

# Öffentlichen Raum lebenswert gestalten

Neue Plätze und  
Straßen für die Stadt





## Städte müssen neu gedacht und geplant werden

Mit dem Klimawandel hat sich etwas im Selbstverständnis von Städtebau geändert. Wo früher stringente Nutzungskonzepte gefragt waren, großflächige Ausweisungen von Bebauungsgebieten, Nachverdichtung und geschlossene Verbauung um Flächen zu sparen, sind heute mehr denn je schattige Plätze und Frischluftschneisen gefragt; d.h. zusätzlich zu bestehenden Parkanlagen viele kleine grüne Inseln und Oasen mit viel Wasserquellen in der Stadt, keine neue Verbauung ohne ausreichend Flächen für Grünraumgestaltung und Bäume.

Dazu gehört auch ein Umdenken, was die Nutzung und Gestaltung des Straßenraums betrifft: Weg von der ausschließlichen Verkehrsfunktion muss der Straßenraum wieder als sozialer Raum der Begegnung und Interaktion wahrgenommen werden und als öffentlicher Raum allen Nutzer/innen gleichermaßen zur Verfügung stehen; d.h. weitere Nutzungen wie Märkte, künstlerische Interventionen, politische Diskussionsräume sowie Spiel- und Grünflächen aktiv in die Planung integrieren und so die Straßen wieder für die Menschen öffnen.

Weil Städte mit ihren Gesamtemissionen erheblich zum Klimawandel beitragen und gleichzeitig von dessen Folgen in besonderem Maße betroffen sind, müssen Städte neu gedacht und geplant werden und so den Belangen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung gerecht werden. Raum ist in der Stadt ein knappes Gut, in dem unterschiedliche Interessen und Ansprüche aufeinander treffen.

So sind Bedürfnisse und Anforderungen aller Bewohner/innen, von Alten, Jungen, Kindern, Eltern, Gewerbetreibenden u.a. wichtige Parameter für eine vorausschauende und zielgerichtete Planung von Plätzen, Straßen, Parkanlagen und Erholungsgebieten. Dazu gehört auch, dass die Menschen in den jeweiligen Stadtteilen bei der Planung mitreden und sich aktiv an der Umsetzung und Durchführung von einzelnen Maßnahmen beteiligen können.

Es gibt in Graz ausreichend gesetzliche Grundlagen, Konzepte und Pläne, um eine nachhaltige, klimarelevante, bereichsübergreifende und integrative Stadtplanung in Bezug auf Bauen, Wohnen, den Grünraum, den öffentlichen Raum und den Verkehr auch sofort umsetzen zu können. Was fehlt, ist der politische Wille der Regierungsmehrheit im Rathaus, das auch zu tun.

Mit dieser Broschüre und ihren vielen Beispielen der vielfältigen Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum wollen wir wieder einmal (wie bereits mit den schon veröffentlichten Broschüren zu ähnlichen Themen) die Diskussion über Städtebau in Zeiten des Klimawandels aus neue anstoßen. Wenn auch von Seiten der politisch Verantwortlichen dazu keinerlei Reaktion zu erfahren ist, nehmen wir in vielen Zuschriften die positive Resonanz aus der Zivilbevölkerung als Unterstützung unserer Arbeit auf.

Sigi Binder, Doris Pollet-Kammerlander,  
Heinz Rosmann, Erika Thümmel

## Flächenstunden (m<sup>2</sup>h) pro Person und Tag



	Flächenstundenbedarf pro Person		
	in Bewegung	in Ruhe	gesamt
Gehen	1,0	0,0	1,0
Radfahren	11,6	13,2	24,8
Bus, 40 % Auslastung	3,6	0,0	3,6
Bus, 100 % Auslastung	1,4	0,0	1,4
Straßenbahn, 40 % Auslastung	3,0	0,0	3,1
Straßenbahn, 100 % Auslastung	1,2	0,0	1,2
Pkw mit 1 Person	60,8	310,5	371,3
Pkw mit 1,28 Personen, 26 % Auslastung	47,5	242,6	290,1

Annahme: Tägliche Benutzungszeit für jedes Verkehrsmittel: 1 Stunde; Pkw parkt 23 Stunden im öffentlichen Raum, Fahrrad parkt 11 Stunden im öffentlichen Raum, öffentliche Verkehrsmittel sind während der Stuhzeiten in Betriebsgaragen untergebracht, die nicht zum öffentlichen Raum zählen.  
 Reisegeschwindigkeiten: Gehen 5 km/h, Radfahren 15 km/h, Bus und Straßenbahn 20 km/h, Pkw 25 km/h

Quelle: VCO 2016, Wiener Linien 2016, Grafik: VCO 2016

## Straßenraum – Raum des öffentlichen Lebens

Auf Straßen und Plätzen findet das öffentliche Leben statt, es ist ein wichtiger Lebensraum einer urbanen Gesellschaft. Wie sehr diese Räume von Menschen genutzt werden, hängt von der Gestaltung und der gerechten Verteilung unter den verschiedensten Nutzer/innen ab: Zu Fuß gehende Menschen, Radfahrer/innen, Nutzer/innen öffentlicher Verkehrsmittel, PKWs und LKWs, aber auch die Bewohner/innen und Geschäftsleute vor Ort.

Bis heute werden Straßen und Plätze in erster Linie als Orte des Transits gesehen, wo das möglichst schnelle Vorankommen im Mittelpunkt steht. Flächenverteilung und rechtliche Vorgaben zur Benutzung des Straßenraums orientierten sich am Verkehr, wobei mit Verkehr

im Grunde meist nur der Autoverkehr gemeint ist. Entsprechend dominiert das Auto wie kein anderes Verkehrsmittel das Bild auf unseren Straßen und beansprucht – sei es parkend oder fahrend – einen Großteil des öffentlichen Raumes. Auf solchen von Lärm und Geschwindigkeit geprägten Straßenräumen schwindet das öffentliche Leben quasi automatisch.

Der fließende und ruhende Autoverkehr beansprucht in den meisten Straßen den Großteil des öffentlichen Raums; dieser Flächenverbrauch ist unverhältnismäßig:



Wichtige Verkehrsrouten in Graz: Autos wohin das Auge blickt auch in dicht besiedelten Gebieten, kaum Platz für Fußgänger und den Radverkehr.



Oder so: In Wien wurden in der Wattgasse, eine der wichtigsten Durchfahrtsstraßen, die Fahrbahnen beidseitig verschmälert, durchgehend Mehrzweckstreifen für den Radverkehr errichtet und anstelle von Parkplätzen Bäume mit blühenden Baumscheiben angebracht! Das reduziert die Fahrtgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und schafft eine höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum.



Verkehrsbefreier Freiheitsplatz in Graz

# Straßen und Plätze die wir brauchen

Wien hat schon 2011 einen anderen Weg eingeschlagen und mit dem Verkehrsmodell „Straße fair teilen“ eine Wende eingeleitet. So heißt es im Vorwort der ehemaligen Vizebürgermeisterin Vassilakou:

*Die Stadt Wien stellt unter dem Motto „Straße fair teilen“ einen neuen und weitergehenden Qualitätsanspruch an die Planung und Nutzung des öffentlichen Raumes: Straße fair teilen ist ein für die Stadt Wien entwickeltes Modell, das zu einem konfliktfreien Miteinander im öffentlichen Straßenraum beitragen soll. Im Vordergrund steht dabei die qualitative Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes und eine gerechtere Verteilung des knappen Platzes in einer Stadt. Durch die Neuorganisation und Neugestaltung soll der Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, aber auch Nutzerinnen und Nutzer wieder fair verteilt und so durch gemeinsame und vielfältige Nutzungen ein gemeinsames Miteinander aller ermöglicht werden.*

In Deutschland wurde 2016 das Handbuch „Straßen und Plätze neu denken“ vom Umweltbundesamt herausgegeben. Darin befinden sich viele gelungene Beispiele innerörtlicher Straßenraumgestaltung wie auch konkrete Anleitungen – Bausteine – zur Planung – und Nutzungsänderung. Das Rezept für mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum ist einfach: „Wirkt eine Straße jedoch einladend auf zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen, existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben.“<sup>1</sup>

Es geht also um eine Umgestaltung von Städten und Gemeinden in Richtung von mehr Lebensqualität. Der österreichische Städtebund beschrieb schon vor geraumer Zeit als Ziel, die betriebliche und gestalterische Integration der Straße in das Ortsbild und ein Miteinander der Straßenbenützer egal ob zu Fuß, mit dem Rad oder Auto oder einem öffentlichen Verkehrsmittel.

*Der Ortweinplatz in Graz, eine kleine Oase für die Bewohner/innen des Stadtteils*



1 Fachbroschüre Straßen und Plätzen neu denken, Umweltbundesamt Bonn 2017

Straßen sind eine der wertvollsten Ressourcen, die eine Stadt hat, sie sind aber auch öffentlicher und sozialer Raum für Mobilität und Kommunikation. Es geht also nicht nur um Verbindung, Erreichbarkeit und Versorgung, sondern auch um gelebte Nachbarschaft, um einen Ort für Begegnung und Gespräche. Wohnstraßen, shared places und Begegnungszonen sind primär auf diese soziale Funktion von Straßen ausgerichtet.

Ergebnisse der Studie „Zukunft der Mobilität“ der Österreichischen Energieagentur (AEA) zeigen, dass wir gerade einen rasanten Systemwandel erleben. „Die Experten sind sich einig, dass neue, multimodale Verkehrsangebote unser Verkehrsverhalten verändern werden und der motorisierte Individualverkehr geringer werden wird“, bringt es Peter Traupmann, AEA-Geschäftsführer auf den Punkt. „Wenn Mobilität zunehmend zu einer Dienstleistung wird, könnte der Besitz eines eigenen Pkw schnell an Bedeutung verlieren.“ (Wiener Zeitung, 14.2.2019)<sup>2</sup>

Die Zukunft der Stadt ist autofrei. Immer mehr europäische Metropolen sperren ihre Innenstädte weiträumig für die Autos. Aber damit nicht genug – Straßen und Plätze müssen neu gedacht und geplant werden. Anstelle des bisherigen Planungsparadigma, Straßenplanungen und Straßenraumgestaltung an den Bedürfnissen des Individualverkehrs zu orientieren, tritt nun das Allgemeinwohl mit Parametern wie Klimaschutz, Luftreinhaltung, Gesundheitsvorsorge und soziale Teilhabe. Dafür braucht es Neuplanungen und Umbauten, die Gehen und Flanieren, in den Mittelpunkt rücken und den Menschen wieder mehr Platz zum Verweilen geben; und es braucht auch die Ideen und Erfahrungen der vor Ort lebenden Menschen um bedürfnisorientiert gestalten zu können.

*Parklet in Wien:*

*Eine kleine grüne Oase vor der Haustür, ein Plätzchen zum Entspannen an der frischen Luft, ein Treffpunkt zum Tratschen und Kartenspielen*

*Foto PartyZipation: Daniel Auer*



2 <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/1017618-Gratis-Oeffis-Robo-Taxis-Zero-Emission-Zones.htm>



*Ab vier Kfz Abstellplätzen (bei größeren Parkplätzen ab fünf) ist ein den Parkplätzen zugeordneter Laubbaum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Wenn überhaupt, wird nicht den Parkplätzen zugeordnet gepflanzt, sondern an den Rändern – damit ja kein Stellplatz verloren geht....wie etwa in Eggenberg.*

## Heißes Pflaster

Die meisten Städte sind auf den Klimawandel nicht vorbereitet – so auch Graz.

Viel Beton, Asphalt und Stein speichern die Hitze und geben sie nachts ab, so kühlt es auch nachts nicht mehr ab. Zudem gibt es zu wenig Bäume, Grünflächen und viel zu wenig begrünte Fassaden und Dächer. Bäume sind zentraler Teil der Entschärfung des Hitzeproblems, weil sie Schatten spenden, CO<sub>2</sub> schlucken und Verdunstungskälte erzeugen.

Auch die meisten Plätze und Straßen offenbaren gerade in Zeiten des Klimawandels und der stetig steigenden Hitzebelastung große Defizite wenn es um Lebensqualität geht; es dominiert der Autoverkehr, für Fußgänger/innen, insbesondere für Eltern mit Kinderwagen, für Menschen mit Fortbewegungshilfen und für Rad fahrende Menschen gibt es zu wenig Platz. Hohes Tempo der Autos gefährdet die anderen Verkehrsteilnehmer/innen, Lärm und Abgase wie fehlendes Grün schränken nicht nur die Wohn – und Aufenthaltsqualität ein, sondern beeinträchtigen in einem hohen Maß die Gesundheit.

Die Straßen unserer Städte müssen wesentlich grüner werden. Neuverbauungen entlang von Einfahrtsstraßen sollen so weit von der Straße abgerückt werden, dass eine Alleepflanzung zur Beschattung und zum Luftaustausch ermöglicht wird. Parkraum muss rückgebaut und entsiegelt werden. Wertvolle Flächen stünden dann für Begrünung oder den Fußgänger/innen und Radfahrer/innen zur Verfügung. Durch eine Verengung der Fahrspuren für den motorisierten Verkehr würde es zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit kommen und zu mehr Lebensqualität. Studien haben längst bewiesen, dass in Straßen mit niedriger Kfz-Fahrgeschwindigkeit die Bereitschaft, längere Strecken zu Fuß zurückzulegen, auf das Dreifache steigt (VCÖ 2015<sup>1</sup>). Auch das Nachbarschaftsleben verbessert sich bei niedriger Kfz-Geschwindigkeiten, es gibt ausreichend Raum für öffentliches Leben.

<sup>1</sup> <https://www.vcoe.at/news/details/wohnbau-wohnumfeld-und-mobilitaet>

Städte haben somit zwei Aufgaben: Sie müssen den Schadstoffausstoß sowie den Energieverbrauch drosseln und sie müssen Strategien entwickeln, um die Folgen des Klimawandels abzuwehren oder erträglicher zu machen. In vielen deutschen Städten wurden die Mittel für den Radwegeausbau massiv aufgestockt und der Umbau von Autospuren zu Radwegen vorangetrieben wie zahlreiche zusätzlicher Bäume gepflanzt.

Auch Graz hat dazu fundierte Unterlagen und Studien erstellt bzw. in Auftrag gegeben, die die Grundlage für eine bereichsübergreifende integrative Strategie sein könnte – trotz eines Grundsatzbeschlusses des Gemeinderates, der Rahmen und Handlungsanweisungen einer Klimawandelanpassungsstrategie beschreibt, geht die Umsetzung der darin festgelegten Maßnahmen nur schleppend vor sich. Es hapert oft in der Umsetzung, weil zu viele verschiedene Abteilungen im Magistrat und der Holding Graz mit einer Einzelmaßnahme wie z.B. die Begrünung von Straßenbahnhaltestellen befasst werden müssen; so bleibt vieles buchstäblich auf der Strecke liegen.

Oder aber die vorhandenen und im Gemeinderat beschlossenen Strategien werden in der Umsetzung von baulichen Maßnahmen erst gar nicht berücksichtigt, wie z.B. die Freiraumplanerischen Standards, die als interne Richtlinie sowohl Beurteilungsgrundlage für Baumaßnahmen sein sollten als auch Vorgaben zur Freiraumgestaltung im Bauland liefern.

Das Grüne Netz Graz ist ein anderes Beispiel eines internen Strategiekonzepts; nach Eigendefinition, ein Konzept für eine ökologische, verkehrliche und gestalterische Vernetzung vorhandener und geplanter Grün- und Freiräume in der Stadt. In der Praxis findet es kaum Berücksichtigung; bei Bebauungsplänen entsteht regelmäßig der Eindruck, dass dem Bauwunsch und Plan eines Investors jedenfalls der Vorzug gegenüber dem Grünen Netz oder Freiraumplanerischen Standards gegeben werden – es sind ja auch „nur“ handlungsorientierte Arbeitsgrundlagen....

# Vieles an straßenbegleitendem Grün gibt es nur aufgrund früherer Bebauungsweisen...



*Altbestand: straßenbegleitende schatten spendende Baumallee in der Theodor Körnerstraße*



*Altbestand: Vorgärten mit viel privater Initiative*

Selbst dort  
wo Bäume die  
Straßen säumen  
ist der wenige  
freie Platz  
den Autos  
gewidmet



*Kaiserfeldgasse Graz: wunderbar geeignet für eine Fußgängerzone*



*Wuchernde Oasen (siehe unten) ließen sich gestalten, statt dieser eher pflegeleicht und wenig attraktiv gestalteten Grünstreifen und Baumscheiben in Graz...*

In Wien werden jedes Jahr Sommerblumen an den Straßenrändern gepflanzt, die nicht nur prachtvoll ausschauen, sondern Bienen, Hummeln, Schmetterlingen und anderen Insekten Nahrung bieten – und das oft an stark befahrenen Straßen wie hier in der Krottenbachstraße.

In Wien können auch nach dem Motto "Grünraum erhöht die Lebensqualität" engagierte Bewohnerinnen und Bewohner Baumscheiben oder kleine Freiflächen im Stadtteil selbst bepflanzen und so zur Aufwertung des Wohnumfeldes und zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen.



# Einfahrtstraßen – die Visitenkarte einer Stadt

Die Zufahrtsstraßen sind das erste, was Besucher einer Stadt zu sehen bekommen. Sie sind die Visitenkarten einer Stadt und daher ein wichtiger Imagerträger für die Stadt. Einfahrtsstraßen können städtebauliche Qualitäten vermitteln – oder auch das Gegenteil.

Ganz egal von welcher Himmelsrichtung Sie sich Graz nähern, die Einfahrtsstraßen wirken wie ein Wildwuchs von Einkaufszentren, Tankstellen, Gewerbebetrieben und vereinzelt dazwischen Wohnblöcke oder die Reste einer alten dörflichen Baustruktur. Straßenbegleitendes Grün und geschlossene Baumreihen gibt es nur dort, wo vorausschauend vor langer Zeit auch solche von der öffentlichen Hand gepflanzt wurden, oder wo private Gärten und Grundstücke bis an den Straßenrand reichen.

Durch manche dieser Straßen braust heutzutage ein Verkehrsstrom, für den diese Verkehrswege nie gedacht waren. Die Aufenthaltsqualität auf diesen Straßen ist durch die Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastung entsprechend schlecht; zum Zeitvertreib geht dort niemand entlang. Die Frage ist, mit welchen städtebaulichen Maßnahmen am besten reagiert werden könnte.

In Wien wird/wurde an Einfahrtsstraßen nie bis an den Straßenraum gebaut, so dass nun dort auch nachträglich massiv Bäume gepflanzt und so entsprechender Grünraum geschaffen werden kann..



*Geschlossene Straßenrandbebauung in der Plüddemanngasse*



*Kein Schutz für Bäume: Geht es nach dem Räumlichen Leitbild würde hier bei einer Neuverbauung anstelle der straßensäumenden Bäume eine mindestens dreigeschoßige Häuserflucht stehen...*

In Graz sieht das Räumliche Leitbild für nahezu alle Einfahrtstraßen eine geschlossene Straßenrandbebauung vor, also eine zum und an den Straßenraum geschlossene Bebauung; fallweise ist ein geringer Abstand zum Straßenrand vorgesehen, der allerdings nur für einen Grünstreifen ausreicht, nicht jedoch für größere Bäume. Es ist sehr stark in Zweifel zu ziehen, dass mit diesen baulichen Maßnahmen Abhilfe gegen Lärm und Hitze geschaffen werden kann. Im Gegenteil, durch eine solche Verbauung entsteht die Wirkung wie in einer Kanal- oder Schluchtsituation – die Belastung würde demnach dramatisch erhöht werden.

*Begrünte Triesterstraße Wien*

Der Straßenraum von Einfahrtsstraßen gewinnt nur dann an Attraktivität, wenn er beidseitig von Bäumen gesäumt, mit ausreichendem Grünbewuchs ausgestattet ist und verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen gesetzt werden; eine Häuserschlucht mit hohem Verkehrsaufkommen, wie es das Räumliche Leitbild vorsieht, ist in keinem Fall ein attraktiver Lebensraum!



*Verbauungen der 1970iger und 1980iger Jahren schafften durch Abrücken vom Straßenraum entsprechend Platz für großzügige Baumpflanzungen entlang von Durchzugsstraßen wie hier in der Plüddemangasse*

*Die Weinzöttlstraße in Andritz als positives Beispiel einer Einfahrtsstraße*



*Beispiel Triesterstraße in Graz: Altbestand mit Baumreihen und großzügig bemessenem Grünstreifen*



*Beispiel Triesterstraße: neue Verbauung direkt an den Straßenrand....*



# Der Praxistest

Ein Blick ins Internet zeigt, es gibt Städte, die sich überlegen, wie der öffentliche Raum wieder für die Menschen geöffnet werden kann – als Platz zum Aufenthalt, für Treffen und Austausch, für Feste und Märkte – als vielfältiger und lebendiger Freiraum in der Stadt. Was die temporäre Öffnung von Straßen für mehr Aufenthalt, Kommunikation, Spiel und Begegnung betrifft, gibt es einige gute Beispiele aus Wien. Die Stadt Wien hat einen Leitfaden für Aktionen im Straßenraum<sup>1</sup> herausgegeben, der die Menschen einlädt, auf Straßen und Plätzen Veranstaltungen durchzuführen und so öffentlichen Raum temporär zur Freizeitgestaltung zu nutzen. Außerdem gibt es einen guten Überblick darüber, welche Genehmigungen für die verschiedensten Freizeitaktivitäten im Straßenraum notwendig sind; das reicht von Grätzfesten und Kinder-nachmittagen über Kirtage, Flohmärkte, Straßenfeste, Weihnachts- und Ostermärkte.

Zudem gibt es mehr als 30 Parklets – das sind Parkplätze, die auf Antrag vorübergehend ausgestattet als Erholungsraum /Grätzloase und Treffpunkt für die Nachbarschaft genutzt werden.

In Graz hingegen wird die Nutzung des öffentlichen Raums hauptsächlich auf die Verkehrsfunktion reduziert. Obwohl die Mobilitätsstrategie der Stadt Graz durch neue Wege in Richtung Nachhaltigkeit aufzeigt und der Sanften Mobilität im urbanen Raum den Vorrang einräumt, ist davon in der Umsetzung kaum etwas zu bemerken.

Öffentlicher Raum wird auf der Homepage der Stadt Graz folgend beschrieben:“ Wir begleiten und planen die Gestaltung von Plätzen, Fußgängerzonen und Straßen. Neben der Auswahl des Bodenbelages berücksichtigen wir auch die Beleuchtung, Sitzbänke, Bäume und Trinkbrunnen. Für die Neugestaltung großer Plätze führen wir Architekturwettbewerbe durch. Das Ziel ist, dass Plätze

*1 „Feste, Spaß und Attraktionen auf der Straße einfach übersichtlich ge,acht“, der Leitfaden für Aktionen im Straßenraum, Stadt Wien 2016*



*Bei der Sanierung der Gleisdorfergasse 2018 (!) vergaßen die Verkehrsplaner auf den Radverkehr.....dafür wurde der Gehsteig so verbreitert, dass Autos dort nun halten können mitten in der Innenstadt!*

und Straßen eine besonders hohe Qualität für Sie bekommen.“<sup>2</sup>

Kein Wort davon, den öffentlichen Raum einer vielfältigeren Nutzung zu öffnen, keine Aufforderung, Straßen und Plätze temporär aktiv für Freizeitaktivitäten zu nutzen, kein Wegweiser durch die Verwaltung und keine Einladung an die betroffene Bevölkerung, sich an der Gestaltung der Straßen und Plätze in ihrem Wohnviertel zu beteiligen und sich für ihren Freiraum in ihrem Grätzeln einzusetzen.....

Es gibt in Graz zwar auch eine bunte Szene von Straßenfesten, wie „Sporgassen schauen“ mit Live Musik und einem bunten Programm, Griesgram – ein Nachbarschaftsfest, das Mariahilferstraßenfest zur Nachbarschaftspflege, den Straßenflohmarkt im Annenviertel, Straßenfeste des Lendwirbel, Wir Andritzer Flohmarktfest, Zinsengrinsen u.v.m. Inzwischen sind aber die bürokratischen und vor allem die finanziellen Hürden für kleine Veranstalter von Straßenaktionen so hoch, dass es diese Form von Aktivitäten immer weniger gibt.

Was geblieben ist, sind Großveranstaltungen, Events und Spektakel wie z.B. die lange Tafel am Hauptplatz. Dabei wird allzu oft übersehen, dass gerade die kleinen Freiräume mit Veranstaltungen und (Straßen)Festen auf Bezirks- oder Grätzlebene urbane öffentliche Räume aufwerten und sehr viel zu einer lebendigen Stadt beitragen.

*2 [http://www.graz.at/cms/beitrag/10282537/8129942/Gestaltung\\_von\\_Strassen\\_und\\_Plaetzen\\_im.html](http://www.graz.at/cms/beitrag/10282537/8129942/Gestaltung_von_Strassen_und_Plaetzen_im.html)*



*Wunderbar belebter Lendplatz*

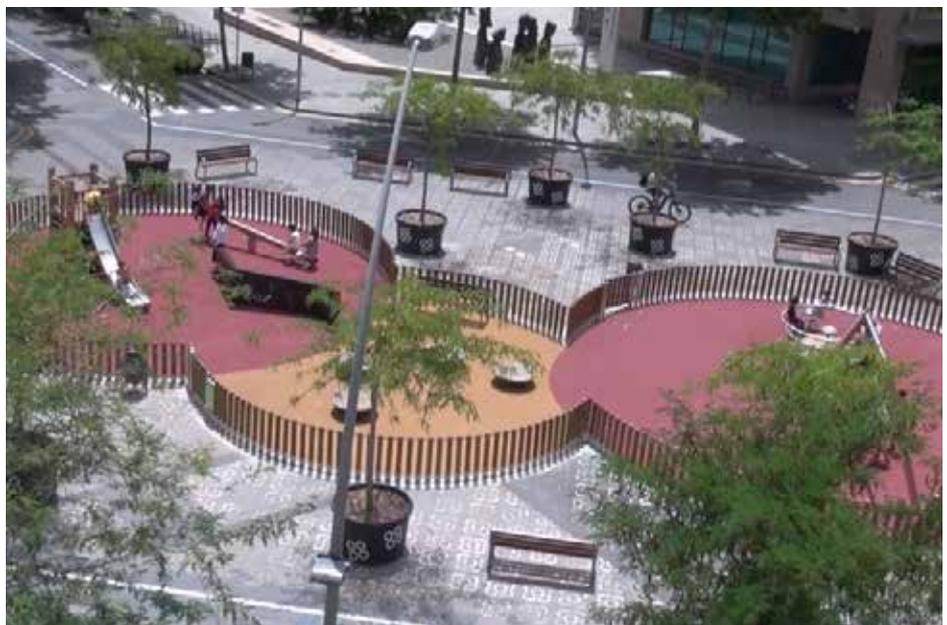


*Gute Aufenthaltsqualität durch die Begrünung des Karmeliterplatzes*

# Beispiel Barcelona

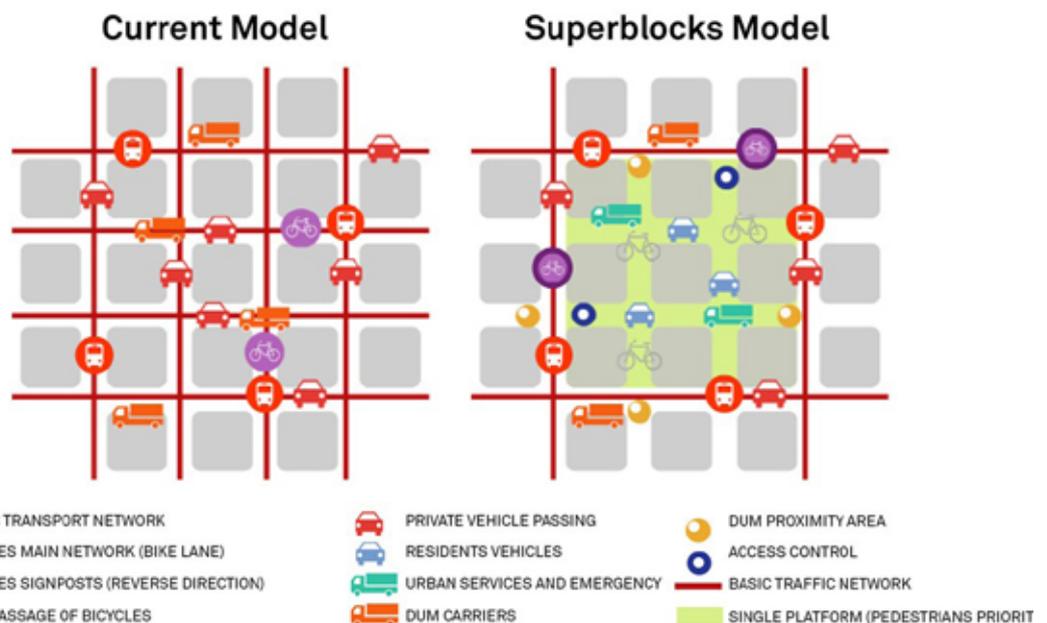
Das vermutlich mutigste nachhaltige Stadtentwicklungskonzept setzt derzeit die Stadt Barcelona um. In ausgewählten fünf Stadtteilen werden zumeist neun Häuserblöcke zu einem „Superblock“ zusammengefasst, in dem nur noch unvermeidbarer Ziel- und Quellverkehr möglich ist

Ziel ist die Entlastung der Umwelt, die Förderung von nachhaltiger Mobilität und so der intensiven Nutzung öffentlicher Plätze als Lebensraum, die Schaffung von mehr Grünraum in der Stadt und schließlich durch Beteiligung aller zu einem größeren sozialen Zusammenhalt und mehr Nachbarschaft zu kommen. Das klingt utopisch, ist aber in manchen dieser fünf ausgewählten Stadtteile bereits umgesetzt und Realität. Es zeigt vor allem, welche enorme Nutzungsvielfalt dieses neue Stadtentwicklungskonzept entfaltet – es reicht von Spielplätzen im Straßenraum zu Straßencafes, Sportplätzen mit Sportunterricht, Schaffung von Grünräumen zum entspannenden Aufenthalt und zur Schaffung von Mikrohabitaten für Fauna und Flora, der Förderung von Kleinhandel und Gewerbe durch erhöhte Aufenthaltsqualität in den Quartieren und schließlich der Schaffung von einem hohen Innovationspotential.



© citylab.com  
© planetizen

## **■** SUPERBLOCKS MODEL



© Image by Ajuntament de Barcelona

# Quellen

Öffentlicher Raum Wien <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/> <https://www.kommraus.wien/oeffentlicher-raum>

Stadtentwicklungsplan Fachkonzept Öffentlicher Raum <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008522.pdf>

Leitfaden für Aktionen im Straßenraum, Wien <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/leitfaden.html>

Strategien für den öffentlichen Raum in Wien; da schau her – Draußen geht mehr! <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008523.pdf>

Feste, Spaß und Aktionen auf der Straße einfach übersichtlich gemacht <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/leitfaden.html>

Straße fair teilen – ein innovatives Verkehrsmodell für Wien <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008344.pdf>

Grätzloase – wir verwandeln den Freiraum <https://www.graetzloase.at/>

Belebte Freiräume – öffentlicher Parkraum und alternative Nutzung [https://www.graetzloase.at/files/files/Folder%20MA28\\_belebte%20Freiraume\\_oeffentlicher%20Parkraum.pdf](https://www.graetzloase.at/files/files/Folder%20MA28_belebte%20Freiraume_oeffentlicher%20Parkraum.pdf)

Parklets in Wien, <https://www.streetlife.wien/parklet/>

Baumscheiben begrünen, <https://www.gbstern.at/news/baumscheiben-begrueenen/>

Gärtnern in der Stadt, <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/urbanes-garteln.html>

Fachbroschüre Straßen und Plätze neu denken [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109\\_uba\\_broschuere\\_strassen\\_und\\_plaetze\\_neu\\_denken.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf)

Öffentlicher Raum Graz [https://www.graz.at/cms/beitrag/10282537/8129942/Gestaltung\\_oeffentlicher\\_Raum.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10282537/8129942/Gestaltung_oeffentlicher_Raum.html)

Mobilitätsstrategie der Stadt Graz [https://www.graz.at/cms/beitrag/10191191/8038228/Mobilitaetsstrategie\\_der\\_Stadt\\_Graz.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10191191/8038228/Mobilitaetsstrategie_der_Stadt_Graz.html)

Das Grüne Netz Graz, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10295906/8115447/Online\\_Karte\\_Gruenes\\_Netz\\_Graz\\_GNG.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10295906/8115447/Online_Karte_Gruenes_Netz_Graz_GNG.html)

Freiraumplanerische Standards Graz, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10080561/7759256/Freiraumplanerische\\_Standards.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10080561/7759256/Freiraumplanerische_Standards.html)

Rückeroberung der Straße, VCD Position [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/2016\\_Position\\_Rueckerobderung\\_der\\_Stasse.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/2016_Position_Rueckerobderung_der_Stasse.pdf)

Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen, VCD [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden\\_Strassen\\_fuer\\_Menschen\\_2016.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden_Strassen_fuer_Menschen_2016.pdf), <https://www.umweltbundesamt.de/tags/strassenraum>

Beispiel Barcelona: <http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/>

Alle Daten und Statistiken, die im Bericht erwähnt oder zitiert werden, beziehen sich immer auf die letztverfügbaren und veröffentlichten Daten.

Alle Fotos ohne Quellenhinweis: Richard Hummelbrunner, Doris Pollet-Kammerlander

# Unsere Forderungen

## Straßenraum fair verteilen:

durch Neuorganisation und Neuplanung den Raum für alle Nutzer/innen öffnen und bereitstellen, Radwege (Mehrzweckstreifen) entlang möglichst aller Straßen vor allem der Hauptverkehrswege, und so vielfältige gemeinsame Nutzungen des Straßenraums niederschwellig ermöglichen wie z.B. für Straßenaktionen, Feste, Grätzloasen und Parklets;

## Straßen zu Lebensraum machen:

Generelle Reduktion der Fahrgeschwindigkeit (30/40kmh) und Schaffung von vielen Wohnstraßen, Begegnungszonen, shared places in jedem Grazer Stadtteil;

## Ein tatsächliches grünes Netz für Graz:

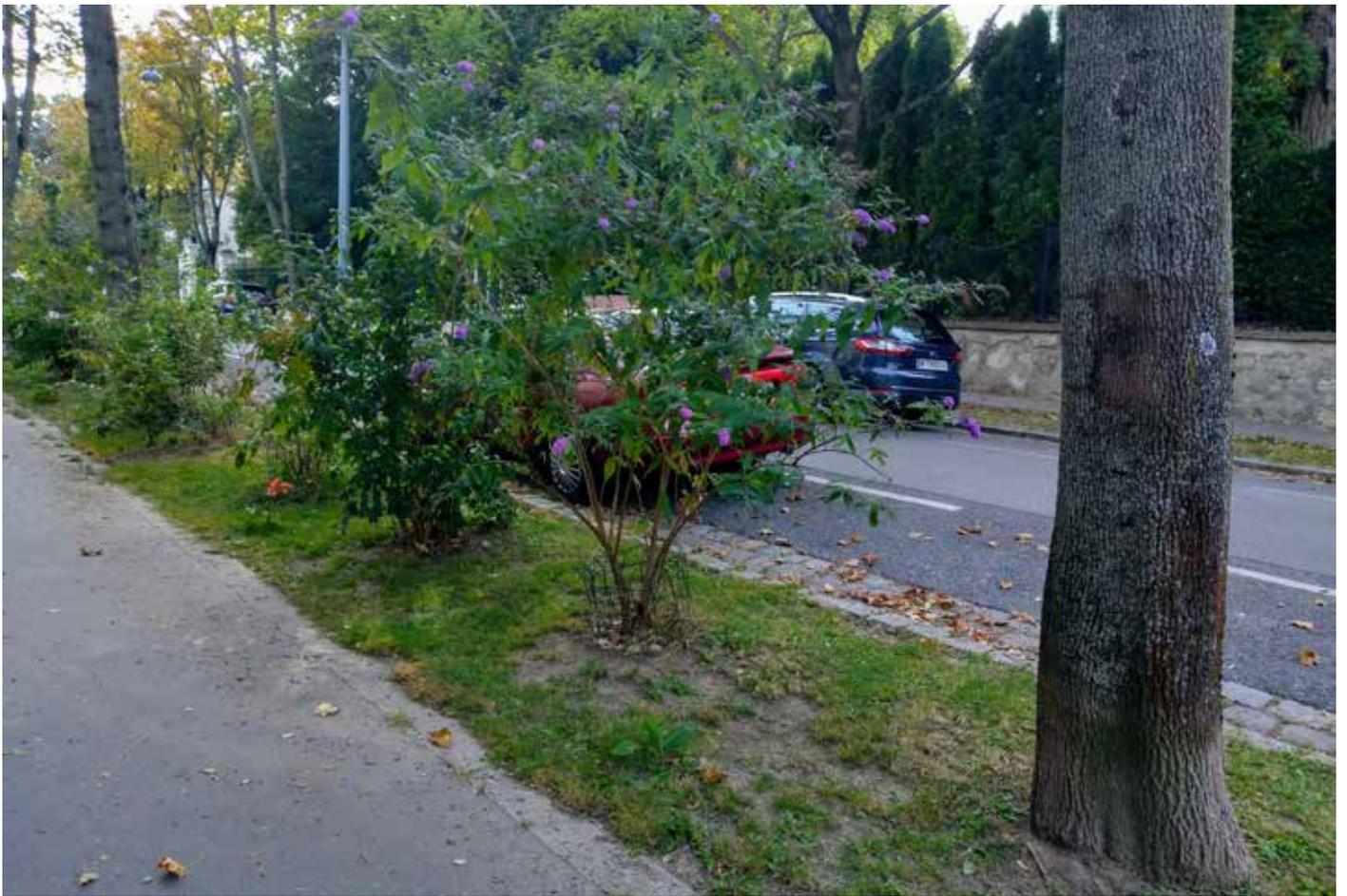
Massive Begrünung von Straßen durch Neupflanzungen von Bäumen, zum Schutz der Insekten artgerechte Bepflanzung der Grünstreifen und der Baumscheiben entlang der Straßen;

## Beteiligung der Anrainer/innen:

Mitsprache bei der Schaffung und Ausgestaltung von Grünflächen, die Gestaltung von Grünflächen durch Bewohner/innen ermöglichen wie z.B. die Bepflanzung von Grünstreifen und Baumscheiben, die temporäre Nutzung von Straßenraum für Veranstaltungen, für Parklets und Grätzloasen zulassen bzw. erleichtern;

## Dem Klimawandel Rechnung tragen:

Rückbau von Parkraum, Entsiegelung und Begrünung dieser Flächen; Grüne Inseln (begrünte Hänge, Restflächen, Gärten) in der Stadt erhalten bzw. neue schaffen und geringere Verbauungsdichten (Änderungen im Flächenwidmungsplan); Frischluftschneisen erhalten statt verbauen bzw. neue schaffen und flächendeckende Begrünung durch Baumpflanzungen entlang der Einfahrtsstraßen (Änderungen im Räumlichen Leitbild).



*Ein privat bepflanzter und geheimer Baumstreifen in Wien*



*Foto Gelber Garten: MA21/Christian Fürthner*

# WEIL UNS NICHT EGAL IST, WAS AUS UNSERER STADT WIRD!

## WER SIND WIR?

Eine zivilgesellschaftlich engagierte Gruppe von Grazern und Grazerinnen, die von keiner Partei oder Organisation unterstützt wird.

Kontakt: [info@unverwechselbaresgraz.at](mailto:info@unverwechselbaresgraz.at)  
[www.unverwechselbaresgraz.at](http://www.unverwechselbaresgraz.at)

## WAS WOLLEN WIR?

Als Unesco Welterbe, City of Design und Stadt der Menschenrechte soll Graz sein historisches Erbe in und außerhalb der Altstadt in Würde erhalten und Neues mit hoher Qualität schaffen und einfügen. Eine qualitätsvolle Gestaltung des Lebensraumes schafft Wohlbefinden für BewohnerInnen und BesucherInnen.

- Änderungen von überzogenen Baugesetzen, die bislang einseitig die Investoren begünstigen und die Nachbarrechte reduzieren, den Wohnraum für viele BürgerInnen unerschwinglich teuer und das Erhalten von alten Gebäuden fast unmöglich machen.
- Nachverdichtungen durch das Verbauen von Innenhöfen ist ebenso Einhalt zu gebieten, wie überdimensionierten Ausbauten von Dachgeschossen und von überzogenen Investitionsprojekten. Der Stadtraum verfügt über ausreichend Baulücken und nicht genutztes Bauland, wo sozial und ästhetisch verträglich gebaut werden kann.
- Erhaltung von Parkanlagen, Gärten und Vorgärten sowie Erhaltung von das Stadtbild prägenden Gebäuden. Bausünden der Vergangenheit dürfen nicht Anlass dafür sein, historisch gewachsene Ensembles und Grünflächen vollständig zu opfern.
- Der Entscheidungswillkür der politisch Verantwortlichen ist in Anbetracht des großen Investitionsdruckes Einhalt zu gebieten.

## WAS KÖNNEN SIE FÜR UNS TUN?

Nur wenn viele BürgerInnen diesen Anliegen Gehör verschaffen kann etwas bewirkt werden. Bitte Unterschreiben Sie auf der Unterschriftenliste (Print oder Internet). Bitte leiten Sie diese weiter und verbreiten sie in Ihrem Bekanntenkreis.

Arbeiten Sie mit, indem Sie uns helfen bei der Erstellung von Dokumentation und bei der Verbreitung der Informationen.

Kommen Sie zu unseren Treffen.

Spenden Sie - wir haben ein Vereinskonto zur Abrechnung von Sachkosten - arbeiten aber ausschließlich ehrenamtlich.

Posten Sie Beiträge in unserer Facebook Gruppe „Unverwechselbares Graz“

Entwickeln Sie eigene Ideen, wie man diesen Anliegen vermehrt Gehör verschaffen kann...

Unterstützen Sie uns finanziell: Konto IBAN: AT28 1420 0200 1094 2684, BIG: EASYATW1