



Wolfgang Haller

Straßenraumgestaltung in Geschäftsstraßen



Geschäftsstraßen sind wichtige Orientierungs- und Identifikationselemente im Stadtquartier. Sie sind oft auch Hauptverkehrsstraßen und deshalb prädestinierte „Shared Spaces“. Ausgeführte Beispiele zeigen, dass Einkaufen, Flanieren und Verweilen Spaß macht, wenn bei der Gestaltung die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad im Vordergrund steht, die Geschwindigkeiten bei maximal 30 km/h liegen, das Auto nicht dominiert und der Straßenraum Qualität als Freiraum hat. Die Beispiele zeigen darüber hinaus, dass es ein breites Spektrum gut funktionierender Lösungsansätze gibt, wenn die örtlichen Randbedingungen sorgfältig beachtet und individuelle, maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden.

Geschäftsstraßen im städtebaulichen Kontext

Geschäftsstraßen sind wichtige Orientierungs- und Identifikationselemente im Stadtquartier. Beispiele sind die traditionellen Hauptstraßenachsen in den Gründerzeitquartieren der Großstädte. Die Ladengeschäfte, Cafés und Restaurants prägen das Quartier und geben ihm Identität und Unverwechselbarkeit. Sie bilden die lebendigen Mittelpunkte der Quartiere und sind die geschäftlichen und kulturellen Zentren. Die umgangssprachlichen Straßennamen zeigen die Verbindung von Geschäftsstraße und Kiez: die „Lister Meile“ in Hannover-List, die „Fuhle“ in Hamburg-Barmbek oder die „Kö“ in Düsseldorf. In Kleinstädten sind Geschäftsstraßen häufig die Ortsdurchfahrten im Zuge klassifizierter Straßen und auch dort die Ortsmitten.

Geschäftsstraßen als Hauptverkehrsstraßen

Geschäftsstraßen sind oft auch Hauptverkehrsstraßen. Durch die Lage im Stadtraum sind sie häufig Radialen, die in das eigentliche Stadtzentrum führen. Nutzungskonflikte zwischen den verkehrlichen Funktionen und der Funktion als Geschäftsstraße sind deshalb unvermeidlich. Die derzeit in den Zentren üblichen Fußgängerbereiche sind in der Regel einstige Hauptverkehrsstraßen, auch wenn dies aus heutiger Sicht in Anbetracht der großen Passantenströme kaum noch vorstellbar ist. Die Geschäftsstraße als Hauptverkehrsstraße, d.h. eine Geschäftsstraße, die gleichzeitig eine Verkehrsfunktion aufweist, die über die unmittelbare Erschließung des umgebenden Quartiers hinausgeht, ist deshalb ein spezifischer Typ von Straßenraum, der eine besondere Beachtung verdient. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf diese Straßenkategorie.

Städtebauliche Bemessung der Straßenräume von Geschäftsstraßen

Im Regelwerk für den Entwurf von Stadtstraßen, den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

ist die (Haupt-)Geschäftsstraße eine eigene Kategorie, die eingehend beschrieben wird. Geschäftsauslagen und die Passantendichte erfordern breite Seitenräume. Typische funktionale Anforderungen sind der lineare Querungsbedarf, da die Passanten die Straßenseite wechseln wollen – und zwar wenn möglich an jeder Stelle. Sicheres und komfortables Queren erfordert angemessen niedrige Geschwindigkeiten und gute Sichtkontakte zwischen Fußgängern und Fahrzeugen. Entwurfsprägende Nutzungsansprüche in Geschäftsstraßen sind der Fußverkehr (längs und quer), der Radverkehr, das Liefern und Laden, das Parken sowie die Aufenthaltsfunktion. Wenn Geschäftsstraßen vom ÖPNV befahren werden, sind Busse oder ggf. Straßenbahnen ebenfalls zu berücksichtigen. Die Verkehrsstärke im Kraftfahrzeugverkehr ist eine wichtige Randbedingung, sie sollte aber nicht entwurfsprägend sein. Gemäß der im Regelwerk verankerten „Städtebaulichen Bemessung“ der Straßenräume erfolgt die Bemessung von außen nach innen: Erst wenn die Ansprüche in den Seitenräumen erfüllt sind, wird die Fahrbahn bemessen. Die immer erforderliche Abwägung der konkurrierenden Ansprüche geht also nicht davon aus, dass eine bestimmte Menge an Kraftfahrzeugverkehr im Straßenraum bewältigt werden muss und der dann übrigbleibende Raum für die Seitenräume zur Verfügung steht, sondern die Vorgehensweise ist umgekehrt.

