



► Nr. VO/2013/00748
öffentlich

Lübeck, 05.08.2013

Bericht

Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Einrichtung von "Shared Space"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.09.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.09.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bürgerschaftsbeschluss vom 24.11.2011, TOP 4.10, Drs. Nr. 385
Bauausschuss am 13.02.2012. TOP 6.3.1

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

- | | |
|---|----------------------------------|
| a) 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde | a) Kenntnisnahme |
| b) 3.327.4 – Ordnungs- und Verkehrsdienst | b) Keine Stellungnahme abgegeben |
| c) 2.500 – Behindertenbeauftragte/r | c) Keine Stellungnahme abgegeben |
| d) Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) | d) Kenntnisnahme |
| e) Polizeidirektion Lübeck | e) Kenntnisnahme |
| f) Stadtschülerparlament/Stadtjugendring | f) Siehe beigefügte Anlage 2 |

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Begründung:

☒ Ja, siehe beigefügtes Schreiben (Anlage 2)
☐

Die Maßnahme ist:

☐ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Ja (Anlage 1)

Bericht:

Siehe Anlage 1

Anlagen :

1 – Bericht

2 – Schreiben des Stadtschülerparlaments vom 31.07.2013

Senator/in F. - P. Boden

I. Inhaltsverzeichnis

I.	Inhaltsverzeichnis	- 1 -
1.	Ausgangssituation.....	- 2 -
2.	Definition	- 3 -
3.	Ziel	- 4 -
4.	Voraussetzungen für die Einrichtung	- 5 -
5.	Art der Umsetzung	- 7 -
6.	Auswirkungen	- 9 -
7.	Ausblick für Lübeck.....	- 10 -
II.	Abbildungsverzeichnis	- 11 -
III.	Literaturverzeichnis.....	- 11 -

1. Ausgangssituation

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 24.11.2011, TOP 4.10, Drs.-Nr. 385, folgenden Auftrag beschlossen:

Der Bürgermeister wird beauftragt, Vorbereitungen zur Ausgestaltung eines geeigneten zusammenhängenden Straßenzugs als „Shared Space“ zu treffen, d.h. als Gemeinschaftsstraßen bzw. als gemeinsam und gleichberechtigt genutzten Straßenraum aller VerkehrsteilnehmerInnen.

In einem ersten Schritt sollen der Bürgerschaft in Frage kommende Straßen (z.B. am Altstadtrand) zur Auswahl genannt werden, danach wird ein Gestaltungs- und Verkehrskonzept vorgelegt.

Die Bürgerinnen und Bürger sind zur Ideenentwicklung in offenen Workshops einzuladen. Erfahrungen mit der Einrichtung von Shared Space in Städten der Europäischen Union sollen aufgegriffen werden.

Die Abteilung Verkehrsplanung hat hierzu am 13.02.2012 im Bauausschuss berichtet, dass sich hinter dem Auftrag ein enormer Arbeitsaufwand verbirgt. Ebenso seien bei derartigen Maßnahmen immer bauliche Veränderungen notwendig. Aufgrund der angespannten Haushaltslage und der aktuellen Streichliste von Projekten mit Priorität sei es aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend, mit entsprechenden Vorschlägen in die Bürgerbeteiligung zu gehen, wenn eine Realisierung nicht angeboten werden könne. Die Verwaltung sagte in diesem Zusammenhang zu, einen Bericht zu erstellen, aus dem die Grundsätze bzw. Voraussetzungen für die Einrichtung von „Shared Space“ in Lübeck hervorgehen.

Der nachstehende Bericht soll einen Überblick über die grundsätzlichen Anwendungsmöglichkeiten von „Shared Space“ sowie die mögliche Umsetzbarkeit in Lübeck geben.

