20 GUTE GRÜNDE

für Straßentransformation
in Nachbarschaften

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 723375

METAMORPHOSIS
www.metamorphosis-project.eu

Metamorphosis beschäftigt sich mit der Qualität von Nachbarschaften aus dem Blickwinkel von Kindern. Das Konzept geht von der Annahme aus, dass die Anwesenheit vieler Kinder in öffentlich zugänglichen Räumen einer Nachbarschaft ein wichtiger Indikator für die Qualität der nachhaltigen Nachbarschaftsgestaltung ist. Nachhaltigkeit als Begriff ist untrennbar mit Kindern verbunden: Die Kinder von heute sind die Erwachsenen von morgen.

Kontaktadressen für Anfragen und Anregungen:
(AT)
Karl REITER
Tel.: ++43 316 81 04 51 13 23
E-Mail: reiter@fgm.at

(CH)
Roberto DE TOMMASI
Tel.: ++41 (0)43 960 77 33
E-Mail: detommasi@synergo.ch

Konzeptionelle Planung und Entwicklung:
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM
Austrian Mobility Research AMOR
Karl Reiter, Susanne Wrighton, Sabine Oberrauter

Auflage: September 2019

Cover/Grafik: © Harry Schiffer

Das Konzept der Straßen gibt es schon seit langem, viel länger als es Autos gibt. In der Vergangenheit wurde der Raum zwischen den Häusern in unseren Städten für eine Vielzahl von Aktivitäten und Zwecke genutzt, darunter Arbeit, Unterhaltung, Kommunikation, als Marktplatz und für den Transport. Die Straßen waren auch der perfekte Ort für Kinder, um sich zu entwickeln - zu spielen, zu streiten, zu verbrüdern, aufzuwachsen und sich an die Gesellschaft zu gewöhnen. In den letzten 60 Jahren hat sich die Funktion der Straßen grundlegend verändert. Die bunte Multifunktionalität des Straßenraums wurde zur Monokultur des des motorisierten Verkehrs. Der Stadtraum als Bewegungs- und Aufenthaltsraum ist zu einem Verkehrsraum geworden. Bei diesem Übergang wurden die Kinder verdrängt; wie alles andere, was den motorisierten Verkehr behinderte.

Stattdessen wurden spezielle Orte für Kinder eingerichtet: Spielplätze! Denn Spielen und Verweilen in ihrem Wohnumfeld war nicht mehr möglich. Die Straße war zu einem Raum voller Gefahren geworden, und sie ist es bis heute. Kinder werden heute darin geschult, wie sie in dieser Umgebung überleben können. Wir nennen das Verkehrserziehung!

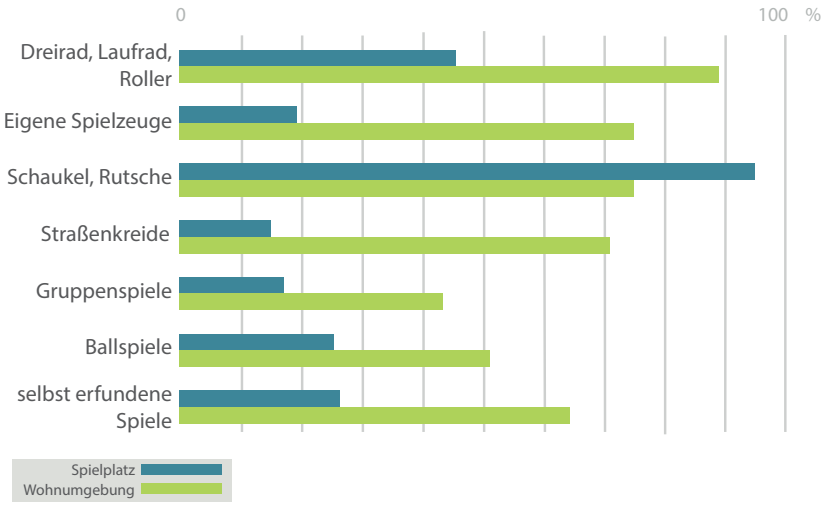
Es gibt jedoch Lösungen, um aus dieser motorisierten Sackgasse herauszukommen. „Lebendige Straßen“ machen das Spielen auf der Straße wieder möglich. Parklets (umgestaltete Parkplätze) machen den heutigen Verkehrsraum zu Aufenthaltsräumen und Schulumgebungen können vom Autoverkehr befreit und an die Kinder zurückgegeben werden.

Dies sind nur einige Beispiele. Diese Broschüre zeigt Ihnen 20 gute Gründe auf, den Straßenraum an Menschen und vor allem an Kinder zurückzugeben!

Kinder im Straßenverkehr

Quelle: Verkehrsclub Österreich VCÖ (1991)
Grafik: Verkehrsclub Österreich VCÖ (1991); FGM-AMOR (2019)

Wo und was spielen Kinder am liebsten?



