

6.11 Anforderungen an den Straßenraum

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Straßen in erster Linie als Verkehrsraum gesehen, auf denen sich Personen fortbewegen und Güter transportiert werden. Straßen und Wege gehören -vor allem in der Stadt- aber auch zum **Lebensraum** des Menschen. Sie sind hier regelmäßig auch Aufenthaltsraum und wesentlicher Bestandteil des Wohnumfeldes. Die Funktion des Lebensraumes wurde bisher nur untergeordnet betrachtet. Es leben Menschen an diesen Straßen, wollen dort verweilen. Kinder wollen auf den Straßen spielen. Straßengestaltung kann darüber hinaus das Erscheinungsbild einer Stadt beeinflussen und dazu beitragen, dass sich die Menschen in ihrem Umfeld bzw. in der Stadt wohlfühlen.

Mit wachsendem Kraftfahrzeugverkehr sind seit den 50er Jahren bis zum Teil weit in die 80er Jahre hinein in deutschen Städten die nicht verkehrlichen Funktionen des Straßennetzes zurückgedrängt worden. Es wurden zwar in besonderen Situationen auch Verkehrsstraßen in Fußgängerzonen verwandelt, um insbesondere in Einkaufsbereichen die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Innenstädte positiv zu beleben. Ansonsten aber wurden dem Ausbau der Verkehrsstraßen Vorgärten geopfert. Gehwege wurden auf Mindestbreite zurückgedrängt. Städtische Plätze wurden für den Ruhenden Verkehr umgerüstet. Die im 2. Weltkrieg vernichtete Substanz an Straßenbäumen wurde nicht ersetzt. Für die noch vorhandenen Straßenbäume war beim Straßenausbau oft kein Platz.

In Kiel wurde dieser Weg erst mit dem GVP'88 verlassen. Die flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten (weit mehr als die Hälfte des Kieler Straßennetzes) war ein erster wichtiger Schritt 1990 und 1991. Durch die konsequente (Wieder-)Begrünung der Kieler Straßen bei Ausbau und Neugestaltung ist inzwischen der Vorkriegsstand an Straßenbäumen weit überschritten. Um knapp zehntausend Straßenbäume hat sich in den letzten 20 Jahren der Bestand an Straßenbäumen vergrößert (heute ca. 26.000 Bäume). Das entspricht einer Zunahme von über 50%.

Gelungen ist es in den letzten Jahren, die Aufenthaltsqualität einiger städtischer Plätze (u. a. Bootshafen, Hörn, Berliner Platz, Bahnhofsvorplatz, Holstenplatz) entscheidend zu verbessern. Nach und nach sind auch Gehwegflächen vor Wohngebäuden und Geschäften verbreitert worden. Gehwege können in den entsprechend umgestalteten Straßen jetzt auch wieder für Auslagen der Geschäfte und für Freisitze von Lokalen zur Verfügung

gestellt werden. Allerdings mussten wegen der noch nicht vollständig gelungenen Verdrängung des Durchgangsverkehrs beim Straßenausbau teilweise immer noch Kompromisse eingegangen werden. Dieser Weg war erfolgreich. Es bleibt aber noch einiges zu tun.

6.11.1 Ziele für den Straßenraum

Der mit dem GVP'88 eingeschlagene Weg lässt sich auch auf der Basis der strategischen Ziele der Stadt und der daraus entwickelten Ziele zum Verkehrsentwicklungsplan fortsetzen. Mit den Zielvorstellungen ‚Stadtstraßen als Lebensraum - Aufwertung der Standortqualität im Verkehrsnetz‘ sowie ‚kinder- und familienfreundliche Abwicklung des Verkehrs - Ermöglichung von kind- bzw. altersgerechter Mobilität‘ werden folgende Ziele für den Straßenraum definiert:

- Bessere Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit,
- Städtebauliche Aufwertung des Verkehrsraums,
- Abbau von Barrieren,
- Bessere Orientierung im Straßenraum,
- Ausreichende Flächenbereitstellung für den Rad- und Fußverkehr,
- Konsequente Abstimmung von Baustandards im Fußverkehr insbesondere für Kinder, Jugendliche sowie ältere Mitbürger/-innen.

Entsprechende Defizite weisen im innerstädtischen Straßennetz heute insbesondere die früheren und derzeitigen Verkehrsachsen mit Wohn- und Einzelhandelsnutzung sowie Teile der City und einige Stadtteilzentren auf.

6.11.2 Funktionale Straßenraumgestaltung

Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum dienen in erster Linie den Menschen, die an diesen Straßen leben. Sie verbessern neben der allgemeinen Verkehrssicher-



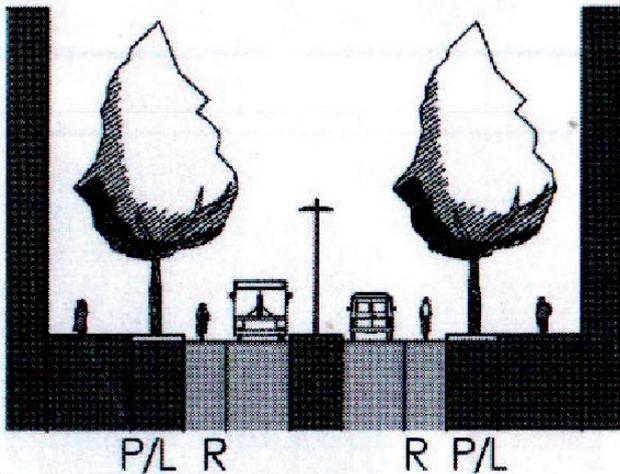
Südliches Sophienblatt

heit die Sicherheit und die Lebensqualität der Anlieger und Quartiersbewohner. Sie geben Fußgängern und Radfahrern mehr Raum und erleichtern das Queren der Straßen. Mit dem Straßenausbau ist in einer Stadt mit traditionell hohem Anteil an Pflasterstraßen und teilweise unbefriedigenden Unterhaltungszustand der Straßen regelmäßig auch eine Verminderung der Lärmbelastung verbunden.

