

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### Haushaltsjahr 2009/2010

#### Modellvorhaben Gemeinschaftsstraßen Umsetzung der Maßnahmen in den Bezirken

#### 1. Anlass und Zielsetzung

Der Shared-Space-Gedanke mit der Zielsetzung einer Rückgewinnung des Stadtraumes mit hoher Aufenthaltsqualität und gleichberechtigter Teilhabe an Stelle eines vom Auto dominierten Verkehrsraumes hat in den zurückliegenden Monaten in der öffentlichen Diskussion eine hohe Aufmerksamkeit erzeugt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg strebt an, Projekte nach dem Shared-Space-Prinzip umzusetzen. Die auf die Freie und Hansestadt Hamburg ausgerichtete Weiterentwicklung des Shared-Space-Prinzips wird dabei als „Gemeinschaftsstraße“ bezeichnet.

#### 1.1 Grundlagen

Der Shared-Space-Gedanke ist ein Planungsansatz zur Rückgewinnung städtischer Funktionen im Verkehrsraum, der von dem Niederländer Hans Monderman und dem Keuning Instituut in den 1990er Jahren formuliert wurde. Er beinhaltet im Wesentlichen folgende Elemente:

- Die Entwicklung öffentlichen Straßenraumes unter Beteiligung von Anwohner/innen, interessierten Bürger/innen, lokalen Politiker/innen, Interessensverbänden und unter fachlicher Begleitung von Moderation und interdisziplinärer Fachplanung, also ein grundlegend anderes Planungsverständnis, das die Belange und Mitwirkungsmöglichkeiten der Straßennutzer in dem Umgestaltungsprozess in den Vordergrund stellt.

- Shared Space verfolgt keine Standardlösungen, sondern ist ergebnisoffen.
- Die Stärkung der städtischen Funktionen und Aufenthaltsqualität einer Straße.
- Das Bestreben, dass soziale Regeln statt starrer Verkehrsregeln im Sinne eines stärkeren Miteinanders das Verkehrsverhalten in diesen Räumen bestimmen sollen.
- Freiwillige Verhaltensänderung hin zu einem rücksichtsvollen Verhalten.

Seit Ende der 1990er Jahre läuft ein gleichnamiges „EU-Modellvorhaben“ unter Beteiligung von sieben Kooperationspartnern mit jeweils einem Projekt. Der Schwerpunkt des EU-Projektes liegt dabei in einigen kleineren Städten in den Niederlanden. Die Bundesrepublik ist mit der niedersächsischen Gemeinde Bohmte bei Osnabrück vertreten. So konnten z.T. positive Wirkungen hinsichtlich der Rückgewinnung von Straßenraum für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

Einzelne Bestandteile des Shared-Space-Gedankens sind für sich genommen schon lange in der verkehrsplanerischen Fachwelt verankert und gängige Praxis in der Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und der Straßenplanung. Das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie die Rücknahme einer verkehrlichen „Überregelung“ durch Abbau von Verkehrszeichen ist eines der Kernelemente der flächenhaften Verkehrsberuhigung, die seit Beginn der

1980er Jahre in Form der Tempo-30-Zonen in Hamburg erfolgreich umgesetzt wird.

Kritik an dem Shared-Space-Modellvorhaben wurde insbesondere unter den Gesichtspunkten Sicherheit, Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer sowie Barrierefreiheit von namhaften Institutionen wie dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, dem Gesamtverband der Versicherungswirtschaft, FUSS e.V., sowie dem Bundesverband der Blinden und Sehbehinderten gegenüber diesem Planungsansatz vorgetragen. Auch wurde aus Fachkreisen und von Seiten der Bundesregierung (Vergl. Bundestagsdrucksache 16/4294) Skepsis hinsichtlich der Übertragbarkeit und Machbarkeit unter großstädtischen Bedingungen geäußert.

## 1.2 Gutachten zur Ermittlung der Randbedingungen

Vor diesem Hintergrund hat sich die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) dazu entschlossen, die Möglichkeiten und Randbedingungen für die Umsetzung des Shared-Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen Hamburgs in einem wissenschaftlichen Gutachten untersuchen zu lassen.

