

Optionen und Maßnahmen



UniNETZ –
Universitäten und Nachhaltige
Entwicklungsziele

Österreichs Handlungsoptionen
zur Umsetzung
der UN-Agenda 2030
für eine lebenswerte Zukunft.

Durchwegung für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen

03_06

Target 3.5

Autor:

Pillei, Michael (*Universität für Bodenkultur Wien*)

Inhalt

3	03_06.1	Ziele der Option
3	03_06.2	Hintergrund der Option
4	03_06.3	Optionenbeschreibung
4	03_06.3.1	Beschreibung der Option bzw. der zugehörigen Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen
6	03_06.3.2	Erwartete Wirkweise
6	03_06.3.3	Zeithorizont der Wirksamkeit
6	03_06.3.4	Offene Forschungsfragen
7		Literatur

03_06.1 Ziele der Option

Ziel der Option ist es, einen Beitrag dazu zu leisten, die **Zahl der Verkehrstoten** im Straßenverkehr weiter **zu reduzieren**. Durch gezielte Verkürzung und Vereinfachung von Wegen (gute Durchwegung, eigene und sichere Wegführungen), im Besonderen für den Fußgänger - und Radverkehr soll ein Anreiz entstehen, den Umweltverbund anstelle des motorisierten Individualverkehrs (*MIV*), v. a. Autos und Motorräder, zu nutzen. Diese **Veränderung im Mobilitätsverhalten** soll einerseits aktive Mobilität fördern und somit einen **positiven Beitrag zur Gesundheit** leisten. Andererseits wirkt sich das niedrigere Verkehrsaufkommen positiv auf das Lärm- und Emissionsregime aus. Ein weiterer Effekt liegt in der bewussteren Nutzung des öffentlichen Raumes als Kommunikationsort und als räumlich-bebauter Manifestation von Lebensqualität. Das Bewusstsein dieser Bedeutung hilft dabei, die Orte lebenswerter zu machen und somit eine positive Grundgestaltung des Lebensumfeldes zu begünstigen.

Raumstrukturen sind vielerorts von einem räumlich-funktional differenziertem Aufbau geprägt. Gewerbe-, Wohn- und Mischgebiete mit Zentrumsfunktionen werden dabei strikt voneinander getrennt. Diese Distanzen erzeugen Wege, die mit zunehmender Weglänge technisch unterstützt zurückgelegt werden. Eine polyzentrische Siedlungsstruktur, die vielfältige Nutzungen nebeneinander zulässt, ist die Basis, um Wege zu minimieren und in Distanzen zu halten, die es ermöglichen, bequem zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren. Diese Verkehrsmittel sind durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zu ergänzen. Das bewusste Ergehen des eignen (Wohn-)Umfeldes sensibilisiert für die vorhandenen (oder die noch fehlenden) Qualitäten und bietet die Möglichkeit, durch gezieltes Setzen von Maßnahmen eine Aufwertung zu erreichen.

03_06.2 Hintergrund der Option

Wie Tischler (2015) beschreibt, wird ein Auto, sobald es verfügbar ist, intensiv und auch für nur kurze Wege genutzt. Der *MIV* ersetzt dabei oft Wege, die auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß gemacht werden könnten. In Österreich enden 7 % der *MIV*-Lenkerwege bereits nach einem Kilometer. Fast 90 % der Fußgängerwege enden nach 2,5 km, im Radverkehr sind knapp 90 % der Wege bei 5 km erreicht (BMK, 2016). Der Wegzweck liegt durchschnittlich bei fast einem Drittel (31 %) für Wege von und zur Arbeit, bzw. in der Arbeit. Ebenfalls etwa ein Drittel (36 %) der Wege fallen auf Einkäufe und Erledigungen sowie Bring- und Holwege. 9 % der Wege erfolgen zu Ausbildungszwecken. Die restlichen Wege haben andere Zwecke, wie Wege zur Freizeitgestaltung (15 %) oder Besuche (8 %) (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), 2016). Nicht zuletzt die Raumstruktur beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Die durchschnittliche Tageswegdauer in Österreich beträgt rund 85 Minuten (BMK, 2016).

Um nun eine Veränderung des Verhaltens bei der Verkehrsmittelwahl herbeizuführen, muss die Umwelt so gestaltet werden, dass einerseits der Besitz eines Fahrzeuges nicht grundsätzlich notwendig ist und andererseits die Nutzung des *MIV* auf ein Minimum reduziert werden. Dazu ist es wichtig den Fokus der uneingeschränkten Bevorzugung der Wege weg vom *MIV*, hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu richten.

