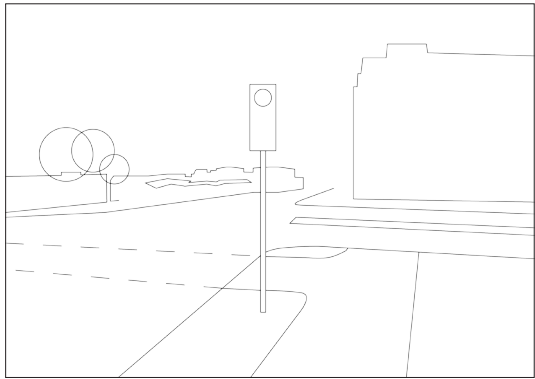
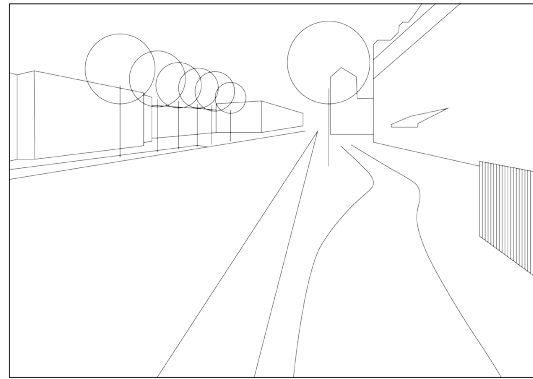


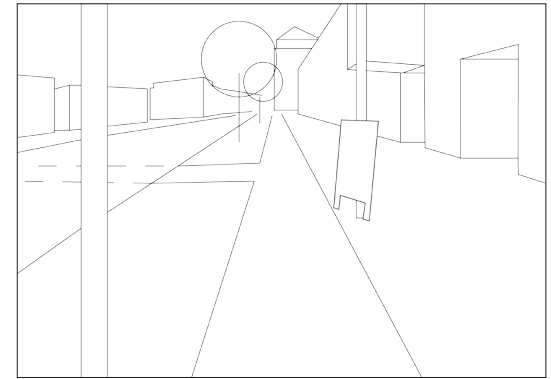
Abb. 54 Raumsequenzen: Fahrrad - von Osten kommend



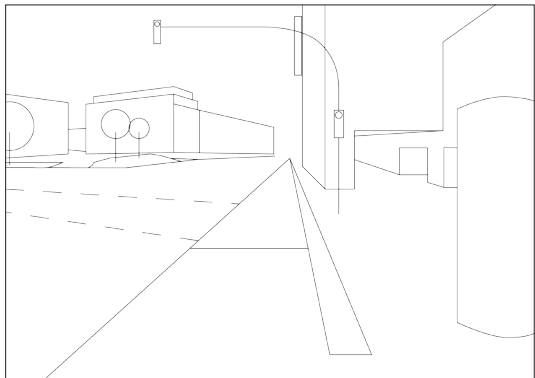
1



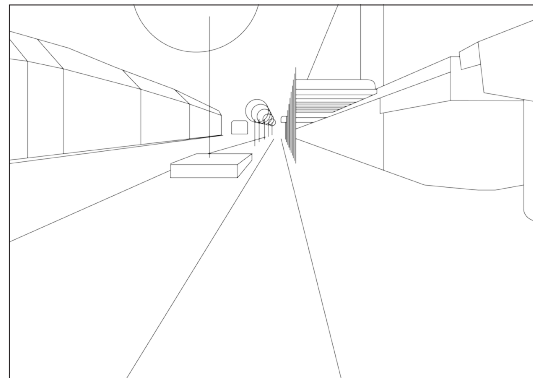
2



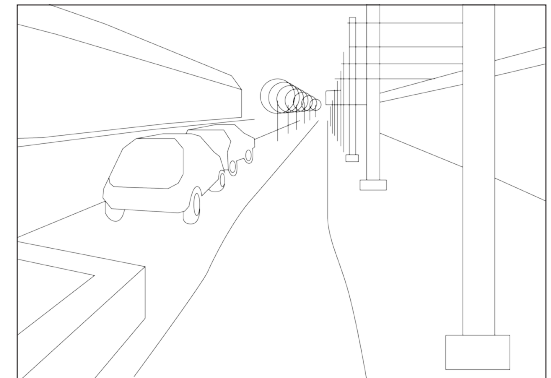
3



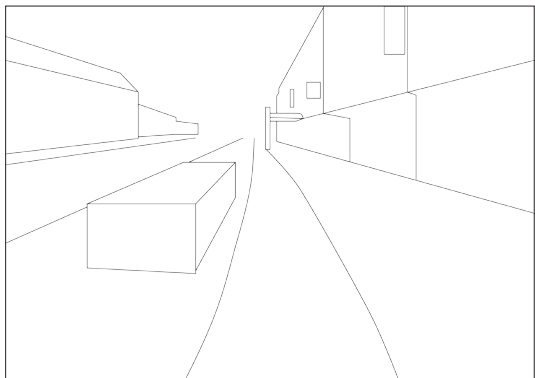
4



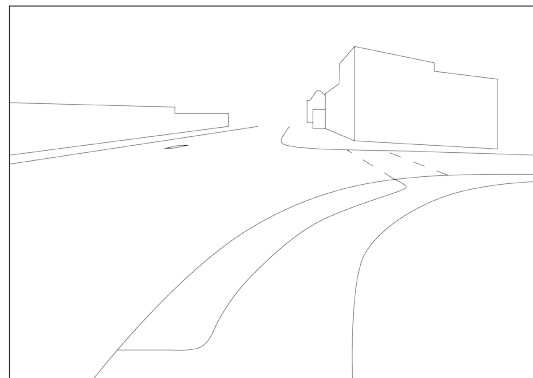
5



6



7



8

Fußgänger/ÖPNV-Nutzer – vom Umsteigebahnhof zum Marktplatz

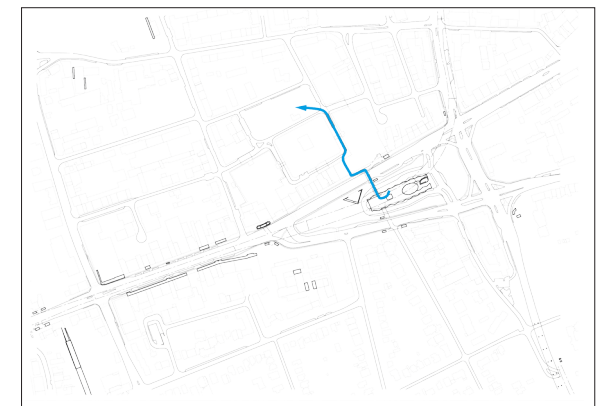
Auf der Fußgängerfläche des Busbahnhofs befindet sich ein mit dem Bus ankommender Fußgänger inmitten einer großen, offenen Fläche (1). Über ihm ist ein Dach, die nächsten Bebauungskanten sind Dutzende Meter entfernt. Die großen Entfernungen und das kleine Sichtfeld auf den Straßenrand machen die Orientierung schwierig.

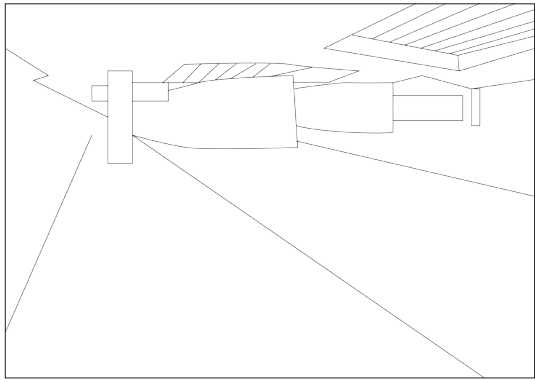
Aus dem großzügigen, überdachten Raum des Busbahnhofs betritt der Fußgänger zunächst die Treppenanlage zur Unterführung (2), um auf kürzestem Wege zum Marktplatz zu kommen. In der verzweigten Schachtanlage mit zahlreichen Geschäften und niedrigen Decken quert er die Fahrbahn unterirdisch (3+4) und kommt am Rande des Straßenraums wiederum über eine Treppenanlage an die Oberfläche (5). Ein paar Meter weiter öffnet sich ein Durchgang in der Fassade, der zu einem ebenfalls schachtartigen Korridor führt (6).

An dessen Ende weitet sich der Raum zu einem rückseitigen, verwinkelten Hof (7). Die schmalen Fußgängerflächen sind verstellt durch große Steine, Pflanzkübel und Säulen (8).

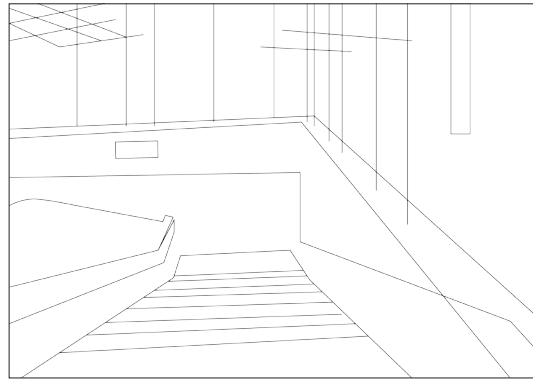
Am Ende des Hofes tritt der Fußgänger hinaus auf die Ecke des Marktplatzes, der aus einer großen, niedrig ummauerten, von gepflasterten Fahrbahnen umgebenen Asphaltfläche besteht (9).

Abb. 55 Raumsequenzen: Fußgänger/ÖPNV-Nutzer - vom Umsteigebahnhof zum Marktplatz

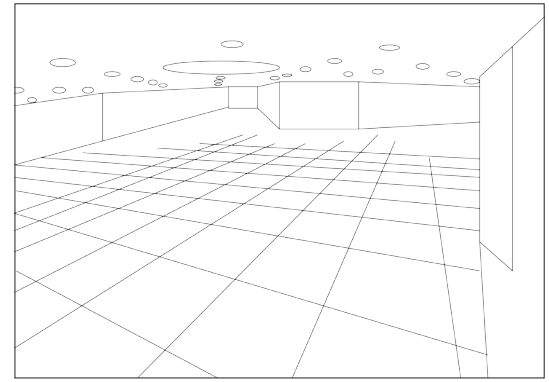




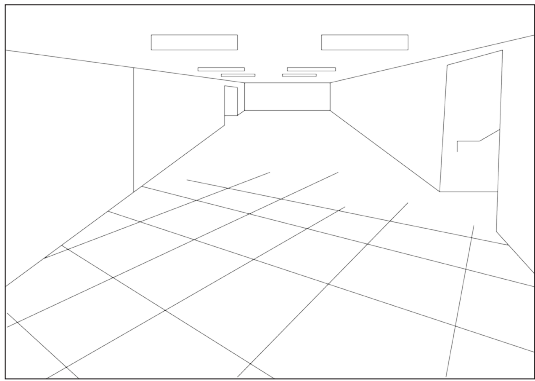
1



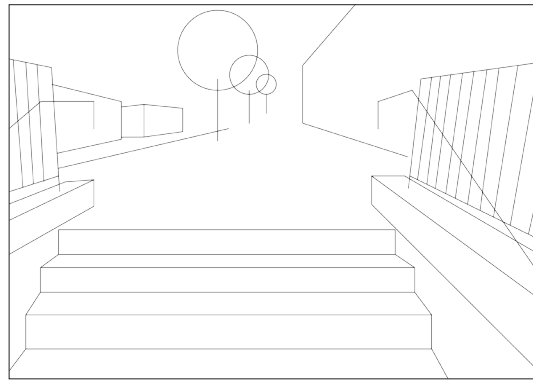
2



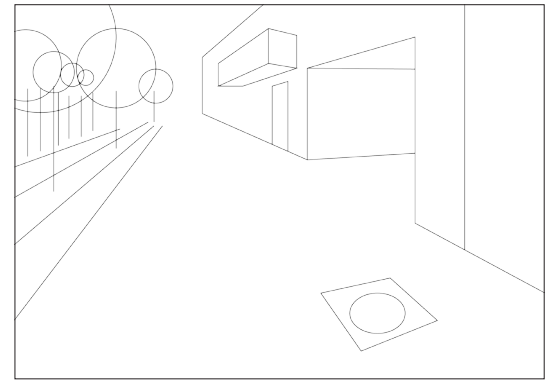
3



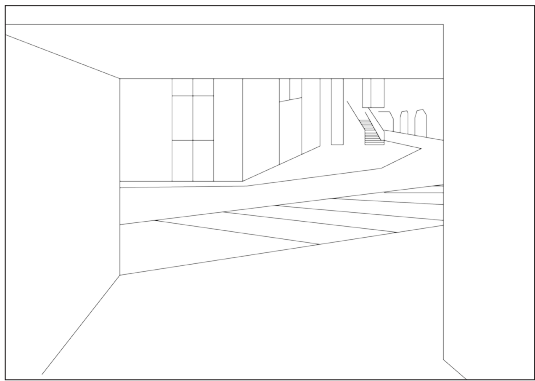
4



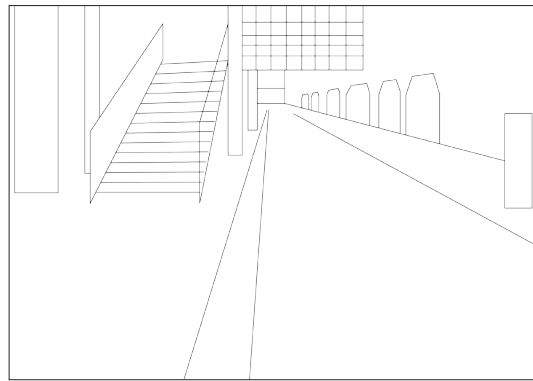
5



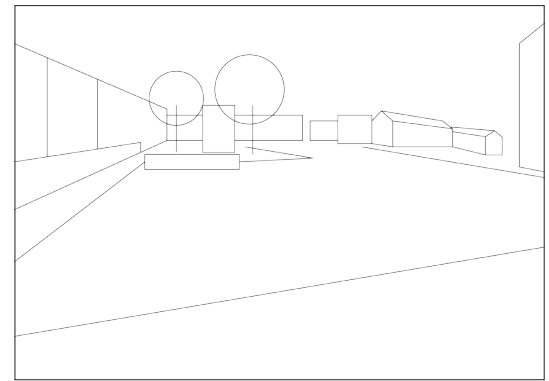
6



7



8



9

Fußgänger/ÖPNV-Nutzer – von Westen kommend zum Umsteigebahnhof

In der Wandsbeker Marktstraße zwischen Hammer Straße und Schloßstraße erlebt der Fußgänger den Straßenraum von seinem äußersten Rand aus. Linker Hand wird die Raumkante durch die gegenüberliegenden Fassaden der Bebauung gebildet, die auf direktem Wege unerreichbar ist (1). Dazwischen liegen zwei Reihen parkender Pkw und die wegen der hohen Fahrgeschwindigkeit raumerschneidende Fahrbahn.

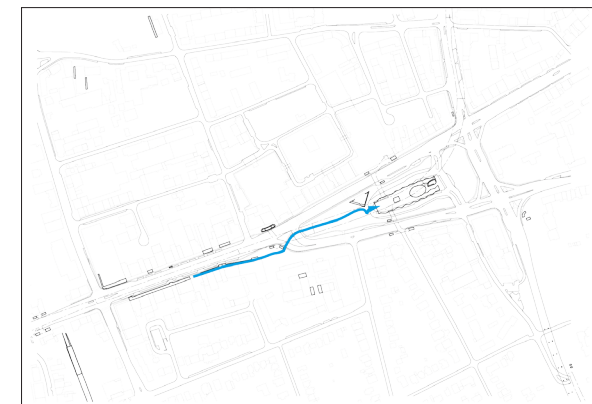
Unter den Arkaden bildet sich ein relativ breiter und als sicher wahrgenommener, linearer Raum, der von MIV und Radverkehr nicht genutzt werden kann (2+3). An seinem Ende öffnet er sich nach rechts durch ein Zurücktreten der Bebauung und nach links durch das Abknicken der Wandsbeker Marktstraße, wodurch eine Platzsituation zwischen U-Bahn-Zugang links und Postgebäude rechts entsteht (4). Der größte Teil der Fläche wird jedoch von parkenden Pkw besetzt. Hinter dem kleinen Platz wird das Dach des Umsteigebahnhofs sichtbar.

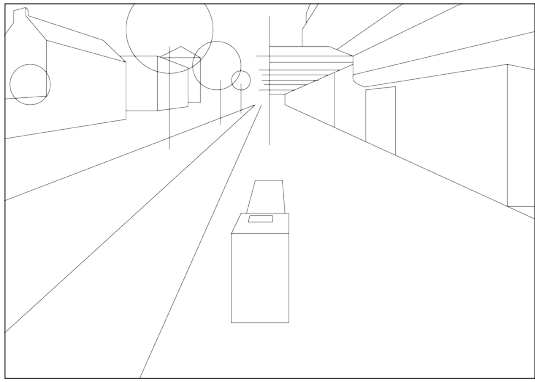
Um dorthin zu gelangen, müssen zwei Lichtsignalanlagen passiert werden (5+6). Dahinter steht der Fußgänger, flankiert von zwei Löwenstatuen, wiederum an der Öffnung zu einem sich nach hinten weitenden Platz. Dieser wird hinten links vom Café Bar Celona und geradeaus vom Umsteigebahnhof

sowie auf beiden Seiten durch Baumreihen gefasst. Über dem Dach des Umsteigebahnhofs ist als Orientierungspunkt der Turm der Christuskirche sichtbar. Umrahmt wird der Platz von Fahrbahnen auf drei Seiten und dem Busbahnhof auf der vierten, so dass er als eine Insel inmitten des Verkehrs erscheint.

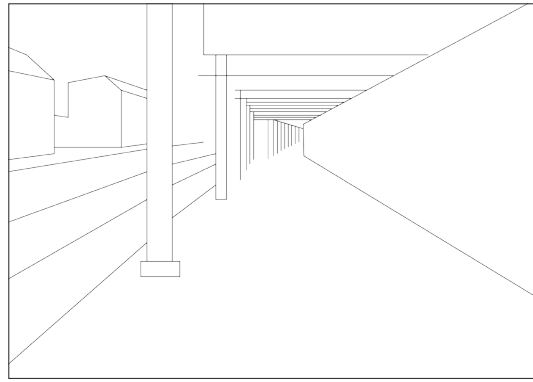
Am Ende des Platzes passiert der Fußgänger eine Engstelle zwischen dem Café und einem Zugang zum U-Bahnhof (8), überquert eine Fahrbahn des Busbahnhofs (9) und betritt dann den überdachten Raum des Umsteigebahnhofs, der über Treppenanlagen ins Innere des U-Bahnhofs führt.

Abb. 56 Raumsequenzen: Fußgänger/ÖPNV-Nutzer - von Westen kommend zum Umsteigebahnhof

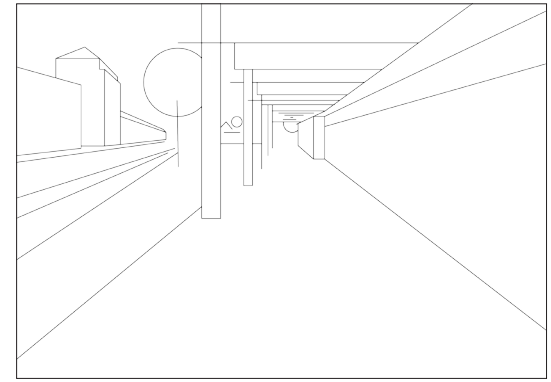




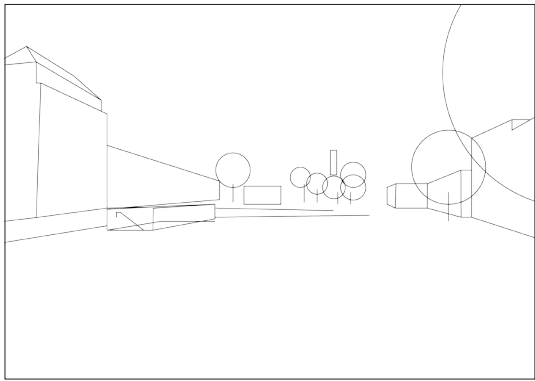
1



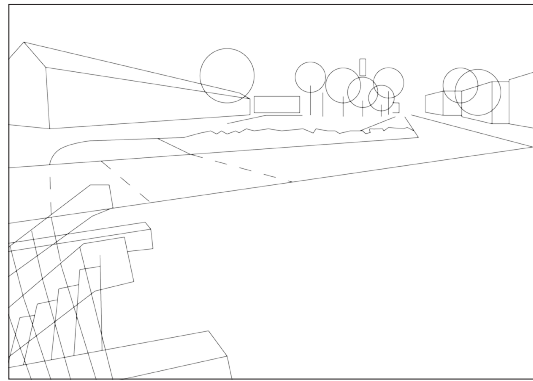
2



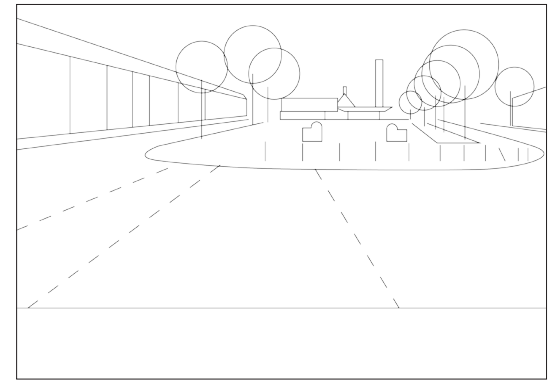
3



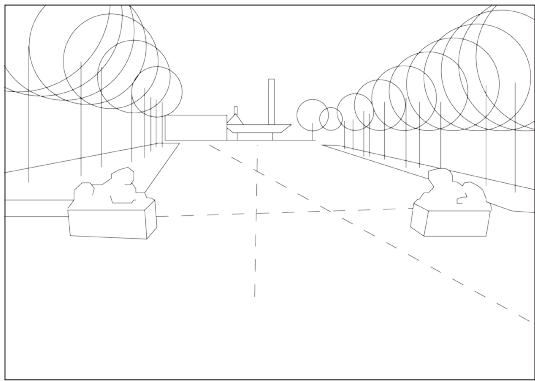
4



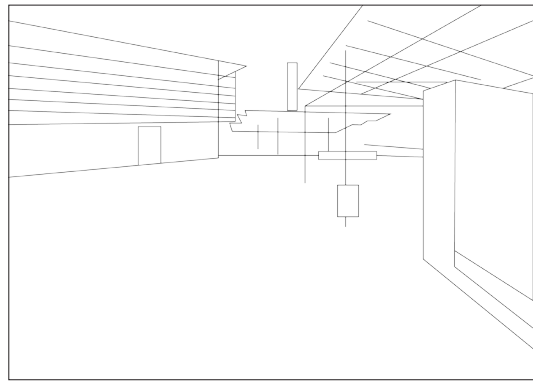
5



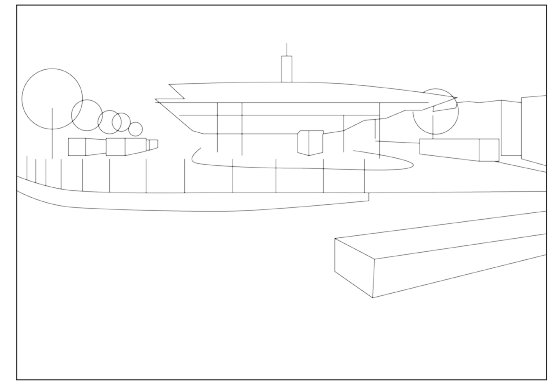
6



7



8



9

C.4 Unfallgeschehen

Einer der bedeutendsten Ansprüche an den Straßenraum ist die Möglichkeit der sicheren Abwicklung der Verkehre sowie das Angebot von Aufenthaltsflächen, die vor Verkehren geschützt sind. Wichtige Hinweise zum gegenwärtigen Zustand des Straßenraumes im Hinblick auf die objektive Sicherheit bietet die Analyse der standardisierten Unfalldaten, die von der Polizei bei jedem Unfall erhoben werden.

Während der Name der Elektronischen Unfalltypen-Steckkarte (EUSka) sich noch von der ursprünglich analogen Vorgehensweise der Befestigung verschiedenfarbiger Stecknadeln auf einer Straßenkarte ableitet, werden mittlerweile alle Daten digitalisiert und können mithilfe der erhobenen Koordinaten in ein Geographisches Informationssystem (GIS) geladen werden. Für die vorliegende Arbeit wurden die EUSka-Unfalldaten innerhalb des Untersuchungsgebiets für den Zeitraum 01.01.2011 bis 31.08.2014 ausgewertet (Polizei Hamburg 2014).

Im Untersuchungsgebiet ereigneten sich im genannten Zeitraum insgesamt 970 Verkehrsunfälle. Wie eine Punktdichtekarte (Abb. 57) zeigt, konzentrieren sich viele Unfälle auf vier Unfallhäufungsstellen (UHS). Unfallhäufungsstellen sind definiert als Knotenbereiche, auf denen mindestens drei Unfälle mit schwerem Personen-

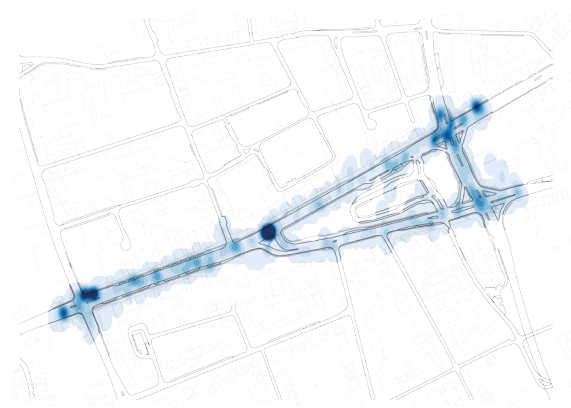


Abb. 57 Punktdichtekarte der erfassten Unfälle im Untersuchungsgebiet

schaden oder fünf Unfälle mit Personenschaden innerhalb eines Auswertungszeitraums von 36 Monaten vorgefallen sind (FGSV 2012, Bürgerschaft der FHH 2012). Auch viele weitere Knotenpunkte entlang der Verlängerung der Wandsbeker Marktstraße nach Westen (Wandsbeker Chaussee) und Osten (Wandsbeker Zollstraße) sind Unfallhäufungsstellen (Interview 1).

Als gefährlichster Unfallhäufungspunkt muss die Kreuzung der Wandsbeker Marktstraße mit der Wandsbeker Allee gelten. Hier fanden im Untersuchungszeitraum 130 Unfälle mit zwei Getöteten und fünf Schwerverletzten statt (Abb. 58). Als sehr gefährlich muss zudem die Einmündung der Schloßstraße in die Wandsbeker Marktstraße gelten. Mit 103 Unfällen zwischen 2011 und 2014, bei denen ein Mensch getötet und drei Menschen

schwer verletzt wurden, besteht hier dringender Handlungsbedarf. Die unübersichtliche, kurvige Führung mit mehreren abbiegenden Fahrstreifen in beide Richtungen stellt hier offensichtlich die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts über die körperliche Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer.

Auch zwischen den Unfallhäufungsstellen finden sich zahlreiche Datenpunkte. Um einen Überblick über das Unfallgeschehen zu erhalten, werden die Daten mit und ohne Raumbezug unter verschiedenen Gesichtspunkten ausgewertet.

Eine Auswertung der Unfalltypen zeigt, dass der häufigste Unfalltyp der Unfall im Längsverkehr ist. Dieser Unfalltyp steht nicht in Verbindung mit dem Abbiegeverhalten an Knotenpunkten, sondern ist typisch für mehrstreifige Fahrbahnen, die mit relativ hoher Geschwindigkeit befahren werden dürfen (Interview 1). Dementsprechend ist die häufigste Unfallursache das fehlerhafte Wechseln des Fahrstreifens. Zugleich ist dieser Unfalltyp auch derjenige mit den meisten Verletzten.

Weitere Unfalltypen, die ebenfalls zu hohen Unfallzahlen und zu vielen Verletzten führen, sind Abbiege-Unfälle und Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Weitere bedeutende Hauptunfallursachen sind die Unterschreitung des nötigen Sicherheitsabstands, Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren und nichtangepasste Geschwindigkeiten.