Quelle: Hüttenmoser M. (2004)
Grafik: Hüttenmoser M. (2004); FGM-AMOR (2019)

01 Kinder sind keine kleine Erwachsene

Möchten Sie einen kinderfreundlichen Verkehr oder ein verkehrsfreundliches Kind?

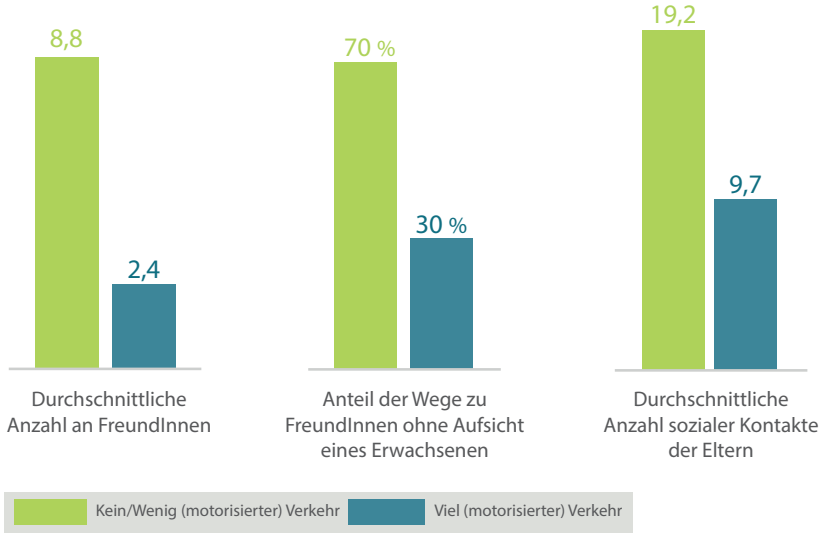
Die visuelle Wahrnehmung und die Fähigkeiten von Kindern unterscheiden sich grundlegend von denen der Erwachsenen. Im öffentlichen Raum gibt es viel Neues zu entdecken und Vieles zu beobachten. Die Aufmerksamkeit liegt nicht beim Verkehrsgeschehen, sondern bei allem „Drumherum".
Die Gestaltung von kinderfreundlichen Räumen berücksichtigt Bedürfnisse und Fähigkeiten von Kindern. Sie bietet dazu notwendige Freiflächen und verkehrsberuhigte Bereiche (z B. Spiel- oder Wohnstraßen) an, so dass Kinder altersadäquat spielen, sich sozialisieren und entwickeln können.

02 Kinder in ihrer Entwicklung unterstützen

Kinder sind in einem intakten und sicheren Wohnumfeld kreativer

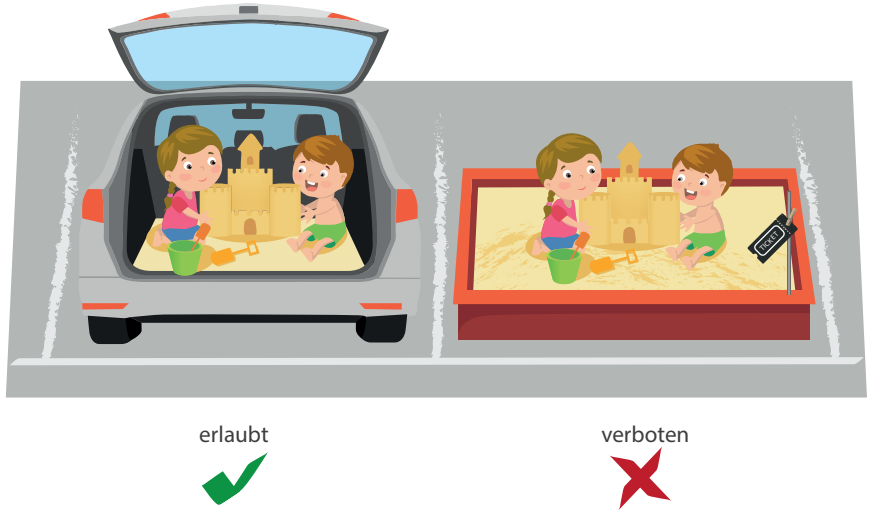
Spielen ist für die gesunde Entwicklung von Kindern unerlässlich. Die Spielräume müssen aber auch gut erreichbar sein. Es ist entscheidend, dass Kinder selbstständig und unbeaufsichtigt ihr Wohnumfeld erkunden können. Der Schwerpunkt liegt in der Schaffung von Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten in direkter Wohnumgebung. Die Stadt Freiburg (DE) ist ein hervorragendes Beispiel für die vermehrte Widmung und den Umbau von Straßen zu verkehrsberuhigten Wohnumgebungen (Wohnstraßen).

