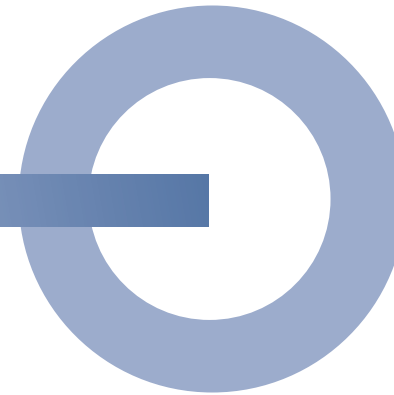


walk-space.at

Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
www.walk-space.at



NEWSLETTER
spezial

WISSEN >>>> SPEZIAL >>>> ECO CITY

Ökologische Städte sind Fußgängerstädte

INHALTSANGABE

Im vorliegenden Beitrag werden zunächst einige Daten zum Fußgängerverkehr in Österreich und in Wien vorgestellt.

Anschließend werden kurz einige Argumente zu Gesundheit und Umwelt erörtert, warum der Fußgängerverkehr und auch der Radverkehr in der Stadt- und Verkehrsplanung wieder einen höheren Stellenwert bekommen sollte.

Der Architekt und Stadtplaner Victor Gruen war in der Zeit der „Auto-euphorie“ ein Vordenker für



die Anliegen des nicht-motorisierten Verkehrs und setzte sich für die Rückgewinnung von urbanem Raum zum ungestörten Gehen und für soziale Funktionen ein. Ihm sind einige Zeilen in diesem Beitrag gewidmet.

Im Rahmen des Projekts Ecocity, an dem ich im österreichischen Team mitgearbeitet habe, wurden die Anforderungen an fußgängerfreundliche Städte herausgearbeitet. Diese Anforderungen werden

durch Bilder konkreter Beispiele fußgängerfreundlicher Lösungen erläutert.

Einige Daten zum Fußgängerverkehr in Österreich

Die als Grundlage für den österreichischen Bundesverkehrswegeplan im Jahr 1995 durchgeführte „Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte“ (G.Sammer, M. Herry, u.a.) Wien 1998 im Auftrag des BMVIT, liefert Daten zum werktäglichen „Personennormalverkehr“ (vereinfacht Alltagswege ohne Reisen). Die Ergebnisse zeigen in Abhängigkeit von unterschiedlichen Siedlungstypen folgende Anteile des Fußgängerverkehrs:

Wien 32,9 %

Großstädte ohne Wien 27,1 %

Zentrale Bezirke (Ballungsgebiete, Umlandgemeinden der Großstädte) 23,1 %

Periphere Bezirke 27,0 %

Österreich insgesamt 26,9 %.

Ein bemerkenswertes Ergebnis dieser Untersuchung ist auch, dass 12,4 % aller Pkw Fahrten kürzer als 1 Kilometer und 27,7 % kürzer als 2 Kilometer sind. Insgesamt waren im Erhebungsjahr 1995 knapp 45% aller Wege im werktäglichen Personennormalverkehr bis zu 2 Kilometer lang. Bei Gestaltung fußgängerfreundlicher Rahmenbedingungen würden sich hier durchaus realistische Verlagerungspotenziale ergeben.

Durch Zersiedlung, durch Ansiedlung von Produktions- und Handelsbetrieben, auf peripheren, in der Regel nur mit Kraftfahrzeugen gut erreichbaren Standorten werden die Alltagswege jedoch tendenziell länger und daher immer öfter mit dem Pkw zurückgelegt.

Die Unfallstatistik 2005 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit zeigt für Österreich insgesamt einen leicht rückläufigen Trend bei den Fußgängerunfällen. Im Jahr 2005 wurden bei 4277 Verkehrsunfällen 4.151 Fußgänger verletzt und 97 getötet. Erwartungsgemäß sind Kinder und ältere Menschen besonders gefährdet. Entgegen der positiven Gesamtentwicklung bei Fußgängerunfällen nehmen die Unfälle auf Schutzwegen zu: 1995 (Einführung des Vorrangs für Fußgänger in der Straßenverkehrsordnung) 501 Unfälle und 2005 721 Unfälle auf unregulierten Schutzwegen. Auch bei den geregelten Schutzwegen ist die Entwicklung unbefriedigend. Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sowie eine intensivere Überwachung erscheinen erforderlich.