Geschäftsstraßen als Shared Space

Geschäftsstraßen sind wegen der intensiven Nutzungsverflechtungen die typischen Shared-Space-Bereiche: Der begrenzte Raum muss geteilt werden. Durch eine weitgehende De-regulierung lassen sich die vielfältigen Nutzungsansprüche meist konfliktfrei abwickeln, wenn die Geschwindigkeiten angemessen gering sind und der Straßenraum eine gute Übersichtlichkeit aufweist. Inzwischen gibt es im In- und Ausland viele Beispiele, die zeigen, dass dies in Geschäftsstraßen auch bei der gleichzeitigen Funktion einer Hauptverkehrsstraße möglich ist.



Die FGSV hat für diese Entwurfshaltung gesonderte „Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Querungsbedarf“ verfasst. Demnach ist bei zweistreifigen Straßen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 1.000 Kfz/h ein freies Queren jederzeit möglich, wenn die Geschwindigkeiten gering sind. Über 1.000 Kfz/h sind bei zweistreifigen Straßen ein Mittelstreifen oder eine relativ dichte Folge von Mittelinseln als Querungshilfen erforderlich. Dann sind bei zweistreifigen Straßen sogar Verkehrsstärken bis 1.800 Kfz/h möglich – eine Verkehrsstärke, die bei zweistreifigen Geschäftsstraßen in den allermeisten Fällen nicht überschritten wird. Geschäftsstraßen in den zentralen Stadtquartieren werden künftig viel häufiger eine langsam befahrene, deregulierte Straße nach dem Shared-Space-Gedanken sein, als eine herkömmliche, mit Tempo 50 befahrene Hauptverkehrsstraße mit gesicherten Querungsstellen.

ÖPNV – Busse und Straßenbahnen

Geschäftsstraßen sind häufig in die Linien des ÖPNV eingebunden. Haltestellen unterstreichen die Zentralität des Straßenraums und sorgen für zusätzliche Kundenfrequenz. Die grundsätzlichen Anforderungen des ÖPNV nach einem möglichst reibungslosen Betriebsablauf und einer aus der Sicht der ÖPNV-Kunden hohen Beförderungsgeschwindigkeit müssen mit den Ansprüchen der Nahmobilität und den Anforderungen der geschäftlichen Nutzung in Einklang gebracht werden. Hauptdiskussionspunkte sind dabei die noch nutzungsverträglichen Geschwindigkeiten sowie bei Straßenbahnen die Trennwirkung durch besondere Bahnkörper.

Nachdem in der Vergangenheit die ungehinderte Fahrt des ÖPNV mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h auch in Geschäftsstraßen eine kaum diskussionsfähige Forderung der Betreiber des ÖPNV war, ist inzwischen ein Umdenken erkennbar. Es setzt sich zunehmend die Auffassung durch, dass der ÖPNV in Geschäftsstraßen nur dann erfolgreich integriert werden kann, wenn angemessene Geschwindigkeiten – und die liegen in belebten Geschäftsstraßen immer unterhalb von 50 km/h – eingehalten werden. Die Auswirkungen auf die Fahrzeiten des ÖPNV, beispielsweise von 30 km/h in zentralen Geschäftsbereichen mit begrenzter Ausdehnung, sind in der Regel minimal. Sie müssen in einer umfassenden Bewertung zwar berücksichtigt werden, sie dürfen aber nicht als Ausschlusskriterium gelten. Es gibt viele gute Beispiele, die zeigen, dass auch mit 30 km/h in Geschäftsstraßen ein attraktiver ÖPNV möglich ist.