03_06.3 Optionenbeschreibung

03_06.3.1 Beschreibung der Option bzw. der zugehörigen Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen

Diskussionen wie bspw. jene um die Umgestaltung der Maria-Hilfer-Straße in Wien haben gezeigt, wie wichtig eine Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum ist. Vielerorts sind Straßen und Wege auf die Bedürfnisse des *Motorisierten Individualverkehrs (MIV)* ausgelegt und Elemente wie Radwege oder auch Fußwege scheinbar nur Randthemen, wie bspw. In der RVS 03.04.12 oder RVS 03.03.31.

Eine wichtige Maßnahme liegt in der Reduktion der Geschwindigkeit, um einen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit zu haben. Eine Möglichkeit der Umsetzung liegt in der verstärkten **Ausgestaltung von Begegnungszonen**, wie sie in der Straßenverkehrsordnung (*StVO*) im § 76c vorgesehen sind. Diese erhöhen nicht nur die Verkehrssicherheit durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit, sondern steigern auch die Rücksichtnahme im Straßenverkehr, da alle Verkehrsteilnehmer_innen die gesamte Fahrbahn benutzen dürfen. Ein ergänzender Aspekt kann die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort sein. Dies geschieht vor allem dann, wenn mit der Errichtung der Begegnungszone bauliche Maßnahmen, wie Begrünung, Straßenmöblierung etc., einhergehen (BMK, 2015).

Um sowohl eine gute Durchwegung und die oben formulierten Ziele erreichen zu können, sollte auf drei Ebenen angesetzt werden

- a. Bauliche Gestaltung von Siedlungsraum;
- b. Verkehr in Bewegung;
- c. Ruhender Verkehr.

Zu a) Eine verbesserte Mischung von Nutzungen bzw. Verbreiterung der Nutzungsvielfalt muss mit einer barrierefreien Erschließung (Küpper et al., 2014) für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen einhergehen. Sowohl in neu ausgewiesenen Siedlungsflächen als auch im Bestand muss darauf geachtet werden, dass die Befriedigung der Bedürfnisse in den oben gezeigten Distanzen zu erreichen sind. Die Entwicklung muss von einem räumlich-funktional differenzierten Siedlungsgebiet in Richtung einer gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderung der einer Bedeutungssteigerung und Funktionsvergrößerung von Stadt-, Dorf- und Ortsteilzentren verändert werden (Frerichs et al., 2018). Konflikte liegen in der Akzeptanz. Besonders im dicht verbauten Raum, wo aufgrund des Alters der Gebäude noch keine Stellplätze vorgesehen waren, hat es sich eingebürgert, den Straßenraum als Abstellplatz für das eigene Fahrzeug zu nutzen. Die Gemeindeplanung strebt oft eine klare Trennung von Arealen für Wohnen und Arbeiten an. Dies führt einerseits zu Wegen und ist andererseits auch nicht einfach zurückzunehmen. Dieser Prozess der Anpassung des Raumes wird nur langfristig geschehen.

Durch *Raumgeben* verschiedener Nutzungen kann eine Transformation des Straßenraums von reinen Erschließungsflächen hin zu einem Kommunikationsraum gleichsam für den öffentlichen Raum, den halböffentlichen Raum und den privaten Bereich gelingen (Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), 2019). Vor allem die fußläufige Erreichbarkeit verschiedener Funktionen wie der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs

und Angeboten im schulischen, gesundheitlichen und Freizeitbereich sowie in die Natur wird von Menschen geschätzt (Amt der Vorarlberger Landesregierung (AVL), 2018). Das Anlegen von Wegen, die für Fußgänger_innen öffentlich zugänglich sind (Reicher, 2012) zwischen Gebäudezeilen und das immer wieder bewusste Durchbrechen von Siedlungszeilen mit Querverbindungen sorgt für eine gute Vernetzung von Orten und ein einfaches Nutzen dieser Wege. Es ist darauf zu achten, dass diese Wegesysteme unabhängig vom Straßennetz angelegt werden und über viele Zugänge verfügen (Böhme et al. 2015). Diese räumliche Trennung vermeidet Gefahrenpotentiale. Neben der Attraktivierung des Wegenetzes für Radfahrer_innen und Fußgänger_innen ist auch auf eine Verbesserung der Anschlüsse an den *Öffentlichen Verkehr* zu achten. Dies gilt in gleichem Maße für Haltestellen und die Taktung am Wohnort, wie auch am Ziel (bspw. öffentliche Einrichtungen und Nahversorgung) (Huber, 2008). Konflikte liegen in der Transformation des Bewusstseins von Raum. Der öffentliche Raum muss erst vielerorts als Möglichkeitsraum und Aspekt der Aufenthalts- und Lebensqualität verstanden werden.