2. Definition

Der ursprüngliche Gedanke des „Shared Space“ zielt auf die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander (§1 StVO) ab. Hierfür sollen alle regelnden Verkehrszeichen entfernt und die Flächen einheitlich gestaltet werden. Die so geschaffene Unsicherheit soll die Verkehrsteilnehmer zum eigenen Schauen, Denken, Absprechen verleiten und so mehr Rücksichtnahme schaffen, damit die Geschwindigkeit gesenkt und die Verkehrssicherheit erhöht wird. „Shared Space“ im eigentlichen Sinne war ein europäisches Kooperationsprojekt. Es nahmen hieran sieben Gemeinden in fünf Ländern teil, in Deutschland war dies die Gemeinde Bohmte in Niedersachsen. Diese Projekte wurden ausführlich betreut und gefördert. [8] Der Begriff „Shared Space“ ist seitdem vom Shared Space Knowledge Centre der NHL University Leenwarde (NL) geschützt und darf nur mit deren Zustimmung genutzt werden.

Mittlerweile sind in vielen Städten und Gemeinden ähnliche Projekte entstanden. Mit dem europäischen Projekt und verwandten Projekten wurden Erfahrungen gesammelt und die Idee weiterentwickelt. Ein kompletter Verzicht auf Beschilderung, Markierung und sonstige verkehrsregelnde Maßnahmen wird heute kaum mehr angeordnet, zumal Gemeinschaftsräume in der Straßenverkehrsordnung nicht verankert sind und festgestellt wurde, dass Räume komplett ohne verkehrsregelnde Maßnahmen nicht uneingeschränkt funktionieren. Vielmehr wird sich heute eher des Grundgedankens des „Shared Space“ bedient (gegenseitige Rücksichtnahme fördern und Aufenthaltsqualität steigern). Diese Projekte tragen heute verschiedene Namen wie „Gemeinschaftsstraßen“ oder „Simply City“. Es gibt bisher keinen einheitlichen Begriff, unter dem diese Art der Straßenraumgestaltung zusammengefasst wird. Einfachheitshalber wird in diesem Bericht der Begriff „Gemeinschaftsräume“ genutzt. Hierunter fallen alle Straßen, die mit ihrer Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander fördern.

3. Ziel

Viele Straßenräume sind heutzutage primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, der nicht-motorisierte Verkehr wird an den Rand gedrängt, die Verkehrsteilnehmer sind klar getrennt und reglementiert.

Die Trennung der Verkehrsarten führt zu weniger Kommunikation sowie weniger Blickkontakt untereinander. In Bereichen mit besonderem Überquerungsbedarf (Hauptgeschäftsstraßen, Ende und Beginn von Fußgängerzonen usw.) führt die dort plötzlich auftretende Mischung der Verkehrsarten ohne besondere Absicherung dann häufig zu Problemen. Unter der starken Reglementierung und Trennung leiden nicht selten die Gestaltung eines Straßen- oder Platzraums und dessen Aufenthaltsqualität. Durch die Umgestaltung zu Gemeinschaftsräumen soll der Straßenraum aufgewertet werden, wieder erlebbar gemacht werden. Die Bewohner und Besucher sollen sich mit dem Straßenraum, ihrer Umgebung, identifizieren können. Zusätzlich wird durch das besondere Erscheinungsbild bewirkt, dass Kfz langsamer fahren, ihre Umgebung mehr wahrnehmen, Rücksicht nehmen und im Idealfall auf ihren Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern verzichten.

Wichtigstes Ziel aller Gemeinschaftsräume ist also die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander, die Verbesserung der Überquerbarkeit sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität und somit Qualitätssteigerung unseres Lebensraums. Generell wird ein „Miteinander statt Nebeneinander“ angestrebt, [4] es sollen „Verkehr, Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander im Gleichgewicht“ sein. [3]

4. Voraussetzungen für die Einrichtung

Gestaltungen und Planungen nach dem Gemeinschaftsraumprinzip lassen sich dort anwenden, wo die Aufenthaltsqualität sowie das Umfeld für Fußgänger und Radfahrer hoch sein sollen.

Es gibt keine definierten Einsatzgrenzen für Gemeinschaftsräume; gut geeignet sind Plätze oder Straßenzüge mit linearem oder flächigem Fußgängerquerungsbedarf. Solche Bereiche finden sich häufig an Kreuzungsbereichen von stark frequentierten Fußgängerverbindungen (etwa Fußgängerzonen) und Hauptverkehrsstraßen oder an Straßen mit beidseitigem, hoch frequentierten Geschäftsbesatz.

