

Zukunft der Straße

Eine Positionsbestimmung am Beispiel des nordrhein-westfälischen Landeswettbewerbs „Zukunft Stadtraum“

CHRISTIANE KALKA, RUTH REUTER

Einleitung

Seit dem Frühjahr 2020 wird das öffentliche und private Leben stark durch die Covid-19-Pandemie bestimmt. Bedingt durch das Infektionsgeschehen und die seitens der Regierungen ergriffenen Maßnahmen kam das öffentliche Leben insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 während der Lockdowns mehr oder minder vollständig zum Erliegen. Schulen, Kinderbetreuungs- und Freizeiteinrichtungen, Parks, Spielplätze wurden ganz oder teilweise geschlossen, Reiseaktivitäten auf ein Minimum reduziert. Die Präsenzpflicht in Büros wurde teilweise aufgelöst und für viele Arbeitnehmer*innen wurde das Homeoffice zur Pflicht. Die Wahrnehmung des unmittelbaren Wohnumfelds veränderte sich.¹ Da der Alltagsradius quasi gegen Null reduziert wurde, Veranstaltungen nicht stattfanden und Treffen im Privaten zeitweise untersagt waren, wurde das eigene Quartier, wurden Parks, Quartiersplätze, aber auch Straßen wichtige Räume für einen Ausgleich und ein Mindestmaß an sozialer Interaktion. Damit erhöhten sich aber Nutzungskonkurrenzen, die in den öffentlichen Räumen bestehen, zum Teil nochmals deutlich. Zugleich veränderte diese Situation vielerorts die Sicht auf den Wert des öffentlichen Raums und führte zu einer Neubewertung dessen, wozu der öffentliche Raum eigentlich dienen kann – und soll.

Der öffentliche (Straßen-)Raum – seine Bedeutung und Konkurrenzen

Die grundsätzliche Bedeutung des öffentlichen Raums für die Gesellschaft ist vielfach dargestellt und diskutiert worden. Öffentliche Räume sind Orte, die für alle frei zugänglich und nutzbar sind und in denen Menschen unterschiedlicher sozialer Gruppen und Hintergründe aufeinander treffen.² Sie sind allerdings auch seit jeher Räume, die unterschiedliche Nutzungsansprüche erfüllen (sollen und müssen): „Sie dienen zum Beispiel dem Verkehr, Handel oder Konsum. Viel wichtiger ist jedoch ihre ge-

sellschaftliche Aufgabe: Öffentliche Räume sind Orte der Kommunikation, sozialen Verständigung und zugleich Bildungsorte.“³

Diese Funktionen werden auch auf die öffentlichen Straßenräume projiziert. Aktuell ist nach wie vor eine der wichtigsten Funktionen der Straße die Flächenbereitstellung für den motorisierten Verkehr. Diese Prägung ist auf die sogenannte autogerechte Stadt- und Verkehrsplanung der unmittelbaren Nachkriegsjahrzehnte zurückzuführen, im Zuge derer die Gestaltung der öffentlichen Räume den funktionellen Anforderungen des motorisierten Verkehrs untergeordnet wurde. Dadurch wurden häufig historische Strukturen überplant und zerstört, teilweise ganze Quartiere abgerissen.

Der öffentliche Straßenraum wird aber auch von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen täglich genutzt. Er ist Lebens- und Aufenthaltsraum für Menschen, die an den Straßen wohnen oder verweilen, sich mit anderen Menschen treffen oder auch einfach nur flanieren möchten, ohne dabei ein bestimmtes Ziel zu verfolgen.⁴

Die öffentlichen Räume in Städten und Gemeinden sind begrenzt. Sie stehen in immer stärkerem Maß unter Nutzungsdruck: In den (Ballungs-)Zentren nehmen die Bevölkerungszahlen seit Jahren zu, Flächen werden oft nachverdichtet. Es entsteht mehr Verkehr, auch weil die Mobilität der Menschen insgesamt zunimmt. Die Ausdifferenzierung der Verkehrsarten und Zunahme ins-

1 Vgl. Förster, A. (2021): Post-Corona-(t)raum: vor Ort und doch verbunden sein, in: Hennecke, S./Münderlein, D. (Hrsg.): Freiraum in der Krise?! Eine Bestandsaufnahme in Zeiten der COVID-19-Pandemie, Kassel, S. 215–225, DOI: doi:10.17170/kobra-202108064500.

