

Gemeinsame Fachtagung BUND und Fachgebiet „Stadtplanung und Regionalentwicklung“ (HCU)

Netto-Null für Hamburgs Flächen

Stadtraum fairteilen - Wie Verkehrsflächen neu denken?

24. Juni 2022, Hamburg

Nach 2-jähriger, coronabedingter Pause luden der BUND und das Fachgebiet „Stadtplanung und Regionalentwicklung“ der HafenCity Universität (HCU) erneut zu einer gemeinsamen Fachtagung zum Thema Flächenschutz ein. Der Schwerpunkt der Tagung lag auf den Verkehrsflächen und der damit zusammenhängenden Verkehrswende. Das Tagungspublikum setzte sich überwiegend aus Expert*innen aus Verwaltung, Wissenschaft und Politik zusammen und wurde von ehrenamtlich Engagierten ergänzt.

Hamburg wächst als Stadt weiterhin und damit nimmt auch das Thema Flächenverbrauch an Brisanz zu. Dabei spielen die Verkehrsflächen insgesamt und insbesondere der Platz für parkende Autos, der Ruhende Verkehr, eine wichtige Rolle ein. PKWs beanspruchen rund 12 m² und stehen durchschnittlich 23 Stunden am Tag, und das häufig im öffentlichen Raum und viel zu oft kostenlos. Das ist aus Sicht der Stadtentwicklung weder sozial gerecht noch ökologisch sinnvoll. Zudem benötigt die lebenswerte Stadt der Zukunft weniger Raum für Autos und mehr Platz für Grün- und Erholungsflächen, für Klimaanpassungsmaßnahmen und nicht zuletzt für den Umweltverbund aus ÖPNV, Radfahren und Fußverkehr. Stadtpolitik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft müssen deshalb die notwendige Transformation des urbanen Raumes und der Verkehrsflächen vordenken und vorantreiben. Auf der Fachtagung wurden mögliche Ansätze, Instrumente und Best-Practice-Beispiele dafür vorgestellt und diskutiert. Vor dem Hintergrund der Beiträge wurde ausgelotet und diskutiert, welche Konzepte die Stadt Hamburg konkret umsetzen kann.

Begrüßung

Prof. Dr. Jörg Knieling (HafenCity Universität Hamburg) und Lucas Schäfer (BUND Hamburg) eröffnen die Tagung mit Grußworten für die Veranstalter. Ein besonderer Dank geht dabei an die Unterstützer der Veranstaltung, die Norddeutsche Stiftung für Umwelt und Entwicklung, die Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr sowie an die HafenCity Universität, die freundlicherweise die Räumlichkeiten zur Verfügung stellt. Auch an die Referierenden geht der Dank für ihre Unterstützung und ihr Engagement.

Prof. Knieling betont die Bedeutung des Konzepts der 15 Minuten-Stadt, der Veränderung des Modal Splits in Richtung Umweltverbund sowie von Klimaanpassungsmaßnahmen für eine nachhaltige und klimaneutrale und klimaresiliente Stadtentwicklung. Er hebt das Thema Flächengerechtigkeit und die damit einhergehenden Fragestellungen als besonders wichtigen Diskurs in der Stadtentwicklung hervor: Welche Instrumente gibt es, welche Akteure sind beteiligt und was folgt daraus für die Stadt Hamburg? Lucas Schäfer, der Geschäftsführer des

BUND Hamburg, ergänzt, dass am Vortag im Verkehrsausschuss der Hamburger Bürgerschaft die „Lebenswerte Stadt“ ein besonderes Thema gewesen sei, dessen Bedeutung immer mehr in den Fokus rücke.

Durch die Tagung führt die Moderatorin Karin Heuer.

Flächengerechtigkeit wollen alle, doch es gibt den Elefanten im Raum Dr. Weert Canzler, Wissenschaftszentrum Berlin

Dr. habil. Weert Canzler zeigt in seiner Keynote auf, dass die Umsetzung der Verkehrswende zu weniger Autos führt, dass aber dieser „Elefant im Raum“ – also die Debatte über die Reduzierung des Autoverkehrs – gerne vermieden wird. In der Diskussion darüber fehlt die Ehrlichkeit, denn Verkehrswende und Nachhaltigkeit werden als bloße Floskeln benutzt. Autos nehmen immens viel Raum in der Stadt ein, gleichzeitig wachsen sowohl ihre Anzahl als auch ihre Größe. Der Radverkehr beansprucht im Vergleich dazu kaum Fläche, nur 3 % der Verkehrsflächen sind aktuell dem Radverkehr gewidmet. Flächengerechtigkeit und Klimaanpassungsmaßnahmen sind als Teil der Verkehrswende zu verstehen. Vor allem in den Städten existiert bereits ein Platzproblem. Den Raum, den die Straßen in den Städten einnehmen, sollte besser für mehr Stadtgrün und Versickerungsflächen genutzt werden.

Menschliche Mobilität läuft als Routinehandlung automatisiert im Hintergrund ab: Wir denken nicht über Alltagsmobilität nach. Auch die Erwartung Dritter ist für das Mobilitätsverhalten prägend, so dass Menschen in bestimmten Positionen und mit einem bestimmten Status das Gefühl haben, kein kleines Auto fahren zu können. Zudem ist für die Wahl des Verkehrsmittels auch entscheidend, dass die Zeit im Auto als Eigenzeit und Eigenraum erlebt wird, die Selbstbestimmung erlaube, z.B. indem eigene Musik gehört werden kann. Das private Auto stellt für die meisten Menschen immer noch mehr als „nur“ ein Transportmittel dar, es ist ein Symbol, das die Illusion von Freiheit und Autonomie verspricht. Allerdings gibt es bereits einige Milieus, in denen sich diese Wahrnehmung ändert bzw. bereits geändert hat. Und die Realität zeigt, dass tatsächlich Staus und andere Einschränkungen das Freiheitsgefühl ständig zunichtemachen. Und dennoch gibt es den „Kuckuckseffekt“ beim eigenen Auto: Ein vorhandenes privates Auto verdrängt alle anderen Verkehrsmittel aus dem Haushalt und bestimmt fortan die Zwecke der Fahrten. Besonders prägnant beim Auto ist die kognitive Dissonanz bei der Einschätzung der tatsächlichen Kosten. So schätzen PKW-Halter*innen die Kosten für ihr Fahrzeug viel geringer ein, als sie es tatsächlich sind und vergessen dabei Reparatur- und Wartungskosten oder den Wertverlust.