Bei einer Reihe von Straßenzügen in Kiel werden angesichts der inzwischen geringeren Verkehrsmengen (durch Verlagerung des Verkehrs auf die Stadt tangente) funktionale und gestalterische Mängel besonders deutlich. Sie sind aufgrund ihrer Breite trotz geringer Verkehrsmengen Barrieren im Stadtgebiet. Häufig sind sichere Querungen für Fußgänger nur mit Hilfe von Lichtsignalanlagen möglich.

Als Elemente der Neuaufteilung und -gestaltung des Straßenraumes sind folgende zu nennen:

- Ausreichend breite Geh- und Aufenthaltsflächen mit ebenen Oberflächen und Sitzgelegenheiten,
- Zahlreiche und sichere Quermöglichkeiten,
- Begrünungen durch Bäume und Blumen,
- Anlagen für den ruhenden und fließenden Radverkehr,
- Raum für Warenauslagen, Freisitze und Spielgelegenheiten



Beispiel für die Straßenraumaufteilung einer Geschäftsstraße mit 25m Querschnittsbreite (Quelle: RAST06)

Bei den Geschäftsstraßen und Einkaufsbereichen ist heute aber auch wieder verstärkt darauf zu achten, dass Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr diese Bereiche gut anfahren können und ausreichende Park- und Lademöglichkeiten vorfinden.

Mit der Holtenauer Straße und auch der Schönberger Straße gibt es in Kiel schon gute Beispiele. Defizite der Straßenraumgestaltung sind insbesondere in den Stadtteilzentren und -straßen aufzuarbeiten. Zu nennen sind vor allem:

a) Stadtteilzentren

- Projensdorf (Gurlittstraße)
- Suchsdorf (Rungholtplatz)
- Altstadt (insbesondere Alter Markt, Schlossstraße, Eggerstedtstraße)
- Innenstadt (insbesondere Holstenbrücke, Andreas-Gayk-Straße)
- Gaarden
- Dietrichsdorf (im Bau)

b) Straßenabschnitte

- Projensdorfer Straße
- Eckernförder Straße (Suchsdorf)
- Holtenauer Straße (Belvedere)
- Feldstraße (südlich Esmarchstraße)
- Knooper Weg (zwischen Beselerallee und Lessingplatz)
- Westring
- Ringstraße
- Südliches Sophienblatt
- Hamburger Chaussee
- Alte Lübecker Chaussee
- Werftstraße
- Schönberger Straße
- Ostring
- Langer Rehm (mit dem Stadtteilzentrum in Dietrichsdorf in Vorbereitung)



Theodor-Heuss-Ring zwischen Waldwiese und Barkauer Kreuz

Erwähnt werden müssen auch zwei Straßenabschnitte, für die keine Veränderungschancen in absehbarer Zeit bestehen, die aber in den jeweiligen Quartieren besondere Eingriffe darstellen. Das sind der Theodor-Heuss-Ring zwischen Waldwiese und Barkauer Kreuz sowie die Ortsdurchfahrt der B 76 in Elmschenhagen. Für sie ist weiter nach Lösungen zu suchen.

6.11.3 *Gemeinsam genutzte Räume (Shared Space)*

Das Separationsprinzip für verschiedene Verkehrsarten muss bei der Gestaltung von Straßenräumen nicht immer der richtige Weg sein. Eine Möglichkeit zur besseren Nutzbarkeit des Straßenraumes für den Fuß- und Radverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur gestalterischen Aufwertung von Straßenräumen bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit, bietet sich unter Umständen durch das Konzept der gemeinsamen Nutzung des Raumes durch alle Verkehrsteilnehmer. Verwirklicht ist dieses Konzept in Kiel im Prinzip bisher nur in den relativ wenig ausgewiesenen Spielstraßen oder -bezogen auf einzelne Verkehrsarten- bei untergeordneter Nutzung von Gehwegen (durch Radfahrer) oder dafür besonders ausgewiesenen Fahrradstraßen (durch Kraftfahrzeuge).

Ein weitergehender, zurzeit im Ausland versuchsweise durchgeführter Ansatz, sieht bei geringeren Kraftfahrzeugverkehrsmengen vor, die herkömmliche Trennung der verschiedenen Verkehrsarten aufzuheben, um ein rücksichtsvolles Miteinander von Autofahrern, Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern zu ermöglichen. Es wird weitestgehend auf Schilder verzichtet. Es gelten nur drei Grundregeln: „max. Tempo-30“, „Rechts vor Links“ und „Augen auf“. Erste Erkenntnisse aus Pilotprojekten in den Niederlanden haben gezeigt, dass sich dabei u. U. auch die Unfallzahlen drastisch reduzieren lassen.

Die guten Erfahrungen in Kiel mit den in der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Mischnutzungen sollten Ansporn sein, Mischkonzepte weiterzuführen und versuchsweise -wie beschrieben- weiterzuentwickeln. Ein konkreter Modellstraßenraum wird kurzfristig vorgeschlagen.