Nachbarschaftskontakte von 5-Jährigen und ihren Eltern



Quelle: Hüttenmoser M.; Sautner D. (2002)
Grafik: FGM-AMOR (2019)

Limitierungen des Zugangs und der Möglichkeiten



Grafik: © FGM-AMOR (2019)

03 Weniger Verkehr = Mehr Freunde

Die permanente Verkehrsberuhigung wirkt sich positiv auf die sozialen Beziehungen zwischen Menschen aus

Viele Kinder wachsen primär in den eigenen vier Wänden auf, weil ihre Eltern Angst vor den Gefahren im Straßenverkehr haben. Die selbständige Bewegung ist eingeschränkt und die Möglichkeiten von Kindern, neue FreundInnen zu finden, sind somit begrenzt. Der Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche führt nicht nur zu einer gesunden Entwicklung von Kindern, sondern trägt auch dazu bei, dass Erwachsene nachbarschaftliche Beziehungen aufbauen.

04 Ist das wirklich öffentlich?

Der öffentliche Raum muss offen und für alle zugänglich sein

Öffentlicher Raum ist ein Gemeingut und sollte gleichermaßen für alle zugänglich sein. Allerdings ist ein großer Teil der Fläche für den motorisierten Verkehr vorgesehen. Auch der Raum für Parkplätze ist ausschließlich für AutobesitzerInnen reserviert. Diese privilegierte Nutzung des öffentlichen Straßenraums ist zwar in vielen Straßenverkehrsordnungen festgeschrieben, zu hinterfragen ist aber, ob nicht auch anderen Nutzergruppen wie bspw. Kindern ebensolche Rechte eingeräumt werden sollten. Die Umwidmung von Parkplätzen zu offenen Flächen macht diese für spontane Nutzung und Interaktion zugänglich.

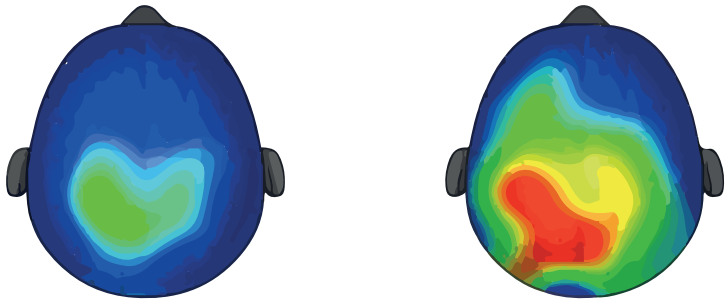
Schulstraßenunterricht (Odense DK)

Quelle/Grafik: cycling-embassy.dk (2010)

Gehirnaktivität während eines Tests

Nach 20 Minuten ruhigen Sitzens

Nach 20 Minuten Gehen



Blau= geringere neuronale Aktivität
Rot = höhere neuronale Aktivität

Quelle: VCÖ (2017), Eltis (2017)
Grafik: activelivingresearch.org (2015), FGM-AMOR (2019)

05 Alternatives Lernen

Der Straßenraum im Schulumfeld kann als „Frischluftklassen-zimmer“ genutzt werden

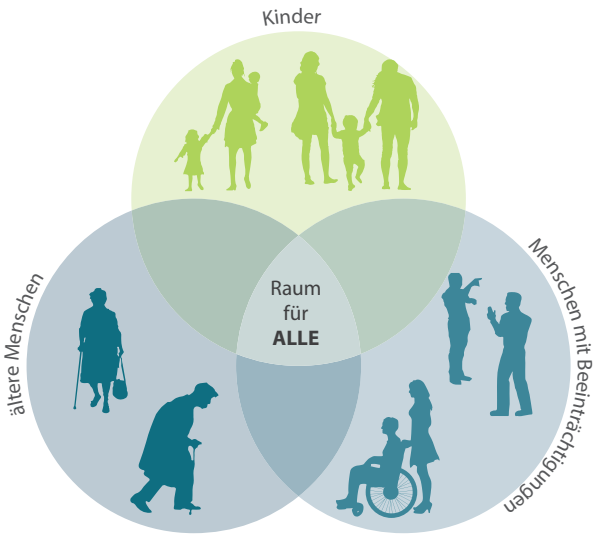
Straßen vor Schulen und Kindergärten bieten sich als zusätzliche Spielflächen und ‚offene‘ Klassenzimmer an. Odense (DK) sperrt beispielsweise während der Schulzeit die umliegenden Straßen ab. SchülerInnen profitieren nicht nur während der Pausen vom erweiterten Raumangebot. Mit zusätzlichen Flächen für körperliche Aktivitäten und Spiele können auch Lerninhalte in Fächern wie Mathematik in Form von Bewegungsspielen vermittelt werden. Auch in Bregenz (AT) gibt es bereits eine Schulstraße nach dem Modell Odense.