Die bisherigen Shared-Space-Projekte machen deutlich, dass das Prinzip Spielräume lässt, die je nach den spezifischen Bedingungen vor Ort ausgeschöpft werden können und sollen. So ist beispielsweise auch das Mischprinzip<sup>1)</sup> nicht zwingend. Voraussetzungen für Shared Space sind vielmehr eine leistungsfähige und sichere Abwicklung der Verkehrsmengen sowie partizipative Prozesse bei ortstypischen und ansprechenden Planungen dieser Straßenräume, die zu einem rücksichtsvollen Verhalten führen sollen.

Das Gutachten wurde von Prof. J. Gerlach, Inhaber des Lehrstuhls Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der Bergischen Universität Wuppertal, in Zusammenarbeit mit der Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS) aus Neuss erstellt.

Gegenstand des Gutachtens, dessen Erstellung durch einen Arbeitskreis bestehend aus Vertretern der BSU, der Behörde für Inneres (BfI) sowie des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) und der Hochbahn (HHA) begleitet wurde, waren insbesondere folgende Frage- und Aufgabenstellungen:

- Gibt es Ausschlusskriterien für die Umgestaltung von Straßen nach dem Shared-Space-Prinzip?
- Welche Gestaltungsoptionen gibt es?
- Umfassende Erhebung der Nutzeransprüche.
- Aufzeigen der Problemstellungen aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen
- In welchem rechtlichen Rahmen kann sich eine Umgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip bewegen?
- Welche straßenbaulichen Randbedingungen sind zu gewährleisten?

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass Umgestaltungen von Straßen nach dem Shared-Space-Prinzip im großstädtischen Umfeld grundsätzlich möglich sind. Folgende Punkte sind hierbei jedoch zu beachten:

- Die Belange von Mobilitätseingeschränkten sind zu berücksichtigen.
- Die erforderlichen Sichtbeziehungen sind zu gewährleisten. Daher kommt der Neuordnung des ruhenden

Verkehrs und der Straßenmöblierung eine besondere Bedeutung zu.

- Eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus muss erreichbar sein.
- Der Shared-Space Gedanke bzw. die „Gemeinschaftsstraße“ ist bislang noch nicht in den Regelwerken explizit verankert. Die Einrichtung von „Gemeinschaftsstraßen“ sollte somit zunächst nur mit Pilotprojekten als Modellvorhaben betrieben werden, die einer intensiven wissenschaftlichen Begleitung in Form methodisch abgesicherter Vorher-Nachher-Untersuchungen bedürfen. Die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten und entsprechende Umgestaltungen der Straßenräume müssen insbesondere dem Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer dienen.
- Um die „Gemeinschaftsstraßen“ zu einem Erfolg werden zu lassen, bedarf es sorgfältiger, qualitätsvoller und qualifizierter Prozesse (insbesondere Beteiligungsprozesse) und Planungen, bei denen die Rahmenbedingungen und Handlungsanweisungen des Gutachtens zu befolgen sind.

Ein wesentlicher Bestandteil des Gutachtens war die Entwicklung eines Kriterienkataloges mit einer Checkliste, anhand derer unter verschiedenen Gesichtspunkten die Eignung von Straßenräumen geprüft und der Aufwand zur Umgestaltung erfasst werden kann. Hierzu erfolgte auch eine Abfrage bei den im Rahmen einer Straßenplanung zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange wie z. B. Feuerwehr, Stadtreinigung und Handelskammer.

Der Kriterienkatalog berücksichtigt neben den städtebaulichen Aspekten die verkehrliche Situation wie z. B. den ÖPNV, den LKW- und Lieferverkehr, den ruhenden Verkehr, Fußgänger, Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer.

