



Straßenimpressionen aus Braunschweig (links) und Frankfurt (rechts).

FOTOS (2): JULIANE KRAUSE



EINE FAIRE VERTEILUNG IST JETZT ANGESAGT!

Straßenraum ist Lebensraum

von **Juliane Krause, Verkehrsplanerin, Büroinhaberin plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung Braunschweig**

Der öffentliche Raum – Straßen, Plätze, Parks – ist das Gesicht einer Stadt beziehungsweise eines Quartiers, er dient zum Durchqueren, Verharren, Verweilen und Spielen. Im günstigen Fall ist der öffentliche Raum ein Ort des Austausches, der zufälligen Begegnung, des Kennenlernens, des Erlebens und der sensorischen Erfahrungen. Im ungünstigen Fall wirkt der öffentliche Raum abschreckend, trennt, wird zum Angstraum, ist arm an Reizen oder erfüllt von Schadstoffen und Lärm. Öffentliche Räume haben eine wichtige soziale und sozialisierende Funktion. Sie wirken gesellschaftlich integrierend, isolierend oder stigmatisierend.

Für gesellschaftliche Teilhabe hat der öffentliche Raum (Straßen, Plätze, Parks) eine immense Bedeutung, er ist Teil des täglichen Lebens. Besonders für Kinder und Jugendliche ist der öffentliche Raum ein wichtiger Entwicklungsraum und bietet Identifikation („hier bin ich zu Hause“).

Wesentlich vor dem Hintergrund der Chancengleichheit und gesellschaftlichen Teilhabe ist eine Diskussion über Flächen-gerechtigkeit. Ungleiche Flächenverteilung äußert sich in zugesperrten Geh- und Radwegen, zu breiten Fahrbahnen oder fehlender Sichtbeziehungen. Mit Bezug zum begrenzten öffentlichen (Straßen-) Raum haben auch die verschiedenen Formen nachhaltiger Mobilitätsgestaltung Flächenansprüche: egal ob Umstellung auf Elektromobilität, „Mobility

as a Service“ mit Standorten für Shared-Mobility-Dienste oder Fahrradabstellanlagen.

Es gilt, den öffentlichen Raum fair zu verteilen beziehungsweise für Fuß- und Radverkehr und Aufenthalt zurückzuerobern. Immer größere Autos mit ihrem Platzbedarf sind der falsche Weg!

Rückeroberung des Straßenraums als Lebensraum

Was braucht es für eine Rückeroberung der Straße als Lebensraum? Im Kastentext sind Planungsgrundsätze formuliert, die als Anforderungen an Handlungskonzepte und Maßnahmen gelten sollten. Attraktive Straßenräume und urbanes Leben entstehen nicht per Zufall, für die Planung und Gestaltung von Straßen sind einfache Grundregeln nötig. Damit dies möglich wird, sollen Straßen zunächst für den Fuß- und Radverkehr konzipiert werden. Auch der öffentliche Verkehr und der Lieferverkehr benötigen aufgrund ihrer wichtiger werdenden Versorgungsfunktion häufig mehr Platz.

Voraussetzung für eine Mobilität für alle ist die Barrierefreiheit. Die barrierefreie Ausführung entsprechend der vorliegenden Regelwerke ist deshalb zu beachten. Es muss weiter dafür Sorge getragen werden, dass sich Kinder und Ältere sicher und eigenständig im öffentlichen Raum bewegen können. Dies sollte der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums sein. Dafür sind engmaschige, geschlossene Wegenetze mit konfliktfreien, belastungs- und umwegarmen Verbindungen notwendig. Bei der Ausrichtung der Wegeachsen sollten auch spezielle Kinderbelange bedacht werden, z. B. sichere Erreichbarkeit ihrer Ziele beziehungsweise Aufenthaltsorte.

Die Sozial- und Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums ist zu stärken. Besonders Menschen mit Hausarbeits-, Erziehungs- und Familienpflichten haben einen hohen Nahraumbezug und halten sich vornehmlich im Quartier auf. Notwendig sind deshalb die Belebung des öffentlichen Rau-



- Biologische Oberflächenbehandlung
- Massivholztischlerei
- Einbauküchen
- Wohnmöbel
- Fensterbau
- Treppenanlagen
- Innen- und Außentüren

Holzhof

Backhausweg 14, 38312 Börßum, Tel.: 05334/7024, www.holzhof.net



QUELLE: WWW.VCOE.AT

mes sowie die Attraktivitätssteigerung für sicheres Unterwegssein und attraktiven Aufenthalt. Sicheres Unterwegssein meint nicht nur das Vermeiden von Unfällen oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern auch das sichere Bewegen im öffentlichen Raum. Besonders Frauen haben Angst vor Überfällen und sexuellen Übergriffen, meiden bestimmte Orte und schränken sich in ihrer Mobilität ein.

Die Superblocks in Barcelona sind ein aktuelles und vieldiskutiertes Beispiel für eine zukunftsweisende Stadtentwicklungspolitik, die auf die hier beschriebenen Anforderungen reagiert: mehrere Häuserblocks, in denen zu Fuß Gehende und Radfahrende Vorrang haben, werden zusammengefasst, Pkw-Spuren werden verringert, Sitz- und Aufenthaltsbereiche werden geschaffen.

Eine lebenswerte Stadt ist eine „Langsamkeitsstadt“. Zu den Planungsgrundsätzen gehört deshalb die Entschleunigung des motorisierten Verkehrs, d. h. das Einrichten von Tempo-30-Zonen beziehungsweise streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h (z. B. vor sensiblen Nutzungen wie Schulen, Alteneinrichtungen), Shared-Space-Bereiche ebenso wie zeitgemäße Lösungen für das Autoparken. Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs haben negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Attraktivität und die Nutzungsmöglichkeiten von Straßenräumen. Niedrige Geschwindigkeiten sind eine Voraussetzung für Kommunikation, Austausch und Leben im öffentlichen Raum. Der ruhende Kfz-Verkehr nimmt oft zwischen 20 und 40 % des Straßenraums in Anspruch und steht so-

mit einer fairen Aufteilung des öffentlichen Raums entgegen. Falsch geparkte Fahrzeuge behindern Rettungsfahrzeuge, Rad- und Fußverkehr. Das Tabuthema „Parken“ behindert jedoch nach wie vor die Umgestaltung von Straßen zu sicheren und attraktiven Lebensräumen. Notwendig ist ein Ordnen des ruhenden Verkehrs durch zeitgemäßes Parkraummanagement.

Der öffentliche Raum sollte vielfgestaltig sein. Elemente einer vielfgestaltigen Straßenraumgestaltung sind Mauern, Zäune, Wasser, Möblierung, Einsatz von Pollern, Sorgfalt im Detail. Vielfgestaltigkeit verbessert die Orientierung. Überschaubarkeit und Unverwechselbarkeit der Umgebung erleichtert auch kleinen Kindern das Zurechtfinden. Bänke und Toiletten sind wichtig.

Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen sind als Hauptnutzungsgruppen Expertinnen und Experten für ihr Wohnumfeld sowie im Umgang mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ihre Kenntnisse und Erfahrungen müssen in die Planung einfließen. ◀



„Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen“. VCD-Leitfaden zur Rückeroberung der Straße

www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden_Strassen_fuer_Menschen_2016.pdf

Planungsgrundsätze zur Gestaltung des öffentlichen Raums

(A) Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung

- Entschleunigung unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion (flächendeckendes Stadttempo 30, verkehrsberuhigte Zonen in den Wohngebieten und Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrs- und Geschäftsstraßen, Verkehrsberuhigung bei sensiblen Nutzungen (z. B. vor Schulen Tempo 30)
- Barrierefreiheit herstellen
- Straßenräume mit Aufenthaltsbereichen gestalten
- Soziale Sicherheit gewährleisten
- Quartierräumliche Qualitäten nutzen beziehungsweise verbessern
- Räume hoher Qualität schaffen: Plätze, Fußgängerbereiche, Grün-, Erholungs- und Spielflächen
- Gestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip ermöglichen

(B) Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteure aus dem Quartier

- Alltagskompetenz besonders der Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier nutzen
- Beteiligungsverfahren situations- und betroffenenpezifisch gestalten
- Kooperative Beteiligungsverfahren stärker einsetzen