06 Aktiv für mehr Grips

Zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule verbessert die Schulleistung

Es ist bekannt, dass körperliche Aktivität die kognitive und geistige Leistung erhöht. Beispielsweise deuten die Erfahrungen aus Bozen (IT) darauf hin, dass 15-minütige Straßensperrungen vor und nach dem Unterricht zu einem Anstieg von fast 80% an Kindern führt, die zu Fuß und mit dem Rad zur Schule kommen. Infolgedessen verbessert sich deren Leistung und das allgemeine Wohlbefinden in der Schule.

Grundvoraussetzungen der Raumgestaltung für Jedermann



Grafik: © FGM-AMOR (2019)

07 Die multifunktionale Stadt

Städte, die auf multifunktionale Elemente setzen, bieten allen BewohnerInnen dieselbe Chance, die Stadt zu genießen

Attraktive multifunktionale Elemente und genügend Sitzgelegenheiten zum Verweilen und Entspannen locken Menschen zurück auf die Straße. Attraktive öffentliche Räume unterstützen ein intaktes soziales Umfeld von Kindern, SeniorInnen und Menschen mit Behinderungen. Das zeichnet auch die Stadt Griesheim (DE) aus. Sie gestaltet Straßenräume mit Elementen, die sich nicht nur allgemein zum Sitzen und Spielen eignen, sondern auch als Treffpunkt und Ort der Teilnahme am städtischen Geschehen dienen.

Starke Nachbarschaft durch Straßenfeste (Seestadt Aspern, AT)

Grafik: © nikohavranek.com (2018)

08 Temporäre „Straßenöffnungen“

Temporäre Straßensperren vergrößern den Bereich, den die Menschen als ihre „Nachbarschaft“ betrachten

Zwischenmenschliche Beziehungen, das Schaffen gemeinsamer Identitäten und Gefühle der Zugehörigkeit weisen gut funktionierende Nachbarschaften aus. Die temporäre „Öffnung“ von Straßenräumen für Menschen, z.B. in Form von Straßenfesten, Quartierveranstaltungen oder autofreien Tagen, trägt zur Entwicklung von Nachbarschaftskontakten bei. In vielen europäischen Städten wie Paris (FR), Brüssel (BE), Kopenhagen (DK), Zürich (CH) oder Graz (AT) werden Straßenräume temporär in dieser Art und Weise genutzt. Bogotá (CO) führt jeden Sonn- und Feiertag von 7:00 bis 14:00 Uhr einen autofreien Tag auf städtischem Gebiet durch.

Nachbarschaftsgärten als „Kristallisationspunkte“ (Graz AT)

Grafik: © bergschaf / Lendwirbel (2018)

09 Kristallisationspunkte

Soziale Treffpunkte sind wichtig für die Nachbarschaft

Kristallisationspunkte führen zu einem Zusammengehörigkeitsgefühl als Ergebnis gemeinsamer Anstrengungen und Ziele, Vertrauen, gegenseitiger Unterstützung und Investitionen in einen gemeinsam gestalteten Raum. So beleben beispielsweise Gemeinschaftsgärten im Wohnumfeld nicht nur die Nachbarschaft; die Freude am Draußensein, regelmäßige körperliche Aktivität und der Abbau von Stress fördern die Gesundheit der BewohnerInnen. Die gleiche Funktion üben Parks und sogenannte „Schrebergärten“ aus, die in Deutschland und in der Schweiz weit verbreitet sind.

„Parklets“ füllen Orte mit Leben (Wien AT)

Grafik: © Hinterland / Krongarten Wien (2013)

10 „Vergnüglich“ parken

Ein „Parklet“ verwandelt Parkplätze in Treffpunkte

„Parklets“ sind transformierte Parkplätze, die exklusive Parkflächen zu Orten sozialer Interaktion machen. Sie werden oft mit Pflanzen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Werden Parkplätze temporär oder permanent umgewandelt, wird der öffentliche Raum dadurch vielfältiger nutzbar. Öffentliche Parkplätze werden zu einem Raum für die Menschen, um Straßen zu (re)aktivieren, lebendigere Stadtteile zu schaffen und die wirtschaftliche Vitalität zu fördern.

Sich in der Hybrid-Zone zu Hause fühlen (Wien AT)

Grafik: © Hertha Hurnaus / feld72 Wien (2018)

11 Reaktivierung des Erdgeschosses

Die Orientierung an FußgängerInnen belebt die Erdgeschosse der Stadt

„Hybrid-Zonen“ sind jene Flächen, wo öffentlicher auf privaten Raum trifft. Ergeschossnutzungen prägen das Bild des städtischen Lebens und sind zentral für die Vitalität von Plätzen oder Straßenräumen. Sie sind der Raum, in dem wir verweilen, einkaufen und unsere Freizeit verbringen – zumindest war das lange Zeit so. Werden diese Erdgeschossnutzungen nach draußen zu Straßencafés, Verkaufsständen oder temporären Arbeitsplätzen erweitert, entstehen neue Nutzungs- und Begegnungsmöglichkeiten.