Fußgängerverkehr als Beitrag zur Gesundheitsvorsorge

Die gesundheitlichen Nutzen des Gehens und des Radfahrens für die Gesundheit werden in einer Broschüre der Ärzte für eine gesunde Umwelt übersichtlich zusammengefasst:

- ▶ 50 % Rückgang des Herzinfarkttrisikos
- ▶ 50 % Rückgang des Risikos von Erwachsenen diabetes
- ▶ 50 % Reduktion des Risikos von Feststoffwechselstörungen
- ▶ 30 % geringeres Risiko von Bluthochdruck
- ▶ Verzögerung des Auftretens von Osteoporose
- ▶ Rückgang von Depressions- und Angstsymptomen
- ▶ Schutz vor Dickdarm und Brustkrebs u.a.

Quelle. Ärztinnen und Ärzte für eine gesunde Umwelt : Verkehr- Gesundheit – Umwelt, Wien 2002

Dazu kommen noch die ökologischen Vorteile des Gehens, da gerade Kurzstreckenfahrten mit Pkw besonders hohe spezifische Schadstoffemissionen verursachen.

Anforderungen an fußgängerfreundliche Städte

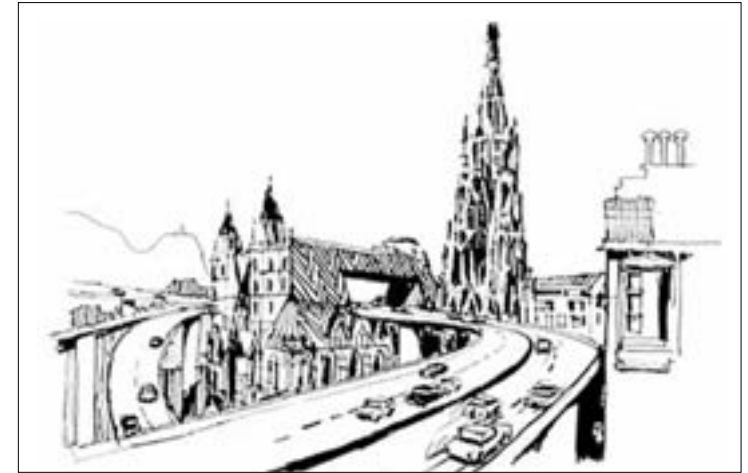
Historische Stadt- und Ortskerne orientieren sich, da dem überwiegenden Teil der Bevölkerung keine Verkehrsmittel zur Verfügung standen, naturgemäß am Aktionsradius von FußgängerInnen. Heute empfinden wir die Dichte und die Vielfalt der Nutzungen in historischen Stadt- und Ortskernen oft als besonders attraktiv und Fußgängerzonen stellen oft besondere Anziehungspunkte in den Städten als Standort für attraktive Geschäfte, vielfältige Gastronomie und Ort der Begegnung dar. Außerhalb der Fußgängerzonen werden die Bedürfnisse von Fußgängern jedoch von Stadt- und Verkehrsplanung oft vernachlässigt.