Legende

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten oder Sachschaden
- Fahr Unfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiges

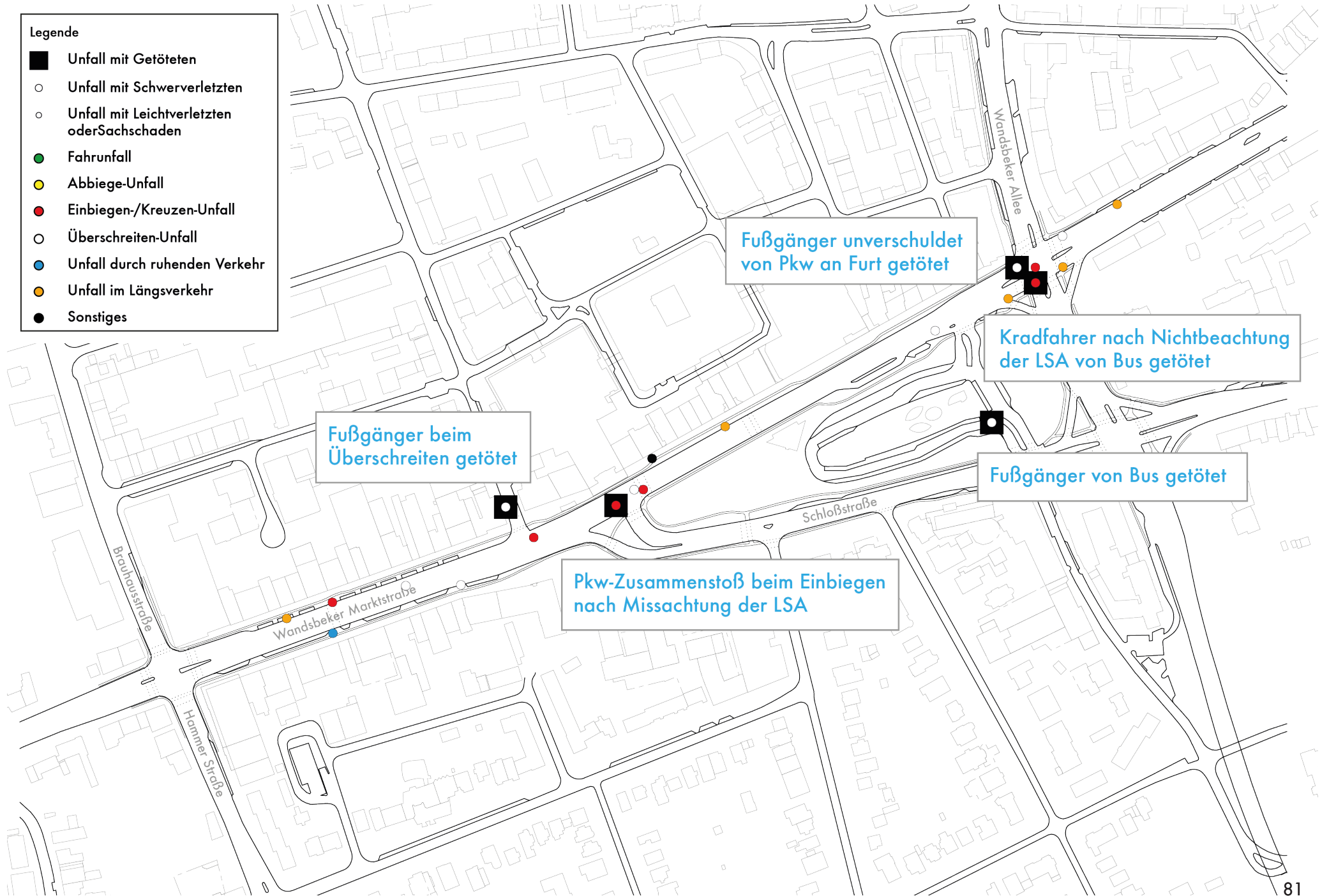


Abb. 58 Schwerletzte und Getötete

Die Hauptunfallverursacher sind in drei Vierteln aller Fälle Pkw-Fahrer, weitere 11 % werden hauptsächlich durch Lkw-Fahrer verursacht.

Bei der Auswertung der Unfallkategorien, die die Unfallfolgen beschreiben, fallen neben dem überwiegenden Teil der leichten Sachschäden eine hohe Anzahl Leichtverletzter, 17 Schwerverletzte und fünf Todesfälle im Untersuchungszeitraum auf. Diese hohe Zahl von Verkehrstoten in einem vergleichsweise kleinen Untersuchungsgebiet ist alarmierend und weist auf einen dringenden Handlungsbedarf hin. Die Todesfälle werden daher in Abb. 58 einzeln dargestellt. Neben einer selbstverschuldeten Kollision eines Kraftradfahrers mit einem Bus und einem Überschreiten-Unfall, bei dem ein Fußgänger auf dem Busbahnhof getötet wurde, wurden zwei Fußgänger unverschuldet an Querungsstellen getötet. Dies weist auf die nach wie vor unzureichende Sicherheit der Querungsstellen in unübersichtlichen Straßenräumen mit hohen Fahrgeschwindigkeiten hin. Der fünfte Unfall mit Todesfolge liegt auf dem Knotenpunkt von Schloßstraße und Wandsbeker Marktstraße und steht an der Spitze einer Vielzahl von Unfällen mit (Schwer-)Verletzten an dieser UHS.

Unter den Unfällen mit Schwerverletzten finden sich mehrere Unfälle zwischen Radfahrern und Fahrern von Radfahrern, die auf mangelnden Platz zum sicheren Überholen, mangelnde Querungsstellen und unsichere Infrastruktur hinwei-

sen. Zudem zeigen fünf Überschreiten-Unfälle mit schwerverletzten Fußgängern die fatalen Folgen des Mangels an Querungsanlagen für Fußgänger bei gleichzeitig hohem Querungsbedarf auf. Eine Ursache dieses Mangels ist die schwere Durchsetzbarkeit von Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen gegen die Verkehrsdirektion, die zusätzliche Querungen selbst bei Übereinstimmung von Verwaltung und Kommunalpolitik häufig ablehnt (Interview 3).

Bei den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (Abb. 59) fällt insbesondere die hohe Anzahl von Abbiege-Unfällen auf, die mit der Führung auf Hochbord-Radwegen in Verbindung stehen kann, wo Radfahrer an Kreuzungen im Toten Winkel der abbiegenden Kfz-Fahrer geführt werden. Zudem sticht eine Häufung von Datenpunkten vor dem Einkaufszentrum Quarree ins Auge, wo die Verkehrsflächen von Fußgängern intensiv genutzt werden und Rad- und Fußwege unscharf getrennt sind, sodass häufige Konflikte die Folge sind.

Bei der separaten Betrachtung der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (Abb. 60) wird noch einmal eine starke Dominanz der Überschreiten-Unfälle sichtbar, die auf den hohen Querungsbedarf verweist. Auch an den abgesicherten Querungsstellen mit LSA und Mittelinsel traten insgesamt 17 Unfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung auf. Zwei Drittel der Unfälle, bei denen Fußgänger unverschuldet beteiligt waren, wurden von Kfz

verursacht. Maßnahmen zur Senkung des Gefährdungspotenzials der Kfz scheinen daher ratsam.

Legende

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten oder Sachschaden
- Fahr Unfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiges

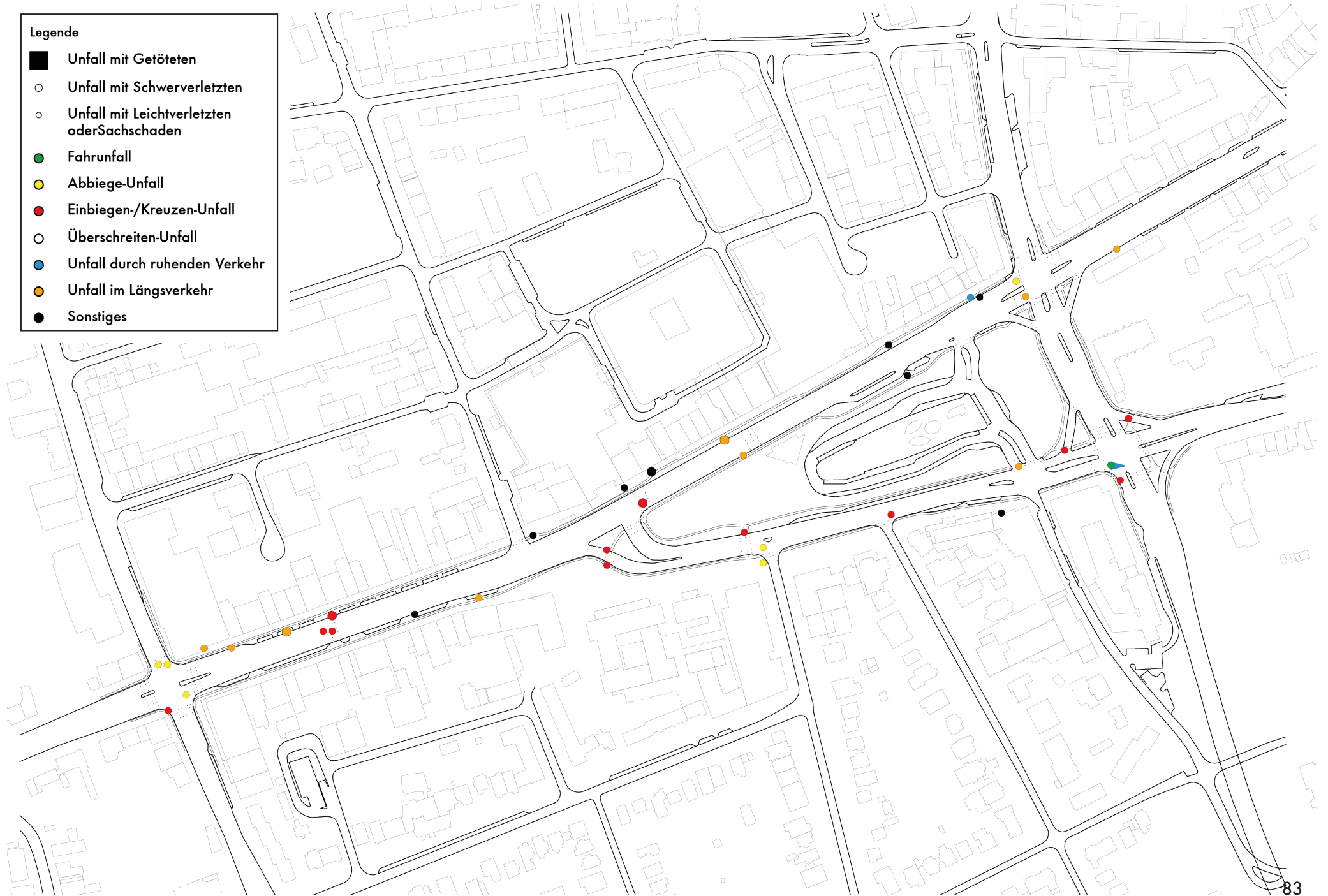


Abb. 59 Unfälle mit Radfahrereteiligung

- Legende**
- Unfall mit Getöteten
 - Unfall mit Schwerverletzten
 - Unfall mit Leichtverletzten oder Sachschaden
 - Fahr Unfall
 - Abbiege-Unfall
 - Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
 - Überschreiten-Unfall
 - Unfall durch ruhenden Verkehr
 - Unfall im Längsverkehr
 - Sonstiges

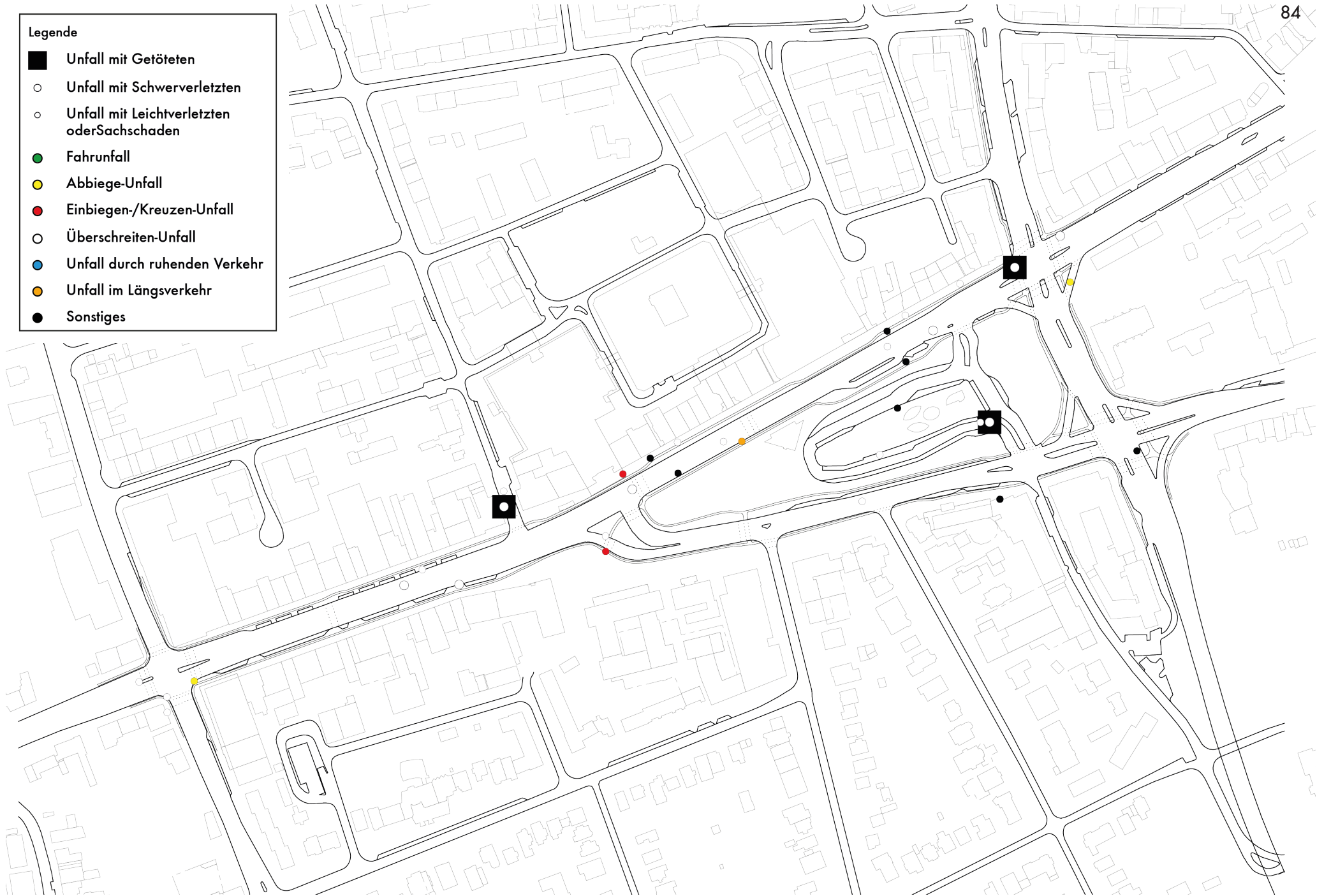


Abb. 60 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

C.5 Lärmschutz

Eine direkte Auswirkung der MIV-lastigen Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte ist die starke Belastung der Stadtbewohner durch Verkehrslärm. Für die Stadt Hamburg gibt es seit 2008 einen strategischen Lärmaktionsplan (BSU 2008), der nach den Maßgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Europäisches Parlament 2002) ein „Handlungskonzept zur langfristigen Reduzierung der vom Lärm betroffenen Personen“ definiert (BSU 2008, S. 13).

Darin werden die schädlichen Folgen des Verkehrslärms wie folgt beschrieben:

„Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken.“ (ebd., S. 10)

Weitere Folgen können zudem Leistungsbeeinträchtigungen, Störungen der Erholung und in den gravierendsten Fällen Gesundheitsgefährdungen sein. Auch die nachteilige Wirkung auf die Wahrnehmung von Straßenräumen als Aufenthalts- und Kommunikationsorte muss im Zusammenhang der Straßenraumgestaltung berücksichtigt werden. Im Untersuchungsgebiet treten der offiziellen Lärmkarte zufolge selbst für verdichtete Stadtgebiete sehr hohe Lärmwerte von bis über 70dB bei

Nacht auf (Geoportal Hamburg 2015). Insbesondere im baulich gefassten Straßenraum westlich der Einmündung der Schloßstraße treten die höchsten Messwerte auf. Angesichts des Nutzungsschwerpunkts auf Einzelhandel sind diese zwar als relativ zu betrachten, aufgrund der Perspektive einer Entwicklung des Brauhausquartiers als urbaner Wohnstandort muss hier jedoch dringender Handlungsbedarf festgestellt werden. Auch für die Aufenthaltsfunktion des Straßenraums werden die hohen Werte von über 75 dB bei Tag als extrem störend bewertet (ebd.).

Als Bestandteil eines Lärminderungskonzepts wird im strategischen Lärmaktionsplan auch die Einrichtung eines Lkw-Führungskonzepts gefordert (BSU 2008, S. 48). Dieses könnte auf der Wandsbeker Marktstraße als Hauptverkehrsstraße zu einer Zunahme des Schwerlastverkehrs führen. Angesichts der geringen Konzentration von Wohnbebauung entlang der Wandsbeker Marktstraße scheint dies sinnvoll. Eine Straßenraumgestaltung muss deshalb jedoch die spezifischen Gefährdungen, die von Lkw insbesondere für den Fuß- und Radverkehr ausgehen, berücksichtigen.

Gängige Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms umfassen Geschwindigkeitssenkungen, die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen, passiven Schallschutz, Verkehrsberuhigung, Straßenraumgestaltung, Schallschutzwände und -wälle sowie die Verbesserung des Verkehrsflusses (LUBW 2012, S. 8).

Unter den Gesichtspunkten der Straßenraumgestaltung bieten sich von diesen nur Geschwindigkeitssenkungen und die Maßnahmen der physischen Straßenraumgestaltung im engeren Sinne selbst an.

Die Wandsbeker Chaussee bis zur Brauhausstraße gehört zu den lautesten Straßen Hamburgs (BSU 2013, S. 26) Straßenverkehrslärm entsteht durch die Antriebsgeräusche, Geräusche der Auspuffanlagen und durch Rollgeräusche der motorisierten Fahrzeuge. Je höher die gefahrenen Geschwindigkeiten sind, desto höher ist der Anteil der Rollgeräusche am Straßenverkehrslärm. Durch den sechsstreifigen Ausbau der Wandsbeker Marktstraße kann daher angenommen werden, dass ein wesentlicher Teil der Lärmerzeugung durch die relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten erzeugt wird. Geschwindigkeitssenkungen auf Hauptverkehrsstraßen sind als Maßnahme der Lärminderung erst seit wenigen Jahren in der fachlichen Diskussion, da sie scheinbar dem Paradigma des fließenden Verkehrs entgegenstehen. Der zitierten Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg zufolge können sie jedoch ein sinnvolles Instrumentarium sein, wenn die Lärmbelastungen das ortsübliche Maß überschreiten, viele Bewohner betroffen sind, Unfallhäufungen festgestellt wurden und der ÖPNV durch die Maßnahmen nicht bedeutend an Attraktivität verliert (ebd., S. 9). All diese Kriterien treffen auf den Untersuchungsraum zu. Weitere

benannte Konditionen, die nur bedingt nachgewiesen werden können, sind ein niedriger Schwerkverkehrsanteil und Parallelrouten, die für Schleichverkehre unattraktiv sind.

Derzeit gilt auf der Wandsbeker Marktstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Im Lärmaktionsplan wird eine Geschwindigkeits-senkung ab nächtlichen Lärmpegelwerten von 60 dB (A) empfohlen (BSU 2013, S. 28). Im Untersuchungsgebiet werden wie bereits beschrieben stellenweise sogar 70 dB überschritten (Geoportal Hamburg 2015).

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 wird bei Hinweisen auf Gefährdungen für den Radverkehr, Querungsbedarfen insbesondere in wichtigen Einkaufsstraßen oder Straßen mit vielen Restaurants, Kneipen und Dienstleistern und die Reduzierung von Spitzenpegeln bei hohen Lkw-Belastungen empfohlen (ebd., S. 10). Auch diese Kriterien treffen sämtlich auf die Wandsbeker Marktstraße zu.

Weitere aktuelle Beiträge zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind ein Artikel von Topp (2014) in der Fachzeitschrift Straßenverkehrstechnik und eine Evaluierung von Projekten in Berlin durch das Planungsbüro LK Argus und die Firma VMZ (LK Argus & VMZ 2013). Beide Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Geschwindigkeitssenkung per se nur begrenzte Auswirkung

auf die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten hat (ebd., S. 2, Topp 2014, S. 23). Dennoch sind die Potenziale für Lärmschutz und Verkehrssicherheit erheblich. Keine deutlichen Vorteile bietet die Geschwindigkeitssenkung in Bezug auf Schadstoffemissionen (ebd., S. 28).

Am überraschendsten jedoch sind die Ergebnisse zur Leistungsfähigkeit von Hauptverkehrsstraßen bei Tempo 30. Topp stellt fest:

„Die Leistungsfähigkeit eines städtischen HVS-Netzes [Hauptverkehrsstraßen-Netzes] wird von den Knotenpunkten bestimmt. Insofern wird sie durch T30 [Tempor 30] auf HVS-Strecken nicht tangiert. Auch die Leistungsfähigkeit signalgesteuerter Knotenpunkte ändert sich - durch minimal andere Zeitlücken und Zeitbedarfswerte - allenfalls marginal (Schleicher-Jester, 1995). Immer wieder zu hörende Befürchtungen, T30 auf HVS führe zu Stau, sind fachlich unbegründet.“ (Topp 2014, S. 29)

Und tatsächlich kommt auch die empirische Studie von LK Argus und VMZ, obschon sie keine konkreten Aussagen zur Leistungsfähigkeit macht, zu dem logisch konsequenten Ergebnis, auf keiner der untersuchten Straßen seien nennenswerte Verkehrsverlagerungen oder Verschlechterungen des Verkehrsflusses festgestellt worden (LK Argus & VMZ 2013, S. 3).

Neben Bedingungen werden auch Konsequenzen einer Beschränkung auf 30 km/h für die Straßenraumgestaltung beschrieben:

„So benötigt T30 auf einer breiten, geraden Straße intensive Überwachung, während auf schmalen, optisch eingeengten Fahrbahnen T30 häufig als die „natürliche, gefühlt richtige“ Geschwindigkeit wahrzunehmen ist.“ (Topp 2014, S. 25)

LK Argus und VMZ stellen zudem fest, die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten sanken, wenn den Fahrern der Grund der Geschwindigkeitsbeschränkung bekannt sei (LK Argus & VMZ 2013, S. 3). Während explizit eine Zusatzbeschilderung als Signum genannt wird, lässt sich dieses Erkenntnis vermutlich auch auf eine gestalterische Verdeutlichung der Gründe im Straßenraum übertragen. Eine solche Forderung stellt Topp auch explizit auf: „Tempolimit und Straßeneindruck sollten nicht in Widerspruch stehen.“ (Topp 2014, S. 29)

Als begleitende gestalterische Maßnahmen für die Anordnung von Tempo 30 nennt Topp unter anderem das Entfernen von Mittelmarkierungen, den Einbau von Mittelinseln und eine Neuordnung des Parkens (ebd., S. 26).

Für weitere Maßnahmen der Straßenraumgestaltung, die sich auf die Fahrgeschwindigkeiten, das Beschleunigungsverhalten und damit indirekt

auf die Lärmerzeugung auswirkt, soll hier auf die Arbeit des Künstlers und Experten für Verkehrsberuhigung David Engwicht Bezug genommen werden. In seiner Veröffentlichung „Mental Speed Bumps“ (Engwicht 2005) postuliert er die Notwendigkeit, Kfz-Führern die Gründe für eine reduzierte Geschwindigkeit sichtbar zu machen. Als Maßnahmen fordert er jedoch keine spezielle Beschilderung, sondern eine Straßenraumgestaltung, die die Neugier der Fahrer weckt und die Aufgabe des „storytelling“ erfüllt, d.h. einen spezifischen Ort kreiert, der visuelle und räumliche Reize beinhaltet und durch seine Gestaltung eine Einheit bildet (ebd., S. 19 ff.). Als wesentliches Merkmal eines sicheren Straßenraums (safe) definiert er die Unsicherheit (uncertainty), wie sich die räumliche Abfolge entwickelt und was im weiteren Verlauf der Straße geschehen kann. Diese Unsicherheit wirkt sich Engwicht zufolge in größerer Achtsamkeit und geringeren Fahrgeschwindigkeiten aus.

Mit der Metapher von „Zimmern“ (rooms) und „Korridoren“ (corridors) (ebd., S. 91 ff.) etabliert Engwicht zudem eine Unterscheidung der Funktionen von Straßenräumen, die sich in einer unterschiedlichen Gestaltung ausdrücken müssen. Im Untersuchungsgebiet lässt sich diese Dualität auf die Gestaltung von Wandsbeker Marktstraße und Wandsbeker Allee im südlichen Verlauf übertragen. Während die Wandsbeker Allee als teilweise anbaufreier Ring 2 in erster Linie eine lineare Verbindungsfunktion (Korridor) hat, muss die Wands-

beker Marktstraße zusätzlich Aufenthaltsfunktion und multilaterale Verbindungsmöglichkeiten (Zimmer) erfüllen. Die Straßenraumgestaltung muss daher deutliche Signale beinhalten, welche die verschiedenen Räume voneinander abgrenzen. Gleichzeitig müssen räumliche Signale innerhalb der „Zimmer“ mehrdeutig bleiben, um die Aufmerksamkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufrecht zu erhalten und ein trügerisches Sicherheitsgefühl (false sense of security) zu vermeiden, das wiederum eine objektive Gefahr darstellen kann.

C.6 Einzelhandel

Im Untersuchungsraum liegt das das Bezirkszentrum Wandsbek, welches laut dem Hamburger Zentrenkonzept als B1-Zentrum ausgewiesen ist und zentrale Funktionen für den einwohnerstärksten Hamburger Bezirk wahrnimmt (FHH 1997, S. 58). Es finden sich zahlreiche Geschäfte, darunter alteingesessene Fachgeschäfte wie Optik Kolb oder das Sanitätshaus Stolle, aber auch Discounter, Mobilfunkanbieter und Ein-Euro-Läden. Der größte Frequenzbringer am Standort ist das Einkaufszentrum Quarree mit ca. 100 Geschäften des überwiegend aperiodischen Bedarfs und einem Einzugsgebiet, das sich über die Bezirksgrenzen hinaus erstreckt. Laut Eigendarstellung zieht das Einkaufszentrum allein täglich 40.000 Kunden an (Webseite des Quarree Wandsbek Markt). Ein weiterer Magnet ist das Karstadt-Warenhaus. Auch der direkt hinter dem Quarree gelegene Wandsbeker Wochenmarkt ist mit sechs Markttagen pro Woche ein wichtiger Frequenzbringer, der zusätzliche Kunden anzieht.

Zahlreiche Einzelhändler sind seit 2000 in der Interessengemeinschaft City Wandsbek e.V. zusammengeschlossen. Diese organisiert verschiedene Veranstaltungen auf dem Wandsbeker Marktplatz, finanziert eine Weihnachtsbeleuchtung, bildet eine Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Gewerbetreibenden und hat in den vergangenen Jahren durch die Einrichtung eines Business Im-

	Verkaufsfläche (qm)
Hauptlage, davon:	64.000
Wandsbeker Marktstraße/Nord (inklusive Karstadt)	28.500
Wandsbeker Marktstraße/Süd und Schloßstraße	3.500
Einkaufszentrum Quarree	32.000
Außerhalb der Hauptlage, davon:	34.000
Nebenlagen	9.500
Großflächiger Einzelhandel	24.500

Abb. 61 Einzelhandelsverkaufsfläche im Bezirkszentrum Wandsbek

provement Districts (BID) die Umgestaltung der Nebenflächen im Untersuchungsgebiet umgesetzt (Webseite von City Wandsbek e.V.).

Das Business Improvement District ist ein Instrument, das aus dem angloamerikanischen Raum stammt und in Hamburg seit 2004 gesetzlich verankert ist (GSED 2004). Das Instrument ermöglicht es privaten Grundstücksbesitzern in Handels- und Dienstleistungszentren, Verbesserungen im öffentlichen Raum anzustreben. Diese werden anteilig durch eine von allen Grundstücksbesitzern erhobene Abgabe finanziert, welche von der Stadt erhoben wird. Eine Mehrheit im Besitz von zwei Dritteln der betroffenen Grundstücksflächen kann

bei Einrichtung eines BID eine Minderheit von Grundstücksbesitzern zur Beteiligung zwingen (ebd., S. 3).