Natürliche Überwachung (Kopenhagen DK)

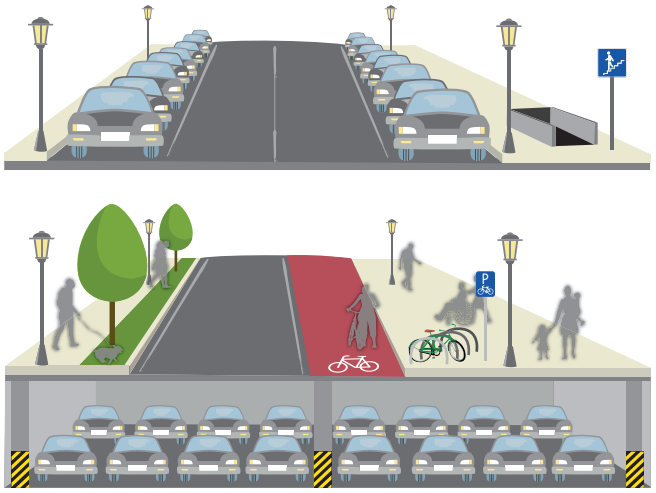
Grafik: © Stan Petersen (2017)

12 Augen auf die Straße

Ein lebendiges Stadtzentrum gibt Menschen ein Gefühl von Sicherheit, obwohl sie sich unter völlig Fremden befinden

Wenn viele Menschen durch die Stadt spazieren, Radfahren und sich im öffentlichen Raum aufhalten, erzeugt dies ein Gefühl der Sicherheit. Hierfür braucht es einen attraktiven städtischen Raum. Dessen Qualität wird sowohl von den Außenräumen als auch von den Erdgeschossnutzungen beeinflusst. Besonders die Förderung des Fußverkehrs resultiert in einer Steigerung der körperlichen Aktivität, der sozialen Interaktion und der natürlichen Überwachung an öffentlichen Orten und erhöht damit die Sicherheit.

Historischer Kompromiss in Zürich (CH)



Grafik: © FGM-AMOR (2019)

13 Kompromisse eingehen!

Für jeden neu errichteten öffentlichen Tiefgaragenparkplatz wird in Zürich ein oberirdischer Parkplatz zurückgebaut

In vielen Städten wird immer wieder über die Parkplatzknappheit diskutiert. Im Gegensatz dazu gibt es die bekannte Regel: Mehr Straßen und mehr Parkplätze ziehen auch mehr Verkehr an. Mit dem „Historischen Parkplatzkompromiss“ hat die städtische Politik in Zürich eine entsprechende Regelung festgeschrieben. Im Stadtzentrum wird die maximale Anzahl an Parkplätzen auf den Stand 1990 eingefroren. Zusätzlich ist es das Ziel, die öffentlichen Straßenparkplätze zu reduzieren und stattdessen in Parkhäusern anzubieten. Die frei gewordenen Flächen tragen durch die breiteren Nutzungsmöglichkeiten zur Aufwertung des Stadtraums und mehr Aufenthaltsqualität bei.

Prioritäten in der Straßenplanung

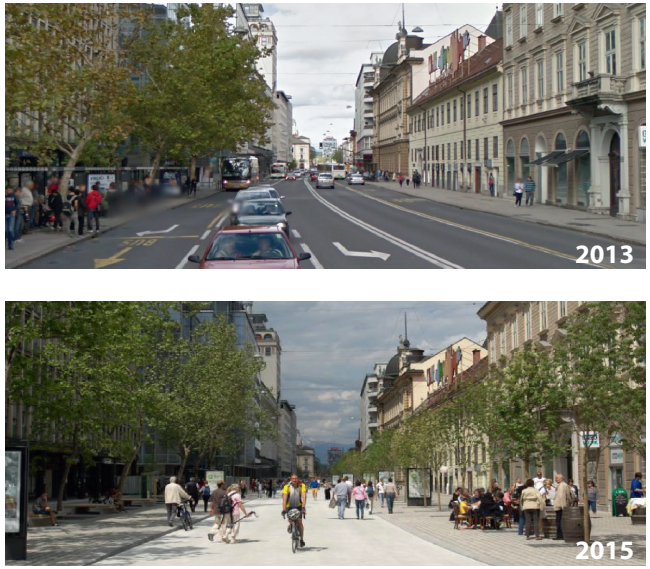
Quelle: Schnaitl E. (fairkehr); Tschinder S. (Stadt Salzburg) (2013)
Grafik: © FGM-AMOR (2019)

14 Richtige Prioritäten setzen

Mehr Lebensqualität durch intelligente Planung

Bei der Straßenraumplanung, insbesondere in Quartierzentren, muss der Mensch im Vordergrund stehen. Zusammen mit einer attraktiven Erdgeschossnutzung kann so ein Quartier attraktiver, lebendiger und sicherer werden. Interaktionen und Begegnungen sind möglich und werden nicht durch den heute oft dominaten motorisierten Verkehr gestört. Speziell bei Straßentotalsanierungen eröffnen sich Möglichkeiten, eine Straße, in der es sich zu Leben lohnt, zu planen und umzusetzen.