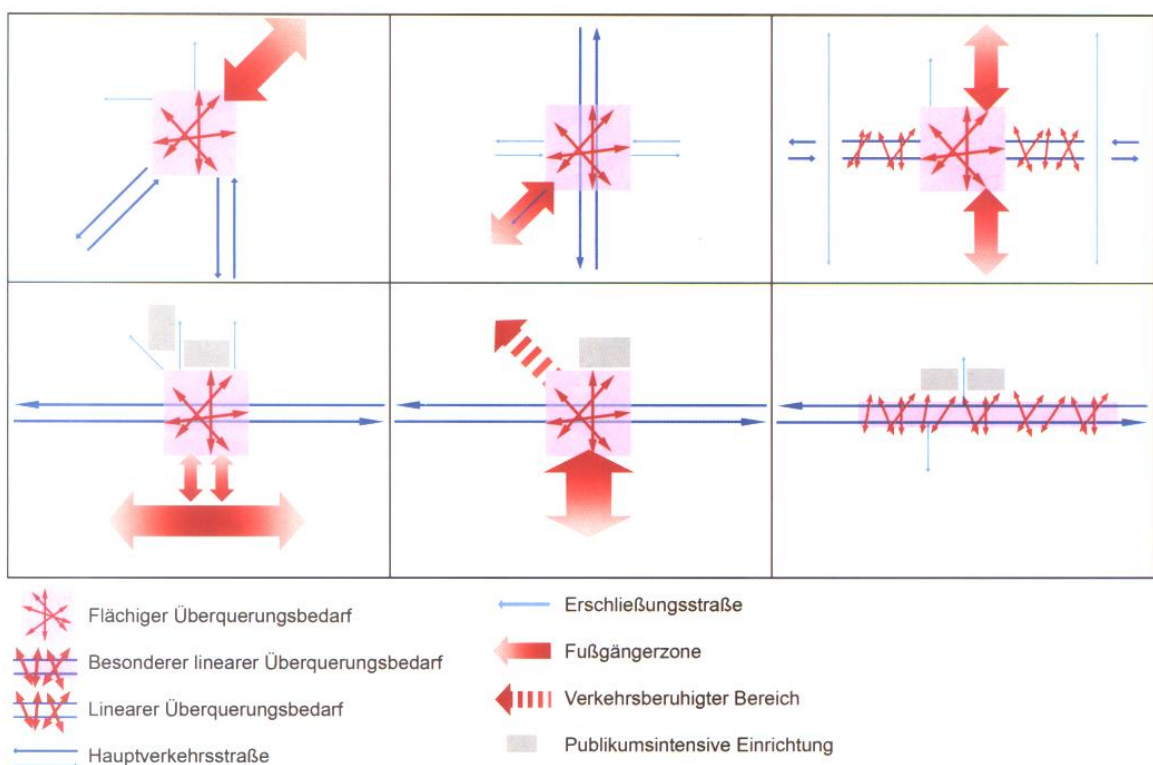


Abbildung 1: Beispiele für Bereiche mit linearem, besonderem linearen und flächigem Überquerungsbedarf (Quelle: [1])

Anlage 1

Wichtiger ist hierbei weniger eine Obergrenze des Kfz-Verkehrs, als vielmehr eine Mindeststärke an Fußgängern und Radfahrern.[9] Fußgänger und Radfahrer sollten das Straßenbild prägen, auch sollte der Schwerverkehrsanteil nicht sehr hoch und die Kfz-Verkehrsstärke im mittleren Bereich angesiedelt sein.[1] Generell ist eine gute Mischung aller Verkehrsarten wichtig. [9]

Tabelle 1: Orientierungswerte für Einsatzgrenzen der Ausbautypen von Straßenräumen mit hohem Überquerungsbedarf

Ausbau- typ	Kfz/Spitzen- stunde	Lkw und ÖV/Spitzen- stunde	Passantendichte (Ver- weilende, Fußgänger und Radfahrer/1.000 m ² Straßenraum)	Überquerungen/ Stunde	Planerisch angestrebte Geschwindigkeit (V ₈₅)	Länge
A	< 1.000	< 50	> 100	> 100	20–30 km/h	< 500 m
B*)	< 1.800	< 80				

*) Bei Belastungen über 1000 Kfz/Spitzenstunde ist die Anlage eines mittigen Schutzraums erforderlich

Abbildung 2: Orientierungswerte für Einsatzgrenzen der Ausbautypen von Gemeinschaftsräumen (Quelle: [1])

Generell sind flächige öffentliche Straßenräume besser geeignet als lineare, also Plätze besser als Straßenzüge, auch bieten sich Flächen mit gestalterisch ausgeprägter Randbebauung an. Der umzugestaltende Straßenraum sollte nicht zu lang sein (< 500m). Für den Kfz-Verkehr muss zwingend auch alternativ ein schnelles Verkehrsnetz zur Verfügung stehen, da sonst die angestrebten, langsamen Geschwindigkeiten in einem Gemeinschaftsraum nicht akzeptiert würden. Eine flächenhafte Anwendung über eine Stadt ist daher nicht sinnvoll.

Weniger sinnvoll sind auch Bereiche, in denen kein oder wenig Fußgängerquerungsbedarf besteht. Auch ein hoher Parkdruck steht einer Ausweisung als Gemeinschaftsraum entgegen, sofern keine ausreichenden Alternativen angeboten werden. Öffentlicher Bus-Nahverkehr kann gut integriert werden.[10]

5. Art der Umsetzung

In Gemeinschaftsräumen soll das Verhalten der Verkehrsteilnehmer mit möglichst wenigen, dafür aber eindeutigen Regeln erreicht werden [9]. Komplette auf Beschilderung und Markierung braucht hier nicht verzichtet zu werden, sie sollten aber sparsam, und nur an erforderlichen Stellen, eingesetzt werden. Die Aufenthaltsfunktion des Gemeinschaftsraums sollte sich durch die entsprechende Gestaltung erschließen und eine starke Reglementierung erübrigen. Auch geringe Fahrgeschwindigkeiten können mit einer entsprechenden Gestaltung erreicht werden, um so eine sichere Überquerbarkeit für Fußgänger zu schaffen. Gute Sichtbeziehungen sind zur optimalen Abstimmung zwischen Kfz-Verkehr, Fußgängern und Radfahrern absolut notwendig, daher sollte im gesamten Gemeinschaftsraum auf ruhenden Verkehr verzichtet werden, lediglich für Behindertenparkplätze ist zu sorgen. Um Falschparken zu verhindern, sind ausreichend Parkplätze in der näheren Umgebung erforderlich.

Fahrbahn und Seitenraum müssen in ihrer Gestaltung aufeinander abgestimmt sein und nicht nach einzelnen Nutzergruppen aufgeteilt werden, es soll eine Mischfläche entstehen. Auf eine Trennung zwischen Fahrbahn und Fußgängerbereich kann aber trotzdem nicht komplett verzichtet werden. Eine Abgrenzung des Fußgängerbereichs von der Fahrbahn kann z.B. durch niedrige Borde oder besser noch durch punktuelle oder lineare Gliederungselemente (z.B. Bäume, Bänke, Poller, Fahrradbügel, andere Möblierungselemente) und eine Änderung z.B. der Materialität bzw. der Verlegerichtung oder –art des Pflasters sinnvoll erfolgen. Auch sollte der Radverkehr durch die Gestaltung der Flächen zur Fahrt auf der Fahrbahn angehalten werden (keine separaten Radverkehrsanlagen).

An Blinde und Sehbehinderte sowie für alte Menschen und Kinder stellen Gemeinschaftsräume erhöhte Anforderungen. Durch die nicht oder wenig vorhandene klare Trennung der Flächen sind diese für seheingeschränkte Personen schwerer zu erkennen. Die Bedürfnisse dieser Personengruppen müssen bei der Gestaltung berücksichtigt werden. Dies kann z.B. durch gestalterisch hochwertige Leitelemente geschehen, aber auch durch vereinzelt eingesetzte, gesicherte Querungsstellen. Auch müssen sich die Seitenräume taktil und visuell von der Fahrbahn unterscheiden (z.B. Materialwechsel, s. oben).

Eventuell vorhandene ÖPNV-Haltestellen in den Gemeinschaftsräumen müssen, wie in anderen Bereichen auch, erhöhte Einstiegsbereiche aufweisen.

Eine Umgestaltung des Bereichs mit Provisorien ist nicht zielführend, da die gewollten Verhaltensänderungen nur durch überzeugende Lösungen erreicht werden können. Ein Versuch, im verkehrsrechtlichen Sinn, kann allerdings sinnvoll sein, um evtl. noch einmal nachbessern zu können. Gerade hierfür ist eine ausführliche Vorher-/Nachheruntersuchung erforderlich (z.B. Unfallanalyse, Verhaltensbeobachtungen, Befragungen).

Gelingt die Gestaltung der Straße, ist meist keine gesonderte Beschilderung nötig. Um die verkehrsberuhigende Wirkung zu unterstützen, bietet es sich ergänzend an, in Gemeinschaftsräumen z.B. einen verkehrsberuhigten Bereich oder einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einzurichten, auch die Einrichtung einer Höchstgeschwindigkeit von 30km/h ist denkbar.[1]

Gemeinschaftsräume haben in jedem Fall Pilotcharakter und somit ist eine umfangreiche Vorher-/Nachheruntersuchung erforderlich. Auch sind Gemeinschaftsraumprojekte keine Verkehrsplanungen im klassischen Sinne, sondern es sollte eine interdisziplinäre Herangehensweise erfolgen. Es ist zwingend erforderlich, schon in den ersten Planungsphasen die BürgerInnen einzubeziehen, damit der Raum nachher auch von ihnen genutzt und akzeptiert wird. Durch eine umfassende Bürgerbeteiligung werden die Interessen und Anforderungen der Anwohner, Anlieger und auch der Durchfahrenden/-gehenden eingehender betrachtet und so die Akzeptanz erhöht.

6. Auswirkungen

Da sich jeder Gemeinschaftsraum anders darstellt, sind die Auswirkungen ebenfalls von Projekt zu Projekt unterschiedlich. Eine einheitliche Aussage lässt sich hierzu schwer treffen. Tendenziell lässt sich aber feststellen, dass Gemeinschaftsräume kein Allheilmittel zur Vermeidung von Unfällen, Konflikten und Bürgerprotesten sind.[5][6]

Bei den bisherigen Untersuchungen zu Gemeinschaftsräumen wurde festgestellt, dass die Anzahl der Unfälle in den Bereichen nicht wesentlich zurückgegangen sind, meist ändert sich wenig an der Unfallsituation. Die bisher untersuchten Räume zeigten allerdings auch vor der Umgestaltung meist schon geringe Unfallzahlen. Eine Umgestaltung allein aus Verkehrssicherheitsgründen ist aber nicht zielführend.[11][12] Durch die geringeren Fahrgeschwindigkeiten hat sich die Schwere der Unfälle allerdings deutlich verringert.

Der große Zugewinn einer Umgestaltung in einen Gemeinschaftsraum ergibt sich für die Aufenthalts- und Lebensqualität auf den Plätzen und Straßen. Das Erscheinungsbild gewinnt immens; dadurch kann auch der Einzelhandel in diesen Bereichen deutlich profitieren. Durch die geringeren Fahrgeschwindigkeiten und die gegenseitige Rücksichtnahme wird die Überquerbarkeit für Fußgänger deutlich verbessert. Schwierigkeiten mit den neu gestalteten Räumen können unter Umständen aber ältere Menschen, Sehbehinderte und Kinder aufgrund der Mischverkehrsflächen bekommen. Dies muss entsprechend berücksichtigt werden.

Die Kfz-Verkehrsmengen bleiben ungefähr gleich, gehen eher etwas zurück.[5][6] Ein deutlicher Verdrängungseffekt wurde bei nicht zu langen umgestalteten Straßenabschnitten aber nicht festgestellt.[10]

Radfahrer können sich in umgestalteten Bereichen frei bewegen und erhalten so häufig Vorteile im Vergleich zu vorher (LSA-Regelung usw.) Allerdings können die Bewegungsabläufe der Radfahrer schwerer eingeschätzt werden.[5][6]

Ohne absichernde Maßnahmen wird in Gemeinschaftsräumen häufig in nicht dafür vorgesehenen Bereichen geparkt, sofern sich die Flächen dafür anbieten. Dies muss durch Absperrerelemente unterbunden werden. Ganz wichtig ist die Bereitstellung von ausreichend Kfz-Parkplätzen in der näheren Umgebung.

7. Ausblick für Lübeck

Viele bisher in Deutschland umgesetzte Umgestaltungsprojekte entsprechen in ihren Grundzügen heute schon dem „Shared Space“-Gedanken. Gemeinschaftsräume sind eine gute Möglichkeit, einen Straßenraum aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Auch in Lübeck ist in der Vergangenheit bei Projekten die Möglichkeit einer Gestaltung nach dem Gemeinschaftsraumprinzip geprüft worden (z.B. Bahnhofsvorplatz) und in Ansätzen umgesetzt worden (z.B. im Bereich der Sandstraße und des Klingenberges im Rahmen des Projektes „Mitten in Lübeck“). An einigen Straßenbereichen geben sich heute ebenfalls schon Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer - wie bei Gemeinschaftsraumprojekten gewollt - zu erkennen (z.B. in der Königstraße).

Der Fachbereich 5 wird zurzeit und auch weiterhin bei allen anstehenden Straßenraumplanungen in Lübeck prüfen, ob und wie sich eine Gestaltung nach dem Gemeinschaftsraumprinzip anbietet (z.B. bei den Umgestaltungsprojekten Strandbahnhof Travemünde/Bertlingstraße oder Beckergrube/Breite Straße/Koberg). Der Bauausschuss wird im Rahmen der Berichterstattung zu diesen Projekten jeweils aktuell informiert.

Mit dieser Berichterstattung wird der unter 1. (Ausgangssituation) aufgeführte Bürgerschaftsbeschluss vom 24.11.2011 als erledigt betrachtet.

II. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beispiele für Bereiche mit linearem, besonderem linearen und flächigem Überquerungsbedarf (Quelle: [1])	5 -
Abbildung 2: Orientierungswerte für Einsatzgrenzen der Ausbautypen von Gemeinschaftsräumen (Quelle: [1])	6 -

III. Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): *Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens*, Köln 2011
- [2] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Hrsg.): *Gemeinschaftsstraßen – Attraktiv und sicher*, Berlin, Oktober 2011
- [3] Keuning Instituut, Groningen, NL (jetzt: Shared Space, Provincie Fryslân, Leeuwarden, NL, www.shared-space.org) (Hrsg.): *Shared Space: Raum für alle*, Groningen, Niederlande, Juni 2005
- [4] ADAC e.V. (Hrsg.): *Shared Space – Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr?*, München 2009
- [5] Gerlach, J.; Boenke, D.; Leven, J.; Methorst, R.: *Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Teil 1; Straßenverkehrstechnik* (2008), Nr. 2, S. 61-65
- [6] Gerlach, J.; Boenke, D.; Leven, J.; Methorst, R.: *Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Teil 2; Straßenverkehrstechnik* (2008), Nr. 3, S. 140-149
- [7] Gemeinde Bohmte; URL www.bohmte.de; aufgerufen im März 2013
- [8] Homepage des Europäischen Projektes „Shared Space“; URL www.shared-space.org; abgerufen im März 2013
- [9] Haller, Wolfgang; *Shared Space – Aus der Sicht der Regelwerke*; Tagungsdokumentation SRL-Tagung am 08.03.2012 zum Thema „Shared Space – Beispiele für lebenswerte öffentliche Straßenräume“; URL <http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/Haller-Praes-web.pdf>; abgerufen im Dezember 2012
- [10] Fachausschuss Radverkehr von ADFC e.V. und SRL (Hrsg.): *Neun Fragen zum Thema Shared Space*; Bremen 2008
- [11] Institut für Städtebau Berlin (Veranstalter): *Shared Space/Begegnungszonen*; Tagung vom 06.-07.05.2010, Berlin
- [12] Unfallforschung der Versicherer (Hrsg.): *Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis*; Berlin, Oktober 2009

Stadtschülerparlament Lübeck

Hansestadt Lübeck
4.401 Schule und Sport
Große Burgstraße 2
23552 Lübeck

E-Mail: info@ssp-hl.de



Lübeck, den 31.07.2013

Stellungnahme zum Bericht "Shared Space"

Keine Beteiligung von Kinder und Jugendlichen gem. § 47 f GO

„Es ist zwingend erforderlich, schon in den ersten Planungsphasen die BürgerInnen einzubeziehen" (S. 8). Die Bürgerschaft hat einen Prüfungsauftrag zum Thema Shared Space am 24.11.2011 beschlossen. Seitdem sind mehr als anderthalb Jahre ins Land gestrichen. Dem Stadtschülerparlament wurde am 09.07.2013 der Bericht zugesandt mit der Bitte, eine Stellungnahme zu dem Bericht bis zum 02.08.2013 zu verfassen.

Die schleswig-holsteinischen Schüler_innen sind aber seit dem 24.06. in ihren Sommerferien, die am 03.08. enden. Da das Stadtschülerparlament (SSP) die Vertretung der Schüler_innen der weiterführenden Lübecker Schulen ist, hat das SSP auch vom 24.06. - 03.08. Ferien. Das der Eingang des Berichtes und die Deadline der Stellungnahme in dieses Zeitfenster fallen ist vielleicht ein unglücklicher Zufall, jedoch keine Entschuldigung das die anderthalb Jahre nicht genutzt worden, um Kinder und Jugendliche in **angemessener Weise** zu beteiligen.

Adäquate Partizipationsmöglichkeiten wurden in dieser Zeit nicht geschaffen. Diese würde mindestens eine inhaltliche Erarbeitung der Problematik mit pädagogischer Betreuung voraussetzen. Eine schriftliche Stellungnahme zu einem nüchternen Sachbericht erfüllt auf keinen Fall die Kriterien für eine angemessene Beteiligung von Kindern und Jugendlichen - schon gar nicht wenn das alles in den Sommerferien geschehen soll.

Abgesehen von der Sommerferienproblematik ist der Zeitraum von einem Monat nicht ausreichend, um einen Bericht in einem demokratischen Gremium von Schüler_innen zu besprechen und zu diskutieren.

Beteiligung von Grundschulkindern

Im Bericht wird zwei Mal von Schwierigkeiten mit Kindern bei der Umsetzung der Shared-Space-Idee gesprochen (S. 7 und 9). Daher stößt es beim SSP auf Unverständnis, dass keine Grundschüler beteiligt worden sind, um Lösungen für dieses Problem zu finden. Solche

Partizipationsmöglichkeiten sind mit Grundschulkindern gut realisierbar wie die zum Beispiel die Grünstrandbebauung zeigt.

Eine solche Einbindung von Kindern wäre natürlich nicht in so einem kurzen Zeitraum möglich gewesen, sondern hätte frühzeitig erfolgen müssen. Anderthalb Jahre sind dafür Zeit genug.

Fazit

Das Stadtschülerparlament spricht sich stark **gegen** das angekreuzte „Ja“ bei der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem.§ 47 f GO aus, da diese aus unserer Sicht nicht erfolgt ist. Eine Beteiligung hat zwar mit dieser Stellungnahme stattgefunden, jedoch nicht in angemessener Weise oder mit geeigneten Verfahren.

Jan Karnatz
Stadtschülersprecher

Stadtschülerparlament Lübeck