Der Gutachter gibt für die Realisierung der Pilotprojekte im Modellvorhaben folgende Empfehlungen:

- eine Begrenzung der Länge auf 400 m,
- keine Gemeinschaftstraßen im „schnellen Netz“ (Hauptverkehrsstraßen),
- Gemeinschaftsstraßen nur dort realisieren, wo es von den Straßennutzern mehrheitlich gewünscht wird.

Die Bewertung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren hinsichtlich der Akzeptanz und der daraus resultierenden Konsequenzen des weiteren Vorgehens obliegt den bezirklichen Gremien in Absprache mit der BSU.

## 1.3 Zielsetzung

Die Chance des Shared-Space-Gedankens mit der Zielsetzung einer Rückgewinnung des Stadtraumes mit hoher Aufenthaltsqualität und gleichberechtigter Teilhabe an Stelle eines vom Auto dominierten Verkehrsraumes soll in Hamburg mit diesem Modellvorhaben ergriffen und die Möglichkeit eines Paradigmenwechsels in der Straßenplanung im großstädtischen Raum aufgezeigt werden.

Über die allgemeine Zielsetzung hinaus wurden für die Gemeinschaftsstraßen in Hamburg weitere Randbedingungen formuliert:

<sup>1)</sup> Das Mischprinzip ist in der Verkehrsplanung die Zusammenlegung der Verkehrsflächen verschiedener Verkehrsarten, d.h. alle Verkehrsteilnehmer teilen sich eine Verkehrsfläche.

- Für Gemeinschaftsstraßen kommen insbesondere Geschäftsstraßen in Betracht. Weniger geeignet sind Straßen in Wohn- und Gewerbegebieten.
- Der Beteiligungsprozess ist ein elementarer Bestandteil der Gemeinschaftsstraßen. Aus diesem Grund kommt dieser Ansatz nur für bestehende Straßen in Betracht.
- Hauptverkehrsstraßen sollen die Leistungsfähigkeit des Hamburger Straßensystems gewährleisten und erhöhen als „schnelles Netz<sup>2)</sup>“ erst die Akzeptanz von verkehrsberuhigten, „langsameren“ Bereichen. Insofern scheiden Hauptverkehrsstraßen für eine Umgestaltung zu einer Gemeinschaftsstraße aus.
- Die Realisierung liegt bei den Bezirksämtern als zuständige Wegebausträger und wird von der BSU begleitet.

**2. Entwicklung und Auswahl der Projektvorschläge**

Das Gutachten wurde den Bezirksämtern anhand gegeben und in den bezirklichen Gremien durch die BSU vorgestellt.

Auf Grundlage des Gutachtens haben die Bezirksämter entsprechende Überlegungen angestellt und Vorschläge für in Betracht kommende Straßenräume aufgezeigt. Die Verträglichkeit mit anderen Programmen oder Maßnahmen (BID-Initiativen, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren) wurde abgeglichen. Bei der Auswahl wurden die Bezirksämter durch ein externes, von der BSU beauftragtes Ingenieurbüro unterstützt. Die Bezirksämter haben folgende Straßenräume vorgeschlagen:

<b>Bezirk</b>	<b>Straße</b>
Altona	Bahrenfelder Straße von Kleine Rainstraße bis Ottenser Hauptstraße / Große Rainstraße von Ottenser Hauptstraße bis Kleine Rainstraße
Hamburg-Mitte	Lange Reihe von Baumeisterstraße bis Schmilinskystraße
Eimsbüttel	Osterstraße von Hellkamp bis Heußweg Grindelhof Eimsbütteler Chaussee
Hamburg-Nord	Mühlenkamp Alsterdorfer Straße Tangstedter Landstraße von Tannenweg bis Krohnstieg
Wandsbek	Kunastraße / Saseler Markt von Redder bis Saseler Markt Ostpreußenplatz zwischen Lesserstraße und Allensteiner Straße Stormarnplatz / Frahmredder zwischen Stadtbahnstraße und S-Bahn (Stormarnplatz einschl.) Rahlstedter Bahnhofsstraße zwischen Amtsstraße und Helmut-Streidel-Platz
Bergedorf	Weidenbaumsweg (gegebenenfalls erweitert um Alte Holstenstraße zwischen Weidenbaumsweg und Hausnummer 54)
Harburg	Striepenweg (100 m Am Bahnhofszugang) Harburger Schloßstraße Estedeich Knoopstraße (Hauptverkehrsstraße) Schloßmühlendamm (Hauptverkehrsstraße)

<sup>2)</sup> Ein elementarer Bestandteil des Shared-Space-Gedankens ist die Trennung in ein langsames und schnelles Netz. Dies hat das Keuning Institut im Informationsflyer zum EU Projekt „shared space – Raum für alle“ definiert.

Die Vorschläge der Bezirksämter wurden unter fachlichen Gesichtspunkten durch die BSU zusammen mit der BfL, Vertretern des HVV und der Verkehrsbetriebe sowie der Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen erörtert.

Hieraus resultierend wurden Empfehlungen ausgesprochen und fachliche Hinweise für das weitere Vorgehen und die planerische Umsetzung gegeben.

Die Bezirksämter haben auf dieser Basis eine „Bewerbungsmappe“ für ihren favorisierten Straßenraum erstellt und darin die angestrebten Ziele und die erforderlichen Lösungsansätze aufgezeigt.

Die Bezirksversammlung Wandsbek hat am 21. Januar 2010 entschieden, nicht am Modellvorhaben teilzunehmen.

In das Modellvorhaben werden zunächst fünf Straßen aufgenommen. Das Bezirksamt Harburg hat der zuständigen Behörde bisher keine abschließende Prioritätensetzung vorgelegt.

Es handelt sich hierbei um die folgenden Straßen:

Bezirk Hamburg-Mitte: Lange Reihe

Die Lange Reihe befindet sich im Stadtteil St. Georg und verläuft zwischen der Lohmühlenstraße und der Kirchenallee. Sie dient im Wesentlichen dem Aufenthalt sowie der unmittelbaren Erschließung der beidseitig der Straße bebauten Grundstücke, die durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägt sind. Zudem übernimmt die Lange Reihe in einem gewissen Maße eine Verbindungsfunktion zwischen den Quartieren bzw. Stadtteilen.

Die im Erdgeschoss befindlichen Flächen werden überwiegend durch Einzelhandel und Gastronomie genutzt, sowie vereinzelt durch Supermärkte und Dienstleister. Die Obergeschosse werden größtenteils zum Wohnen, teilweise auch durch Praxen und Büros genutzt. Die Nutzungen bedingen ein sehr hohes Fußgängeraufkommen sowie eine große Nachfrage durch den Liefer- und Kundenverkehr. Mittig zwischen der Baumeisterstraße und der Danziger Straße befindet sich der Carl-von-Ossietzky-Platz. Dieser Platz wird einmal die Woche als öffentlicher Markt genutzt.

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte plant eine Umgestaltung zwischen Baumeisterstraße und Schmilinskystraße. Ein wesentliches Ziel des Bezirksamtes ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und des Geschwindigkeitsniveaus. Die Funktion als wichtige Verbindungsachse für den Fuß- und Radverkehr sowie die Bedeutung einer der ältesten Straßenräume Hamburgs mit der teilweise erhaltenen historischen Bebauung soll durch die Neuordnung und Vereinfachung des Straßenbildes herausgestellt werden. Ziele sind auch Verbesserungen für den Liefer- und Kundenverkehr, die Verhinderung des „Parkens“ in zweiter Reihe und die Verbesserung der Situation für mobilitätseingeschränkte Personen. Durch die Nähe der Heinrich-Wolgast-Schule sind die Belange der Schulwegsicherung besonders zu berücksichtigen.

Der geplante Abschnitt für die Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße in der Langen Reihe soll in verschiedene Bereiche unterteilt und gegliedert werden.

Bezirk Altona: Bahrenfelder Straße

Die Bahrenfelder Straße und die Große Rainstraße liegen im Osterkirchenviertel im Stadtteil Ottensen. Das Viertel ist geprägt durch den Alma-Wartenberg-Platz, Szenekneipen und ein reges Geschäftsleben. Der betroffene Abschnitt der Bahrenfelder Straße verläuft zwischen dem Alma-Wartenberg-Platz und der Ottenser Hauptstraße (Fußgängerzone), wo auch die Große Rainstraße anschließt. Bei den beiden Straßenabschnitten handelt es sich um Geschäftsstraßen mit viel Gastronomie. Beide Straßen weisen eine geschlossene drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung der Jahrhundertwende auf. Auf Grund der Lage, der Erdgeschoss-Nutzungen (vielfältiger Branchenmix) und der hohen Wohndichte ist das Fußgängeraufkommen hoch. Die schmalen Gehwege sind zum Teil durch Sondernutzungen belegt. Der unebene Fahrbahnbelag aus Granitgroßpflaster ist insbesondere für Menschen mit Behinderungen sowie für Radfahrer problematisch. Der Straßenraum wird dominiert durch parkende Fahrzeuge und Parksuchverkehr.

Mit der Umgestaltung der Bahrenfelder Straße zwischen Kleiner Rainstraße und Ottensener Hauptstraße und der anschließenden Großen Rainstraße bis zur kleinen Rainstraße zur Gemeinschaftsstraße soll Fußgängern und Radfahrern mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Der motorisierte Individualverkehr soll auf das Notwendige beschränkt werden. Insbesondere soll gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer zu mehr Sicherheit führen. Die Umgestaltung zielt auf eine deutliche Steigerung der Aufenthalts- und Bewegungsqualität insbesondere für Fußgänger, aber auch für Radfahrer ab.

Es ist vorgesehen, die Fahrflächen auf ein Minimum zu reduzieren und den ruhenden Verkehr sowie die Ladezonen neu zu ordnen.

Bezirk Eimsbüttel: Osterstraße

Die Osterstraße ist das Versorgungszentrum für ca. 55.000 Einwohner des Stadtteils. Ein Drittel der insgesamt über 20.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche deckt den periodischen Bedarf und unterstreicht damit die Nahversorgungsausrichtung. Großflächige, hochfrequentierte Betriebe sind im benannten Abschnitt nicht zu finden, da die Verkaufsflächen zu klein sind.

In der Erdgeschossebene der gründerzeitlichen und nachkriegszeitlichen 4–6 geschossigen Blockrandbebauung befinden sich fast ausschließlich Einzelhandels- und Gewerbeflächen. In den übrigen Geschossen ist überwiegend Wohnnutzung etabliert.

In der Osterstraße herrscht ein hoher Parkdruck. Im beschriebenen Bereich belegen eine große Anzahl der ansässigen Geschäfte breite Auslagen, die den Straßenraum erheblich einengen.

Ziel ist es, eine attraktive Straßenraumaufteilung und Neugestaltung der Osterstraße zu erreichen. Dazu sollte dem nicht motorisierten Verkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Die Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer wird neu geordnet und somit verbessert. Durch eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs soll ein höheres Sicherheitsniveau und eine Verstärkung des Verkehrsflusses erreicht werden. Im Rahmen des Konzepts soll auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes berücksichtigt werden.

Die Osterstraße soll im Abschnitt zwischen Heußweg und Methfesselstraße umgestaltet werden. Dabei soll es 3 ver-

schieden Bereiche geben. Des weiteren ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorgesehen, ohne diesen jedoch gänzlich auszulagern.

Bezirk Hamburg-Nord: Tangstedter Landstraße

Die Tangstedter Landstraße ist eine Geschäfts- und Wohnstraße am Rande des bezirklichen Zentrums Langenhorn Markt mit einer ausgedehnten Grünanlage im südlichen Bereich (Park und Dorfteich). Der Geschäftsbesatz beschränkt sich auf den Abschnitt nördlich des Tannenweges. Hier herrscht eine starke Parkraumnachfrage.

Im Zusammenhang mit der Maßnahme „Verbesserung des öffentlichen Raumes – Zukunft des Langenhorner Marktes“ (Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren) soll der Langenhorner Markt umgestaltet werden. In diesem Rahmen soll auch der Bereich der Tangstedter Landstraße zwischen Tannenweg und Hausnummer 41 im Sinne einer Gemeinschaftsstraße umgestaltet werden.

Eine enge Abstimmung mit dem Entwicklungskonzept Zentrum Langenhorner Markt im Rahmen des Programms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren ist vorgesehen.

Bezirk Bergedorf: Weidenbaumsweg

Der Weidenbaumsweg ist eine Geschäfts- und Wohnstraße mit urbaner Struktur im unmittelbaren Einzugsbereich des Bahnhofs Bergedorf und des neuen ZOB. Eine geschlossene Blockrandbebauung – vorwiegend aus der Wende zum 20. Jahrhundert – in zwei- bis dreigeschossiger Bauweise ist für den Bereich charakteristisch. Die Nutzung der Geschäfte ist zum Teil kleinteilig mit Spezialgeschäften besetzt, die größten Anlieger sind ein Warenkaufhaus und ein Drogeriemarkt. Der Bereich ist darüber hinaus geprägt durch einen Anteil an Praxen und Wohnungen – meist in den oberen Geschossen. Gastronomische Betriebe sind ebenfalls vorhanden.

Hauptziel ist eine städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes mit Steigerung der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer. Der Weidenbaumsweg steht heute hauptsächlich im Zeichen des Autoverkehrs, die Umgestaltung als Gemeinschaftsstraße soll dazu beitragen, den Raum auch wieder für den nichtmotorisierten Verkehr zu gestalten. Eine Einbindung in die geplante Straßen-/Stadtraumgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird angestrebt.

Die Stellplätze für Lieferverkehre sowie der Standort für Taxen sollen erhalten bleiben.

Die vorgenannten Abgrenzungen und Inhalte sind für alle bezirklichen Vorschläge vorläufig und können sich durch den weiteren Prozess, insbesondere durch das Beteiligungsverfahren, noch ändern.

### 3. Weiteres Vorgehen

Nach Festlegung der genannten Straßenzüge die zu einer Gemeinschaftsstraße umgestaltet werden sollen, wird seitens der Bezirksämter der Beteiligungsprozess organisatorisch und konzeptionell vorbereitet und durchgeführt. Die BSU wird eine Evaluierung in Form einer Vorher-Nachher-Untersuchung einleiten.

Für das weitere Vorgehen bestehen folgende inhaltliche und zeitliche Rahmenvorgaben:

- Die Durchführung der Beteiligungsprozesse, das Erstellen der Planungs- und Entwurfsunterlagen sowie die

bauliche Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen liegen in der Verantwortung der Bezirksämter als zuständige Straßenbaulastträger.

- Die BSU beschränkt sich auf eine koordinierende Begleitung, die Disposition der Haushaltsmittel sowie die Durchführung der wissenschaftlichen Begleituntersuchungen.
- Die Bezirksämter haben den Beteiligungsprozess so zu konzipieren und auszugestalten, dass die Einbindung aller relevanten Gruppen von Betroffenen sichergestellt ist. Das Beteiligungsverfahren hat hinsichtlich der Mitwirkungsmöglichkeiten hohen Ansprüchen zu genügen. Insbesondere sind die „schwachen Verkehrsteilnehmer“ aktiv anzusprechen und fortlaufend einzubinden. Eine quartiersbezogene Betrachtungsweise ist notwendig. Die BSU hat den Bezirksämtern entsprechende Empfehlungen gegeben und steht ihnen beratend zur Seite. Es ist vorgesehen, die einzelnen Beteiligungsverfahren durch den Einsatz externer Moderation inhaltlich und zeitlich so zu strukturieren, dass sie innerhalb eines Zeitraums von sechs bis zwölf Monaten zu einem Abschluss gebracht werden können.
- Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens bedürfen der Legitimierung durch die bezirklichen Gremien, die Bewertung dieser Ergebnisse hinsichtlich der Akzeptanz und der daraus resultierenden Konsequenzen des weiteren Vorgehens obliegt den bezirklichen Gremien in Absprache mit der BSU.
- Die in diesem Beteiligungsverfahren entwickelten Lösungsansätze sind verwaltungsseitig in eine Planung umzusetzen, die wie jede andere Straßenplanung behördenintern abzustimmen ist.
- Spielräume des geltenden Rechts, z. B. der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der anerkannten Regeln der Technik, können genutzt werden. Die haushaltsrechtlichen Bestimmungen sind einzuhalten. Soweit das geltende Hamburgische Wegegesetz (HWG) in einzelnen Regelungen, z. B. zur Wegereinigung von der Trennung zwischen Gehwegen und Fahrbahnen ausgeht, werden entsprechende Änderungen geprüft und erforderlichenfalls Initiativen zur Gesetzesänderung eingeleitet. Die BSU entscheidet als insoweit zuständige Wegeaufsichtsbehörde im Sinne von § 13 Absatz 2 HWG verbindlich über Art, Umfang und Zeitpunkt von baulichen Maßnahmen zur Umgestaltung bestehender öffentlicher Wege in Gemeinschaftsstraßen. Im Zweifelsfall wird eine vorgelegte Planunterlage in einem externen Sicherheitsaudit überprüft. Die Bezirke erstellen die Haushaltsunterlagen, die im üblichen Verfahren abzustimmen sind.
- Um bei dieser komplexen Aufgabenstellung die Einhaltung des anerkannten Regelwerkes sicherzustellen, ist eine besondere planerische und fachtechnische Fachkenntnis vor Ort notwendig.
- Auswirkungen und Akzeptanz der Umgestaltung werden mit einer Vorher-Nachher-Betrachtung untersucht. Es ist vorgesehen, dass die Untersuchung über die rein verkehrstechnische Erfassung hinausgeht indem sie Veränderungen im Verkehrsverhalten einschließt. Diese Untersuchungen können abschließend erst dann konzipiert werden, wenn die Umgestaltungsplanungen vorliegen. Zudem wird eine Dokumentation und Evaluation des Beteiligungsprozesses erfolgen.
- Die BSU wird das Modellvorhaben mit einer angepassten Öffentlichkeitsarbeit begleiten.

**4. Finanzierung**

Für die Umsetzung des Modellvorhabens stehen im Haushalt 2009 und 2010 unter dem Titel 6300.741.24 „Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen“ Mittel in Höhe von 7,2 Mio. Euro zur Verfügung. Im Zuge von beabsichtigten Mittelumschichtungen werden die Mittel im Jahr 2010 um 2,0 Mio. Euro reduziert, so dass für 2009 und 2010 5,2 Mio. Euro zur Verfügung stehen.

Über die Bereitstellung weiterer Mittel wird im Haushaltsverfahren 2011/2012 entschieden.

Mit diesen Mitteln werden neben den Baukosten für die Neugestaltung des Straßenraums auch die Kosten für Planung und Entwurf, das Beteiligungsverfahren, sowie für die wissenschaftliche Begleitung der Pilotprojekte bestritten.

In Abhängigkeit der Ergebnisse der Beteiligungsprozesse vor Ort sowie deren planerischer und kostenmäßiger Aufbereitung wird unter fachlichen Gesichtspunkten entsprechend der jeweiligen Mittelverfügbarkeit eine Prioritätensetzung für die bauliche Umsetzung vorgenommen.

Die Aufwendungen für das Beteiligungsverfahren und die wissenschaftliche Begleitung der Projekte stellen ebenfalls Aufwand dar. Die Aufwendungen mindern im Jahr ihrer Entstehung – über die Ergebnisrechnung – das Eigenkapital der Freien und Hansestadt Hamburg.

**5. Petikum**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft möge von den Ausführungen dieser Drucksache Kenntnis nehmen.