Ziel des BID Wandsbek Markt waren die gestalterische Kenntlichmachung des Einzelhandelszentrums Wandsbek Markt, ein Ausbau der Aufenthaltsfunktion und damit der Verweildauer, die Beseitigung von Barrieren für Fuß- und Radverkehr und dadurch als übergeordnetes Ziel die Stärkung des Standortes in der Konkurrenz mit anderen städtischen Einzelhandelszentren (BID Wandsbek 2008). Zwischen Mai 2009 und April 2010 wurden die Baumaßnahmen umgesetzt, die sich in erster Linie auf die Nebenflächen konzentrierten. Dazu gehörten die stellenweise Verbreiterung der Nebenflächen, ein neuer einheitliche Belag auf Fuß- und Radverkehrsflächen, neue Leuchten, Baumpflanzungen, ca. 400 zusätzliche Fahrradabstellanlagen und neue Mülleimer (Webseite des BID Wandsbek). Im Zuge der Umbauten entfielen in der östlichen Hälfte des Untersuchungsgebiets 25 Pkw-Parkstände.

Die Einrichtung von BIDs ist im deutschsprachigen Raum immer wieder als Maßnahme zur Privatisierung öffentlicher Räume aufgefasst worden und der Kritik am Rückzug des Staates aus seinen zentralen Aufgaben und den damit entstehenden Tendenzen zur Privatisierung öffentlicher Räume ausgesetzt gewesen (hierzu Feldtkeller 1994, Hahn 1996, Lichtenberger 1999). Dies sei hier lediglich

am Rande erwähnt. Entscheidend ist der große Einsatz der vor Ort organisierten Einzelhändler, Verbesserungen in der Straßenraumgestaltung auch um den Preis des Verlusts von Stellplätzen und unter eigener finanzieller Beteiligung von rund vier Millionen Euro umzusetzen (Webseite des BID Wandsbek). Erwähnt seien hier noch einmal die gezielten Investitionen in Fahrradabstellanlagen, Radwege und Gehwegbeleuchtung, die explizit mit dem Ziel verknüpft werden, eine negative Entwicklung des Branchenmix zu verhindern (BID Wandsbek 2008, S. 4). Diese Argumentation belegt, dass die Vertreter des Einzelhandels ihre Entwicklungsperspektive in erster Linie in einer Stärkung des Nahverkehrs sehen.

C.7 Ruhender Verkehr

Abbildung 62 zeigt die im Untersuchungsgebiet vorhandenen öffentlichen Stellplätze. Im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets befinden sich 36 Parkstände im Straßenraum. Diese können mit Parkschein genutzt werden. Fünf weitere Parkstände entfielen 2009 im Zuge der Bauarbeiten zur Umsetzung des BID.

Im östlichen Teil der Wandsbeker Marktstraße finden sich keine Parkstände am Fahrbahnrand. Diese wurden 2009 zugunsten breiterer Nebenflächen vollständig entfernt. Südlich des Busbahnhofs an der Schloßstraße befinden sich 17 Stellplätze, von

denen acht für switchh-Fahrzeuge reserviert sind. Die übrigen neun Parkstände können ebenso wie vier Parkstände auf der gegenüberliegenden Seite der Schloßstraße mit Parkschein genutzt werden. Ein Parkplatz mit 22 Parkständen, davon zwei reserviert für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderung, befindet sich nahe der Einmündung der Schloßstraße in die Wandsbeker Marktstraße vor der Post. Auch diese werden mit Parkscheinen bewirtschaftet. Das Einkaufszentrum Quarree hat ein eigenes Parkhaus mit fast 400 kostenpflichtigen Stellplätzen. Auch das Bezirksamt verfügt über ca. 40 Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher, welche abseits des Untersuchungsraums gelegen sind und so die Parkvorgänge aus dem belasteten Straßenraum der Schloßstraße fernhalten. Das Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt verfügt über ein eigenes Parkhaus mit über 200 Stellplätzen (Bezirksamt Wandsbek 2008/2009). Auch für das zurzeit im Bau befindliche Einkaufszentrum W1 am Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße und Brauhausstraße sind 400 eigene Stellplätze vorgesehen (Handelskammer Hamburg 2012).

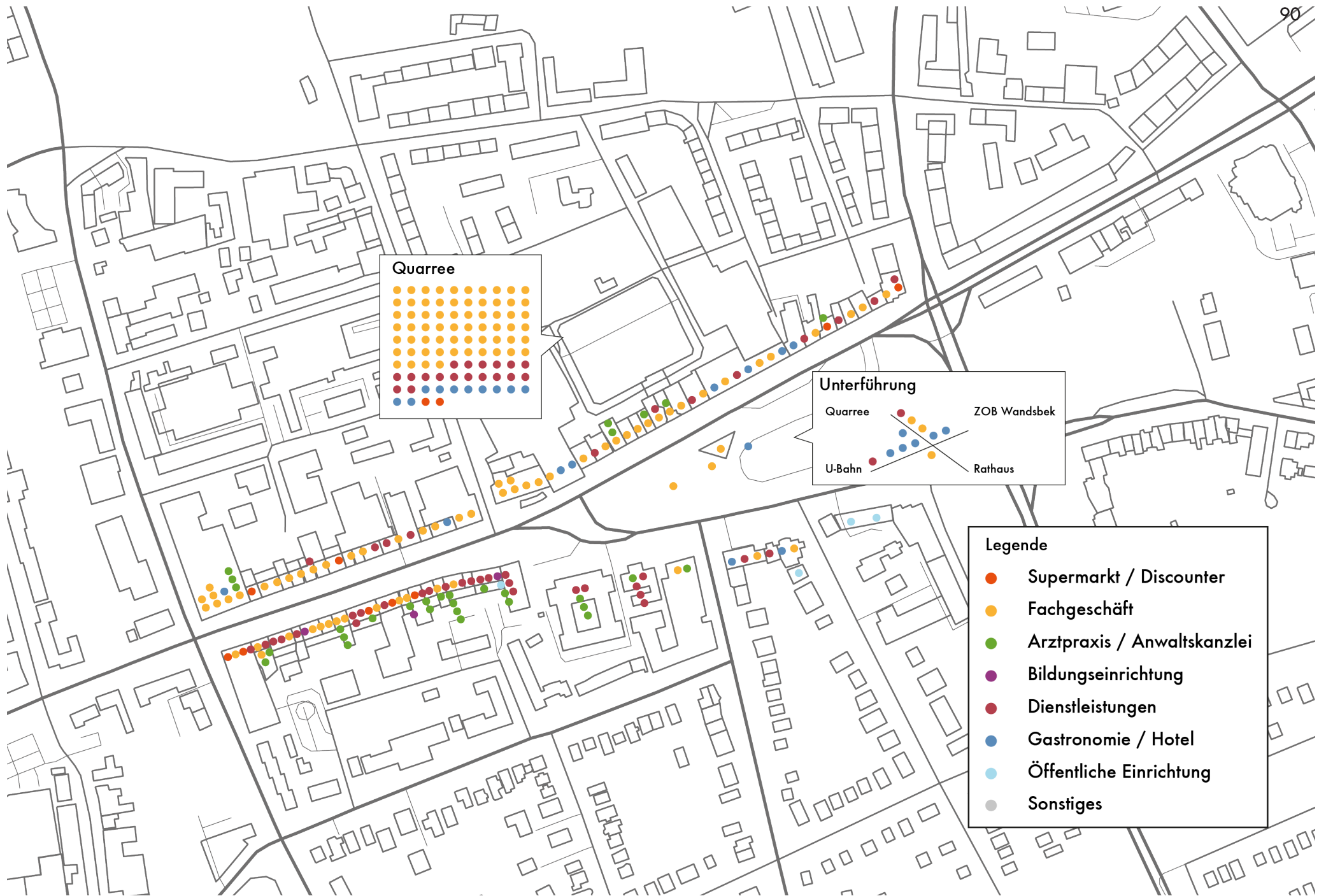
Die genannten insgesamt 65 frei verfügbaren Parkstände sind für ein Einzelhandelszentrum mit mehreren 10.000 Nutzern pro Tag nicht großzügig bemessen. Im Konzeptpapier ‚Wandsbek Impuls‘ der SPD-Bezirksfraktion wird die Parkplatzsituation rund um den Wandsbeker Marktplatz als problematisch für Anwohner beschrieben (urbanista 2012, S. 24). Insbesondere vor dem Hintergrund

der zukünftigen Nachverdichtung im Umfeld sollten sich daher die Kapazitäten für ruhenden Verkehr nicht weiter verschlechtern. Andererseits scheint angesichts der niedrigen vorhandenen Anzahl von Parkständen bei sehr hohen Verkehrsmengen die Bedeutung des ruhenden Verkehrs für die Nutzung des Straßenraums bereits heute als marginal.

Um die Anwohner vor hohem Parkdruck zu schützen, wird vom Planungsbüro urbanista empfohlen, die Einrichtung einer Bewohnerparkzone zu prüfen (ebd., S. 24). Diese Maßnahme erscheint für die Parallelstraßen insbesondere bei weiterer Nachverdichtung als geeignet.

Im Untersuchungszeitraum von 2011 bis 2014 ereigneten sich 55 Unfälle des Unfalltyps ‚Ruhender Verkehr‘. Angesichts der geringen Unfallschwere (nur ein Schwerverletzter und 3 Leichtverletzte) erzeugt auch die Unfallsituation keinen unmittelbaren Handlungsbedarf.

Wichtig ist die Bereitstellung von Parkständen für die Belieferung der Geschäfte. Regelmäßige Warenanlieferungen werden bereits heute in der Regel über die Erschließungsstraßen parallel zur Wandsbeker Marktstraße abgewickelt. Insbesondere Lieferdienste nutzen jedoch oft nicht für sie vorgesehene Flächen im Straßenraum, wenn auch nur für kurze Zeit. Die Auszeichnung von Lieferzonen, in denen Lkw und besonders Kleinbusse für kurze



Quarree

Unterführung

Quarree ZOB Wandsbek
U-Bahn Rathaus

Legende

- Supermarkt / Discounter
- Fachgeschäft
- Arztpraxis / Anwaltskanzlei
- Bildungseinrichtung
- Dienstleistungen
- Gastronomie / Hotel
- Öffentliche Einrichtung
- Sonstiges

Abb. 62 Einzelhandelsstruktur im Untersuchungsgebiet

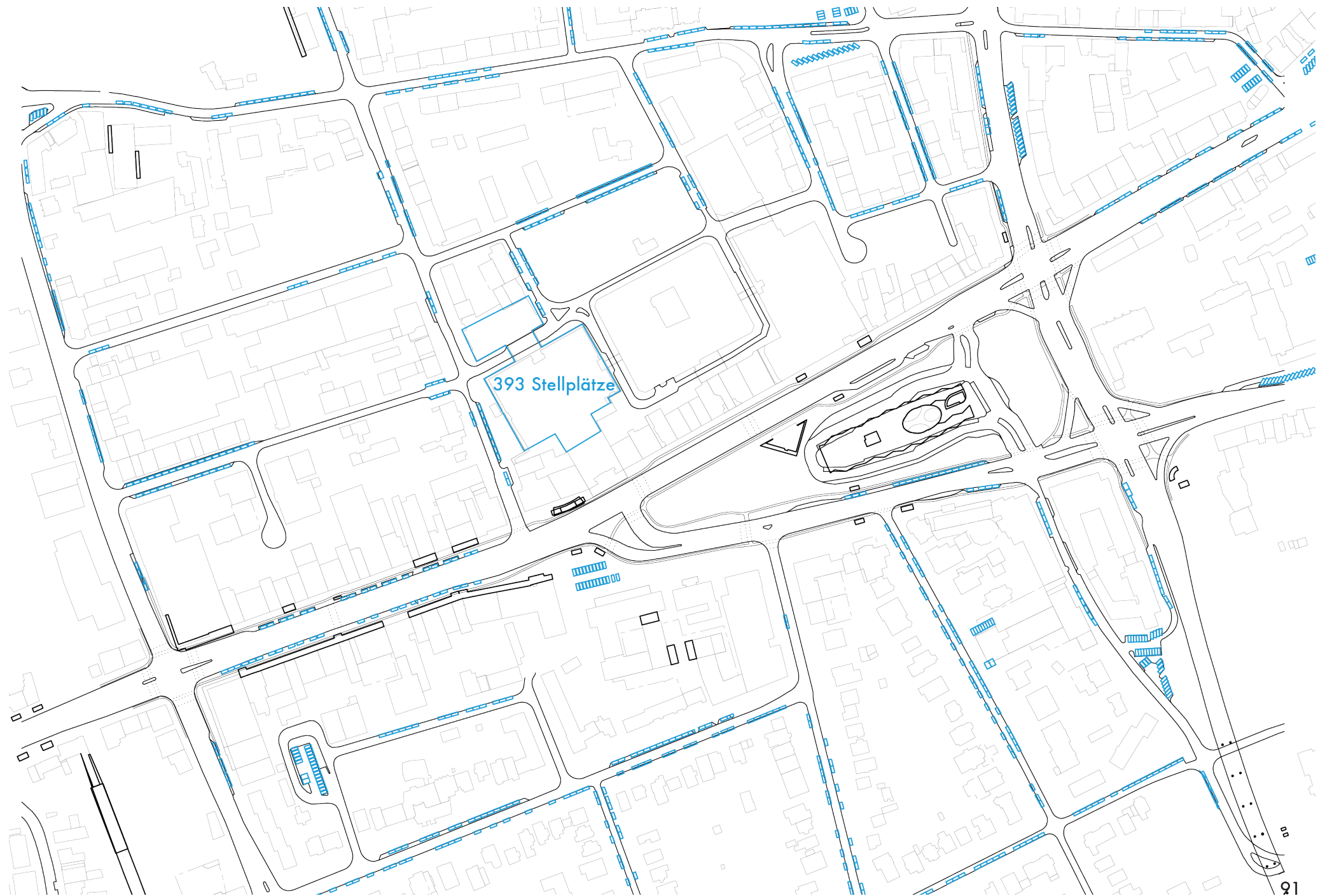


Abb. 63 Ruhender Verkehr im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung

Zeit parken können, scheint ein geeignetes Mittel zur Steigerung der Nutzungseffizienz auf den wenigen zur Verfügung stehenden Parkständen.

C.8 Veranstaltungsfläche

Die Veranstaltungsfläche Wandsbeker Marktplatz wird seit der Umgestaltung in den Jahren 2003-2005 regelmäßig genutzt. Zugelassen sind laut Nutzungskonzept Veranstaltungen, die „den regionalen Bezug zu Wandsbek unterstreichen“ (Bezirksamt Wandsbek 2005). Darunter fallen Veranstaltungen, „die die historische, kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung des Standortes Wandsbek und dessen Zentrums aufwerten, die der Belebung und Stärkung des Zentrums und dem geschäftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Zusammenleben dienen und die die Identifikation der Wandsbekerinnen und Wandsbeker mit ihrem Zentrum fördern.“ (ebd., S. 1)

Regelmäßig stattfindende Veranstaltungen sind hierbei das Frühlingsfest zwischen Ostern und Pfingsten, ein Abendlauf im Sommer, das Erntedankfest und der Weihnachtsmarkt (ebd., S. 1). Damit sind die gewerblichen Nutzer im Wesentlichen auf professionelle Veranstalter beschränkt. Für eine Mitgestaltung durch die breite Öffentlichkeit zugängliche Veranstaltungen wie Flohmärkte hingegen werden explizit ausgeschlossen. Dem Fachamt Management des öffentlichen Rau-

mes (MR) zufolge ist die Nachfrage zudem bereits jetzt schon so groß, dass die im Nutzungskonzept festgelegten veranstaltungsfreien Zeiten nur bedingt eingehalten werden (Interview 3).

Während der Erstellung der vorliegenden Arbeit konnte der Aufbau des Wandsbeker Weihnachtsmarkts besichtigt werden. Abb. 63 vermittelt einen Eindruck davon, wie die Nutzung der Fläche nach außen hin wirkt. Durch blickdichte Zäune wird im Inneren des Weihnachtsmarkts ein Raum geschaffen, der keine Beziehungen nach außen herstellt. Die Marktstände weisen keinerlei Distinktionsmerkmale von den zahlreichen anderen Hamburger Weihnachtsmärkten auf. Lediglich die Eislaufbahn kann in Bezug auf die ehemals von der Feuerwehr eingerichtete Eislauffläche einen lokalen Kontext aufgreifen. Eine Verdichtung und Vervielfältigung der Nutzungen im Straßenraum ist wünschenswert, um diese lokale Identität zu stärken.



Abb. 64 „Außenfassade“ des Weihnachtsmarktes im November 2014

C.9 Einwohnerentwicklung und aktuelle Planungen

Zusätzlich zur gegenwärtigen Situation um die Wandsbeker Marktstraße werden statistische Daten und aktuelle Projekte analysiert, die sich voraussichtlich auf das Verkehrsaufkommen und/oder die Abwicklung des Verkehrs im Untersuchungsgebiet auswirken werden. Darunter fallen insbesondere größere Wohnbauprojekte sowie Infrastrukturprojekte.

Stadtteil Wandsbek

Innerhalb des Bezirks Wandsbek ist der Stadtteil Wandsbek Kern der am stärksten verdichtete. In ihm befindet sich mit dem Bereich Wandsbek Markt das Bezirkszentrum, mit dem Bezirksamt auch das Zentrum der Verwaltung und mit dem Umsteigebahnhof der wichtigste ÖPNV-Knotenpunkt im Hamburger Osten. Im 2013 aktualisierten Stadtteilprofil weist der Stadtteil einen positiven Wanderungssaldo auf (Statistikamt Nord 2014, S. 136). Anhand des verstärkten Wohnungsneubaus, der sich größtenteils auf Nachverdichtung konzentriert, ist eine weitere Bevölkerungszunahme zu erwarten. Bereits heute liegt die Anzahl privater Pkw bezogen auf die Bewohnerzahl im Stadtteil deutlich unter dem Durchschnitt des Bezirks Wandsbek und etwa auf dem Niveau des Hamburger Durchschnitts (ebd., S. 137).

S4

Die für den Wandsbeker Markt wohl bedeutendste Entwicklung des kommenden Jahrzehnts ist der Ausbau der Regionalbahn in den Kreis Stormarn zur S-Bahn-Linie 4 bis nach Ahrensburg. Durch eine Kapazitätserhöhung bei Fahrzeugen und Infrastruktur soll die Zahl der täglich beförderten Fahrgäste um bis zu 50 % gesteigert werden. Da diese Zahl schon heute bei knapp 30.000 liegt (LVS 2014, S. 22), bedeutet dies eine mögliche Beförderung von mehr als 10.000 zusätzlichen Fahrgästen am Tag (in ihrer Broschüre mit Stand 2010 gibt die S-Bahn Hamburg GmbH sogar 20.000 zusätzliche Fahrgäste an, S-Bahn Hamburg 2010, S. 9).

Der geplante Streckenverlauf der S4 ist über weite Strecken parallel zur Verlängerung der Wandsbeker Marktstraße über Wandsbeker Zollstraße, Ahrensburger Straße, Stein-Hardenberg-Straße, Bargtheider Straße, Meiendorfer Straße und Hamburger Straße (Abb. 64). So werden die bevölkerungsreichen Stadtteile Tonndorf, Jenfeld, Farmsen-Berne und Volksdorf sowie die Umlandgemeinden Ahrensburg zur Hauptverkehrszeit mit einem 10-minütigen Takt angebunden. Auch über Ahrensburg hinaus bis Bargtheide und Bad Oldesloe ist eine Verdichtung der Taktzeiten vorgesehen (BWVI 2013). Noch im Jahr 2015 soll das Planfeststellungsverfahren beginnen. Konkret müssen für den S-Bahn-Betrieb zusätzliche Gleise verlegt und Haltestellen eingerichtet werden (BWVI 2014, S.

13). Die neue Station Bovestraße wäre dabei mit ca. 800 Metern Entfernung die dem Wandsbeker Markt nächstgelegene von der S4 bediente Station. Wesentlich bedeutsamer ist jedoch, dass für den Durchgangsverkehr mit dem Pkw eine dicht getaktete, staufreie Alternative mit umsteigefreier Anbindung bis zum Bahnhof Altona entstünde.

Brauhausquartier

Das größte Neubauprojekt im direkten Umfeld des Untersuchungsgebiets ist die geplante Entwicklung des sogenannten Brauhausviertels. Im direkten Anschluss an die Kreuzung Wandsbeker Marktstraße und Brauhausstraße sollen hier neben der bestehenden Mischung aus Gewerbe, Geschäften und Wohnungen ca. 340 neue Wohneinheiten entstehen (Bezirksamt Wandsbek 2014, S. 103). Ziel ist dabei die „Entwicklung des Brauhausviertels zu einem urbanen, gemischt genutzten Quartier“ (Bezirksamt Wandsbek 2008, S. 5). Teil des Projektes ist der Neubau des Einkaufszentrums „W1“ mit 12.000 Quadratmetern, zu dem die Bauarbeiten bereits begonnen haben und das bereits 2016 fertig gestellt werden soll (Hamburger Abendblatt vom 18.06.2014). An der Kreuzung Wandsbeker Marktstraße / Hammer Straße sollen zwei gemischtgenutzte Hochhäuser entstehen, die den Eingang zum Gebiet räumlich fassen sollen. Diese städtebauliche Pointe mag aus architektonischen Gesichtspunkten interessant sein, aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist die Eingangssituation in die Wandsbeker Marktstraße von Westen

jedoch kaum als bedeutender städtebaulicher Mangel zu beurteilen (siehe Kapitel C.3).

Ein Gutachten des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros ARGUS nennt für die gesamte Masterplanung ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 11.400 Kfz-Fahrten täglich (ARGUS 2011, S. 10). Eine durchgängige Erschließung für Fußgänger und Radfahrer von der Wandsbeker Marktstraße zur Königsreihe wird als prägend für die innere Erschließung des Quartiers bezeichnet. Zudem wird die Verlegung und Verbreiterung der signalisierten Fußgängerquerung über die Wandsbeker Marktstraße im Zuge der Realisierung der geplanten Wohngasse empfohlen. Für den ruhenden Verkehr ist die Errichtung von Quartiersgaragen vorgesehen.

Weitere Wohnungsbauprojekte

Neben der Entwicklung des Brauhausquartiers werden im Wandsbeker Wohnungsbauprogramm weitere Wohnungsbauvorhaben aufgelistet und im Zuge des politischen Ziels des Senats vorangetrieben, den Wohnungsneubau zu beschleunigen (Abb. 65 und 66). Der aktuellen Fortschreibung zufolge konzentrieren diese sich auf das Kerngebiet Wandsbeks (Bezirksamt Wandsbek 2014, S. 6). Diese Schwerpunktsetzung wird mit den Vorgaben des Baugesetzbuches begründet, die Innenentwicklung und Nachverdichtung voranzutreiben (ebd., S. 5).

Der Schwerpunkt liegt bei sämtlichen gelisteten Vorhaben im Geschosswohnungsbau; alle Vorhaben sind zudem im verdichteten Siedlungsgebiet verortet. Statistisch lässt sich daher eine geringere MIV-Affinität der zukünftigen Bewohner als etwa im suburbanen Raum vermuten. Damit verbindet sich die Herausforderung und zugleich die Chance, die Nahmobilität im Stadtteil umfassend auszubauen und einen Großteil der neu entstehenden Verkehre über den Umweltverbund abzuwickeln.

Projekttitlel	Anzahl WE	Verfahrensstand
Brauhausviertel	ca. 340	Bebauungsplan in Kraft, Baubeginn erfolgt
Hammer Straße	100	Zwischennutzung
Lengerckestraße/Lengerckestieg	ca. 150	Laufendes Bebauungsplanverfahren
Wandsbeker Allee 53 - 55	ca. 160	Laufendes Bebauungsplanverfahren
Wandsbeker Zollstraße 113 - 155	ca. 280	k.A.
Walddörfer Straße 199 a - 203	ca. 120	Laufendes Antragsverfahren
Wandsbeker Königstraße 62 - 68	ca. 150	Laufendes Bebauungsplanverfahren
Summe	ca. 1.300	

Abb. 65 Geplante Wohnungsbauprojekte ab 100 Wohneinheiten (WE) im Stadtteil Wandsbek Kern

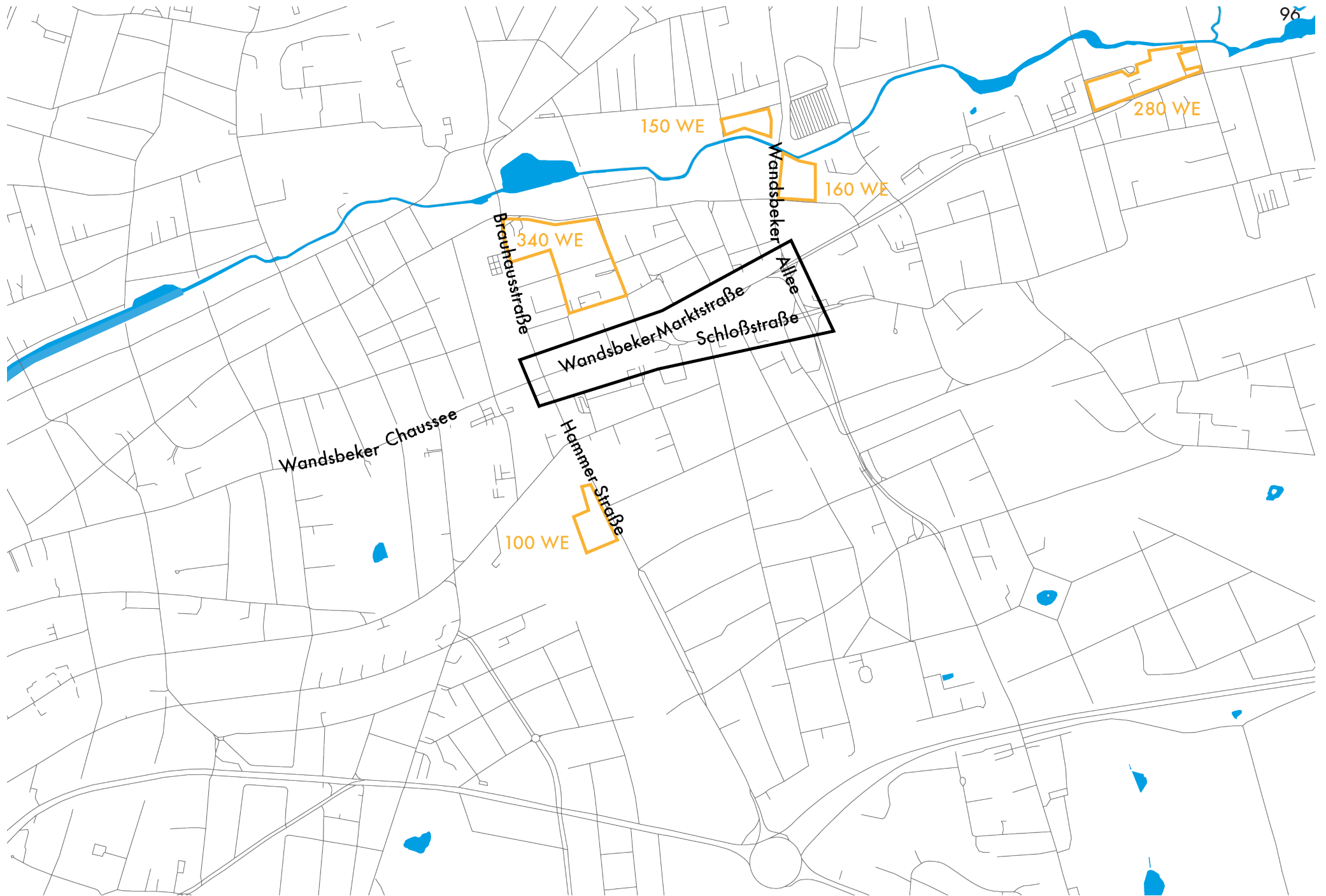


Abb. 67 Wohnbauprojekte in der Umgebung des Untersuchungsgebiets

Wandsbek Impuls

Als gewinnbringend ist über die offiziellen Pläne der Verkehrsverbände und des Bezirksamts hinaus die Lektüre des Konzeptpapiers „Wandsbek Impuls Mobilitätsreport“ zu bezeichnen, welches das Planungsbüro urbanista 2012 im Auftrag der Wandsbeker SPD-Fraktion in mehreren Workshops mit Bürgern und Fachleuten erarbeitet hat (urbanista 2012). Darin werden nicht nur zwei Extremszenarien für die verkehrliche Entwicklung des Bezirks entworfen, sondern auch konkrete Ansätze für eine Mobilitätsstrategie entwickelt.



