

„Gestaltung verbindet“

Fachtagung zur Straßenraumqualität

Zusammenfassung des World Cafés

Tisch 1: „Wechselwirkung von Gestaltung – soziale Verantwortung und Rücksichtnahme“

Gastgeberin: Katalin Saary, Planerin, SRL

Menükarte

Die Gestaltung von Straßenräumen bestimmen wie man sich in ihnen verhält

Ein Mehr an Fuß- und Radverkehr ist keine Einschränkung der freien Autonutzung

Autofahrende müssen neu lernen, Rücksicht zu nehmen

Zutaten:

- Hohe Geschwindigkeiten, schmale Gehwege, fehlende Radverkehrsanlagen und ein unzureichendes Angebot an Aufenthaltsflächen behindern heute eine Mobilität im Nahraum.
- Hauptverkehrsstraßen mit einer hohen Nutzungsdichte und einer Überlagerung unterschiedlichster Verkehrsarten sind besonders geeignet um in zentralen Abschnitten als Shared Spaces umgestaltet zu werden. Damit in diesen umgestalteten Straßen- bzw. Stadträume Mischverkehrsflächen als Shared Spaces – das Verkehrsverhalten also von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist – ist eine begleitende Geschwindigkeitsreduzierung auf höchstens T30 notwendig. Hierbei ist es unbedeutend, ob es sich dabei um eine Strecke – oder Zonenbeschilderung oder die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten (Geschäfts-) Bereiches handelt, da das Verkehrsverhalten – gegenseitige Rücksichtnahme - überwiegend über die Gestaltung beeinflusst wird.
- Auch in einem Shared Space werden die Flächen von den Verkehrsteilnehmenden „wie gewohnt genutzt werden: der fließende Auto- und Radverkehr die mittleren Bereiche, der Fußverkehr (laufen und Aufenthalt) die äußeren Flächen. Durch die Gestaltung der Zonen kann die Nutzung weiter verdeutlicht werden – muss aber nicht.
- Die Ausgestaltung von Straßenräumen ist in einem hohen Maße für das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden verantwortlich. Sie bestimmt z.B. mit welchen Geschwindigkeiten sich der Autoverkehr dort fährt, wie und wo die Zu Fußgehenden queren, ob sie sich gerne aufhalten oder wo geparkt wird. Damit hat die Gestaltung einen unmittelbaren Einfluss auf die Art des Miteinanders (gegenseitige Rücksichtnahme) und die Qualität des Straßenraums auch als Lebensraum (Soziale Verantwortung).
- Die Gestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der Flächenbedarfe des Langsamverkehrs wie auch einer Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr unterstützen dagegen ein Verkehrsgeschehen auf Basis der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermöglicht eine Belebung des öffentlichen Raumes und stärkt die soziale Verantwortung der Menschen für ihr Umfeld

Ergebnisse

Das Thema führt schnell zu grundsätzlichen Diskussionen und spürt der Aussage nach:
Gute Gestaltung ist maßgebend für das Funktionieren, aber was ist "gute" Gestaltung?

Zwei Definitionen werden gewagt:

Zitat: *"Gute" Gestaltung ist es dann gut, wenn das Verkehrsgeschehen funktioniert.
Wenn es nicht funktioniert, ist es schlechte Gestaltung.
Wobei "gut" nicht unbedingt auch schön ist.*

Zitat: *Design an sich ist unsichtbar, gutes Design ist ein Prozess durch die Nutzer*

Der Diskurs wirft die nächste Frage auf:

Welche Funktionen und Nutzungen sind bei der Gestaltung zu berücksichtigen? Denn nicht alle Bedürfnisse sind vorher bereits bekannt!

Konsens besteht, dass es im Planungsprozess, der stets ein Beteiligungsprozess sein muss, erforderlich ist, mit einer flexiblen Gestaltung zu experimentieren und sich dabei von den Richtlinien und Vorschriften zu lösen. Die Gestaltung muss es ermöglichen, dass sich auch vorher unbekannte Nutzungen später etablieren können.

Eine gut gestaltete Mischfläche nach dem Prinzip Shared Space

- plant von außen nach innen,
- löst die Linearität auf,
- vermeidet exklusive Flächen für ein Verkehrsmittel,
- bezieht private (Vor)-Flächen in die Gestaltung mit ein,
- "räumt" den Straßenraum auf, so dass gute Sichtbeziehungen sichergestellt werden, denn
 - Blickkontakt ermöglicht Kommunikation und
 - Kommunikation ermöglicht Rücksichtnahme
- stellt die "Lesbarkeit" für alle sicher, Stichwort "Barrierefreiheit"

Unterstützt wird die gute Nutzbarkeit durch

- eine reduzierte Geschwindigkeit (angeordnet) und
- die Möglichkeit für den Fußverkehr auf "Wunschlinien" zu queren.