Auch Straßenbahnen können in Geschäftsstraßen integriert werden. Besondere Bahnkörper wirken allerdings als Barriere, zumal sie verkehrsrechtlich gesehen nicht als Querungshilfe benutzt werden dürfen. Ein guter Kompromiss ist hier ein Mittelstreifen, der das freie Überqueren erleichtert und eine dichte Folge von Lichtsignalanlagen, die kaum zu koordinieren wären, entbehrlich macht. Ein Beispiel aus Kassel ist die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße, ein Einkaufsboulevard, der speziell unter dem Aspekt der Stärkung der Geschäftsstraße in der Quartiersmitte gemeinsam mit den Anwohnern entwickelt und gestaltet wurde.



Abb. 1: Die Geschäftsstraße als Rückgrat im Quartier. Notwendige Verkehre werden verträglich abgewickelt (Kassel, Friedrich-Ebert-Straße).

Parken

Das Parken ist in der Regel der am meisten kontrovers diskutierte Nutzungsanspruch in einer Geschäftsstraße. Die Argumente für und wider sind bekannt: Die Gewerbetreibenden sehen in möglichst vielen Stellplätzen einen Garant für zufriedenstellende Umsätze und das Kundenverhalten scheint ihnen häufig Recht zu geben. Dabei geht es weniger um die objektive Chance vor dem Ladengeschäft eine Parkmöglichkeit zu finden – diese ist eher gering –, als um die psychologisch wohl wichtige Möglichkeit, generell Parkmöglichkeiten vorzufinden. Andererseits ist offenkundig, dass zu viele Stellplätze die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen und das Queren der Straße erschweren. Die Verkehrssicherheit ist bei zugeparkten Straßenrändern nachweislich schlechter als bei freien Straßenrändern. Konzepte des Shared Space sind ohne Sichtbezüge und damit ohne eine Einschränkung des Parkens kaum denkbar. Hinzu kommen die Beeinträchtigungen des Radverkehrs, der bei beengten Verhältnissen durch aufschlagende Türen gefährdet wird.

Eine örtlich angemessene Lösung ist jeweils im Einzelfall auf der Grundlage eines Parkraumkonzepts zu entwickeln. Die nachfragegerechte Anzahl von Stellplätzen kann im Straßenraum ohnehin nur in den seltensten Fällen ausgewiesen werden, weshalb auch rückwärtige und am Rand der Geschäftsstraße liegende Parkmöglichkeiten in einer Parkraumbilanz zu berücksichtigen sind.

Liefen und Laden

Aus der geschäftlichen Nutzung ergeben sich Liefer- und Ladevorgänge, für die im Straßenraum Flächen reserviert werden müssen. Eine gemeinsame Nutzung mit Flächen, die zum Parken vorgesehen sind, scheidet oft aus, da diese Flächen bei Parkdruck für die Liefer- und Ladevorgänge nicht zur Verfügung stehen. Bewährt haben sich gesondert ausgewiesene Liefer- und Ladezonen, die sich in der Gestaltung von den herkömmlichen Parkflächen deutlich abheben. Im Einzelfall können Flächen zum Liefern und Laden auch auf verbreiterten Gehwegflächen vorgesehen werden.



Abb. 2: Geschäftsstraße im Zuge einer Ortsdurchfahrt in einer kleinen Stadt: Bei Tempo 30 und einer guten Straßenraumgestaltung kann das gut funktionieren (Lüchow, Lange Straße).