Abb. 68 Wandsbeker Marktstraße mit Radweg nach Kopenhagener Vorbild als Fotomontage

So wird für den ganzen Bezirk die Bedeutung einer Stärkung des Radverkehrs betont. Symbolisch hierfür steht eine Fotomontage, die Radwege nach Kopenhagener Vorbild auf der Wandsbeker Marktstraße zeigt (Abb. 67).

Für den Bereich Wandsbek Markt wird neben einer Reduktion der Fahrstreifen, die Einrichtung von Haltezonen anstelle von Parkständen, die Einrichtung einer Bewohnerparkzone auf Parallelstraßen der Wandsbeker Marktstraße und die Erweiterung der Park+Ride-Anlagen an der zukünftigen S4 angesprochen. Auch das Thema Lärmschutz erfährt eine besondere Aufmerksamkeit. Maßnahmen wie der Bau von Lärmschutzwänden, der Einsatz von lärminderndem Asphalt oder die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit werden angeregt.

C.10 Zusätzliche Mobilitätsangebote

Der Wandsbeker Marktplatz ist eine Schnittstelle für zahlreiche Verkehrsmittel (Abb. 68). Dazu gehören neben Kfz, Fahrrad, Bus und Bahn auch ein Taxistand nördlich des Busbahnhofs sowie neue Mobilitätsangebote, die in den letzten Jahren installiert wurden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei Stationen des Hamburger Fahrradverleihsystems StadtRad, das nach offiziellen Angaben mit über 2 Millionen Fahrten pro Jahr das erfolgreichste in ganz Deutschland ist (BWVI 2014, S. 15). Bisher stellen diese Stationen an beiden Seiten des Busbahnhofs (neben einer vereinzelt Station in Bramfeld) die östlichsten Stationen im Stadtgebiet dar. Da die Räder nur an den Stationen entliehen und zurückgegeben werden können, erstreckt sich ihr Einsatzgebiet im Wesentlichen von diesen Punkten aus in Richtung Innenstadt.

Für das Jahr 2015 ist ein Ausbau des Stationsnetzes geplant, bei dem auch Stationen in Dulsberg entlang des Friedrich-Ebert-Damms in der näheren Auswahl sind (ebd., S. 19). Der Umsteigebahnhof Wandsbek Markt wäre dann auch von Norden und Nordosten kommend mit dem StadtRad erschlossen. Da Leihradsysteme insbesondere als Ergänzung von ÖPNV-Netzen im Sinne eines multimodalen Angebots erfolgreich sind, könnten diese zusätzlichen Stationen eine verstärkte Nutzung des

StadtRads als Zubringer zu den U-Bahn- und Buslinien ermöglichen. Weitere Potenziale bietet der Ausbau des Netzes nach Osten und Süden.

Zusätzlich zum StadtRad wurde im Juni 2014 ein Mobilitätspunkt des Systems switchh eröffnet, der geschützte Fahrradabstellanlagen sowie Stellplätze für Mietautos und Carsharingfahrzeuge umfasst (Website von switchh 2014). Am südlichen Rand des Umsteigebahnhofs Wandsbek Markt wurde eine Bike and Ride-Anlage installiert (Abb. 69).



Abb. 69 Bike and Ride-Anlage Wandsbek Markt

Diese bietet zusätzlich zu den zahlreichen nicht überdachten Fahrradabstellanlagen abschließbare und überdachte Boxen, die gegen eine Monatsgebühr genutzt werden können. Auch dieser Baustein stärkt den Umweltverbund als umfassendes Mobilitätsangebot bis zur Haustür. Die Kapazität von 32 Fahrradstellplätzen an einem so bedeuten-

den ÖPNV-Knotenpunkt ist allerdings eindeutig ausbaufähig, wie auch die große Anzahl an abseits der Anlagen abgestellten Fahrrädern anzeigt (Abb. 70). Zusätzlich bietet die Anlage Platz für vier Mietautos und vier Carsharingfahrzeuge, die minutenweise gemietet und überall im Geschäftsgebiet des Betreibers car2go wieder abgestellt werden können.

Eine Ladesäule für elektrische Fahrzeuge, die derzeit auf Bundes- wie auf städtischer Ebene massiv



Abb. 70 Wild abgestellte Fahrräder

gefördert werden, befindet sich in der Wandsbeker Königstraße (LGV 2015). Im Zuge der Umsetzung des Masterplans zur Ladeinfrastruktur (FHH 2014) ist mit der Einrichtung weiterer Ladesäulen im Umfeld des Wandsbeker Marktplatzes zu rechnen.

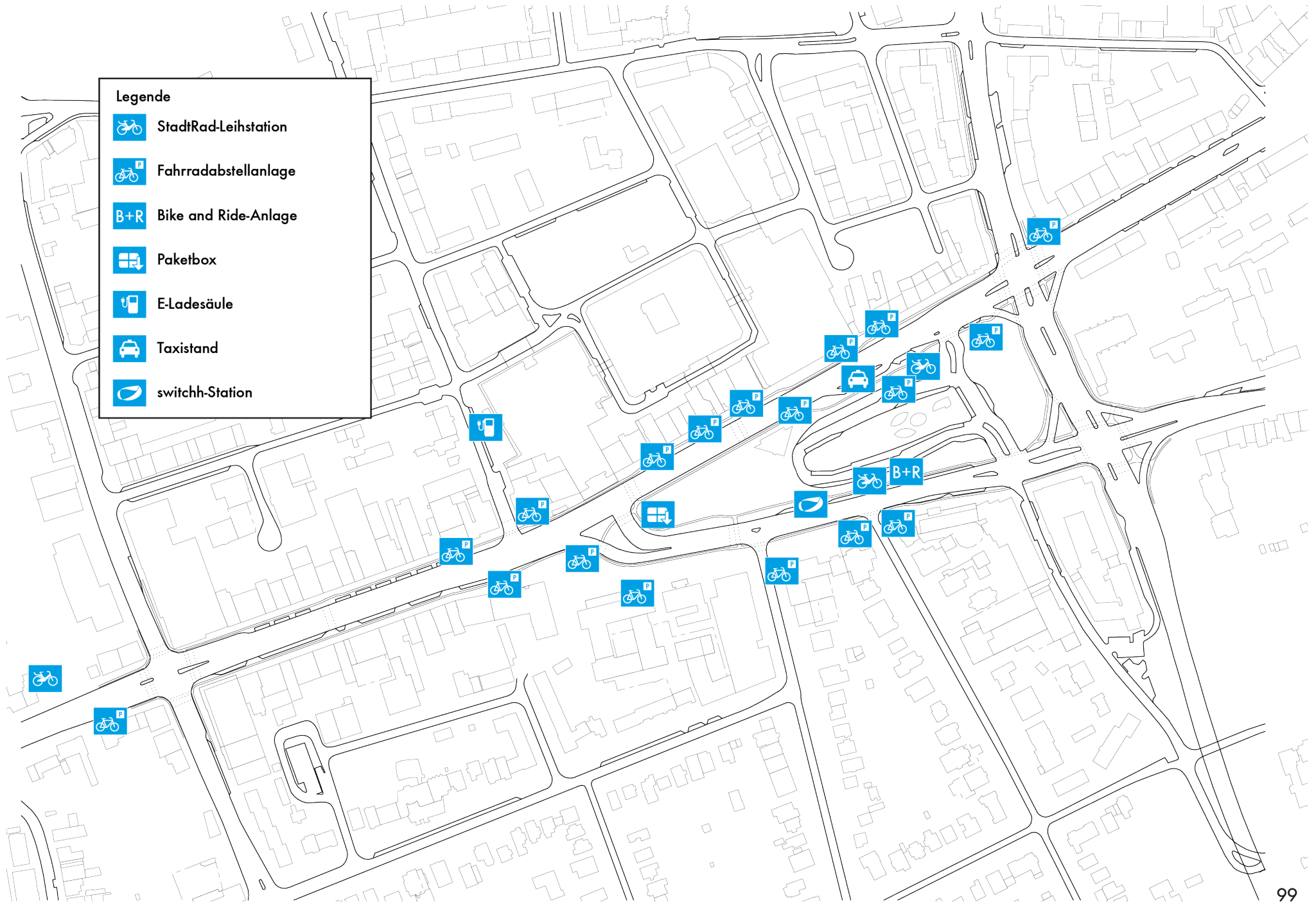


Abb. 71 Mobilitätsangebote am Wandsbeker Markt

Mit dem rasanten Wachstum des Internetversandhandels im Laufe der vergangenen Jahre (Abb. 71) ist die Abwicklung von Paketlieferdiensten zu einer akuten Frage geworden, die die Nutzung von Straßenräumen dauerhaft beeinflusst. Besonders der Radverkehr ist von der häufigen Benutzung von Radverkehrsanlagen durch Paketlieferdienste betroffen, aber auch Fußwege und Fahrstreifen werden zunehmend als Halteflächen genutzt. Als Maßnahmen zur Eindämmung von Paketlieferfahrten haben sich insbesondere die Einrichtung von Lieferzonen und Packstationen bewährt. Während Lieferzonen Flächen für die kurzzeitig parkenden Lieferfahrzeuge bereitstellen, übertragen Packstationen den Transport auf dem letzten Kilometer auf den Empfänger und helfen so, die Fahrten zu reduzieren. Im Untersuchungsgebiet befindet sich bisher keine Packstation. Pakete können jedoch in einer Paketbox in der Schloßstraße abgelegt und versendet werden.

Lieferzonen wurden im Zuge der Umgestaltung der Nebenflächen auf der Wandsbeker Marktstraße durch den BID für den Einzelhandel bereits eingerichtet.

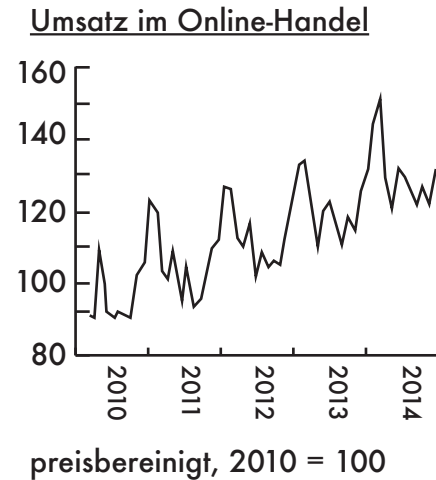


Abb. 72 Wachstum des Internetversandhandels

C.11 Ökologische Ansprüche an den Straßenraum

Ökologische Funktionen des Straßenraums werden als Anspruch an die Gestaltung oft vernachlässigt. Unter dem Gesichtspunkt der Dualität von Natur und Technik erscheinen gerade Verkehrsräume oft als Gegensatz zu „lebendigen“ Räumen wie etwa Parks oder Freiflächen.

Der Wandsbeker Marktplatz beinhaltete bis zum Bau des Umsteigebahnhofs in den 1960er Jahren eine der wenigen zusammenhängenden baumbestandenen Flächen im Kerngebiet des Stadtteils Wandsbek. Historische Fotos belegen nicht nur deren raumbildende Wirkung, sondern lassen auch durchaus ökologische Qualitäten als urbanes Biotop vermuten. Gerade in Räumen, die durch hohe Immissionsbelastungen geprägt sind, können Kleinstbiotope qualitativ wichtige Lebensräume darstellen.

Der erhaltene Baumbestand am Rand der Veranstaltungsfläche und die Baumreihen entlang von Wandsbeker Marktstraße und Schloßstraße bilden keine zusammenhängende Fläche aus. Erhalt und Ergänzung des Baumbestands sollten deshalb ein wichtiges Ziel für die zukünftige Gestaltung des Straßenraums sein.

Eine weitere bedeutende ökologische Funktion des Straßenraums liegt in der Wirkung auf das Stadt-

klima begründet. Durch Reifenabrieb, Abgase, Motorenlärm und Rollgeräusche stellt der motorisierte Straßenverkehr eine erhebliche Immissionsquelle dar. Flächenversiegelung erzeugt Auswirkungen auf die Strahlungsbilanz der Oberfläche, die durch die emittierten Aerosole noch verstärkt werden (Gebhardt & Zeese 2011, S. 242). Die Begrenzung dieser negativen Auswirkungen auf das Stadtklima können jedoch durch die Straßenraumgestaltung allein kaum begrenzt werden.

Die ökologische Funktion des Straßenraums, die je nach Berücksichtigung in der Straßenraumgestaltung hingegen durchaus Erfolg haben kann, ist die Entwässerung bzw. die Retention von Regenwasser. Diese wirkt sich direkt auf die Grundwasserneubildung und über den städtischen Wasserhaushalt und darin enthaltene latente Wärmeströme indirekt auch auf das Stadtklima aus (ebd., S. 509). In Hamburg erhält die Steuerung des Wasserhaushalts durch die Hochwasserthematik eine zusätzliche Bedeutung.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Stadt Hamburg hat diesem Umstand unlängst durch die Veröffentlichung eines Wissensdokuments mit Hinweisen für eine wassersensible Straßenraumgestaltung Rechnung getragen (BWVI 2015). Hierin werden insbesondere der Gewässerschutz und der Überflutungsschutz als wichtige Ziele festgeschrieben:

„Ziel einer wassersensiblen Straßenplanung sollte es sein, im Sinne einer kommunalen Gemeinschaftsaufgabe einen Beitrag dazu zu leisten, Abflussspitzen in Gewässern zu vermeiden, die Gewässerqualität zu verbessern und dem Ziel eines naturnahen hydrologischen Kreislaufs möglichst nahe zu kommen. Die Straße stellt somit einen zusätzlichen Baustein der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung dar, aus dem sich vielseitige Möglichkeiten ergeben, die Straßenraumgestaltung und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu verbessern.“ (ebd., Blatt 2-4)

Um diese Ziele zu erreichen, werden zahlreiche Bausteine aufgelistet, die der Reinigung, Retention und Versickerung von Regenwasser zuträglich sein können, darunter Versickerungsmulden, speicherfähige Straßenbaumscheiben oder Tiefbeete. Da der Straßenraum der Wandsbeker Marktstraße nahezu vollständig versiegelt ist, ist eine Berücksichtigung dieser Bausteine bei der zukünftigen Straßenraumgestaltung mit dem Ziel einer höheren Versickerung vor Ort und damit einer ausgleichenden Wirkung auch auf das Mikroklima nahelegend.

C.12 Schlussfolgerungen

Der Straßenraum im Umfeld des Wandsbeker Marktplatzes ist der wichtigste räumliche und funktionale Fokuspunkt innerhalb des Bezirks Wandsbek. Hier trifft Magistrale auf Tangente, hier treffen verschiedene U-Bahn- und Buslinien zusammen, hier ist das wichtigste Einzelhandelszentrum des Bezirks. Die Erschließung durch den Radverkehr hingegen ist mangelhaft.

Nach Jahrzehnten der absoluten Dominanz des motorisierten Individualverkehrs sind mit der Verbreiterung der Nebenflächen, der Herstellung eines zentralen Platzes und der Anlage ebenerdiger Querungsstellen erste Schritte zu einer Reintegration der verschiedenen Nutzungen des Straßenraums unternommen worden. Dennoch zeigt sich bei der Analyse des Untersuchungsraums dringender Handlungsbedarf.

Verkehrssicherheit und Lärmschutz

Die drängendsten Hinweise ergeben sich hierbei aus den Gefahren des massiven Unfallgeschehens sowie der stark gesundheitsbeeinträchtigenden Lärmeinwirkungen. Im Zeitraum der Auswertung musste jedes Jahr mindestens ein Mensch sein Leben für die „leistungsfähige“ Straßenraumgestaltung im Sinne des MIV lassen. Betroffen sind davon sowohl Radfahrer als auch Fußgänger und Kfz-Nutzer. Eine Verbesserung der gegenwärtigen Bedingungen muss daher im Sinne aller Verkehrsteilnehmer sein.

Die untersuchten Unfallhäufungsstellen befinden sich insbesondere an den Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet. Hier ist eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit notwendig. Auch an den Radverkehrsanlagen und den Querungsstellen für den Fußverkehr muss die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden.

Die Lärmentwicklung des motorisierten Verkehrs überschreitet sowohl bei Tag als auch bei Nacht geltende Grenzwerte. Zusätzliche Verkehre im Zusammenhang mit geplanten Nachverdichtungen rund um den Wandsbeker Markt sollten daher in möglichst großem Umfang über den Umweltverbund abgewickelt werden. Außerdem scheint eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als opportunes Mittel, die Lärmentwicklung zu begrenzen und positive Effekte auf Schadstoffimmissionen und Verkehrssicherheit auszulösen.

Zusätzlich zu der rein verkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung sollte auch die Straßenraumgestaltung zur Verkehrsberuhigung beitragen. Dies kann durch schmale Fahrstreifen, verschwenkte Verkehrsführung und eine anregende Gestaltung der Raumabfolgen erreicht werden, die durch fehlende Vorhersehbarkeit zur Aufmerksamkeit anhält. Im Gegensatz dazu begünstigt die zurzeit bestehende gerade Linienführung der Fahrbahn auf der Wandsbeker Marktstraße hohe Fahrgeschwindigkeiten und ein herabgesetztes Maß an Aufmerksamkeit.

Städtebau und Straßenraumgestaltung

Zusätzlich bestehen gestalterische und funktionale Mängel. An erster Stelle soll hierbei die Verdrängung eines bedeutenden Hamburger Wochenmarkts in den Hinterhof genannt werden, wo er für den Durchgangsverkehr unsichtbar bleibt. Dadurch wird nicht nur die Chance verspielt, Passanten zu Nutzern des Einzelhandelsschwerpunkts Wandsbek Markt zu machen, sondern auch die Möglichkeit, eine der wichtigsten und der vielfältigen Nutzungen am Standort sowie die historische Bedeutung des Wandsbeker Zentrums im Straßenraum sichtbar zu machen. Für den Wochenmarkt sollte daher eine Fläche bereitgestellt werden, die auch für ortsunkundige Passanten sichtbar und repräsentativ für den Ort Wandsbeker Markt ist. Angesichts der bereits heute intensiv genutzten Veranstaltungsfläche scheint es angeraten, Verkehrsflächen umzunutzen und einen Teil des Straßenraums für andere Nutzungen zurückzugewinnen.

Weitere gestalterische Mängel stellen die unklare Gliederung des Dreiecks zwischen Wandsbeker Marktstraße, Schloßstraße und Wandsbeker Allee sowie die aus städtebaulicher Sicht deutlich überproportionierte Fahrbahnbreite dar. Eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten breiterer Nebenflächen ist daher auch aus städtebaulicher Sicht sinnvoll.

Aus gestalterischer Sicht ist zudem die Einbindung der Radverkehrsanlagen in den Straßenraum übersichtlicher und geradliniger auszuführen. Insgesamt sollte die Durchlässigkeit des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer entlang der gesamten Wandsbeker Marktstraße erhöht werden. Wege für Fußgänger sollten auch bei Querung der Verkehrsflächen soweit wie möglich ebenerdig angelegt sein. Dazu sind Mittelinseln und Mittelstreifen als bewährte Maßnahmen zu prüfen. Ihre Anlage sollte mit einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten einhergehen, um das Unfallrisiko zu senken.

Die Handlungsbedarfe werden zunehmend dringlicher mit der geplanten Wohnbautätigkeit im Umfeld des Untersuchungsgebiets und der Stärkung des Einzelhandelsstandorts durch die Errichtung eines weiteren Einkaufszentrums. Die Nutzungsansprüche an den Straßenraum verschieben sich dadurch zugunsten lokaler Nutzungsansprüche gegenüber der reinen Verbindungsfunktion. Dies muss sich in einer räumlichen Weiterentwicklung der bereits begonnenen funktionalen Rekonstruktion des Wandsbeker Marktplatzes unter Berücksichtigung von durch die Verkehrsströme zerschnittenen räumlichen Zusammenhängen ausdrücken.

Aus Sicht des Einzelhandels ist mit den verfolgten Entwicklungsperspektiven eine Stärkung der lokalen Identität sowie eine Steigerung der ver-

kehrlichen Leistungsfähigkeit des Straßenraums notwendig. Ziel ist dabei die Erhaltung der vielfältigen Geschäftsstruktur durch Erzeugung einer ausreichend hohen Kundenfrequenz. Wichtigste Maßnahme zur Stärkung der lokalen Identität ist die Sichtbarmachung des Wochenmarktes, um so die Einheit von Name und Funktion des Ortes wieder herzustellen.

Einzelhandel und Nahverkehr

Die mit dem BID Wandsbek Markt eingeschlagene Zielrichtung weist auf eine Stärkung des Nahverkehrs hin, die von den Gewerbetreibenden explizit gewünscht ist. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des MIV ist aufgrund des extrem hohen Platzbedarfs nicht im notwendigen Maße umzusetzen. Bei den Umbauarbeiten wurde daher auch schon ein erster Fahrstreifen zugunsten der Nebenflächen zurückgebaut. Als problematisch muss jedoch die beibehaltene Führung der Radwege innerhalb der Fußverkehrsflächen bewertet werden, die für Radfahrer und Fußgänger Unsicherheit erzeugt und die Aufenthaltsqualität der Nebenflächen beeinträchtigt. Um die beschriebenen Konflikte zu beheben, ist eine konsequentere Separierung von Fuß- und Radverkehr anzustreben.

Eine Fortsetzung der eingeschlagenen Entwicklungsperspektive scheint angesichts der hohen Flächeneffizienz des Fuß- und Radverkehrs ratsam. Statistische Daten legen zudem ein großes Potenzial für den Ausbau des Radverkehrs im Radius von bis

zu 10 km nahe. Während das Auto das am meisten verwendete Verkehrsmittel ist, ist das Fahrrad für deutlich mehr Menschen nutzbar, da es geringeren Beschränkungen durch Alter und Einkommen unterliegt. Ein Großteil der Bevölkerung praktiziert schon heute multimodale Mobilität mit Nutzung verschiedener Verkehrsmittel je nach Anlass und Qualität der Verbindung. Um eine modale Verlagerung der Verkehre auf den Umweltverbund zu erreichen, müssen demnach die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV insbesondere im Nahverkehr deutlich verbessert werden. Unterstützt wird diese Perspektive durch den geplanten Ausbau der S-Bahn, die zu einer Entlastung der Hauptverkehrsstraße führen kann.

Modale Verlagerung von Verkehr

Gleichzeitig mit den Handlungsbedarfen zeigt sich so durch den politisch bereits durchgesetzten Ausbau der Regionalbahn zur S4 eine Perspektive zur modalen Verlagerung des Nahverkehrs, aber besonders auch des Durchgangsverkehrs in die Innenstadt von der Fahrbahn auf die Schiene ab. Um diese durchzusetzen, sollte gleichzeitig mit dem Ausbau der Schienenverbindung ein Rückbau der parallel verlaufenden Fahrbahn erfolgen, um eine durch die zusätzlichen Kapazitäten induzierte Verkehrserzeugung nach Möglichkeit zu verhindern. Sollten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, ohne dass steuernde Maßnahmen ergriffen werden, so kann davon ausgegangen werden, dass eine kurzfristige Entlastung auf der Bundesstraße durch

neu erzeugte Verkehre zunichte gemacht wird (zu induziertem Verkehr siehe Ladd 2012, Duranton & Turner 2009, Aarentze & Maat 2012, Litman 2001, Dieterich & Pfeiderer 1995).

Ruhender Verkehr

Die planerische Bedeutung des ruhenden Verkehrs für den Besucherverkehr ist vor dem Hintergrund dieser Entwicklungsperspektive als untergeordnet zu bewerten. Alle Einrichtungen mit hohem Besucherverkehr im Untersuchungsgebiet unterhalten eigene Stellplätze. Sinnvoll ist eine Erhaltung der bestehenden Parkstände im Straßenraum auf niedrigem Niveau für Lieferdienste und mobilitätseingeschränkte Besucher. Eine teilweise Auszeichnung für das Kurzzeitparken ist dabei zielführend. Zusätzlich sollten Flächen für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen sowie weiterer Mobilitätsangebote wie die bereits eingerichteten Car-sharingstellplätze von switchh vorgehalten werden, um eine möglichst hohe Konnektivität unter Einbezug verschiedener Verkehrsmittel zu gewährleisten. Die dabei begonnenen guten Ansätze sollten einen umfangreichen Ausbau erfahren, um breite Wirksamkeit entfalten zu können.

Ökologische Anforderungen

Aus ökologischer Sicht ist neben der Erhaltung der bestehenden Bäume eine nachhaltigere Gestaltung der Entwässerung anzustreben. Die großen versiegelten Flächen sollten mit Rückhaltevorrichtungen ausgestattet werden, um eine ausgleichende Wirkung auf den Wasserhaushalt zu erzielen im Fall von Starkregenereignissen den Abfluss in die Vorfluter zu verzögern. Die Anlage von Tiefbeeten, Versickerungsmulden und speicherfähigen Straßenbaumscheiben bei Neupflanzungen können hierzu geeignete Maßnahmen sein. Schlitz-, Kasten- oder Muldenrinnen auf der Platzoberfläche können zur nochmals verzögerten Ableitung des Niederschlags in die Rückhaltevorrichtungen eingesetzt werden.

D

D Entwurf für eine Neuaufteilung des Straßenraums an der Wandsbeker Marktstraße

Eine Analyse des Straßenraums in der Wandsbeker Marktstraße zeigt zahlreiche funktionale und gestalterische Anlässe für eine Umgestaltung. Zugleich eröffnet sich mit der Möglichkeit einer modalen Verlagerung von Verkehren auf die zukünftige S-Bahn-Linie 4 Gestaltungsspielraum für eine Neuaufteilung des Straßenraums. Im Folgenden wird daher ein Entwurf dargestellt, der auf das sich verändernde Mobilitätsverhalten ebenso eine Antwort findet wie auf die drängenden Fragen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der ökologischen Stadtgestaltung unter Berücksichtigung einer Entwicklungsperspektive von Nachverdichtung und Stärkung des Einzelhandels.

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen unterscheiden die Autoren grundsätzlich zwischen dem „geführten Entwurf“ und dem „individuellen Entwurfsvorgang“ (FGSV 2014, S. 21). Während beim geführten Entwurf anhand von Rahmenbedingungen eine Entwurfsituation typisiert wird, werden beim individuellen Entwurf Nutzungsansprüche an den Straßenraum analysiert und mit den Mitteln der städtebaulichen Bemessung die Straßenraumgestaltung „vom Rand aus“ konstruiert (ebd., S. 21). Da das Untersuchungsgebiet rund um die Wandsbeker Marktstraße durch unterschiedlichste Nutzungsansprüche geprägt ist, die

im geführten Entwurfsvorgang keine Berücksichtigung fänden, wird die letztere Herangehensweise gewählt.

Grundannahmen

Als Grunderkenntnis aus der Analyse wird die Feststellung übernommen, dass die Fahrbahnen im Untersuchungsgebiet nach städtebaulichen Gesichtspunkten sowie unter Berücksichtigung der Bedürfnisse nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer stark überdimensioniert sind. Eine Verschmälerung der Fahrbahnen dient der Schaffung von Freiräumen, die im Entwurfsprozess für andere Nutzungen herangezogen werden sollen.

Die damit verbundene sinkende Leistungsfähigkeit des MIV soll zudem als strategisches Instrument zur Beförderung einer modalen Verlagerung von Pendlerverkehren auf die Schiene eingesetzt werden. Da die Bundesstraße 75 über lange Strecken parallel zur Regionalbahn verläuft und diese überdies zu einer S-Bahn-Linie mit deutlich erhöhter Taktfrequenz gegenüber der aktuell verkehrenden Regionalbahn ausgebaut wird, scheint diese Verlagerung realistisch. Rechnerisch ist bei einem

Besetzungsgrad von 1,1 im Berufsverkehr (FGSV 2006) und 20.000 zusätzlichen Fahrgästen auf der neuen S-Bahn-Linie 4 eine modale Verlagerung von bis zu 18.000 Wegen pro Tag auf die Schiene möglich. Das ist in der Größenordnung eines Drittels aller täglichen Fahrten auf der Wandsbeker Marktstraße.