Nahmobilität zu Ende denken: vom gut gestalteten Platz/ Straßenraum in die Fläche gehen und die Nutzbarkeit der Straßenräume an sich bedenken. Ein Lösungsansatz für Wohnstraßen in Gründerzeitviertel bzw. dicht bebauten Wohnquartieren: Das Parken findet am Rand des Raumes (auf dem heutigen Gehweg) statt, die verbleibende Fahrbahn-Fläche wird zur Mischfläche für heute (Pilotprojekt in Karlsruhe)

Sicher ist: jeder Raum braucht eine eigene Lösung Um den oft hohen emotionalen Widerstand zu begegnen stellen "Vor-Ort-Berichterstattungen eine gute Möglichkeit dar um Projekte voranzutreiben.

Tisch 2: „Parkierung, Geschwindigkeit, Vortritt?“

Gastgeber: Thomas Schweizer, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz

Ergebnisse

Diskutiert wurde vornehmlich über das Parken, Geschwindigkeit und Fußgängervortritt wurde nicht angesprochen

Parken auf Gehwegen muss verhindert werden.

In vielen Kommunen wird das wilde Parken nicht geahndet. Es wird offiziell oder in der Praxis toleriert, namentlich, wenn noch Platz übrig bleibt, um neben dem geparkten Fahrzeug zu zirkulieren.

Eine Abpollerung ist oft unumgänglich. Doch wie viele Poller braucht eine Straße?

Sie ist ästhetisch hässlich und nimmt zusätzlich Platz vom Gehweg weg, da ja die Poller nicht auf die Fahrbahn gestellt werden können.

In der Praxis braucht es so viele Poller, wie es braucht.

Es soll aber wenn möglich mit anderen Mitteln das gleiche Ziel erreicht werden, bspw. Bäume, Bänke oder Fahrradständer u.a.

Noch besser ist Aussengastronomie, welche auch soziale Kontrolle bewirkt.

Wichtig ist, dass genügend Schutzräume geschaffen werden.

Zur Eingrenzung des Parkens kann auch die Verkehrssicherheit ins Feld geführt werden. Parken auf oder unmittelbar anschließend am Gehweg versperrt die Sicht. Betroffen sind v.a. Kinder.

In Kreuzungsbereichen muss die Gestaltung so erfolgen, dass kein sichtversperrendes Parken möglich ist. Dazu eignen sich Fahrradbügel sehr gut. Sie werden positiv als Angebot wahrgenommen und nicht als Verhinderungselemente.

Poller können auch wieder beseitigt werden, wenn das Prinzip von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert wird. In Grenchen in der Schweiz wurden für ein Strassenfest alle Poller beseitigt. Nach dem Fest wurden die Poller nicht mehr moniert. Die Leute hatten das Prinzip "verstanden" und parkten nicht mehr, obwohl es physisch möglich gewesen wäre.

Parkplätze müssen quartierbezogen betrachtet werden, sowohl private als auch öffentliche.

Baustellen bieten die Möglichkeit "Verkehrsversuche" zu testen.

z.B kann auch geschaut werden wie mit einem reduzierten Stellplatzangebot umgegangen wird.

Allenfalls werden dann neue Möglichkeiten eher mehrheitsfähig.

Insgesamt bleibt aber der "Parkdruck" ein enormes Problem, welches auch "hochpolitisch" eingestuft wird.

Jede Intervention ist daher schwierig.

Tisch 3: „Orientierung & Sehbehinderte, Ausstattung“

Gastgeberin: Anja Hänel, Referentin für Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung, VCD

Menükarte

Ein lebendiger öffentlicher Raum kommt gerade den Zielgruppen zu Gute, die sich aufgrund von Handicaps viel im Nahraum bewegen. Konzepte, wie Shared Space haben deshalb auch für Sehbehinderte und Blinde Vorteile. Es muss jedoch bedacht werden, dass Sehbehinderte, Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Handicaps besondere Schutzanforderungen an den Verkehrsraum stellen. So funktioniert z.B. die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer über Blickkontakt für Blinde und Sehbehinderte nicht. Gehbehinderten kommt eine möglichst niveaugleiche Fläche entgegen, während für Blinde und Sehbehinderte die Orientierung verloren gehen kann. D.h. die Anforderungen sind z.T. widersprüchlich und heterogen.

Zutaten:

- Gestaltung allein reicht nicht, es bedarf einer Temporegulierung auf max. 20 kmh. Braucht es eines Vorrangs für Fußgänger?
- Sichere Querungsmöglichkeiten für Straßenkreuzungen, vor wichtigen öffentlichen Gebäuden und ÖPNV Haltestellen sind erforderlich.
- Individuelle Gestaltung ist ein wichtiges Prinzip von Shared Space – steht dies im Widerspruch zu einer einheitlich verständlichen Gestaltung? Kann hier Beteiligung helfen?
- Wie kann Orientierung gegeben werden auch jenseits von 3 cm Borten? Pflasterstreifen, Rillen?
- Gesehen werden - Halten und Parken
- Stadtmöblierung fördert die Aufenthaltsqualität, kann aber zum Hindernis werden.
- 60 cm Sicherheitsbereich????

Ergebnisse

1. Barrieren im Kopf abbauen

Shared Space verbessern die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität im Nahbereich, wenn Sie gut gebaut sind. Diese Vorteile kommen besonders den Menschen zu Gute, die sich besonders viel im Nahbereich aufhalten, das heißt für Menschen mit Handicaps, auch für Sehbehinderte und Blinde können diese Räume ein Gewinn sein. Für gute Lösungen ist eine Beteiligung von Sehbehinderten und Blinden jedoch entscheidend, weil im Detail immer noch zu wenig Wissen vorhanden ist, welche Gestaltung sinnvoll ist. Auch wenn die Fronten zwischen Blinden- und Sehbehindertenverbänden und Planern an einigen Stellen verhärtet sind, zeigt sich immer wieder, dass ohne intensive Gespräche und Begehungen keine guten Lösungen erzielt werden. Bsp. Harras in München. Wichtig ist es kreative und gut funktionierende Beispiele zu veröffentlichen, um die bestehenden Barrieren im Kopf abzubauen.

2. Orientierung geben ohne falsche Signale

Sehbehinderte brauchen zur Orientierung kontrastreiche Leitstreifen. Kontraproduktiv ist es, wenn diese Streifen in einem Shared Space als verkehrsrechtliche Begrenzungslinien missverstanden werden oder als Markierung von Parkstreifen. Diese Gefahr besteht besonders, wenn die Ausführungen überwiegend in Grau- und Weißtönen gehalten sind. Die farbenfrohen Beispiele aus der Schweiz machen Mut, dass man durch farbige Gestaltung zu neuen Lösungen kommen kann. Ob punktuelle Markierungen (gebrochene Linien) funktionieren, muss unter unterschiedlichen Beleuchtungsverhältnissen getestet werden.

Bordsteinhöhen unter 3 cm geben keine Orientierung.

3. Gemeinsamkeiten und Zielkonflikte erkennen

Viele Wegebeziehungen und sinnvolle Querungen sind für Menschen mit und ohne Handicaps gleich wichtig. Gerade der Abbau von hohen Bordsteinen kommt nicht nur Menschen mit Gehbehinderungen sondern auch Menschen mit Kinderwagen, Rollkoffern, Trolleys etc. zu Gute. Es gibt jedoch gerade in der Gruppe der Sehbehinderten und Blinden sehr heterogene Ansprüche. Kompromisse machen hier keinen Sinn, sondern führen zu einer Gestaltung, die für keine Zielgruppe Vorteile bringt. Es gilt deshalb Gemeinsamkeiten und Zielkonflikte zu erkennen. Bei der Beteiligung müssen die Rahmenbedingungen klar definiert sein, um den Spielraum zu verdeutlichen. Es ist nicht immer möglich alle Anforderungen zu 100% zu erfüllen.

4. Neue Wege gehen

Bisher wird auch in der Gestaltung von Shared Space oft noch an linienhaften Strukturen festgehalten. Straßenraum wird meist mit einem zentralen Raum für die Autos in der Mitte der Straße gedacht. Planung sollte hier auch neue Wege überlegen. Macht eine Fußgängerführung z.B. in der Mitte der Straße Sinn?

Neue Lösungen ergeben sich vielleicht auch durch die Verwendung neuer Bodenbeläge. Das kann z.B. das Spiel mit rauen und glatten Pflasteroberflächen sein, das kann auch das Experimentieren mit neuen Stoffen sein.

5. Alle Konflikte beachten

Auch mögliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und temporäre Gefahrenstellen durch Umleitungen und Baustellen müssen in den Blick genommen werden.

Tisch 4: „Kinder und ältere Menschen – Gesundheit und Sicherheit“

Gastgeberin: Angelika Schlansky, Stadtplanerin, FUSS e.V.

Menükarte

Gehen und Wohlfühl

Wandern macht glücklich – Gehen auch! Der tägliche Gang in der frischen Luft steigert die Leistungsfähigkeit und das Wohlfühl.

- Gehen Sie gerne zu Fuß? Warum? Was hindert Sie am Gehen in der Stadt?

Gehen und Gesundheit

Viele Menschen haben Rücken-, Hüft-, Knie- und Fußbeschwerden. Die Evolution hat das Gehzeug in 35 Millionen Jahren perfektioniert, es will genutzt und gepflegt werden, sonst verkümmert es.

- Müssen die Gemeinden nicht als Daseinsvorsorge eine Infrastruktur bereitstellen, die den Menschen das ungehinderte und sichere Gehen in der Stadt und auf dem Land ermöglicht?

Gehen als Prävention

Das tägliche Gehen ist die beste Prävention gegen Zivilisationskrankheiten

- Sind Ihnen in Ihrer Umgebung Gesundheitspfade oder greenways bekannt? Wird das alltägliche Gehen gefördert?

Gehen und Alter

Die eigenen Füße sind das Verkehrsmittel, das älteren Menschen eine lange Selbständigkeit in den eigenen vier Wänden ermöglicht, vorausgesetzt, die Wege zu ihren Zielen sind kurz und gut benutzbar.

- Ist die Bedeutung der Mobilität zu Fuß im Alter bei der Politik, bei Stadt- und Verkehrsplanern ausreichend bewusst?

Gehen und Kinder

Kinder sind in ihrem Bewegungsdrang eingeschränkt. Die Dickleibigkeit unter Kindern nimmt zu. Das behindert ihre geistige und körperliche Entwicklung.

- Schützt die traditionelle Verkehrserziehung nicht eher den Autoverkehr? Was wird getan, um die Wege für Kinder – zumindest im Umkreis der Grundschulen - attraktiv und sicher zu machen?

Ergebnisse

Imageförderung:

In Österreich tourt ein Bus durch die Gemeinden, um für das Gehen zu werben. Es wird u.a. auf die Gefahr von zu hohen Geschwindigkeiten aufmerksam gemacht und für flächendeckendes Tempo 30 in der Stadt geworben. Es wird auch Schokolade verteilt, als Belohnung und versehen mit dem Hinweis, wie lange es dauert, bis diese Kalorien wieder „abgelaufen“ sind.

Kinder:

Es gibt Grundschulen, deren Eingangsbereiche abgepollert sind, so dass Eltern hier nicht halten/parken können. In Italien (Südtirol) gibt es im Umfeld der Grundschulen zeitliche Begrenzungen (eine halbe Stunde vor und nach der Schulzeit) für den Kfz-Verkehr.

Ältere Menschen:

Für ältere Menschen sind oft die Wege zwischen Haustür und Gehweg das größte Hindernis, wenn sie im Winter nicht geräumt oder enteist werden. Die Stürze, bedingt durch ungepflegte oder unebene Gehwege sind bei älteren Menschen sehr viel höher als die Stürze durch einen Verkehrsunfall.

Dass die Wohnungen für ältere Menschen barrierefrei sein müssen, ist mittlerweile allen bewusst. Es gibt jedoch keine Förderprogramme für gut nutzbare Gehwege. Es wurde angemerkt, dass die Autofahrer eine hohe Toleranz gegenüber älteren Menschen mit Rollator auf der Fahrbahn haben, das dies aber keine Lösung ist!

Politischer Wille:

Es braucht allerorten mutige Bürgermeister, die es wagen, sich eindeutig für bessere Bedingungen für den Fußgängerverkehr einzusetzen, auch in der Umsetzung.

Auflistung und Auswertung der Aussagen nach bestimmten Kriterien

Bei den Aussagen auf der Tischdecke haben sich folgende Hauptanliegen herauskristallisiert:

1. Das Image des Zuzußgehens ist zu stärken.
2. Das Zuzußgehen hängt eng mit dem Lebensgefühl/ der Lebensqualität zusammen.
3. Verbesserung der Gestaltung der Wege und Plätze, das Angebot für Aufenthalt, Spiel und Spaß ist dafür notwendig.

Tisch-5: „Lokale Ökonomie, Stadtentwicklung“

Gastgeber: Jörg Thiemann-Linden, Stadt- und Verkehrsplaner, SRL, difu

Menükarte

Straßenumgestaltungen sind teuer – unabhängig davon, ob man die Kosten den „Sünden der Vergangenheit“, der Erneuerung des Kanalnetzes oder einem Programm für mehr Kaufkraftbindung zurechnet.

Dies wird unterstützt mit Argumenten (auch mit Geld??)

- der Bewegungsförderung als gesundheitlich Prävention
- der Nahraumorientierung statt weiter Autofahrten, zur Energieeinsparung und Klimaschutz
- der sozialen Stadtentwicklung für besseren Zusammenhalt im Quartier und Mobilitätssicherung für alle mit/ohne Behinderung, v.a. in der alternden Gesellschaft
- der Zentrenentwicklung v.a. in den Stadtteilzentren

Zutaten:

- Politischer Wille in der Kommune, Geld für den Umbau auszugeben
- Kofinanzierung durch die kommerziellen Nutznießer (BID-Modelle?)
- Staatliche Städtebauförderung etc.
- Ein Gestaltungswettbewerb und Visualisierung, wie es besser werden kann (auch um rationaler mit der Parkplatzbilanz umgehen zu können)
- Konsultation der lokalen Öffentlichkeit, wie es aus deren nicht-professioneller Expertise aussehen soll und ob es das Geld wert ist

Ergebnisse

Straßenumgestaltungen sind teuer – unabhängig davon, ob man die Kosten den „Sünden der Vergangenheit“, der Erneuerung des Kanalnetzes oder einem Programm für mehr Kaufkraftbindung zurechnet. Gerade in Mittel- und Kleinstädten sowie Stadtteilzentren, wo die Kaufkraftbindung gering ist, rechtfertigt sich eine Straßenumgestaltung mit gestärkter Ortsidentität und besserer Aufenthaltsqualität aus einer veränderten Wahrnehmung der Stadtgestalt. Hiervon profitiert auch die lokale Ökonomie. Eine Aufwertung hat aber zugleich die Tendenz zu Mietpreissteigerung, Gentrifizierung und Verdrängung, wenn sie konzentriert stattfindet und nicht ein größeres Gebiet gleichmäßig aufwertet.

Als Haupthemmnis für Qualität wurde die irrationale Auseinandersetzung um oft nur wenige symbolisch aufgeladene Stellplätze im Straßenraum von Zentren diskutiert. Dabei ist die „Geldbeutelichte“ bei Fuß- und Radverkehr sowie Außengastronomie meist größer als beim Abstellen von Pkw im begrenzten Straßenraum. Dagegen lässt sich mit suggestiven Bildern der Gestaltqualität nach Umgestaltung anarbeiten, die zeigen, wofür sich die Mühe der Umgestaltung und der Verzicht auf Pkw-Stellplätze lohnen.

Eine weitere Einschränkung entsteht aus den immer begrenzteren (auch personellen) Ressourcen der Kommunalverwaltungen. In einzelnen Bundesländern kommen prinzipielle verkehrspolitische Vorbehalte gegen mehr Fußgängerüberwege oder Mischverkehrslösungen hinzu, die das Primat des schnellen Kfz-Verkehrs einschränken könnten. So werden Ressourcen im verkehrspolitischen und administrativen Klein-klein statt für „Place-making“ verpulvert. Dabei geht es darum, anspruchsvolle Planungsprozesse mit öffentlicher Konsultation durchzuführen, Parkraumbewirtschaftung flächendeckend umzusetzen und CarSharing-Mobilpunkte zu gestalten - und nicht zuletzt und aus dem ohnehin stattfindenden, technisch begründeten Straßenumbau eine Qualitätsverbesserung für Fuß/Rad gegenüber dem Vorherzustand zu organisieren.

In Zukunft können wir uns in den Städten die Verschwendung von Straßenraum, Geld und Arbeitszeit nicht mehr leisten, sondern müssen mehr haushalten. Hoffnung geben lokale Bündnisse unterschiedlicher Akteure, die ihren internen Dissens hintanstellen und bessere Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad in ihrem Ortsteil oder ihr Stadtzentrum erreichen wollen.