

Stadtverkehrsräume

An den Beispielen Sonnenfelsplatz, Graz und Griesplatz, Graz



Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

Diplomarbeit

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am
(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....
date (signature)

Zur Erlangung des akademischen Grades einer
Diplom-Ingenieurin

Silvia Gross

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao. Univ.-Prof. Mag.arch. Dr.techn. Architekt Peter Schurz

Institut: Institut für Stadt- und Baugeschichte

September 2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
Stadtverkehrsräume	2
1. Öffentlicher Raum und Verkehrsraum.....	2
1.1. Die Komplexität der Stadtverkehrsräume.....	3
2. Geschichte der Stadtverkehrsräume	5
2.1. Antike.....	5
2.2. Mittelalter.....	5
2.3. Renaissance und Barock	6
2.4. 19. Jahrhundert und die Industrielle Revolution.....	6
2.5. Gründerzeit.....	7
2.6. 20. Jahrhundert bis heute	8
3. Verkehrliche Leitbilder	10
3.1. Segregation.....	10
3.2. Multifunktionalität	12
Zwei Grazer Stadtverkehrsräume.....	18
4. Sonnenfelsplatz	19
4.1. Univiertel	19
4.2. Sonnenfelsplatz	19
4.3. Planmaterial	27
5. Griesplatz.....	32
5.1. Griesviertel.....	32
5.2. Griesplatz	32
5.3. Planmaterial	37
Literaturverzeichnis.....	44

Stadtverkehrsräume

1. Öffentlicher Raum und Verkehrsraum

Mit der Sesshaftwerdung der Menschen und der Entstehung von Siedlungen entwickelten sich zwischen den Hütten und später Gebäuden Freiräume. Diese wurden wohl gemeinschaftlich von allen Bewohnern für unterschiedlichste Zwecke, privater wie auch öffentlicher Natur, genutzt und sind somit die Vorläufer unserer städtischen öffentlichen Räume.

Der öffentliche Raum ist einer der Qualitätsmerkmale einer Stadt und wichtiger Bestandteil des städtischen Lebens, wie wir es kennen. Für das urbane Zusammenleben ist es wichtig, den Menschen Raum zu geben, in dem sie sich aufhalten können und sich treffen und untereinander kommunizieren können. Unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen stoßen auf einander, da keiner ausgeschlossen werden sollte. Öffentlicher Raum bietet Platz für Nicht-Kommerzielles und daneben auch den Gewerbetreibenden Flächen, um sich zu präsentieren.

Dabei sind für die Qualität eines Stadtraumes nicht nur die Gestaltung der Oberflächen und der Möblierung für die Beurteilung entscheidend, sondern auch Kriterien wie Funktionalität, gleichzeitig Multifunktionalität, Unverwechselbarkeit und Aufenthaltsqualität.

Aufenthaltsqualität ist ein relativ weiter Begriff. Ob ein Ort einladend ist, um sich dort länger aufzuhalten beziehungsweise ihn überhaupt zu betreten, hängt von sehr vielen Faktoren ab. Sich „Wohlfühlen“ ist ein sehr persönliches Kriterium und lässt sich nur schwer für alle Menschen generalisieren. Unter anderem hängt es davon ab, welches Gefahrenpotential die Person vermutet und ob soziale und gesellschaftliche Probleme an diesem Ort spürbar sind, wie zum Beispiel Kriminalität und Vandalismus. Natürlich ist es aber auch mit der Gestaltung, dem Vorhandensein von Grünpflanzen und insbesondere mit der Beleuchtung des Platzes eng verbunden. Auch Lärm beziehungsweise Ruhe können des Weiteren das Wohlbefinden beeinflussen.

Öffentlicher Raum ist immer Verkehrsraum. Der Begriff Verkehr beschreibt die Bewegung beziehungsweise Beförderung von Menschen, Fahrzeugen, Gütern oder Nachrichten auf dafür bestimmten Wegen.¹ Menschen bewegen sich durch ihn hindurch, steuern Ziele in diesem an, betreten oder verlassen ihn wieder. Wir können dabei zu Fuß gehen, Räder verwenden beziehungsweise öffentlich oder privat motorisierte Verkehrsmittel nutzen. Heute verbinden wir das Wort Verkehr jedoch in erster Linie mit dem motorisierten Individual-Verkehr. Wie man sich im Stadtraum fortbewegt, ist aber entscheidend für diesen, unter anderem durch den Platzverbrauch, den Lärm und die Geschwindigkeit.

Handelswege und deren Schnittpunkte waren schon immer sehr wichtig und sehr oft Ausgangspunkte für die Entstehung von Siedlungen. An vielen ursprünglichen Treffpunkten oder Kreuzungspunkten mit Marktplätzen und wenigen Gebäuden entwickelten sich im Laufe der Jahrhunderte unsere heutigen urbanen Lebensräume.

¹ Vgl. Bibliografisches Institut GmbH.

Die Stadtgrundrisse sind eng verbunden mit der Wegführung innerhalb dieser und prägen unsere Städte bis heute. Am Schwarzplan einer Stadt kann man die wichtigen Straßen und Plätze meist bis heute sehr gut ablesen und er spiegelt auch wieder, an welchen Stellen übergeordnete Gebäude den Stadtraum beeinflusst haben. Der Straßengrundriss wurde im Laufe der Zeit nur selten verändert, da sich einerseits die Parzellierung der Grundstücke daran orientiert und andererseits Infrastrukturen wie Kanalisierung, Wasser- und Stromversorgung daran angepasst wurden und sich nur mit hohem Aufwand verändern lassen.

Aber auch die historische Entwicklung gibt der Schwarzplan sehr gut wieder. Die Form und Art der Wegführung und die Ausformung von Schnittpunkten entsprechen den jeweiligen Idealvorstellungen von Raum und Gesellschaft der Zeit. Ein mittelalterlich geprägter Stadtteil lässt sich dabei deutlich unterscheiden von barocken Stadtstrukturen mit ihren streng geometrischen Grundrissen, den gründerzeitlichen Vierteln mit Blockrandbebauung oder der neuzeitlichen offenen Bauweise.²

Über die Jahrhunderte entwickelten sich dementsprechend unterschiedlichste urbane Raumformen und Straßenzüge, angepasst an die jeweiligen tatsächlichen Anforderungen, aber auch den Idealvorstellungen an diese. Gesellschaftliche, soziale und politische Gegebenheiten sowie ästhetische Ansprüche und nicht zuletzt die Anforderungen durch die vorherrschenden Fortbewegungsmittel beeinflussten bestehende und neu entstehende Straßenzüge und Plätze.

All dies zeigt, wie eng Stadtplanung und Verkehrsplanung miteinander verknüpft sind. Unterschiedliche Vorstellungen von Stadt und historische Anforderungen durch den Verkehr ließen

² Vgl. Steierwald/Künne/Vogt 1994. 16 – 18.

verschiedenste Strukturen entstehen, welche unsere Städte und ihr Verkehrssystem bis heute nachhaltig beeinflussen.

Lange Zeit bildeten öffentlicher Stadtraum und Verkehrsraum eine Einheit. Erst im Laufe des letzten Jahrhunderts veränderte sich dies.

Unser Bild eines Verkehrsraumes ist in erster Linie geprägt durch das 20. Jahrhundert und der Vorstellung, dass dem motorisierten Individualverkehr, insbesondere dem Auto, alles unterzuordnen ist. Fahrbahnen und geregelte Kreuzungen stehen im Mittelpunkt, daneben gibt es, bei Notwendigkeit, Geh- und Radwege.

Unser Bild eines öffentlichen Raumes ist dagegen meist eher ein anderes. Fußgänger flanieren durch den Raum und der Autoverkehr ist zu einem großen Teil ausgeschlossen. Den Menschen wird es erlaubt, den Freiraum auf ihre Art und Weise zu nutzen.

Diese Konkurrenz durch die Anforderungen an den Stadtraum, einerseits durch den Autoverkehr und andererseits durch das Bedürfnis nach urbanem öffentlichem Raum, hat sich mit der Erfindung des Automobils und später mit der Entwicklung des Autos zum Massenprodukt zu einem der großen Schwierigkeiten aller Städte entwickelt.

Das Auto und der Wunsch, mit diesem überall fahren und auch parken zu dürfen, veränderten in Europa vor allem ab den 1950er Jahren die Städte entscheidend. Während in den Neubauvierteln damit begonnen wurde, die Gebäude und den öffentlichen Raum an die Bedürfnisse einer „Autogerechten Stadt“ anzupassen, gerieten die innerstädtischen, kleiner dimensionierten Straßenzüge zunehmend unter Druck. Das Angebot an öffentlichem Raum als notwendiger Aufenthaltsraum für die Stadtbevölkerung wurde stark reduziert, um Wege und Parkplätze den vielen Autos zur Verfügung zu stellen.

Bereits ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts arbeiteten unter anderem Verkehrsplaner und Architekten an Konzepten, wie dieses zunehmende Verkehrsproblem gelöst werden könnte. Lange Zeit wurde angenommen, dass nur durch die Anpassung der alten Stadtkerne an die Anforderungen des Automobils diese erhalten werden können. Vorschläge, welche vorsahen, die Innenstädte für den Individualverkehr zu sperren, wurden nicht ernst genommen. Solche, die vorsahen, historische Stadtstrukturen zu zerstören, wurden dagegen durchaus diskutiert.

Erst in den 1960er Jahren änderte sich die Stimmung und der Stadtraum wurde wieder auch als öffentlicher Raum wahrgenommen.³

1.1. Die Komplexität der Stadtverkehrsräume

In diesem Kapitel möchte ich aufzeigen, wie vielfältig die Einflüsse auf unsere Stadtverkehrsräume sind. Die verkehrlichen Bedingungen werde ich noch erläutern, jedoch gibt es noch viel mehr Faktoren, die einen Stadtraum beeinflussen. Unterschiedlichste Personen- und Nutzergruppen, Planungsdisziplinen, Designvorstellungen, verkehrliche Leitbilder und auch die natürlichen und historischen Gegebenheiten wirken auf unsere Stadträume ein.

Es handelt sich nicht um eine wissenschaftliche Aufarbeitung des Themas, sondern um eine Einschätzung meinerseits, gewonnen aus Beobachtungen und Analysen verschiedener Projekte, Bücher und Szenen.

Besonders im Falle des Wiener Begegnungszonen-Projektes in der Mariahilferstraße erkennt man, dass die Umgestaltung eines Stadtverkehrsraumes mitunter ein staatstragendes Thema werden kann.

Mein grundsätzlich großes Interesse am Städtebau und an der Wirkung von Stadträumen führte dazu, dass ich mich im Zuge meines Studiums sehr oft mit städtebaulichen Themen auseinandersetzte.

Jedes Gebäude ist abhängig vom Außenraum. Gerade in Städten, im Zusammenhang mit dem Stadtraum und den anderen Gebäuden ist das Spiel zwischen Architektur und Platzgestaltung besonders interessant. Der Architekt nimmt über ein Gebäude Einfluss auf den Stadtraum. Es kann sich abschotten oder öffnen, sich unterordnen oder ein raumbestimmendes Element sein. Gleichzeitig beeinflusst aber auch der Stadtraum das Gebäude.

Dies macht den Städtebau und Stadträume so interessant.

Politik und PolitikerInnen haben einen großen Einfluss auf unsere Stadtverkehrsräume. Die Projekte werden meist von ihnen initiiert, sie müssen die finanziellen Mittel aus ihren Budgets freigeben und im Endeffekt entscheiden sie so auch mit, welches Projekt umgesetzt wird. Dabei hängt es sehr oft von den politischen, gesellschaftlichen und auch persönlichen Vorlieben ab. Ein Element der Politik, die Wahlen und somit mögliche Veränderungen in den verantwortlichen Gremien können aber auch schon verwirklichte Projekte im Nachhinein beeinflussen.

Diese Macht haben Politiker beziehungsweise Herrscher schon immer auf die Städte ausgeübt.

³ (Vgl. Steierwald/Künne/Vogt 1994. 21 – 24; Knirsch 2004. 44f).

Die zweite Basis der Macht der Politik ist das Gesetz und die Gesetzgebung. Auch Stadträume und insbesondere Verkehrsräume unterliegen diversen rechtlichen Vorschriften.

Die finanzielle Situation der Auftraggeber, ob nun öffentlich oder privat, beeinflusst jedes Projekt. Meist ist das Geld knapp und die Konzepte werden nach unnötigen Details durchsucht und nicht in ihrem ursprünglichen Umfang realisiert.

Der Verkehrsplaner ist jener an den Planungen beteiligte, der sich um die Funktionalität und die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen kümmern muss.

Der Architekt oder der Landschaftsarchitekt kümmert sich um die gestalterischen Aspekte eines Stadtraumprojektes. Dabei sind einerseits Gestaltungselemente und deren Design, als auch ihr Wissen um Räumlichkeit gefragt.

Sozialwissenschaftler werden hin und wieder ebenfalls zur Konzeptentwicklung hinzugezogen. Sie spiegeln den engen Zusammenhang zwischen Stadträumen und der Gesellschaft wieder.

Verschiedene Nutzergruppen haben aus Prinzip unterschiedliche Interessen, wie ein Stadtverkehrsraum auszusehen hat. Kompromisse sind dabei unerlässlich, jedoch nicht einfach zu erreichen.

Beteiligungsprozesse, in denen die Bevölkerung in die Planung miteingeschlossen wird, sind vor allem dann interessant, wenn es sich nicht um Standardprojekte handelt.

Menschen mit besonderen Bedürfnissen in Zusammenhang mit einem Projekt müssen unbedingt gehört werden. Gerade in

Stadtverkehrsräumen sind zum Beispiel blinde und sehbehinderte Menschen sehr stark abhängig von der Berücksichtigung ihrer Interessen.

Gewerbetreibende vor Ort wollen natürlich ebenfalls mitsprechen dürfen. Denn nicht nur das realisierte Projekt selbst beschäftigt sie, sondern auch schon die Bauphase, in der mit erheblichen Nachteilen zu rechnen ist.

Im beziehungsweise um den jeweiligen Ort des Projektes gibt es weitere Bedingungen, die auch eine komplette Neugestaltung beeinflussen. Natürliche Gegebenheiten, wie die Geologie und auch zum Beispiel der Wind beeinflussen den Stadtraum.

Historische Gegebenheiten haben mitunter ebenfalls großen Einfluss auf einen Stadtraum. Dabei meine ich nicht nur die Entstehungsgeschichte des Platzens selbst, sondern auch andere unerwartete Entdeckungen.

All diese Aspekte zerren quasi am Stadtraum. Es allen Recht zu tun ist nicht möglich, jedoch muss versucht werden, gute Kompromisse zu finden und dabei das Konzept und den Raum selbst nicht zu vernachlässigen.

2. Geschichte der Stadtverkehrsräume

Die Geschichte der Stadtverkehrsräume ist ein Teil der Stadtbau- und der Verkehrsgeschichte. Die politischen, gesellschaftlichen, sozialen und technischen Entwicklungen beeinflussen uns als Menschen und damit auch unseren Lebensraum in den Städten. Um zu verstehen, weshalb eine Stadt und seine Räume so aussehen, wie sie dies tun, muss man sich mit den Umständen seiner Entwicklung auseinandersetzen.

Als Stadtverkehrsräume möchte ich Räume in urbanen Siedlungen bezeichnen, die gleichzeitig öffentlicher Raum und Verkehrsraum sind. Multifunktionale Räume, also jene, die beide Kriterien erfüllen, möchte ich in diesem Sinne besonders beachten. Für mich war es interessant, die Entwicklung solcher Räume im historischen Kontext und vor allem auch hinsichtlich der Strukturierung in der Fläche kennen zu lernen. Im Spannungsfeld zwischen verkehrlichen Anforderungen und den Bedürfnissen der Menschen entstanden viele, für uns heute alltägliche Symbole und Einrichtungen.

2.1. Antike

Im antiken Griechenland wurden Stadtgrundrisse auf Basis eines regelmäßigen Straßennetzes aufgebaut. Dabei wurde zwischen Haupt- und Nebenstraßen unterschieden. Schon damals dienten

diese Straßen dem Verkehr, aufgrund der geringen Frequenz war aber natürlich dennoch eine Mischnutzung möglich.

Für den Marktplatz, der Agora, wurde ein Baublock frei gelassen. Dieser diente als multifunktionaler Platz und gesellschaftliches Zentrum, unter anderem befanden sich dort die Gebäude für die Verwaltung und der Tempel.

Im römischen Reich wurde ein Netz aus gut ausgebauten und befestigten Straßen angelegt, um alle Städte miteinander zu verbinden und auch die entlegenen Reichsteile erreichen zu können. Sämtliche Verkehrssysteme waren auf die Normspurbreite der römischen Fuhrwerke angepasst.

Die innerstädtischen Straßensysteme und insbesondere jene in Rom wurden ebenfalls genau geplant. Meist wurden die Städte rund um zwei sich im rechten Winkel kreuzende Straßen errichtet.

Rom war schon damals sehr dicht bevölkert und die Straßen mit Menschen und deren Tragetieren überfüllt, die dort Handel und Gewerbe betrieben. Tagsüber galt für Fuhrwerke ein Fahrverbot, wodurch es in der Nacht zu Staus kam.

Die hygienischen Zustände waren zwar noch wesentlich besser als später im Mittelalter, aber schon damals wurden Fäkalien in den Straßen entsorgt.⁴

Besonders interessant ist hinsichtlich der Gestaltung der Stadtverkehrsräume die durch die vulkanische Asche des Vesuvs konservierte römische Stadt Pompeji. Die Nebenstraßen in Pompeji waren nicht befestigt und wurden nur mit Sand und Geröll aufgeschüttet. Die Hauptstraßen dagegen wurden mit großformatigen Basaltsteinen gepflastert. Die Räder der Fuhrwerke hinterließen tiefe Spurenritzen in der Straßenfläche. Auf beiden Seiten verliefen schmale, erhöhte Bürgersteige und für die

⁴ Vgl. Liebl 2006. 5f.

Überquerung der Straße standen zusätzliche Steinquader, ebenfalls über dem Straßenniveau, zur Verfügung. Der Abstand zwischen diesen Trittsteinen ermöglichte den Fuhrwerken, diese zu passieren.

Sowohl die Bürgersteige als auch die Fußgängerübergänge in Pompeji gleichen stark unseren heutigen Gehsteigen beziehungsweise den Zebrastreifen.⁵

2.2. Mittelalter

Im Mittelalter spielten Stadt- und Verkehrsplanung keine besonders große Rolle, wie auch die Gestaltung der Stadträume. Die Straßen waren schmutzig und unhygienisch. Sämtliche Abfälle und Fäkalien wurden einfach in den Straßen und Flüssen entsorgt. Nutztiere und auch Schädlinge, wie etwa Ratten, streunten auf der Suche nach Futter durch die Stadt. Durch ein starkes Bevölkerungswachstum verschlimmerte sich die hygienische Situation zunehmend. Erst ab dem 13. Jahrhundert wurden Maßnahmen zur Verbesserung dieser gesetzt. Die Errichtung von Latrinen in jedem Haus und erst viel später die beginnende Entwicklung von Abflusssystemen und Kanalisation sollten die Zustände langsam verbessern. Dreck, Gestank und der Lärm der Handwerksbetriebe und Fuhrwerke machten die Städte zu keinem angenehmen Lebensraum.

Die mittelalterlichen Städte sind geprägt von einem sehr unregelmäßigen Straßennetz mit schmalen Gassen. Plätze

⁵ Vgl. Krampe.

entstanden dort, wo übergeordnete Gebäude angesiedelt waren, wie der Kirch- und der Rathausplatz. Daneben bildeten der Marktplatz und der öffentliche Brunnen das gesellschaftliche Stadtzentrum.

Die Plätze und Straßen waren dicht bebaut und die Straßenzüge und Platzzufahrten waren meist leicht abgeknickt. Dies ließ die Räume geschlossen wirken.

Verkehr und öffentliches Leben bildeten eine Einheit, da das Verkehrsaufkommen noch relativ gering war. Jedoch wurde versucht die Wegführung so zu gestalten, dass Fußgänger nicht behindert wurden und die Fuhrwerke nicht direkt die Plätze queren mussten.

Bis ins 15. Jahrhundert waren die Straßenräume nur selten gepflastert, Ausnahmen mit einfachen Bodenbelägen bildeten nur öffentliche Plätze und Gassen, in denen reiche Bürger wohnten. Dies sollte bis ins 19. Jahrhundert so bleiben.⁶

2.3. Renaissance und Barock

Mit der Wiederentdeckung der Antike begann auch für den Städtebau eine neue Ära. In der Renaissance entwickelten die Architekten Idealstadtkonzepte nach dem Leitbild einer geometrischen und geordneten Stadt. Der Wunsch nach Geometrie und Weiträumigkeit führte zu geraderen und wesentlich breiteren Straßenräumen, zum Teil durch Alleen gegliedert.

Die Entdeckung der Zentralperspektive beeinflusste auch die Stadtplanung. Es wurde versucht die Wirkung der Räume durch

⁶ Vgl. ebda. 6f.

Zuhilfenahme der perspektivischen Regeln zu verstärken. Die Zeit in der willkürlich Straßen angelegt wurden, war vorbei. Die bewusste Gestaltung prägte den Städtebau, bis im Barock schließlich feste Bebauungspläne und Gestaltungsrichtlinien eingehalten werden mussten.

In der Renaissance und auch später im Barock war es üblich Plätze in der Achse oft mehrerer Straßenzüge zu platzieren, sodass jeder Verkehr den Platz queren muss. Auch die Hauptachsen von wichtigen Gebäuden spiegelten sich im Stadtgrundriss wieder. Grund dafür war der Wunsch nach Monumentalität. Straßen und Plätze wurden stärker verbunden und erstmals entstanden reine Verkehrsplätze, wie Straßenkreuze und Verkehrskreisel.

Im Barock und unter der Herrschaftsform des Absolutismus erhielt der Stadtraum zunehmend eine politische Funktion. Die Größe sollte die Macht der Bauherren demonstrieren.

Aus der Tradition der barocken Gartengestaltung wurde ein Element in der Folge auch für die Gestaltung von Stadträumen herangezogen. Alleen und Baumreihen sind heute wichtige Bestandteile unserer Straßenräume. Zufahrtswege zu Schlössern und Schlossgärten wurden damals zum Teil als Alleen ausgeführt. Sie dienten vor allem der Beschattung.⁷

2.4. 19. Jahrhundert und die Industrielle Revolution

⁷ Vgl. ebda. 6f.

Das Straßenbild des beginnenden 19. Jahrhunderts war geprägt durch Pferdefuhrwerke, vielen Menschen und den noch immer bestehenden hygienischen Problemen in den Städten. Die meisten Straßen waren nach wie vor nicht befestigt. Bei Regen weichte die Erde schnell auf. Zusammen mit den Ausscheidungen der Pferde waren die Bedingungen wohl alles andere als angenehm.

In den Stadträumen fanden das gesellschaftliche und das Arbeitsleben statt. Daneben machten Diebstahl, Prostitution und Gewalt die Städte beziehungsweise bestimmte Stadtviertel zu gefährlichen Orten.⁸

Das Bild der Städte sollte sich im Laufe dieses Jahrhunderts entscheidend verändern. Als Folge der Industriellen Revolution stellten die beginnende Mobilisierung, die Bevölkerungszunahme und die Stadterweiterungen, die Entstehung der Industrie und die damit verbundenen Auswirkungen auf die gesellschaftlichen, sozialen und hygienischen Zustände die europäischen Städte vor große Herausforderungen. Die Veränderungen führten auch zu einer Funktionstrennung innerhalb der Städte, denn es entstanden eigene Wohn- und Industrieviertel.

Vor allem zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die Stadt- und Verkehrsplanung vernachlässigt. Jedoch wurden von Seiten der Regierung sehr wohl Stadterweiterungspläne festgelegt, in denen Straßen- und Fluchtlinien geregelt wurden.

Die Straßen- und Platzräume selbst veränderten sich ebenfalls. Die Plätze verloren ihre Bedeutung als Märkte und wurden stattdessen aufgrund des zunehmenden Flächenbedarfs des Verkehrs zu Verkehrsräumen und Kreuzungen reduziert.

Der zunehmende Verkehr, aber auch das gestiegene Bewusstsein über hygienische Notwendigkeiten führten dazu, dass immer mehr

⁸ Vgl. ebda. 7f.

Stadträume mit Pflastersteinen und ab der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch mit einer Asphaltdeckschicht befestigt wurden. Rinnsteine dienten der Entsorgung des Schmutzwassers.

Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts wurden vermehrt Bürgersteige, ursprünglich ein Symbol für die Emanzipation des Bürgertums und damit diese nicht dem Straßenschmutz ausgesetzt waren, errichtet. Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen trennte man auch aus Sicherheitsgründen die Fahrflächen der Straßenbahnen und der Fuhrwerke, die Fußgänger wurden auf den Gehsteig verbannt.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden in den Städten breite und geradlinige Prachtstraßen eingefügt und dabei alte mittelalterliche Strukturen zerstört. Grund dafür war einerseits die zunehmende Verkehrsbelastung, aber auch der politische Ansatz, dadurch die Straßen der Stadt leichter kontrollieren zu können.

Im Folgenden möchte ich auf drei Entwicklungen und ihre Folgen, die die Städte des 19. Jahrhunderts besonders beeinflussten, näher eingehen. Die sind die neuen öffentlichen Verkehrsmittel, die Bevölkerungsexplosion in den Städten und die Schleifung der alten Stadtmauern.

In dieser Zeit fanden erste entscheidende Weiterentwicklungen betreffend der Fortbewegung der Menschen statt. Ende des 18. Jahrhunderts und vor allem im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelte sich mit den Pferdebahnen und später den Straßenbahnen, erst von Pferden gezogen, dann dampfbetrieben und ab der Jahrhundertwende elektrifiziert, ein erstes innerstädtisches schienengebundenes öffentliches Verkehrsnetz.⁹ Die Mitte der Straßen war für die Schienen des städtischen Bahnnetzes reserviert und die Fußgänger wurden dadurch an den Straßenrand verdrängt. Das zunehmende Verkehrsaufkommen vor allem in den damaligen Großstädten erforderte eine neue Lösung

für den öffentlichen Verkehr. So eröffnete London Mitte des 19. Jahrhunderts die erste Untergrundbahn.

Die Pferdebahnen zur Verbindung unter den Städten wurden bald durch die Eisenbahn ersetzt. Damit war es den Menschen möglich, auch größere Distanzen in kurzer Zeit zurückzulegen.

Die Eisenbahn und die innerstädtische Straßenbahn hatten entscheidende Auswirkungen auf die Stadtstrukturen. Bis dahin waren kurze, zu Fuß schnell bewältigbare Wege zwischen allen Einrichtungen zur Befriedigung der menschlichen Grundbedürfnisse, im Speziellen Wohnen und Arbeiten, nötig. Nun war es möglich größere Entfernungen in der gleichen Zeit zu überbrücken und die Stadterweiterungen wurden damit ermöglicht.

Die Ansiedelung von Fabriken im Stadtumland und die beginnende Landflucht, um in den Städten Arbeit zu finden, ließ die Bevölkerungszunahme vor allem in Europa und in den USA explodieren. Bis dahin war die Bevölkerungsentwicklung in den Städten relativ stabil. Die Städte waren auf den allzu schnellen Wachstum nicht vorbereitet und die prekären Wohnumstände spiegelten sich auch im Straßenraum wieder. Zur Verbesserung der Situation wurden erstmals Arbeiterwohnsiedlungen außerhalb der alten Stadtgrenzen errichtet. Doch die Lebensumstände der armen Bevölkerungsschichten veränderten sich nur langsam.

Trotzdem stieg aufgrund der verbesserten medizinischen Versorgung und hygienischen Zustände die Lebenserwartung der Menschen.

Die Massenmobilität, die Bevölkerungsexplosion in den Städten und die Industrialisierung begünstigten die Ausdehnung der Städte über die alten Stadtmauern hinaus. Parallel dazu verloren die Stadtmauern ihre Schutzwirkung gegen Angriffe, da sie modernen Waffensystemen nicht mehr standhalten konnten. Wie mit den freigewordenen Flächen umgegangen wurde, war von Stadt zu

Stadt unterschiedlich. Unter anderem wurden sie zu Grünflächen oder zu Verkehrsstraßen umgebaut.

2.5. Gründerzeit

Die Gründerzeit zur Jahrhundertwende zwischen 18. und 19. Jahrhundert prägte die europäischen Städte nachhaltig. Viele der heutigen innerstädtischen Wohnviertel wurden in dieser Zeit errichtet und sind heute auch als Gründerzeitviertel bekannt. Um der Wohnungsnot und den schlechten Wohnzuständen Herr zu werden, wurden rund um die alten Stadtzentren auf Basis einer technisch geprägten Stadtplanung und auf Basis von Generalbebauungsplänen neue Viertel errichtet. Die rasterartige Einteilung des Straßensystems führte zu einer Bauart, die wir als Blockrandbebauung kennen. Die Straßenräume waren vor allem für die verkehrlich Erschließung vorgesehen. Platzräume wurden nur wenige eingeplant.

Interessant waren diese neuen und damals modernen Wohnviertel auch für das Bürgertum, welches bis dahin in den mittelalterlichen Stadtkernen wohnte. Es wurde sehr viel Wert auf die Einhaltung baupolizeilicher Vorschriften, auch bezüglich der Brandschutzvorschriften, und auf die neue technische Infrastruktur gelegt. Wasser-, Gas- und Abwassersysteme wurden errichtet und in den Straßenuntergrund integriert.

Weitere moderne Vorstellungen und Konzepte zum urbanen Wohnbau wurden in dieser Zeit entwickelt. Unter anderem die Idee der Gartenstadt von Ebenezer Howard. Auch wenn hierzulande nur

⁹ Vgl. ebda. 8f.

wenige solcher Projekte umgesetzt wurden, hatten diese doch Auswirkungen auf den üblichen Städtebau und die Straßengestaltung. Zum Beispiel findet man in vielen Gründerzeitvierteln begrünte Vorgärten und Alleen beziehungsweise einzelne Baumreihen.

2.6. 20. Jahrhundert bis heute

Die Stadt des 20. Jahrhunderts ist gekennzeichnet von der Entwicklung der Mobilität der Massen. Das Bild der Stadträume und die Bodengestaltung wurden im Grunde den Anforderungen der Massenverkehrsmittel untergeordnet. Erst gegen Ende des Jahrhunderts erkannten die Menschen, dass auch andere gestalterische Ansätze möglich sind.

Während der ersten Hälfte wurde vor allem das schienengebundene öffentliche Verkehrssystem in allen Städten ausgebaut. Straßenbahn-, S-Bahn- und U-Bahnlinien verknüpften die neuen Wohngebiete in den Vorstädten mit der Altstadt und den Industriegebieten. Eisenbahnlinien führten ins Umland und in die nächsten größeren Städte.

Parallel dazu entwickelte sich das Automobil. Ende des 19. Jahrhunderts wurden erste motorbetriebene Fahrzeuge erfunden. Ab den 1920er Jahren konnte man in den Straßen Automobile entdecken. Im Laufe der Zeit eroberten sie schließlich die Städte und verdrängten die alten Fuhrwerke.

Aber erst mit der Massenproduktion von Fahrzeugen durch Henry Ford und seiner auch für einfache Arbeiter erschwinglichen Preisgestaltung entwickelte sich das Auto zum Verkehrsmittel für die Massen. Während dieses Phänomen in den USA bereits vor dem Ersten Weltkrieg einsetzte, wurde in Europa die Massenmotorisierung erst in den 1950er Jahren zu einem Problem.

1933 wurde im Zuge des CIAM die „Charta von Athen“ verfasst. Diese setzte sich mit der „Funktionellen Stadt“ auseinander und stellte Thesen zur modernen Stadt auf.

Der Lösungsansatz des zunehmenden Verkehrsproblems sollte die Funktionstrennung, die Segregation sein. Ein System von hierarchisch gegliederten Straßen, für unterschiedliche Geschwindigkeiten, wurde dabei angedacht. Der Autoverkehr sollte dabei bevorzugt, der Fußgängerverkehr untergeordnet werden. Es wurden neben der schon üblichen Trennung in Fahrbahn und Gehsteig auch Über- und Unterführungen als sinnvoll betrachtet.¹⁰

Umgesetzt wurden diese Thesen vorerst vor allem in den USA. Der Umbau der europäischen Städte zu „Autogerechten Städten“, wie dies Hans Bernhard Reichow vorsah, begann erst nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge des Wiederaufbaus. Nach dem Vorbild der USA sollten auch hier große Highways und Vororte, die auf den Individualverkehr ausgerichtet waren, gebaut werden. Die öffentlichen Verkehrssysteme wurden dadurch zurückgedrängt.

All diese Vorstellungen einer modernen Stadt wirken auf uns heute so, als ob sie den Maßstab und die Bedürfnisse der Menschen vernachlässigen würden. Jedoch nahm man an, dass genau diese Maßnahmen im Sinne der Bevölkerung waren. Es gab natürlich auch andere Ansätze, wie die Städte mit der steigenden Verkehrsbelastung umgehen sollten. Selbst der Ausschluss des Automobils aus den mittelalterlichen Städten wurde angedacht,

jedoch befürchtete man, dass dadurch diese von den Menschen nicht mehr angenommen werden würden.

Die Neubaugebiete waren geprägt von freien Baukörpern nach dem Vorbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“. Geschlossene Stadträume gab es nicht mehr. Um den Bedarf an Parkplätzen zu befriedigen, wurden den Bauten solche vorgelagert oder Hochbeziehungsweise Tiefgaragen errichtet. Nur wenig Platz wurde für Fußgänger und Radfahrer eingerechnet, da ja die Entfernungen mit den Autos leichter zu bewältigen waren.

Die alten Stadtverkehrsräume mit ihrer multifunktionalen Nutzung verkamen zu reinen Verkehrsräumen. Plätze, die wir oft heute noch als solche bezeichnen, wurden zu großen Kreuzungen umgebaut. Sämtliche Freiflächen, die nicht als Fahrbahn genutzt wurden, dienten den Menschen mit ihren Autos als Abstellplätze. Den Fußgängern verblieben nur schmale Gehsteige oder sie wurden gänzlich ausgeschlossen, Radfahrer wurden oft nicht beachtet.

Ob und in welchem Ausmaß die alten Stadtzentren umgebaut wurden, waren meist politische Entscheidungen.

Um der zunehmenden Verkehrsbelastung und den steigenden Unfallzahlen in den Städten Herr zu werden, wurden zahlreiche Vorschriften und Einrichtungen zur Verkehrslenkung und zur Regelung von Kreuzungen entwickelt. Getrennte Fahrbahnen, Abbiegespuren, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrsschilder, Ampelsysteme, Zebrastreifen und Absperrungen sollten diesem Zweck dienen. Vor allem größere und stark befahrene Kreuzungen werden heute geregelt. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, werden Kreisverkehre eingerichtet.

Autobahnkreuzungen stellen dabei eine Besonderheit dar. Es wird versucht, dass sämtliche Fahrbahnen und Fahrtrichtungen ohne

¹⁰ Streich. 1 – 5.

Stehenbleiben passiert werden können. Dabei werden riesige Flächen verbraucht, wobei auch große und ungenützte Restflächen entstehen. Ich erwähne diese per se nicht innerstädtischen Kreuzungssysteme deshalb, da gerade in den neuen Megastädten oft solche errichtet werden, um das zunehmende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Geplant, und zum Teil auch umgesetzt wurden diese jedoch auch in europäischen Städten.

Beginnend in den 1960er Jahren und vor allem in den 1970er Jahren stieg die Kritik an der bisherigen Verkehrspolitik. Die zunehmenden Staus und die Erkenntnis, dass der uneingeschränkte Individualverkehr nicht überall möglich war, aber auch die Umweltbelastung und der Verlust der städtischen Lebensqualität führten zu einem Umdenken. Trotz des scheinbar perfekten Ausbaus der Straßen war der Verkehrsdruck in den Städten nicht zu bewältigen. Auch der steigende Parkplatzmangel verdeutlichte, dass einfach zu viele Autos da waren und dass Problem auch nicht mit Tiefgaragen gelöst werden könnte, da die Motorisierung weiterhin zunahm.

Der motorisierte Individualverkehr wurde erstmals aus bestimmten Straßen und Plätzen ausgeschlossen, die ersten Fußgängerzonen entstanden. Auch verkehrsberuhigte Zonen wurden eingerichtet.

Die Stadtverkehrsplanung unterwarf sich nicht mehr der Vorstellung, alle Stadträume dem Verkehr unterzuordnen. Die Verkehrsplaner und Politiker erarbeiteten Gesamtkonzepte für den Verkehr in einer Stadt. Diese sahen neben einer Verbesserung der öffentlichen Verkehrssysteme eine Hierarchisierung der Straßennetze in Haupt- und Nebenverkehrswege vor.

Der Stadtraum der Innenstädte sollte als öffentlicher, multifunktionaler Raum von den Menschen wiederentdeckt werden. Die Reurbanisierung der Stadtzentren begann und das Interesse an qualitativ hochwertigen Stadtverkehrsräumen stieg.

Parallel dazu wurde das Fahrrad als Verkehrsteilnehmer entdeckt. Umweltfreundlich, relativ schnell und vor allem mit geringem Platzanspruch sollte es eine Alternative zu den bekannten Verkehrsmitteln darstellen. Fahrradwege und Abstellflächen wurden dafür in der Folge eingerichtet.¹¹

Die Entwicklung der Stadtverkehrsräume des 20. Jahrhunderts war geprägt vom Leitbild der Segregation. Jedem Verkehrsteilnehmer wurden eigene Bereiche im Raum zugeteilt. Erst wurden eher die Fußgänger aus den Hauptverkehrswegen ausgeschlossen, später aber auch die Autos aus den Stadtzentren.

Gegen Ende des 20. Jahrhunderts und im 21. Jahrhundert erkannten Verkehrsplaner und Architekten, dass in alten engen Städten und Dörfern auch das Miteinander funktionieren kann. Gemeinschaftlich genutzte Stadtverkehrsräume bieten allen Verkehrsteilnehmern Platz, fordern jedoch die Menschen dazu auf, Rücksicht aufeinander zu nehmen. In Europa entstanden Konzepte, wie etwa Wohnstraßen, Begegnungszonen und Shared Spaces, die eben durch ihre Gestaltung und Regeln dieses Miteinander ermöglichten und förderten.

¹¹ (Vgl. Steierwald/Künne/Vogt 1994. 20 – 24; Liebl 2006. 9 – 16).

3. Verkehrliche Leitbilder

Verkehrliche Leitbilder bezeichnen Konzepte, die sich mit der Gestaltung und Strukturierung von Verkehrsräumen und der Lösung der Verkehrsprobleme auseinandersetzen.

Grundsätzlich lassen sich die Lösungsansätze in zwei Kategorien einteilen, nämlich Segregation versus Multifunktionalität. Die Schwerpunktsetzung auf unterschiedliche Verkehrsteilnehmer sowie die nötigen Gestaltungsvorgaben bedingen unterschiedliche Stadtverkehrsräume.

3.1. Segregation

Die Segregation, also die Funktionstrennung bewirkt, dass Stadträume entstehen, die nur bestimmten Verkehrsteilnehmern offen stehen beziehungsweise dass jedem ein eigener Bereich zugeteilt wird. Ein weiteres Merkmal ist, dass soziale Interaktion in den Verkehrsräumen nicht erwünscht war und verbannt wurde. Die Stadt- und Verkehrsplaner der letzten beiden Jahrhunderte versuchten durch diese Trennung das zunehmende Verkehrsproblem zu lösen.

Diese Art der Verkehrsplanung spiegelt sich auch in den gesetzlichen Vorgaben für den Straßenverkehr und die Straßengestaltung wieder. 1960 wurde in Österreich die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlassen. In dieser findet man

sämtliche gesetzliche Regelungen, auf Basis derer Straßen zu planen und umzusetzen sind, sowie auch jene, die die Benützung, die Verhaltensvorschriften und die Regulierung betreffen.¹²

Beispiele für durch Segregation bestimmte verkehrliche Leitbilder sind die „Autogerechte Stadt“, die Fußgängerzonen und die „Autofreie Stadt“.

Auf die Autofreie Stadt werde ich im Folgenden nicht näher eingehen, da die Menschen sich davon wohl nur sehr schwer überzeugen ließen. Für kleinere, gemeinschaftlich konzipierte Wohnviertel ist diese Überlegung aber natürlich durchaus interessant. Voraussetzungen dafür sind aber eine gute Infrastruktur und entsprechende Parkmöglichkeiten für jene, die trotzdem ein Auto benötigen.

3.1.1. Die Autogerechte Stadt

1959 erschien ein Buch von Hans Bernhard Reichow, Architekt und Stadtplaner, mit dem Titel „Die Autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“. Dieses beschäftigte sich damit, wie die alten mittelalterlichen Stadtzentren den Anforderungen der modernen Mobilität entsprechen könnten. Das Ziel war, die Erreichbarkeit dieser für den Individual- und Warenverkehr zu erhalten, sowie der ungehinderte Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs. Reichow suchte nach Möglichkeiten für die friedliche Koexistenz von den Menschen und seinen Fahrzeugen. Bis in die 1960er Jahre, zum Teil aber bis heute bestimmt dieses Leitbild die Stadt- und Verkehrsplanung in Europa.

Dieses Konzept steht in der Tradition der Vorstellungen der Charta von Athen.

¹² Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem.

Reichow kategorisiert alle Fortbewegungsarten in individuelle und öffentliche Verkehrsmittel. Für den ungehinderten Verkehrsfluss ist die Trennung der Verkehrsmittel nötig. Durch die Gewichtung von individuellem und öffentlichem Verkehr entstehen unterschiedliche Verkehrskonzepte, die Reichow beschreibt.

Die Bevorzugung der individuellen Verkehrsmittel führt zu einer Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrssystems.

Umgekehrt wird durch den großzügigen Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes versucht, den Individualverkehr auf ein Minimum zu reduzieren.

Werden beide gleichwertig gefördert, entstehen zwei parallele Verkehrssysteme, beide gut ausgebaut und räumlich voneinander getrennt.

Wichtige Elemente einer Autogerechten Stadt sind Umgehungsstraßen, Fußgängerzonen, Unter- und Überführungen, Parkhäuser und Parkleitsysteme.¹³

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden weitere Elemente der Verkehrstrennung und -leitung eingeführt. Verkehrszeichen und diverse Bodenmarkierungen, Piktogramme, Ampelsysteme, Zebrastreifen, Abbiegespuren, Absperrungen, Kreisverkehre, Bodenschwellen und vieles mehr sollten der Verbesserung der Verkehrsprobleme dienen. Diese sollten vor allem auch der Verkehrssicherheit dienen.

Die Gestaltungsmöglichkeiten in vom privaten als auch öffentlichen Verkehr dominierten Stadträumen sind relativ begrenzt. Gesetzliche Vorgaben definieren sehr genau, wie diese auszusehen haben und lassen nur wenig Spielraum. Auch die Beleuchtung wurde, um den Anforderungen nach ausreichend Licht und Blendfreiheit zu entsprechen, meist standardisiert. Nur wenige

¹³ Reichow 1959.

Stadtraumelemente können so unabhängig von den rechtlichen Grundlagen frei gestaltet werden, wie zum Beispiel Haltestellenhäuschen und Müllkübel.

Gerade kleiner dimensionierte Straßenzüge bieten gerade genug Breite, um die geforderten Mindestgrößen für die beiden Fahrbahnen, beidseitigen Gehsteigen und den von den Autofahrern benötigten Parkstreifen zu erfüllen. Bodenmarkierung und diverse Verkehrstafeln werden zur Verkehrslenkung und -sicherheit angebracht, die wiederum zum allgemeinen Verständnis gesetzlich geregelt sind. So sind es gerade an kleinen Kreuzungen Zebrastreifen, Haltelinien und die Gehsteigkanten, die den Raum strukturieren. An den Straßen könnte man fast die parkenden Fahrzeuge als wichtigstes Gestaltungselement sehen. Erst bei großzügigeren Verkehrsräumen sind zusätzliche Maßnahmen möglich, wie zum Beispiel Grünstreifen und Bäume.

Sämtliche Maßnahmen zur Funktionstrennung und zur Verkehrslenkung gestalten den Stadtraum mit, wobei dabei immer ihre Funktionstauglichkeit im Vordergrund steht. Gesetzlich geregelt und normiert erzeugen diese monotone Stadtverkehrsräume, denen oft jede Möglichkeit zur Identifikation und Einzigartigkeit fehlt.

Die räumliche Trennung der Verkehrsmittel ist einerseits in der Straßenebene möglich und andererseits in der Vertikale. Die meisten traditionellen Stadtverkehrsräume sind in der Ebene gegliedert, sprich die Unterteilung jenes Raumes in Fahrbahn, Straßenbahn- beziehungsweise Busspur, Fußgänger- und Radfahrbereiche und Parkflächen. Dies vor allem deshalb, weil Unter- und Überführungen sehr teuer sind. Das Konzept der Autogerechten Stadt sah aber auch die vertikale Gliederung der Verkehrsmittel vor. Beispielhaft sind die U-Bahnsysteme, Autoverkehr in der Erdgeschoßzone und Fußgänger, die in Über-

und Unterführungen nicht den Gefahren des Verkehrs ausgesetzt sind.

Eine weitere Strukturierungsmöglichkeit bietet die Hierarchisierung der Straßen über ein Stadtviertel oder sogar das gesamte Stadtgebiet. Beispiele dafür sind Fußgängerzonen, die aber bedingen, dass an einer anderen Stelle in der Stadt das Auto im Fokus steht, unter anderem in Form von Autobahnen und Parkplätzen, sowie Einbahnsysteme, wodurch die Fahrtrichtungen auf mehrere Straßen verteilt werden.

Grundsätzlich erscheint die Trennung der Verkehrsmittel auch heute noch sinnvoll, einerseits aus sicherheitstechnischen Gründen, andererseits aber auch um den Verkehrsfluss nicht zu stören. Auch die konzeptionelle Herangehensweise, durch die Gewichtung der privaten und öffentlichen Verkehrssysteme, ein Leitbild für den Stadtverkehr zu erstellen, ist durchaus bis heute aktuell.

Jedoch geriet die tatsächlich Verkehrsplanung, die sich allzu sehr auf den motorisierten Individualverkehr konzentriert hatte und immer breitere Straßen forderte, ab den 1960er Jahren zunehmend in die Kritik, da sie das Bedürfnis der Menschen nach öffentlichem Stadtraum und Umwelt- und Lärmprobleme ignorierte.

3.1.2. Fußgängerzonen

Auch wenn schon Reichow in seinem Buch über die Autogerechte Stadt Fußgängerzonen als Element der Stadtverkehrsplanung erwähnt, kamen diese erst mit der Kritik an der gängigen Verkehrsplanung ab den 1960er Jahren in Mode.

Als eigenes verkehrliches Leitbild bezeichne ich es vor allem deshalb, weil damit ein Wendepunkt in der europäischen Stadtverkehrsplanung einhergeht. Erstmals erkennen die Menschen, dass man nicht überall mit dem Auto hinfahren können muss und auch nicht jeder freie Platz in der Stadt als Parkplatz missbraucht werden soll. Die persönliche Bewegungsfreiheit wurde nicht mehr nur über das Auto definiert.

Die Stadträume, frei von motorisiertem Individualverkehr, wurden wieder von den Fußgängern zurückerobert. Durch die Stadt zu flanieren und sich im öffentlichen Raum aufzuhalten, ohne sich dem Auto unterordnen zu müssen, wurde wieder möglich. Oft wurden innerstädtische Zentren zu Fußgängerzonen umgewidmet, aber auch beliebte Einkaufsstrassen.

Die Gestaltung dieser Stadträume ist wesentlich freier als jene in traditionellen Verkehrsräumen, da eine Verkehrslenkung nicht nötig ist. Durchqueren jedoch öffentliche Verkehrsmittel die Fußgängerzonen, ist es wichtig, diese Flächen zum Beispiel durch Materialwechsel eindeutig zu kennzeichnen. Interessante Gestaltungselemente sind unter anderem Sitzmöglichkeiten, Pflanzen und Wasser.

Die Einrichtung von Fußgängerzonen bedeutet eine gewisse Umverteilung der Verkehrsbelastung. Ausweichrouten mussten daran angepasst werden und entsprechende Ersatz-Parkmöglichkeiten, unter anderem Tiefgaragen, wurden gebaut.

Gesetzlich geregelt sind Fußgängerzonen in Österreich im § 76a der StVO seit dem Jahr 1986 und müssen mit dem entsprechenden Verkehrsschild gekennzeichnet werden.¹⁴ Nicht näher definiert wird, welche Stadtverkehrsräume sich für eine solche Maßnahme eignen, nur, dass die Behörde dies genehmigen könne.

Grundsätzlich ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten, den Fußgängern die Benutzung der gesamten Verkehrsfläche erlaubt.

¹⁴ Vgl. Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem. § 76a (Hg.).

Eine Sonderstellung haben jedoch Einsatzfahrzeuge, Straßenerhaltungsdienst und Müllabfuhr, sowie öffentliche Verkehrsmittel. Weitere Ausnahme werden über Zusatztafeln bekanntgegeben, zum Beispiel Fahrräder, Fahrzeuge zu Ladetätigkeiten und zu dringenden Reparaturzwecken, sowie Taxis und Fiaker zum Zubringen und Abholen, nicht aber zur Durchfahrt. Das Befahren ist nur im Schritttempo erlaubt. Fußgänger dürfen Fahrzeuge nicht mutwillig behindern.¹⁵

3.2. Multifunktionalität

Multifunktionale Stadträume gab es schon immer. Händler, Fußgänger, Tiere und Fuhrwerke teilten sich über Jahrhunderte die Straßen und Plätze. Auch wenn es zu Unfällen kam, funktionierte dieses Miteinander. Erst mit der zunehmenden Verkehrsbelastung und mit der Erfindung des Automobils vor allem durch die gravierende Geschwindigkeitszunahme erschien uns die Trennung der Verkehrsteilnehmer gerade aus sicherheitstechnischen Gründen nötig.

Dass Verkehrsräume ohne jegliche Regulierung funktionieren können, zeigen uns Bilder riesiger unregelter Kreuzungen in Asien. Auch wenn eine solche auf uns Europäer wie ein unkontrollierbares Chaos wirkt, gibt es dennoch ein System dahinter. Mir scheint, dass vor allem das Anpassen der Geschwindigkeit an die jeweilige Situation und das Erkennen von möglichen Lücken zum Einordnen in den fließenden Verkehr entscheidend sind.

¹⁵ Vgl. Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem. (Hg.).

In einem Bericht einer Touristin über ihre Erkenntnisse im Verkehrschaos Asiens steht, dass das Überqueren der Straßen folgendermaßen funktioniert: Einfach losgehen, nicht umkehren, ein konstantes und langsames Tempo und keine unberechenbaren Bewegungen.¹⁶

Dieses System lässt sich natürlich nicht genauso in Europa oder den USA umsetzen, denn wir sind es einfach nicht mehr gewöhnt. Nach Jahrzehnten, in denen man uns lehrte, auf das Grün der Ampel zu warten, die Zebrastreifen zu nützen und uns dem motorisierten Verkehr unterzuordnen, müssten die Fußgänger erst wieder lernen, sich in einem solchen Gewusel zurechtzufinden. Aber auch die Lenker der Kraftwägen dürften ihre Schwierigkeiten haben. Bleibt man stehen, um jemanden passieren zu lassen, zerstört man den Verkehrsfluss und wird zur Unfallquelle.

Aber auch in Europa, insbesondere in Italien, gibt es bis heute kleine Städte beziehungsweise Ortschaften, in denen das Miteinander von Autos, Mopeds und Fußgängern ohne Fahrbahnmarkierungen und Verkehrstafeln funktioniert.

Verkehrliche Leitbilder, die gemeinschaftlich genutzte Stadtverkehrsräume forcieren, entstanden in den letzten 50 Jahren.

Nachdem die Innenstädte durch neu entstandene Fußgängerzonen wieder attraktiver wurden, suchten die Verkehrs- und Stadtplaner auch nach Möglichkeiten, Stadträume, aus denen der motorisierte Verkehr nicht zur Gänze ausgeschlossen werden konnte, vor allem für die Anrainer und Fußgänger angenehmer zu machen.

Prinzipiell muss aber auch erwähnt werden, dass, wann immer der motorisierte Individualverkehr ausgeschlossen wird, es Auswirkungen auf andere Stadtverkehrsräume haben muss. Denn das Bedürfnis nach Mobilität kann dadurch nicht verändert werden.

¹⁶ Vgl. Althaus.

Entweder muss das öffentliche Verkehrsnetz diese Kapazitäten übernehmen können, wie dies schon Reichow in seiner Autogerechten Stadt vorsieht, oder man muss damit rechnen, dass es in Ausweichrouten zu verstärkten Problemen kommt.

Zu den verkehrlichen Leitbildern der Multifunktionalität zählen die Verkehrsberuhigung und verschiedene Konzepte der Gemeinschaftsstraßen, wie Wohnstraßen, Shared Space und Begegnungszonen.

Auch diese Leitbilder flossen in die Straßenverkehrsordnung Österreichs ein. Die Norm bildet jedoch eher das traditionelle Bild von Verkehrsstraßen. Sozusagen als Sonderformen sind verkehrsberuhigte Zonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen, wie auch zum Beispiel Autobahnen, Fußgängerzonen und Schutzwege für Fußgänger und Radfahrer, gesondert mit eigens dafür entwickelten Verkehrszeichen zu kennzeichnen. Man könnte sagen, dass nicht die Fußgänger auf den Autoverkehr aufmerksam gemacht werden, sondern die Autofahrer auf besondere Bereiche für Fußgänger, als auch Radfahrer, hingewiesen werden. Dann sind diese jedoch auch dazu verpflichtet, sich an die Spielregeln zu halten, bei Verletzung dieser drohen Strafen.

3.2.1. Verkehrsberuhigte Zonen

Verkehrsberuhigte Zonen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen schließen keine Verkehrsteilnehmer aus. Es wird jedoch versucht durch Geschwindigkeitsbegrenzung und bauliche Maßnahmen das Verkehrsaufkommen und die negativen Auswirkungen des Individualverkehrs auf die Menschen zu reduzieren.

In verkehrsberuhigten Zonen wird noch nicht wirklich versucht, den Stadtraum gemeinschaftlich zu nutzen, denn vor allem die

räumliche Trennung bleibt weiterhin bestehen. Dennoch wirkt es auf mich so, als ob wieder verstärkt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer gemeinsam betrachtet werden und auch alle Kompromisse eingehen müssen. Während der motorisierte Individualverkehr sein Verhalten verändern und an die Forderungen der Fußgänger und Radfahrer anpassen muss, werden diese wiederum angehalten, den Verkehrsfluss nicht zu behindern.

Verringerte Geschwindigkeiten und weniger Verkehrsaufkommen helfen Unfälle zu vermeiden. Die Verkehrsberuhigten Zonen können aber auch freier gestaltet werden, da gerade die Verkehrsgeschwindigkeit durch Unübersichtlichkeit besser beeinflusst werden kann als mit Begrenzungen.

Durch diese Maßnahmen soll das Leben in der Stadt und auch der Stadtverkehrsraum wieder attraktiver für die Menschen werden und soziale Interaktion vermehrt zulassen.

In der StVO gibt es keine gesonderten Richtlinien zur Verkehrsberuhigung, jedoch sind die verkehrstechnischen Maßnahmen ohnehin im Gesetz erläutert. Zu den verkehrstechnischen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zählen sämtliche Bodenmarkierungen, wie Piktogramme, Zebrastreifen, Begrenzungslinien und Sperrflächen, sowie Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen, sprich Ampelanlagen.

Geschwindigkeitsbegrenzungen stellen rechtlich verbindliche Vorgaben dar, wer sich nicht daran hält, wird bestraft. Neben solchen, die aufgrund gefährlicher Straßenbedingungen angebracht werden, gibt es auch Zonenbeschränkungen an Stellen, die in erster Linie den Menschen vor Ort nutzen sollen. In ausgewiesenen Ortsgebieten gilt üblicherweise ein Tempolimit von 50 Kilometer per Stunde. In den Städten findet man meist in untergeordneten Straßenräumen auch sogenannte Tempo-30-Zonen, unter anderem in Wohngebieten und vor Schulen. Die geringere Geschwindigkeit

verringert den Bremsweg und reduziert die Lärm- und Abgasbelastung. Auch der Radfahrerverkehr lässt sich leichter integrieren.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnteiler und Fahrbahnhebungen. Diese dienen ebenfalls der Geschwindigkeitsreduktion, funktionieren aber nicht als gesetzliche Beschränkung, sondern sollen die Autofahrer dazu bringen, durch die Veränderung der Fahrbahnbedingungen das Tempo instinktiv zu verringern. Gehsteigvorziehungen und Fahrbahnteiler sollen aber auch die Querung der Straße durch bessere Sichtbedingungen für die Fußgänger erleichtern. Auch Bäume und Grünstreifen können zur Erfüllung der Ziele beitragen.¹⁷

Es gibt aber auch Ansätze zur Verkehrsberuhigung, die über Gebühren versuchen, die Belastung zu minimieren. City-Maut und Parkraumbewirtschaftung gehen davon aus, dass auch die Nutzung der Stadtverkehrsräume nicht gratis sein muss, denn die Verbesserung, Sanierung und Erhaltung der Straßen und Plätze kostet viel Geld. Durch dieses Modell wird kein Verkehrsteilnehmer grundsätzlich ausgeschlossen, wer jedoch die Gebühren nicht bezahlen möchte, darf die Stadtverkehrsräume auch nicht nutzen.

3.2.2. Gemeinschaftsstraßen

Der Begriff Gemeinschaftsstraßen umfasst alle Konzepte, die vorsehen, dass sämtliche potentielle Verkehrsteilnehmer von Stadtverkehrsräumen diese gemeinschaftlich benützen. Dies

bedeutet aber nicht, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sein müssen.

Dazu zählen Wohnstraßen, Begegnungszonen und Shared Spaces.

Wohnstraßen und Shared Spaces haben ihren Ursprung in den Niederlanden. Hans Monderman, Verkehrsingenieur, stellte fest, dass Autos nur Gast in unseren Stadtverkehrsräumen sind. Außerdem erkannte er, dass sämtliche technische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht nutzten. Bekannt ist Monderman dafür, Verkehrszeichen gänzlich zu entfernen oder auf ein Minimum zu reduzieren. Besser funktioniert, die Geschwindigkeit durch den geschickten Einsatz von diversen baulichen Maßnahmen zu reduzieren.

Wohnstraßen sind für Wohnviertel konzipiert, Shared Spaces dagegen auch für stark befahrene innerstädtische Räume. Der Begriff Begegnungszone stammt aus der Schweiz. Sie sind den Shared Spaces ähnlich, unterscheiden sich aber auch in manchen Bereichen.

Diese Konzepte beinhalten nicht nur Verkehrsberuhigung, Unfallvermeidung und Neugestaltung von Stadtverkehrsräumen, sondern indirekt auch einen neuen Zugang zur sozialen und gesellschaftlichen Funktion dieser. Außerdem sollte in den Projekten der Fußgängerverkehr gefördert werden.

Die meisten Menschen sind nicht Fußgänger oder Radfahrer oder Autofahrer oder Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, sondern alles in einem, nur zeitlich gestaffelt. Daher sollten wir auch verstehen, dass der jeweilige andere Verkehrsteilnehmer ebenso Rechte hat und wir uns an unsere Pflichten im Straßenverkehr halten müssen. Rücksichtnahme und der Wille, den anderen nicht zu gefährden, sind in Gemeinschaftsstraßen essentiell.

Nach Jahrzehnten in denen die Städte sich den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs unterworfen haben, müssen nun

¹⁷ Vgl. Steierwald/Künne/Vogt 1994. 544 – 546.

Autofahrer sich den Anforderungen einer Stadt, deren Bevölkerung die Stadträume wieder in Besitz nimmt, unterordnen.

Fußgänger wiederum müssen davon ausgehen, dass es nicht möglich ist, Autofreie Städte zu verwirklichen. Dennoch wünschen sie sich Stadträume, die einladend sind und in denen man sich gerne aufhält. Sich freier in den Stadtverkehrsräumen bewegen zu dürfen, bedeutet für die Fußgänger, diesen wieder etwas zurückzuerobieren. Denn in Gemeinschaftsstraßen ist es ihnen erlaubt, die gesamte Fläche zu nutzen.

Der Typus der Gemeinschaftsstraßen ermöglicht uns einen kreativeren Umgang mit Stadtverkehrsräumen. Die Menschen werden nicht mehr angehalten, sich entsprechend der verkehrstechnischen Maßnahmen zu verhalten, sondern müssen ihre Bewegungen an die anderen Verkehrsteilnehmer und diverse bauliche Maßnahmen anpassen. Die Gestaltung der Räume, wie auch diverse Stadtraummöblierungen sind sogar erwünscht.

Tom Vanderbilt, Journalist und Autor, beschäftigt sich in seinem Buch „Auto“ mit den Phänomenen rund um das Automobil, dem Verkehr, dem Verkehrsraum und den Autofahrern selbst. Er zeigt darin Zusammenhänge, die wir so vielleicht gar nicht erwarten würden.

So schreibt er im Kapitel „Warum mehr Straßen zu mehr Verkehr führen (und was man dagegen tun kann)“, dass, je größer und umfangreicher wir unser Straßensystem ausbauen, desto mehr Autofahrer es nutzen möchten. Mehrspurige Kreuzungen haben im Gegensatz zu einfachen den Nachteil, dass sie den Verkehrsfluss verzögern, denn Einordnen, Warten und die Räumphasen dauern im Grunde länger als das Querens. Eine weitere These besagt, dass

leere Straßenräume eigentlich überdimensioniert sind und nur verstopfte auf ein effizientes Straßennetz hinweisen.¹⁸

Im Kapitel „Gefährliche Straßen können sicherer sein“ beschreibt er den Zusammenhang zwischen Sicherheitsgefühl und Gefahrenpotential. Während wir, wenn wir uns sicher fühlen, zu riskanten Manövern neigen, lässt uns schon die bloße Ahnung, es könnte gefährlich sein, aufmerksamer und vorsichtiger werden. Vanderbilt spricht dabei von der „psychologischen Verkehrsberuhigung“¹⁹. Traditionelle Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen erzeugen in uns oft das Gefühl, dass, wenn ich mich an die Vorgaben halte, mir nichts passieren kann, beziehungsweise, dass sich alle anderen schon an diese halten werden. Dieses Sicherheitsgefühl ist trügerisch, denn zum Beispiel bedeutet das Grün der Ampel für meine Fahrtrichtung nicht, dass nicht auch eine zweite, mich kreuzende, prinzipiell fahrberechtigt wäre.²⁰

All diese Ansätze hinterfragen die bisherige Verkehrs- und Stadtplanung und zeigen, dass die Idee einer „Autogerechten Stadt“ im Grunde nicht funktionieren kann. Auch widersprechen sie unserem Gefühl, dass die Stadtverkehrsräume durch Ampeln, Zebrastreifen und Fußgänger- und Radwege sicherer geworden sind.

3.2.2.1. Wohnstraßen

Vorbild für Wohnstraßen war das Konzept der „woonerven“, der „Wohnhöfe“ in den Niederlanden. Seit den 1970er Jahren werden in ganz Europa Straßen in Wohnvierteln auf diese Art und Weise

umgestaltet. Joost Vahl, Verkehrsingenieur, überprüfte mit recht ungewöhnlichen Methoden, ob das Nebeneinander von Menschen und Fahrzeuge in Stadtverkehrsräumen möglich ist. Mit Hilfe von inszenierten Baustellen stellte er fest, dass das Verkehrssystem auch bei geringerem Platz funktionierte.

In den Niederlanden wurde vieles, das zur Verkehrsberuhigung beitragen könnte, ausprobiert. Je mehr Verkehrstafeln angebracht wurden, desto eher ignorierten die Autofahrer sie. Vereinzelte bauliche Maßnahmen bremsten den Verkehr zwar, aber die nachfolgende Beschleunigung führte zu keiner wirklichen Verbesserung der Situation. Alles in allem war man aber mit den bisherigen Möglichkeiten nur wenig zufrieden.

Das Konzept der „woonerven“ sah vor, dass die Straßen in erster Linie öffentliche Räume für die Bewohner sein sollten und Autos in Schrittgeschwindigkeit, also maximal 15 Kilometer per Stunde, durchfahren dürften. Aber nicht vereinzelt Maßnahmen sollten zur Geschwindigkeitsreduktion führen, sondern der gesamte Straßenraum wurde mit diversen Gegenständen möbliert. Mit der Zeit bewies sich, es funktioniert.²¹

Die strikte Trennung der Fußgänger von den Autos wurde aufgelöst. Stattdessen sollte auch soziale Interaktion im Straßenraum Platz finden. Kinder dürfen hier spielen. Mit der Einführung von Wohnstraßen sollten einerseits die Verkehrsbelastung und die Unfallgefahr minimiert werden und gleichzeitig aber auch den Bewohnern ihr Straßenraum wieder zurückgegeben werden. Gerade dieser zweite Aspekt macht das Konzept so interessant und unterscheidet sich so von allen bisher beschriebenen Leitbildern. Ohne den Autoverkehr auszuschließen, sollen diese Wohnstraßen auch den Menschen zum Aufenthalt einladen.

¹⁸ Vgl. Vanderbilt Auto. 215ff.

¹⁹ Ebda. S. 247ff.

²⁰ Vgl. ebda. 215ff.

²¹ Vgl. Vanderbilt. Auto. S. 268f.

In Österreich sind Wohnstraßen im § 76b der StVO gesetzlich geregelt. Dieser Gesetzesparagraf trat 1998 erstmals in Kraft.²² Sie sind mit dem entsprechenden Verkehrsschild zu kennzeichnen. Der Gesetzestext trifft keine näheren Aussagen darüber, welche Stadtverkehrsräume sich für eine solche Maßnahme eignen, nur, dass die Behörde dies genehmigen könne.

Prinzipiell ist Fahrzeugverkehr verboten. Ausnahmen bilden das Zu- und Abfahren, Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr, sowie der Fahrradverkehr, der bei einer Einbahnregelung auch gegen diese fahren darf. Allerdings ist das Befahren für alle nur in Schrittgeschwindigkeit und Fußgänger und Radfahrer dürfen nicht behindert oder gefährdet werden. Fahrbahnanhebungen und Gehsteigdurchziehungen sollen der Geschwindigkeitsreduktion dienen. Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn nutzen und auch darauf spielen, jedoch darf der Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindert werden. Zur Gestaltung sind Bäume und Sträucher erwünscht.²³

Im Gegensatz zu den niederländischen „woonerven“ ist in Österreich das Durchfahren nicht erlaubt, das entspricht somit nicht gänzlich dem Ansatz des gemeinschaftlich genutzten Stadtverkehrsraumes.

3.2.2.2. Shared Space

Auch die Idee zu Shared Spaces entstand in den Niederlanden.

Federführend in der Entwicklung dieses Konzeptes war Hans Monderman. Als Verkehrsplaner und Sachverständiger beriet er

auch Ortschaften, die dem zunehmenden Durchzugsverkehr und der damit verbundenen Unfallgefahr nicht mehr gewachsen waren. Sämtliche technische und auch bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wirkten nur begrenzt. Mal werden sie überhaupt ignoriert, dann wieder führen sie dazu, dass danach erst recht Gas gegeben wird.

Die ersten Projekte auf Basis des Shared Space wurden in kleineren niederländischen Ortschaften verwirklicht. Einerseits litt man unter dem Durchzugsverkehr, andererseits fehlten die finanziellen Mittel für umfangreiche traditionelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen beziehungsweise auch der Wille dazu. Monderman schlug vor, den Charakter der Ortsdurchfahrt eher dem einer dörflichen Straße anzupassen und sie weniger wie eine standardisierte Hauptverkehrsachse aussehen zu lassen. Vielleicht würden die Autofahrer ja ihre Verhaltensweisen anpassen, wenn nicht mehr Verkehrsschilder, sondern der Straßenraum darauf aufmerksam machen, dass man sich in einem Ortsgebiet befindet. Die Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern sollte damit gesteigert werden. Erst wenn ich mit dem Anderen in Blickkontakt trete kann ich feststellen, wie schnell und wohin er sich bewegen möchte. Dies ist aber nur bei Geschwindigkeiten unter 30 Kilometern pro Stunde möglich.

Im Zuge der Umgestaltung färbte man Straßenoberflächen bunt oder setzte Straßenpflaster ein. Gehsteig und Fahrbahn liegen in der gleichen Ebene. Die Gestaltung entsprach nun der eines Dorfes und spiegelte die Wegeführungen innerhalb der Ortschaften wieder. Verkehrstafeln und traditionelle Elemente der Verkehrsberuhigung fehlen und trotzdem passen die Verkehrsteilnehmer ihre Bewegung an jene der anderen an. Die Durchfahrtsgeschwindigkeiten haben sich erheblich verringert.

Für kleine Ortsdurchfahrten ist dieses Konzept gut nachvollziehbar. Dagegen scheint es im ersten Moment unwahrscheinlich, dass auch wesentlich größere und komplexere innerstädtische

Kreuzungspunkte auf Basis dieses Prinzips nicht nur funktionieren, sondern sich sogar verbessern können.

Ein wesentlich größeres Projekt ist der Laweiplein in Drachten, eine Vierwegekreuzung, die täglich etwa 20 000 Fahrzeuge und zahlreiche Radfahrer passierten. Die Ampelregelung führte zu täglichen Staus.

Eigentlich handelt es sich dabei um einen zentralen Platz in der Stadt, aufgrund der Verkehrsbelastung und aller für notwendig erachteten Maßnahmen zur Verkehrslenkung verlor er aber seine Anziehungskraft auf die Menschen.

Monderman erschien ein Kreisverkehr als richtige Lösung, jedoch würde dieser seiner Ansicht nach die urbane Raumqualität zerstören. Er versuchte daher einen traditionellen Dorfplatz zu konzipieren, in dem der Kreisverkehr nicht zum Hauptelement, sondern zu einem Teil der Platzgestaltung wird. Auf Verkehrszeichen, Ampeln, Poller und erhöhte Gehsteige verzichtete er, stattdessen treffen die vier Straßen in der Platzmitte in Form eines Kreises zusammen und rundherum ist Platz für großzügige Geh- und Radwege und Springbrunnen. Nur Bodenmarkierungen beziehungsweise Materialwechsel weisen die Autofahrer auf querende Fußgänger und auf jene Stellen, an denen besondere Vorsicht geboten ist, hin.

Nach der Fertigstellung erwies sich, dass das Konzept funktioniert. Der Verkehr fließt und Staus gibt es nicht mehr. Bei Zusammentreffen mit Fußgängern und Radfahrern bleiben die Autofahrer meist nicht stehen, sondern reduzieren ihre Geschwindigkeit nur.

Shared Spaces sind gemeinschaftlich genutzte Stadtverkehrsräume, in denen jeder Verkehrsteilnehmer grundsätzlich gleichberechtigt

²² Vgl. Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem § 76b (Hg.).

²³ Vgl. Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem (Hg.).

ist. Dieses Prinzip setzt voraus, dass wir verstärkt aufeinander Rücksicht nehmen und auch Fehler des Anderen auszugleichen versuchen. Natürlich soll es aber nicht so sein, dass einzelne mutwillig den Verkehrsfluss stören. Kein Verkehrsteilnehmer hat prinzipiell Vorrang, daher muss über Blickkontakt das weitere Handeln quasi ausgemacht werden. Soziale Interaktion sowie kulturelle und soziale Normen sollen die verkehrstechnischen Maßnahmen ersetzen. Die einzigen Verkehrsregeln, an die man sich halten muss, sind die Rechtsregel und das Rechtsfahrgebot. Sprich von rechts kommende haben Vorrang und man ist dazu angehalten, sich auf der rechten Fahrbahnseite zu halten. Fußgänger dürfen sich grundsätzlich auf der gesamten Fläche bewegen. Dennoch ist es sinnvoll, wenn bestimmte Flächen, wie jene für die öffentlichen Verkehrsmittel, zwar überquert werden dürfen, nicht aber für den Aufenthalt bestimmt sind.

Ein wichtiges Prinzip der Planung eines Shared Space ist es, das Konzept speziell auf den jeweiligen Ort zuzuschneiden. Es gibt keine Generallösungen. So sind Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Absperrungen oder Ampelanlagen nicht prinzipiell ausgeschlossen, jedoch sollen sie auf ein minimales Ausmaß reduziert werden. Eine entsprechende Bodengestaltung ist dabei essenziell, einerseits muss dadurch natürlich auf Gefahrenquellen hingewiesen werden und andererseits dient sie auch dazu, das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer zumindest ein wenig zu irritieren, damit sie sich vermehrt auf die andern konzentrieren.

Alle Gestaltungsmaßnahmen müssen einerseits dem Funktionskonzept des Shared Space entsprechen und sollen andererseits die Aufenthaltsqualität steigern. Ein künstlerischer Umgang mit dem Stadtraum ist dabei natürlich erwünscht. Es ist sinnvoll, Grünpflanzen und Wasserspiele beziehungsweise -flächen als Elemente einzufügen. Für die Fußgänger können an den dafür geeigneten Stellen Sitzmöglichkeiten vorgesehen werden.

Der Begriff „Shared Space“ wurde von Ben Hamilton-Baillie, ein Architekt, Stadtplaner und Verkehrsexperte, geprägt. Er arbeitete mit Monderman zusammen.

Das Modell der Shared Spaces wurde zu einem Vorzeigeprojekt der modernen Stadt- und Verkehrsplanung des 21. Jahrhunderts und als solches auch von der Europäischen Union gefördert. Zahlreiche Projekte wurden im Laufe der letzten Jahre in Europa umgesetzt. Der Erfolg basiert auf dem durch geschickte Planung verbesserten Verkehrsfluss und den gesunkenen Unfallzahlen, die zudem aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten geringeren Schaden verursachten.²⁴

Nicht außer Acht lassen darf man, trotz aller positiven Erfahrungen, dass dieses Konzept nicht ideal für blinde Menschen ist. Ein entsprechendes Blindenleitsystem sollte von Planungsbeginn an mitgedacht werden. Für Menschen, die in ihrer Bewegung eingeschränkt sind, sollte dieses System Vorteile bringen, da sie nicht mehr an vorgegebene und oft viel zu kurze Grünphasen gebunden sind. Ebenfalls kritisiert wird, dass vor allem alte und geistig beeinträchtigte Menschen sowie Kinder mit der komplexen Verkehrssituation nicht zu Recht kommen könnten.

Die Umsetzung und rechtliche Verankerung erfolgte in den einzelnen Staaten unterschiedlich. In der Schweiz gibt es das Konzept der Begegnungszone, die jedoch nur Teilaspekte des Shared Space übernahm. Österreich führte ebenfalls den Typus der Begegnungszone ein.

²⁴ Vgl. Füreder/Schwab 2009, 5 – 39.

3.2.2.3. Begegnungszonen

In Österreich wurden Begegnungszonen 2013 im § 76c der StVO rechtlich verankert. Davor gab es keine gesetzliche Grundlage für die vereinzelt Shared Space-Projekte. Die allgemeinen Vorschriften für die Straßenbenützung, wie sie in der Straßenverkehrsordnung zu finden sind, galten natürlich trotzdem. In Folge der Gesetzesnovellierung wurden diese entsprechend angepasst und mit den erforderlichen Verkehrstafeln gekennzeichnet.

Begegnungszonen sind ein Mittel zur Verkehrsberuhigung und sehen ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer vor. Rücksicht und Respekt gegenüber den anderen VerkehrsteilnehmerInnen und das man sich gegenseitig nicht mutwillig behindert, sind Voraussetzung und so auch im Gesetzestext verankert. Man findet keine näheren Aussagen darüber, welche Stadtverkehrsräume sich für diese Maßnahme eignen, nur, dass die Behörde dies zu genehmigen hätte.

Fußgänger dürfen dabei die gesamte Fahrbahnfläche benützen. Für Fahrzeuge und Radfahrer gilt eine Maximalgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde, kann aber auf 30 Kilometer pro Stunde erhöht werden. Entsprechende Abstände zu ortsgebundenen Gegenständen müssen eingehalten werden. Geparkt darf nur an den markierten Stellen werden. In Begegnungszonen gelten die allgemeinen Vorrangregeln. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit dürfen Schwellen, Rillen, Bordsteine und diverse horizontale bauliche Einrichtungen angebracht werden, sie dürfen den Verkehr jedoch nicht beeinträchtigen.²⁵

²⁵ Vgl. Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem (Hg.).

Der große Unterschied zu den Forderungen des Shared Space-Konzeptes ist, dass Gestaltungsmaßnahmen zwar möglich sind, jedoch nicht dezidiert gefordert werden. Die Gestaltungsmaßnahmen sollten zur Verkehrsberuhigung führen und nicht ein Hinweisschild zu Beginn der Begegnungszone. Daher ist auch die Angabe einer Höchstgeschwindigkeit erforderlich.

Vorbild für das österreichische Modell ist die Schweizer Begegnungszone. In der Schweiz wurde bereits 1996 die Idee einer gemeinschaftlich genutzten Verkehrsfläche umgesetzt, da von Gewerbetreibenden eine Fußgängerzone abgelehnt wurde. Sie forderten, dass es weiterhin möglich sein müsste, auch mit dem Auto die Geschäfte zu erreichen. Ein Kompromiss wurde geschlossen, Zufahrt und Parkplätze blieben erhalten, dafür ein Tempolimit von 20 Kilometern pro Stunde eingeführt. Das Konzept vereinigte die Ideen einer Fußgängerzone für Einkaufsstraßen und jener einer Wohnstraße. Gekennzeichnet wurde mit dem Verkehrszeichen der Wohnstraße, mit der Bezeichnung „Flaniermeile“ auf einer Zusatztafel. Mit Hilfe von Transparenten, Plakaten und Piktogrammen auf dem Boden wurde auf die geänderten Verkehrsvorschriften hingewiesen. Fußgänger hatten Vorrang und dürfen die gesamte Verkehrsfläche nutzen. In dieser ersten Begegnungszone wurden die Fußgängerstreifen und die Fahrbahnunterteilung entfernt. Mit der Zeit stellte man fest, dass unbedingt bauliche und gestalterische Maßnahmen notwendig waren, damit die Geschwindigkeitsbegrenzung auch tatsächlich eingehalten wurde. Im Gegensatz zu Shared Space-Projekten sind in der Schweiz Begegnungszonen nur in Nebenstraßen möglich. Seit 2002 sind Begegnungszonen für Wohn- und Geschäftsbereiche in der Schweiz zugelassen. Parkieren ist eingeschränkt möglich.

Ein besonderes Gemeinschaftsstraßenkonzept stellt das ebenfalls in der Schweiz entstandene Berner-Modell dar. Die Funktionsweise entspricht grundsätzlich jenen der Shared Space-Idee, unterscheidet

sich jedoch entscheidend dadurch, dass nur verträgliche Verkehrsmengen in den betreffenden Stadtverkehrsräumen zugelassen werden. Geregelt wird dies über technische Hilfsmittel.²⁶

Ein Beispiel für eine Schweizer Begegnungszone ist der Zentralplatz in Biel. Die Planungen für die Neugestaltung begann bereits 1997, 2002 fand die Eröffnung statt. Es ist ein wichtiger Verkehrsplatz, etwa 12 000 Fahrzeuge, 1 200 Busse und 6 000 Radfahrer passieren täglich den Platz. Trotz dieser hohen Verkehrsbelastung konnte durch die Umgestaltung eine funktionierende Begegnungszone entstehen.

Der Platz wurde mit einem hellgelblichen Asphaltbelag und Begrenzungen aus grauem Beton strukturiert. Flächen, die dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr vorbehalten sind, unterscheiden sich weder gestalterisch noch gibt es Niveausprünge. Der Platzraum ist spärlich möbliert, nur mobiles Grün und Bänke wurden hinzugefügt. Ein historischer Brunnen und eine alte Straßenbahnhaltestelle wurden erhalten.²⁷

²⁶ Vgl. Füreder, Schwab 2009. 19 – 21.

²⁷ Vgl. Fußverkehr Schweiz (Hg.).

Zwei Grazer Stadtverkehrsräume

Die Stadt Graz ist die Landeshauptstadt der Steiermark und mit 271 998 Einwohnern²⁸ die zweitgrößte Stadt Österreichs.

Das städtische Verkehrssystem entspricht zu einem großen Teil den Vorstellungen einer Autogerechten Stadt. Der motorisierte Individualverkehr besetzt den größten Flächenanteil der Stadtverkehrsräume und erschließt die gesamte Stadt. Probleme gibt es vor allem an den Einfahrtsrouten nach Graz zu den Stoßzeiten. Parallel dazu bindet das öffentliche Verkehrssystem, bestehend aus sechs Straßenbahnlinien und zahlreichen Busverbindungen, eine relativ gute Anbindung aller Stadtgebiete. Jedoch gibt es im Vergleich zu großen Städten, wie etwa Wien, Schwächen, unter anderem der große Taktabstand und der vergleichsweise zumindest nicht niedrige Preis, die aber zum Teil durchaus nachvollziehbar sind. Probleme mit den öffentlichen Verkehrsmitteln entstehen vor allem dann, wenn sie durch Staus oder Unfälle an der zügigen Weiterfahrt gehindert werden, da sie zum Teil in den allgemeinen Verkehrsraum integriert sind. Nicht überall gibt es eigene Bus- und Straßenbahnspuren. Die Eisenbahn spielt im Stadtverkehr keine große Rolle, da es lange Zeit nur zwei Bahnhöfe innerhalb der Stadt gab. Erst mit der Einführung der S-Bahn-Linien in das Umland um Graz wurden auch im Inneren neue Bahnhöfe errichtet. Den Fußgängern stehen im gesamten Stadtgebiet Gehsteige beziehungsweise -wege zur Verfügung. Aufgrund der relativ kompakten Größe der Stadt ist das Rad als Verkehrsmittel sehr interessant. In vielen Bereichen der Stadt ist

man damit sogar schneller als mit dem Auto, Bus oder Straßenbahn. Das Radwegenetz ist jedoch zum Teil lückenhaft und man muss dann auf die allgemeine Verkehrsfläche wechseln.

Graz hat aufgrund seiner geografischen Lage Probleme mit der Feinstaubbelastung. Daher wäre es schon aus diesem Grund sinnvoll, in der gesamten Stadt verkehrsberuhigende Maßnahmen zu setzen. Dies wurde unter anderem durch die Einführung des S-Bahn-Systems, dem Ausbau der Radwege und der Verlängerung einzelner Straßenbahnlinien versucht.

Immer wieder wurden in Graz Projekte, die sich mit der Verbesserung von Stadtverkehrsräumen beschäftigten, initiiert. Die Umgestaltung der Innenstadt zu einer Fußgängerzone, der Neugestaltung des Lendplatzes, als auch der Umbau der Annenstraße zu einer Einbahnstraße hatten immer zum Ziel, den Fußgängern mehr Platz zu geben. Das wohl umstrittenste Projekt war die Einführung eines Shared Space am Sonnenfelsplatz im Univiertel.

²⁸ Vgl. Stadt Graz (Hg. 2014).

4. Sonnenfelsplatz

4.1. Univiertel

Graz ist eine Studentenstadt. Drei Universitäten, zwei Fachhochschulen und zwei Pädagogische Hochschulen, sowie weitere Schulen und Ausbildungseinrichtungen ziehen viele junge Menschen zum Studieren und Wohnen an. Dieser hohe Anteil an jungen Leuten in Graz ist in vielerlei Hinsicht bemerkbar. Rund um diese Ausbildungsstätten haben sich Viertel entwickelt, die sich den Anforderungen des studentischen Lebens angepasst haben. Neben den universitären Einrichtungen findet man verschiedenste Cafés und Gaststätten beziehungsweise Imbissstuben für die leibliche Versorgung und Freiräume für den Aufenthalt in der Freizeit oder zum Lernen. Aber auch Lokale zum Weggehen am Abend haben sich angesiedelt.

Im Grazer Bezirk Geidorf befindet sich die Größte der Grazer Universitäten, die Karl-Franzens-Universität. Deren aktueller Campus wurde 1895 mit der Eröffnung des Hauptgebäudes in Betrieb genommen.²⁹ Das Zentrum der Karl-Franzens-Universität bildet ein Viertel, welches zwischen dem Geidorfgürtel im Nordosten, der Göthestraße im Südwesten, der Heinrichstraße im Nordwesten und der Schubertstraße im Südosten liegt. Dieses Gebiet und dessen Umgebung wird in Graz als „Univiertel“ bezeichnet. Rund um das Zentrum haben sich weitere

²⁹ Vgl. Karl-Franzens-Universität Graz (Hg.).

Institutsgebäude und Forschungseinrichtungen angesiedelt, sowie Wohnhäuser und Studentenwohnheime, eine Mensa und diverse Gastgewerbebetriebe. Des Weiteren hat sich eine „Partymeile“ mit zahlreichen Lokalen entwickelt.

Im Wintersemester 2013/2014 waren an der Karl-Franzens-Universität 31 436 Studierende inskribiert und 3 996 Mitarbeiter angestellt.³⁰ Somit ist für fast 35 000 Personen die Karl-Franzens-Universität Bestandteil ihres Alltages und ein großer Teil derer verbringt diese Zeit am Campus in Geidorf.

Der Bezirk Geidorf und auch das Zentrum des Univiertels sind grundsätzlich gründerzeitlich geprägt, auch wenn es noch Reste historischer Vorstadtbebauung gibt. Das bedeutet, dass die Straßenräume in diesen Bereichen geschlossen wirken und die Bebauung dicht ist. Im Nordosten des Univiertels schließt ein Villenviertel mit offener Bebauung an.

Prinzipiell sind die Straßen des Univiertels für den motorisierten Individualverkehr geöffnet, einzelne sind Einbahnstraßen. Drei wichtige und gut ausgebaute Grazer Verkehrsstraßen befinden sich hier, die Elisabethstraße, die Heinrichstraße und die Glacisstraße. Diese sind vor allem für jene wichtig, die vom Osten kommend in die Innenstadt oder in den Grazer Westen müssen.

Das Univiertel ist durch die Bedürfnisse der Studenten sehr gut mit mehreren Buslinien erschlossen. Straßenbahn führt keine in dieses Gebiet.

Auch zahlreiche Radwege wurden bereits eingerichtet, das Netz ist aber noch lückenhaft.

³⁰ Vgl. Karl-Franzens-Universität Graz (Hg.).

4.2. Sonnenfelsplatz

In diesem Univiertel liegt nun der Sonnenfelsplatz, benannt nach Joseph von Sonnenfels.³¹ Er war Publizist, Jurist und Staatsrat und als solcher ein wichtiger Vertreter der Aufklärung in Österreich.³²

Der Platz geriet 2009 in den Blickpunkt der Öffentlichkeit, als die Stadtregierung und insbesondere die Vizebürgermeisterin und Verkehrsstadträtin Lisa Rücker beschlossen, im Zuge der Renovierung des Sonnenfelsplatzes dessen verkehrliches Leitbild zu überdenken und nach dem Vorbild des Shared Space ein neues Konzept zu erstellen und umzusetzen.³³

Die umfangreiche und großräumige Renovierung des Platzes und in den einmündenden Straßen war aufgrund der schlechten Fahrbahnzustände und der ebenfalls sanierungsbedürftigen Leitungsinfrastruktur im Erdreich nötig geworden.³⁴

Im Zuge der Projektentwicklung wurden einige statistische Daten erhoben, die mir als Ausgangsmaterial für meine Analyse auch zur Verfügung standen.

Zu diesem Zeitpunkt waren Shared Space-Projekte in Österreich noch selten und der Bevölkerung zum großen Teil unbekannt. Damals gab es noch keine gesetzliche Regelung in der österreichischen Straßenverkehrsordnung, wie ein solcher gemeinschaftlich genutzter Straßenverkehrsraum zu funktionieren und auszusehen hätte.

³¹ Vgl. Kubinzky/Wentner (1996). S. 380.

³² Vgl. Schloß Schönbrunn Kultur- und Betriebsges.m.b.H. (Hg.).

³³ Vgl. Blast (2009).

³⁴ Vgl. Stadt Graz Stadtentwicklung (Hg.).

4.2.1. Städtebauliche Analyse und Beschreibung der verkehrlichen Grundlagen

Fünf Straßenzüge führen strahlenförmig in den Sonnenfelsplatz, die Schubertstraße aus dem Nordosten, die Leechgasse aus dem Osten, die Beethovenstraße aus dem Südosten, die Zinzendorfsgasse aus dem Südwesten und die Halbärthgasse aus dem Nordwesten. Der Platz wurde und wird als großflächige Kreuzung dieser Straßen mit Fußgängerbereichen an den Rändern genutzt. Nur ein kleiner Teil der Fläche steht als Freifläche, als Vorplatz der Mensa, welche sich zwischen Schubertstraße und Leechgasse befindet, zur Verfügung.

Die Bebauung des Sonnenfelsplatzes wirkt sehr kompakt. An jeder Straßenecke am Platz stehen Gebäude. Zwei werden zu öffentlichen Zwecken genutzt, nämlich die Mensa und das Institut für Anorganische Chemie. Beide sind Einzelgebäude und wurden erst in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts errichtet, das Institutsgebäude im Norden zwischen Halbärthgasse und Schubertstraße wurde gerade erst umfangreich renoviert. Die südlich des Platzes gelegenen Eckgebäude sind Teil von Blockrandbebauungen. Die Bebauungshöhen variieren stark, besonders jene der Neubauten sind wesentlich höher. In der Ecke zwischen Zinzendorfsgasse und Halbärthgasse sind einzelne Gebäude nur zweieinhalbgeschossig. Das Eckgebäude zwischen Leechgasse und Beethovenstraße ist dreieinhalbgeschossig, wie auch jenes zwischen Beethovenstraße und Zinzendorfsgasse. An dieser Ecke gibt es einen vor kurzen renovierten Spar, der aufgrund seiner Lage zum Platz und der Eingangszone auf Straßenniveau einen wichtigen Bezugspunkt bildet.

Eine Verkehrszählung ergab, dass zu Spitzenzeiten innerhalb einer Stunde etwa 3 400 Fußgänger, 640 Radfahrer, 1 300 motorisierte

Individualverkehrsteilnehmer und 30 öffentliche Busse den Platz queren.³⁵

Parkflächen für Autos gibt es in allen einmündenden Straßen, am Platz selbst nicht.

An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass es in einem Universitätsviertel nicht nur Stoßzeiten in der Früh und am Abend gibt, sondern über den gesamten Tag verteilt, da vor Beginn beziehungsweise Ende ihrer Lehrveranstaltungen vermehrt Studenten im Straßenraum anzutreffen sind. Des Weiteren gibt es sehr starke Unterschiede über das Jahr verteilt. Man könnte von zwei Jahreszeiten sprechen, der Unizeit und den Ferien. In letzteren wird man nur wenige Studenten am Unigelände finden und auch die Stadtverkehrsräume werden wesentlich weniger belebt sein.

Die Schubertstraße führt geradlinig mit einem Knick in Richtung Hilmteich. Sie ist als Allee mit beiderseitigen Baumreihen angelegt. Die Bebauung ist über den gesamten Straßenverlauf aufgelockert. Der Botanische Garten sowie weitere Gebäude des pflanzenwissenschaftlichen Institutes der Universität befinden sich an dieser Straße. Etwa 6 600 Fahrzeuge befahren täglich diese Straße im Zusammenhang mit dem Sonnenfelsplatz.

Die Leechstraße führt nach einer Biegung noch in Sichtweite des Sonnenfelsplatzes in Richtung des Geidorfer Villenviertels, jedoch ohne klar erkennbares Ziel. Verkehrlich interessant ist die Kreuzung mit der Merangasse, da diesen Weg viele Pendler aus dem Osten Richtung Innenstadt und Westen nützen. Die Bebauung ist ebenfalls aufgelockert, nur in unmittelbarer Nähe zum Platz besteht ein Blockrandensemble. Im Zusammenhang mit dem Sonnenfelsplatz befahren rund 7 800 Fahrzeuge die Leechgasse. Ein Großteil der öffentlichen Busse, welche den Platz queren, fährt durch diese Gasse und viele davon bleiben an den beiden

Haltestellen im Einmündungsbereich in den Platz stehen. Dadurch bildet sich eine Engstelle, die sich immer wieder auf das Verkehrsgeschehen auswirkt.

Die Beethovenstraße ist eine Einbahnstraße Richtung Elisabethstraße, der weitere Abschnitt zwischen Elisabethstraße und Leonhardstraße ist ebenfalls eine solche, jedoch mit entgegengesetzter Fahrtrichtung. Sie ist ein typischer Straßenraum mit Blockrandbebauung. Einige sehr gut besuchte Univiertel-Lokale befinden sich hier. Rund 2 700 Fahrzeuge befahren die Beethovenstraße in Richtung Elisabethstraße. Sie ist nicht Teil des öffentlichen Verkehrssystems.

Die Zinzendorfsgasse führt als Einbahnstraße von der Glacisstraße in den Sonnenfelsplatz. Radfahrern ist das Befahren auch in die andere Richtung erlaubt und stellt dadurch die Verbindung zum Radwegenetz im Stadtpark dar. Über diese Straße fahren oder gehen viele Studenten zur Universität und wieder nach Hause. Die Straße wird von der Blockrandbebauung geprägt, jedoch bestehen einige Häuser schon wesentlich länger und stammen noch aus den historischen Vorstädten. Zahlreiche kleine Gaststätten mit Gastgärten im Sommer und einige Geschäfte gibt es in dieser Straße. Ein wenig von der Straße abgerückt befindet sich hier die Leechkirche. Etwa 4 900 Fahrzeuge nutzen diese Einbahnstraßen. Wesentlich höher dürfte die Anzahl der Radfahrer sein. Eine öffentliche Buslinie befährt diese Straße, Haltestellen gibt es keine.

Die Halbärthgasse führt am Hauptgebäude der Universität vorbei und endet bei einem Universitätsgebäude mit zahlreichen Hörsälen, bekannt als Vorklinik. Sie ist geprägt von den Studenten und daher zu den Stoßzeiten sehr belebt. Fußgänger und Radfahrer wuseln sich in Richtung ihrer Ziele. Die Bebauung auf beiden Seiten unterscheidet sich sehr stark, auf der einen Blockrandbebauung und auf der anderen monumentale Universitätsgebäude. Fast alle der öffentlichen Buslinien auf dem Sonnenfelsplatz bleiben auch an

³⁵ Vgl. Stadt Graz Stadtbaudirektion (Hg.). S. 15.

den zwei Haltestellen vor dem Hauptgebäude der Universität stehen.³⁶

4.2.2. Sonnenfelsplatz alt – Uni-Kreisverkehr

Aufgrund der verkehrlichen Situation mit fünf einmündenden Straßen und der hohen Verkehrsbelastung funktionierte der Sonnenfelsplatz schon seit langer Zeit als innerstädtischen Kreisverkehr.

Kreisverkehre beziehungsweise Kreisverkehrsplätze sind Verkehrsknotenpunkte, in die mehrere gleichrangige Straßen in eine kreisförmige oder annähernd kreisförmige, richtungsgebundene Fahrbahn, eventuell auch mehrere Fahrbahnen, münden. Das Zentrum bildet eine Mittellinse, die individuell gestaltet werden kann.

Der große Vorteil gegenüber unregulierten und ampelgeregelten Kreuzungen ist, dass gleichzeitig mehrere Verkehrsteilnehmer in die Kreisfahrbahn einfahren können und daher Kreisverkehre im Regelfall leistungsfähiger sind, dies ist jedoch besonders vom Verlauf der Verkehrsströme abhängig. Auch die Sicherheit verbessert sich, da die Vorfahrtregelung recht einfach ist und die Nutzer zu geringeren Geschwindigkeiten gezwungen sind. Die Unfallstatistiken belegen, dass in Kreisverkehren bis zu 80 Prozent weniger Unfälle vorkommen. Grundsätzlich muss man sagen, je weniger Konfliktpunkte, also jene Punkte, an denen zwei Fahrtrichtungen aufeinander treffen, passiert werden müssen, desto sicherer und schneller funktioniert ein Kreisverkehr.

Die erste Kreisverkehrsanlage wurde in der Steiermark 1982 gebaut. Innerstädtische Kreuzungsplätze, die als Kreisverkehre funktionieren, gibt es jedoch schon sehr lange. In der Straßenverkehrsordnung Österreichs sind Kreisverkehre nicht extra geregelt, jedoch sind sie mit dem Zeichen „Kreuzung mit Kreisverkehr“ zu kennzeichnen. Somit gelten die üblichen Regelungen für Kreuzungspunkte auch hier und damit im Prinzip die Rechtsregel. Da nun in Kreisverkehren immer der in diesen einfahrende Verkehrsteilnehmer der von rechts kommende ist, müsste eigentlich derjenige in der Kreisfahrbahn Vorfahrt geben. Dies würde allerdings zu erheblichen Verzögerungen führen, weshalb an den Einfahrtsstraßen in Österreich immer die Verkehrstafeln „Vorrang geben“ angebracht werden. Beim Verlassen der Kreisfahrbahn muss geblinkt werden.

Kreisverkehrsanlagen werden über die Anzahl der einmündenden Straßen und der Größe kategorisiert. Mini-Kreisverkehre benötigen lediglich entsprechende Verkehrsschilder, Markierungen und eine überfahrbare Mittellinse. Bei kleineren bis mittleren Kreisverkehren mit einem Durchmesser von 26 bis 40 Metern wird die Mittellinse deutlicher von der Kreisfahrbahn abgesetzt.³⁷

Den Kreisverkehr am Sonnenfelsplatz besaß eine erhöhte ovale Mittellinse mit Bordsteinkante, bodendeckendem Gestrüpp und einem eher kleinen Baum. Rund um diesen waren Verkehrszeichen, die die Fahrtrichtung anzeigten, angebracht. Die Kreisfahrbahn war durch die Gehsteigkanten begrenzt und bot relativ viel Platz. Nur die bereits genannte Fläche vor der Mensa und die Gehsteige standen ausschließlich den Fußgängern zur Verfügung. Zahlreiche Verkehrsschilder in den einmündenden Straßen wiesen auf Vorrangverhältnisse, Park- und Halteverbote und

Fußgängerübergänge hin. Bodenmarkierungen gab es ausschließlich in den Einmündungen und Randbereichen, wie Zebrastreifen, Halte- und Mittellinien und eine kleine Sperrfläche.

Parken war nur in den einmündenden Straßenräumen erlaubt. An der Ecke Zinzendorfsgasse und Halbärthgasse gab es eine Abstellfläche für einspurige Verkehrsmittel.

Vor dem Chemiegebäude befand sich eine kleine Grünfläche und außerdem zog sich auf dieser Seite die Allee der Schubertstraße bis auf den Sonnenfelsplatz. Der Vorplatz der Mensa, zum Teil als Gastgarten genützt, war in begrünete und befestigte Flächen unterteilt und es standen dort weitere Bäume.

Möblierung gab es am Platz relativ wenig. Ausnahmen bildeten Haltestellenhäuschen an den Bushaltestellen, Mistkübel und Möglichkeiten zur Sicherung der abgestellten Fahrräder, sowie einige mobile Plakatständer.

Ein Kreisverkehr ist mit Sicherheit ein gut geeignetes System für einen Platz wie den Sonnenfelsplatz. Fahrzeuglenker waren mitunter in der Lage, Stauungen, die durch querende Fußgänger an den Zebrastreifen verursacht wurden, durch Ausweichen in der großzügig bemessenen Kreisfahrbahn, welches natürlich nicht gänzlich gesetzeskonform ist, zu vermeiden. Eine größere Behinderung stellten vor allem die, an den Haltestellen in der Leechgasse, stoppenden öffentlichen Busse dar.

Obwohl ein Kreisverkehr grundsätzlich ein klar definiertes Funktionsprinzip besitzt, wirkte jener am Sonnenfelsplatz schon immer ein wenig chaotisch. Grund dafür waren sicherlich die eher unregelmäßig geformte Kreisfahrbahn und der schlechte Zustand der Asphaltdecke, aber auch die vielen Radfahrer und Fußgänger, die in größeren Gruppen aus dem Universitätsgelände beziehungsweise auch aus den öffentlichen Bussen auf den Verkehrsplatz zuströmten. Die Flächen, die den Fußgängern

³⁷ Vgl. Kainz 2007, 6 – 9.

³⁶ Vgl. Stadt Graz Stadtbaudirektion (Hg.), S. 12.

vorbehalten waren, reichten besonders zu Stoßzeiten oft nicht aus.³⁸

4.2.3. Sonnenfelsplatz neu – Shared Space beziehungweise Begegnungszone

2009 wurde die Ausschreibung für die Neugestaltung durchgeführt und 2010 die Konzepte in einem Bürgerbeteiligungsprozess und einem Workshop weiterentwickelt. Der Baubeginn war 2010 und die Fertigstellung 2011. Der Umbau des rund 3000 Quadratmeter großen Areals kostet gesamt 750 000 Euro. Inkludiert sind dabei die Kosten für die erneuerte Leitungsinfrastruktur, sowie Neugestaltung, Beleuchtung und Möblierung.

An der Projektplanung beteiligt waren: Architekturbüro kleboth lindinger dolling (Graz), Verkehrsplanungsbüro komobile (Gmunden), Soziologe Michael Sammer (Graz), Lichtplanungsbüro zoufal lichtgestaltung (Leonding) und Bauingenieurin DI Heike Falk.³⁹

Das Projekt basiert auf dem verkehrlichen Leitbild Shared Spaces. Durch die Öffnung des gesamten Platzraumes für die Fußgänger sollten diese in ihren Bewegungslinien freier werden. Auch Radfahrern, den öffentlichen Bussen und dem motorisierten Individualverkehr sollten die Fahrbahnfläche nach ihren Bedürfnissen nutzen können, jedoch unter besonderer Rücksichtnahme auf alle anderen Verkehrsteilnehmer. Obwohl in der Mitte des Platzes eine mit einer niedrigen Bordsteinkante versehene runde gepflasterte Fläche sehr an eine Mittelinsel eines

Kreisverkehrs erinnert, müssen die Bewegungslinien der Verkehrsteilnehmer nicht an die Funktionsweise eines solchen zwingenderweise angepasst werden. Besonders für große Fahrzeuge ist dies von Vorteil, da der nötige Radius für die Umrundung der Mittelinsel relativ klein ist. Bei kurzfristigen Stauungen ist es daher nun auch möglich die frei gewordenen Flächen nach eigenem Ermessen auszunutzen. Jeder kann den Sonnenplatz aber auch wie einen Kreisverkehr nutzen, jedoch ist der Vorrang nicht durch Verkehrsschilder geregelt.

Prinzipiell regelt die Straßenverkehrsordnung auch das Befahren eines Shared Space. Insbesondere gilt dies für die Rechtsregel und den Vertrauensgrundsatz, sowie den § 20 der StVO, welcher besagt, dass Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen anzupassen haben. Auch die Fußgänger sind angehalten, sich an den § 76 der StVO zu halten, welcher besagt, dass das überraschende Betreten der Fahrbahn nicht erlaubt ist und diese rasch zu überqueren ist.

Probleme am Platz bereiten vor allem die haltenden öffentlichen Busse und haltende Fahrzeuge. Es gibt am Sonnenfelsplatz keine Möglichkeit zum Halten für Ladetätigkeiten, das Abstellen am Platzrand ist durch Poller versperrt.

Nach der Einführung der Begegnungszone in die Straßenverkehrsordnung wurde der Sonnenfelsplatz auch in eine solche umgewandelt und entsprechend gekennzeichnet. Die grundlegendste Änderung ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 Kilometer pro Stunde. Gleichgeblieben ist, dass es keinen Vorrang für einen Verkehrsteilnehmer gibt, das Prinzip der Gleichberechtigung bleibt. Auch die Wegeführung auf der Verkehrsfläche bleibt für alle Nutzer frei, es wurde in keinen Kreisverkehr umgewandelt.

Fußgänger dürfen wie schon erwähnt, die gesamte Platzfläche nutzen. An den Rändern stehen ihnen jedoch für sie reservierte

Flächen, durch Poller abgegrenzt, zur Verfügung. Für blinde und sehbehinderte Menschen wurde ein Leitsystem für die Umgehung des gemeinschaftlich genutzten Verkehrsraumes und für die Fahrbahnübergänge an den Straßeneinmündungen eingerichtet, welches auch durch taktile Bodenmarkierungen erkennbar ist.

Parken ist am Sonnenfelsplatz grundsätzlich nicht erlaubt. Es gibt für Fahrräder zahlreiche Abstell- und Befestigungsmöglichkeiten. In den einmündenden Straßen gibt es Parkstreifen. Für Radfahrer wurden zahlreiche Abstellmöglichkeiten geschaffen.

Die Gestaltung des Sonnenfelsplatzes soll die Verkehrsteilnehmer über die Funktionsweise informieren. Unterschiedlich farbige Streifen, als „Klaviertasten“ bezeichnet, sollen auf die Mischnutzung hinweisen und alle vorsichtiger agieren lassen. Die Ränder, welche den Fußgängern vorbehalten sind, sind vollflächig eingefärbt. Die Farben der Streifen sind blau, rot, grün, gelb und orange, wobei sie sehr verblasst wirken und sich nicht deutlich von der restlichen Fahrbahnfläche unterscheiden. Ein sandfärbig eingefärbter Asphaltbelag soll die gesamte Zone als Begegnungszone kennzeichnen.

Während ein Teil des alten Baumbestandes entfernt wurde, gibt es an der Einmündung der Schubertstraße, als auch an der Ecke Zinzendorfsgasse und Halbärthgasse neue Bäume. Im Gegensatz zu früher wirkt der Sonnenfelsplatz weniger begrünt. Im Vorbereich des Chemiegebäudes gibt es nur mehr eine kleine Grünfläche. Der Rest musste dem Gebäudezugang und Sitzmöglichkeiten weichen.

Anstatt der gepflasterten Mittelinsel war in den ursprünglichen Plänen eine Wasserfläche vorgesehen.

In den Straßeneinmündungszonen wird die Fahrbahn wieder langsam abgesenkt, um den Höhengsprung zum Gehsteig herzustellen. An diesen Stellen gibt es Bordsteinkanten in grau.

³⁸ Vgl. Stadt Graz Stadtbaudirektion (Hg.).

³⁹ Vgl. Stadt Graz Stadtentwicklung (Hg.).

Der Sonnenfelsplatz wirkt mit all seinen Stadtmöbeln sehr voll gestellt. Man erkennt keine Zonierung der Elemente. Zahlreiche Poller, Sitzgelegenheiten und Müllkübel grenzen die reinen Fußgängerflächen ab. Dazwischen wurden viele Plakatständer aufgestellt. Es gibt einen Trinkbrunnen. Die abgestellten Fahrräder wirken in ihrer Masse wie eigene undurchlässige Elemente im Raum und verbrauchen sehr viel Platz in den für Fußgänger reservierten Bereichen.⁴⁰

4.2.4. Analyse der Realisierung und weiterführendes Konzept

Ich habe die Projektentwicklung und einige Veranstaltungen rund um den Shared Space Sonnenfelsplatz interessiert beobachtet und war von Anfang an begeistert. Die Umsetzung jedoch lies mich ein wenig ernüchtern. Im Folgenden möchte ich meine Gedanken zum Stadtraum Sonnenfelsplatz darstellen und Punkte aufzeigen, in der die Projektumsetzung nicht meinen Vorstellungen entspricht und Lösungsansätze dafür finden.

Die Umsetzung eines solchen Projektes, wie der Begegnungszone Sonnenfelsplatz, ist ein durchaus schwieriges Unterfangen. Einerseits politische Interessen, die Finanzierung und die beigezogenen Experten und andererseits die Einwände der Bevölkerung und wie in diesem Fall, ein Bürgerbeteiligungsverfahren verändern einen ursprünglichen Entwurf manchmal sehr stark. Es gibt einige Punkte, die in den Plänen für den Sonnenfelsplatz noch anders waren, die jedoch verändert werden mussten. Aber nicht immer wird es dabei besser.

Ich finde es deshalb interessant, mich mit einem Platz zu beschäftigen, den ich sowohl in seiner alten Funktionsweise kenne, als auch nach der Umgestaltung, da vieles in der Theorie, auf Plänen und in Abbildungen toll aussieht, es aber auf einem zweiten Blick und in der Realität anders als gedacht ist. Elemente mit Löchern, die zur Öffnung gedacht waren, wirken in Wirklichkeit vielleicht aber als Abgrenzung. Wie heißt es so schön: Papier ist geduldig – Bilder und Worte können vieles versprechen – aber auch: im Nachhinein ist man immer schlauer.

Für mich bedeuten die Nachbetrachtung eines realisierten Projektes und das Aufzeigen von Schwierigkeiten in der Umsetzung nicht „Schlechtmachen“, sondern aus Fehlern oder nicht erkannten Problemen zu lernen. Auch lohnt es sich, die tatsächlichen Auswirkungen auf die Umgebung zu betrachten.

Es scheint mir nicht sehr sinnvoll, das Ergebnis so zu akzeptieren wie es ist. Sondern wünschenswert wäre es, nach Lösungsansätzen zu suchen, die nicht das Konzept umwerfen, sondern mit relativ einfachen Maßnahmen zu verbessern. Weitreichendere Eingriffe sollte man dabei aber nicht außer Acht lassen und zumindest erwähnen.

Der Sonnenfelsplatz ist aufgrund seiner Lage im Univiertel und den vielen Studenten, die diesen queren, besonders interessant. Auch finde ich, dass das Konzept der gemeinschaftlich genutzten Straßenräume gerade in einem Universitätsviertel sehr gut passt. Junge Menschen gehen zum Teil anders mit Stadtraum um. Sie nutzen ihn nicht immer nach Anleitung und versuchen ihn, ihren Ansprüchen entsprechend zu beeinflussen. Zum Beispiel ist es für sie kein Thema, wenn es keine passenden Sitzmöglichkeiten in einem Stadtraum gibt, einfach die Gehsteigkante oder andere Elemente zu besetzen.

Die Frage nach der Aufenthaltsqualität stellt sich für mich am Sonnenfelsplatz nur begrenzt. Das Universitätsgelände selbst, aber auch der nahe Stadtpark und das Gelände am Rosenhain eignen sich dafür grundsätzlich besser. Jedoch gibt es durch die Mensa und die Gasthäuser sehr wohl Bedarf an Gastgärten.

Die Nähe zur sogenannten Partymeile Univiertel, auch wenn diese von den Anrainern und der Stadtpolitik nicht besonders wohlwollend gesehen wird, soll in diesem Zusammenhang auch erwähnt werden. An der Heinrichstraße und der Elisabethstraße, beides sehr stark befahrene Einfahrtsstraße, befinden sich mehrere Gasthäuser, Cafés und Lokale, die von den Studenten gerne besucht werden. Es ist natürlich nicht möglich, die Räumlichkeiten quasi zu verlegen, jedoch sollte dies in der weiteren Entwicklung dieses Viertels nicht vergessen werden.

Bevor ich mich mit der Begegnungszone Sonnenfelsplatz beschäftige, möchte ich erwähnen, dass der alte Kreisverkehr natürlich funktioniert hat. Jeder wusste wie man sich prinzipiell zu verhalten hatte, auch wann man die Grenzen ein wenig ausdehnen konnte. Die Probleme hinsichtlich des schlechten Straßenzustandes, sowie die Situation der Fußgänger und der haltenden öffentlichen Busse hätten, denke ich, aber trotzdem gelöst werden müssen.

Die Unfallstatistik lässt erkennen, dass in dieser Beziehung beide Systeme gleich gut funktionieren. Nur etwa vier bis fünf Unfälle mit leicht verletzten Personen passierten in einem Jahr. Unfälle ohne Personenschäden werden nicht statistisch erfasst.⁴¹

Die Begegnungszone am Sonnenfelsplatz finde ich prinzipiell sehr gelungen.

⁴⁰ (Vgl. Stadt Graz Stadtentwicklung (Hg.) & Stadt Graz Stadtbaudirektion (Hg.))

⁴¹ Kuhelnik 2013.

Über ein Gestaltungskonzept lässt sich auf zwei Ebenen diskutieren, erfüllte es die funktionalen Anforderungen und den persönlichen Geschmack. Die „Klavierstreifen“ gefallen mir aus funktionaler Sicht sehr gut. Die Farbgebung finde ich nicht sehr gelungen, wobei ich damit nicht die Farbauswahl selbst kritisieren möchte, sondern dass sie zu wenig auffallend ausgeführt sind. Im Grunde sind sie bereits so sehr verblasst, dass sie ihre Funktion, nämlich zu verwirren und dadurch die Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers zu steigern, nur mehr begrenzt erfüllen. Ich glaube, dass, wie auf den Entwurfsplänen ersichtlich ist, diese Farben viel konsequenter und markanter ausfallen hätten müssen. Dafür kann ich mir durchaus vorstellen, dass alle Streifen dieselbe Farbe aufweisen.

In einem Interview zur Umwidmung zur Begegnungszone mit Verkehrsstadtrat Mario Eustacchio 2013 bestätigte dieser, dass keine weiteren Investitionen in den Sonnenfelsplatz geplant sind.⁴² Die „Klaviertasten“ wurden seither nicht aufgefrischt. Im Grunde könnte man jedoch sagen, dass auch sonstige Bodenmarkierungen nun mal im Laufe der Zeit verblassen und immer wieder aufgefrischt werden müssen um ihre Funktion weiterhin zu gewährleisten, müssten auch die Fahrbahnmarkierungen als ein wichtiges Element der Einflussnahme auf die Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmer regelmäßig erneuert werden. Ob sich auch die traditionelle weiße Farbe eignet, müsste man ausprobieren.

Die Mittelinsel müsste nicht unbedingt sein, da sie nicht sehr auffallend ist und eigentlich auch keine Funktion hat. Vor allem die leichte Bordsteinkante ist meiner Meinung nicht glücklich gewählt und sollte zumindest abgerundet werden. Fahren Fahrzeuge darüber, ist das nämlich sehr deutlich zu hören und für Radfahrer könnte sie auch gefährlich werden. Gegen die Mittelinsel spricht, dass das Umfahren dieser nicht verpflichtend ist und sie daher als Element der Gestaltung, welche die Funktionsweise des Platzes

erkennbar machen soll, nicht unbedingt erforderlich wäre. Als Orientierungspunkt während des Befahrens ist sie aber mitunter nicht unwichtig. Die ursprünglich geplante Wasserfläche hört sich zwar interessant an, jedoch stelle ich sie mir in der Realität schwierig vor. Als Reminiszenz an die alte begrünte Mittelinsel könnte ich mir vorstellen, eine kleine Rasenfläche in der Fahrbahnebene, also im Falle des Falles auch befahrbar, einzufügen. Allerdings ist auch hier zu erwähnen, dass ein gewisser Pflegeaufwand für diese notwendig wäre.

Bezüglich der Stadtmöblierung muss ich sagen, dass es mir im Gesamten viel zu viel ist. Die Poller, dünne schwarze Stäbe, sind zur Abgrenzung des Fußgängerbereiches nötig, jedoch kann ich mich damit nicht wirklich anfreunden. Zusätzlich dazu gibt es Sitzmöglichkeiten in unterschiedlichen Höhen, eine Art Schwammerl aus Stein in der Farbe der jeweiligen Streifen, auf denen sie stehen. Ich kann mir allerdings nicht vorstellen, dass diese eine zusätzliche Funktion zu der der Abgrenzung haben, denn darauf sitzen oder sie in einer anderen Form nützen habe ich dort noch nicht wirklich jemanden gesehen. Die acht Müllkübel am Sonnenfelsplatz entsprechen den Standardmüllkübeln der Stadt Graz, wobei die Basis jener der Sitzmöglichkeiten entspricht. Diese drei Elemente sollten jeweils auf einem Streifen der „Klaviertastatur“ stehen. Des Weiteren wurden einige neue Bäume gepflanzt, mit Pflanzscheiben aus Erde. Außerdem gibt es in den Fußgängerbereichen eine Vielzahl an Radabstellmöglichkeiten mit Metallbügeln zur Befestigung des Rades. Diese bilden im Ganzen durch ihre Größe und dadurch, dass sie mitunter dicht belegt sind, eigene, sehr große Körper im Stadtraum. Zu erwähnen sind auch die Gastgärten, die Laternen und die Leuchten, die auf Seilen gehängt, die Verkehrsfläche beleuchten und ein etwas verloren wirkender Trinkbrunnen.

Während auf den Plänen und auch noch bei der Eröffnung der Platz durch seine Leere punkten konnte, muss man in der Realität aber

erkennen, dass, wenn man auch noch die zahlreichen mobilen Plakatständer und die Gastgärten beachtet, der Platz vollgeräumt ist. Ich bin überzeugt, dass der Platz im Prinzip leergeräumt und die Möblierung überdacht werden müsste. Gerade auch die Abgrenzung der beiden Funktionsflächen müsste vereinfacht werden, ein einziges durchgängiges Element, das wiederum in diese „Klaviertastatur“ integriert wird, erscheint mir sinnvoller. Einen höheren Aufwand würden lineare Elemente benötigen, wie ein schmaler Grün- oder Wasserstreifen, welcher sich aber in die Verkehrsoberfläche integrieren müsste.

Der Vorplatz der Mensa wurde im Zuge der Renovierungen nur zum Teil mitgestaltet. Es scheint, als ob aber auch der Rest etwas Aufmerksamkeit und Auffrischung vertragen hätte. Der großzügige Stiegenaufgang und der Gastgarten integrieren sich nur bedingt in den Stadtraum. Im Bereich zur Platzmitte muss man vor allem die mobilen Plakatständer kritisieren, sie bilden im Grunde eine durchgehende Abgrenzung zum Verkehrsraum.

Der Vorplatz des Chemiegebäudes wurde im Zuge der Gebäudesanierung neugestaltet. Der Zugangsbereich mit der großzügigen Rampe ist aus meiner Sicht sehr gut gelungen. Positiv ist, dass ein Teil der Grünfläche erhalten worden ist. Auch die Sitzmöbel sind angenehm, im Gegensatz zu den von mir so bezeichneten Schwammerln.

Mit den vielen Radabstellmöglichkeiten bin ich, auch wenn man sieht wie ausgelastet sie sind, unglücklich. Sie nehmen den Fußgängern zum Teil sehr viel Platz weg. Gerade für die Ecke Zinzendorfgasse und Halbärthgasse müsste man überlegen, ob man sie reduziert und ob sie nicht an anderen Stellen am Universitätsgelände selbst besser passen würden. Zudem wurde unterhalb der Rampe des Chemiegebäudes ein großzügiger Radabstellplatz eingerichtet, der leider jedoch etwas versteckt wirkt.

⁴² Kuhelnik 2013.

Am Sonnenfelsplatz ist es nicht so, dass Fußgänger auf den Platz gezogen werden sollen, sondern sie waren schon da. Auch zu Zeiten, in denen noch der traditionelle Kreisverkehr bestand, hielten sich nicht alle an die Richtlinien für Fußgänger in der Straßenverkehrsordnung. Wenn kein Fahrzeug in Sichtweite ist, querten sie schon mal, wenn auch kein Zebrastreifen dies erlaubt.

Die größte Schwierigkeit auf dem Kreisverkehrsplatz war wohl der zu geringe Raum für Fußgänger, wenn diese in Massen aus den Universitätsgebäuden ausströmten. Dies wurde mit der Erlaubnis, den gesamten Platzraum im Kreuzungsbereich zu nutzen, gut gelöst. Jedoch stellt sich für mich die Frage, warum nicht auch die Halbärthgasse, als von diesen Fußgängermassen ebenfalls betroffenen Straßenraum, nicht in die Planungen und somit in die Begegnungszone miteingeschlossen wurde.

Ähnliches gilt auch für die Zinzendorfsgasse. Für den motorisierten Individualverkehr führt eine Einbahnstraße in den Sonnenfelsplatz, für Radfahrer und Fußgänger hingegen ist auch die entgegengesetzte Richtung möglich, welche die wichtige und vielbefahrene Verbindung zum Stadtpark darstellt. Am Radfahrstreifen in Richtung Stadtpark kann es durch seine Lage zwischen Fahrbahn und Parkplätzen mitunter zu gefährlichen Situationen kommen.

Für die Beethovenstraße wäre die Begegnungszone hauptsächlich in Verbindung mit den Lokalen interessant, wobei dies gerade für die Nachtstunden gilt. Momentan halte ich eine solche für diese, als auch für die Schubertstraße und die Leechgasse, nicht für nötig. An beiden Straßen gibt es Gehsteige beziehungsweise -wege, jedoch keine Radfahrstreifen.

Prinzipiell finde ich es schwierig, wenn die Begegnungszone auf eine so kleine Fläche begrenzt ist. Die Kennzeichnung befindet sich jeweils nur wenige Meter vom Kreuzungsbereich entfernt. Man fährt in die Begegnungszone ein, und vor allem wenn man diesen

Stadtverkehrsraum nicht besonders gut kennt, umfährt man die Mittelinsel nach den Regeln des Kreisverkehrs und ist eigentlich auch schon wieder draußen aus dem besonderen Stadtverkehrsraum. Ich glaube, dass man das Verhalten an ein neues verkehrliches Leitbild auch Lernen muss. Erst durch das Kennenlernen der Abläufe am Platz, wie sich die anderen Verkehrsteilnehmer verhalten, lernt man mit der Situation mutiger, aber nicht riskanter, umzugehen und die Wegeführung wird freier.

Dabei ist es auch ein wenig sonderbar, dass ein Verkehrsschild den schilderlosen Verkehrsraum anzeigt und eine Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben wird, wobei eigentlich die momentane Verkehrssituation das Tempo bestimmen sollte. Die Gesetzgeber haben sich allerdings gegen die in dieser Beziehung radikalere Variante des Shared Space entschieden. Am Platz ist mir besonders das „Einfahrt verboten“-Schild aufgefallen. Einerseits ist es recht versteckt angebracht und andererseits spiegelt sich dieser Hinweis überhaupt nicht in der „Klaviertastatur“ wieder. Gerade für jene, die den Sonnenfelsplatz nicht genau kennen, wäre dies aber wichtig. Während am Sonnenfelsplatz nur mehr einige wichtige und unvermeidbare Verkehrstafeln angebracht wurden, gäbe es, glaube ich zumindest, in den Straßen durchaus noch Potential zum Verringern.

Eine Beobachtung hat mich übrigens überzeugt, dass Gemeinschaftsstraßen mitunter sogar besser funktionieren können. Wenn Fußgänger den Platz mittig überqueren, suchen sie sich Lücken im Verkehr und niemand muss stehen bleiben. Wenn sie allerdings an den Einmündungen queren, bleiben die Fahrzeuglenker, wie sie es gewohnt sind, für die Fußgänger stehen. Dies ist jedoch genau die Stelle, in der der Verkehrsfluss mitunter am stärksten gestört wird. Außerdem ist es interessant, wie Autofahrer und vor allem auch Radfahrer die Möglichkeiten, die ihnen das Verkehrssystem des Sonnenfelsplatzes bieten, ausnützen und bei auch kurzen Wartezeiten einfach ihre Wegeführung

geringfügig ändern. Besonders für große Fahrzeuge, insbesondere Busse und Lastkraftwagen, wurde das passieren einfacher, da sie größere Radien fahren dürfen und sich nicht an den kleinen der Mittelinsel anpassen müssen.

Grundsätzlich glaube ich schon, dass wir Menschen in der Lage sind, mit einem Verkehrssystem zurechtzukommen, welches auf Rücksichtnahme basiert. Trotzdem ist es positiv, dass auch all jene, die mit der freien Wegeführung nicht so gut zurecht kommen, auf traditionelle Weise den Stadtverkehrsraum als Kreisverkehr mit Fußgängerübergängen an den Einmündungen nutzen können.

Ein weiteres großes Problem am Sonnenfelsplatz sind die Haltestellen der öffentlichen Busse. Sie einfach zu entfernen, funktioniert aber natürlich nicht. Ich könnte mir vorstellen, dass zu einer Erleichterung der Situation die bessere und geschicktere Verteilung der Haltepunkte beitragen könnte. Denn wenn im Moment Busse, besonders in den Haltestellenbereichen der Leechgasse, anhalten, staut es sich in der Begegnungszone. Für die aus dem Zentrum in die Straßen einfahrenden Fahrzeuge sollte die Fahrbahn immer freibleiben. Als ich die Linienführung der einzelnen Buslinien genauer durchdachte, musste ich erkennen, dass die einzige Möglichkeit wäre, die Haltestellen Universität und Uni/Mensa zusammenzulegen. Sie sind nicht besonders weit voneinander entfernt und alle Buslinien halten an beiden Stellen. Positionieren würde ich sie mittig in der Halbärthgasse, jedoch soweit versetzt, dass Fahrzeuge bei Bedarf auch ausweichen können. Dies würde auch die Einbeziehung dieser Straße in die Begegnungszone zusätzlich rechtfertigen. Außerdem könnte man so nicht nur die Stauungsgefahr an der Leechgasse minimieren, sondern auch den Fußgängerverkehr quer über den Sonnenfelsplatz, welcher zwischen den Haltestellen und dem Universitätsgelände pendelt.

Zu hinterfragen ist in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung der Haltestellenhäuschen. Im Gegensatz zu Skizzen der Planer

wurde an einer eine großzügige Ausführung der Standard-Häuschen der Grazer Linien verwendet. Die anderen Haltestellen markieren lediglich relativ unscheinbare Hinweisschilder. Als Teil einer andersartigen Verkehrsfläche hätte ich mir andere und markantere Überdachungen gewünscht, zum Beispiel welche, die rundherum offen sind.

Wie immer gibt es auch im Univiertel zu wenig Parkmöglichkeiten. Gerade für jene, die aus dem Umland einpendeln, wären solche wichtig. Als Fußgänger oder Radfahrer sieht man dies natürlich anders und man möchte mehr Platz für die Menschen und weniger für Privatautos. Im Falle einer Einbeziehung der Zinzendorfsgasse und der Halbärthgasse in die Begegnungszone müsste man die Anzahl derer wiederum auch etwas reduziert werden. Für eine so große Bildungseinrichtung wäre ein Parkhaus oder eine Tiefgarage durchaus interessant. Wo ein solches Projekt im Univiertel umgesetzt werden könnte ist allerdings schwer zu beantworten. Wenn wir den Stadtverkehrsraum zum Teil den Fußgängern zurückgeben möchten, müssen wir gleichzeitig auch versuchen, Parkmöglichkeiten auf eine andere Art und Weise zu schaffen. Ein solches Parkhaus wäre besonders interessant, wenn es in unmittelbarer Umgebung zur Universität und gut an das Verkehrssystem angeschlossen wäre. Im Zuge meiner Überlegungen wären für mich zwei Grundstücke direkt nordöstlich der Mensa denkbar. Derzeit steht an der Schubertgasse ein Gebäude leer, welches sehr renovierungsbedürftig ist. An der Leechgasse gibt es einen privaten Parkplatz. Dazwischen befindet sich das Gebäude der Österreichischen Hochschülerschaft der Karl-Franzens-Universität. Dieses Gebäude abzureißen und durch einen Neubau bestehend aus Parkhaus und Büroflächen zu ersetzen ist nicht möglich, da es laut Flächenwidmungsplan der Stadt Graz unter Denkmalschutz steht.⁴³ Jedoch wären ein oder vielleicht sogar zwei kleine Parkhäuser möglich. Diese müssten jedoch mit

den modernen Möglichkeiten automatisierter Parksyste me ausgestattet werden und in die Höhe und die Tiefe gebaut werden, da der Platz sehr begrenzt ist.

In den Sommermonaten des Jahres 2014 wurde im Zuge von Bauarbeiten in der Glacisstraße die Strecke durch die Zinsendorfsgasse über den Sonnenfelsplatz und weiter Richtung Schubertstraße zusätzlich zur Umfahrung der Baustelle genützt. Mit der Einrichtung der Umleitung wurde die Widmung zur Begegnungszone ausgesetzt und die entsprechenden Schilder unter anderem durch Hinweistafeln für Zebrastreifen ausgetauscht. Man hat sich nicht getraut, dem Leitbild der Begegnungszone und einer relativ freien Nutzung eines Stadtverkehrsplatzes auch unter erhöhtem Verkehrsaufkommen zu vertrauen. Nicht nur neue Verkehrszeichen wurden angebracht, sondern auch die üblichen Bodenmarkierungen, Zebrastreifen, Leit- und Sperrlinien. Mobile lineare Leitsysteme trennen Fußgängerbereiche und Fahrbahnen. Sich frei durch den Stadtverkehrsraum zu bewegen sollte durch diese Maßnahmen verhindert werden.

Es macht natürlich Sinn, wenn aufgrund geänderter Bedingungen, wie durch diese Umfahrung, auch das Verkehrssystem temporär angepasst wird. Interessant hätte es jedoch auch sein können, diesen gemeinschaftlich genutzten Straßenraum unter erhöhtem Verkehrsaufkommen zu beobachten, um so vielleicht sogar Verbesserungsmöglichkeiten zu finden.

Wie sich der Sonnenfelsplatz nun in Zukunft weiterentwickeln wird, ob die Begegnungszone wieder eingerichtet wird oder vielleicht sogar das Verkehrssystem einem traditionellen Kreisverkehr dauerhaft angepasst wird, wird man erst sehen. Von einer Weiterentwicklung des Konzeptes und entsprechender Maßnahmen rund um den Platz dürfen wir derzeit, schon aufgrund der genannten Aussagen des Verkehrsstadtrates, nicht ausgehen.

⁴³ Stadt Graz – Stadtplanungsamt (Hrg.). Beilage Flächenwidmungsplan



4.3. Planmaterial

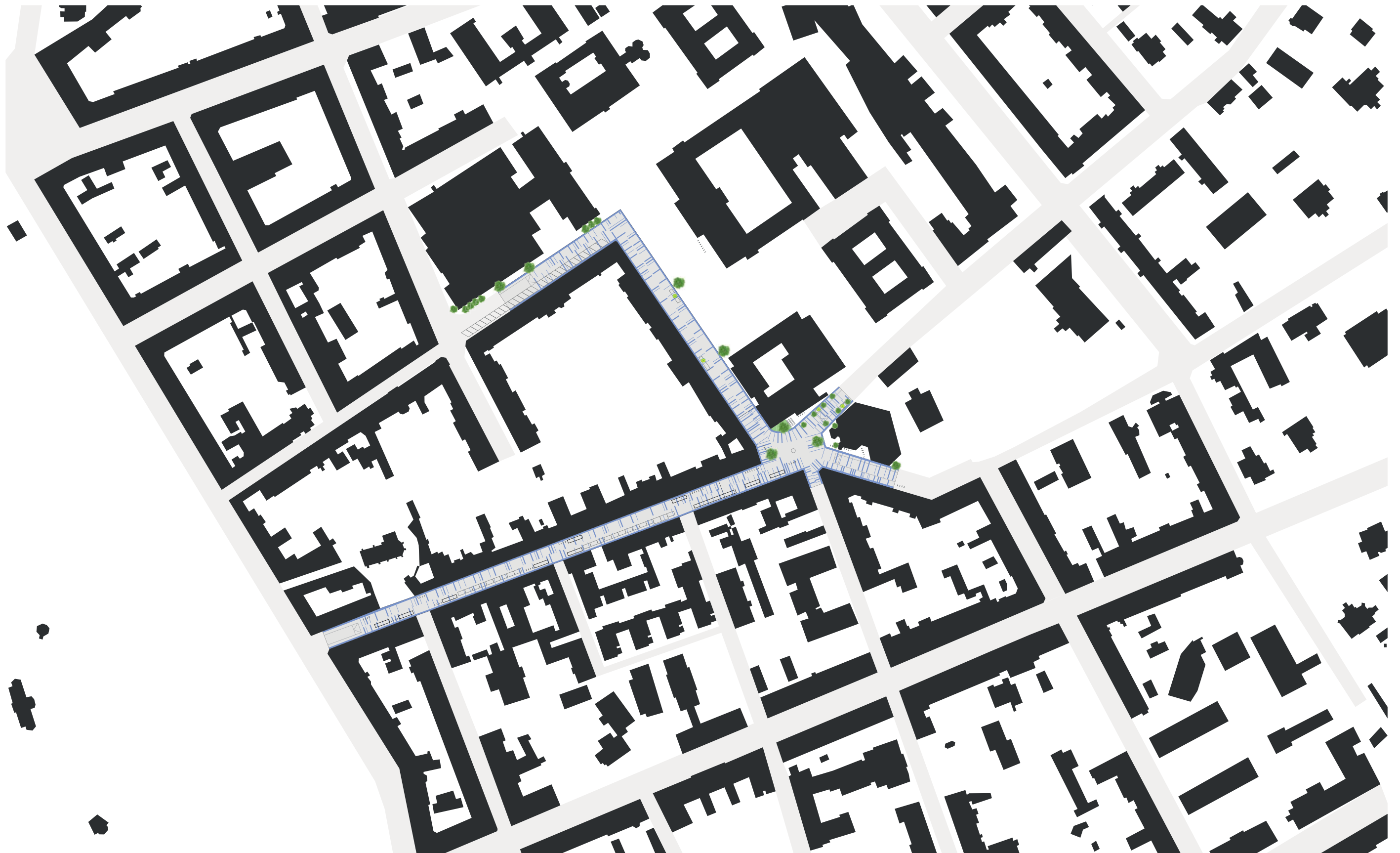
4.3.1. Orthofoto M 1:2500



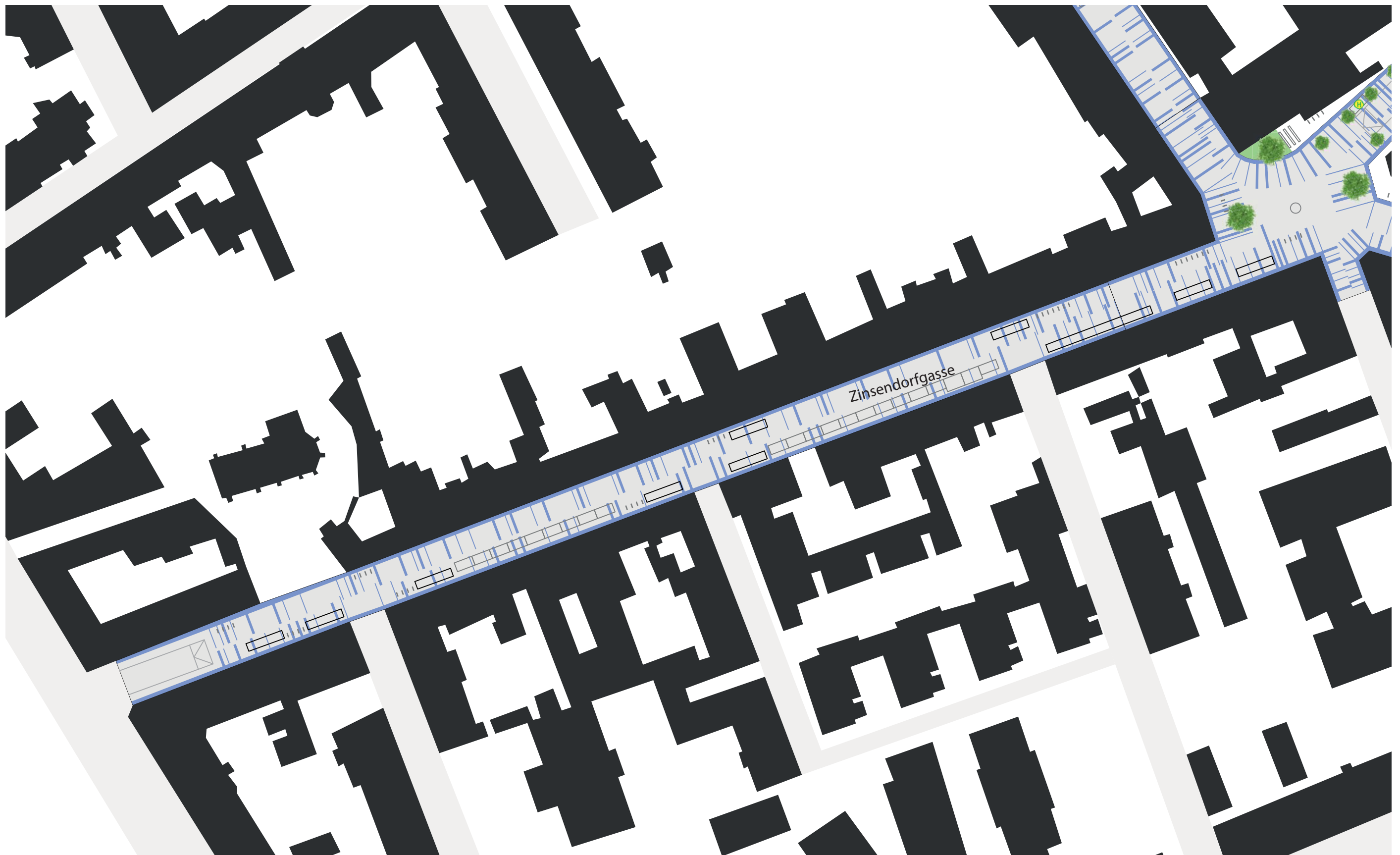
4.3.2. Orthofoto mit Schwarzplan überlagert
M 1:2500



4.3.3. Konzept Sonnenfelsplatz
M 1:2500



4.3.4. Konzept Zinsendorfgasse
M 1:1000



4.3.5. Konzept Halbärthgasse

M 1:1000



5. Griesplatz

5.1. Griesviertel

Der Grazer Bezirk Gries befindet sich östlich der Mur und südlich der Annenstraße, welche diesen vom nördlich gelegenen Bezirk Lend trennt und die Altstadt mit dem Hauptbahnhof verbindet. Die Entwicklungsgeschichten dieser beiden Stadtteile haben viele Gemeinsamkeiten und sind sehr eng miteinander verknüpft. Gemeinsam bildeten sie die Murvorstadt.

Als Griesviertel möchte ich den Stadtteil rund um den Griesplatz als Zentrum bis zum Südtiroler Platz im Norden und dem Karlauplatz im Süden bezeichnen.

Die Bezirke Lend und Gries und insbesondere ihre großen Stadträume Lend- und Griesplatz lagen ursprünglich außerhalb der Stadtmauern. Eine alte Handelsstraße führte etwa parallel zum Fluss Mur durch dieses Gebiet und förderte die Entstehung der Plätze als Handelsplätze und die Ansiedelung von Händlern, Gewerbetreibenden und Gaststätten.

Mittelalterliche Strukturen aus dieser Zeit findet man rund um Lend- und Griesplatz bis heute. Geprägt hat diese beiden Bezirke vor allem aber auch später die Gründerzeit. Rund um die Jahrhundertwende wurden achsiale Straßen, wie die Annenstraße als Verbindung der Altstadt mit dem neuen Bahnhof angelegt und außerdem wurden zahlreiche Neubauten in der typischen Form der Blockrandbebauung errichtet.

Südlich des Griesplatzes ist die Bebauungsstruktur hauptsächlich vom 20. Jahrhundert geprägt. Einzelbauten bestimmen das Bild,

Blockrandbebauung wurde nur ansatzweise umgesetzt. Besonders heraussticht dabei das innerstädtische Einkaufszentrum Citypark.

Die Stadträume sind ebenfalls durch die beiden Entwicklungsphasen Mittelalter und Gründerzeit geprägt. Man findet geschwungene Stadträume, geformt durch die natürlichen Gegebenheiten der Entstehungszeit, sowie auch geometrische Straßenraster, welche zur Einteilung der Bebauungsstrukturen dienten. Bis auf einige größere gründerzeitliche Verbindungsachsen sind die Straßenzüge nicht besonders breit, weshalb zahlreiche Einbahnstraßenzüge eingerichtet wurden.

Das Viertel grenzt westlich an die Mur und die Uferstraße Grieskai, welcher teilweise als Einbahnstraße in den Süden fungiert. Im Süden beziehungsweise im Osten umschließen dieses Viertel der Karlauer- und der Lazarettgürtel, zwei gut ausgebaute Verkehrsstraßen.

Die Straßen des Griesviertels sind zum größten Teil für den motorisierten Individualverkehr bestimmt. Nur wenige stehen ausschließlich FußgängerInnen zur Verfügung. Das Radwegenetz ist besonders im Bereich des Griesplatzes lückenhaft.

Zahlreiche städtische Buslinien queren den Griesplatz. Außerdem gibt es Haltestellen von Regionalbuslinien. Straßenbahn führt derzeit keine in dieses Gebiet, jedoch gibt es die Idee einer neuen Linie, die über den Griesplatz führend, die Reininghausgründe mit der Innenstadt verbinden soll.⁴⁴

Zahlreiche Straßenzüge stellen wichtige Nord-Süd-beziehungsweise Ost-West-Verbindungen innerhalb der Stadt dar.

Auch der Griesplatz ist Teil einer solchen Verkehrsachse. Die Karlauerstraße führt in den Süden. Die historische Achse in den Norden über die Griesgasse besteht durch die Einbahnstraße nicht

mehr. Die Brückenkopfgasse und die Zweiglasse stellen die Verbindung zu Murbrücken und somit zur Altstadt dar. Über die Rösselmühlgasse gelangt man in den Osten der Stadt.

5.2. Griesplatz

Der Griesplatz bildet das historische Zentrum des Viertels und des Bezirkes.

Der Ruf des Bezirkes und auch des Platzes ist kein guter. Der hohe AusländerInnenanteil, immer wiederkehrende Nachrichten über Gewalt als auch renovierungsbedürftige Gebäude und Straßenräume prägen das Bild über dieses Viertel. Auch wird über das hohe Verkehrsaufkommen und dadurch entstehende Belastungen geklagt.

Bereits um die Jahrtausendwende wurde eine Neugestaltung des Griesplatzes diskutiert. Den Wettbewerb gewann das Projekt von Boris Podrecca mit einer Tiefgarage unterhalb des südlichen Platzes und einer Neuorganisation des Verkehrssystems, sowie der Miteinbeziehung einer Straßenbahnlinie, welche über den Platz führen sollte.⁴⁵ Realisiert wurden diese Pläne jedoch aufgrund von Geldmangel nicht. Lediglich eine kleine Platzfläche im Norden an der Griesgasse wurde im Jahr 2003 umgestaltet. Dabei wurden die Oberflächen neu gestaltet und die alte Markthalle durch ein Flugdach als Wartebereich für die Bushaltestelle und mit drei kleinen Boxen für Imbissstände beziehungsweise eine Trafik ersetzt. Zu einer wesentlichen Verbesserung für den Platz führten

⁴⁴ Vgl. Stipsits 2013.

⁴⁵ Vgl. Boeckl 2003. S 128 - 131

diese jedoch nicht. Größere Missstände stellen vor allem der überdimensionierte Busbahnhof und die unübersichtliche und flächenintensive Wegführung aller VerkehrsteilnehmerInnen dar.

Immer wieder werden von Anrainern die Aufwertung und die Reorganisation des Platzes von der Stadt gefordert. Daneben wünschen sie sich aber auch Maßnahmen zur Attraktivierung des Viertels, um Menschen aus der restlichen Stadt auf den Griesplatz zu locken. Eine häufig genannte Idee ist jene eines Spezialitätenmarktes ähnlich des Wiener Naschmarktes.

Dabei hat der Griesplatz selbst und seine Umgebung durchaus einiges Interessantes zu bieten. Besonders nennenswert empfinde ich den Waschsalon, einen veganen Schnellimbiss und einige Elektrohändler.

Der nördliche Teil des Griesviertels mit der Griesgasse und entlang des Grieskais hat sich bereits sehr positiv entwickelt. Einige der Lokale und die beiden Hotels Wiesler und Weitzer sind in der Stadt bekannt.

Es wäre nun wünschenswert, dass auch der Griesplatz und die südliche Griesgasse aufgewertet werden.

An dieser Stelle möchte ich noch einmal auf den Lendplatz zurückkommen. Dieser wurde umgebaut und das Verkehrssystem umstrukturiert. Die breiten FußgängerInnenbereiche entlang der Häuserfronten sollten ihn für diese interessanter machen. Die Fahrbahnen wurden in der Mitte zusammengelegt, getrennt durch einen Grünstreifen. Fahrradstreifen wurden angelegt.

Ich wohne schon recht lange am Lendplatz und empfinde ihn als sehr angenehm. Der Marktplatz im Süden ist auch für den Aufenthalt sehr gut geeignet. Dagegen laden die Flächen entlang der Häuserfronten nur bedingt zum Verweilen ein. Dies vor allem deshalb, weil Impulse, wie Sitzmöbel und Gastgärten fehlen.

Der Umbau hat mit Sicherheit sehr positiv auf den Lendplatz gewirkt. Jedoch muss man anmerken, dass die Umgestaltung alleine weder Leben auf den Platz gebracht hat, noch das soziale Gefüge oder kulturelle Probleme beeinflussen konnte.

Deshalb, glaube ich, eine Platzneugestaltung zwar die Wegführung und das Erscheinungsbild ändern, aber nicht auch alle anderen Probleme lösen kann. Zu hohe Erwartungen an ein solches Projekt und an die folgenden Veränderungen sind nicht angebracht, auch wenn Begriffe wie Begegnungszone oder Shared Space im Spiel sind. Vieles kann sich im Anschluss an den Umbau entwickeln, muss es aber nicht.

5.2.1. Städtebauliche Analyse und Beschreibung der verkehrlichen Grundlagen

Der Griesplatz ist ein sich nach Süden verjüngender Stadtverkehrsraum, welcher in der Karlauer Straße mündet. Er besteht im Prinzip aus drei Kreuzungsbereichen, wobei vor allem jene im Norden und in der Mitte die entscheidenden sind.

Im Norden münden drei Straßen in den Platzraum. Die Rösselmühlgasse führt nach Osten und die Griesgasse nach Norden. Aus dem Westen fährt man über die Brückenkopfgasse in den Platz ein.

In der Mitte mündet die Zweiglasse im Griesplatz, welche im Gegensatz zur Brückenkopfgasse in den Westen führt.

Im Süden schließt die bereits genannte Karlauer Straße an den Platzraum an. Etwas versetzt münden an dieser Stelle zwei untergeordnete Querstraßen im Straßenraum, die Albert-Schweitzer-Gasse im Osten und die Stadlgasse im Westen.

Die Wegführung am Platz selbst ist derzeit sehr kompliziert. Ortsunkundige VerkehrsteilnehmerInnen müssen sich erst in diesem Zusammenspiel von zahlreichen Abbiegespuren, der Busspur, Sperrflächen und Straßeninseln zurechtfinden.

Die Bebauung des Griesplatzes ist sehr kompakt und umschließt den gesamten Platzraum. Gründerzeitliche Gebäude, Neubauten aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, sowie Altbestand aus der Zeit bis zum 19. Jahrhundert bilden zusammen ein recht homogenes Ensemble. Jedoch ist der Zustand der Gebäude und insbesondere auch der Erdgeschosszonen zum Teil nicht sehr gut. Erwähnenswert sind zwei Gebäude: die Welsche Kirche direkt am Griesplatz und das Hochhaus der Telekom Austria Group (früher Posthochhaus), welches zwar nicht direkt am Platz steht, aber aufgrund seiner Höhe und seiner Fassadengestaltung ein Blickpunkt ist. Unterhalb der nördlichen Kreuzung steht die Ecce-Homo-Säule.

Der Griesplatz ist sehr gut an den öffentlichen Busverkehr, innerstädtische und regionale Linien, angeschlossen. Dies erfordert zahlreiche Haltestellen.

Für RadfahrerInnen ist der Griesplatz derzeit kein angenehmer Ort.

Am Platz gibt es derzeit großzügige Parkflächen, wobei aber meist zahlreiche Plätze frei sind. Der Griesplatz befindet sich in der sogenannten Blauen Zone der Grazer Parkraumbewirtschaftung, wobei diese hier auch endet. Daher herrscht kein allzu großer Druck auf die Parkplätze.

Der Griesplatz bietet derzeit trotz seiner eigentlichen Größe nur wenig Platz zum Aufhalten. Verkehrsinseln, zahlreiche Abbiegespuren, Sperrflächen, die überdimensionierten Bushaltestellen und großzügige Parkflächen belegen einen Großteil des Platzes. Außerdem sind Straßenbelag und diverse Infrastruktureinrichtungen renovierbedürftig.

Im Folgenden möchte ich auf die wichtigsten, der in den Griesplatz mündenden Straßen näher eingehen.

Die Griesgasse verbindet den Südtiroler Platz mit dem Griesplatz in Form einer langezogenen Biegung. Die Gasse ist dicht bebaut, mit einer für die Entstehungszeit im Mittelalter typischen kleinstrukturierter Gebäude. Einige Straßen durchqueren die Gasse, dabei stellt die Belgiergasse den größten Einschnitt dar, eine Zufahrtstraße in die Innenstadt mit relativ hohem Verkehrsaufkommen. Besondere Anziehungskraft entlang der Straße haben die beiden Hotels Wiesler und Weitzer, die jedoch zum Grieskai orientiert gebaut sind. In der Erdgeschosszone sind einige kleine Geschäfte untergebracht. Grundsätzlich muss man aber festhalten, dass die Gasse zwischen den Hotels und dem Griesplatz Renovierungsbedarf hat. Im Kontrast dazu ist die Griesgasse zwischen den Hotels und dem Südtiroler Platz durchaus sehr interessant. Zahlreiche interessante Geschäfte und Lokale haben sich angesiedelt. Im letzten Stück wurde eine kleine Fußgängerzone eingerichtet, die von RadfahrerInnen durchquert werden darf. Die Griesgasse wird abgesehen von jenem Teilstück mit der Fußgängerzone, zum größten Teil als Einbahnstraße geführt. Jedoch gibt es auch Bereiche mit Gegenverkehr. Parken ist auf der gesamten Länge, zum Teil auch beidseitig, erlaubt. FußgängerInnen stehen auf beiden Seiten Gehsteige zur Verfügung. Für die Verbindung in den Norden von Graz eignet sich die Griesgasse auch für RadfahrerInnen. In Richtung Süden sucht man sich besser eine andere Strecke, da Gegenverkehrs- und Einbahnsystem sich abwechseln und gegen die Einbahn nur an einer kurzen Strecke für RadfahrerInnen erlaubt ist.

Die Rösselmühlgasse führt über die Josef-Huber-Gasse zu den östlich des Griesviertels gelegenen Grazer Hauptverkehrsachsen Eggenberger Gürtel und Lazarettgürtel. Der Straßenraum ist unterteilt in beidseitigen Gehsteigen und der mehrspurigen Fahrbahn. Abbiegespuren und Ampelsysteme an den Kreuzungen

entlang dieses Straßenzuges leiten den Verkehr. Typisch für solche Straßen aus der Gründerzeit sind die dichte Blockrandbebauung mit meist viergeschossigen Wohnbauten mit zum Teil kommerziell genutzten Erdgeschosszonen, der Bevorzugung des motorisierten Individualverkehr, der Vernachlässigung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen und des monotonen bis tristen Charakters. Lediglich der Rösselmühlpark bildet hier eine Ausnahme.

Die Brückenkopfgasse verbindet den Griesplatz mit der Radetzkybrücke über die Mur und somit mit dem Grazer Westen. Die Bebauung setzt sich aus älteren und kleinteiligeren Strukturen sowie Gründerhausbauten zusammen. Auch diese Straße unterwirft sich den Anforderungen des Verkehrsgeschehens. Während die Brückenkopfgasse als Einbahnstraße in den Platz führt, gibt es etwa in der Mitte des Griesplatzes das Gegenstück, nämlich die Zweiglasse, welche vom Platz über die Augartenbrücke auf die andere Murseite führt. Auch die beiden Murbrücken gliedern sich in dieses Einbahnsystem ein. Diese Regelung gilt auch für den öffentlichen Busverkehr am Griesplatz. Die Zweiglasse ist gründerzeitlich geprägt. Mit der Grazer Synagoge befindet sich ein sehr bekanntes Gebäude an der Gasse. Beide Straßenzügen vernachlässigen FußgängerInnen, als auch RadfahrerInnen.

Die Karlauerstraße führt vom südlichen Platzende weiter in den Süden. Diese Straße ist eher vom 21. Jahrhundert durch zahlreiche Einzelbauten geprägt. Den Zustand der Karlauerstraße muss man mit recht schlecht beantworten. Erwähnenswert ist der noch bestehende Supermarkt, sowie der bereits aufgelassene etwas weiter südlich. Eine Zufahrt zum nahe gelegenen Citypark gibt es ebenfalls. Etwas versteckt findet man aber auch die Karlauerkirche an dieser Straße. Den Zustand der Karlauerstraße muss man mit recht schlecht beantworten. Der eher schlechte Straßenzustand und die Vernachlässigung von Gebäuden verstärken den Eindruck eines Straßenzuges, den man eher meiden müsste, insbesondere als RadfahrerIn beziehungsweise als FußgängerIn.

5.2.2. Konzeptentwicklung für den Griesplatz

Der Griesplatz hat einen schlechten Ruf. Die Vorurteile sind unter anderem: Ausländerviertel, Kriminalität, schmutzig und heruntergekommen, Verkehrsplatz. Ein Konzept Griesplatz muss nun vor allem diese Vorurteile bekämpfen. Während „schmutzig und heruntergekommen“ durch eine Neugestaltung leicht zu lösen ist, wird es beim Problem des hohen Verkehrsaufkommens schon schwieriger. Der Griesplatz wird nie eine Fußgängerzone werden, Ziel jeder Neugestaltung aber muss natürlich eine gewisse Verkehrsberuhigung und ein Mehr an Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sein. Alle sozialen und gesellschaftlichen Schwierigkeiten lassen sich allerdings nicht mit Architektur, Städtebau oder Verkehrsplanung lösen. Den Griesplatz wieder in das Alltagsleben der GrazerInnen zu integrieren muss das Ziel sein. Initiativen der Bewohner, sich zu treffen und miteinander etwas zu entwickeln halte ich für wesentlich nachhaltiger.

Der Griesplatz hat durchaus auch einige Qualitäten zu bieten. Er ist ein großer Stadtraum mit geschlossener Bebauung. Die Breite der nördlichen Platzhälfte würde genügend Raum für großzügigere Fußgängerbereiche an den Häusern, welche in der Erdgeschosszone Platz für Geschäfte und Lokale mit Gastgärten bieten könnten. Am nördlichen Platzende und im Übergang zur Griesgasse bietet sich ein schöner großer Freiraum für verschiedenste Veranstaltungen an. Dieser Bereich besitzt auch die höchste Aufenthaltsqualität, da er ein wenig abseits des Hauptverkehrsgeschehens liegt. Immer wieder hört man vom Wunsch nach einem „Schmankerl-Markt“ ähnlich dem Wiener Naschmarkt. Ich könnte mir vorstellen, diese Idee als Konzept für die gesamte Griesgasse und rund um diese

anzuwenden. Im nördlichen Teil dieses Viertels hat sich bereits ein sehr interessantes Nebeneinander von einigen gut besuchten Restaurants entwickelt. Um der Multikulturalität des Bezirkes Gries zu entsprechen, würde die Griesgasse als Sammelsurium von Esskulturen der Welt sicherlich Interesse in der restlichen Stadt erzeugen.

Ich glaube, dass ein solches Projekt allerdings Zeit zur freien Entwicklung braucht. Obwohl der Abriss der alten Markthalle zu kritisieren ist, würde ich keine neue errichten, da ich glaube, dass eine solche derzeit nicht interessant ist. Die derzeitigen drei Stände empfinde ich eher als kontraproduktiv. Erstens sind ohnehin nur zwei besetzt und zweitens wenden sie den Rücken zur Platzfläche und bilden so eine Barriere zur der Bushaltestelle.

Des Weiteren möchte ich auch keine vorgefertigten Sitzmöbel auf dem Griesplatz verteilen. In der Hoffnung, dass sich durch verschiedene Initiativen mehr Miteinander entwickelt, glaube ich auch, dass die Bewohner eigene Ideen verwirklichen sollten. Ich halte es für wesentlich spannender, wenn in einer Nacht-und-Nebel-Aktion auf den, ansonsten puristisch gehaltenen Haltestellen Schaukeln montiert würden.

Die Rahmenbedingungen für die Planung des Griesplatzes sind jene, welche auch aktuell gelten.

Sämtliche Haltestellen behalten in etwa ihre Position. Der Busbahnhof wird jedoch auf drei Haltestellen in Sägezahnaufstellung reduziert. Die Taxistände wandern jedoch von der Griesgasse zum Busbahnhof. Neu werden einige über den Platz verteilte Radabstellmöglichkeiten sein. Die Anzahl der Parkplätze für Autos wird drastisch reduziert, da meine Wahrnehmung war, dass ohnehin immer viele frei waren.

Die einzige Änderung betrifft eine neue Straßenbahnlinie. Als Anschluss an das Öffentliche Verkehrsnetz der Reinighausgründe

weiter im Osten, soll eine neue Linie über den Griesplatz errichtet werden. Das Konzept sieht derzeit zwei mögliche Routen vor, jene über die Rösselmühlgasse und jene über den Griesplatz Richtung Karlauerstraße. Auch wenn die Variante über die Rösselmühlgasse favorisiert wird, würde ich die andere Variante bevorzugen.⁴⁶ Gerade auch die Karlauerstraße bedarf einer Aufwertung, welche nicht nur eine neue Asphaltdecke beinhaltet. Außerdem würde das Einkaufszentrum Citypark so an das Straßennetz angeschlossen werden, dies ist vor allem für Grazer Kunden interessant.

Das verkehrliche Leitbild für mein Konzept für den Griesplatz ist nicht zwingenderweise jenes der Gemeinschaftsstraße. Dennoch habe ich versucht, unkonventionelle Ideen für die Wegführung zu finden.

Die gesamte Platzfläche wird asphaltiert und keine Höhensprünge aufweisen. Zur Barrierefreiheit wird ein taktiles Leitsystem im Boden versenkt, welches natürlich auch alle FußgängerInnenübergänge, in Form von blauen Farbflächen, erkennbar macht.

Es wird keine Ampeln auf dem Griesplatz geben, jedoch werden die einzelnen Fahrbahnen durch weiße Bodenmarkierungsfarbe linear gekennzeichnet werden. Dies soll die Linienführung sichtbarer machen und das Befahren vereinfachen. Zur Sichtbarmachung von Einbahnstraßen werden entsprechende Verkehrszeichen angebracht.

Die beiden großen Kreuzungsbereiche werden mit gelben Farbflächen als solche deutlich erkennbar sein.

Die Radfahrstreifen in der Rösselmühlgasse und in der Karlauerstraße werden weiß markiert.

Im Gegensatz zum bestehenden Griesplatz werden Abbiegespuren und mehrspurige Fahrtrichtungen so gut es geht vermieden. Dadurch ergaben sich die vielen Resträume am Platz.

Die beiden Kreuzungsbereiche, jener mit der Zweiglgasse, sowie jene, am nördlichen Platze mit der Rösselmühlgasse, der Griesgasse und der Brückenkopfgasse, sind die entscheidenden Punkte auf dem Griesplatz.

Ich habe den nördlichen Kreuzungspunkt mit einem Kreisverkehr mit begrünter Mittelinsel gelöst. Die Straßenbahn durchquert den Kreisverkehr durch diese Mittelinsel. Ziel war es diese in das Verkehrssystem zu integrieren und nicht als grundsätzlich eigenständiges Element im Stadtraum zu sehen. Durch diese Wegführung entstehen zwei zusätzliche Konfliktpunkte im Kreisverkehr, zusätzlich zu den vier an jeder einmündenden Straße.

Die Öffentlichen Verkehrsmittel sollen, wie schon erwähnt, am Platz Teil des Verkehrssystems sein und nur zum Anhalten an den Haltestellen eigenständige Flächen zugeschrieben bekommen.

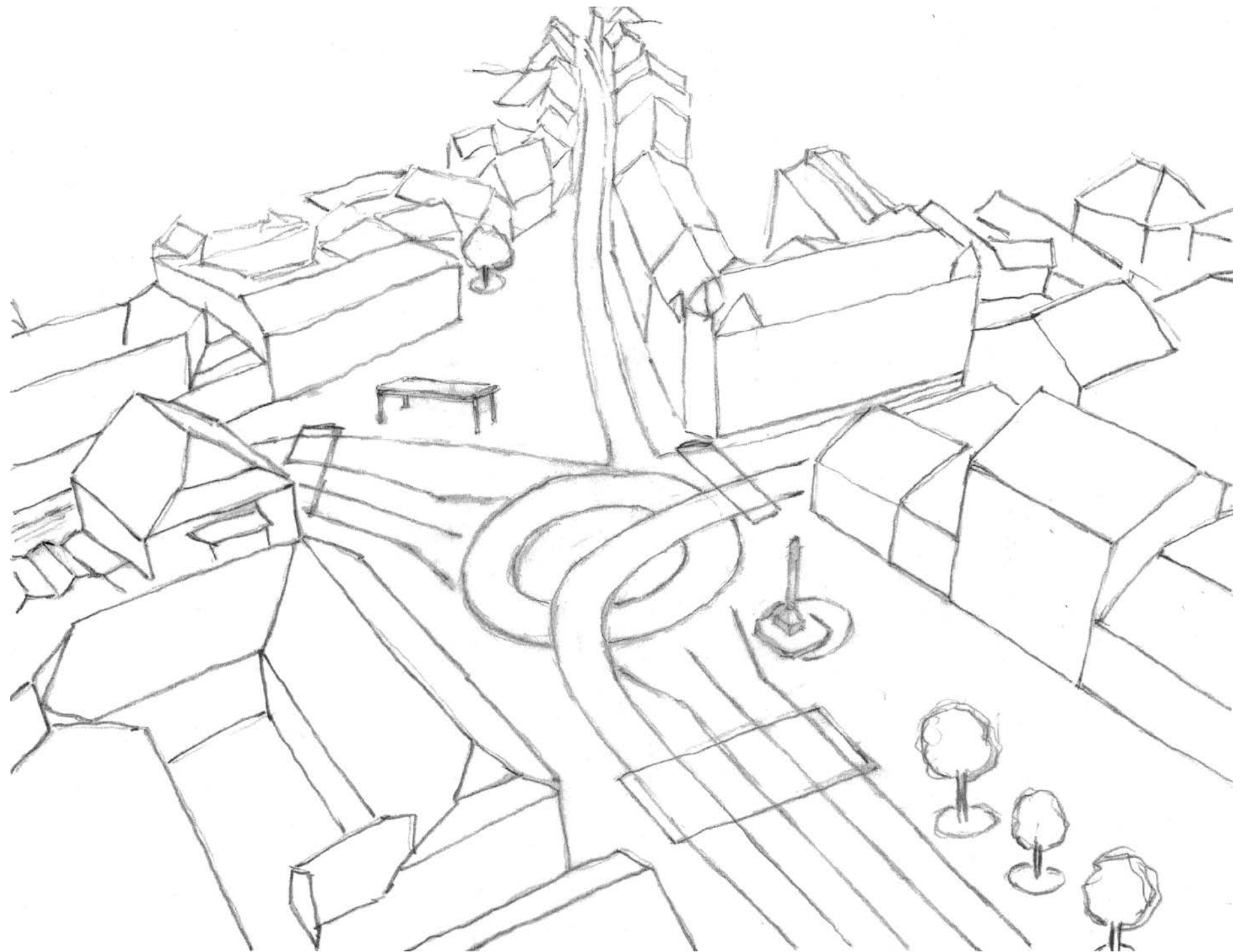
Der südliche Kreuzungspunkt mit der Zweiglgasse orientiert sich an eher konventionellen dreiarmigen Kreuzungen. Zusätzlich zur Verschneidung aller Fahrtrichtungen, wird an dieser Stelle auch die Straßenbahn in den allgemeinen Verkehrsraum integriert.

Die Griesgasse soll zu einer Begegnungszone, mit freiem Queren der Einbahnstraße durch FußgängerInnen, umfunktioniert werden. Vorerst wird sie quasi als Gegenbewegung zum parallelen Grieskai erhalten bleiben. Sollte sich reges Leben in der Griesgasse entwickeln, könnte ich mir auch vorstellen, die schon bestehende Fußgängerzone im Norden bis zum Griesplatz auszuweiten.

⁴⁶ Vgl. Stipsits 2013.

Die Brückenkopfgasse wird weiterhin als Einbahnstraße für den Individualverkehr geführt. Straßenbahn und RadfahrerInnen erhalten einen eigenen Fahrstreifen Richtung Innenstadt.

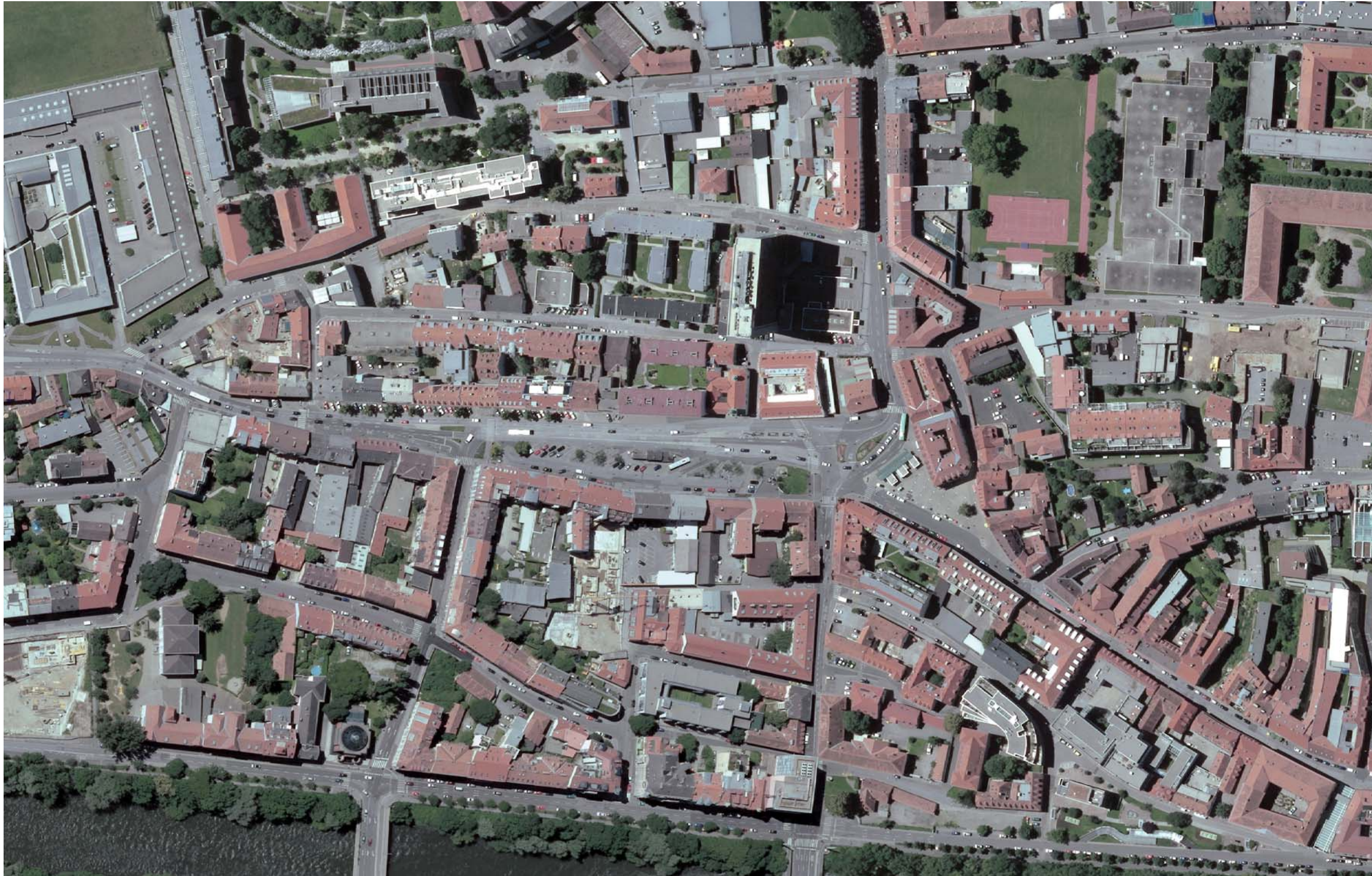
Die Rösselmühlgasse und die Karlauerstraße erhalten Fahrradstreifen in beide Richtungen.



5.3. Planmaterial

5.3.1. Orthofoto

M 1:2500





5.3.2. Orthofoto mit Schwarzplan überlagert
M 1:2500





5.3.3. Schwarzplan
M 1:2500





5.3.4. Konzept Griesplatz
M 1:2500



5.3.5. Konzept Griesgasse

M 1:1000



5.3.6. Konzept Nördlicher Griesplatz

M 1:1000



5.3.7. Konzept südlicher Griesplatz

M 1:1000



Literaturverzeichnis

- Gerd Steierwald/Hans Dieter Künne/Walter Vogt (Hg.):
Stadtverkehrsplanung: Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin 1994
- Jürgen Knirsch. Stadtplätze: Architektur und Freiraumplanung.
Leinfelden-Echterdingen 2004
- Bibliografisches Institut GmbH (Hg. Publikationsdatum
unbekannt): Duden | Verkehr,
<<http://www.duden.de/rechtschreibung/Verkehr>>, 20. 03. 2014
- Liebl, Linda: Straßenraum im gesellschaftlichen Wandel.
Studienarbeit. München 2006
- Krampe, Claudia (Publikationsdatum unbekannt): Pompeji –
strassen, <www.uzo.de/pompeji_uzo/strassen.htm>, 14. 2. 2014
- Streich, Bernd (Publikationsdatum unbekannt): Die Charta von
Athen. 1933, <www.urban-is.de/Quellennachweis-Internet/StadtPlanung@CD/Charta_v_Athen.pdf>, 14. 2. 2014
- Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem (Hg., 20. 5. 2015).
Bundesrecht konsolidiert:
<www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>, 20. 5. 2014
- Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem (Hg., 20. 5. 2015).
Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für
Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 20.05.2014, § 76a,
<<http://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Dokumentnummer=NOR12146670>>, 20. 5. 2014
- Althaus, Sarah (Publikationsdatum unbekannt). Strassenverkehr in
Asien – der ganz alltägliche Wahnsinn. <rapunzel-will-raus.ch/strassenverkehr-in-asien/>, 15. 1. 2014
- Bundeskanzleramt – Rechtsinformationssystem (Hg., 20. 5. 2015).
Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für
Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 20.05.2014, § 76b,
<www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Dokumentnummer=NOR12159080>, 20. 5. 2014
- Füreder, Walter/Schab, Dieter: Sicherheitsaspekte Aktionsplan
Fußverkehr. Wien 2009
- Fußverkehr Schweiz (Hg.; Publikationsdatum unbekannt):
Begegnungszonen in der Schweiz. Zentralplatz Biel,
<http://www.begegnungszonen.ch/home/zone_show.aspx?bu=%2fhome%2fzone_liste.aspx&id=292&mode=View&sort=gemeinde_name&sortdesc=0>, 24. 4. 2014
- Stadt Graz (Hg., 9. 1. 2014): Graz in Zahlen,
<<http://www.graz.at/cms/beitrag/100344466/606066>>, 22. 5. 2014.
- Karl-Franzens-Universität Graz (Hg.): Geschichte, <www.uni-graz.at/de/die-universitaet-graz/die-universitaet-im-portraet/geschichte/>, 26. 4. 2014
- Karl-Franzens-Universität Graz (Hg.): Geschichte, <www.uni-graz.at/de/die-universitaet-graz/die-universitaet-im-portraet/zahlen-und-fakten/>, 26. 4. 2014
- Karl Albrecht Kubinzky/Astrid Wentner: Grazer Straßennamen.
Herkunft und Bedeutung. Graz, Leykam 1996
- Schloß Schönbrunn Kultur- und Betriebsges.m.b.H. (Hg.
Publikationsdatum unbekannt): Joseph von Sonnenfels. Die Welt
der Habsburger. <www.habsburger.net/de/personen/person/joseph-von-sonnenfels?language=en>, 10. 5. 2014
- Blast, Helmut (Publikationsdatum 4. 4. 2009): Grazer
Sonnenfelsplatz wird zum Shared Space umgebaut,
<<http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/graz/1889518/index.do>>, in Kleine Zeitung, 14. 1. 2014
- Stadt Graz (Hg. Publikationsdatum unbekannt): Sonnenfelsplatz –
„Shared Space“ für den Uni-Kreisverkehr,
<www.stadtentwicklung.graz.at/cms/beitrag/10136328/5030273/>,
13. 10. 2013
- Stadt Graz Stadtbaudirektion (Hg.): Sonnenfelsplatz, <www.walk-space.at/infomail/kleboth-koch.pdf>, 13. 10. 2013
- Mag. Dr. Kainz, Dieter: Kreisverkehrsanlagen in der Steiermark.
Eine „runde Sache“?, Graz 2007, in:
<http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958_11163140/070e246f/Kreisverkehrsstudie_Bericht.pdf>, 13. 5. 2014
- Boeckl, Matthias: Boris Podrecca. Public Spaces. San Francisco
2003
- Kuhelnik, Thomas (Publikationsdatum: 16. 10. 2013): „Shared
Space“: Am Platz der vielen Fragezeichen,
<www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/3439438/platz-vielen-fragezeichen.story>, in Kleinezeitung, 13. 5. 2014
- Stipsits, Steve (Hg., Publikationsdatum: 2. 9. 2013): Die geplante
Linie 8 - "Südwest-Linie". <<http://www.public-transport.at/linie8-graz.htm>>, 20. 8. 2014