Geht man davon aus, dass die zusätzliche Gesamtkapazität auf der Strecke mittelfristig Neuverkehre produzieren würde, erscheint ein Rückbau der Hauptverkehrsstraße sogar als notwendig, um die positiven Folgen des Schienenausbaus überhaupt spürbar zu machen. Gleichzeitig lässt sich dadurch die Leistungsfähigkeit des Radverkehrs steigern, der zudem deutlich flächeneffizienter ist.

Auf der anderen Seite soll die Verbindungsfunktion der Wandsbeker Marktstraße angemessen berücksichtigt werden. Sie soll als mehrstreifige Hauptverkehrsstraße leistungsfähig und sicher zu befahren sein.

Ob die Installierung eines ‚Flaschenhalses‘ auf einer Hauptverkehrsstraße zu einer modalen Verlagerung führen kann oder, wie es auf Seiten der Verwaltung befürchtet wird, allein zu einer räum-

lichen Verlagerung der Verkehre führt, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht abschließend beantwortet werden. Fachplanerische Beiträge wie die Angabe des Planungsbüros topp.plan, dass erfahrungsgemäß bis zu 30 % der Verkehre auf einer Straßenverbindung nach einer Reduktion der Kapazität schlicht „verschwinden“ (Topp 2014, S. 13) können, decken sich jedoch in etwa mit Erfahrungen aus Kopenhagen, wo solche Maßnahmen seit langem umgesetzt werden (z.B. Beatty et al. 2009). Darüber hinaus soll der zu entwickelnde Entwurf als programmatisch für die Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen zu verstehen sein. Bei einem systematischen Rückbau mehrerer/aller Hauptverkehrsstraßen für den MIV bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes wäre der Impuls für eine modale Verlagerung selbstverständlich ungleich größer.

Entwurf

Bei der Herleitung des Entwurfes wird vom Querschnitt ausgegangen. Als wichtigstes Entwurfselement wird eine nach beiden Seiten separierte Radverkehrsinfrastruktur vorgeschlagen. Neben einer Steigerung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Radfahrer verbindet sich damit die Beseitigung von Konflikten auf Fußverkehrsflächen, die wegen der hohen Fußgängerfrequenzen und der Aufenthaltsfunktion der Nebenflächen im Untersuchungsgebiet bei unzureichender Separation

unausweichlich sind. Nach der erfolgreichen Verbreiterung der Nebenflächen im Rahmen des BID ist dies der logische nächste Schritt zur Stärkung des Nahverkehrs.

Die Abbildungen 73-76 zeigen verschiedene Varianten der Neuaufteilung des Straßenraums mit Einrichtung einer anforderungsgerechten Radverkehrsinfrastruktur und zusätzlichem Platz für den Fußverkehr. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der Herstellung von Radwegen und Radfahrstreifen. Radfahrstreifen erscheinen jedoch wegen der hohen MIV-Verkehrsmengen als subjektiv zu unsicher, um einen starken Impuls für den Radverkehr abgeben zu können. Außerdem bestehen verschiedene Möglichkeiten, die notwendigen Flächen für die jeweilige Radverkehrsinfrastruktur zu gewinnen: So ist ein Rückbau der Fahrbahn auf vier Fahrstreifen oder eine Verschmälerung der Fahrstreifen denkbar. Für zusätzliche Sicherheitseffekte ist die Implementierung von Mittelstreifen und von baulich befestigten Sicherheitsstreifen denkbar.

Für den Entwurf wird die Anlage eines befestigten Radwegs gewählt (Abb. 77 und 78). In verschiedenen Abschnitten werden zudem befestigte Sicherheitsstreifen angelegt. Die Parkstände im Straßenraum werden zwischen Radweg und Fahrbahn mit großzügigen Sicherheitsabständen von den Knotenpunkten angelegt. Um das Überfahren der Radwege auf möglichst wenige Stellen zu beschränken, werden die Parkstände im Stra-

ßenraum neu organisiert. Im westlichen Teil des Untersuchungsraums werden auf der Südseite die Parkstände in Richtung Fahrbahnmitte verlagert, zusätzliche Parkstände werden geschaffen. Im gleichen Zug wird eine zweite Baumreihe angelegt, die zu einer angenehmeren Proportionierung des Straßenraums führt. Die Parkstände dienen zudem als Barriere zwischen Radweg und Fahrbahn. Auf der Nordseite entfallen die Parkstände. Die bauliche Separation von Radweg und Fahrbahn wird dort durch einen schmalen Hochbordstreifen verstärkt, der das Halten und Parken auf dem Radweg verhindert.

Im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets wird der Radweg an der Nordseite der Wandsbeker Marktstraße analog dazu hergestellt. Auf der Südseite ist eine Barriere nicht notwendig, da hier keine Geschäfte angrenzen und somit der Haltebedarf geringer ist.

Die Schloßstraße wird zwischen Wandsbeker Marktstraße und Claudiusstraße für den motorisierten Verkehr geschlossen. Ihre Erschließungsfunktion für die Anbindung der Straßen Claudiusstraße, Schloßgarten und Am Alten Posthaus bleibt vollständig erhalten. Einzig die Entlastungsfunktion für den Knoten Wandsbeker Allee und Wandsbeker Marktstraße entfällt. Gleichzeitig entfällt damit auch der Unfallhäufungspunkt Wandsbeker Marktstraße/Schloßstraße.

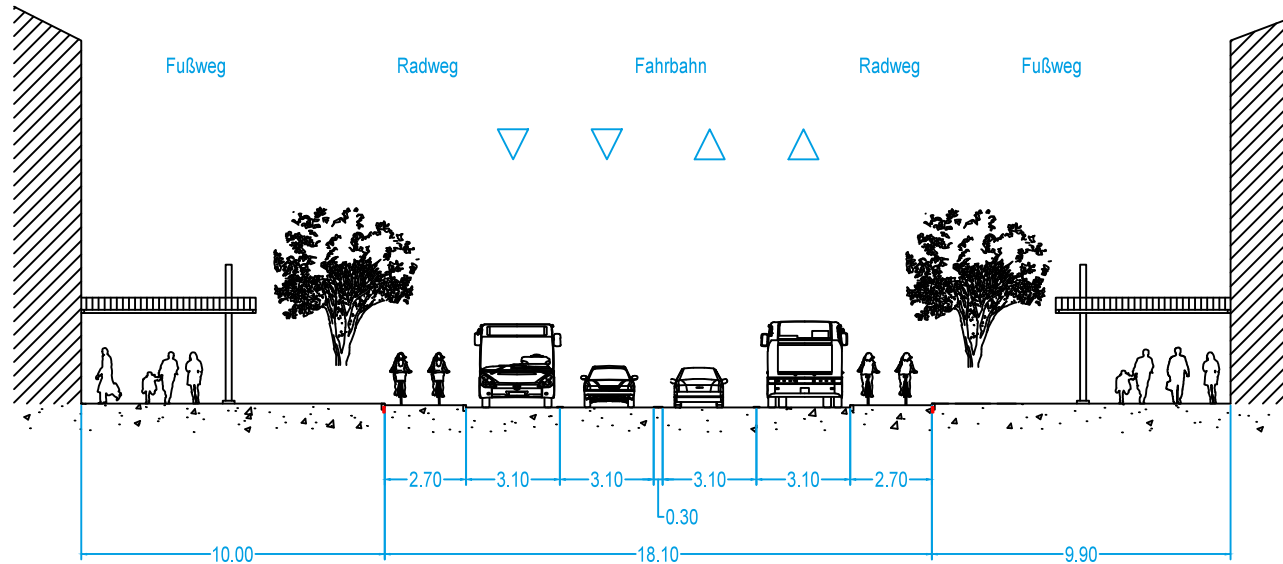


Abb. 73 Variante 1: Radwege nach Kopenhagener Vorbild mit Entfall von zwei Fahrstreifen (1 : 250)

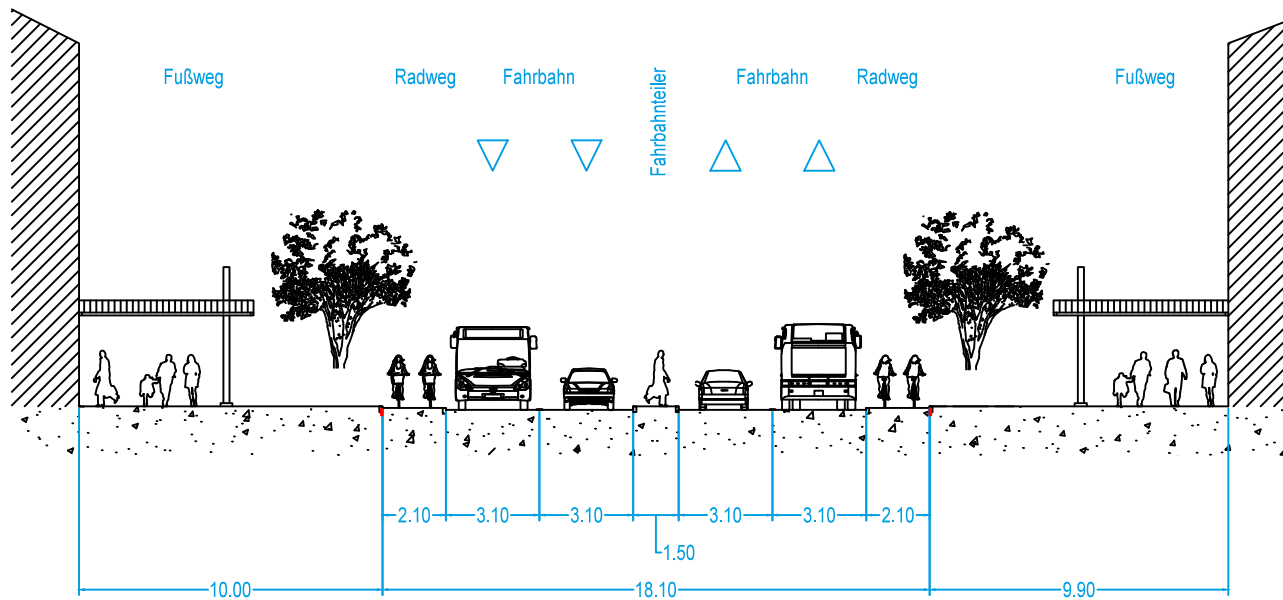


Abb. 74 Variante 2: Radwege nach RASt mit zusätzlichem Mittelstreifen als lineare Querungsstruktur (1 : 250)

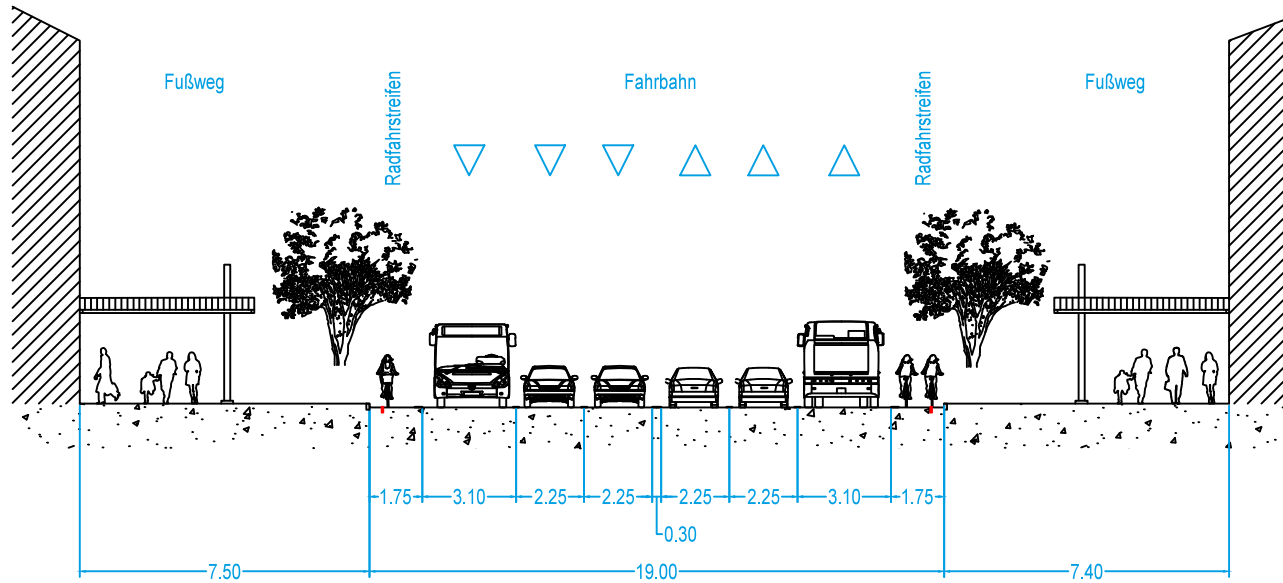


Abb. 75 Variante 3: Radfahrstreifen mit Minimalbreite unter Erhalt aller sechs teilweise verschmälerten Fahrstreifen (1 : 250)

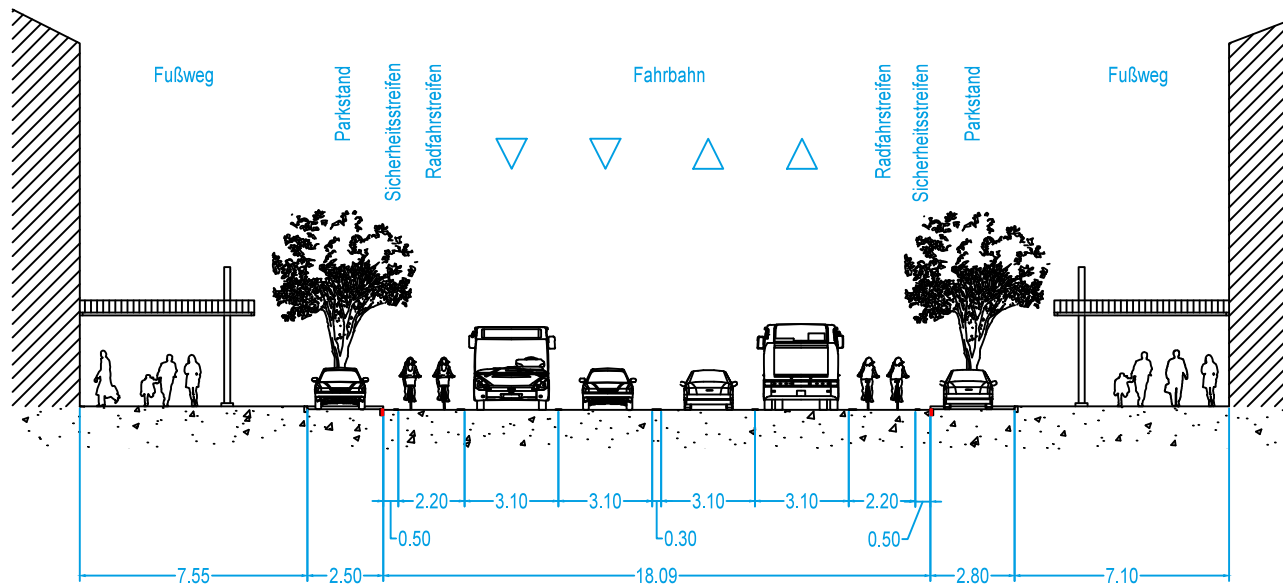


Abb. 76 Variante 4: Lösung mit Radfahrstreifen unter Erhalt der vorhandenen Parkstände (1 : 250)

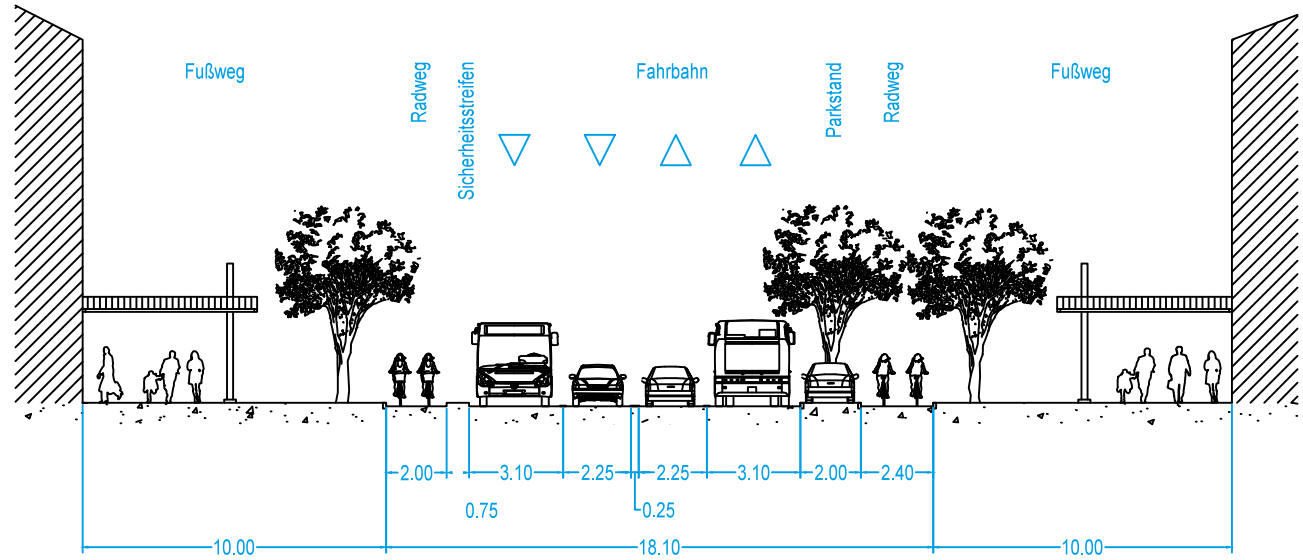
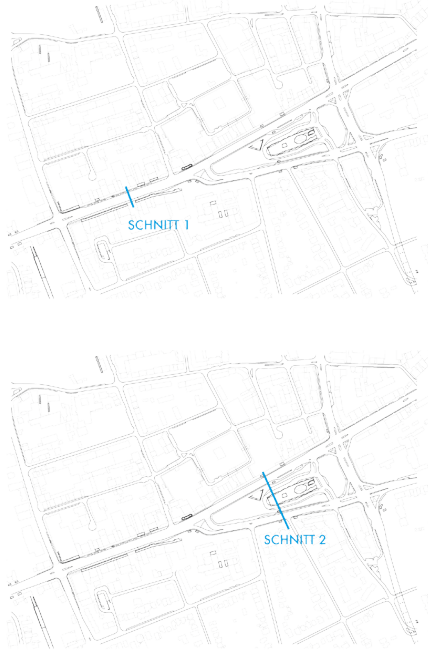


Abb. 77 Schnitt 1: Für den Entwurf gewählter Querschnitt (1 : 250)

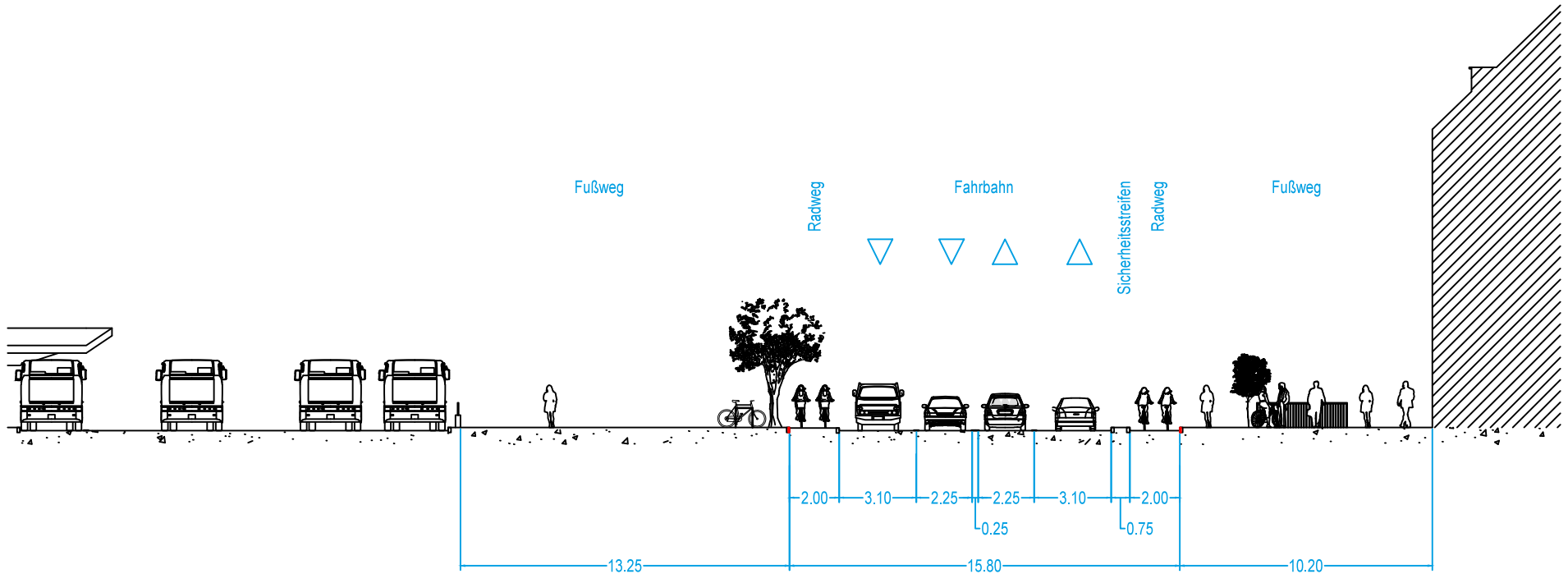


Abb. 78 Schnitt 2: Für den Entwurf gewählter Querschnitt (1 : 250)

Die Schloßstraße wird zwischen Claudiusstraße und Am Alten Posthaus auf zwei Fahrstreifen zurückgebaut, da mit der Nutzung als Abkürzung zur Wandsbeker Marktstraße voraussichtlich ein Großteil des Durchgangsverkehrs entfällt. Die Parkstände werden am neu entstandenen Straßenrand wieder hergestellt. Der Radverkehr kann hier im Mischverkehr geführt werden. Auf der Südseite wird ein Schutzstreifen markiert, auf der Nordseite ist es unsicheren Radfahrern freigestellt, auf den Platz auszuweichen. Da die Radwege entfallen, können an der Südseite der Schloßstraße zusätzliche Parkstände hergestellt werden. Zwischen Am Alten Posthaus und Wandsbeker Allee bleibt die Schloßstraße in ihrem gegenwärtigen Ausbauzustand erhalten, um die optimale Erschließung des Busbahnhofs zu gewährleisten.

Der gewonnene Straßenraum wird zur Ausweitung des Wandsbeker Marktplatzes verwendet. Auf den Flächen der Schloßstraße entsteht gegenüber dem historischen Karstadt-Gebäude eine Platzsituation, die dem Ort seine ursprüngliche Bedeutung als zentraler Marktplatz des Bezirkes zurückgibt.

Die Gliederung des Platzes erfolgt durch die Bestandsbäume am Rande der heutigen Schloßstraße. So bleibt die charakteristische Öffnung des Wandsbeker Marktplatzes zu den Orientierungspunkten Kirchturm und Busbahnhof erhalten (Abb. 79). Durch Entnahme einzelner Bäume wird jedoch eine größere Durchlässigkeit hergestellt,



Abb. 79 Blickachsen zu Orientierungspunkten im Untersuchungsgebiet

um die neu gewonnene Platzfläche mit der bestehenden Veranstaltungsfläche zu einem öffentlichen Ort zu verschmelzen.

Auch der ehemalige Verlauf der Bordlinien der Schloßstraße über die Platzfläche bleibt durch eine farbige Pflasterung oder die Anlage von Entwässerungsmulden lesbar. So bleibt die überbreite Fahrbahn als historische Spur im öffentlichen Raum sichtbar und konkretisiert die planerischen Alternativen von möglichst leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen und qualitativ hochwertigen Straßenräumen.

Zwischen Karstadt-Gebäude und dem erweiterten Wandsbeker Marktplatz wird in der Fahrbahnmitteln eine längere Mittelinsel ausgebildet, der die Querung für Fußgänger erleichtert. Da er direkt

an eine signalisierte Fußgängerfurt anschließt, kann er in den durch die Signalisierung erzeugten Lücken im Verkehrsstrom genutzt werden, ohne dass für die Fußgänger weite Umwege bis zu den Furten notwendig sind. Die Querungsmöglichkeiten werden so neben einer zusätzlichen Fußgängerfurt auch linienhaft verdichtet (Abb. 80).

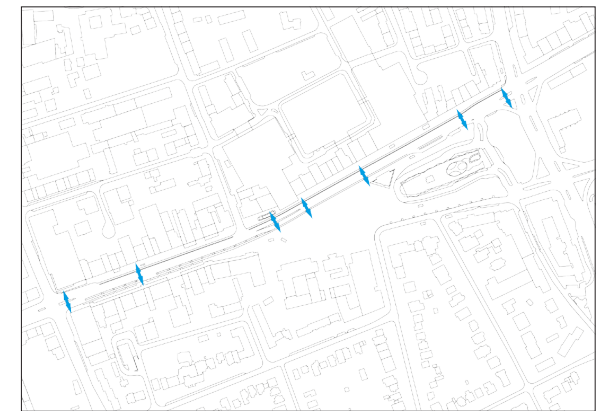


Abb. 80 Querungsstellen im Untersuchungsgebiet

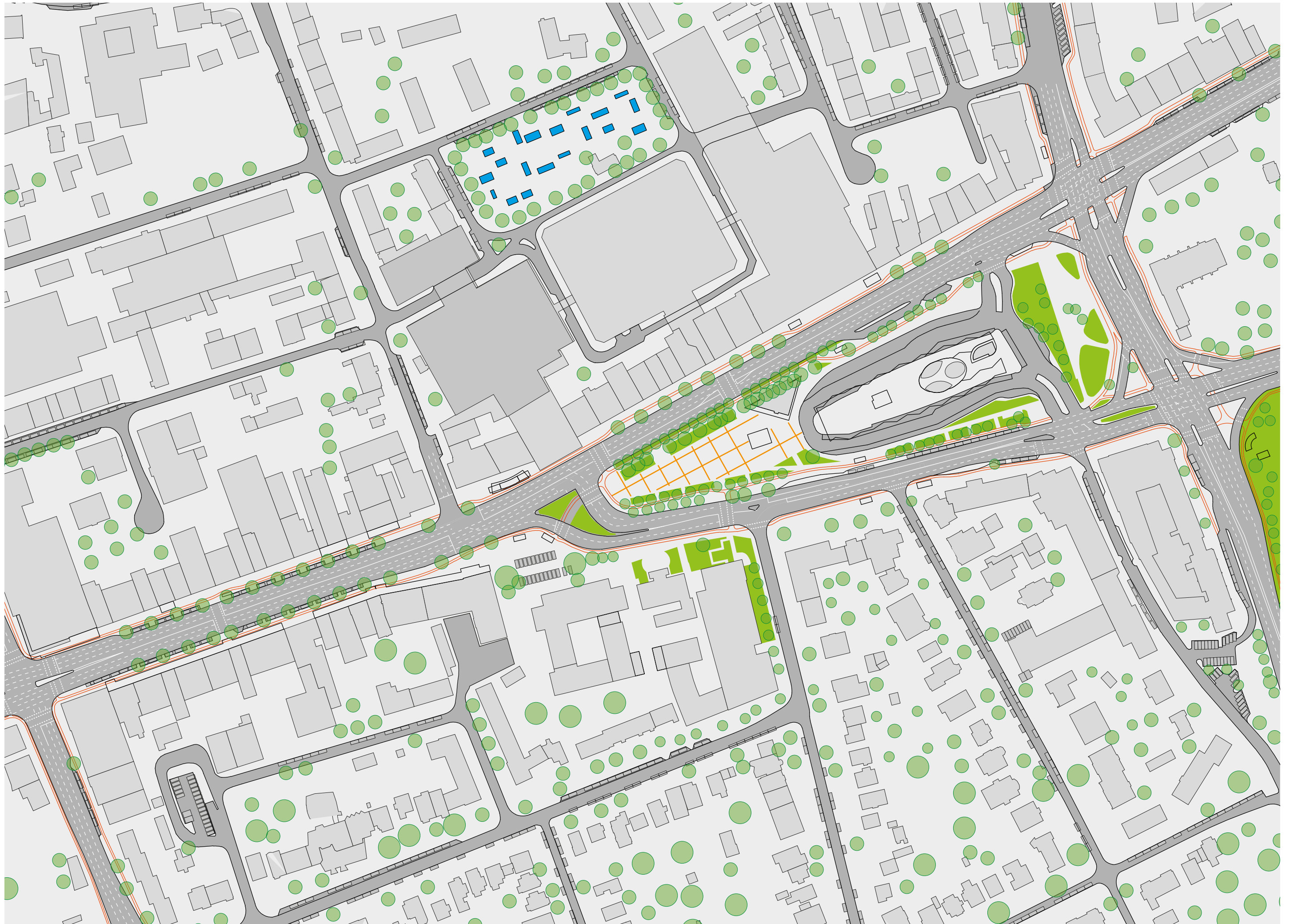
Zusätzlich erfolgen eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf der gesamten Länge zwischen Wandsbeker Allee im Osten und Brauhausstraße im Westen sowie eine Verengung der mittleren Fahrstreifen. So kann die mittlere Fahrgeschwindigkeit effektiv gesenkt und die Durchlässigkeit der Verkehrsschneise erhöht werden. Die Verschwenkung der südlichen Fahrstreifen vor der Mittelinsel lenkt den Blick der Autofahrer auf die bisher Fußgängern und

nächste Seite:

Abb. 86: Lageplan Bestand (1 : 2.000)

übernächste Seite:

Abb. 87: Lageplan Entwurf (1 : 2.000)





Fahrradfahrern vorbehaltene Blickachse über den Wandsbeker Marktplatz bis hin zu Kirchturm und Busbahnhof und erhöht die Aufmerksamkeit der Fahrer.