Radverkehr

Geschäftsstraßen sind wesentliche Ziele des Radverkehrs. Wege zum Einkaufen und zu privaten Erledigungen im Wohnumfeld führen meistens über die Quartiersmitte und damit auch über Geschäftsstraßen. Ob Radverkehrsanlagen – d.h. Radwege oder Radfahrstreifen – angeboten werden müssen oder ob die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn die sicherste und nutzerfreundlichste Regelung ist, ist im Einzelfall zu entscheiden. Das Geschwindigkeitsverhalten ist auch hierbei maßgeblich: Sind die Geschwindigkeiten gering, hat die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn eine erheblich größere Akzeptanz als bei der herkömmlichen Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr schwimmt im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich bei 20 oder 30 km/h im Kraftfahrzeugverkehr mit und gibt zumindest zeitweise das Tempo vor. Unstrittig ist, dass ausreichend und qualitativ zufriedenstellende Radabstellanlagen angeboten werden müssen.

Zu Fuß unterwegs

Das Zufußgehen ist ein wesentlicher Teil der Nahmobilität, die gerade in den Zentren der Quartiere gestärkt werden muss. Breite Gehwege, die neben dem unbeschwerten Gehen auch ein weniger zielgerichtetes Flanieren, Stehenbleiben und Unterhalten ermöglichen, sind hierfür eine wichtige Voraussetzung. Die Möglichkeit der freien Querung einer Straße an beliebiger Stelle ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal, wenn man zu Fuß unterwegs ist. In Geschäftsstraßen ist deshalb die freie Überquerbarkeit immer anzustreben. Zusätzliche, in regelmäßigen Abständen angeordnete Lichtsignalanlagen bieten technisch gesicherte Querungsmöglichkeiten an. Dies ist ein Angebot für schwächere Verkehrsteilnehmende und ergänzt die Barrierefreiheit.

Wer zu Fuß unterwegs ist – und das sind in Geschäftsstraßen nahezu alle –, nimmt die Qualität der Materialien und der Ausstattungselemente besonders gut und intensiv wahr. Eine sorgfältige Detailgestaltung und angenehme Materialien fördern die Wege zu Fuß.



Abb. 3: Flächen für Aufenthalt und Kommunikation außerhalb der kommerziellen Nutzung sind eine wichtige Ergänzung zu Straßencafés (München, Harras).



Abb. 4: Geschäftsauslagen erfordern breite Seitenräume. Das Parken ist dann oft störend (Georgsmarienhütte, Oeseder Straße).

Geschäftsstraße als Freiraum

Bei zunehmender Verdichtung der Städte bekommen Geschäftsstraßen eine große Bedeutung als innerstädtischer Freiraum. Geschäftsstraßen sind Bestandteil von Freiraumnetzen mit oder ohne Begrünung. Dabei zeigt sich, dass die Aufenthaltsqualität durch die vielen funktionalen Anforderungen und die starke Kommerzialisierung des öffentlichen Raums immer stärker an den Rand oder in den Hintergrund gedrängt wird. Zweckfreie Flächen sind in Geschäftsstraßen inzwischen selten. Kommunikation findet überwiegend im Straßencafé statt. Sitzgelegenheiten, die gerade eine älter werdende Gesellschaft braucht, sind außerhalb der kommerziellen Nutzung selten. Bei der Gestaltung von Straßenräumen von Geschäftsstraßen ist deshalb der Freiraumqualität, sowohl was die Materialisierung als auch die Flächenansprüche angeht, Beachtung zu schenken.

Verkehrsregelungen

Da Geschäftsstraßen oft Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes sind, ist die Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h



Abb. 5: Eine Geschäftsstraße, die gleichzeitig eine Hauptachse im ÖPNV ist, muss kein Widerspruch sein (Hamburg, Mönckebergstraße).

trotz der angesprochenen Nutzungsverflechtungen immer noch vorherrschend. Zumindest abschnittsweise sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen die logische Konsequenz der zu beobachtenden Nutzungskonflikte. Die stärkere Nutzung muss auf die schwächere Rücksicht nehmen und nicht umgekehrt. Geschäftsstraßen werden deshalb zunehmend als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 30/20) ausgewiesen und kommen damit dem Shared-Space-Gedanken sehr nahe. Letztere haben sich inzwischen insbesondere in zentralen Bereichen von Klein- und Mittelstädten etabliert. Die abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkung auf intensiv genutzten Straßenabschnitten ist bei einer entsprechenden Straßengestaltung vermittelbar. Beispiele zeigen, dass eine hinreichende Akzeptanz durchaus vorhanden ist.