2 Vgl. Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2020): Baukulturbericht 2020/21. Öffentliche Räume, Berlin, S. 20.

3 Ebd., S. 23.

4 Vgl. ebd., S. 24.

besondere des Radverkehrs⁵ bei gleichzeitig begrenzter Flächenverfügbarkeit führen zu weiteren Konkurrenzen.

Gleichzeitig stellen sich neue Herausforderungen an den öffentlichen (Straßen-)Raum wie der Klimawandel mit Starkregenereignissen oder sommerlichen Hitzeperioden, die sich besonders im Siedlungsbereich mit einem hohen Versiegelungsgrad negativ auswirken, weshalb mehr Flächen für Städtebäume und Pflanzen im Straßenraum benötigt werden.

Und auch durch eine alternde, sich ausdifferenzierende, aktive Gesellschaft mit verschiedenen Lebensstilen und Verhaltensweisen wandeln sich die Ansprüche an den öffentlichen Raum,⁶ und eine barrierefreie Nutzung und Durchquerung des Stadtraumes sowie sichere Mobilität sind ein wichtiger Bestandteil für die Teilhabe aller.

Der öffentliche (Straßen-)Raum – Bedeutungswandel durch die Pandemie

Dieses vielfältige Anforderungsprofil an die Straße wurde insbesondere in der ersten Phase der Covid-19-Pandemie verstärkt in den öffentlichen Diskurs eingebracht. Die Autonutzung ging schlagartig zurück, und es schien so, als seien selten so viele Jogger, Familien mit Kindern, junge und mittelalte Menschen zu Fuß und auf dem Rad unterwegs gewesen.⁷ In Berlin wurden über Nacht Pop-up-Radwege installiert und damit Autospuren reduziert. „Sie wurden ad-hoc umgesetzt, nachdem sie bereits als baureife Projekte in der Schublade lagen, die auf ihre Realisierung warteten. Die in rasantem Tempo errichteten baustellenartigen Gebilde entpuppten sich als von der Bevölkerung akzeptierte, pandemieresistente Strukturen, obwohl vor ihrer Schaffung noch nicht alle juristischen Fragen geklärt waren. Einige davon sind mittlerweile in eine permanente Nutzung übergegangen.“⁸ An vielen anderen Orten wie München, Köln oder Düsseldorf wurde ebenfalls eine neue Wertigkeit des Straßenraums wahrgenommen und neben Pop-up-Radwegen mit neuen Gehwegekonzepten, Beschleunigungsspuren für den ÖPNV und anderen Nutzungskonzepten für den öffentlichen Raum reagiert, um so unter Beweis zu stellen, wie schnell und entschlossen die Städte handeln können.⁹

Durch diese Möglichkeiten erhöhte sich in der Pandemie das Bewusstsein für den Wert des öffentlichen (Straßen-)Raums. Es wurde offensichtlich, dass ein Umdenken hinsichtlich der verschiedenen Raumbedarfe notwendig wird.¹⁰ Der üblicherweise 1,5 m breite, straßenbegleitende Radweg und die damit verbundene Raumverteilung zwischen motorisierter und nicht motorisierter Mobilität erscheinen nicht mehr zeitgemäß.

Die Neubewertung des öffentlichen Straßenraumes wirkt nicht nur auf die Raumbedarfe, das soziale Miteinander sowie eine gerechte und nachhaltige Mobilität, sondern auch in einer stadtökonomischen Perspektive. Wegen pandemiebedingter geringerer Kapazitäten in den Innenräumen der Gastronomie wurden Erweiterungsflächen im Straßenraum gesucht. So entstanden durch die temporäre Umnutzung von Parkplätzen beispielsweise Freischankflächen gastronomischer Betriebe in Köln, München, Nürnberg oder Bamberg.¹¹ Der öffentliche Raum, der bis dato für das Parken der Pkw vorgehalten wurde, wurde temporär zur Aufenthalts- und Begegnungsfläche umcodiert. Die neue Aneignung führte durch das Zulassen neuer Begegnungsmöglichkeiten und Geschäftsideen zu einer neuen Belebung des Wohnumfeldes bzw. der (Stadtteil-)Zentren.

Um zukünftig allen Anforderungen an den öffentlichen (Straßen-)Raum – insbesondere an Mobilität und Erreichbarkeit – Rechnung zu tragen, besteht Handlungsbedarf. Aus Sicht der Landesverwaltung Nordrhein-Westfalen muss das Zusammenwirken von motorisiertem Individualverkehr, ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr optimiert werden. Dies macht es erforderlich, dass Radfahrer*innen und Fußgänger*innen mehr Bedeutung, Raum und Präsenz erlangen. Gleichzeitig muss aber auch das öffentliche Bewusstsein für die Straße als Bewegungs-, Kommunikations- und Erholungsraum gestärkt werden.

Dieser Paradigmenwechsel erfordert mehr, als nur die Verkehrsinfrastruktur durch Markierungen zu ändern. Vielmehr muss die Gestaltung des öffentlichen Raums so angepasst werden, dass Straßenflächen zu Lebensräumen werden.¹² Dies bedeutet, dass alltagstaugliche Lösungen gefunden werden müssen, die funktional sind, dabei aber

5 Nobis, C. / Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland. Studie im Auftrag des BMVI, Bonn, http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, S. 19.

6 Vgl. Bundesstiftung Baukultur (2020), a. a. O. (Fußn. 2), S. 23.

7 Vgl. Agora Verkehrswende (2020): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität, Berlin, S. 13.

8 Degros, A. / Bendiks, S. (2021): Never Waste a Good Crisis – auf dem Weg zu einer Straße für Alle, in: Bauwelt 13/2021, S. 23.

9 Vgl. Agora Verkehrswende (2020), a. a. O. (Fußn. 7), S. 8.

10 Vgl. ebd.

11 Vgl. ebd., S. 26.

12 Vgl. Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen in Kooperation mit ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsfororschung (2020): Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“, Handreichung, <https://www.mhkg.nrw/themen/bau/land-und-stadt-foer dern/zukunft-stadtraum> (letzter Zugriff: 18.03.2022), S. 11.

durchaus in einem ersten Schritt einen temporären Charakter haben können.

Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“

Die verschiedenen Anforderungen an den öffentlichen (Straßen-)Raum, aber auch die durch die Pandemie neu hervorgebrachte Sichtweise auf die Nutzung des öffentlichen Raums veranlassten das seinerzeitige Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen Ende 2020, den Wettbewerb „Zukunft Stadtraum“ zu initiieren.¹³ Der Wettbewerb war darauf angelegt, Projekte auszuzeichnen, in denen der öffentliche Straßenraum neu gedacht wird, die eine Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten durch eine Neuauflistung der Flächen vorsehen und dabei die Aspekte Aufenthaltsqualität, Begegnungsmöglichkeiten sowie Klimaresilienz mit einer hohen Priorität integrieren. Ziel war es, neue, qualitätsvolle Straßen – wie sie beispielsweise bereits in Kopenhagen, Barcelona, Wien und anderen europäischen Städten umgesetzt wurden – auch in Nordrhein-Westfalen zu realisieren.

Ansinnen des Landes Nordrhein-Westfalen war es, mit dem Wettbewerb ein deutliches Signal an alle Städte und Gemeinden als Trägerinnen der kommunalen Planungshoheit, aber auch an die Öffentlichkeit zu senden und für eine neue Sichtweise auf die Straße als Bewegungs-, Begegnungs- und Lebensort zu sensibilisieren. Adressiert wurden daher neben den Kommunen explizit auch Projektentwickler*innen und bürgerschaftliche Initiativen als weitere Akteure der Stadtentwicklung. Welche verschiedenen Funktionen Straßen künftig vereinen und wie sie dafür ausgestaltet sein können, zeigen beispielhaft drei im Wettbewerb ausgezeichnete Projekte, die jeweils für unterschiedliche Straßenräume in Städten verschiedener Größenklassen stehen.

Lothringer Straße – ein stadtökologischer Umbau zur Familienstraße in Gelsenkirchen

Im südwestlich gelegenen Stadtteil Rotthausen der Stadt Gelsenkirchen wurde im Rahmen des Projekts „Lebenswerte Straßen“¹⁴ die Lothringer Straße als eine städtische Erschließungsstraße innerhalb eines Wohnquartiers für eine Transformation ausgewählt: Der kommunale Straßenausbauplan sowie das integrierte Entwicklungs-

konzept für den Stadtteil sehen eine Sanierung und eine stadtökologische Umgestaltung der Lothringer Straße vor. Ziel ist es, die bisher vollflächig versiegelte, überdimensionierte und monofunktional auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete, 14,50 m breite Lothringer Straße im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen zu einer Familienstraße zu entwickeln. Neben dem fließenden und ruhenden Verkehr soll die Straße künftig Raum für Bewegung, Spiel vor Ort, Aufenthalt und Begegnung bieten. Dazu soll die Straße als Einbahnstraße mit einer deutlich schmaleren und verschwenkten Fahrbahn geführt werden. Die frei werdenden Flächen sollen entsiegelt und mit unterschiedlichen klimaresilienten Gehölzen, Beeten und sonstigen Grünstrukturen gestaltet werden, die gleichzeitig auch Klimafunktionen übernehmen (Verschattung und Kühlung einerseits, Niederschlagsrückhalterung und -speicherung andererseits). Eine besondere Chance bieten eine an die Straße angrenzende Grünfläche und die hier befindliche Kita, mit denen die Lothringer Straße künftig deutlich stärker vernetzt werden soll.

Neben der umfangreichen Entsiegelung und den neuen, differenzierten Grünstrukturen ist an diesem Projekt der sehr integrative Planungsansatz hervorzuheben. Die Bürgerschaft wurde in die Planungsprozesse und die genaue Ausgestaltung intensiv eingebunden, und auch in der kommunalen Verwaltung wurde eine integrierte, ressortübergreifende Arbeitsweise eingeführt. Die Umsetzung der Straßenumgestaltung soll ab 2023 beginnen.

Umgestaltung der Wallstraße in Ahaus

Die Umgestaltung der parallel zur Fußgängerzone verlaufenden Wallstraße in der Stadt Ahaus im westlichen Münsterland birgt großes Potenzial für eine innovative Transformation des öffentlichen Straßenraums in zentraler Innenstadtlage. Die beiden Fahrspuren der Wallstraße schließen einen großen Parkplatz ein. Künftig sollen Mobilität, Aufenthalt, Klimaresilienz, Bewegung und Erleben im Vordergrund der Flächennutzung stehen und so zum Vorbild für klimaangepasste Grün- und Freiräume werden.

Durch eine Neuauflistung der Flächen können 0,6 ha Versiegelung reduziert und neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Die bisherigen Verkehrsflächen sollen zu einem *Shared Space* sowie neuen Pflanzflächen umgestaltet werden. Diese sollen sowohl für Verdunstung als

¹³ Ziel des zweistufigen Wettbewerbsverfahrens war es, innovative und mutige Konzepte für die Neuauflistung und Neugestaltung der öffentlichen Straßenräume sichtbar zu machen und die besten von ihnen im Rahmen der Programme der Städtebauförderung zu realisieren. Teilnehmende waren Kommunen, bürgerschaftliche Initiativen und Projektentwickler*innen. Die ersten beiden Gruppen wurden final mit einer Prämierung (acht Kommunen), Anerkennung (drei Kommunen) bzw. Würdigung (zwei bürgerschaftliche Initiativen) bedacht. Weitere Hintergrün-

de zum Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ (2021/22) unter <https://www.mhkg.nrw/themen/bau/land-und-stadt-foerdern/zukunft-stadtraum> (letzter Zugriff: 15.03.2022).

¹⁴ Es handelt sich hierbei um ein Projekt des Wuppertal Instituts in Kooperation mit der Emschergenossenschaft und dem Städtebaubüro MUST Städtebau GmbH, gefördert durch das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen.

auch zur Retention des anfallenden Oberflächenwassers dienen. Es entsteht ein multifunktionaler Raum mit großzügigen Grünflächen und einem modernen Regenwassermanagement. Das Grundkonzept besteht aus einem grünen Teppich über die gesamte Länge der Wallstraße. Dieser Teppich besteht aus einer lockeren Stauden- und Gräserpflanzung, die durch ihre Artenvielfalt einen hochwertigen Blühaspekt ab dem Frühjahr bis in den Herbst bietet. Durch die Neugestaltung entstehen Sitzflächen für gastronomische Nutzungen, Picknick oder *Outdoor Office* in den Sommermonaten. Die verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen werden berücksichtigt. Die Umsetzung der Straßenumgestaltung soll ab 2023 beginnen.

Lebensader Lendringser Mitte in Menden

Im südöstlich gelegenen Stadtteil Lendringen der ländlich geprägten Stadt Menden im Sauerland sollen die zentrale Hauptstraße und ein angrenzender Parkplatz umgestaltet werden. Die Planung sieht die Entsiegelung des Parkplatzes vor, wodurch neue Angebote der Begegnung und Erholung geschaffen werden. Gleichzeitig fördert die Platzgestaltung das Miteinander der Bewohner*innen durch die Möglichkeit einer flexiblen Nutzung für Feste, den Wochenmarkt bis hin zum Spielfeld. Ein sogenannter Mobilitätspavillon – eine Mobilstation – bietet eine breite Palette von Angeboten für alternative Mobilitätsformen (z.B. Ladestationen für E-Bikes, Abstellplätze für Räder und Lastenräder, E-Scooter etc.).

Die angrenzende Hauptstraße soll verkehrsberuhigt (Tempo 20) und gleichzeitig barrierearm gestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit werden durch eine einheitliche Gestaltung und bessere Querungsmöglichkeiten verbessert. So wird auch hier mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie für Erholung, Begegnung und Bewegung aller Bewohner*innen geschaffen und damit alternative Mobilitätsformen gefördert. Der Autoverkehr wird deutlich verlangsamt, ohne ihn komplett auszuschließen.

In einem intensiven Beteiligungsprozess hat die Stadt Menden alle Akteur*innen eingebunden und so zum Mitmachen motiviert: Die Umgestaltung wäre ohne die Akzeptanz der Bürger*innen, Gewerbetreibenden und Eigentümer*innen im direkten Umfeld nicht möglich. Mit dem Projekt wird eine neue Ortsmitte geschaffen, die zum Vorbild für eine stadtverträgliche Integration des ruhenden und fahrenden Autoverkehrs und damit für eine zukunftsgerichtete Stadtgestaltung in vielen Städten vergleichbarer Größe in Nordrhein-Westfalen wird. Die Umsetzung ist ab Sommer 2023 geplant.

Schlussfolgerungen

Nicht erst die Zeit der Covid-19-Pandemie hat gezeigt, dass es notwendig ist, den öffentlichen Straßenraum für ein Mehr an Lebensqualität neu zu denken. Allerdings

hat die Pandemie als disruptives Ereignis die Nutzung der Straße und des öffentlichen Raums wieder stärker in den öffentlichen Diskurs und neu in das Bewusstsein der Gesellschaft gebracht.

Die ausgezeichneten Projekte des Landeswettbewerbs „Zukunft Stadtraum“ zeigen, dass es in Groß- und Kleinstädten Nordrhein-Westfalens bereits gute Ansätze für einen neuen und vielfältigen Straßenraum gibt, die beispielgebend und zukunftsweisend sind. Angesichts der aktuellen Herausforderungen sind solche Straßenumgestaltungen ein zentraler Baustein für zukunftsfähige und resiliente Städte.

Der Wettbewerb illustriert, mit welchen Ideen die verantwortlichen Akteure in den Kommunen die Straße bereits oft als einen multifunktionalen Raum denken und wie dafür die vorhandenen Straßenflächen neu aufgeteilt werden können. Die frühzeitige und kontinuierliche Einbindung von Bürger*innen oder Händler*innen vor Ort führt – das ist keine Neuigkeit – auch in diesem Fall zu einer erhöhten Akzeptanz, Neues zuzulassen.

Der Diskurs um die Zukunft des Straßenraums und dessen Nutzung wird vor Ort in den Kommunen und auch in der Landesverwaltung weitergeführt. Möglicherweise werden aufgrund der Ereignisse, die derzeit zusammenkommen und die im öffentlichen Bewusstsein als Teil einer Krise wahrgenommen werden – Gesundheit, Klimawandel, steigende Energiepreise –, Schritt für Schritt die Erkenntnis und der Wille für eine Veränderung zunehmen. Dort, wo Veränderung zunächst schwierig zu implementieren ist, können auch temporäre Aktivitäten einen ersten Impuls liefern. Eine veränderte Raumnutzung bringt neue Qualitäten zum Vorschein und ändert auch die Wahrnehmung des Raums. Positive Bilder können zum Wandel und zu Verhaltensänderungen anregen. ■

AUTORINNEN

CHRISTIANE KALKA, Diplom-Ingenieurin der Architektur mit Schwerpunkt Städtebau, Referentin im Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen. Arbeitsschwerpunkte: Städtebauförderung, Strukturwandel im Rheinischen Revier, Öffentlicher Raum und Nahmobilität.

@ christiane.kalka@mhbkd.nrw.de

RUTH REUTER, Diplom-Ingenieurin der Raumplanung, Referentin im Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen. Arbeitsschwerpunkte: Klimaschutz im Quartier, Nachhaltige Stadträume, Öffentlicher Raum und Nahmobilität.

@ ruth.reuter@mhbkd.nrw.de