Bei Neuausweisung von Siedlungsflächen ist darauf zu achten, dass diese fußläufig zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs errichtet werden (Furian, Kühnelt-Leddihn & Bauer, 2011; Zech, Blanda & Klingler, 2010).

Zu b) Die Straßenhierarchie muss konsequenter gedacht werden. Um Durchfahrverkehr zu vermeiden, sind Straßen einer niedrigeren Hierarchiestufe bevorzugt als Stichstraßen zu gestalten. Dies lässt sich baulich – auch nachträglich - einfach umsetzen. Es müssten nur entsprechende für andere Verkehrsteilnehmer_innen passierbare Barrieren aufgestellt werden und mit Wendehämmern die Möglichkeit des Wendens für den *MIV* gegeben sein.

Der Umweltverbund ist im Hinblick auf den Kurzstreckenbereich zu stärken. Wie Weber (2005:41) beschreibt können folgende Maßnahmen ergänzende Wirkungen entfalten: durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkungen im Siedlungsgebiet und sorgfältige Gestaltung der Straßenräume, um diese für Fußgänger_innen attraktiv zu machen (Umweltbundesamt (UBA), 2017).

Zu c) Stellplätze sollten in Hoch- oder Tiefgaragen gebündelt werden. Es besteht kein prinzipielles Recht auf das Parken im öffentlichen Raum. Bei Nutzungskonkurrenzen ist der Fokus auf die lebbare Gestaltung des öffentlichen Raumes zu richten, der langfristig die Dominanz des motorisierten Verkehrs zurückdrängt (Frerichs et al. 2018). Diese haben mittelfristig aus dem Straßenbild zu verschwinden. Ist der Stellplatz gleichweit oder weiter weg als die nächste Haltestelle für den öffentlichen Verkehr, so besteht die Möglichkeit, dass Nutzer_innen zum öffentlichen Verkehr tendieren.

In den strategischen Steuerungsmöglichkeiten der örtlichen Raumplanung sollte Parkraumbewirtschaftung einfließen, um eine Umstrukturierung des *MIV* und eine Stärkung der polyfunktionalen Struktur zu unterstützen (ÖROK, 2011, 2018, 2019). Damit können auch Einnahmen erzielt werden, die wiederum für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zweckgewidmet werden können (Augustin et al., 2018).

Alle diese Ansätze sind innerhalb des existierenden Systems umsetzbar. Unabhängig davon ist ein möglicher Erfolg vor allem vom Bewusstsein über die Qualitäten des öffentlichen Raums abhängig. Dies gibt nicht nur für den städtischen Raum, sondern auch für ländliche Gebiete.

Flankierend können alle Maßnahmen in eine Ökologische Steuerreform integriert werden. Eine Verteuerung der Energiekosten, speziell für den *MIV* würde somit kurze Wege bevorzugen (Weber, 2005).

03_06.3.2 Erwartete Wirkungsweise

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen wirken entweder auf die Reduzierung der Geschwindigkeit des *MIV* oder der Förderung einer aktiven Mobilität und somit einerseits auf die Gesundheit aber auch auf die Reduzierung von Gefahrenpotentialen für Unfälle (mit oder ohne Todesfolge) (Fonds Gesundes Österreich (FGÖ), 2018).

Neben der direkten Wirkung sind einige indirekte bzw. Nebenwirkungen zu erwarten: Attraktive Straßenräume bieten die Möglichkeit den öffentlichen Raum zu beleben sowie durch gelebte Nachbarschaft neben dem physischen auch das seelische Wohlbefinden positiv zu beeinflussen (Bundesamt für Naturschutz (BFN), 2017; Frerichs et al., 2018). Kurze Wege setzen auch eine kompakte Siedlungsentwicklung voraus. Diese ist die Grundlage um Zersiedelung und somit positiv für die Landschaft herum. Eine Durchwegung bietet auch die Möglichkeit grüne Infrastrukturen in die Siedlungsgebiete zu bringen, wie derzeit gerade in Graz umgesetzt wird (Magistrat der Stadt Graz, 2015).

03_06.3.3 Zeithorizont der Wirksamkeit

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann kurzfristig angedacht und umgesetzt werden. Beispiele aus der Praxis zeigen, dass diese auch nur mittel- bis langfristig tatsächlich umgesetzt werden.

Das Setzen von Barrieren, um den Durchgangsverkehr zu vermeiden, kann kurzfristig umgesetzt werden.

3_06.3.4 Offene Forschungsfragen

- Diskussionen über Gemeinwohlinteressen vs. Interessen der privaten Eigentümer (z. B. zum Thema Durchwegung) (AVL 2018).

