

# ÖGZ



Österreichischer  
Städtebund

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes

12/2018·01/2019



**WELS**

6. Österreichischer Stadtregionstag

**TOTAL LOKAL**

SDGs in Gent

**ÖFFENTLICHER RAUM**

**Die Stadt aktiv gestalten**



Die Sonnenallee in Aspern wurde von 3:0 Landschaftsarchitektur als multifunktionaler Straßenraum gestaltet, der neben dem Verkehr auch Platz für Aufenthalt und angenehmes Spazieren bietet.

Lebenswerte und lebendige Stadt

## Neue Lösungen für Straßenräume

Der Straßenraum erfährt derzeit einen Bedeutungswandel. Immer mehr Städte begreifen, dass der Verkehr zum Funktionieren einer Stadt gehört, jedoch nicht über den notwendigen Aufenthaltsraum ihrer Bevölkerung gestellt werden sollte. Im Gegenteil: Straßenraum wird wieder als Lebenswelt gesehen und für BewohnerInnen nutzbar gemacht.

Jürgen Furchtlehner, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Landschaftsarchitektur

Für viele gehören zum Bild der Straße jede Menge Autos, Parkplätze, vielleicht noch ein Bus und ein paar RadfahrerInnen. Dass sich dieses Bild in den kommenden Jahrzehnten in innerstädtischen Lagen verändern wird, liegt auf der Hand – sofern man auf eine lebendige und menschengerechte Entwicklung setzt. Eine nüchterne Betrachtung der Flächenverteilung im Straßenraum zeigt eine Aufteilung, die zu diskutieren ist: Das Auto beansprucht in den meisten Städten zwei Drittel des Straßenraums. Dabei stellt sich unweigerlich die Frage nach der Platzgerechtigkeit. Platz für „menschliche“ Aktivitäten steht abseits des schmalen Gehsteigs kaum zur Verfügung und war lange Zeit auch nicht vorgesehen. Im Gegenteil: Wer ohne Grund am Gehsteig stehenbleibt, verstößt streng genommen sogar gegen die StVo.<sup>1</sup> Kinder erfahren ab ihren ersten Schritten im Freien, dass sie auf der Straße besonders vorsichtig sein müssen. Zu Recht, wenn man den heutigen Zustand betrachtet. Doch es geht auch anders, man muss lediglich über die Verkehrsfunktion hinausdenken. Vor allem in Wohngebieten

ohne Durchgangsverkehr darf der überproportionale Platzanspruch hinterfragt werden. Warum bekommen die Menschen zumeist nur eine Nebenrolle zugesprochen?

### Veränderte Anforderungen und Ansichten

Viele Städte werden in Zukunft weiter verdichtet, um den Zuzug zu bewältigen und gleichzeitig der Zersiedelung und dem Bodenverbrauch entgegenzuwirken. Unter Berücksichtigung einer guten funktionalen und sozialen Durchmischung ein wichtiger Weg. Mehr EinwohnerInnen haben positive Effekte, wie etwa lohnende Infrastruktur und mehr Steuern. Doch der öffentliche Raum wird durch diese Verdichtung knapp, mehr Menschen müssen mit demselben Platz auskommen. Um dem menschlichen Bedürfnis nach mehr Platz zum Erholen, Spielen, Flanieren und Leutetreffen nachzukommen, ist daher ein Umdenken in der Flächenverteilung notwendig.

Ein Vorschlag, um das Fehlen von Freiraum auszugleichen, ist die Transformation von derzeit monofunktionalen Stra-



Studien<sup>7</sup> verdeutlichen den internationalen Trend, Straßen nicht nur grüner, sondern vermehrt als Freiraum für die Nachbarschaft zu planen: hier Straßenabschnitt in Rotterdam.

ßenflächen hin zu mehr Aufenthaltsraum, der zugleich direkt vor der Haustüre liegt. Die innerstädtischen Straßen, die in dieser Breite ursprünglich nicht als massenhafte Autoabstellplätze geplant waren, könnten wieder frei(er) geräumt werden. Gleichzeitig belegen Statistiken den Rückgang von privaten PKWs in Städten – 42 % der Haushalte in Wien sind autofrei.<sup>2</sup> Guter öffentlicher Verkehr, ansprechende Infrastruktur für sanfte Mobilität/Alltagsradfahren sowie ein attraktiver (Straßen-)Freiraum begünstigen diesen Trend.

Eine vorausschauende Planung stellt daher nicht nur aus ökologischer Sicht mehr Raum für den nicht-motorisierten Verkehr zur Verfügung. Ziel ist es, die Menschen wieder in den Vordergrund zu rücken, wobei Straßen freilich auch in Zukunft ihre Verbindungs- und Erschließungsfunktion behalten werden (müssen).

### Erste Schritte

Wie können österreichische Städte eine solche Umstellung beginnen? Die Politik muss heute mit knappen Budgets auskommen. Daher sollte vermehrt angestrebt werden, bei ohne-

Die Wiener StadtbewohnerInnen stellen urbane Anforderungen an die Qualität des öffentlichen Raums, die sich in Umfragen bezüglich der Wohnzufriedenheit in der Wohnumgebung widerspiegeln. Demnach wünschen sich 34 % der WienerInnen Orte zum Verweilen und Sitzgelegenheiten; 33 % wünschen sich Grünflächen oder Innenhofbegrünungen als Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität im Wohngebiet. Bezüglich des Straßenverkehrs wünschen sich 23 % der WienerInnen Tempo-30-Zonen und 20 % Wohnstraßen oder Fußgängerzonen.<sup>5</sup>

hin notwendigen Eingriffen für Infrastruktur-Bauarbeiten gleichzeitig qualitative und quantitative Verbesserungen im öffentlichen Raum zu bewirken. Und sei es lediglich, bei Instandhaltungsarbeiten jeweils ein Stück mehr Raum für nicht-motorisierte Nutzung zu schaffen, Bäume zu pflanzen, Sitzgelegenheiten einzuplanen oder Straßenabschnitte für den Durchgangsverkehr zu sperren. Baulich-gestalterische Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung des Individualverkehrs sind ein wirkungsvolles Instrument, um die Differenz zwischen den unterschiedlich schnellen AkteurInnen zu verringern und Synergien für vielfältige Nutzbarkeit zu schaffen. Wie Jan Gehl als vielzitiertes Architekt beschreibt: Freiraum muss so gestaltet sein, dass dieser nicht nur für notwendige Aktivitäten (wie etwa einkaufen, in die Schule oder zur Arbeit gehen) genutzt wird, sondern auch für optionale und soziale Aktivitäten von der Bevölkerung in ihrer Freizeit angenommen wird. Erst dann bleibt eine Stadt lebendig und einladend<sup>3</sup>.

Stadtpolitik und (Verkehrs-)PlanerInnen müssen auf diese Rahmenbedingungen reagieren und entsprechend handeln: Das bedeutet einen flexibleren Einsatz von Materialien und Bordsteinen, Verändern von Linienführungen, Ausräumen und Aufhellen von verstellten Bereichen, Umleiten von Verkehrsströmen, zahlreiche niveaugleiche, barrierefreie Quersungsmöglichkeiten schaffen. Zusammen mit ArchitektInnen und LandschaftsarchitektInnen können weitere Verbesserungen geschaffen werden, wie Regenwassermanagement an der Oberfläche (statt Kanalerweiterungen) und damit einhergehende Verbesserung des Mikroklimas. Ökologische Aspekte und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum dienen dabei oft als Zugpferd für eine langfristige Attraktivierung ganzer Stadtteile. Investitionen in einladende, hochwertige Freiräume sind vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen. So wie zukunftsorientiert in Stadterweiterungsgebieten Geld in die Herstellung von Infrastruktur fließt, muss auch im innerstädtischen Stadtbau eine Anpassung an sozial-klimatische Bedingungen erfolgen.

Temporäre Veränderungen sind ebenfalls ein Weg, um Straßenfreiraum menschengerechter zu nutzen: mobile Möblierung und Bepflanzung, Einsatz von preiswerten Materialien als Zwischenlösung und Erprobung von Veränderungen. Das beinhaltet auch temporäres Sperren von Straßenabschnitten oder einzelner Parkplätze, die dann von der Bevölkerung für verschiedenste Aktivitäten angenommen werden und vielleicht später zu einer dauerhaften Umgestaltung führen.

Das Abfragen und Einbeziehen der BewohnerInnen und Geschäftsleute erfolgt dabei einerseits bei Planungsprozessen, kann aber auch vermehrt bei der Umsetzung, Herstellung und Pflege gesehen werden, um dadurch die Gastlichkeit im öffentlichen Raum zu stärken.

Auch das „Zulassen“ von Aneignung wie etwa eine Bepflanzung oder eine Bank vor dem Gebäude oder das „Selbermachen“ ist ein neuer Anspruch.<sup>4</sup> Die Wiener Grätzloase<sup>5</sup> ist ein solches Beispiel, wie Privatinitiativen durch städtische Verwaltung unterstützt werden können.

### Straßen sind mehr als nur Verkehrsraum

Vonseiten der Politik sind daher Umdenken und Mut gefragt, um sich über Traditionen hinwegzusetzen und die Stadt auch in Zukunft als Wohn- und Arbeitsplatz attraktiv zu halten. Viele kleinere und größere Städte versuchen sich heute über ihre Freiräume zu definieren und dadurch konkurrenzfähig zu machen. Dazu zählt, Straßen als Ressource zu erkennen und mehr Platz und Qualität für sanfte Mobilität und „menschliche Aktivitäten“ bereitzustellen. Ein politisch motiviertes Ringen um jeden Autostellplatz führt hingegen am Ziel vorbei und ist zumeist in Einzelinteressen begründet, nicht aber am Allgemeinwohl orientiert. Seitens der Planung erfordert der Ansatz ebenfalls eine Umstellung: weg vom Gedanken, die Straße sei einzig als Verkehrsraum zu bemessen, hin zum Gedanken, den Raum zwischen den Gebäuden attraktiv auszuformen. Mancherorts –

vor allem in Wohngebieten – darf dieser Gedanke soweit fortgeführt werden, dass sich Autos in Zukunft eher als „Gast“ für Zufahrten und Lieferung auf den Straßen bewegen, ansonsten der Raum zwischen den Häusern aber den Menschen gegeben wird, als Ort, um kurz auszuruhen, Pause zu machen, zu spazieren, einander zu treffen oder um zu spielen. ■

1 § 78 StVO Straßenverkehrsordnung 1960, Verhalten auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten

2 VCÖ – Mobilität mit Zukunft, <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-mehr-als-850-000-haushalte-in-oesterreich-sind-obne-eigenes-auto-mobil>, 25. 10. 2018; <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-wien-hat-hoechsten-anteil-autofreier-haushalte-in-oesterreich-20092013>, 25. 10. 2018

3 Gehl, Jan; Svarre, Birgitte (2013): *How to Study Public Life*. Island Press, Washington D.C., S. 15.

4 Häberlin, Udo W.; Furchtlehner, Jürgen (2017): „Öffentlicher Raum für alle?“ in: Hauck, Thomas E.; Hennecke, Stefanie; Körner, Stefan (Hg.): *Aneignung urbaner Freiräume – Ein Diskurs über städtischen Raum*. Transcript, Bielefeld. S. 170 ff

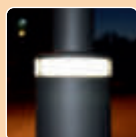
5 [www.graetzloase.at](http://www.graetzloase.at), 25. 10. 2018

6 Hierzu hat die Wiener Magistratsabteilung 18 mehrere sozialwissenschaftliche Umfragen beauftragt, u. a. Verwiebe, Roland et al. (2014): *Lebensqualität in Wien 1995–2013. Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung II*.

7 Institut für Landschaftsarchitektur, Universität für Bodenkultur Wien (2016): *Potenziale von Alltagsstraße. I. A. MA 19 – Magistratsabteilung für Architektur und Stadtgestaltung, Wien*.

SEE U  
BY FONATSCH

Lichtmasten und Stadtmobiliar



Der Lichtring »Iluric« lässt sich perfekt in den Masten integrieren und ermöglicht dadurch eine 360° Ambiente-Beleuchtung der Umgebung.

Fonatsch GmbH  
A-3390 Melk  
Industriestraße 6  
T +43 / 27 52 / 527 23-0  
F +43 / 27 52 / 527 23-20  
E [seeu@byfonatsch.com](mailto:seeu@byfonatsch.com)

Alle Details auf  
[www.seebyfonatsch.com](http://www.seebyfonatsch.com)

ILURIC

Der Lichtring für  
individuelle Zusatzbeleuchtung