Seit den 1950er Jahren hat sich in der Bundesrepublik die autogerechte Gesellschaft etabliert. Damit einher gingen die autogerechte Siedlungsinfrastruktur und die Privilegierung des Autos durch kostenloses oder fast kostenloses Parken.

Als Veränderungsansätze schlägt Canzler vor, Städte in Viertel so zu unterteilen, dass diese untereinander mit dem Auto nur kompliziert erreichbar sind, so wie es die Städte Groningen und Brüssel vorgemacht haben. Dort hat sich der Modal Split seitdem deutlich zugunsten des Umweltverbundes verändert. Auch Pop-up-Radwege sind schnell umsetzbar und werden i.d.R. gut angenommen. Das von einem Bündnis aus Wissenschaftler*innen und Engagierten

ins Leben gerufene „[Manifest der freien Straße](#)“ soll dazu beitragen, das Dogma der Besetzung des öffentlichen Raums durch das Auto zu durchbrechen.

Multifunktionale Straßenraumgestaltung für mehr Klimaschutz und Klimaanpassung Katharina Bajc und Justus Quanz, HafenCity Universität Hamburg

Katharina Bajc und Justus Quanz, beide Wissenschaftler*innen an der HafenCity Universität, stellen Möglichkeiten zur Straßenraumgestaltung für mehr Klimaanpassungsmaßnahmen sowie eine höhere Aufenthaltsqualität vor. An der HafenCity Universität gibt es die Forschungsprojekte LILAS und Blue Green Streets. Beide Referent*innen befassen sich mit der Stadt im Klimawandel und den damit einhergehenden Flächenkonkurrenzen. Eine besondere Rolle spielen in diesem Zusammenhang lineare Infrastrukturen, wie Frau Bajc erläutert: Sie sind städtisches Eigentum und bilden Netze und Korridore aus, die über die ganze Stadt verteilt sind. Gleichzeitig sind die Flächen sehr heterogen. Diese linearen Korridore müssen völlig unterschiedliche Funktionen übernehmen: eine Verbindungsfunktion für den zügigen, schnellen Transport, eine Erschließungsfunktion als Anschluss an das Infrastrukturnetz im Übergang zwischen Bewegung und Verweilen, eine Aufenthaltsfunktion für Verweilen und Begegnung während der Fortbewegung bzw. im Vorfeld des Ortes, was sich häufig erst in der Praxis zeigt, aber nicht unbedingt in der Planung schon berücksichtigt wurde. Und nicht zuletzt haben sie eine Habitatfunktion für Tier- oder Pflanzenarten.

Aus diesen unterschiedlichen Funktionen ergeben sich verschiedene Räume: zum einen der Fließraum, der meist viel zu groß angelegt und geprägt ist durch den dynamischen Prozess des Fließens. Im Straßenraum sind dies z.B. Fahrbahnen für den fließenden Kfz-Verkehr. Zum anderen der Interaktionsraum, in dem Erschließungs-, Aufenthalts- und Habitatfunktionen als Schnittstellen zwischen dem Infrastruktorkorridor und seinen Austauschbeziehungen mit dem ihn begrenzenden Umfeld zu finden sind. Das Umfeld wiederum sind die Stadt- und Landschaftsräume, z. B. Wohngebiete, Parkanlagen, Gewerbe- und Industrieflächen.

Transformationsansätze zur besseren Ausnutzung linearer Korridore können punktuelle, kleinräumige, teils auch nur temporäre Maßnahmen sein. Auch eine veränderte Raumaufteilung ist denkbar, indem Funktionen neu definiert und Zonen anders verteilt werden. Die Aufwertung eines relativ ungenutzten Raumes durch z.B. Wasserrückhaltung und die Schaffung von Aufenthaltsflächen stellen weitere Möglichkeiten dar, ebenso wie die Neudefinition der Hauptfunktion eines Korridors, also beispielweise die Umwandlung von Verkehrsflächen. Oft fehlt allerdings der politische Wille dazu, weniger Fließraum und mehr Interaktionsflächen zuzulassen. So könnten z.B. Parklets als punktuelle Maßnahmen längerfristig genehmigt werden. Für solche Veränderung muss der Raum zwar nicht unbedingt verändert, aber doch aufgewertet werden. Das kann passieren, indem z.B. eine Straßeninsel gebaut wird. Es reicht oft, das bereits Vorhandene zu ergänzen und aufzuwerten oder neu zu definieren, indem zur alten eine weitere Funktion dazu kommt.

Justus Quanz stellt das Konzept der “Blue Green Streets” sowie Strategien zur Schaffung blau-grüner Infrastrukturen vor. Auch diese stehen oft in Flächenkonkurrenz zu verschiedenen Nutzungsansprüchen. Insbesondere mit Blick auf den Klimawandel und die dafür

erforderlichen Anpassungsmaßnahmen bedarf es zwingend mehr Raum für blaue und grüne Infrastrukturen im Stadtraum. Die Gesamtheit der Maßnahmen macht den Unterschied aus und führt die Veränderung herbei. Grundsätzlich verfügen große Sperrflächen im Straßenraum über viel Potential für Blue-Green-Street-Elemente. Wird lediglich die gesetzliche Mindestfläche für den Straßenraum berücksichtigt, bleibt dagegen zu viel Platz für andere Nutzungsformen übrig.

Parkraum-Management: Was ist das und was bringt es?

Wolfgang Aichinger, Agora Verkehrswende, Berlin

Wolfgang Aichinger, Projektleiter beim Thinktank Agora Verkehrswende in Berlin, geht der Frage nach, wie die Ziele der Verkehrswende bis 2050 erreicht werden können. Er konstatiert, dass es zum einen ein großes Ungerechtigkeitsproblem in der Flächenverteilung gibt und dass zum anderen viele mit dem PKW zurückgelegte Strecken kurz sind.

Die Verfügbarkeit von Parkraum ist der größte Faktor, weshalb Autos weiterhin also sehr bequem wahrgenommen werden. Daher müssen die Preise für Parkraum an die politischen Ziele angepasst werden: Parkgebühren müssen Verhaltensimpulse auslösen, denn „nichts ist in Deutschland so stabil wie die Parkgebühren!“. Dabei müssen auch soziale Aspekte berücksichtigt werden, denn Menschen mit weniger Geld nutzen ihr Fahrzeug weniger. Die Bepreisung von Bewohnerparken würde bei einer Rabattierung für gering Verdienende für eine höhere soziale Gerechtigkeit führen. Dabei können auch Verhaltensoptionen gestaltet werden, indem der Erstwagen bzw. ein kleinerer Wagen kostengünstiger ist als Zweitwagen oder große PKW.

Damit Parkraum-Management funktioniert und seinen Zweck erfüllt, ist eine konsequente Parkraumüberwachung unabdingbar. Es gibt auf dem Markt bereits digital unterstützte, nicht automatisierte Parkraumüberwachungssysteme, die datenschutzkonform sind. Dabei werden mehrmals täglich oder wöchentlich Stichproben gemacht. In Amsterdam hat das dazu geführt, dass deutlich weniger falsch geparkt wird und es zu weniger Aggression gegenüber dem Ordnungsamt kommt. Die Kosten für die Durchsetzung der Parkgebühren haben sich seither für die Stadt halbiert. Anders in Deutschland: Hier ist parken weiterhin zu billig.

Die Einführung der digitale Parkraumüberwachung ist im Koalitionsvertrag der Bunderegierung aufgeführt – es bleibt auf eine politische Entscheidung zu diesem Thema zu hoffen. Verkehrspolitik funktioniert immer nur im Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen, um Veränderung zu erreichen.

Bremer Raumwissenschaften – Lehren aus quartierbezogenen Mobilitätsprojekten in Bremen

Michael Glotz-Richter, Freie Hansestadt Bremen

Michael Glotz-Richter, Referent für Nachhaltige Mobilität der freien Hansestadt Bremen, berichtet über Modellprojekte aus Bereich der Verkehrswende in Bremen. Die zunehmende Größe der Autos führt zur Ineffizienz des Straßenraumes und macht die Neuordnung notwendig. Vor allem Feuerwehr und Müllabfuhr sind dabei wichtige Verbündete, weil sie im engen Straßenraum schlicht nicht mehr durchkommen. Die vorgegebene Straßenbreite beträgt nur 2,50 Meter, gleichzeitig darf Gehwegparken nur dann zugelassen werden, wenn es auf dem Gehweg genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern bleibt. Bereits heute gibt es gravierende Platzprobleme im öffentlichen Raum und im Straßenraum, in Zukunft werden weitere hinzukommen, denn allein die Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge, Fahrradparkplätze, Lieferzonen, Stationen für E-Scooter und Sharing-Angebote wird viel Platz in Anspruch nehmen.

Die Stadt Bremen hat bereits wichtige Konzepte für die Verkehrswende umgesetzt: So wird Lastenrad-Sharing angeboten, es werden Fahrradstellplätze parallel zur Straße aufgebaut sowie Mobil-Punkte und kleine Mobil-Pünktchen für Sharing-Angebote eingerichtet. Das Carsharing-Angebot in Bremen ist vor allem stationsgebunden, es hat 22.000 Nutzer*innen bei 130 Stationen und ersetzt pro Fahrzeug 16 private Autos, insgesamt ca. 7.000. Am wichtigsten ist den Nutzer*innen laut einer Umfrage der kurze Weg zur nächsten Station. Um Carsharing erfolgreich einzuführen, ist eine gute Kommunikationsstrategie wichtig, es geht vor allem darum, die Bequemlichkeit, die Carsharing mit sich bringt, zu betonen.

Für das Projekt SUNRISE wurde der Straßenraum neu geordnet, so wurden z.B. Parkverbote auf einer Seite von Straßen ausgesprochen, um die Befahrbarkeit zu gewährleisten und Gehwegparken zu unterbinden. Um das Projekt zu kommunizieren, wurden direkt im Quartier Stände aufgebaut und die Planungen vorgestellt. So konnten auch Gruppen angesprochen werden, die abends nicht unbedingt erreicht worden wären. Auch eine Online-Beteiligung fand statt. Auch hier ist die Kommunikation wichtig, so wurde nicht von 150 wegfallenden Parkplätzen gesprochen, sondern von 150 weniger Autos, „die sich widerrechtlich den öffentlichen Raum angeeignet haben“. Die Reaktionen verliefen unterschiedlich, natürlich gab es auch Protest und eine mediale Debatte darüber. Gute Erfahrungen hat man in Bremen mit Beteiligungsverfahren vor Ort in Kleingruppen gemacht. Indem Rundgänge, Straßenstände (teils auch online) angeboten wurden, konnte die Vielfalt an vorhandenen Meinungen abgebildet werden.

Zum vorgestellten Gehwegparken gibt es nun ein Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen. Adressat des Urteils ist die Verkehrsbehörde. Da beide Seiten in Berufung gegangen sind, muss nun das Obergericht entscheiden.

Das Thema Parken im öffentlichen Raum ist emotional sehr aufgeladen. Bei der Debatte darum geht es nicht nur um den Parkraum, sondern vielmehr um den gesamten Straßenraum, der eben auch von Fußgängern, Menschen mit breiten Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen sowie Müllabfuhr oder Feuerwehr genutzt wird. Für solche Veränderungen von

Nutzungsgewohnheiten müssen Politik und Verwaltung Gegenwind aushalten, um erfolgreich sein zu können.

Marktwirtschaftliche Instrumente können beim Parken eingeführt werden, indem Anreize für Quartiersgaragen gesetzt werden, weil kostenfreies Parken im Umfeld nicht mehr möglich ist. Gute Carsharing-Angebote sind als Entlastungsmodul unverzichtbar, ebenso wie ergänzende Sharing-Angebote (Lastenrad, Bike-Sharing, E-Scooter). Auch die E-Mobilität hilft dabei, weil die Ladepunkte im öffentlichen Raum StVO-konformes Parken verlangen.

Superbüttel – so schön kann Mobilitätswende sein

Christine Stecker, Initiative KURS FAHRRADSTADT, Hamburg und Lars Zimmermann, CITIES FOR FUTURE, Hamburg

Christine Stecker von der Initiative Kurs Fahrradstadt und Kai Zimmermann, Gründer des Start-ups Cities for Future stellen das gemeinsame Projekt Superbüttel vor. Die Initiative *Kurs Fahrradstadt* hat sich das Ziel gesetzt, anhand von Projekten zu zeigen, wie die Stadt künftig aussehen könnte. So hat die Initiative verschiedene Straßen in Hamburg spontan gesperrt und als Fahrradstraßen genutzt.

CITIES FOR FUTURE berät Kommunen und Unternehmen bei der Erreichung ihrer Klimaziele und unterstützt die Transformation der Stadt hinsichtlich nachhaltiger Mobilität, dem Umbau des öffentlichen Raumes in Stadtquartieren und Resilienz.

Für das Projekt Superbüttel kooperieren die Initiative und das Unternehmen. Nach dem Vorbild der sogenannten Superblocks in Barcelona wird für ein Quartier im Hamburger Stadtteil Eimsbüttel ein Superblock mit dem Namen Superbüttel entwickelt. Dabei geht es darum, das Konzept aus Barcelona auf das Eimsbütteler Quartier zu übertragen. Das Beispiel der Superblocks zeigt die positiven Veränderungen, die diese neue Struktur mit sich bringt. Während zuvor die Gestaltung des öffentlichen Raumes kaum Aufenthaltsqualität zuließ, weil dort ausschließlich parkende Autos vorhanden waren und Stadtgrün fehlte, sowohl Luftverschmutzung als auch Lärm- und Hitzebelastung sehr hoch waren und auch die Unfallrate beträchtlich war, hat sich dies durch die baulichen Maßnahmen sehr zum Positiven verändert. Jeweils bis zu neun Blöcke werden zu einem Superblock zusammengefasst, in dem der Durchgangsverkehr gesperrt ist. Das Tempolimit dort beträgt nur noch 10 Stundenkilometer.

Die Erfolge der Superblocks sprechen für sich, so haben die kulturellen und sportlichen Aktivitäten im öffentlichen Raum seit der Umgestaltung deutlich zugenommen, und bei der Realisierung von mehr als 500 Superblocks konnten laut einer Untersuchung hunderte vorzeitige Todesfälle aufgrund der verringerten Hitzebelastung und verbesserten Luftqualität vermieden werden. Die Einführung der Superblocks steigerte die Flächen für Zufußgehen um 80 %, während gleichzeitig die Verkehrsflächen für Autos um 48 % und der Verkehr an sich um sogar 58 % abnahmen.

Eimsbüttel ist der Hamburger Stadtteil mit der zweithöchsten Bevölkerungsdichte, die hier sogar noch höher ist als in Barcelona.. Das Konzept der Superblocks soll nun auch in Eimsbüttel

realisiert werden. CITIES FOR FUTURE gestaltet das Konzept dazu. Bestandteile dabei sind Durchfahrtsperren und Einbahnstraßenregelungen, die Reduktion der Durchfahrtsgeschwindigkeit, die Einführung von multifunktionalen (Quartiers-) Garagen anstelle von Parkplätzen im öffentlichen Raum und generell autoarme Quartiere durch ein größeres Sharing-Angebot. Für die Beteiligung der Bewohner*innen wurden Umfragen vor Ort durchgeführt, die von 900 Menschen vollständig ausgefüllt wurden. Beeindruckende 76 % der Befragten äußerten sich positiv zu Superbüttel.

Die Ankündigung des Projekts zog eine immense, auch überregionale Medienresonanz nach sich. Der kurzfristige Umbau von „Mini Superbüttel“, in dessen Rahmen eine Straße temporär umgestaltet – „befreit“ – wurde, u.a. mit dem Angebot von Yogakursen, Picknickbänken etc., zog bis zu 40.000 Klicks in den sozialen Medien nach sich. Die Projektinitiatoren hoffen, dass das Modellprojekt Schule machen und im Folgenden auch im restlichen Hamburg umgesetzt werden wird.

Stadtplatz statt Kreuzung - Die Transformation des öffentlichen Raums und die Bedeutung für den Radverkehr

Dr. Julia Jarass, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Berlin

Frau Jarass vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Berlin stellt den wissenschaftlich begleiteten Verkehrsversuch eines Stadtplatzes in Berlin vor. Die Forschung zeigt, dass Einstellungen und Emotionen eine wesentliche Rolle für Transformationsprozesse spielen, wie sie die Energie- und die Verkehrswende darstellen. Dabei ist festzustellen, dass Mobilitätstypen, also mit welchen Verkehrsmitteln jemand bevorzugt unterwegs ist, Einfluss hat auf die Einstellungen und die Wahrnehmung in Bezug auf den öffentlichen Raum. Die Fragestellung des Verkehrsversuchs lautete daher, wie Radfahrende eine temporäre Umgestaltung generell erleben und wie sie diese im Vergleich zu anderen Mobilitätstypen wahrnehmen.

Am Klausener Platz in Berlin-Charlottenburg wurde einen Monat lang ein Realexperiment durchgeführt und der Platz - in Kooperation mit dem Bezirk - als Aufenthaltsfläche genutzt. Im Rahmen des Projekts fielen temporär 26 Parkplätze weg, dafür wurden 26 kostenlose Parkplätze auf einem angrenzenden Supermarkt-Parkplatz zur Verfügung gestellt. Diese wurden allerdings kaum angenommen, u.a. da der Fußweg von etwa 10 Minuten dorthin als zu weit bewertet wurde.

Der betreffende Platz wurde mit Bauzäunen abgeschirmt, auf der dahinterliegenden frei verfügbaren Fläche wurden im Rahmen des Versuchs Feste, Veranstaltungen, Flohmärkte etc. organisiert sowie auch partizipative Formate wie Dialogveranstaltungen mit dem Stadtrat. Auch die spontane Aneignung der Fläche war möglich und konnte beobachtet werden. Ein schwarzes Brett wurde auf dem Platz aufgestellt, um Meinungsäußerungen und Mitteilungen zu ermöglichen. Dort hinterließen mehr Menschen mit ablehnender als mit befürwortender Meinung Zettel.

Die Auswertung eines quantitativen Fragebogens, der an 1.800 Haushalte verteilt wurde, ergab eine Rücklaufquote von etwa 15 %. Abgefragt wurden darin die Akzeptanz der Umgestaltung, ob der Stadtplatz genutzt wurde, soziodemographische Eigenschaften sowie das Mobilitätsverhalten. Akzeptanz und Ablehnung der Umgestaltungen hielten sich im Ergebnis die Waage. Der Wegfall der Parkplätze und der Lärm aufgrund der veränderten Nutzung waren die Hauptkritikpunkte. Die Auswertung zeigt, dass die Gruppen der ÖPNV-Nutzer*innen und der Radfahrenden die jeweils höchsten Zustimmungswerte zur Umgestaltung des Platzes hatten.

Visual Utopias

Jan Kamensky - Kommunikationsdesigner & Künstler, Hamburg

Der Kommunikationsdesigner und Künstler Jan Kamensky aus Hamburg lädt mit seinen Visual Utopias zum Phantasieren ein. Zu Beginn zitiert er aus Rob Hopkins Buch „Stell dir vor“, dass die Welt mit Mut und Fantasie verändert werden kann: Wir alle, Erwachsene und Kinder, sind dazu aufgerufen, zu träumen und haben eine „Verpflichtung zur Phantasie“.

Der Designer erlebte die Veränderungen, die im Straßenverkehr mit der Corona-Pandemie einhergingen, als Chance und möchte einen Beitrag zur Transformation leisten und selbst Teil dieses Wandels werden, nach dem Motto „Change by Design statt by Disaster“.

In seinen Visual Utopias (Visuellen Utopien) stellt er die Autogerechtigkeit auf den Kopf und zeigt die Stadt als Lebensraum ohne Autos. Ziel ist es, noch vor der tatsächlichen Realisierbarkeit der Utopien, das Bewusstsein dafür zu erweitern. Er möchte die Sehgewohnheiten entwöhnen und dafür bedarf es visionärer Bilder, damit wir unsere Welt nicht nur neu denken, sondern auch neu sehen lernen. Er erinnert damit daran, dass vor dem Siegeszug des Autos der Straßenraum der Lebensraum zwischen den Häusern war, nicht lediglich ein Raum für Autos.

Die Utopias sind umgesetzt in einem Film: <https://visualutopias.com/>

Vom territorialen Konflikt zur Begegnung auf Augenhöhe – Verhaltensbiologische Überlegungen zur Flächenverteilung im öffentlichen Raum

Dr. Elisabeth Oberzaucher - Universität Wien / Forschungsinstitut Urban Human, Wien

Frau Dr. Oberzaucher von der Universität Wien führt zunächst in das Thema Territorialität ein; ein Thema, das Flächen zu einem potenziell kontroversen Thema macht. Das zeigt sich bereits am Beispiel unserer Vorfahren: Aufgrund schrumpfender Habitate während der Eiszeit waren sie gezwungen, ihren Lebensraum in der Äquatorialebene aufzugeben und nach Westafrika in die Savanne umzusiedeln: Ein Phänomen, das mit „Evolutionary Adaptness“ bezeichnet wird. Die veränderte Landschaft der Steppe, wo harte Gräser anstelle von tropischen Früchten wuchsen, brachte die Notwendigkeit von Innovationen mit sich. So fanden sich Menschen nun in größeren Gruppen zusammen, um sich gegen Raubtiere verteidigen zu können. Das „Bauchgefühl“ als Problemlösungsverhalten ist dem Menschen aus dieser Savannenzeit geblieben.

Mobilitätsentscheidungen werden ebenfalls emotional, vom „Bauch“ aus getroffen, nicht von der reflektierten Großhirnrinde, wo vernunftgetriebene Entscheidungen entstehen. Es geht dabei nicht um große Entscheidungen, wie die Frage, ob man ein Auto kauft, sondern um kleine Aspekte, die emotional getroffen werden. Beim Autofahren ist die gefühlte Kontrolle (das Steuer in der Hand haben) ein wichtiger Aspekt, weil es dabei aus der Intuition heraus um das Wohlbefinden geht. Dabei wird vernachlässigt, dass die Realität tatsächlich oftmals ganz anders aussieht, weil Autofahrende etwa im Stau stehen. Die Nutzung des ÖPNV hingegen wird als Kontrollabgabe empfunden, wo wir uns stärker ausgeliefert fühlen.

Jeder Weg beginnt mit dem Fußweg, selbst die Fahrt mit dem Auto, das vor der Tür steht. Mobilität ist immer eine kognitive Herausforderung, weil Entscheidungen zu treffen sind: Wie lege ich diesen Weg zurück? Wie finde ich dorthin? Wo genau ist das Ziel? Solche Entscheidungen sind in einem sehr

komplexen Habitat zu treffen. Territorialität ist dabei eigentlich konfliktreduzierend, weil sie dem Menschen überhaupt erst ein friedliches Miteinander ermöglicht, denn Territorien werden meist respektiert und dienen als ortsgebundene Regeln. Ein Territorium ist immer Eigentum einer Person oder Gruppe, welche die dort geltenden Regeln bestimmt. Dennoch ist Territorialität oftmals negativ konnotiert, weil es auch mit Konflikten wie Kriegen in Verbindung gebracht wird.

Territoriale Markierungen sind im öffentlichen Raum besonders wichtig und bestimmend. In Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raums sieht man das deutlich: Dort existieren eigentlich vorgeschriebene Nutzungsregelungen, was insbesondere für die Verkehrsflächen gilt. So zeigt sich, dass andere Mobilitätsformen sich in der Regel dem Auto unterordnen.

Die Umkehrung dieses Zustands stellt die Begegnungszone dar. Damit wird die Anspruchshaltung der Autofahrenden, dass ihnen die Straße gehört und alle anderen Verkehrsteilnehmenden sich unterzuordnen haben, auf ein verändertes Regelbefolgen reduziert. Alle Verkehrsteilnehmenden agieren auf Augenhöhe. Es zeigt sich hierbei, dass Verkehrsberuhigung gut ist für den Einzelhandel und wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt. Ein bekanntes Beispiel aus Wien ist dort die Umgestaltung der Maria-Hilf-Straße.

Die Begegnungszone zeigt, dass Menschen, wenn genügend Platz dafür vorhanden ist, Konflikten auszuweichen, dies auch nutzen. Die Individualdistanz ist individuell und kulturell unterschiedlich, aber insbesondere im öffentlichen Raum haben Menschen das Bedürfnis nach Distanz zu unbekanntem Menschen. Dafür ist ausreichend Platz erforderlich, der momentan nicht verfügbar ist, weil er durch „Stehzeuge“ besetzt wird: Doch der öffentliche Raum ist für alle da.

Citizen Science Projekt im BUND Hamburg: Fair Parking **Sabine Sommer, BUND Hamburg**

Sabine Sommer vom BUND Hamburg stellt das Citizen Science-Projekt Fair Parking vor. Citizen Science ist eine Projektform, bei der Laien als Expert*innen für ein bestimmtes Thema, etwa im Bereich des Artenschutzes, Fachwissen erarbeiten und Daten für wissenschaftliche Zwecke sammeln. Es geht darum, Wissen gemeinsam mit Bürger*innen zu generieren. Bei „Fair Parking“ ist das Ziel, die Vision der lebenswerten Stadt erlebbar zu machen und die Transformation von der autogerechten zur menschengerechten Stadt voranzutreiben. In Hamburg beanspruchen die aktuell 803.530 gemeldeten PKW eine Fläche von 9,6 km². Für einen Teil dieser Flächen will das Projekt exemplarisch andere Nutzungen erarbeiten.

Historisch betrachtet wird deutlich, welche Einschränkungen der ruhende Verkehr mit sich bringt: In der Reichsgaragenordnung von 1939 war festgelegt, dass jede*r Autobesitzer*in einen Stellplatz nachweisen musste. Im öffentlichen Raum durfte in den Großstädten nicht geparkt werden. Dies änderte sich erst mit dem sog. Laternenpfahl-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 1966, das besagte, dass Autos überall dort abgestellt werden dürfen, wo es nicht grundsätzlich verboten ist. „Nur, wenn man sein Fahrzeug überall bequem abstellen kann, ist es (...) ein attraktives Fortbewegungsmittel.“ – so lautete die Begründung für das Urteil. Seitdem wachsen PKW-Bestand und -Größe kontinuierlich und der öffentliche Raum wird zunehmend knapper.

Das Projekt Fair Parking versucht nun, den Citizen Science-Ansatz für den Verkehrsbereich einzusetzen. Es geht darum, das Know-how der Bewohner*innen, die Expert*innen für ihren Stadtteil sind, zu nutzen: Welche besser nutzbaren Parkplatzflächen kennen sie und wie könnten diese stattdessen aussehen? Damit soll die Beteiligung der Stadtteilbewohner*innen gefördert, die Vision der

menschengerechten Stadt erlebbar gemacht und insbesondere der Blick auf den öffentlichen Raum verändert werden.

„Fair Parking“: Autogerechte Stadt? Menschengerechte Stadt! Podiumsdiskussion

Senator Dr. Anjes Tjarks - Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Hamburg
Bernd-Ulrich Netz - Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Hamburg

Christiane Blömeke - BUND Hamburg

Prof. Dr. Jörg Knieling - HafenCity Universität Hamburg

Zum Abschluss der Tagung diskutierten der Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Stadt Hamburg, Dr. Anjes Tjarks, der Leiter des Amtes für Naturschutz und Grünplanung der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Bernd Ulrich Netz, die Landesvorsitzende des BUND Hamburg, Christiane Blömeke sowie Prof. Dr. Jörg Knieling, Leiter des Fachgebiets Stadtplanung und Regionalentwicklung der HafenCity Universität, welche Stellschrauben für die Verkehrswende in Hamburg und die Transformation der Stadt notwendig sind. Moderiert wurde die Diskussionsrunde von Karin Heuer.

Zu Beginn der Diskussionsrunde stellt Frau Heuer die Frage, ob die Umsetzung der ambitionierten Ziele des Koalitionsvertrags der Hamburger Landesregierung schnell genug erfolge. Senator Dr. Tjarks erläutert, dass die Umsetzung zwar nicht ausreichend schnell geschehe, sich das Tempo aber erhöht habe. Dies zeige beispielsweise der Radwegneubau. Damit sei Hamburg deutlich schneller vorangekommen als beispielsweise Berlin.

An Prof. Knieling geht die Frage, ob die Stadt Hamburg aus wissenschaftlicher Sicht ausreichend schnell auf die Herausforderungen des Klimawandels reagiere. Knieling bewertet die Beschleunigung der Entwicklungen und Veränderungen der letzten Zeit grundsätzlich als positiv. Die starke Auto-Orientierung der Stadt mache den Umbau zur menschengerechten Stadt aber aufwändig und langwierig, da Erneuerungszyklen etwa von Straßen eine gewisse Zeitdauer in Anspruch nähmen. Jedoch sollte die Stadt die neuesten Erkenntnisse der Forschung besser in die jeweiligen aktuellen Planungen integrieren, zum Beispiel die Einbindung von blauer und grüner Infrastruktur in Neuplanungen. Hier sei z.B. Helsinki deutlich innovativer, während in Hamburg Mobilität und Stadtgrün oft noch gegeneinander ausgespielt würden. Herr Netz bestätigt, dass hierbei Verbesserungen notwendig seien. Er verweist auf die langen Planungszyklen. So resultierten einige Maßnahmen, die sich aktuell in der Umsetzung befänden, aus lange zurückliegenden Planungen. Die aktuelle Umsetzung sei damit planerisch eigentlich nicht mehr auf der Höhe der fachlichen Diskussion. Senator Dr. Tjarks führt in diesem Zusammenhang die Überseeallee in der HafenCity als Beispiel für eine ungenügende Verkehrsplanung an. Wenn hingegen ein Verkehrssystem so geplant und gebaut werde, dass sowohl der ÖPNV als auch der Radverkehr gut funktionierten, brauche es weniger Raum für Autos. Allerdings zeigten Beispiele anderer Städte, dass viele Städte gut seien entweder im Bereich des ÖPNV oder des Radverkehrs, selten aber in beiden Verkehrsbereichen gleichermaßen. Das Ziel für Hamburg sei jedoch, beide Bereiche gleichzeitig und abgestimmt aufeinander auszubauen.

Auf die Frage, wo und in welcher Weise die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft auf die Erfordernisse eingehe, die durch die Etablierung von „Blue Green Streets“ entstehen werden,

erläutert Netz, dass ein Umdenken und die Abkehr von den Planungen, wie sie die letzten 100 Jahre stattfanden, notwendig sei. So wurde bisher ankommendes Regenwasser in der Kanalisation über Rohrsysteme abtransportiert, Bäume wurden dort gepflanzt, wo sie möglichst wenig störten. Nun hat die Behörde beispielsweise eine Liste mit Straßen erstellt, in denen sich das Filtern des abfließenden Wassers besonders lohnt, um die Verunreinigung von Gewässern mit Plastikpartikeln aus dem Reifenabrieb zu verhindern.

Nach der Bedeutung von aktiven Beteiligungsformaten im Zusammenhang mit Neu- und Umbaumaßnahmen gefragt, führt Frau Blömeke das Anwohnerparken in Eppendorf an, das kontrovers diskutiert wurde, weil viele Betroffene verhindern wollten, dass Parkplätze wegfielen. Das Beispiel zeige, wie wichtig Beteiligung und die Einbeziehung der Betroffenen bei Veränderungen seien. Grundsätzlich sei eine Forderung des BUND, mehr Flächengerechtigkeit in der Stadt zu erreichen. Dafür seien Visionen unabdingbar und genauso arbeite auch das vorgestellte BUND Projekt Fair Parking mit seinem Citizen Science-Ansatz. Auch der Verkehrsversuch „Flaniermeile in Volksdorf“, für den Parkplätze für eine befristete Zeit umgestaltet wurden, sei ein gelungenes Beispiel. Der BUND glaube daran, Menschen für die Veränderungen gewinnen zu können und dass dazu auch praktische Umsetzungsbeispiele beitragen können.

Die Moderatorin verweist auf die guten Ansätze aus Bremen und fragt, inwieweit Hamburg Ambitionen hat, die Verkehrswende auch mit solch innovativen Projekten voranzutreiben. Senator Dr. Tjarks verweist darauf, dass Bremen als Stadt deutlich kleiner sei und die Vergleichbarkeit somit nicht unmittelbar gegeben sei. Er bestätigt aber die Wichtigkeit des Voneinander-Lernens der Städte und des Teilens von Visionen und Konzepten zu neuen Ansätzen. Dabei sei das Schaffen von Bildern, mit denen Visionen vorstellbar würden, und Beispielen wie die Pop up-Projekte sehr hilfreiche Ansätze. Die Verkehrswende werde in einer Demokratie ohne Unterstützung durch die Bevölkerung nicht umgesetzt werden können. Es brauche Mut zur Umsetzung, aber auch Zeit dafür. Mobilität sei stark durch Routinen gesteuert, diese müsse erst einmal durchbrochen und durch neue Routinen ersetzt werden.

Zur Bedeutung von Verkehrsexperimenten führt Prof. Knieling aus, dass der Umbau des Jungfernstiegs ein gutes Beispiel dafür abgebe, dass durch Ausprobieren eine schnelle Umsetzung erfolgen könne, bevor der Streit über planerische und technische Detailfragen den Transformationsprozess blockieren. Seine Frage an die Politik sei, ob Verkehrsversuche zu einem neuen politischen Instrument werden könnten, was aus seiner Sicht wünschenswert wäre. Vorstellbar wäre etwa eine „Taskforce Experimente der Stadtentwicklung“. Senator Dr. Tjarks erklärt, wie wichtig und hilfreich solche Experimente sein können, auch in Hamburg, wie dies etwa das autofreie Rathausviertel oder der Freiraum Ottensen zeigten. Allerdings hätten Experimente auch Grenzen, denn sie führten bei Behörden oft zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand, weil erst das Experiment durchgeführt werde und anschließend auch noch der reguläre der Planungsprozess. Private Initiativen könnten teilweise Abhilfe schaffen, da sie flexibler vorgehen können.

Angesprochen auf den Konflikt um Baumfällungen bei Verkehrsprojekten erläutert Senator Dr. Tjarks, dass für den Bau der Velorouten in Hamburg zwar rund 600 Bäume gefällt, aber in diesem Zusammenhang auch 800 neue Bäume gepflanzt wurden. Frau Blömeke wirft ein, dass das Ausspielen von Velorouten gegenüber Bäumen problematisch sei, viel sinnvoller sei es, möglichst den Autos Platz wegzunehmen und die Bäume zu belassen. Netz ergänzt, dass blaugrüne Infrastrukturprojekte sehr langlebig angelegt würden, weswegen es schwer sei, kurzfristige Experimente durchführen zu können. Zu den kontrovers diskutierten Baumfällungen in Hamburg führt er aus, dass es nicht realistisch sei, komplett auf Fällungen zu verzichten. Es gebe viele Straßen, die völlig ohne Bäume gestaltet seien, so

dass vor allem dort eine Veränderung greifen müsse, indem beispielsweise auf Parkplätzen Bäume gepflanzt würden - was natürlich nicht immer einfach sein werde.

Frau Heuer fragt, ob geplant sei, die PKW-Zulassungen gezielt zu steuern und zu reduzieren. Herr Netz betont die Notwendigkeit, Menschen davon zu überzeugen, auf ein eigenes Auto zu verzichten, und Senator Dr. Tjarks ergänzt, dass weniger Autos ein wichtiges Ziel für die Stadtentwicklung sei. Dies sei auch realistisch, denn seit der Corona-Pandemie sei die Verkehrsvermeidung ein „neuer“ Faktor, so gebe es weniger Autofahrten und etwa 50 % mehr Fahrradverkehr. Aber in einem freien Lande werde es keine Verbote von Autos geben. Frau Blömeke erkennt zwar die Bemühungen an, verweist aber auf die dennoch immense Zahl zugelassener PKW in Hamburg. Die Änderungen seien sehr langsam – Zeit, die aber angesichts von Klimawandel und Artensterben nicht mehr vorhanden sei. Prof. Knieling fragt in diesem Zusammenhang, inwiefern der rot-grüne Senat den neuen Verkehrsentwicklungsplan nutzen könne und werde, um positive Aspekte einfließen zu lassen, beispielsweise die Neuordnung der Verkehrsflüsse auf den Magistralen. Senator Dr. Tjarks betont, dass auch der Umbau der Magistralen Zeit beanspruche. Es sei aber sinnvoll, Neues auszuprobieren. Der Neubau der U-Bahnlinie 5 eröffne z.B. hierzu Chancen, denn durch die offene Bauweise könne dort nach Abschluss der Bauarbeiten der Straßenraum neu geordnet werden. Der Bau der A26 Ost im Süden Hamburgs könne die B73 als extrem belastete Magistrale entlasten und Platz für Neuplanung machen. Frau Blömeke wirft ein, dass der Bau der A26 und generell der Bau weiterer Autobahnen rückwärtsgewandt sei und eine auf nachhaltige Stadtentwicklung ausgerichteten Verkehrs- und Mobilitätswende deutlich widerspreche.

Auf die Frage, ob es strategisch klug seien könne, die Themenfelder Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr wieder in einer Behörde zusammenzuführen, antwortet Herr Netz, dass Behördenzuschnitte immer veränderbar seien. Wichtig sei aber vor allem eine gute politische Führung, die zusammenarbeite. Wenn dies gegeben sei, dann seien die Zahl und der Zuschnitt der Behörden bzw. Ministerien nicht das eigentliche Problem.

Senator Dr. Tjarks betont, dass seine Behörde die Verkehrsbehörde sei und bleiben wolle. Der Fokus liege eindeutig auf dem Verkehr und der Mobilitätswende. Er betont, dass er sich Unterstützung für den eingeschlagenen Weg wünsche – alle Akteure der Stadtgesellschaft sollten ihre Belange in die Planungsprozesse einbringen – insbesondere auch positive Ideen und Visionen, denn in einer Demokratie gewannen vor allem diejenigen, die ihre Meinung äußerten und andere mit guten Konzepten überzeugen könnten.