Literatur

- Augustin, K., Claus, E. & Schaaffkamp, C. (2018). *Abschätzung der Mehrkosten des stadtregionalen ÖPNRV aufgrund der Erfordernisse der Dekarbonisierung. Abschätzung der investiven und konsumtiven Mehrkosten im städtischen Verkehr der Landeshauptstädte und ihren stadtregionalen Busverkehren*. https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USER-DATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/20180402_Endbericht_Investitionsbedarfe_Dekarbonisierung_des_OeV_in_Oesterreich_Copy.pdf [23.10.2020]
- Amt der Vorarlberger Landesregierung (AVL). (2018). *Innenentwicklung und bauliche Verdichtung. Beiträge zu Planungsstrategien*. Bregenz: Schriftenreihe der Abteilung Raumplanung und Baurecht, Amt der Vorarlberger Landesregierung.
- Bundesamt für Naturschutz (BFN). (Hrsg.). (2017). *Urbane grüne Infrastruktur. Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Hinweise für die kommunale Praxis* (1. Aufl.). Bonn.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2015). *Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benutzungspflicht*. Wien.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2016). *Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“*. Wien.
- Böhme, C., Preuß, T., Bunzel, A., Reimann, B., Seidel-Schulze, A. & Landua, D. (2015). *Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen*. *Umwelt & GESUNDHEIT, 01/2015*. Dessau-Roßlau. ISSN 1862-4340.
- Fonds Gesundes Österreich (FGÖ). (Hrsg.). (2018). *Aktive Mobilität – Argumentarium KOMPAKT. Intersektorale Argumente zur Förderung aktiver Mobilität in Österreich*. Wien.
- Frerichs, S., Küpper, C., Noky, B., Simon, A., Adrian, L., Bunzel, A. et al. (2018). *Umwelt- und Aufenthaltsqualität in kompakt-urbanen und Nutzungsgemischten Stadtstrukturen. Analysen, Fallbeispiele, Handlungsansätze unter Nutzung und Weiterentwicklung des Bauplanungs- und Umweltrechts*. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Texte 06/2018. Dessau-Roßlau. ISSN: 1862-4359.
- Huber, A. (2008). *Brachflächenrecycling als Herausforderung für die Raumplanung*. Diplomarbeit, Universität für Bodenkultur Wien.
- Furian, G., Kühnelt-Leddihn, A. & Bauer, R. (2011). *Das Unfallrisiko auf Fußwegen in Österreich*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit. ISBN: 978-3-7070-0130-7.
- Küpper, P., Levin-Keitel, M., Maus, F., Müller, P., Reimann, S., Sondermann, M. et al. (Hrsg.). (2014). *Raumentwicklung 3.0 – Gemeinsam die Zukunft der räumlichen Planung gestalten*. Hannover. ISBN: 978-3-88838-385-4. ISSN: 2193-1283.
- Magistrat der Stadt Graz. (2015). *Gestaltungswettbewerb Zentrale ÖV-Achse, Graz Reininghaus*. Unterlagen zur Auslobung. Graz.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2011). *Österreichisches Raumentwicklungskonzept – Raum für alle ÖREK 2011*. Wien. ISBN: 978-3-85186-100-6.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2018). *15. Raumordnungsbericht. Analysen und Berichte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2015-2017*. ÖROK Schriftenreihe Nr. 204. Wien: ÖROK Eigenverlag. ISBN: 978-3-9504146-5-3.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2019). *Fachempfehlungen zur Stärkung der Orts- und Stadtkerne in Österreich*. https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_Orts_Stadtkerne/Fachempfehlung_FINAL_2019-09.pdf [23.10.2020].
- Reicher, C. (2012). *Städtebauliches Entwerfen* (1. Aufl.). Wiesbaden: Vieweg+Teubner Verlag. ISBN: 978-3-8348-1735-8.
- Tischler, S. (2016). *Mobilität, Verkehr und Raumnutzung in alpinen Regionen. Ein interdisziplinärer Ansatz zur Konzeption zukunftsfähiger Planungsstrategien*. Wiesbaden: Springer Vieweg. doi:10.1007/978-3-658-12810-4.
- Umweltbundesamt (UBA). (2017). *Straßen und Plätze neu denken*. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf [23.10.2020].
- Weber, G. (2005). *Nachhaltige Raumentwicklung*. Österreichisches Institut für Erwachsenenbildung, Materialie zur Ringvorlesung „Lernende Regionen“
- Zech, S., Blanda, U. & Klingler, S. (2010). *Ausgangslage und Trends, Herausforderungen und Anforderungen, Lösungsvorschläge und Empfehlungen zur österreichischen Raumpolitik. Zusammenfassende Sammlung der Arbeitsgruppe V, Raumentwicklung. Sammlung als Zwischenschritt auf dem Weg zum ÖREK 2011*. Wien.