Die tatsächliche Platzgestaltung auszuformulieren ist nicht Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit. Ziel sollte jedoch die Weiterentwicklung des Ortes mit Bezug auf die Wandsbeker Geschichte und mit einer qualitativ hochwertigen und Aufsehen erregenden Gestaltungselementen sein, die im Sinne von Engwicht als „mentale Rüttelschwelle“ (mental speed bumps, Engwicht 2005) funktioniert. Durch einen Straßenraum, der dem Passanten „eine Geschichte erzählt“ (ebd., S. 19 ff), können effektive Geschwindigkeitssenkungen erzielt werden. Als Referenz für eine multifunktionale und spektakuläre Platzgestaltung mit Bezug auf die lokale Identität wird an dieser Stelle auf die Gestaltung des Schouwburgplein in Rotterdam durch Adriaan Geuze und West 8 verwiesen (Abb. 81-83, Webseite von West 8).

Festgelegt sind jedoch Nutzungsstruktur und die Vorhaltung von Flächenreserven für Mobilitätsangebote. Die Platzfläche wird unterteilt in die bereits bestehende Veranstaltungsfläche, die außerhalb von Veranstaltungen frei bleibt und in die neue Fläche für den Wandsbeker Wochenmarkt, auf der dauerhaft an sechs Tagen pro Woche der Markt stattfindet (Abb. 84). Die einheitliche Platzoberfläche verdeutlicht die räumliche Komplementa-

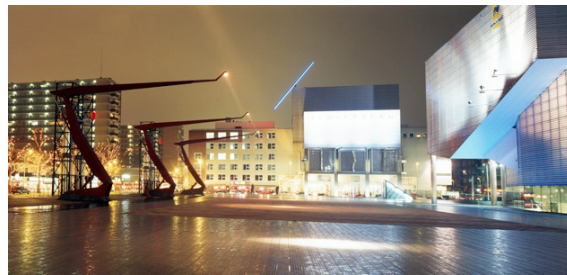
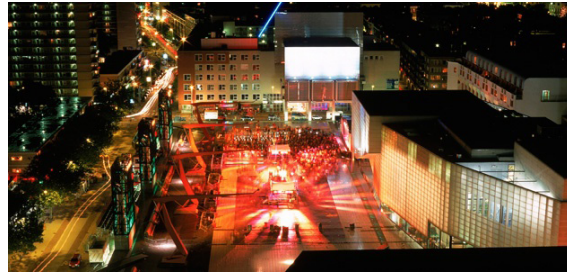


Abb. 81-83 Gestaltung des Rotterdamer Schouwburgplein durch Adriaan Geuze und West 8

rität der Flächen. Die Gliederung durch Bäume verdeutlicht die Unterteilung in zwei Nutzungen, bleibt aber visuell und physisch durchlässig und lässt Übergangsbereiche offen.

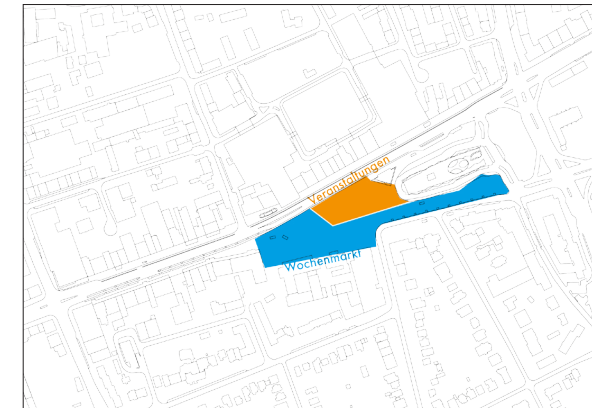


Abb. 84 Funktionale Aufteilung in Marktplatz und Veranstaltungsfläche

Zusätzlich werden Flächen für den Ausbau der vorhandenen Mobilitätsangebote wie Bike and Ride und switchh sowie die Entwicklung zukünftiger Angebote wie beispielsweise einer Radstation vorgehalten (Abb. 85).

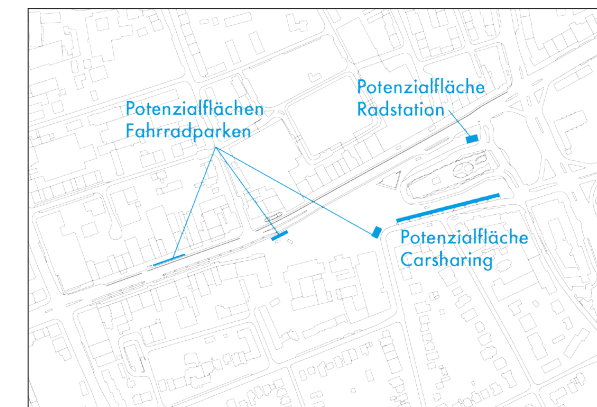


Abb. 85 Potenzialflächen für den Ausbau vorhandener und zukünftiger Mobilitätsangebote

E

E Résumé und Ausblick

Ziel der vorliegenden Arbeit war es zu untersuchen, wie eine Straßenraumgestaltung auf Hauptverkehrsstraßen im Kontext deutscher Großstädte aussehen kann, welche die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in ihrer veränderten Zusammensetzung in den Blick nimmt, neu austariert und unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte und der Bedeutung öffentlicher Räume zusammenführt. Dabei wurde insbesondere das sich wandelnde Mobilitätsverhalten der deutschen Bevölkerung und darunter speziell der Großstadtbewohner zum Anlass genommen, aktuelle Planungsgrundlagen und –richtlinien kritisch zu überprüfen und eine Neuaufteilung des Straßenraums zu entwickeln, die verschiedene Nutzungsansprüche möglichst effizient und gestalterisch zufriedenstellend synthetisiert.

Rückblick und Reflektion

Um das Thema im historischen Kontext begreiflich zu machen, wurde zunächst der Einfluss des Automobils auf die Stadt- und Verkehrsplanung im Laufe des 20. Jahrhunderts reflektiert. Als symbolische Eckpfeiler wurden dabei die frühen Pläne Ebenezer Howards zur Gartenstadt, Le Corbusiers radikale Visionen insbesondere des Plan Voisin, die rechtliche und ideengeschichtliche Durchsetzung

des Autos als Massenverkehrsmittel im nationalsozialistischen Deutschland und die Technikgläubigkeit und Planungseuphorie der 1950er und 1960er Jahre beschrieben, die sich in Bernhard Reichows Konzepten der autogerechten Stadt verdichten.

Ein besonderer Fokus wurde auf die Wirkungsgeschichte von zwei Prämissen der modernen Verkehrsplanung gelegt:

1. Das Auto ist das Verkehrsmittel der Zukunft.
2. Verkehrsplanung muss ausschließlich als Ingenieursdisziplin auf der Grundlage quantitativer Daten betrieben werden.

Weiterhin wurde beschrieben, wie die konsequente Förderung des Automobils gegenüber dem Umweltverbund in Gesetze und planerische Richtlinien eingeschrieben wurde. Als Beispiele dafür wurden die Straßenverkehrsordnung, die Reichsgaragenordnung und verschiedene Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen analysiert.

Welche Auswirkungen die theoretischen Einflüsse des Automobils auf die gebauten Städte hatten,

wurde am Beispiel zweier Hamburger Hauptverkehrsstraßen veranschaulicht. Als radikalstes Beispiel kann die Ost-West-Straße dienen, die in einer historischen Periode großer politischer und gestalterischer Spielräume als Durchbruchstraße quer durch die Hamburger Innenstadt geführt wurde. Anhand des vorgeschalteten städtebaulichen Wettbewerbs wurde erläutert, welche Vorstellungen und Konzepte bei der Planung vorherrschten. Eine Analyse der planerischen Setzungen zeigte, dass die verkehrlichen Rahmenbedingungen die spätere städtebauliche und architektonische Ausbildung eines funktional und gestalterisch defizitären Straßenraums maßgeblich prägen.

Als zweites Beispiel wurde die Wandsbeker Marktstraße als Beispiel einer ehemals vielfältig genutzten Stadtstraße beschrieben, die durch den schrittweisen Ausbau nach den Bedarfen des motorisierten Verkehrs nach und nach einen Großteil ihrer Funktionen einbüßen musste. Als von jeher breit angelegte Verbindungsstraße bietet sie große Spielräume für die Einführung neuer Verkehrsmittel und wurde in diesem Sinne durch die Einführung der Straßenbahn und später der U-Bahn und die Anpassung an hohe MIV-Verkehrsmengen mehrfach umgestaltet. Für die letzten Jahrzehnte wurde

dargelegt, wie erste Schritte zurück zum vielfach genutzten Stadtraum erfolgten.

Mobilitätswandel und neue Perspektiven auf Stadt und Verkehr

Anschließend an die Darstellung der Folgen von überwiegend auf den MIV ausgerichteter Straßenraumgestaltung wurde mit dem Mobilitätswandel ein Anlass beschrieben, diese Priorisierung zu überdenken. Anhand von empirischen Studien konnte dargelegt werden, dass eine Trendwende im Verkehrsverhalten erfolgt ist, die sich in einer Stagnation des motorisierten Individualverkehrs und einem Anwachsen von Radverkehr und ÖPNV äußert. Mit einem Wandel im Mobilitätsverhalten ergibt sich nicht nur die Notwendigkeit zur Anpassung der bestehenden Infrastrukturen, sondern auch die Perspektive einer Entstehung neuer politischer Konstellationen zugunsten des Umweltverbundes.

In Form einer Diskussion jüngerer stadtplanerischer Leitbilder konnte zudem gezeigt werden, dass die Zeit des Autos auch wirkungsgeschichtlich ihren Zenit überschritten hat. Besondere Aufmerksamkeit wurde auf den Versuch verwandt, nach wie vor gängige naturalisierende, biologistische und simplifizierende Argumentationsmuster in der Verkehrsplanung zu dekonstruieren.

Als Fallbeispiele einer Verkehrsplanung und Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung aller

Verkehrsteilnehmer wurden die Städte Kopenhagen und New York City untersucht. Kopenhagen dient dabei als Prototyp einer auf Fahrrad- und Fußverkehr ausgerichteten Stadtstruktur, deren überaus simple und systematische Richtlinie für die Straßenraumgestaltung klare Anforderungen benennt und als Ergebnis von jahrzehntelanger Erfahrungen wichtige Schlussfolgerungen für die Bedürfnisse nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer erlaubt. So überzeugt der Kopenhagener Grundsatz von der Herstellung separierter Radwegführungen ebenso wie das strategische Ziel, Schwerpunkte des städtischen Lebens in die Radroutennetze einzubinden (im Gegensatz etwa zur Hamburger Radverkehrsstrategie, die auf eine Führung auf Nebenstraßen setzt). Überzeugend ist auch der Ansatz, eine angebotsorientierte Verkehrsplanung zu betreiben und beispielsweise Radwege auf steigenden Radverkehr auszulegen. Dies steht im Gegensatz zur reaktiven Natur der Hamburger Verkehrsplanung, wie sie etwa in den geführten Interviews deutlich wurde.

New York City hingegen wurde als Fallbeispiel aufgrund der dort in kurzer Zeit erreichten Fortschritte für den Radverkehr ausgewählt, die überwiegend mit den Mitteln der Straßenraumgestaltung erreicht wurden. Während die Analyse von beispielhaften Umgestaltungen zeigte, dass eine Übertragung der überbreiten New Yorker Straßenquerschnitte auf deutsche Städte nur begrenzt möglich ist, erwies sich die genauere Betrachtung

der den Maßnahmen zugrunde liegenden Designprinzipien als sehr fruchtbar. Intuitive Nutzbarkeit der Infrastrukturen, Bündelung der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf sicheren Flächen, erhöhte Sichtbarkeit insbesondere verwundbarer Verkehrsteilnehmer an den Knotenpunkten, die Durchsetzung qualitativer Verbesserungen auch um den Preis einer quantitativen Reduzierung der (MIV-) Leistungsfähigkeit und ein netzbasierter Ansatz sind die wichtigsten Ziele, die sich direkt auf den deutschen Kontext übertragen lassen.

Chancen für eine neue Straßenraumgestaltung an Hauptverkehrsstraßen

Um die bis hierher erarbeiteten Schlussfolgerungen in einen räumlichen Entwurf zu überführen, wurde das bereits zuvor angeführte Beispiel der Wandsbeker Marktstraße ausgewählt. Der überdurchschnittlich breite Straßenquerschnitt mit bis zu sieben Fahrstreifen, der ÖPNV-Knotenpunkt mit U-Bahn und zentralem Omnibusbahnhof und das hohe Fußgängeraufkommen des Einzelhandelszentrums sowie die generelle Bedeutung der Verkehrsachse als Verbindung zwischen Innenstadt und den Wohnquartieren im Osten der Stadt für alle Verkehrsmittel lassen diesen Abschnitt als beispielhaft einer vom Automobil ausgehenden Straßenraumgestaltung erscheinen. Die gleichen Eigenschaften ermöglichen es außerdem, verschiedene Aspekte der Leitfrage sichtbar zu machen, am konkreten Beispiel zu verhandeln und die Potenziale und Grenzen eines unterschiedliche

Nutzungsansprüche berücksichtigenden, alternativen Planungsansatzes offenzulegen.

Zu diesem Zweck wurde zunächst eine umfangreiche Analyse der räumlichen, planerischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen vorgenommen. Besonders die Anforderungen der Verkehrssicherheit, die stadträumlichen Qualitäten, die Funktion als Einzelhandelszentrum und die Einbindung des Untersuchungsgebiets in verschiedene Verkehrsnetze wurden einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Dabei konnten zahlreiche Handlungsbedarfe identifiziert werden, die von dem erheblichen Unfallgeschehen, der massiven Lärmentwicklung, gestalterischen Defiziten insbesondere in der Führung von Fuß- und Radverkehr und in der Dimensionierung von Fahrbahn und Nebenflächen sowie der Zerschneidung des funktional zusammengehörigen Straßenraums liegen.

Mit dem zukünftigen Ausbau der Regionalbahn zur S-Bahn-Linie 4 und dem bereits erfolgten Zusammenschluss Gewerbetreibender vor Ort zur Umsetzung des BID Wandsbek wurden zudem zwei begünstigende Faktoren für eine modale Verlagerung des Verkehrs und daraus entstehende Spielräume für eine Neuaufteilung des Straßenraums identifiziert.

Diese Schlussfolgerungen wurden abschließend in einem Entwurf umgesetzt. Dessen Hauptelemente sind ein Rückbau der Fahrbahn, die Herstellung

einer nach beiden Seiten konsequent separierten Radverkehrsinfrastruktur und die Umnutzung eines Abschnittes der Schloßstraße zum städtischen Platz unter Verlust der Verbindungsfunktion für den Durchgangsverkehr.

Bewertung des Entwurfs

Der vorgelegte Entwurf verbindet verschiedene Erkenntnisse aus der Analyse zu einem schlüssigen Maßnahmenbündel. Wesentliche Verbesserungen für den Fußverkehr bestehen in der Einrichtung einer zusätzlichen Querungsstelle, einer Mittelinsel als linienhafte Querungsstruktur sowie in dem massiven Zugewinn an Aufenthaltsfläche im öffentlichen Raum. Für den Radverkehr entsteht eine leistungsfähige und subjektiv wie objektiv sichere Infrastruktur, eine geradere Linienführung und Platz zum Nebeneinanderfahren und Überholen. Für den motorisierten Individualverkehr sinkt die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen, was jedoch durch eine modale Verlagerung auf die gesteigerten Kapazitäten des schienengebundenen ÖPNV ausgeglichen werden kann. Die Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten auf der Wandsbeker Marktstraße führt zu einer Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen.

Stadträumlich entsteht ein neuer Platz, der an die historische Identität des Wandsbeker Marktplatzes anknüpfen und zum Zentrum verschiedener kommerzieller und sozialer Nutzungen werden kann. Er kann bestehende lokale Qualitäten und Nut-

zungen aufgreifen und zu einer Stärkung der lokalen Identität und des öffentlichen Lebens führen. Die Aktivitäten, die den Platz füllen sollen, müssen nicht erst entstehen, sondern können aus den gestalterisch unzureichenden Hinterhöfen und Unterführungen hinaus in den Straßenraum treten.

Umsetzung

Die Umsetzung des entwickelten Entwurfs würde gegenwärtig auf diverse Probleme stoßen. Für die politische Legitimierung wäre ein Wandel der gegenwärtigen MIV-zentrierten Verkehrspolitik der Freien und Hansestadt notwendig. Für die Genehmigung müsste ein Wandel des Selbstverständnisses der Verkehrsdirektion oder, in diesem Fall wahrscheinlicher, eine Verwaltungsreform stattfinden, welche die Verkehrsbehörde anstelle bei der Polizei unter Direktion des Innenministeriums innerhalb der fachlich qualifizierten Verwaltung ansiedelt, wie es etwa in Köln der Fall ist (Webseite der Bezirksregierung Köln).

Die Verwaltungsstrukturen in Hamburg stehen einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ (FGSV 2014, S. 21) auf Hauptverkehrsstraßen in besonderer Art und Weise entgegen. So haben die Bezirksämter, die mit der Aufgabe des Managements öffentlicher Räume betraut sind, an Hauptstraßen nur marginalen Einfluss auf die Straßenraumgestaltung. In Wandsbek bleibt als Aufgabe zumeist nur die Gestaltung der Nebenflächen (Interview 3). Innerhalb der Behörde für Wirtschaft,

Verkehr und Innovation (BWVI), die für Planung und Betrieb der Hauptverkehrsstraßen zuständig ist, kann am konkreten Beispiel eine Reduzierung von Fahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen nur dann durchgesetzt werden, wenn die Abteilung Verkehrsentwicklung eine Prognose erstellt, die einen Rückgang des MIV beinhaltet (Interview 2). So sind die Möglichkeiten zum gestaltenden planerischen Eingreifen beschränkt.

Dabei ist es wichtig zu betonen, dass die rechtliche Lage den vorliegenden Entwurf aus Sicht des Verfassers erlaubt. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ist die Möglichkeit des individuellen Entwurfs, der die Nutzungsansprüche über die verkehrlichen Kennzahlen stellt, seit 2007 explizit verankert (FGSV 2014). Vorgaben etwa für die Fahrstreifenbreite oder die Anlage von Mittelstreifen werden eingehalten. Die Frage, ob der vorgelegte Entwurf den verschiedenen Ansprüchen an den Straßenraum besser entspricht als die gegenwärtige Gestaltung, sollte daher der planerischen Abwägung und der demokratischen politischen Entscheidungsfindung unterliegen.

Mit anderen Worten: An die Stelle einer Logik, die aus einer Zunahme des motorisierten Verkehrs den Zwang zur weiteren Kapazitätssteigerung der Infrastrukturen ableitet, müsste ein Entscheidungsprozess treten, innerhalb dessen Planungsalternativen entwickelt und bewertet werden. Anstelle von „Welche Infrastruktur brauchen wir?“ müsste

die Frage, die Verkehrsplaner sich und der Bevölkerung bzw. ihren gesetzlichen Vertretern stellen, „Welche Infrastruktur wollen wir?“ lauten.

Ausblick

Im zum Zeitpunkt der Vollendung der Arbeit in der Verhandlung befindlichen Koalitionsvertrag will der voraussichtlich rot-grüne Hamburger Senat eine Zielmarke von 25 % Radverkehrsanteil an allen städtischen Wegen bis spätestens zum Jahr 2030 festschreiben (NDR 2015). Sollte dieses Ziel verabschiedet werden, reiht sich Hamburg in eine Liste von deutschen und internationalen Großstädten ein, die sich in den letzten Jahren der ambitionierten Radverkehrsförderung verschrieben haben. Eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils wird nicht ohne einen Umbau der Straßenräume umzusetzen sein. Im Zuge der Neuplanungen sollten die Chancen genutzt werden, lokale Bezüge mit aufzunehmen, den Fußverkehr von den Umbauten profitieren zu lassen und die bestehenden Zentren des städtischen Lebens einzubinden. Vorbilder für eine solche Entwicklung lassen sich neben Kopenhagen in den niederländischen Städten, Paris oder dem slowenischen Ljubljana finden.

In all diesen Städten bildet die Neuaufteilung von Straßenräumen insbesondere unter Berücksichtigung des Radverkehrs immer auch einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in den Innenstädten und somit zur Wiederbelebung des Erfolgsmodells Stadt.

F

F Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Hamburger Straßenszene im 19. Jahrhundert. Online unter: www.hamburg.de/stadt-leben/4459184/hamburger-strassen-namen/ (Zugriff: 09.03.2015)

Abb. 2: Correct principle of a city's growth. In: Howard, Ebenezer (1902): Garden cities of tomorrow, Auflage 1985. Attic Books, Eastbourne. S. 106

Abb. 3: Zeichnung zum Plan Voisin. In: Boesiger, Willy (1995): Le Corbusier 1920 -1929. Ed. d'Architecture Artemis, Zürich

Abb. 4: Hitler beim ersten Spatenstich am 23. September 1933: Reichsautobahn der Strecke Frankfurt/Main-Darmstadt-Mannheim. Bundesarchiv. Online unter: [http://www.bild.bundesarchiv.de/archives/barchpic/search/_1262103291/?search\[vie w\]=detail](http://www.bild.bundesarchiv.de/archives/barchpic/search/_1262103291/?search[vie w]=detail) (Zugriff: 09.03.2015)

Abb. 5: Skizze zur Verdeutlichung des Konzepts rückwärtiger Einkaufsstraßen durch das Innere von Blockrandbebauungen. In: Reichow, Hans Bernhard (1959): Die autogerechte Stadt: Ein Weg

aus dem Verkehrs-Chaos. Maier, Ravensburg. S. 62

Abb. 6: Le Corbusiers Analyse des „Mißverhältnisses“ von Straßenbreite und Verkehrsdichte. In: Boesiger, Willy (1995): Le Corbusier 1920 -1929. Ed. d'Architecture Artemis, Zürich

Abb. 7: Der millionste VW-Käfer. Online unter: http://www.planet-wissen.de/politik_geschichte/wirtschaft_und_finanzen/wirtschaftswunder/ (Zugriff: 09.03.2015)

Abb. 8: Entwurf von Hans und Wassili Luckhardt. In: Höhns, Ulrich (1991): Das ungebaute Hamburg: Visionen einer anderen Stadt in architektonischen Entwürfen der letzten hundertfünfzig Jahre. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, München /Junius, Hamburg

Abb. 9: Entwurf von Fiebelkorn, Henning und Schröder. In: Höhns, Ulrich (1991): Das ungebaute Hamburg: Visionen einer anderen Stadt in architektonischen Entwürfen der letzten hundertfünfzig Jahre. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, München /Junius, Hamburg

Abb. 10: Entwurf von Wilhelm Ohm. In: Höhns, Ulrich (1991): Das ungebaute Hamburg: Visionen einer anderen Stadt in architektonischen Entwürfen der letzten hundertfünfzig Jahre. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, München /Junius, Hamburg

Abb. 11: Entwurf von Kallmorgen und Hillebrecht. In: Höhns, Ulrich (1991): Das ungebaute Hamburg: Visionen einer anderen Stadt in architektonischen Entwürfen der letzten hundertfünfzig Jahre. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, München /Junius, Hamburg

Abb. 12: Die Straße als Verknüpfung. In: Wawoczny, Michael (1996): Der Schnitt durch die Stadt: Planungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, Hamburg /München. S. 63

Abb. 13: 1960: Blick auf die Ost-West-Straße. In: Die Straße als Verknüpfung. In: Wawoczny, Michael (1996): Der Schnitt durch die Stadt: Pla-

nungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, Hamburg /München. Umschlag

Abb. 14: Beispiele „adressloser Straßenwände“ in der Ost-West-Straße. In: Die Straße als Verknüpfung. In: Wawoczny, Michael (1996): Der Schnitt durch die Stadt: Planungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, Hamburg /München. S. 227

Abb. 15: Beispiele „adressloser Straßenwände“ in der Ost-West-Straße. In: Die Straße als Verknüpfung. In: Wawoczny, Michael (1996): Der Schnitt durch die Stadt: Planungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, Hamburg /München. S. 226

Abb. 16: Beispiele „adressloser Straßenwände“ in der Ost-West-Straße. In: Die Straße als Verknüpfung. In: Wawoczny, Michael (1996): Der Schnitt durch die Stadt: Planungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, Hamburg /München. S. 226

Abb. 17: Ost-West-Straße: Geschlossene Fassade. In: Die Straße als Verknüpfung. In: Wawoczny, Michael (1996): Der Schnitt durch die Stadt: Planungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute. Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. Dölling und Galitz, Hamburg /München. S. 227

Abb. 18: Wandsbeker Markt 1856. Staatsarchiv Hamburg

Abb. 19: Spuren der Geschichte im Straßenraum: Das Wandsbeker Schloss auf einem Stromverteilerkasten. Foto: Michèle Legrand. Online unter: https://michelelegrand.files.wordpress.com/2012/04/08schulzedesign_de-malerei-auf-verteilerkasten-wandsbeker-schloss.jpg (Zugriff: 09.03.2015)

Abb. 20: Wandsbeker Markt 1928. Staatsarchiv Hamburg

Abb. 21: Dampfstraßenbahn nach Wandsbek um 1879. In: Staisch, Erich (1979): Straßenbahn adieu: ein Stück Hamburg verabschiedet sich. Hoffmann u. Campe, Hamburg. S. 41

Abb. 22: Trubel auf dem Wochenmarkt 1932. In: Pohlmann, Joachim (1979): Wandsbek: Bilder von gestern und heute. MK Hansa Verlag, Hamburg

Abb. 23: Wandsbeker Markt 1961. Staatsarchiv Hamburg

Abb. 24: Neubau Omnibusbahnhof Wandsbek Markt 1962. In: Fricke, Helmuth (2001): Der Wandsbeker Markt: ein lebendiges Zentrum. Bezirksamt Hamburg-Wandsbek. S. 89

Abb. 25: Luftbild Wandsbek Markt 1965. Staatsarchiv Hamburg

Abb. 26: Visualisierung der Planung des BID Wandsbek Markt. In: BID Wandsbek (2008): Bezirkszentrum Wandsbek Markt. Antrag auf Einrichtung eines Innovationsbereichs

Abb. 27: Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen, dargestellt in einer Zeitreihe von 1973 bis 2008. Eigene Darstellung nach infas und DLR 2010

Abb. 28: Wegezahlen im Vergleich zwischen 2002 und 2008. Eigene Darstellung nach infas und DLR 2010

Abb. 29: Anzahl der zurückgelegten Wege 2002 und 2008. Eigene Darstellung nach infas und DLR 2010

Abb. 30: Wegezwecke 2002 und 2008. Eigene Darstellung nach infas und DLR 2010

Abb. 31: Hierarchisches Organisationsschema nach Reichow. In: Reichow, Hans Bernhard: Organische Baukunst. Westermann, Braunschweig

Abb. 32: Beispiel einer städtebaulichen Baumstruktur. In: Alexander, Christopher (2013): A pattern language: towns, buildings, construction. Oxford Univ. Press, New York. S. 9

Abb. 33: Raumübergreifende Überlappung verschiedener sozialer Netzwerke nach Christopher Alexander. In: Alexander, Christopher (2013): A pattern language: towns, buildings, construction. Oxford Univ. Press, New York. S. 11

Abb. 34: Fahrradbrücke „Cykelslangen“ in Kopenhagen. City of Copenhagen, Traffic Department (2013): Focus on cycling. Copenhagen Guidelines for the Design of Road Projects. S. 17

Abb. 35: LED-Signalisierung der Grünen Welle für Radfahrer. City of Copenhagen, Traffic Department (2011): Good, better, best. The city of Copenhagen's bicycle strategy 2011- 2025. S. 23

Abb. 36: Sicheres Nebeneinanderfahren auf einem typischen Kopenhagener Radweg. In: City of Copenhagen, Traffic Department (2013): Focus on cycling. Copenhagen Guidelines for the Design of Road Projects. S. 14

Abb. 37: Nutzung der (geräumten) Radwege bei Schneefall. In: City of Copenhagen, Traffic Department (2013): Focus on cycling. Copenhagen Guidelines for the Design of Road Projects. S. 20

Abb. 38: Radfahrstreifen in New York City. In: NYCDOT (2013): Making Safer Streets. S. 4

Abb. 39: Steigende Radfahrerzahlen und sinkendes Radfahrerrisiko in New York City, 2000 – 2012. In: NYCDOT (2013): Making Safer Streets. S. 7

Abb. 40: protected bicycle lanes: Konzept und Umsetzung in Manhattan. In: NYCDOT (2013): Making Safer Streets. S. 18

Abb. 41: protected bicycle lanes: Konzept und Umsetzung in Manhattan. In: NYCDOT (2013): Making Safer Streets. S. 19

Abb. 42: Verkehrliche Rahmenbedingungen im Bezirk Wandsbek. Eigene Darstellung nach infas 2009

Abb. 43: Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets. Eigene Darstellung nach OSM

Abb. 44: Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung (Schwerlastverkehrsanteil). Eigene Darstellung nach Polizei Hamburg (2013) und FHH (2012): DTV-Karte. Online unter: <http://www.hamburg.de/contentblob/4395232/data/verkehrsbelastung-dtv-karte-12.pdf> (Zugriff: 09.03.2015)

de/contentblob/4395232/data/verkehrsbelastung-dtv-karte-12.pdf (Zugriff: 09.03.2015)

Abb. 45: Angebote des ÖPNV im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung. Eigene Darstellung nach OSM

Abb. 46: Messwerte Fahrradpegel Wandsbeker Marktstraße. Hamburger Bürgerschaft (2012): Drucksache 20/5300. Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 17.09.2012 und Antwort des Senats

Abb. 47: (Nicht-)Einbindung des Untersuchungsgebiets in das Hamburger Veloroutennetz. Eigene Darstellung nach OSM und nach dem Geoportale des LGV (2015)

Abb. 48: Schnitt 1 (1 : 250). Eigene Darstellung

Abb. 49: Schnitt 2 (1 : 500). Eigene Darstellung

Abb. 50: Ausschnitt (1 : 250) aus Schnitt 2. Eigene Darstellung

Abb. 51: Raumsequenzen: Auto - von Westen kommend. Eigene Darstellung

Abb. 52: Raumsequenzen: Auto - von Süden kommend in die Schloßstraße. Eigene Darstellung

Abb. 53: Raumsequenzen: Fahrrad - von Westen kommend. Eigene Darstellung

Abb. 54: Raumsequenzen: Fahrrad - von Osten kommend. Eigene Darstellung

Abb. 55: Raumsequenzen: Fußgänger/ÖPNV-Nutzer - vom Umsteigebahnhof zum Marktplatz. Eigene Darstellung

Abb. 56: Raumsequenzen: Fußgänger/ÖPNV-Nutzer - von Westen kommend zum Umsteigebahnhof. Eigene Darstellung

Abb. 57: Punktdichtekarte der erfassten Unfälle im Untersuchungsgebiet. Eigene Darstellung nach Unfalldaten der Polizei Hamburg (2011-2014)

Abb. 58: Schwerletzte und Getötete. Eigene Darstellung nach Unfalldaten der Polizei Hamburg (2011-2014)

Abb. 59: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Eigene Darstellung nach Unfalldaten der Polizei Hamburg (2011-2014)

Abb. 60: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. Eigene Darstellung nach Unfalldaten der Polizei Hamburg (2011-2014)

Abb. 61: Einzelhandelsverkaufsfläche im Bezirkszentrum Wandsbek. In: Handelskammer Ham-

burg (2012): Großstadt in der Metropole: Das Bezirkszentrum Hamburg-Wandsbek. S. 8

Abb. 62: Einzelhandelsstruktur im Untersuchungsgebiet. Eigene Darstellung

Abb. 63: Ruhender Verkehr im Untersuchungsgebiet und in der Umgebung. Eigene Darstellung nach dem Geportal des LGV (2015)

Abb. 64: „Außenfassade“ des Weihnachtsmarktes im November 2014. Eigenes Foto (10/2014)

Abb. 65: Geplanter Streckenverlauf der S4 und Pendlerpotenziale. Eigene Darstellung nach OSM

Abb. 66: Geplante Wohnungsbauprojekte ab 100 Wohneinheiten (WE) im Stadtteil Wandsbek Kern. Eigene Darstellung nach Statistikamt Nord (2014) sowie HWWI (2013)

Abb. 67: Wohnbauprojekte in der Umgebung des Untersuchungsgebiets. Eigene Darstellung nach Bezirksamt Wandsbek (2014); Wohnungsbauprogramm 2015

Abb. 68: Wandsbeker Marktstraße mit Radweg nach Kopenhagener Vorbild als Fotomontage. In: urbanista (2012): Wandsbek Impuls. Ein Zukunftskonzept für den Bezirk Wandsbek. Vertiefung Mobilität. S. 16

Abb. 69: Mobilitätsangebote am Wandsbeker Markt. Eigene Darstellung nach OSM und nach dem Geportal des LGV (2015)

Abb. 70: Bike and Ride-Anlage Wandsbek Markt. Eigenes Foto (10/2014)

Abb. 71: Wild abgestellte Fahrräder. Eigenes Foto (10/2014)

Abb. 72: Wachstum des Internetversandhandels. Statistisches Bundesamt 2014

Abb. 73: Variante 1: Radwege nach Kopenhagener Vorbild mit Entfall von zwei Fahrstreifen (1 : 250). Eigene Darstellung

Abb. 74: Variante 2: Radwege nach RASt mit zusätzlichem Mittelstreifen als lineare Querungsstruktur (1 : 250). Eigene Darstellung

Abb. 75: Variante 3: Radfahrstreifen mit Minimalbreite unter Erhalt aller sechs teilweise verschmälerten Fahrstreifen (1 : 250). Eigene Darstellung

Abb. 76: Variante 4: Lösung mit Radfahrstreifen unter Erhalt der vorhandenen Parkstände (1 : 250). Eigene Darstellung

Abb. 77: Schnitt 1: Für den Entwurf gewählter Querschnitt (1 : 250). Eigene Darstellung

Abb. 78: Schnitt 2: Für den Entwurf gewählter Querschnitt (1 : 250). Eigene Darstellung

Abb. 79: Blickachsen zu Orientierungspunkten im Untersuchungsgebiet. Eigene Darstellung

Abb. 80: Querungsstellen im Untersuchungsgebiet. Eigene Darstellung

Abb. 81: Gestaltung des Rotterdamer Schouwburgplein durch Adriaan Geuze und West 8. Online unter: <http://www.west8.nl/projects/schouwburgplein/> (Zugriff: 10.03.2015)

Abb. 82: Gestaltung des Rotterdamer Schouwburgplein durch Adriaan Geuze und West 8. Online unter: <http://www.west8.nl/projects/schouwburgplein/> (Zugriff: 10.03.2015)

Abb. 83: Gestaltung des Rotterdamer Schouwburgplein durch Adriaan Geuze und West 8. Online unter: <http://www.west8.nl/projects/schouwburgplein/> (Zugriff: 10.03.2015)

Abb. 84: Funktionale Aufteilung in Marktplatz und Veranstaltungsfläche. Eigene Darstellung

Abb. 85: Potenzialflächen für den Ausbau vorhandener und zukünftiger Mobilitätsangebote. Eigene Darstellung

Abb. 86: Lageplan Bestand (1 : 2000). Eigene Darstellung

Abb. 87: Lageplan Entwurf (1 : 2000). Eigene Darstellung

Literaturverzeichnis

Alexander, Christopher. 2013. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. 36. print. New York, NY : Oxford Univ. Press.

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung. 2011. *Quartiersentwicklung Brauhausviertel. Verkehrsuntersuchung*. Hamburg.

Baier, Reinhold. 1992. *Flächenhafte Verkehrsberuhigung: Auswirkungen Auf Den Verkehr*; [Schlußbericht Des Forschungsprojektes FE-Nr. 70298/89 Des Bundesministers Für Verkehr. *Forschung Stadtverkehr*. - Hof : Hoermann, 1976 45. Hof/Saale: Hoermann.

FGSV. 2014. *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen: RASt 06*. Korrektur April 2013. Edited by Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV. Ausg. 2006. Köln: FGSV-Verl.

Bardua, Sven, and Gert Kähler. 2012. *Die Stadt Und Das Auto: Wie Der Verkehr Hamburg Veränderte*. 1st ed. Schriftenreihe Des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. - München : Dölling Und Galitz, 1988- ; [27]. München [u.a.]: Dölling und Galitz.

Barthes, Roland. 2008. *Mythen Des Alltags*. Edited by Helmut Scheffel. 1st ed. Edition Suhrkamp : Es. - Berlin : Suhrkamp, 1963- 92. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

BASt, Bundesanstalt für Straßenwesen. 2015. "Getötete Im Straßenverkehr in Der Bundesrepublik Deutschland Nach Ortslage Und Art Der Verkehrsbeteiligung." http://www.bast.de/DE/Statistik/Unfaelle-Downloads/getoetete-grafik.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

Baubehörde der FHH. 1963. "Gesetz Über Den Bebauungsplan Wandsbek 1." http://www.daten-hamburg.de/stadtentwicklung/bplan_begr/Wandsbek1.pdf.

Baubehörde der FHH. 1999. *Velorouten-Netzkonzept Für Hamburg*. Schlussbericht. Hamburg.

Beatty, Jenny, Tom Coletta, and Ryan Rogan. 2009. "Investigation of the Overall Traffic Reducing Effect of Closing Sections of Nørrebrogade. Traffic Study." http://www.norrebro.nu/projektarkiv/trafik/Trafikfordampning_Norrebro/Traffic_Final_Report%20maj%202009.pdf.

Beckmann, Prof. Dr. Klaus J., Dr. Jürgen Gies, Jörg Thiemann-Linden, and Thomas Preuß. 2011. "Leitkonzept - Stadt Und Region Der Kurzen Wege: Gutachten Im Kontext Der Biodiversitätsstrategie." Edited by Umweltbundesamt. <http://www.uba.de/uba-info-medien/4151.html>.

Bezirksamt Wandsbek, Freie und Hansestadt Hamburg. 2008a. "Architektur Und Stadtentwicklung. Projekte Im Bezirk Wandsbek." http://luchterhandt.de/wp-content/uploads/2010/06/bau_wandsbek.pdf.

Bezirksamt Wandsbek, Freie und Hansestadt Hamburg. 2008b. "Das Brauhausviertel. Quartiersentwicklung Im Zentrum von Wandsbek." <http://www.hamburg.de/contentblob/2014876/data/projekt-brauhausviertel-broschuere-quartiersentwicklung.pdf>.

Bezirksamt Wandsbek, Freie und Hansestadt Hamburg. 2014a. "Wohnungsbauprogramm 2015. Bezirk Wandsbek. Textteil." <http://www.hamburg.de/contentblob/4425350/data/wohnungsbauprogramm-2015-gesamtfassung-textteil.pdf>.

Bezirksamt Wandsbek, Freie und Hansestadt Hamburg. 2014b. "Wohnungsbauprogramm 2015. Bezirk Wandsbek. Wandsbek Kern." <http://www.hamburg.de/contentblob/4425412/data/wohnungsbauprogramm-2015-wandsbek-kern.pdf>.

Bezirksamt Wandsbek, Garten- und Friedhofsabteilung. 2005. "Konzept Für Die Nutzung Auf Dem Wandsbeker Marktplatz."

BID Wandsbek. 2008. "Bezirkszentrum Wandsbek Markt. Antrag Auf Einrichtung Eines Innovationsbereichs." http://www.bid-wandsbek.de/content/Antragsunterlagen/BID_Wandsbek_Antrag_300108.pdf.

Birkefeld, Richard. 1994. *Die Stadt, Der Lärm Und Das Licht*. Seelze (Velber): Kallmeyer.

Borden, Iain. 2008. "Performance, Risk and the Public Realm." In *Multiple City: Stadtkonzepte 1908/2008*, edited by Sophie Wolfrum, 154–58. Berlin: Jovis.

Bosserhoff, Dietmar. 2006. *Hinweise Zur Schätzung Des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Edited by Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV. Ausg. 2006. FGSV / Forschungsgesellschaft Für Straßen- Und Verkehrswesen. - Köln : FGSV, 1983- 147. Köln: FGSV.

BSU, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Freie und Hansestadt Hamburg. 2007. "Räumliches Leitbild. Entwurf." <http://www.hamburg.de/contentblob/155068/data/raeumliches-leitbild.pdf>.

BSU, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Freie und Hansestadt Hamburg. 2008. "Strategischer Lärmaktionsplan Hamburg." <http://www.hamburg.de/contentblob/914000/data/strategischer-lap.pdf>.

BSU, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Freie und Hansestadt Hamburg. 2013. "Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2)." <http://www.hamburg.de/contentblob/4088786/data/laermaktionsplan-hamburg-2013.pdf>.

BSU, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Freie und Hansestadt Hamburg, and Handelskammer Hamburg, eds. 2006. "Ratgeber Business Improvement District (BID)." http://www.hk24.de/linkableblob/hhikhk24/service/marken/branchen/handelsplatz_hamburg/downloads/1465628/13./data/Broschuere_Ratgeber_BID-data.pdf.

Bürgerschaft der FHH. 2013. "Schriftliche Kleine Anfrage Des Abgeordneten Dr. Till Steffen (GRÜNE) Vom 05.08.13 Und Antwort Des Senats. Drucksache 20/8856." <http://tillsteffen.info/wp-content/uploads/2013/11/SKA-Hamburger-Fahrradpegel-Messung-13.8.13.pdf>.

Burckhardt, Lucius. 2004. *Wer Plant Die Planung?: Architektur, Politik Und Mensch*. Edited by Jesko Fezer and Martin Schmitz. Berlin: Schmitz.

Bürgerschaft der FHH. 2012. "Drucksache 20/5300. Schriftliche Kleine Anfrage Des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) Vom 17.09.2012 Und Antwort Des Senats." <https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/>.

Bürgerschaft der FHH, Freie und Hansestadt Hamburg. 2013. "Aufhebung Der Stellplatzpflicht Für Kraftfahrzeuge Bei Wohnungsbauvorhaben Und Stellungnahme Des Senats Zu Dem Ersuchen Der Bürgerschaft Vom 24. Januar 2013 „Wohnungsbau Beschleunigen Und Günstiger Gestalten: Aussetzung Der Stellplatzverordnung“ (Ziff. 1–3, 5 Und 6 Der Drucksache 20/3987 i.V.m. Bericht Und Empfehlung Des Stadtentwicklungsausschusses Drucksache 20/5976)."

BWVI, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg. 2012. "Durchschnittliche Tägliche Kfz-Verkehrsstärken: DTV." <http://www.hamburg.de/contentblob/4395232/data/verkehrsbelastung-dtv-karte-12.pdf>.

BWVI, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg. 2014a. "Radverkehrsprojekte in Hamburg 2011-2014. StadtRad-Erweiterung 2015." <http://www.hamburg.de/contentblob/4402666/data/pressemeldung-rad-projekte.pdf>.

BWVI, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg. 2014b. "Mobilitätsprogramm 2013, Aktualisierung Der Datenblätter." <http://www.hamburg.de/contentblob/4326394/data/mobilitaetsprogramm-2013-datenblaetter-2014.pdf>.

BWVI, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg. 2015. "Hinweise Für Eine Wassersensible Straßenraumgestaltung."

City of Copenhagen, Traffic Department, The Bicycle Programme. 2013. "Focus on Cycling. Copenhagen Guidelines for the Design of Road Projects." http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1133_mLNsMM8tU6.pdf.

City of Copenhagen, Traffic Department. 2011. "Good, Better, Best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011- 2025." http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/823_Bg65v7UH2t.pdf.

Corbusier, Le. 1995. 1910 - 1929. Edited by Willy Boesiger. 14th ed. Zurich: Ed. d'Architecture Artemis.

Crowther, Geoffrey, and Colin Ogilvie Buchanan. 1963. *Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*. Reports of the Steering Group and Working Group Appointed by the Minister of Transport. Reports of the Steering Group and Working Group Appointed by the Minister of Transport. London: Her Majesty's Stationery Office.

Denmark Ministry of Transport. 2014. "Denmark - on Your Bike! The National Bicycle Strategy." <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2014/10/Engelsk-cykelstrategi-Til-web-1.pdf>.

Der Spiegel. 1993. "Die Haben Uns Einfach Satt," March 15. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13688249.html>.

Döldissen, Alice, and Reinhold Baier. 1992. *Forschungsvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung: Folgerungen Für Die Praxis*. Bonn.

Donath, Matthias. 2011. *Hamburg 1933 - 1945: "Führerstadt" an Der Elbe ; Ein Architekturführer*. Imhof-Zeitgeschichte. Petersberg: Imhof.

Duranton, Gilles, and Matthew A. Turner. 2009. *The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities*. Working Paper 15376. National Bureau of Economic Research. <http://www.nber.org/papers/w15376>.

Engwicht, David. 2005. *Mental Speed Bumps: The Smarter Way to Tame Traffic*. 1. ed. Annandale: Envirobook.

Feldtkeller, Andreas. 1994. *Die Zweckentfremdete Stadt : Wider Die Zerstörung Des Öffentlichen Raums*. Frankfurt am Main: Campus-Verlag.

FHH, Freie und Hansestadt Hamburg, Baubehörde. 2014. "Masterplan Zur Weiterentwicklung Der Öffentlich Zugänglichen Ladeinfrastruktur Für Elektrofahrzeuge in Hamburg." <http://www.hamburg.de/contentblob/4362700/data/pm-26-08-2014-masterplan.pdf>.

FHH, Freie und Hansestadt Hamburg. 1999. "Velorouten-Netzkonzept Für Hamburg. Schlussbericht." <http://www.hamburg.de/contentblob/2369072/data/erlaeuterungsbericht-aus-1997-ansichtsexemplar.pdf>.

Fliegau, Harald. 1994. "Verkehrsberuhigung Und Ruhender Verkehr in Innenstädten." *Zeitschrift Für Rechtspolitik : ZRP* (1994): 386.

Fraunholz, Uwe. 2002. *Motorphobia: Anti-Automobiler Protest in Kaiserreich Und Weimarer Republik*. 1st ed. *Kritische Studien Zur Geschichtswissenschaft* 156. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.

Fricke, Helmuth, ed. 2006. *Der Wandsbeker Markt: Ein Lebendiges Zentrum*. Hamburg (Wandsbek): Bezirksamt.

Gebhardt, Hans, and Reinhard Zeese. 2011. *Geographie: Physische Geographie Und Humangeographie*. 2nd ed. Heidelberg: Spektrum Akad. Verl.

Gerlach, Julia, Susan Hübner, Thilo Becker, and Udo J. Becker. 2015. *Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie*. Edited by Umweltbundesamt UBA. Vol. 12. Texte 2015. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. <http://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/entwicklung-von-indikatoren-im-bereich-mobilitaet>.

Gerlach, Jürgen. 2009. *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung: RIN*. Edited by Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV. Aug. 2008. Köln: FGSV-Verl.

Gwiasda, Peter, and Dankmar Alrutz. 2010. *Empfehlungen Für Radverkehrsanlagen: ERA*. Edited by Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV. Aug. 2010. 284. Köln: FGSV-Verl.

Hahn, Barbara. 1996. "Die Privatisierung Des Öffentlichen Raumes in Nordamerikanischen Städten." In *Stadt Und Wirtschaftsraum*, 259–69. *Berliner Geographische Studien* 44.

Hamburger Abendblatt. 1960. "Auf Einen Schlag 2500 M Tunnel," February 17. <http://www.abendblatt.de/archiv/1960/article200488555/Auf-einen-Schlag-2500-m-Tunnel.html#>.

Hamburger Abendblatt. 1962a. "Alle 30 Sekunden Rollt Ein Bus Aus Dem Bahnhof," October 11. <http://www.abendblatt.de/archiv/1962/article200654539/Alle-30-Sekunden-rollt-ein-Bus-aus-dem-Bahnhof.html#>.

Hamburger Abendblatt. 1962b. "In Wandsbek Gab Es Einen Sturm Auf Die Sperren," October 29. <http://www.abendblatt.de/archiv/1962/article200651727/In-Wandsbek-gab-es-einen-Sturm-auf-die-Sperren.html#>.

Hamburger Abendblatt. 2014. "Bau Des 'W1' in Wandsbek Startet Im Herbst – Rewe Und Dm Ziehen Ein," June 18. <http://www.abendblatt.de/hamburg/wandsbek/article129218540/Baudes-W1-in-Wandsbek-startet-im-Herbst-Rewe-und-dm-ziehen-ein.html>.

Handelskammer Hamburg. 2012. "Großstadt in Der Metropole: Das Bezirkszentrum Hamburg-Wandsbek." http://www.hk24.de/linkableblob/hhikh24/servicemarken/branchen/handelsplatz_hamburg/downloads/1898514/.15./data/Vor_Ort_Papier_Grosstadt_in_der_Metropole_Das_Bezirkszentrum-data.pdf.

Hauff, Volker, ed. 1987. *Unsere Gemeinsame Zukunft*. Greven: Eggenkamp.

Herrmann, Julius. 1962. "'Großer Bahnhof' Für Premierenzug." *Hamburger Abendblatt*, October 26. <http://www.abendblatt.de/archiv/1962/article200651203/Grosser-Bahnhof-fuer-Premierenzug.html#>.

Höhns, Ulrich, ed. 1991. *Das Ungebaute Hamburg: Visionen Einer Anderen Stadt in Architektonischen Entwürfen Der Letzten Hundertfünfzig Jahre*. 1st ed. Schriftenreihe Des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. - München : Dölling Und Galitz, 1988- ; [4]. Hamburg: Junius.

Holtermann, Linus, Otto Alkis, and Sven Schulze. 2013. *Pendeln in Hamburg*. Paper 83. HWWI Policy. Hamburg: HWWI Policy Papers. http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI-Policy_Paper_83.pdf.

Holzappel, Helmut. 2012. *Urbanismus Und Verkehr: Bausteine Für Architekten, Stadt- Und Verkehrsplaner*. 1st ed. Studium. Wiesbaden: Vieweg Teubner Verlag / Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH.

Howard, Ebenezer. 1985. *Garden Cities of to-morrow*. New rev. ed. Eastbourne: Attic Books.

ifmo, Institut für Mobilitätsforschung, ed. 2011. "Mobilität Junger Menschen Im Wandel - Multimodaler Und Weiblicher." http://www.ifmo.de/tl_files/publications_content/2011/ifmo_2011_Mobilitaet_junger_Menschen_de.pdf.

infas, Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. 2009. "Mobilität in Deutschland 2008. Tabellenband. HVV - Hamburger Verkehrsverbund."

infas, Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, and Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW. 2004. "Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnisbericht." http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/03_kontiv2002/pdf/ergebnisbericht_mid_ende_144_punkte.pdf.

infas, Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, and Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. DLR. 2010. "Mobilität in Deutschland 2008 Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends." http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf.

Jacobs, Jane. 1964. *Tod Und Leben Großer Amerikanischer Städte*. Edited by Eva Gärtner. *Bauwelt-Fundamente*. - Gütersloh : Bauverl, 1963- 4. Berlin [u.a.]: Ullstein.

Klenke, Dietmar. 1993. *Bundesdeutsche Verkehrspolitik Und Motorisierung*. *Zeitschrift Für Unternehmensgeschichte / Beiheft*. Stuttgart: Steiner.

Knoflacher, Hermann. 2011. "Schneller - Öfter - Weiter - Immer Dümmer." In *Schneller, Öfter, Weiter? : Perspektiven Der Raumentwicklung in Der Mobilitätsgesellschaft*; 13. *Junges Forum Der ARL* 13. Bis 15. Oktober 2010 in Mannheim, 6–14. *Arbeitsberichte Der ARL* 1. Hannover: Akad. für Raumforschung und Landesplanung. http://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_001/ab_001_02.pdf.

Ladd, Brian. 2012. "You Can't Build Your Way out of Congestion.' – Or Can You?." *disP - The Planning Review* 48 (3): 16–23. doi:10.1080/02513625.2012.759342.

Lange, Ralf. 1994. *Hamburg - Wiederaufbau Und Neuplanung: 1943 - 1963*. *Die Blauen Bücher*. Königstein im Taunus: Langewiesche.

Lichtenberger, Elisabeth. 1999. *Die Privatisierung des öffentlichen Raumes in den USA*. Wien: Inst. für Raumplanung und Ländl. Neuordnung.

Limont, Martina von. 1991. "Der Innenstadtwettbewerb 1948." In *Das Ungebaute Hamburg : Visionen Einer Anderen Stadt in Architektonischen Entwürfen Der Letzten Hundertfünfzig Jahre*, 110–21. *Schriftenreihe Des Hamburgischen Architekturarchivs*; [4]. Hamburg.

Litman, Todd. 2001. "Generated Traffic and Induced Travel. Implications for Transport Planning." *ITE Journal* 71 (4): 38–47. <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>.

LK Argus GmbH, and VMZ Berlin Betreiber-gesellschaft mbH. 2013. "Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin." http://opus.kobv.de/zlb/volltexte/2014/23001/pdf/ergebnisse_evaluierung_tempo30.pdf.

LUBW, Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg. 2012. "Gute Beispiele Für Maßnahmen Zur Lärmminde-rung. Arbeitshilfe Für Die Lärmaktionsplanung." https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/219367/Massnahmen_zur_Laermminderung.pdf?command=downloadContent&filename=Massnahmen_zur_Laermminderung.pdf.

LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrs-servicegesellschaft mbH. 2014a. "Landesweiter Nahverkehrsplan Bis 2017." <http://lnvp.nah.sh/#!/Startseite>.

LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrs-servicegesellschaft mbH. 2014b. "LVNP Bis 2017." <http://www.nah.sh/assets/LVS/Berichte/LNVP-bis-2017web.pdf>.

Maat, Kees, and Theo Arentze. 2012. "Feedback Effects in the Relationship between the Built Environment and Travel." *disP - The Planning Review* 48 (3): 6–15. doi:10.1080/02513625.2012.759341.

Meadows, Donella H. 1972. *The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*. 8. print. New York, NY: Universe Books.

Merki, Christoph Maria. 2008. *Verkehrsgeschichte Und Mobilität*. 1st ed. UTB. - [Wechselnde Verlagsorte Und Verleger], 1971- ; 3025UTB Profile. Stuttgart: Ulmer.

Metropolregion HBGW, Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg, ed. 2012. "Radschnellwege. Etappen Auf Dem Weg Zur Umsetzung." www.metropolregion.de/meta_downloads/22049/broschuere__rs.pdf.

Müller, Dorit. 2004. *Gefährliche Fahrten*. *Epistemata : Reihe Literaturwissenschaft*. Würzburg: Königshausen & Neumann.

- NDR, Norddeutscher Rundfunk. 2015. "Stadt-
bahn Vom Tisch - Elbvertiefung Darf Kommen."
Accessed October 3. Stadtbahn vom Tisch - Elb-
vertiefung darf kommen.
- NYCDOT, New York City Department of Trans-
portation. 2013. "Making Safer Streets." [http://
www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-ma-
king-safer-streets.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-making-safer-streets.pdf).
- NYCDOT, New York City Department of Trans-
portation. 2014. "Protected Bicycle Lanes in
NYC." [http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/
pdf/2014-09-03-bicycle-path-data-analysis.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-09-03-bicycle-path-data-analysis.pdf).
- NYCDOT, New York City Department of Trans-
portation, and New York City Department of City
Planning NYCDOP, eds. 1997. "New York City
Bicycle Master Plan." [http://www.nyc.gov/html/
dcp/pdf/bike/masterpl.pdf](http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/bike/masterpl.pdf).
- NYCDOT, New York City Department of Trans-
portation, New York City Department of Health
and Mental Hygiene NYCDOH, New York City
Police Department NYPD, and New York City
Department of Parks and Recreation NYC Parks,
eds. 2006. "Bicyclist Fatalities and Serious Injuries
in New York City 1996-2005." [http://www.nyc.
gov/html/dot/downloads/pdf/bicycletfatalities.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicycletfatalities.pdf).
- Parsons, Kermit Carlyle, and David Schuyler, eds.
2002. *From Garden City to Green City: The Le-
gacy of Ebenezer Howard*. Center Books on Con-
temporary Landscape Design. Baltimore, Md.
[u.a.]: The Johns Hopkins Univ. Press.
- Pfleiderer, Rudolf H.H., and Martin Diete-
rich. 1995. "New Roads Generate New Traffic."
World Transport Policy and Practice 1 (1): 29–31.
doi:10.1108/13527619510075657.
- Pohlmann, Joachim. 1979. *Wandsbek: Bilder von
Gestern Und Heute*. Hamburg: M K Hansa Verl.
Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion. 2011. "Ver-
kehrsbericht 2011." [http://www.hamburg.de/con-
tentblob/3530204/data/verkehrsbericht-2011-do.
pdf](http://www.hamburg.de/contentblob/3530204/data/verkehrsbericht-2011-do.pdf).
- Reichow, Hans Bernhard. 1949. *Organische Bau-
kunst*. Braunschweig [u.a.]: Westermann.
- Reichow, Hans Bernhard. 1959. *Die Autogerech-
te Stadt: Ein Weg Aus Dem Verkehrs-Chaos*. Ra-
vensburg: Maier.
- Rinn, Gregor M. 2008. *Das Automobil Als Na-
tionales Identifikationssymbol : Zur Politischen
Bedeutungsprägung Des Kraftfahrzeugs in Mo-
dernitätskonzeptionen Des "Dritten Reichs" Und
Der Bundesrepublik*.
- RVR, Regionalverband Ruhr. 2014. *Machbar-
keitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1*. Endbericht.
Essen. [http://www.rs1.ruhr/fileadmin/user_up-
load/RS1/pdf/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf](http://www.rs1.ruhr/fileadmin/user_upload/RS1/pdf/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf).
- Sachs, Wolfgang. 1981. *Die Bedeutungshaut Des
Automobils*. Schriftenreihe: Energie Und Gesell-
schaft. Berlin: Techn. Univ. Berlin, Fachbereich 2,
Interdisziplinäre Projektgruppe: Energie und Ges-
ellschaft.
- S-Bahn Hamburg GmbH. 2010. "Plietsch Unter-
wegs - Mit Der S4 Wächst Die Region Zusammen."
[http://www.s-bahn-hamburg.de/s_hamburg/view/
mdb/s_hamburg/wir/pdf/mdb_123376_s4-_bro-
schuere.pdf](http://www.s-bahn-hamburg.de/s_hamburg/view/mdb/s_hamburg/wir/pdf/mdb_123376_s4-_bro-schuere.pdf).
- Schleicher-Jester, Frank. 1995. *Leistungsfähigkeit
Innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen Im Motori-
sierten Individualverkehr Bei Verschiedenen Ge-
schwindigkeiten*.
- Schmidt, Markus. 2001. "Vorfahrt Eingebaut":
*Die Straßenverkehrsordnung; Vorfahrt Für Ver-
kehrs-Vandalismus*. Berlin : Ges. für Verkehrspo-
litik und Eisenbahnwesen.
- Siedler, Wolf Jobst, Elisabeth Niggemeyer, and
Gina Angreif. 1985. *Die Verordnete Gemütlich-
keit: Abgesang Auf Spielstraße, Verkehrsberuhi-
gung Und Stadtbildpflege*. [Berlin]: Quadriga-Verl.

Sitte, Camillo. 2002. Der Städtebau Nach Seinen Künstlerischen Grundsätzen: Vermehrt Um "Grossstadtgrün." Basel [u.a.]: Birkhäuser.

Sohn, Elke. 2008. Zum Begriff Der Natur in Stadtkonzepten: Anhand Der Beiträge von Hans Bernhard Reichow, Walter Schwagenscheidt Und Hans Scharoun Zum Wiederaufbau Nach 1945. Edited by Hans Bernhard Reichow, Walter Schwagenscheidt, and Hans Scharoun. Schriftenreihe Der Stipendiatinnen Und Stipendiaten Der Friedrich-Ebert-Stiftung / Friedrich-Ebert-Stiftung. - Berlin : Lit, 1999- 30. Hamburg [u.a.]: LIT.

Staisch, Erich. 1979. Straßenbahn Adieu: Ein Stück Hamburg Verabschiedet Sich. 3rd ed. Hamburg: Hoffmann u. Campe.

Statistikamt Nord, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. 2011. Hamburger Stadtteil-Profile 2011. Band 11. NORD.regional. Hamburg. http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/NR11_Stadtteil-Profile_2011.pdf.

Statistikamt Nord, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. 2012. Hamburger Stadtteil-Profile 2012. Band 13. NORD.regional. Hamburg. http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/NR13_Stadtteil-Profile_2012.pdf.

Statistikamt Nord, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. 2014. Hamburger Stadtteil-Profile 2013. Band 15. NORD.regional. Hamburg. http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/NR15_Statistik-Profile_2013.pdf.

Streit, Dr. Tatjana, Dr.-Ing Bastian Chlond, Prof. Dr.-Ing. Vortisch, Dr.-Ing. Martin Kagerbauer, Christine Weiss, and Prof. Dr.-Ing. Dirk Zumkeller. 2014. Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Wissenschaftliche Begleitung Und Auswertungen. Bericht 2012/2013: Alltagsmobilität Und Fahrleistungen. Karlsruhe: Institut für Verkehrswesen, Karlsruhe Institut für Technologie (KIT). http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_12_13.pdf.

Topp, Hartmut. 2014. "Tempo 30 Auf Hauptverkehrsstraßen Mit Wohnnutzung." Straßenverkehrstechnik 2014 (1): 23–30. http://mulewf.rlp.de/fileadmin/mufv/img/inhalte/veranstaltungen/Veranstaltungs-Chronik/Laermschutz_in_Rheinland-Pfalz/Topp-Veroeffentlichung_zu_Tempo_30_auf_Hauptverkehrsstraßen_mit_Wohnnutzung_SVT_01-2014__23-30.pdf.

Topp, Hartmut. 2014. "Die Reparatur Autogerechter Hauptverkehrsstraßen." In Integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen. Mehr Raum Zum Flanieren, Radfahren Und Einkaufen, edited by Deutsches Institut für Urbanistik, Fahrradakademie difu.

urbanista Stadtentwicklung & Kommunikation. 2012. "Wandsbek Impuls. Ein Zukunftskonzept Für Den Bezirk Wandsbek. Vertiefung Mobilität." <http://wandsbekimpuls.de/impulspapier.pdf>.

Wagenknecht, Andreas. 2011. Das Automobil Als Konstruktive Metapher: Eine Diskursanalyse Zur Rolle Des Autos in Der Filmtheorie. 1st ed. Theorie Und Praxis Der Diskursforschung. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss.

Wawoczny, Michael. 1996. Der Schnitt Durch Die Stadt: Planungs- Und Baugeschichte Der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 Bis Heute. 1st ed. Schriftenreihe Des Hamburgischen Architekturarchivs / Hamburgisches Architekturarchiv. - München : Dölling Und Galitz, 1988- ; [11]. Hamburg: Dölling und Galitz.

Onlinequellen

Bezirksregierung Köln, Straßenverkehrsbehörde. URL http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung02/25/verkehrsrecht/strassenverkehrsbehoerde/index.html (Zugriff: 07.03.2015).

BID Wandsbek, Webseite des BID Wandsbek. URL <http://www.bid-wandsbek.de/content/de/> (Zugriff: 27.02.2015).

BWVI, FHH, 2013. S4: Vorplanung ist abgeschlossen. Pressearchiv des Senats. URL <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4240908/2013-12-13-bwvi-s-4/> (Zugriff: 17.01.2015).

City Wandsbek e.V., Webseite von City Wandsbek e.V. URL www.wandsbek.de (Zugriff: 28.01.2015).

FHH, Webseite der FHH. URL www.hamburg.de (Zugriff: 28.02.2015).

HVV, Webseite des HVV. URL <http://hvv.de> (Zugriff: 27.02.2015).

LGV, 2015. Geoportal Hamburg. URL <http://geoportal-hamburg.de> (Zugriff: 27.02.2015).

Sadik-Khan, J., 2013. New York's streets? Not so mean any more, Ted Talk. URL https://www.ted.com/talks/janette_sadik_khan_new_york_s_streets_not_so_mean_any_more (Zugriff: 07.03.2015).

Statistisches Bundesamt, 2014. Umsatz im Versand- und Interneteinzelhandel nimmt deutlich zu. URL <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/BinnenhandelGastgewerbeTourismus/Einzelhandel/EinzelhandelAktuell.html;jsessionid=13014055F83E5DB32532A13208D59A5B.cae2> (Zugriff: 23.02.2015).

switchh. Neues Mobilitätsangebot in Wandsbek. Vierter Standort binnen Jahresfrist eröffnet - Partner ziehen positive Bilanz - 17. Juni. URL <https://www.switchh.de/wps/portal/switchh/neuigkeiten#Presse> (Zugriff: 23.02.2015).

VCÖ, 2013. VCÖ-Untersuchung: In welchen Städten Europas am meisten Rad gefahren wird. Ausgabe 2013-49. URL <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/vcoe-untersuchung-in-welchen-staedten-europas-am-meisten-rad-gefahren-wird-02062013> (Zugriff: 27.02.2015).

Werbegemeinschaft EKZ Wandsbek-Quarree GbR. Website des Quarree Wandsbek-Markt. URL www.quarree.de (Zugriff: 28.02.2015).

West 8, Schouwburgplein. URL <http://www.west8.nl/projects/schouwburgplein/> (Zugriff: 07.03.2015).

Gesetze und Richtlinien

BVerwG, B., 2010. Urteil 3 C 42.09.

Europäisches Parlament, 2002. Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

FGSV, F. für S.V. (Ed.), 1993. Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstrassen: EAHV 93, Ausg. 1993. ed. Kirschbaum, Bonn.

FGSV, F. für S.V., 2002. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: EFA, Ausg. 2002. ed. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln.

FGSV, 2005. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Ausg. 2005. ed. FGSV, Köln.

FGSV, F. für S.V., 2012. Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen: M Uko, Ausg. 2012. ed. FGSV-Verl., Köln.

FHH, F. und H.H., Baubehörde, 1963. Gesetz über den Bebauungsplan Wandsbek 1.

Gerlach, J., 2009. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung: RIN, Ausg. 2008. ed. FGSV-Verl., Köln.

Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren (GSED), 2004.

Gwiasda, P., Alrutz, D., 2010. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen: ERA, Ausg. 2010. ed. FGSV-Verl., Köln.

Reichsgaragenordnung (RGaO), 1939.

Datenquellen

BWVI, 2013. Verkehrsmengen.

LGV Geoportal Hamburg. Online unter <http://www.geoportal-hamburg.de/Geoportal/geo-online/>

Open Street Map. Online unter: <http://www.openstreetmap.de/>

Polizei Hamburg: EUSka-Unfalldaten 01/2011-10/2014.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.: Abbildung	EAR: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs	km/h: Kilometer pro Stunde
BAST: Bundesanstalt für Straßenwesen	ebd.: ebenda	KONTIV: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten
BID: Business Improvement District	EFA: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen	LED: Licht-emittierende Diode
BMW: Bayerische Motoren Werke	ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	LGV: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
BRD: Bundesrepublik Deutschland	EUSka: Elektronische Unfallsteckkarte	LSA: Lichtsignalanlage
BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	LSBG: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
BMVI: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	FHH: Freie und Hansestadt Hamburg	MiD: Mobilität in Deutschland
BVerwG: Bundesverwaltungsgericht	GIS: Geographisches Informationssystem	MIV: Motorisierter Individualverkehr
BWVI: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	HHA: Hamburger Hochbahn AG	MOP: Deutsches Mobilitätspanel
bzw.: beziehungsweise	HVS: Hauptverkehrsstraße	MR: Fachamt Management des öffentlichen Raumes
CIAM: Congrès International d'Architecture Moderne	HVV: Hamburger Verkehrsverbund	NDR: Norddeutscher Rundfunk
DLR: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.	HWWI: Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut	NSDAP: Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
	infas: Institut für angewandte Sozialwissenschaft	

NYCDOH: New York City Department of Health and Mental Hygiene

UHS: Unfallhäufungsstelle

NYC DOT: New York City Department of Transportation

VZ: Verkehrszeichen

NYC Parks: New York City Department of Parks and Recreation

NYPD: New York City Police Department NYPD,

OSM: Open Street Map

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

ÖV: Öffentlicher Verkehr

Pkw: Personenkraftwagen

RASSt: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

RIN: Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung

SPD: Sozialdemokratische Partei Deutschlands

StVO: Straßenverkehrsordnung

UBA: Umweltbundesamt Dessau

G

G Anhang

Interviewfragen

- Welche Entscheidungen trifft bei der Planung einer Hauptverkehrsstraße die BSU?
- Welchen Einfluss hat das Fachamt für Management des Öffentlichen Raums bei der Planung einer Hauptverkehrsstraße wie der Wandsbeker Marktstraße gegenüber der BSU?
- Auf welcher Grundlage bemessen Sie die notwendige Breite/Anzahl der Fahrstreifen für eine Straße?
- Für Geschäftsräume an stark frequentierten Standorten können höhere Mieteinnahmen erzielt werden, da die Geschäfte von Laufkundschaft profitieren. Es macht also Sinn, dass sich Einkaufsstraßen an wichtigen Verkehrsrouten befinden. Können Sie sich vor diesem Hintergrund erklären, warum die Veloroute 7 nicht über die Wandsbeker Marktstraße, sondern südlich über die Bärenallee geführt wird?
- Wie beurteilen Sie die Straßenraumgestaltung der Wandsbeker Marktstraße in ihrer Funktion als öffentlicher Raum? Welche Funktionen erfüllt der Straßenraum aus Ihrer Sicht, welche nicht?
- Wofür wird der Wandsbeker Marktplatz genutzt? Halten Sie eine Nutzung als Marktplatz für den Wandsbeker Wochenmarkt für wünschenswert, wenn seine Fläche wieder vergrößert werden könnte?
- Würden Sie der These zustimmen, dass Straßen „von innen nach außen“ geplant werden, also beginnend mit der Festlegung einer Fahrbahnbreite, aus der dann die Breite der Nebenflächen und weitere Elemente des Straßenraums abgeleitet werden?
- Halten Sie vor dem Hintergrund eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens und des geplanten Baus der S-Bahn-Linie 4 eine Reduktion der Fahrstreifen auf der Wandsbeker Marktstraße für möglich?
- Gibt es auf der Wandsbeker Marktstraße bzw. der Verlängerung in beide Richtungen eine Grüne Welle? Wo liegen die Stoppunkte? Ist es korrekt, dass die Grüne Welle in Stoßzeiten nicht aufrecht erhalten werden kann?

*Notizen aus dem Gespräch mit H. Grüschow
Polizei Hamburg, Fachstab Verkehr, Unfallanalyse
21.11.2014*

Umgang mit Unfallhäufungsstellen

- Insgesamt ca. 1.200 Unfallhäufungsstellen in Hamburg
- Bearbeitung durch Unfallkommission, wenn Bezirksämter/BWVI Probleme nicht lösen können
- Mitglieder der Unfallkommission: Polizei, LSBG, Baubehörde, Innenbehörde
- Maßnahmenvorschläge der Unfallanalyse werden häufig und mit Erfolg umgesetzt
- Vorgehen: Bewertung des Unfallgeschehens über drei Jahre – Umsetzung von Maßnahmen – Testperiode von drei Jahren zur Auswertung
- Typische Maßnahmen: Neumarkierungen, Änderung/Reduktion/Ergänzung der Beschilderung
- Berechnung der volkswirtschaftlichen Unfallkosten als Anhaltspunkt für den sinnvollen Umfang möglicher Investitionen

Wandsbeker Marktstraße - Problemkonstellation

- Hohe Verkehrsbelastung, Zusammentreffen von Nord-Süd- und Ost-West-Achse, zusätzlich Einkaufszentrum und Busbahnhof
- Eine der höchstbelasteten Straßen außerhalb der städtischen Autobahnen
- Unfallhäufungsstellen auf vier Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet, aber auch in der Verlängerung der Wandsbeker Marktstraße in beide Richtungen auf fast allen Knotenpunkten
- Unfälle im Längsverkehr typisch für mehrstreifige Straßen (Verflechtungsunfälle)

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

- Tempo 30 führt zu geringerer Unfallschwere, jedoch nicht notwendig zu weniger Unfällen, insbesondere Auffahrunfälle finden weiterhin statt
- Vorteil: gleichmäßige Verteilung der Verkehrsstärke
- Zu beachten: Einbindung in die Grüne Welle, Lage der Stoppunkte
- Auf Stresemannstraße: Verdrängung auf nördliche/südliche Routen trotz minimaler Verlängerung der Reisezeit

*Notizen aus dem Gespräch mit U. Schadoffsky
BWVI, Amt V (Verkehr und Straßenwesen), Referat
Infrastruktur - Stadtstraßen
10.12.2014*

Die Aufgabe des Amtes für Verkehr und Straßenwesen ist die Einbindung Hamburgs in die nationalen und internationalen Straßen- und Eisenbahnnetze zu stärken. Das Amt V nimmt seine Aufgaben in guter und offener Zusammenarbeit mit den Menschen dieser Stadt, anderen Dienststellen und Unternehmen wahr. Es leistet seinen Beitrag dazu, dass Hamburg seine Stärken zur Geltung bringen und seine Aufgaben als Welthafenstadt, als Zentrum der Metropolregion und als Wohn-, Lebens- und Arbeitsort für mehr 2,1 Mio. Menschen wahrnehmen kann.

Auf der Grundlage einer kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung gewährleistet das Amt V, dass für die Menschen und die Wirtschaft die notwendige Verkehrsinfrastruktur in Form von Straße und Schiene bedarfsgerecht verfügbar und funktionsfähig ist sowie umfassende Mobilitätsangebote für alle Verkehrsteilnehmer vorhanden sind. Es sorgt für Strukturen und Abläufe einer bedarfsgerechten Unterhaltung und Instandhaltung der Straßen sowie den stadtverträglichen Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Häufige Aufgaben / Fragestellungen im Referat Infrastruktur Stadtstraßen

- Entwicklung von Projekten: Bedarfe erkennen und überprüfen (häufig mit anderen Dienststellen wie z.B. bei der Verkehrsentwicklungsplanung, die Aufgabe der Nachbarabteilung VE ist und für die zur Zeit ein Verkehrsmodell aufgebaut wird), Entscheidung über Notwendigkeit, Vergabe an LSBG oder andere Realisierungsträger (z.B. Bezirke)
- Die Vorgaben bei der Beauftragung von Projekten sind zum Teil detailliert (z.B. Erschließung und Unfallstellen) und zum Teil eher global (z. B. Erhaltung und Radverkehr), u.a. abhängig davon, wieviel Gestaltungsspielraum gelassen werden kann
- Beispiele für Bedarfe, die häufig Projekte auslösen: Unfallschwerpunkte, Staustellen, Unzureichende Nebenflächen, Erhaltung, Busbeschleunigung, Verbesserung von ÖPNV-Haltestellen, Erschließung von Neubauprojekten
- Anstöße für Projekte kommen häufig auch durch Initiative von Bürgern, einer Bezirksverwaltung, einer Bezirksversammlung oder der Bürgerschaft
- Priorisierungen von Projekten erfordern immer Einzelfallbetrachtungen bei der Unfallstellen, Förderung Radverkehr (z.B. Umsetzung der Radverkehrsstrategie des Senates), Förderung ÖPNV, Erschließungen und Erhaltung stark eingehen
- Öffentliche Plätze ohne Funktion für den MIV liegen selten im Zuständigkeitsbereich der BWVI (Beispiel für Ausnahme: Neugestaltung Nebenflächen Axel-Springer-Platz)
- Ruhender Verkehr war bislang ab und an ein Thema (Beispiel: Anwohnerparken Altona). Zuständigkeit soll zukünftig bei der Innenbehörde liegen
- Belange des Einzelhandels werden grundsätzlich in der planerischen Abwägung durch den LSBG berücksichtigt. In begründeten Fällen auch bei der Projektentwicklung durch VI 2 vorgegeben
- Der Anspruch an die Gestaltung des Straßenraums steigt mehr und mehr und erfordert immer häufiger das Zusammenspiel zwischen Stadtplanern, Architekten und Bauingenieuren (z.B. Hohenfelder Bucht)

Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern

- Beteiligung der Bezirksämter erfolgt grundsätzlich im Rahmen der TÖB-Beteiligung (1. Verschickung der Verkehrsplanung bis Schlussverschickung). Wenn nötig, werden vorher Abstimmungsgespräche geführt
- Teilweise setzen Bezirke auch Projekte als Realisierungsträger um
- Wenn Projekte sowohl Flächen in der Verantwortung des Bezirks als auch der BWVI betreffen, wird im Allgemeinen das Überwiegenheitsprinzip (Projekt bei dem, der den größeren Flächenanteil hat) angewandt (häufig bei Erschließungen der Fall)

Möglichkeiten für eine Umgestaltung der Wandsbeker Marktstraße

Eine mögliche Umgestaltung der Wandsbeker Chaussee [Verlängerung der Wandsbeker Marktstraße] bedarf grundsätzlich einer planerischen Betrachtung. Brainstormartig wurden folgende Punkte angerissen:

- Entfallen von Fahrstreifen ist häufig nicht möglich (nicht gewünschte Verkehrsverlagerungen mit Problemverlagerung, Staus, etc.). Sinnbild des Verkehrs als Blutkreislauf: „Wenn eine Ader abgedrückt wird, kann an anderer Stelle eine Ader platzen.“ Der Radverkehr nimmt zu, aber noch sind häufig keine signifikanten Abnahmen des MIV prognostizierbar. Forschung zu Effekten beim Entfallen von Fahrstreifen im Rahmen von Baustellen an Hauptverkehrsstraßen steckt noch in den Kinderschuhen.
- Mögliche Alternativen zum Entfallen von Fahrstreifen: Entfallen von Parkständen (jedoch unter hohem öffentlichen Druck), Reduktion der Fahrstreifenbreite bei Beibehaltung der Anzahl von Fahrstreifen

*Notizen aus dem Gespräch mit B. Baumgarten
Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR)*

12.12.2014

Aufgaben des Fachamtes MR in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen

- Beteiligung als TÖB bei den Verschickungen der BWVI-Projekte durch den LSBG
- Oft erfährt MR erst durch Verschickung von den Projekten
- Ausnahme z.B. Erhaltungsmaßnahmen des LSBG, wo Bezirksamt oft als Initiator fungiert
- Ansonsten Aufgabenbereich von MR meist beschränkt auf Nebenflächen: Sondernutzungen, Radverkehr, Fußverkehr, Verantwortung für Verkehrssicherheit und Unterhaltung, Straßengrün (Pflege und Unterhaltung, hier auch besonderer gestalterischer Anspruch)
- Motorisierter Verkehr: Bedarfe werden u.a. von BWVI definiert und vom LSBG geplant und baulich umgesetzt, Vorgaben zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und Gewährleistung der Verkehrssicherheit, kommen von Polizei und Verkehrsdirektion. Dies kann kommunalpolitisch gewünschte Maßnahmen erschweren

- Beispiel: Fußgängerquerung Wandsbeker Marktstraße Höhe Karstadt, die von Wandsbeker Kommunalpolitik gewollt war und dennoch gegen hohe Widerstände durchgekämpft werden musste
- Weitere Aufgabe: Abarbeitung von Wünschen aus der Kommunalpolitik (Bezirksversammlung und Ausschüsse), die in hoher Dichte und mit hoher Erwartung aufgetragen werden. Gilt nur für Bezirksstraßen!
- Hohe Auslastung bei MR mit Projekten, daher Zwang, sich auf das Wesentliche und das Machbare zu konzentrieren

Zusammenarbeit mit der BWVI

- Konstruktive Zusammenarbeit mit BWVI direkt und mit LSBG
- Jedoch selten Zeit für Gesprächsrunden oder Erörterungen, eher direkte telefonische Rücksprache
- Anregungen werden ernst genommen und geprüft durch BWVI und LSBG

Verschiedene Funktionen der Hauptverkehrsstraßen

- Leistungsfähigkeit MIV: Aufgabe der BWVI
- Verkehrssicherheit: im Rahmen der Erhaltung und kleineren Instandhaltung durch den Bezirk. (Instandhaltungsmaßnahmen bei Straßen umfassen das Reparieren, Ausbessern sowie das Instandsetzen und Erneuern von kleinen Bauteilen und v.a. das örtlich begrenzte Ausbessern von Verkehrsflächen. Der Erneuerung im Rahmen der Instandhaltung werden nur die Leistungen zugeordnet, bei denen einzelne defekte oder nicht funktionsfähige Teile in kleinerem Umfang gegen gleichartige ausgetauscht werden, die die gleichen Anforderungen erfüllen, z. B. Erneuern von einzelnen Verkehrszeichen, Erneuern von einzelnen Schutzgittern)
- Öffentlicher Raum: soweit machbar, auch Nebenflächen werden als Aufenthaltsräume für Shoppen, Verweilen, Kaffeetrinken konzipiert
- Beispiel: Entfernung eines Fahrstreifens an der Nordseite der Wandsbeker Marktstraße zwischen Wandsbeker Allee und Wandsbeker Königstraße, um Boulevard umzusetzen, seitdem immer stärkere Nutzung durch Außengastronomie
- Einzelhandel: wird durch City Wandsbek (Interessengemeinschaft) direkt eingebracht, bisher besonders auch im Rahmen des BID

Bedeutung des Radverkehrs

- Beitrag zum wichtigen Ziel, dass möglichst wenige Leute private Pkw nutzen
- Im Tagesgeschehen Radverkehr schwierig zu platzieren, da Konkurrenz zu anderen Projekten groß
- Druck steht eher hinter den Aufgaben Erhaltung und Umsetzung der kommunalpolitischen Beschlüsse, wozu natürlich auch der Radverkehr zählt
- Auf Wandsbeker Marktstraße: für Radfahrer derzeit eher uninteressant, da Radwege oft von Fußgängern unachtsam überquert werden
- Velorouten werden im Rahmen des bezirklichen Radverkehrskonzepts überprüft

Möglichkeiten für Umgestaltung auf der Wandsbeker Marktstraße

- Konzept, Fahrstreifen zugunsten von Radfahrstreifen/Radwegen entfallen zu lassen, wurde im Konzept Wandsbek Impuls für die Wandsbeker Chaussee durchgespielt, aber nicht im besprochenen Bereich, weiter stadteinwärts
- Parkstände relativ stark nachgefragt, insbesondere bei Rückbau der Fahrbahn müssten Lieferzonen o.ä. berücksichtigt werden
- Neben Pendelverkehr müsste Wirtschaftsverkehr berücksichtigt werden
- Abends gegen 22 Uhr ist die Wandsbeker Marktstraße kaum noch befahren
- Wandsbeker Marktplatz: schon jetzt hohe Nutzungsansprüche mit Veranstaltungen (Weihnachtsmarkt, Oktoberfest, Sommermarkt) und Außengastronomie, Nutzungskonzept mit Freihaltezeiten wurde bereits entwickelt, die schon teilweise unterschritten werden
- Zur Rückkehr des Wochenmarkts müssten Installationen (Strompoller, geschlossene Kanalisation für Fischabwässer u.ä.) berücksichtigt werden