Neugestaltung der Slovenska Hauptstraße (Ljubljana SLO)



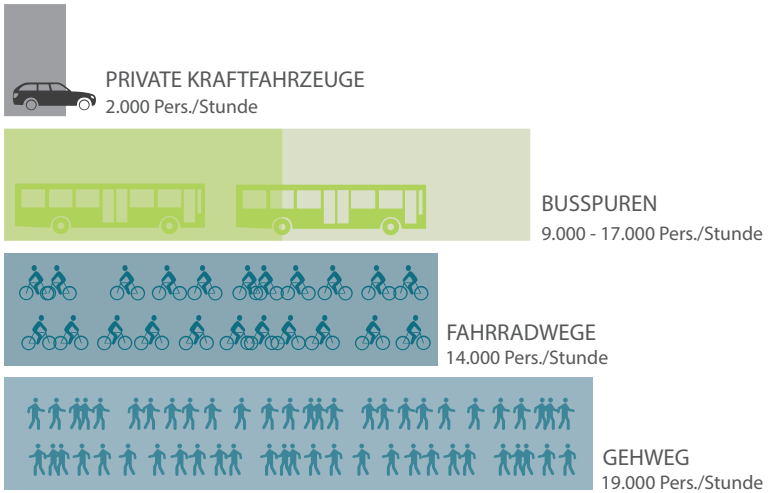
Grafik: urb-i.com - Urban Ideas / google streetview (2013); planet.si (2015)

15 Es lohnt sich, groß zu denken

Der Mut zum Handeln und das Loslassen alter Gewohnheiten schafft Räume für neue Möglichkeiten

Der Miteinbezug neuer Denkweisen in der Planung erhöht die urbane Lebensqualität. Die einst vierspurige Slovenska Hauptstraße, ein Relikt der autofreundlichen Stadt, ist nun ein Raum, der FußgängerInnen, RadfahrerInnen und öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang einräumt. Baumalleen verbessern die Aufenthaltsqualität und prägen heute das Stadtbild. So wie durch mehr Straßen und Parkplätze Verkehr angezogen wird, bestätigt sich am Beispiel der Slovenska Hauptstraße auch, dass durch eine Reduktion der Flächen des motorisierten Verkehrs sich dieser ebenso verringert.

Maximale Kapazität einer 3 m breiten Fahrspur



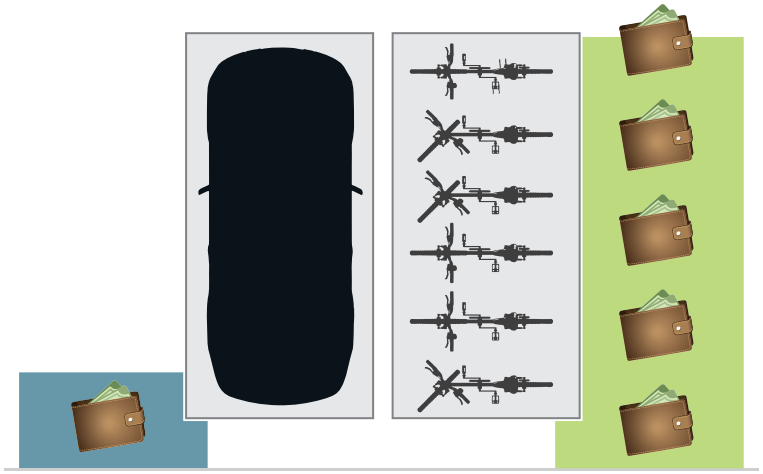
Quelle: FSV, RVS 03.04.12; SUP u.a. (2008); UITP (2015), GIZ, TU Delft
Grafik: © UITP 2015, GIZ, TU Delft; FGM-AMOR (2019)

16 „Straßendiät“ für mehr Effizienz

Erhöhung der gesamten Straßenkapazität durch die Flächenzuweisung für effizientere und aktivere Verkehrsmittel

Das Verkehrssystem ist enormen Belastungen ausgesetzt, insbesondere in den Spitzenzeiten am Morgen. Die Menschen gehen zur Arbeit oder bringen ihre Kinder in Schule und Kindergarten. Wenn der Platz knapp ist, empfiehlt es sich, auf flächensparende Verkehrsmodi zu setzen. Dadurch wird Platz für den Aufenthalt im Straßenraum geschaffen. Städte, die auf das zu Fuß gehen und Radfahren setzen, haben zusätzlichen ökonomisch messbaren Nutzen. Die BürgerInnen bleiben nicht nur gesund, es werden auch Staukosten eingespart.

Die von RadfahrerInnen genutzte Fläche führt zu mehr Umsatz pro m²



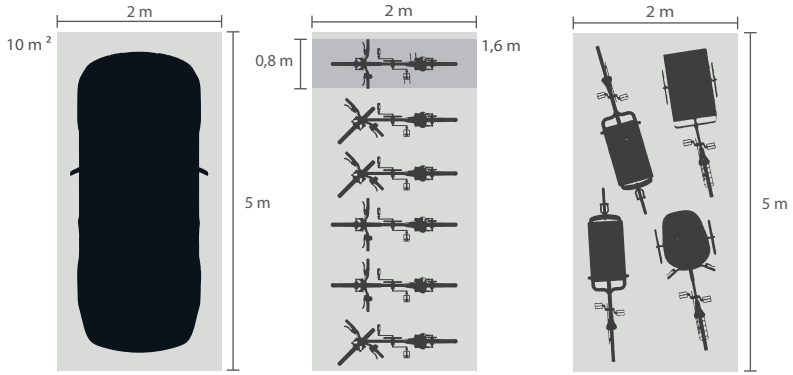
Quelle: BMLF 2010, tfl.gov.uk (2018)
Grafik: © FGM-AMOR (2019)

17 Gleiche Fläche, mehr Kunden

Die „Brieftasche" eines Autokunden benötigt den gleichen Platz wie fünf Radfahrer-„Brieftaschen"

Auf der gleichen Fläche kann der Einzelhandel deutlich höhere Umsätze mit Fahrrad- und Fußgängerkundschaft als mit Autokundschaft erreichen. Wie ist das möglich? Wer öfter das Fahrrad nutzt oder zu Fuß geht, ist häufiger Gast in lokalen Geschäften. Im Laufe des Jahres geben sie bis zu 40 Prozent mehr aus als AutokundInnen. Das bedeutet, dass sie nicht nur die besseren KundInnen sind, sondern auch dafür sorgen, dass der Umsatz im lokalen Umfeld bleibt. Verbesserungen im öffentlichen Raum für RadfahrerInnen, FußgängerInnen und öffentliche Verkehrsmittel können zu einer Umsatzsteigerung von bis zu 30 Prozent führen.

1 Auto = 6 Räder



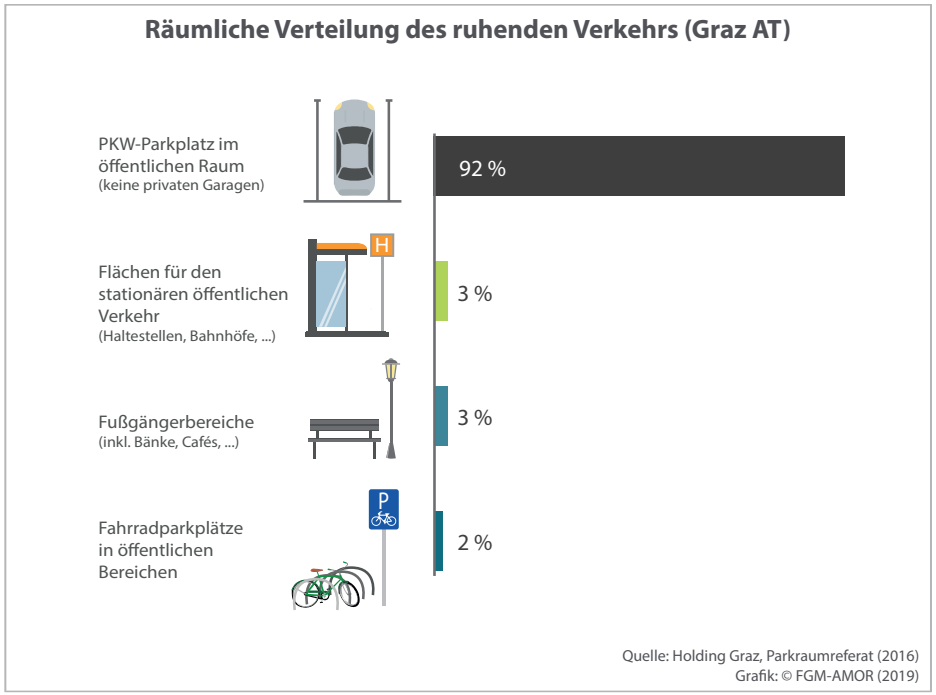
Die Werte sind abhängig von der Anordnung und Situation vor Ort.