Ausblick

Kennzeichnend für Geschäftsstraßen sind aus funktionaler Sicht die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzungen und in der Regel auch Nutzungskonflikte. Die praktischen Erfahrungen zeigen, dass diese Konflikte durch Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen nicht weggeplant werden können, sie lassen sich dadurch aber häufig mildern. Ausgeführte Beispiele zeigen, dass es ein breites Spektrum gut funktionierender Lösungsansätze gibt, wenn die örtlichen Randbedingungen sorgfältig beachtet und individuelle, maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden. Folgende Aspekte erscheinen wichtig:

- Die Gestaltung von Geschäftsstraßen muss sich in erster Linie an den Anforderungen derer messen, die zu Fuß unterwegs sind. Sie brauchen ausreichend breite Seitenräume und müssen die Straße möglichst frei queren können.
- Wer die Stärkung der Nahmobilität ernst meint, muss Geschäftsstraßen radtauglich machen, d.h., der Radverkehr muss sicher und bequem geführt werden und es müssen ausreichend und gute Radabstellanlagen vorhanden sein.

- Der ÖPNV muss in die Geschäftsstraße integriert werden, weil er für die Geschäfte ein Frequenzbringer ist. Dabei muss er aber so langsam fahren, dass er nicht selbst zum Störfaktor wird. Dies gilt auch für Straßenbahnen.
- Auch große Kfz-Verkehrsstärken können in Geschäftsstraßen abgewickelt werden, wenn die Geschwindigkeiten nutzungsverträglich sind. Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen beschränkt sich bislang leider überwiegend auf Straßen in kleinen und mittleren Städten. Hier sind gerade in den großen Städten in den Stadtteilzentren mehr Impulse notwendig.
- Das Parken wird sich aus den meisten Hauptgeschäftsstraßen nicht verbannen lassen und in vielen Beispielen lässt sich das Parken auch integrieren. Trotzdem ist immer wieder darauf hinzuweisen, dass das Parken auch störend und häufig gefährdend ist. Eine Maximierung der Stellplatzanzahl hat jedenfalls noch nie zu einer guten Geschäftsstraße beigetragen.

Die Funktionalität eines Straßenraums darf beim Entwurf einer Geschäftsstraße nicht alleine im Vordergrund stehen. Der integrierte, städtebauliche Gestaltungsansatz und die übergeordnete Gestaltungsidee dürfen bei der Entwurfsbearbeitung nicht verloren gehen. Notwendig ist eine zurückhaltende, den örtlichen Verhältnissen angepasste, schlichte Gestaltung, die punktuell Akzente setzt. Entwerfen wir also Geschäftsstraßen eher als Boulevard, Corso oder Flaniermeile und weniger als Hauptverkehrsstraße!

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller
Gesellschafter SHP Ingenieure, Hannover



Siegfried Dittrich

Das Thema „Parken“ als Hemmnis oder als Steuerungsinstrument?

Über den Umgang mit dem ruhenden Verkehr in städtebaulichen Konzepten



Ein Querschnittsthema, an dem viele positive Ansätze und ambitionierte Vorhaben scheitern, sowohl im eigentlichen Verkehrsbereich als auch im Städtebau, ist das Thema „Parken“ – der Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Vor diesem Hintergrund thematisiert der vorliegende Beitrag, wie Parkraummanagement als frühzeitiges Steuerungsinstrument in städtebaulichen Konzepten eingesetzt werden kann. Dies betrifft sowohl den öffentlichen Raum mit seiner Bewirtschaftung des Parkraums, als auch die Regelungen bei den privaten Bauvorhaben, den Stellplatzsätzen und ihren in Zukunft notwendigen Anpassungen an neue Mobilitätsformen. Ziel sollte es sein, bisherige Regelungen und Satzungen in übergeordnete Mobilitätskonzepte weiterzuentwickeln, die neue und innovative Mobilitätsformen gebührend berücksichtigen.

Handlungsbedarfe

Das Thema „Parken“ erfreut sich bei Politik und Bevölkerung, aber auch in der Planungszunft meist nicht sehr großer Beliebtheit. Oft treten dann bei der Umsetzung vieler städtebaulicher Konzepte sowie von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung von Fuß- und Radverkehr die Konflikte mit dem ruhenden (Kfz-)Verkehr zu Tage. Sie sind verknüpft mit vielen Maßnahmenbereichen, in denen deshalb Handlungsbedarf besteht. „Parken“ ist also ein Thema, das einer integrierten Betrachtung in Wechselwirkung zu anderen Verkehrsarten und zum Städtebau, Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualitäten bedarf.

Handlungsbedarf in vielen Bereichen:

- Parkdruck, insbesondere in den innerstädtischen Gebieten
- Beeinträchtigung für Fuß- und Radverkehr/Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualitäten/Konflikte mit dem ruhenden Verkehr
- Immissionsschutz (Parkraumbewirtschaftung wichtiger Baustein bei Lärminderungs- und Luftreinhalteplänen, aber auch generell bei Klimaschutzkonzepten)
- (Bau-)Kosten, v.a. im Wohnungsbau
- Wert zentraler öffentlicher Flächen
- Verkehrsmittelwahl/Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Die Themen wachsende Stadt und Verdichtung sowie die notwendige Ausweisung neuer Wohnstandorte erhöhen den Druck auf den öffentlichen Raum und in den Straßenräumen. Die Nutzungskonflikte des ruhenden Verkehrs mit den anderen Nutzungen, die erst die urbanen Qualitäten von Städten ausmachen, werden weiter zunehmen. Mit der Forderung nach bezahlbarem Wohnraum rücken die Kosten in den Fokus – und hier spielt die Stellplatzfrage eine große Rolle!

Wert zentraler Flächen im öffentlichen Besitz (entgangene Einnahmen, Qualität der Nutzungen) Kosten der Investoren / Nutzer: Baukosten v.a. im Wohnungsbau:	
	Kosten pro Stellplatz brutto
Stellplatz Straßenrand 6 m x 2 m	ca. 1.500 Euro
Stellplatz ebenerdiger Parkplatz anteilig mit Fahrgassen 25 m ²	ca. 3.000 Euro
Parkhaus Systembauweise, oberirdisch	7.000 - 12.000 Euro
Parkhaus Ort betonbauweise, oberirdisch	12.000 - 19.000 Euro
Tiefgarage, singulär oder objektbezogen	25.000 - 72.000 Euro
Automatisches Parksystem (Parkregal)	15.000 - 36.000 Euro
Automatisches Parksystem (Palettenverschiebesystem, nur Parktechnik)	ab 30.000 Euro

Tab. 1: Wert zentraler Flächen im öffentlichen Besitz
(Quelle: Kosarev 2014)

Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum

Ein bedeutender Baustein im Parkraummanagement ist die Parkraumbewirtschaftung: „Die Parkraumbewirtschaftung ist ein besonders wichtiges Instrument zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens in den Städten, da sie eine der wenigen Maßnahmen darstellt, mit denen die Kommunen tatsächlich regulierend in das Verkehrsverhalten eingreifen können.“ (Heinrichs et al. 2013, S. 10). Durch Verminderung des Parkdrucks ermöglicht sie auch, im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des Straßenraums, andere Nutzungsansprüche gebührend zu berücksichtigen. Abb. 1 zeigt die entlastende Wirkung der Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum.