BEITRÄGE ZUR STADTENTWICKLUNG

STADTFORSCHUNG

StaDt+Wien

26

„STRASSE FAIR TEILEN"

EIN INNOVATIVES VERKEHRSMODELL FÜR WIEN

Mag.ª Dr.in Astrid Klimmer-Pölleritzer

Die Stadt Wien stellt unter dem Motto „Straße fair teilen" einen neuen und erweiterten Qualitätsanspruch an die Planung und Nutzung des öffentlichen Raumes. „Straße fair teilen" ist ein für die Stadt Wien entwickeltes Modell, das zu einem konfliktfreien Miteinander im öffentlichen Straßenraum beitragen soll.

Im Vordergrund steht dabei die qualitative Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes mit der Fokussierung auf den Straßenverkehr.

Durch die Neuorganisation und Neugestaltung soll der Straßenraum auf alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen fair verteilt werden. Durch eine gemeinsame und vielfältige Nutzung soll ein Miteinander aller ermöglicht werden.

Abb.1/2
Beispiele öffentlicher Räume in Wien, das Auto steht im Mittelpunkt, „Schilderwälder" entstehen, die FußgängerInnen werden in die Randzonen abgedrängt.

Der öffentliche Raum und seine Funktion

Der öffentliche Raum erfüllt im Alltag viele Aufgaben und Funktionen. Eine der wichtigsten Aufgaben ist der Verkehrsraum. FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen nutzen den öffentlichen Straßenraum täglich. Der öffentliche Raum ist aber auch Lebens- und Aufenthaltsraum für Menschen, die dort nur verweilen, sich mit anderen Menschen treffen oder auch einfach nur flanieren möchten, ohne dabei ein bestimmtes Ziel zu verfolgen.

Da der öffentliche Raum ein begrenztes Gut ist, das nicht beliebig aufgeteilt werden kann, entstehen mancherorts Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen, die die VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen an den öffentlichen Raum stellen. Verschärft wird dies durch die Straßenraumgestaltung. In der Vergangenheit wurde der Fokus auf das Auto gelegt, der öffentliche Raum wurde primär zum Verkehrsraum und verlor meist seine Bedeutung als Sozialraum. Jetzt ist es an der Zeit, mittels neuer Konzepte neue Planungs- und Entscheidungsprozesse sowie durch Bewusstseinsbildung und Partizipation eine Aufwertung des öffentlichen Raumes herbeizuführen und zu etablieren.

Internationale Konzepte zur Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes

Hinter den Begriffen „Shared Space", „Begegnungszonen" und „Straße fair teilen" steht prinzipiell eine fast identische Planungsphilosophie, welche im Kern auf eine qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes für alle NutzerInnen abzielt. Besonders soll aber die Qualität des FußgängerInnenverkehrs gefördert werden.

Dennoch zeigen sich hinsichtlich der rechtlichen und praktischen Umsetzung deutliche Unterschiede.

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

der öffentliche Raum ist Lebensraum einer urbanen Gesellschaft. Zeitgemäße Mobilitätskonzepte stellen den Menschen in den Mittelpunkt bei der Gestaltung von Verkehrsflächen. Straßen, Wege und Plätze werden als Lebensraum aufgefasst, der von allen Mitgliedern der Gesellschaft geteilt und gemeinsam genutzt wird. Dieser Lebensraum soll so zu einem Ort der menschlichen Begegnung, der Kommunikation und des sozialen Lebens werden.

„Straße fair teilen" ist der Wiener Weg für die Umsetzung von „Shared Space". Das erfordert wechselseitige Rücksichtnahme - ein Verhalten, das nicht nur Probleme im Verkehr lösen kann.

Ihr
DI Thomas Madreiter
Leiter der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Abb. 3
Hinweis auf einen „Shared Space"-Bereich mit den Logos der Partner des EU-Projektes

Abb. 4/5
Einkaufsstraße in Brighton (England), umgestaltet nach dem Prinzip des „Shared Space"

„Shared Space"

„Shared Space" (deutsch: etwa „gemeinsam genutzter Raum") wurde Anfang der 1980er- Jahre vom Niederländer Hans Mondermann entwickelt und erstmals 1985 in den Niederlanden umgesetzt. Seitdem wurde das Konzept weiterentwickelt und in über 130 Projekten weltweit, in Österreich z. B. in Gleinstätten, realisiert. Von 2004 bis 2008 war „Shared Space" ein Projekt des INTERREG North Sea Programme der EU, wodurch sich die Bezeichnung „Shared Space" als international verwendeter Begriff etablierte.
„Shared Space" zielt darauf ab, dass ein vom Verkehr geprägter Straßenraum lebenswerter, sicherer und im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Ein „Shared Space"-Bereich wird vorwiegend als Mischverkehrsfläche ausgeführt und wird von den VerkehrsteilnehmerInnen auf gleichberechtigter Basis genutzt. Durch den bewussten Wegfall verkehrstechnischer Anlagen, wie Ampeln, sowie durch die Aufhebung der Trennung zwischen den Verkehrsarten wird der Verkehr selbständig organisiert. Rücksichtnahme und Selbstverantwortung wird gefördert.

In einem „Shared Space" wird das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen über die Gestaltung und die Interaktion untereinander beeinflusst. Soziales Verhalten, Eigenverantwortung und Rücksichtnahme regeln den Verkehr. Erfahrungen belegen, dass „Shared Space" zu einer Geschwindigkeitsreduzierung des Pkw-Verkehrs führt und die Verkehrssicherheit erhöht. Die Qualität des öffentlichen Raumes wird verbessert und der Verkehrsfluss erhöht. „Shared Space" ist kein rechtsfreier Straßenraum, es gelten die grundlegenden Basisverkehrsregeln der jeweiligen Straßenverkehrsordnung des Landes.

„Begegnungszonen"

Die Begegnungszone wurde nach mehreren Modellversuchen, welche Mitte der 1990er-Jahre initiiert wurden, 2002 offiziell als Nachfolgeregelung der Wohnstraße in der Schweiz eingeführt. Ziel war die Schaffung attraktiverer und sicherer Verhältnisse für den FußgängerInnenverkehr in innerörtlichen Bereichen, ohne den Kfz-Verkehr daraus zu verbannen. Die Begegnungszone ist ein Verkehrsraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen, gemäß der schweizerischen Signalisationsverordnung ist sie durch ein eigenes Verkehrszeichen gekennzeichnet und auf Nebenstraßen zulässig. In der Praxis sind dies Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen sowie in Bereichen vor Schulen, Bahnhöfen und zentralen Plätzen mit hoher Nutzerfrequenz. FußgängerInnen dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen und sind gegenüber dem Fahrzeugverkehr vortrittsberechtigt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und das Parken ist nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt. Schutzwege sind nicht zulässig und sonstige Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen sind nicht vorgesehen. Die Gestaltung der Begegnungszonen (z. B. durch farbige Markierungen) ist sofort erkennbar, Straßenmöblierung wird zusätzlich zur Verkehrsberuhigung mit eingesetzt.

Abb. 6
Bahnhofsvorplatz in Biel, gestaltet nach dem Prinzip der „Begegnungszone"

„Straße fair teilen" – ein innovatives Verkehrsmodell für Wien

Unter dem Begriff „Straße fair teilen" wird eine bestimmte Form der Verkehrsorganisation verstanden, die für ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum steht. Im Vordergrund von „Straße fair teilen" steht das Ziel einer qualitativen Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes.

„Straße fair teilen" zielt darauf ab, dass ein vom Verkehr dominierter Straßenraum wieder lebenswerter und sicherer werden soll. Ein „Straße fair teilen"-Bereich soll von allen VerkehrsteilnehmerInnen auf gleichberechtigter Basis genutzt werden. Dabei sollen alle Trennungsmaßnahmen der einzelnen Verkehrsarten abgebaut werden: Gehsteige, Ampeln, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen verschwinden. Alle NutzerInnen müssen sich selbständig organisieren und mehr Rücksicht aufeinander nehmen. Das neue Verkehrsmodell soll zu mehr Selbstverantwortung unter allen führen. Eine spezielle Straßenraumgestaltung, welche die charakteristische Umgebung eines Ortes zu nutzen und zu verstärken weiß, soll den VerkehrsteilnehmerInnen vermitteln, wie sie sich zu verhalten haben: langsam, rücksichtsvoll und vorausschauend. Kfz-LenkerInnen sollen sich als Gäste und nicht als „Durchrasende" fühlen.

Ziel ist es, dass anstelle eines technisch-rechtlichen Verkehrsverhaltens ein verstärkt sozial geprägtes Verhalten tritt. Stadt- und Straßenraum sollen gemeinsam genutzt werden. Der Abbau von Verkehrszeichen bedeutet jedoch keinen rechtsfreien Raum, alle allgemeinen Grundverkehrsregeln behalten weiterhin ihre volle Gültigkeit.

Beispiele für die Planungsphilosophie nach dem Prinzip „Straße fair teilen" gibt es in ganz Österreich. Viele alte Ortskerne sind so schmal, dass gar kein Platz dafür bestand, Gehsteige zu errichten. Dort läuft der Verkehr nach wie vor nach dem „Mischprinzip" ab. Alle VerkehrsteilnehmerInnen müssen sich den vorhandenen Verkehrsraum teilen. Somit können diese Straßenbereiche durchaus als „Shared Space" oder „Straße fair teilen"-Bereiche angesehen werden. Auch in Wien gibt es Beispiele, die in ihrem Grundgedanken dem Modell „Straße fair teilen" zuzuordnen sind. Aufgrund ihrer räumlichen Dimension oder zu restriktiven Gestaltung sind diese nur schwer vergleichbar mit den niederländischen oder schweizerischen Projekten. Dazu zählen u. a. die Wollzeile und die Zedlitzgasse im Bereich der Stubenbastei der Wiener Innenstadt und die Neubaugasse zwischen Lindengasse und Mariahilfer Straße im Bezirk Neubau.

Abb. 7
Der Kreuzungsbereich Stubenbastei/Wollzeile ist ein bestehendes Beispiel, wie ein umgestalteter Straßenraum nach dem Modell „Straße fair teilen" aussehen könnte.

Anwendungsmöglichkeiten

Eine Grundvoraussetzung für „Straße fair teilen" ist, dass die Anwendungsorte von unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen mit verschiedenen Bedürfnissen, wie Aufenthalt oder Mobilität, genutzt werden. Die Qualität des Raumes muss durch Reduzierung verkehrstechnischer Gestaltung verbessert werden. Bei in Frage kommenden Orten sollte ein Potenzial zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und des öffentlichen Lebens vorzufinden sein:

Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten	Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten
✓ Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung und einem Gesamt-Verkehrsaufkommen unter 20.000 Kfz pro Tag (in beiden Richtungen)	× Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und/oder einem Gesamt-Verkehrsaufkommen über 20.000 Kfz pro Tag (in beiden Richtungen)
✓ Geschäftsstraßen und Straßen mit Mischnutzungen und hoher Nutzerfrequenz	× Straßen, die Teil des schnellen Verkehrsnetzes sind
✓ In innerstädtischen Bereichen mit engen Straßenquerschnitten	× Schwach frequentierte Straßen mit monofunktionaler Nutzung, wie z. B. Wohnviertel am Stadtrand
✓ An lichtsignalgeregelten Kreuzungen an attraktiven Plätzen	× Straßen mit geringer Nutzerfrequenz und Interaktionsdichte
✓ Im Umfeld von Schulen und öffentlichen Einrichtungen	× Straßen mit hoher Frequenz des öffentlichen Verkehrs
✓ Im Umfeld von Bahnhöfen bzw. Bahnhofsvorplätzen	× Auf Straßen mit hohem Parkraumdruck
	× In Industrie- und Gewerbegebieten

Gestaltungsgrundsätze

Damit „Straße fair teilen" zu einer Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes und zu mehr Rücksicht und Verantwortung im Straßenverkehr führt, sind spezielle Gestaltungsgrundsätze notwendig:

- Selbsterklärender Straßenraum!
  → Verzicht auf verkehrstechnische Gestaltungen, wie Schilder, Bodenmarkierungen etc.
- Weniger Regeln, mehr Verantwortung!
  → Deregulierung zur Förderung von Eigenverantwortung und Rücksichtnahme.
- Gemeinsame Nutzung!
  → Aufhebung der Trennung zwischen den Verkehrsarten, niveaugleiche Verkehrsflächen.
- Straße ist Lebensraum!
  → Betonung der Aufenthaltsfunktion, Berücksichtigung der ortsspezifischen Umgebung.
- Qualität liegt im Detail!
  → Verwendung hochwertiger Materialien für Oberflächenbelag und Straßenmöblierung.
- Sehen und gesehen werden!
  → Sichtbeziehungen stärken durch weniger parkende Kfz und gezielte Beleuchtungen.
- Zufußgehen fördern!
  → Gestalterische Betonung wichtiger Querungsrelationen von FußgängerInnen.
- Integration aller!
  → Berücksichtigung barrierefreier und gender-gerechter Gestaltungsmaßnahmen.
- Konsens statt Kompromisse!
  → Beteiligung aller Betroffenen in einem partizipativen Planungsprozess.

Infobox
Weitere Informationen zum Thema Straße fair teilen;
Werkstattbericht Straße fair teilen Nr. 112,
Imagebroschüre Straße fair teilen erscheint im Sommer 2011

Post.at Bar freigemacht/Postage Paid
1000 Wien Österreich/Austria

Impressum Medieninhaber und Herausgeber:
MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung
1082, Rathausstraße 14–16
www.stadtentwicklung.wien.at
Für den Inhalt verantwortlich:
Mag.ª Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pölleritzer
Foto: MA 18, Verkehrsplanung Käfer GmbH, Stadtverwaltung Brighton, Planum Biel
Lektorat: Ernst Böck
Grafik: KreativAgentur un!art www.unart.com
Druck: MA 21A, Referat Reprografie
© MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung Mai 2011