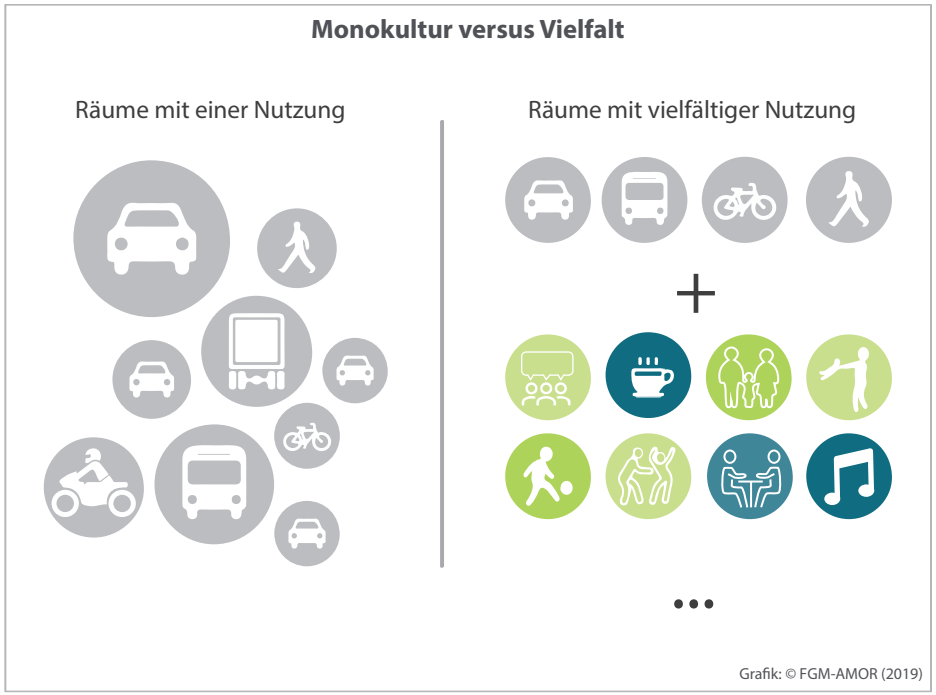
Quelle: BMVIT (2018), Stadtentwicklung Wien (2018)
Grafik: FGM-AMOR (2019)

18 Potenziale voll ausschöpfen

Autos verschwenden Platz: Wo ein Auto steht, haben bis zu neun Fahrräder Platz

Autos brauchen Platz und tragen zur Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung bei. Außerdem sind Parkplätze teuer. Ein Fahrrad benötigt viel weniger Platz als ein Auto, insbesondere wenn platzsparende Fahrradparksysteme verwendet werden. Je nach Anordnung und Situation vor Ort können zwischen sechs und neun Fahrräder auf einem Auto-Parkplatz abgestellt werden. Trotz ihres erhöhten Platzbedarfs haben drei bis vier Lastenräder auf einem Parkplatz Platz.





19 Ist das fair?

Autos werden im öffentlichen Raum bevorzugt behandelt

In vielen Städten sind die Planung und Gestaltung auf Autos ausgerichtet. Doch Autos brauchen Platz - nicht nur zum Fahren, sondern auch zum Parken. Viele AutobesitzerInnen erhalten automatisch Anspruch auf einen öffentlichen Parkplatz. Im Durchschnitt steht ein Auto aber ca. 95 % der Zeit still. Eine Verringerung des Parkplatzangebots würde nicht nur die Wahl der Verkehrsmittel nachhaltig beeinflussen, sondern auch den Menschen mehr Raum für Interaktion, Ruhe, Spiel und Verweilen geben.

20 Straßen für Menschen

Städte sollen nicht nur funktional, sondern auch lebenswert sein

Öffentliche Räume bieten uns die Möglichkeit, andere Menschen zu treffen. Die Herausforderung besteht darin, Straßen in lebenswerte, offene und vielfältige Räume zu verwandeln. Mit der Wanderbaumallee setzt die Stadt München (DE) ein Zeichen für die Stadtbegrünung und bereichert den Straßenraum mit temporären mobilen Bäumen. Auch die Einführung von Begegnungszonen, Wohnstraßen oder Schulstraßen trägt zu einer ausgewogeneren Verteilung des Stadtraums bei. Temporäre Transformationen öffnen die Straßen für vielfältige Nutzungen und geben den Menschen die Möglichkeit, ihre Nachbarschaft wieder zu entdecken.

Erstellt im Rahmen des von der Europäischen Kommission unterstützten EU-Projekts „Metamorphosis“.

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Publikation liegt bei den Autoren. Sie spiegelt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wider. Weder die EACI, CEE noch die Europäische Kommission sind für die Verwendung der enthaltenen Informationen verantwortlich.

2020 CiVITAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION