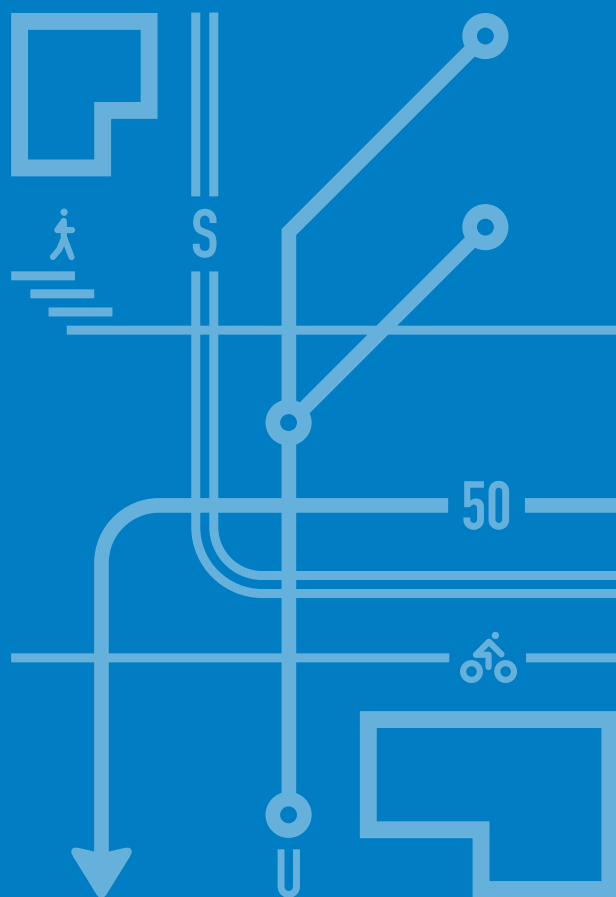


Hamburger Appell

9 Thesen für mehr Baukultur
in der städtischen Verkehrsinfrastruktur



Ob Carsharing, Mobilitäts-App oder Begegnungszone: Der Umbruch, in dem sich die städtische Mobilität derzeit befindet, ist eine Chance für einen qualitätvollen Stadtumbau.

Der Hamburger Appell richtet sich deshalb an die Planer und Gestalter städtischen Verkehrs. In neun Thesen formuliert er Empfehlungen, wie Mobilität mit mehr Baukultur in unseren Städten einhergeht. Ziel des Appells ist eine stadtverträgliche Gestaltung von Verkehr, bei der die Menschen im Mittelpunkt stehen.

Einstimmig haben die rund 350 Berufenen des Konvents der Baukultur, der am 18. Juni 2012 unter dem Motto **STATTVERKEHRSTADT** in Hamburg stattfand, den Appell verabschiedet. Darunter waren Experten ausgewählter Institutionen, wie der Bundesingenieurkammer, der Bundesarchitektenkammer, Hochschulmitarbeiter, Verkehrsforscher und -planer sowie Fachjournalisten.

Vorfahrt für Baukultur! Der Appell ist ein Arbeitsdokument, das die Berufenen bei ihrem praktischen Wirken berücksichtigen sollen. Darüber hinaus ist die breite Öffentlichkeit aufgefordert, sich mit den Herausforderungen, die der Appell benennt, auseinanderzusetzen.

Wo verkehrt die Baukultur? Das können Sie nachlesen: 2013 veröffentlicht die Bundesstiftung eine neue Publikation, welche die Thesen des Hamburger Appells weiterdenkt und rund 30 wegweisende Projekte zum Thema Verkehrsbaukultur aus dem In- und Ausland vorstellt.

Präambel

Der Hamburger Appell fordert mehr Qualität für alle, die sich im öffentlichen Raum bewegen. Ziel ist eine stadtverträgliche Mobilität, bei welcher der Mensch im Mittelpunkt steht. Der Hamburger Appell beschreibt neun notwendige Handlungsebenen für mehr Baukultur bei der Planung und Gestaltung von städtischen Verkehrsräumen.

Mit dem Hamburger Appell gehen wir, die Mitglieder des Konvents der Baukultur 2012, eine Selbstverpflichtung ein und richten ihn an alle verantwortlichen Akteure, um mehr Baukultur in der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen.

1 Dimension Kultur

Eine Kultur der Mobilität basiert auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gleichzeitigem Schutz der jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer

Der Konvent der Baukultur empfiehlt eine bedarfsgerechte und angemessene Entschleunigung des Verkehrs in den Städten. Das ist eine Voraussetzung für eine neue ganzheitliche Gestaltung der Verkehrsräume, in der die Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigt werden.

2 Dimension Systeme

In einer mobilen Gesellschaft gibt es in den Städten einen möglichst gleichberechtigten Zugang zu einem breit gefächerten Angebot von Infrastrukturen und Verkehrsmitteln

Der Konvent der Baukultur empfiehlt eine stärkere organisatorische und räumliche Vernetzung der Verkehrsmittel. Um das Leitbild einer nachhaltigen Mobilität in unseren Städten umzusetzen, sollte multi- und intermodale Mobilität auf der Basis eines qualifizierten öffentlichen Verkehrsangebotes bundesweit gefördert und entwickelt werden.



3 Dimension Administration

Integriertes Denken und vernetztes Arbeiten sind die Grundvoraussetzung für das Entstehen von Gestaltqualitäten im öffentlichen Raum

Der Konvent der Baukultur empfiehlt, den Entwurf und die Planung von Verkehrsinfrastrukturen grundsätzlich im Einvernehmen mit dem für die städtebauliche Entwicklung zuständigen Ressort zu verantworten. Dieses muss über qualifiziertes Fachpersonal verfügen, das im Planen, Entwerfen und Bauen versiert ist. Darüber hinaus müssen interdisziplinär besetzte Projektteams ressortübergreifende Verantwortlichkeiten etablieren.

4 Dimension Finanzierung

Nachhaltige Mobilität gelingt durch die zielorientierte und transparente Verteilung der Mittel zwischen ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr

Der Konvent der Baukultur empfiehlt, die Finanzierung nachhaltiger Mobilität und Infrastrukturen langfristig sicherzustellen. Zusätzliche Einnahmen sollen nutzungs- und emissionsabhängig im gesamten Verkehrsnetz erzielt werden. Die eingenommenen Finanzmittel sollen ausschließlich für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden, dabei vornehmlich für die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, die Förderung einer nachhaltigen, emissionsarmen Mobilität sowie für den verstärkten, auch gestalterisch qualitätsvollen Erhalt und Umbau von Straßen.

5 Dimension Mittelbewilligung

Öffentliche Mittel stärken Verkehrsräume nur, wenn sie die jeweils auf den spezifischen Ort bezogene Integration der einzelnen Verkehrsträger zur Bedingung für eine Förderung machen

Der Konvent der Baukultur empfiehlt, öffentliche Mittel für Verkehrsräume nur zu gewähren, wenn damit eine nachhaltige und nachweisbare Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raums in seiner Gesamtheit einhergeht. Nur mit integriert angelegten Programmen lassen sich baukulturelle Ansprüche in Abwägung mit wirtschaftlichen oder technischen Optimierungen sichern. Dies ist auf der Grundlage von Zielvereinbarungen möglich, die als Teil einer Planungskultur von den Prozessbeteiligten im Vorfeld abgestimmt werden. Der Bundesverkehrswegeplan soll ermöglichen, dass anstelle von einzeln geplanten Fernstraßen integrierte Verkehrslösungen finanziert werden.

6 Dimension Verfahren

Im Wettbewerb der Ideen werden die besten Lösungen für die Planung und Gestaltung von Verkehrsräumen und -bauwerken gefunden

Der Konvent der Baukultur empfiehlt, für den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vermehrt interdisziplinäre Entwurfswettbewerbe durchzuführen. Um dies in der Praxis durchzusetzen, empfiehlt sich, die Durchführung konkurrierender Verfahren als Voraussetzung für die Inanspruchnahme öffentlicher Mittel zu prüfen.



7 Dimension Gestaltung

Verkehrsräume werden als Stadträume gestärkt, wenn sie die unterschiedlichen Verkehrsarten in Einklang mit dem städtebaulichen Umfeld bringen

Der Konvent der Baukultur empfiehlt, Verkehrsinfrastrukturen als Räume mit urbanen Qualitäten zu entwerfen. Dafür muss der städtebauliche Kontext die Rahmen setzenden Vorgaben für die Dimensionierung und Gestaltung der Verkehrsanlagen bestimmen.

8 Dimension Interdisziplinarität

Für den Entwurf von Verkehrsbauten und -infrastrukturen sind Ingenieure, Architekten, Stadt- und Landschaftsplaner gleichermaßen verantwortlich

Der Konvent der Baukultur empfiehlt interdisziplinär zusammengesetzte Entwurfsteams mit klar festgelegten Verantwortungsprofilen. Als Voraussetzung dafür müssen die Curriculae in den Aus- und Fortbildungsstätten geändert werden, damit wieder ein fachübergreifendes Verständnis bei allen beteiligten Disziplinen vermittelt wird. Darüber hinaus sollten verstärkt interdisziplinäre Forschungsprojekte zum Themenkomplex „Mobilität und Baukultur“ gefördert werden.

9 Dimension Partizipation

Wenn die Bevölkerung Mitverantwortung übernimmt, können Planungen und Entscheidungen bereits während ihrer Entstehungsprozesse an Qualität, Transparenz und Verlässlichkeit gewinnen

Der Konvent der Baukultur empfiehlt, eine neue Kultur des Zusammenwirkens von Gesellschaft, Politik und Verwaltung zu entwickeln. Das verlangt eine Beteiligung, welche die bürgerschaftliche Mitverantwortung und Kompetenz in den gesamten Planungsprozess integriert und so Lernprozesse initiiert, die eine attraktive Gestaltung und Einbindung von Projekten in den städtebaulichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kontext sicherstellen.

Bilder:
Containerbahnhof Regensburg
Kreisverkehr bei Brescia, Italien
Busparkplatz am BMW Werk Dingolfing
© Klaus Leidorf



Weitere Informationen unter
www.bundesstiftung-baukultur.de

bauKULTUR
BUNDESSTIFTUNG

X **K—**
2012
Konvent der Baukultur
S T A T T
V E R K E H R
S T A D T