Victor Gruen – Pionier einer fußgängerfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung

Der Stadtplaner Victor Gruen war – in einer Zeit der Auto-Euphorie – ein Pionier einer an den Bedürfnissen von Fußgängern orientierten Planung. Er hat in den frühen 70-er Jahren wesentlich dazu beigetragen, dass die Kärntnerstrasse in Wien eine Fußgängerzone wurde. Sein Planungsprinzip war, in Städten sogenannte „Umweltoasen“ zu schaffen:



Bild: Karikatur zu Victor Gruens Umweltoasen (Mariahilferstraße) und seine satirische Zeichnung zu den Vorstellungen der „Autoneurotiker“ für Wien



„Als Umweltoase wird ein städtisches Gebiet bezeichnet, in dem durch radikale Verminderung des Oberflächenverkehrs (Anmerkung: mit konventionellen Kraftfahrzeugen), Verbesserung der Heizanlagen, Maßnahmen zur Verminderung des Lärms und durch ausschließliche Zulassung von umweltfreundlichen Fahrzeugen, optimale Umweltbedingungen, frei von Luftverpestung, Lärmplage und Verkehrsgefahren geschaffen werden.

Durch ständige Vermehrung von Umweltoasen in allen Teilen der Stadt kann ein System von Umweltoasen geschaffen werden; wenn dieses System vollständig ist, so entsteht eine menschenwürdige gesunde städtische Umwelt.“

In Umweltoasen soll nur „essentieller, umweltfreundlicher Oberflächenverkehr zugelassen sein“. Als essentiellen Oberflächenverkehr wurde von Gruen der Fußgängerverkehr und der Ver- und Entsorgungshilfsverkehr bezeichnet. Für letzteren sollen umweltfreundliche Fahrzeuge mit verträglicher Geschwindigkeit eingesetzt werden.“

„Der neuen Situation in den Umweltoasen entsprechend sollen öffentliche und offene Räume so gestaltet werden, dass sie den Maßstäben und Bedürfnissen des Fußgängers entsprechen.“
Kennzeichen der städtischen Umweltoasen sollen neben guten Bedingungen für Fußgänger, einer guten Erreichbarkeit mit leistungsfähigen öffentlichen

Verkehrsmitteln auch eine gute Nahversorgung und die „Durchgrünung“ der Oasen sein. Ein Zeitungs-karikaturist hat nach den Visionen Victor Gruens einen Gestaltungsvorschlag für die Wiener Mariahilferstraße gezeichnet. Das war ironisch gemeint, doch viele Zeitungsleser waren begeistert und wünschten die Einrichtung von Umweltoasen. Victor Gruen selbst war übrigens auch ein Freund satirischer Zeichnungen und stellte eine Zukunftsvision für die Wiener Innenstadt aus der Sicht von „Autoneurotikern“ dar (siehe nachfolgende Abbildungen).

Gruen empfahl in seiner Studie „Kerngebiet Wien“ das gesamte Gebiet innerhalb des Rings mit wenigen Ausnahmen am Rand als Umweltoase zu gestalten. Er war der Ansicht, dass die Einführung einzelner Fußgängerstraßen, trotz lokaler Vorteile dort, die Umweltbedingungen des Kerngebiets nicht durchgreifend verbessern würde

Gruen zweifelte nicht daran, dass sich die Gestaltung von Umweltoasen auf das gesamte Stadtgebiet ausdehnen könnte. Mit der Einrichtung der Fußgängerzonen in der Innenstadt (Kärntner Straße, Graben, Kohlmarkt) in der Meidlinger Hauptstraße und in der äußeren Favoritenstraße wurden zwar Ideen des Vordenker Victor Gruens aufgegriffen, von einer flächenhaften Einrichtung von Umweltoasen und Fußgängerzonen ist man in Wien leider noch weit entfernt.

Ziele aus dem Projekt „Ecocity“

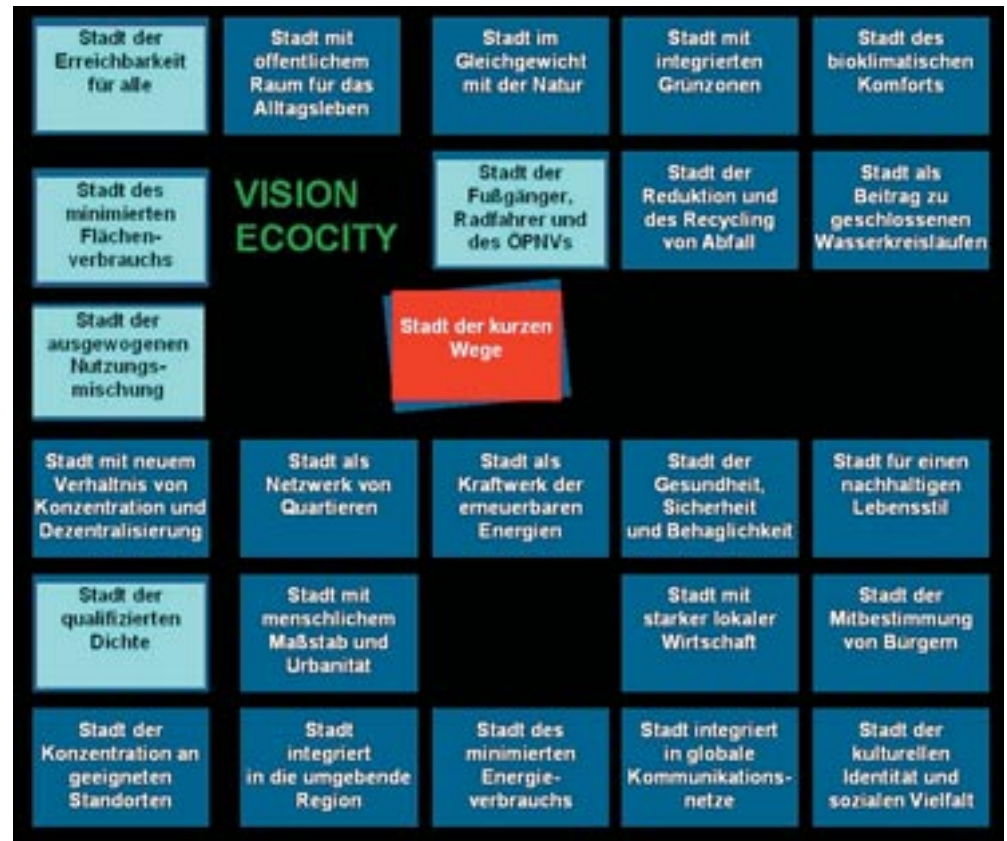
Die nachstehende Übersicht stellt das im 5. Rahmenprogramm für Forschung-, Entwicklung und Demonstration durchgeführte Projekt der EU Ecocities kurz vor. Hauptanliegen dieses Projekts war es, Maßnahmen in verschiedenen ökologisch relevanten Bereichen (u.a. ökologisch und energiesparend bauen, Nutzung erneuerbarer Energie und Energiesparen, Müllvermeidung und natürlich ökologisch verträgliche Verkehrslösungen...) in Modellstadtteilen gemeinsam zu planen und möglichst auch die Umsetzung in die Praxis zu erreichen. Anforderungen eines nachhaltigen Verkehrs wie die Sicherheit und die Bequemlichkeit für Fußgänger und Radfahrer, die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs und der Logistik für die Güterverteilung werden in Ökostädten besonders berücksichtigt. In einigen Fallstudienstädten wird bereits ein Teil der im Projekt „Ecocity“ erarbeiteten Konzepte in die Praxis umgesetzt.

Internet: <http://www.ecocityprojects.net>



Die nächste Übersicht zeigt Ziele, die in Ökostädten erreicht werden sollen im Detail:

Übersicht: Anforderungen an eine Ökostadt



Alle Modellstadtteile im Ecocity Projekt haben gemeinsam, dass bei ihrer Planung den Anforderungen des Fußgängerverkehrs und auch des Radverkehrs besondere Bedeutung beigemessen wurde. Im Rahmen der Projektentwicklung wurde ein Anforderungskatalog für eine fußgängerfreundliche Stadt entwickelt:

Eine fußgängerfreundliche Stadt ist eine kompakte Stadt der kurzen Wege

durch:

- *angemessene städtische Dichte durch attraktive mehrgeschoßige Gebäude für Wohnungen und betriebliche Nutzung*
- *Nutzungsmischung: Ausgewogenes Verhältnis von Wohnungen und Arbeitsplätzen, Platzierung aller notwendigen Einrichtungen (insbesondere für den täglichen Bedarf) in einem zentralen Bereich des Ortsteiles, um eine Kombination von kurzen Wegen zu ermöglichen*
- *Begrenzung der Fläche eines Ortsteiles (innerhalb eines Radius von 300 m)*

Ein attraktiver öffentlicher Raum entsteht durch

- *Gestaltung eines Netzwerkes von Straßen und Plätzen mit vielfältigen Fassaden und einer reichhaltigen „Stadtmöblierung“ (Sitzgelegenheiten, Brunnen) sowie von Grünräumen (Park, Allee, Innenhof), um ein abwechslungsreiches Wohnumfeld zu schaffen*
- *barrierefreie Wege für Kinderwagen, Rollstühle, Einkaufswagen*
- *durchgehenden Wetterschutz (Passage, Arkaden) insbesondere an der Hauptstraße*
- *Beschränkung auf wenige notwendige Autofahrten innerhalb des Ortsteiles*

Eine angemessene bauliche Dichte ist natürlich vom Gebietstyp abhängig: Während in Großstädten aus Gründen des Grundstücksmarkts für die Wohn- und Umweltqualität optimale Dichten oft überschritten werden, dominieren in ländlichen Regionen noch immer freistehende Einfamilienhäuser. Deren hoher Flächenbedarf führt zu weiten Wegen, die dann oft mit dem Pkw zurückgelegt werden. Reihenhäuser und attraktive Geschosswohnbauten mit Mietergärten in den Erdgeschossen und begrünten Terrassen können hier einen attraktiven Kompromiss darstellen.

Nutzungsmischung ist in einer elektronisch vernetzten Dienstleistungsgesellschaft wieder leichter möglich als in einer industriell dominierten Gesellschaft. Störungen der Wohnqualität und des Wohnumfelds sind bei Dienstleistungen weniger wahrscheinlich, als bei industrieller und gewerblicher Produktion mit Lärm – und Schadstoffemissionen.

Besondere Sorgfalt erfordert die **Erhaltung und die Ansiedlung eines richtigen Branchenmix von Geschäften- und Gastronomie**. Erfahrungen zeigen,

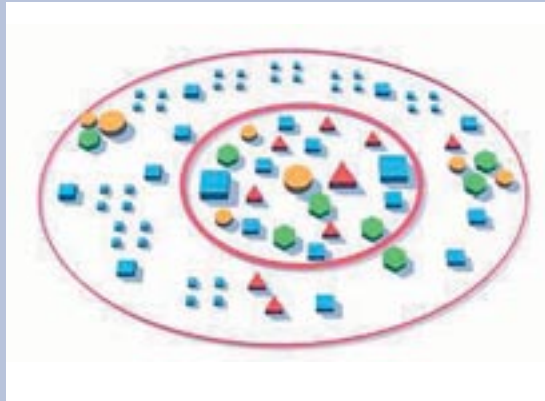


Attraktive Geschosswohnbauten mit Gärten vor den Erdgeschosswohnungen in Freiburg Vauban (autofreier Stadtteil), Foto: Franz Skala

dass dabei lenkend in den Markt eingegriffen werden muss, um städtebauliche und ökologische Fehlentwicklungen wie Verdrängung kleiner Einzelhandelsgeschäfte in gewachsenen Stadtteilen durch hohe Mieten und die Ansiedlung von allzu vielen und allzu großen „autogerechten“ Verbrauchermärkten auf der „grünen Wiese“ gegenzusteuern. Wenig Erfolg haben Maßnahmen, die das Ziel verfolgen historische, urbane Räume autogerecht zu gestalten. Bezüglich des Parkplatzangebots für Pkw der Kunden wird man gegenüber Einkaufszentren mit ihren großen Flächen immer das Nachsehen haben. Erfolgversprechender sind Maßnahmen, die dazu beitragen, urbane Qualitäten zu stärken, wie eine fußgängerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums, ein attraktives Angebot an Geschäften und Gastronomie, gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit Fahrrädern.

Die **Begrenzung der Siedlungsgröße** erscheint vordergründig ein Instrument einer zentralistischen Planungsphilosophie zu sein, vielmehr geht es aber auch darum, größere Siedlungsgebiete in überschaubare Einheiten zu gliedern, die ihren Bewohnern viele Annehmlichkeiten bieten. Die Entwicklung von Siedlungsachsen, deren Rückrat Bahnen- oder Straßenbahnen bilden, ermöglicht kompakte Siedlungen in Form einer Perlenkette, die jeweils im Nahbereich der Haltestellen baulich verdichtet sind:

Lineare polyzentrische Siedlungsentwicklung



Kleinstadt: kompakte, nutzungsgemischte Siedlung entlang von Schienenverkehrsachsen (Straßenbahnen, Stadtbahn, Schnellbahn).

statt ringförmiger Siedlungserweiterung um den kompakten historischen Kern.

Quelle: Institut für ökologische Stadtentwicklung*) , Ernst Lung, Franz Skala, Vortrag beim Club logischer Denker, Wien, 1.3.2006

*) Das Institut für ökologische Stadtentwicklung ist der Zusammenschluss von Fachleuten verschiedener Bereiche in einem Verein mit Sitz in Wien, siehe <http://www.oekostadt.at>

Für **gewachsene Städte** erscheint diese Darstellung sicher zu schematisch, doch auch in großen Städten können Stadtteilzentren (auf wienerisch „Grätzlzentren“), die mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind, gestärkt werden und insgesamt zu kürzeren und daher angenehm zu Fuß zurückgelegten Wegen beitragen. Nebenbei ist zu erwähnen, dass in Wien die Zahl der zugelassenen Pkw in den Randbezirken weiter steigt, während in den inneren Bezirken mit guter Nahversorgung die Motorisierung stagniert.

Zur **Gestaltung der innerörtlichen Verkehrsnetze** ist festzuhalten, dass sich Fußgänger derzeit zumeist auf Inseln bewegen. Sie müssen Fahrbahnen überqueren und oft haben Kraftfahrzeuge Vorrang. In einer fußgängerfreundlichen Stadt sollte es umgekehrt sein: Für Fußgänger stehen zusammenhängende, attraktive Netze zur Verfügung. Wenn Fahrzeuge, um zu Liegenschaften zufahren zu können, die Fußgängerwege queren müssen, hat das mit entsprechender Rücksicht zu geschehen. Dazu dienen etwa durchgezogene Gehsteige mit Anrampungen für querende Fahrzeuge und „aufgepflasterte“ Kreuzungen.

Stadtmöblierung soll funktionell und optisch ansprechend sein. Besonderes Augenmerk ist den Bedürfnissen von Blinden und Sehbehinderten zu schenken. So sollen alle Einbauten auf Straßen und Plätzen mit dem Gehstock tastbar sein. Taktile Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen tragen wesentlich zu deren selbständiger Mobilität bei.

Zur Barrierefreiheit für bewegungsbehinderte Menschen ist anzumerken, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums für Personen in Rollstühlen und mit schweren Gehbehinderungen nicht nur den gesundheitlich Betroffenen den Alltag erleichtert, sondern auch anderen Menschen, zum Beispiel solchen mit Gepäck, Einkaufswagen und Kinderwagen. Nicht zu steile Rampen mit guten und sicheren Halt bietenden Handläufen sind Stiegen vorzuziehen.

Mittlerweile gibt es bereits zahlreiche Regelwerke für behindertengerechtes Bauen, u.a. die Ö-Norm B 1600 für „Planungsgrundsätze für das Barrierefreie Bauen“.



Arkaden (Telc) und Einkaufspassage (Palais Ferstel in Wien) Fotos: Franz Skala und www.alpen-info.de



Arkaden und Passagen bieten Wetterschutz für Fußgänger. Sie schützen nicht nur vor Regen und Schnee sondern auch vor praller Sonneneinstrahlung. Bei der Gestaltung von Arkaden ist auch darauf zu achten, dass keine dunklen, schlecht einsehbare Winkel entstehen, die unliebsame Zeitgenossen anziehen und dann vor allem für Frauen zu Angsträumen werden.

Beschränkung des Autoverkehrs:

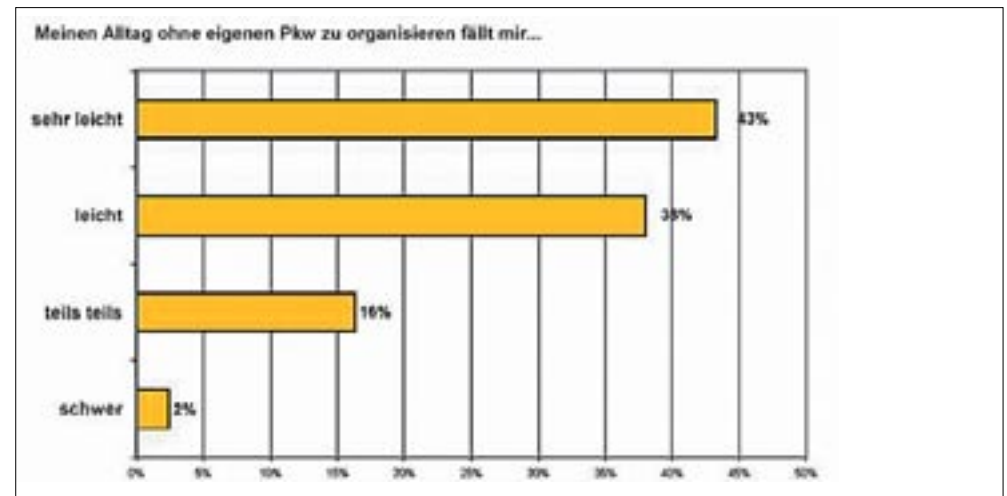
Die Errichtung von Sammelgaragen, in die mit möglichst wenig Störungen für Anrainer zugefahren werden kann, erleichtert im Sinne der Umweltoasen von Victor Gruen die Verkehrsberuhigung von Stadtteilen und die Einrichtung von Fußgänger- und Fahrradstraßen.

In Europa gibt es bereits einige teilweise autofreie Stadtteile. Einer der erfolgreichsten ist Freiburg Vauban.

Eine detaillierte städtebauliche und verkehrsplanerische Beschreibung dieses interessanten Projekts würde diesen Beitrag sprengen und wird besser in einem weiteren Newsletter von walk-space beschrieben. Als Abschluss für diesen Beitrag eignet sich jedoch die Erkenntnis, dass Veränderungen in Richtung fußgänger- und fahrradfreundliche Städte möglich und in die Praxis umsetzbar sind:

In Freiburg Vauban gehen 27 % der Bewohner zu Fuß einkaufen und 58 % fahren mit dem Rad, nur 4 % benötigen ein Auto.

Auf die Frage zur Organisation des Alltags ohne Auto antworteten die Bewohner:



Straße als Lebensraum: Foto Franz Skala

Diese empirisch erhobenen Daten zeigen, dass bei einer entsprechenden Gestaltung der Rahmenbedingungen Schritte zur fußgängerfreundlichen Stadt in die Praxis umgesetzt werden können. Es geht nicht darum, das Auto zu verbannen, wo es sinnvoll eingesetzt werden kann, sondern um die Zurückdrängung seiner Dominanz in großen Teilen von Städten und Dörfern und um die Zurückgewinnung und Gestaltung von neuem urbanen Lebensraum mit vielfältigen Nutzungen.

Ernst Lung