Verfasser:
Sehic Almin
1125728
almin.sehic@gmx.at
+43 664 228 02 01

LVA:
260.039 Wahlseminar Städtebau
Literaturkolloquium „Theorien zur Stadt“

Betreuung:
Angelika Psenner Prof. Ass. DI. Dr.

Datum:
2016/September

Von einer autogerechten Stadtplanung zu einer menschenorientierten Stadtplanung

Abstract (Deutsch)

Im nachfolgenden Text wird die Frage nach einer menschenorientierten Stadtplanung aufgegriffen. Was braucht es dazu? Wie leben und bewegen sich Menschen heute in einer Stadt? Wie plant man menschenorientiert? Und wo gibt es gute Beispiele für menschenorientierte Stadtentwicklung?

Bis in die 1950er und 1960er Jahre wurden Städte nach jahrhundertelanger Erfahrung geplant. Historische Städte und ihre Strukturen dienten den Menschen als Basis. Durch das zunehmende Wachstum der Städte und mehr Bedarf an Wohnraum und schnellen Lösungen mussten Ideen von Planerinnen und Planern herangezogen werden. Die vorherrschenden Grundlagen wurden durch neue Theorie und Ideologien verdrängt. Hinzu kam die Automobilindustrie mit ihren Verkehrsplanern, die zum Ziel hatten eine autogerechte Stadt ihrer Zeit zu schaffen. Das Ergebnis war eine funktionale Stadtplanung [1], die zwar für den Menschen gedacht, nicht aber auf seine Art die Stadt zu nutzen ausgelegt war.

Ausgehend von den Problemen der letzten 50 Jahre, werden anhand von neuen Mobilitätsstrategien, Planungsideen und Verkehrskonzepten einige Möglichkeiten einer menschenorientierten Planung hier erläutert. Es soll darum gehen, die Stadt aus der Sicht der Menschen und ihren Bedürfnissen nach Wohnen, Bewegung, Arbeiten und Freizeit zu verstehen. Weg von einer autogerechten Stadtplanung und hin zu einer menschenorientierten Stadtplanung.

Abstract (English)

This text is dealing with subject of people-oriented urban planning. The following questions will be discussed: What does it take to plan a people-oriented city? How are people living and moving in a city today? What are good examples of people-oriented urban development?

Until the 1950s and 1960s cities have been planned according to old planning strategies. Historic cities and their structures served as baseline. By the increase of urban growth and need for living space, solutions were needed recently. The prevailing planning methods were dislodged by new theories and ideologies. In addition to that the car-industry and traffic planners wanted to create a car-friendly city. The result was a functional urban planning [1], which was meant for people, but which was not designed for people real needs.

Starting from the problems of the past 50 years, different ways of people-oriented planning will be discussed, by explaining new mobility strategies, planning ideas and traffic concepts. The aim must be to get away from the car-friendly planning and towards a people-oriented urban planning.

---

[1] Mit funktionaler Stadtplanung sind hier die Theorien und Ideologien der Modernisten (CIAM) Mitte des 20. Jahrhunderts gemeint. Die Charta von Athen ist hier zu nennen, die 1933 in Athen verabschiedet wurde. Der CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) fordert hier klar strukturierte Städte: Das Zentrum sollte dem öffentlichen Leben, also Handel, Verwaltung und Kultur vorbehalten sein. Die zweite urbane Ebene sollte ein breiter Ring oder Gürtel bilden. Dieser war für Wohnen, Industrie und Gewerbe vorgesehen, die Bereiche sollten aber streng voneinander getrennt sein. Am Stadtrand sollten schließlich Satellitenstädte entstehen. Ihr alleiniger Zweck war das Wohnen. Hohe Gebäude sollten außerdem genügend Platz für üppige Grünflächen lassen und somit für Lebensqualität sorgen.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung Weg von autogerechter Stadtplanung hin zur menschenorientierten Stadtplanung	4
Lieber Neu statt Alt, oder Alt statt Neu? Menschen damals und heute im Stadtraum und in der Stadtplanung	5
Der Kampf um Platz – Auto gegen Mensch	6
Urbaner Verkehr der Zukunft – Im Stadtraum herrscht Bewegung	6
London, Kopenhagen, Wien und … – Vorbilder menschenorientierter Planung	8
Werkzeuge für menschenorientierte Stadtplanung (nach Jan Gehl)	12
Wir alle definieren und machen Stadt	13
Bibliografie	14
Abbildungsverzeichnis	15

Einleitung – Weg von der autogerechter hin zur menschenorientierten Stadtplanung.

Abb. 2: Beengte Einbahnstraße in New York.

Abb. 3: Das Automobil dominiert den öffentlichen Straßenraum.

Die Art und Weise wie wir unsere Städte planen hat sich in den letzten 60 Jahren stark verändert. In den Jahrzehnten zuvor bauten wir unsere Städte aufgrund jahrhundertelanger Erfahrung und ausschließlich mit dem Ziel Orte zu schaffen, die an den Menschen, also den Bewohnern einer Stadt, angepasst sind. Aufgrund wachsender Wirtschaft und technischem Fortschritt und vor allem ansteigenden Einwohnerzahlen überließ man Stadtplanung immer mehr professionellen Planerinnen und Planern, um schnelle und kostengünstige Lösungen zu entwickeln. Theorien und Ideologien, wie Städte funktionieren sollten, lösten nach und nach die Erfahrung als Grundlage der Stadtentwicklung ab. Vor allem hatten die Ideen der Modernisten, angeführt von Le Corbusier mit seiner Vision der Stadt als Maschine, die eine Aufteilung der einzelnen Bereiche forderte, großen Einfluss. Vollständige Zerstörung des Bestehenden und die sofortige Wiederherstellung eines „neuen modernen Idealzustandes“ war Programm - Neu statt Alt. Damit verbunden war es auch den Menschen sozial, funktional und ästhetisch kompromisslos vorzuschreiben, wie sie zu wohnen und zu leben haben. Dieser repressive und totalitäre Ansatz ist aber zu Recht gescheitert, da er den wichtigsten Faktor kaum Beachtung schenkte, dem Menschen und seinen realen Bedürfnissen. Ein anderer wichtiger Programmpunkt der Moderne prägte aber den Städtebau wie kaum ein anderer: Die Liebe zum Automobil, das fortan die Stadtplanung dominierte – mit dem Ziel einer „autogerechten Stadt“.

Die Massenmotorisierung brachte viel Negatives in unsere Städte: Abgase, viel Lärm und das Gefühl, bedroht und eingeengt zu sein. In Städten verzichtet derzeit die Mehrheit der Bevölkerung wegen des Autoverkehrs auf viel Lebensraum und damit auf Lebensqualität. Heute erkennen wir die Probleme, die diese „autogerechte Stadtplanung“ mit sich brachte. Inzwischen wird eine menschenorientierte Stadtentwicklung gefordert. Viele Städte auf der Welt sind bemüht lebenswertere Städte für ihre Einwohnerinnen und Einwohner zu realisieren. Immer mehr Menschen zieht es in Städte und ein klarer Trend zur Urbanisierung ist in den vergangenen Jahren zu erkennen. Die Nähe von Arbeitsplatz, Wohnen, sowie unterschiedlichen Freizeitaktivitäten machen ein Leben in der Stadt für viele attraktiv. In Österreich soll im Jahr 2030 Schätzungen zufolge etwa 700.000 Menschen mehr in Ballungsräumen leben als heute. [2] Durch diese Vielfalt und Dichte spielt besonders der öffentliche Stadtraum mit seinen Nutzern und Nutzerinnen, sowie eine effiziente Infrastruktur eine wichtige Rolle. In den größten Städten Österreichs sinkt die Anzahl an Autos in Relation zur Bevölkerungszahl bereits seit etwa zehn Jahren. In Wien gibt es auch mehr verkaufte Jahresnetzkarten des Öffentlichen Verkehrs als zugelassene Pkw. [3] Auch, wenn das Auto seine Vormachtstellung in der Stadtplanung verloren hat, so hat es doch tiefe Spuren in den Strukturen unserer Gesellschaft hinterlassen. Unsere Straßen wurden jahrzehntelang autogerecht umgebaut. Planungsrichtlinien schreiben noch immer den Vorrang des Kfz-Verkehrs fest. Ampelschaltungen berücksichtigen Autos stärker als Fußgänger. Öffentlicher Raum ist als Verkehrsraum für motorisierte Fahrzeuge definiert statt als Aufenthaltsraum für Menschen. Im Wohnbau wird noch immer die Unterbringung privater Autos aus öffentlichen Mitteln gefördert, statt diesen Vorzug nur gemeinschaftlich genutzten Pkw zu gewähren. Die Mobilitätssanierung unserer Städte umzusetzen wird Jahre dauern.

---

[2] ÖROK-Prognose (2014) – http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose_2014/%C3%96ROK-Bev%C3%B6lkerungsprognose_Kurzfassung_final.pdf

[3] Wiener Linien Statistik (2016) - https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/oeffentlich/ (30.7.2016)

Denn es gibt in Österreich im Gegensatz zu Städten anderswo keine autofreien Innenstädte. Es gibt keine einzige Umweltzone, keine Stadt mit City-Maut, geschweige denn Städte mit einem Netz an Radschnellwegen. Wie aber so eine menschenorientierte Stadt funktionieren kann und was es dazu benötigt, möchte ich im nachfolgenden Text anhand von Beispielen, innovativen Ideen und Strategien, aber auch durch Rückbezüge in die Vergangenheit der Stadtplanung weiter erläutern.

Lieber Neu statt Alt, oder Alt statt Neu? – Menschen damals und heute im Stadtraum und in der Stadtplanung.

Wenn wir einen Blick in die Vergangenheit werfen sehen wir deutlich, dass auch damals Stadtplanung das Verhalten der Menschen stark beeinflusst hat. Im antiken Rom wurden Städte und Kolonien so gegründet, dass sie einem festen, geregelten Raster mit Hauptstraßen, Foren, öffentlichen Gebäuden und Kasernen folgten, um ihre militärische Funktion zu betonen. Im Mittelalter hingegen legte man Wert auf eine kompakte Struktur mit kurzen Wegen, öffentlichen Plätzen und Marktflächen, um die Stadt als ein Zentrum des Handels und des Handwerks zu betonen.
Man kann daraus schließen, dass Menschen Städte so planen, um das größtmögliche Potenzial auszuschöpfen. Waren unsere Städte früher auf Macht, Kolonialisierung und Handel ausgelegt, so verfolgen sie die letzten Jahrzehnte das Ziel die Wirtschaft weiter anzukurbeln und immer mehr Profit zu generieren. Es ist kein Geheimnis, dass der Bau eines Hochhauses zunächst teuer ist, letztendlich aber mehr Gewinn einbringen kann, aufgrund der vermietbaren Flächen. Dazu kamen falsche städtebauliche Ideale in der Moderne und die Zunahme des Autoverkehrs. Der öffentliche Stadtraum, der bis ins 20. Jahrhundert ein wichtiger Ort für soziale Kommunikation war, wurde nicht mehr genutzt, da die Bewohner der Stadt immer mehr in den Hintergrund gedrängt wurden. Jane Jacobs war eine der ersten, die 1961 mit ihrem Buch, *„The Death and Life of Great American Cities“*, dieses Problem erkannte und eine Debatte um den öffentlichen Stadtraum und seinen Nutzerinnen und Nutzern auslöste.
Vielerorts aber wurde der Faktor Mensch weiterhin vernachlässigt und moderne städtebauliche Ideologien feierten das Automobil und hielten Fußgängerinnen, Fußgänger, belebte Plätze und Straßen für unzeitgemäß und unnötig. Praktiziert wurde die Planung einer rationalen, zweckmäßigen und vor allem autogerechten Stadt. Die Folge war, dass Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe in große Einkaufszentren nach Außen zogen, um sie mit dem Auto leichter und schneller erreichbar zu machen. Mit dem Ausbau von Straßen und der Massenmotorisierung mussten die Menschen nicht mehr zwangsläufig in der Stadt leben, da sie alles bequem mit dem eigenen Auto erreichen konnten. Das Stadtleben im öffentlichen Raum starb nach und nach aus.
Diese Probleme wurden in den letzten Jahren erkannt und heute wird wieder menschenorientierter geplant. Mit den in jüngster Zeit aufgekommenen Möglichkeiten des indirekten Informationsaustauschs, könnte man aber der Meinung sein, dass der öffentliche Stadtraum nun überhaupt seinen Nutzen als sozialer Treffpunkt verloren hätte beziehungsweise verlieren wird. Elektronische Medien, Fernseher, Internet, Smartphones mit unterschiedlichen sozialen Netzwerken bringen uns heute sekundenschnell mit unseren Mitmenschen zusammen. Ein Blick auf die Entwicklung des Stadtlebens zeigt aber, dass sich die modernen Medien und städtische Plätze kaum Konkurrenz machen. Vielmehr werden die Nutzerinnen und Nutzer angeregt sich aktiv in das Stadtleben zu integrieren. Durch die neuen Möglichkeiten können sich die Menschen viel schneller miteinander vernetzen und persönliche Treffen viel spontaner organisieren, was die Stadt als Begegnungsort wieder interessant macht. Das Stadtleben erlebt sozusagen eine Renaissance. Hinzu kommt, dass wir heute eine höhere Lebenserwartung genießen, mehr Freizeit und mehr Geld zur Verfügung haben. Auch die Veränderung in unsere Gesellschaft trägt dazu bei. So haben wir heute einen sehr viel größeren Anteil an Ein-Personen-Haushalten in unseren Städten, der bereits bei 47 Prozent in Städten ab 50.000 Einwohner liegt. [4]
Eine Stadt in der sich viele Menschen bewegen und wo viele Bevölkerungsgruppen, unabhängig ihres Alters, Herkunft, Religion oder Ethnie aufeinandertreffen ist eine lebendige und zugleich sicherere Stadt.

---

[4] Statistik Austria: Österreichs Städte in Zahlen. Wien: Statistik Austria, 2013
http://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/751/index.html?includePage=detailedView&pubId=606 (28.7.2016)

Der Kampf um Platz – Auto gegen Mensch

Abb. 4: Beispiel Dubai: Breite Straßen, Wolkenkratzer und hoher Lärmpegel. Der Mensch als Maß geht im Stadtraum verloren.

Abb. 5: Der Embarcardero Freeway nach seiner Umfunktionierung.

Wenn wir eine Stadt fördern wollen, wo Stadtraum und öffentliche Verkehrsflächen nicht mehr dem Automobil, sondern vielmehr Fußgängerinnen, Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern dient, dann muss der Mensch als Maßstab herangezogen werden. Proportionen und Verhältnis von Straßen, Gebäuden und Plätzen müssen an die Benutzerinnen und Benutzer angepasst werden, damit sie sich wohlfühlen. In diesem Bereich hat der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl grundlegende und bedeutende Arbeit geleistet. In seinen Büchern und Vorträgen weißt er gezielt darauf hin wie wichtig die Maße und Proportionen des menschlichen Körpers für die Stadtplanung sind und, dass eben die Massenmotorisierung entscheidend zur Verwirrung auf dem Gebiet von Maßstab und Proportion in der Stadtentwicklung beigetragen hat. Autos und Parkplätze beanspruchen überall sehr viel Platz. In Wien sind zwei Drittel der Verkehrsflächen Fahrbahnen, aber baulich gestaltete Fußgängerzonen machen nur etwa ein Prozent der Flächen aus. [5] In den vergangen 60 Jahren hatten Stadtplaner immer wieder mit dem motorisiertem Stadtverkehr zu kämpfen. Entgegen den Ideen, durch den Ausbau von mehr Straßen Staus entgegen zu wirkt, musste man feststellen, dass mehr Straßen gleichzeitig mehr Autos und Verkehr bedeuteten. Als 1989 ein Erdbeben in San Francisco am viel befahren Embarcardero Freeway enorme Schäden verursachte und dieser komplett gesperrt werden musste, verschwand ein Hauptverkehrsweg, der ins Stadtzentrum führte. Die Verantwortlichen merkten schnell, dass trotz der Sperre der Verkehr auch ohne den Freeway wunderbar weiterfloss. Daraufhin wurde die Schnellstraße zu einer grünen Allee mit einer Straßenbahn und breiten Bürgersteigen umfunktioniert.
In Entwicklungsländern ist die Vernachlässigung des Menschen in Bezug auf die Stadtplanung noch komplexer und ernster. Da ein Großteil der Bevölkerung die Straßen für öffentliche und tägliche Aktivitäten nutzt. Auf traditioneller Ebene funktioniert das gut, wenn aber zu viel Verkehr dazukommt entsteht ein Kampf um Platz und die Sicherheit ist nicht mehr gewährleistet.

Urbaner Verkehr der Zukunft – Im Stadtraum herrscht Bewegung

Ein großer Vorteil von Städten ist, dass es viele kurze Wege gibt, die problemlos ohne Auto zu bewältigen sind. Die Mehrheit unsere Alltagswege legen wir in den großen österreichischen Städten, Linz, Graz, Salzburg, Innsbruck oder Wien, autofrei mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß zurück. Da sich unsere Stadtentwicklung nicht mehr an der Automobilindustrie orientiert, sondern versucht den flächeneffizientesten Verkehrsmitteln Priorität einzuräumen, steigt auch die Lebensqualität in unseren Städten. Auch weltweit wird versucht Mobilität so zu organisieren, dass Verkehrsflächen nicht mehr auf Autos ausgerichtet sind. Es zeichnet sich eine Änderung im Mobilitätsverhalten ab, sodass immer mehr Menschen in Städten multimodal unterwegs sind. [6] Aufgrund dessen wird versucht mehr verkehrsberuhigte Gebiete und autofreie Zonen umzusetzen, was nachhaltig zur Sicherheit im Stadtraum beiträgt.

---

[5] Stadt Wien: Gemeindestraßen in Wien – Verkehrsflächen und Radverkehrsanlagen 2004 bis 2014. Wien. http://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/verkehrsflaechen-rad-zr.html (28.7.2016)
[6] Knoflacher H. (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Böhlau Verlag

Auch die EU-Kommission betont die Bedeutung eines nachhaltigen Verkehrs in den Städten für Sicherheit, Lebensqualität, Gesundheit und Wirtschaft. Städte haben wegen ihrer Bevölkerungsdichte und ihrem hohen Anteil an kurzen Wegen großes Potenzial annähernd autofrei zu werden. Die EU-Kommission will hier den Ausbau von Gehwegen, Radwegen und öffentlichem Verkehr fördern und fordert alternative Antriebe und neue Formen für Autonutzung und -besitz. Der Stadtverkehr ist in Europa für etwa ein Viertel der CO_2-Emissionen des gesamten Verkehrs verantwortlich. Bei der UN-Klimakonferenz im Dezember 2015 in Paris einigten sich die Staaten auf einen neuen Weltklimavertrag und vereinbarten, die globalen Netto-Treibhausgas-Emissionen in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts auf Null zu reduzieren. [7] Für den Verkehr in den Städten der Zukunft macht das, zumindest zum überwiegenden Teil, einen Ausstieg aus fossilen Antriebsformen notwendig.
Für die Zukunft einer Stadt wird wichtig sein den öffentlichen Verkehr an Schnittstellen und wichtigen Knotenpunkten der Stadt an bedarfsorientierte, individualisierte Mobilitätsdienstleistungen wie etwa Car- und Bikesharing, Taxi oder Bike&Ride Angebote so effizient wie möglich anzuknüpfen und den Menschen die Benutzung dieser so leicht wie möglich zu machen. Unter anderem mit einfachen Bezahlsystemen. [8]
Diese nachhaltigen Möglichkeiten helfen nicht nur der Stadt freie Fläche zu generieren (Eine Straßenbahn transportiert zu Hauptverkehrszeiten im Schnitt 145 Menschen und beansprucht eine Fläche von 85 Quadratmetern – so viel wie 124 Pkw, die stehend eine Fläche von 950 Quadratmetern beanspruchen und nach der Fahrt zusätzlich Parkplätze benötigen. [9]), sondern auch dem Einzelnen Kosten zu sparen. (Umgerechnet würde eine Jahreskarte der öffentlichen Verkehrsmittel in Graz lediglich 543 Kilometer Autofahren entsprechen, bei Kilometerkosten von 42 Cent. [10]) Öffentlicher Verkehr, Radwege und Gehwege sollten sich optimal ergänzen, da durch eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur und sichere Fußgängerbereiche der öffentliche Verkehr auf kurze und mittlere Distanzen entlastet wird.
Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist stets mit anderen Fortbewegungsarten verbunden. Die Gestaltung des Weges zwischen Haltestelle und Beginn beziehungsweise Ziel trägt entscheidend dazu bei, wie weit und lange wir zur nächsten Haltestelle laufen wollen. [11] Denn je angenehmer und schöner eine Strecke empfunden wird, umso weitere Distanzen werden bereitwillig zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.
Blicken wir auf die österreichischen Landeshauptstädte, so sehen wir einen stetigen Rückgang des Pkw-Motorisierungsgrad der Bevölkerung. Je größer die Stadt umso größer ist der Anteil an der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. [12] 2015 wurden in Wien erstmals mehr Jahreskarten für den Öffentlichen Verkehr verkauft, als es zugelassene Pkw gibt. [13] 41 Prozent der Haushalte in Wien sind autofrei [14] und in den innerstädtischen Bezirken Wiens (1. bis 9. sowie 20. Bezirk) beträgt der Anteil des Pkw-Verkehrs nur noch rund 17 Prozent. [15]

---

[7] Die Zeit (2015): Ein neuer Weltklimavertrag. Hamburg. http://www.zeit.de/thema/klimagipfel-2015 (30.7.2016)

[8] Im Forschungsprojekt smile, das von den Wiener Stadtwerken initiiert wurde, steht die Entwicklung eines Prototyps für eine offene multimodale Informations-, Buchungs- und Ticketing-Plattform mit einem mobilen, integrierten Mobilitätsassistenten im Zentrum. Smile soll als österreichweite, einheitliche Plattform für alle Verkehrsmittel den Zugang zu den unterschiedlichen Info-Systemen, Tarifen und Tickets erleichtern sowie fehlende Informationen bei Störungen in Form einer App direkt auf das Smartphone liefern. Mit der smile-Plattform soll auf die wachsenden multi- und intermodalen Ansprüche an Mobilität reagiert werden. Nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen" soll die Nutzung des privaten Pkws verringert und der Übergang zwischen Öffentlichem Verkehr und individuellen Verkehrsmitteln erleichtert werden. – Smile – einfach mobil. Quelle: VCÖ und http://smile-einfachmobil.at (28.7.2016)

[9] Mittels Spurbreite, Durchschnittsgeschwindigkeit und Anzahl der Passagiere pro Stunde kann der mittlere Flächenverbrauch eines Verkehrsmittels pro beförderter Person im Stadtverkehr abgeschätzt werden. Annahmen für die Berechnung: Straßenbahn-Modell ULF, Type B. Kapazität Langzug: 207 Personen, Auslastung: 70 Prozent; Pkw-Modell: VW Golf VII. Auslastung: 1,17 Personen pro Fahrzeug. Fahrgeschwindigkeit: 30 km/h, Quelle: VCÖ

[10] Kosten für Jahreskarte der öffentlichen Verkehrsmittel in Graz (Euro 228) durch das amtliche Kilometergeld für Pkw in Höhe von Euro 0,42.

[11] Thomas C. u.a. (2003): Zugang zum Öffentlichen Verkehr – Der Fußverkehr als „First und Last Mile". In: Straße und Verkehr Nr.10/2003

[12] Bundesamt für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (bmvbs): Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte. BMVBS-Online-Publikation 2/2012.
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2012/DL_ON012012.pdf?__blob=publicationFile&v=2

[13] Magistratsabteilung für Wirtschaft, Arbeit und Statistik (MA 23): Kraftfahrzeugbestand in Wien 2002 bis 2014. Wien,2015. https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/kfz-zr.html

[14] VCÖ: Wien hat höchsten Anteil autofreier Haushalte. Pressemitteilung. Wien, 2013. http://www.vcoe.at/news/details/vcoe-wien-hat-hoechsten-anteil-autofreier-haushalte-in-oesterreich-20092013 (28.7.2016)

[15] Klimmer-Pölleritzer A., Schinner H. (2015): Zu Fuß gehen in Wien. In: Beiträge zur Stadtentwicklung, Nr.38. Wien: Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008446.pdf (30.7.2016)

Dem gegenüber steht aber ein hohes Verkehrsaufkommen im Bereich der Stadtgrenzen. Mehr als 500.000 Personen überqueren an einem Werktag die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts, 79 Prozent davon mit dem Auto. [16] Der Verkehrsaufwand nimmt pro Person mit der Distanz zum Stadtzentrum zu. [17] Menschen die in innerstädtischen Bereichen leben haben ein anderes Angebot an Verkehrsmittel als jene, die in suburbanen Zonen wohnen. In der Innenstadt wird vieles zu Fuß erledigt oder öffentliche Verkehrsmittel beziehungsweise das Fahrrad verwendet. In den Außenbezirken oder Stadteinzugsgebieten orientiert man sich immer noch sehr stark am Auto, da größere Distanzen zurückgelegt werden müssen. Das Ziel muss sein die Mobilität in der Stadt auf allen Ebenen Richtung Nachhaltigkeit zu lenken:

- Zur Förderung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten sind zielgruppenorientierte Ansätze zur Anwendung zu bringen, die die Bedürfnisse, Einstellungen und das Verhalten der Menschen differenziert berücksichtigen.
- Auf der Ebene der Stadtregion sollte sich die Standortentwicklung an einem attraktiven öffentlichen Verkehrsnetz ausrichten.
- Auf der Ebene des Stadtviertels sind die Rahmenbedingungen für Gehen und Radfahren zu verbessern, der öffentliche Raum aufzuwerten und Orte zu schaffen, wo leben, arbeiten, einkaufen und sich erholen ohne lange Wege möglich ist. (vgl. VCÖ 2016)

London, Kopenhagen, Wien und … – Vorbilder menschenorientierter Planung

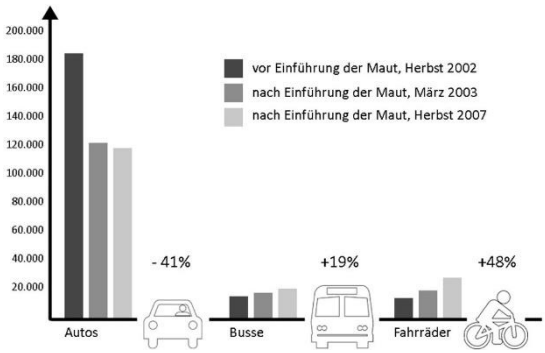

Abb. 6: London nach Einführung der Maut – Diagramm

Abb. 7: London. Deutliche Beschilderungen und Markierungen.

Um das hohen Verkehrsaufkommen in Londons Innenstadt zu bändigen entschied man sich Anfang 2000 für die Einführung einer Innenstadtmaut. Die Mautgebühr hatte zum Zweck, dass Reisende vermehrt den öffentlichen Nahverkehr, umweltfreundlichere Fahrzeuge oder Fahrräder nutzen sollten. Unmittelbar darauf hatte sich das Verkehrsaufkommen in der ausgewiesenen Zone um 18 Prozent reduziert und man konnte einen Anstieg in der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erkennen, die durch die eingenommenen Gebühren saniert und erweitert werden konnten. Aus einer uneingeschränkten Nutzung von öffentlichen Verkehrszonen wurde eine eingeschränkte Nutzung umgesetzt und dadurch die Innenstadt für ihre Bewohnerinnen und Bewohner lebenswerter gemacht.

[16] Rittler C.: Kordonerhebung (2011): Wien in den Jahren 2008 bis 2010. http://planungsgemeinschaft-ost.at/download/kordonerhebung.pdf (30.7.2016)

[17] Beckmann KJ. u.a. (2006).: StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften

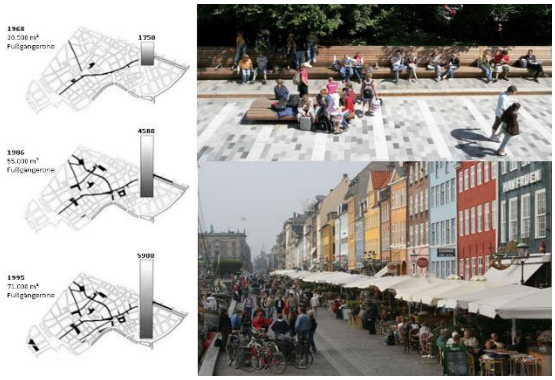

Abb. 8: Kopenhagen: Viermal so viele Menschen halten sich nach den Umbauten in den Straßenräumen auf.

Abb. 9: Kopenhagen – Fußgängerzone Strøget. Vorbild für viele Städte.

Die Stadt Kopenhagen verfolgt hingegen einen noch radikaleren Ansatz. Die Anzahl von Fahrbahnen für Autos und Parkplätze wurden gezielt reduziert und das Straßennetz stärker auf Radfahrerinnen und Radfahrer ausgelegt. Heute durchzieht ein effizientes Radwegenetz das gesamte Stadtgebiet. Die Wege für Radfahrerinnen und Radfahrer werden durch Bordsteine von Bürgersteigen und Parkstreifen getrennt. An Kreuzungen werden sie blau gekennzeichnet und die Ampel für Radfahrerinnen und Radfahrer schalten sechs Sekunden vor denen für Autofahrerinnen und Autofahrer, was enorm zur Sicherheit beiträgt.
Statistiken zufolge hat sich das Verkehrsaufkommen von Fahrrädern von 1995 bis 2005 verdoppelt. Im Jahr 2008 waren 37 Prozent der Berufstätigen und Schüler mit dem Fahrrad zur Arbeit oder Schule unterwegs. Über 50 Prozent aller Kopenhagener fahren täglich mit dem Fahrrad. Und eine Steigerung ist klar abzusehen.
Bereits 1962 verbannte die Stadt Kopenhagen den Autoverkehr komplett von der historischen Hauptstraße, Strøget, und gestaltet sie zu einer Fußgängerzone um. Waren viele zunächst skeptisch, stellte man nach kurzer Zeit fest, dass die neue Fußgängerzone dankend von den Stadtbewohnern angenommen wurde. 35 Prozent mehr Fußgängerinnen und Fußgänger wurden dort gezählt. Kopenhagen verfolgte dieses Konzept weiter und von 1962 bis 2005 stieg die Quadratmeterzahl autofreier Zonen von etwa 15.000 auf 100.000 Quadratmeter an. Kopenhagen ist heute vielen Städten weltweit ein Vorbild.

Abb. 10: Melbourne – Belebte Passage mit Cafés.

Abb. 11: Melbourne – Federation Square.

In Melbourne (Australien) hatte man mit einer leblosen von Hochhäusern und Bürogebäuden dominierten Innenstadt zu kämpfen. Die englische Kolonialstadt mit ihren breiten Boulevards und regelmäßigen orthogonalen Straßenblöcken war wenig einladend. 1985 wurde ein umfassendes Stadterneuerungsprogramm festgelegt, das zum Ziel hatte die Stadt zu einem lebendigen Anziehungspunkt für die über drei Millionen Einwohner des Großraums Melbourne zu machen. Ein auf zehn Jahre angelegtes Erneuerungsprogramm wurde entworfen. Die Bauvorhaben stiegen an und die Zahl der Wohneinheiten verzehnfachte sich bis 2002. Es folgte ein Zuzug in die Stadt. So entstand zu dieser Zeit auch der Federation Square. Am Fluss Yarra wurden Gassen, Arkaden und unterschiedliche Freizeitaktivitäten für Fußgängerinnen und Fußgänger erschlossen. Generell hatte die Stadtplanung die Absicht den Einwohnerinnen und Einwohnern die Möglichkeit zu bieten, viele Bereiche der Stadt zu Fuß zu erreichen. Durch die Verbreiterung von Bürgersteigen, eigens entworfener Straßenmöblierung und großzügiger Begrünung schafften die Planerinnen und Planer ein neues Bild der Stadt. Heute kommen fast 40 Prozent mehr Leute zu Fuß in die Innenstadt. Das führte auch dazu, dass in vielen Passagen Cafés, Restaurant und andere Einrichtungen eröffneten. Die Stadt ist an Werktagen nun fast drei Mal so belebt wie zuvor.

Abb. 12: New York, Times Square. Vorher – Nachher.

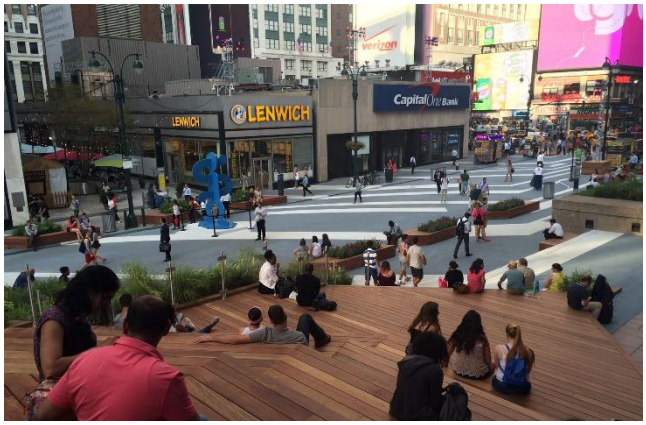

Abb. 13: New York – Penn Plaza

Einer der berühmtesten Plätze der Welt, der Times Square in New York, zeigt auf einfachste Weise wie durch die reine Sperrung des Autoverkehrs und neue Pflasterung des Platzes Stadtraum den Menschen zurückgegeben werden kann. 2007 legte die New Yorker Stadtplanung dazu ein Stadterneuerungsprogramm fest, dass zusätzliche Verkehrsflächen für Fußgängerinnen, Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer einschloss, sowie mehr Erholungsgebiete und Flächen für Freizeitaktivitäten schaffen sollte. Zusätzlich verbreiterte man die Bürgersteige am Broadway, wo Straßencafés Platz fanden. Am Madison Square, Herald Square und dem Times Square wurden autofreie Zonen geschaffen, die von der New Yorker Bevölkerung und den Touristen sofort angenommen wurden. Durch die Belebung der Plätze kam auch Angebot in Form von Cafés, Restaurants und Ähnlichem hinzu, um die Leute zum Verweilen einzuladen. Insgesamt wurden 60 sogenannte Street Plazas (Fußgängerzonen) umgesetzt, über 640 Kilometer Radwege errichtet, davon über 50 Kilometer als geschützte Radfahrwege, sowie ein City Bikesharing System installiert. Durch die verschiedenen Maßnahmen konnten Unfälle in diesen Zonen um 58 Prozent reduziert werden, Unfälle mit Gehenden sogar um 66 Prozent. Auch die Geschäfte profitierten von der Umgestaltung und konnten eine Steigerung der Verkaufszahlen verzeichnen. [18]

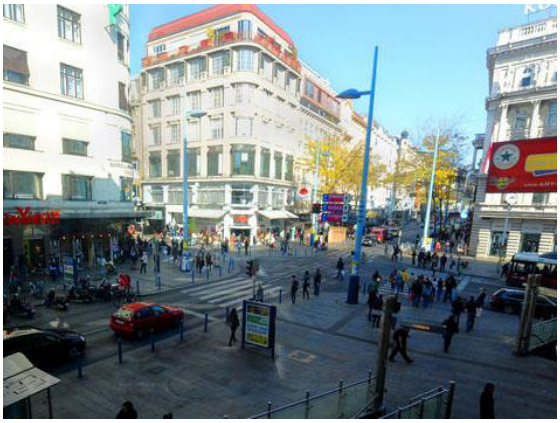

Abb. 14: Wien – Mariahilfer Straße Alt.

Abb. 15: Wien – Mariahilfer Straße Neu. Fußgänger haben Vorrang.

Dass das Auto nicht immer unbedingt gleich verbannt werden muss, lässt sich am Beispiel Wien und der Mariahilfer Straße zeigen. 2010 legte man fest, einen Großteil der Straße zur Fußgängerzone umzugestalten und den Rest als Begegnungszone auszuführen, wo alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichzeitig und gleichberechtigt die Straße nutzen dürfen. Vision und Ziel war die Förderung eines offenen und integrativen Stadtraumes. Der Verkehr sollte entschleunigt und beide Straßenseiten miteinander verbunden werden. Dadurch entstehen neue Freiräume und Plätze zum Ausruhen und Verweilen. Bei der Planung wurden Bürgerinnen und Bürger eingeladen sich aktiv einzubringen. Wünsche, Interessen und Bedürfnisse der Bewohner waren gefragt.

---

[18] Rodale Inc.: This Woman Built 400 Miles of Bike Lanes in New York City. 2015. http://www.bicycling.com/culture/advocacy/this-woman-built-400-miles-of-bike-lanes-in-new-york-city?cid=soc_BicyclingMag_TWITTER_Bicycling__

Die Bevölkerung war eingeladen, die neue Mariahilfer Straße nach ihren Bedürfnissen mitzugestalten. Was sollte der neue öffentliche Raum können? Wie sollte er gestaltet werden, um als attraktiver Flanier- und Aufenthaltsraum zu funktionieren? Diese Anregungen der Bevölkerung wurden in den Planungen zur Umgestaltung einbezogen. [19]

Im Sommer 2015 wurde der Umbau der Mariahilfer Straße abgeschlossen und ein Jahr später zieht Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou (Grüne) eine positive Verkehrsbilanz*: „Ein Jahr nach dem Umbau wird die neue Mariahilfer Straße von den Wienerinnen und Wienern voll angenommen. Das Konzept funktioniert gut und geht auf, sowohl in den Begegnungszonen als auch in der Fußgängerzone gibt es keine Probleme. Die Mariahilfer Straße sei „ein lebendiger Ort“.“* [20] (Maria Vassilakou zitiert in wien.orf.at)

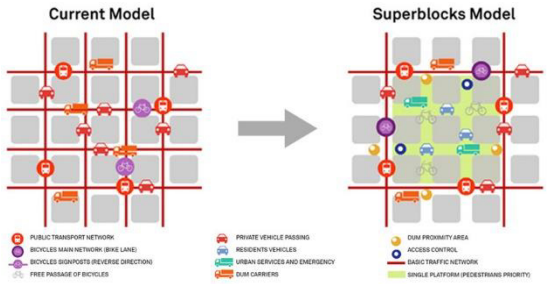

Abb. 16: Superblocks: Schematische Darstellung.

Abb. 17: Barcelona/Superblocks: Großzügige Fußgängerzonen.

Das Konzept der Superblocks greift die Idee verkehrsberuhigter Wohnquartiere auf und wurde bereits in mehreren spanischen Städten wie Barcelona und Vitoria-Gasteiz umgesetzt. Mehrere Straßenzüge in einem Stadtviertel werden zu einem Raster von etwa 400 mal 400 Metern zusammengefasst, ihre Ränder stellen das Basisnetz für den Autoverkehr dar. Für Gehen und Radfahren steht ein dichteres Wegenetz zur Verfügung, auf welchem Durchfahrten mit dem Auto nicht möglich sind. Die Zufahrt zu Wohnungen und lokalen Wirtschaftsbetrieben ist mit maximal zehn Kilometern pro Stunde erlaubt. Innerhalb der Superblocks ist lediglich Kurzparken im öffentlichen Raum erlaubt. Dauerparken ist untersagt und nur in den bereits errichteten Parkgaragen der Wohngebäude oder in spezifischen, am Rande der Superblocks ausgewiesenen, Flächen möglich. In den Randzonen befinden sich die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Durch eine solche Reorganisation des Verkehrs in bestehenden Stadtvierteln soll der Anteil der Wege, die mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden, auf unter 25 Prozent sinken. In Vitoria-Gasteiz stieg innerhalb dieser Superblocks der Anteil der für Gehende zur Verfügung stehenden Flächen von 45 auf 74 Prozent. (vgl. VCÖ 2016)

Abb. 18,19,20: Groningen, Verkehrsberuhigte Innenstadt.

Abb. 21: Groningen: 61% aller Fahrten werden mit dem Fahrrad erledigt.

In den Niederlanden verfolg man schon seit 1977 für die Stadt Groningen eine ähnliche Strategie. Für das Stadtzentrum wurde der sogenannte „Traffic Circulation Plan“ entwickelt. [19] Dabei wird die Innenstadt für Kraftfahrzeuge in vier Gebiete unterteilt. Die Innenstadt ist für die Autos über die umschließende Ringstraße erreichbar. Jedoch ist es nicht mehr möglich mit dem Auto direkt von einem Teil der Innenstadt in einen anderen zu fahren. Die Möglichkeit alle Orte in der Innenstadt zu erreichen bleibt weiterhin bestehen, der Durchzugsverkehr aber wird vermieden und die Autos um den Stadtkern geführt. Dadurch entstehen mehr freie Flächen für Fußgängerinnen, Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer und durch die verbesserten Bedingungen wird das Gebiet wesentlich sicherer. Die Wege für die Menschen werden kürzer, wohingegen die Wege des Verkehrs länger werden.

---

[19] Mariahilfer Straße Neu: http://www.dialog-mariahilferstrasse.at/projekt/der-ablauf/ (25.7.2016)
[20] Positive Verkehrsbilanz für „Mahü“ (27.7.2016) ORF - http://wien.orf.at/news/stories/2787771/ (27.7.2016)

Werkzeuge für menschenorientierte Stadtplanung (nach Jan Gehl)

Um menschenorientiert zu planen nennt Jan Gehl vier Hauptkriterien, bei denen es hauptsächlich um Quantität geht und ein Hauptkriterium, bei welchem es um Qualität geht:

1. Die Flächennutzung sollte sorgfältig geplant werden. Kurze Wege machen eine Stadt attraktiv und angenehm.
2. Durch verschiedene Areale und unterschiedliche Angebote sollen vielfältige Erlebnisse, soziale Kontakte und Sicherheit im Stadtgebiet entstehen.
3. Öffentliche Räume sollten stets für Fußgängerinnen, Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer konzipiert werden.
4. Übergangsräume sollen geschaffen werden, um Innen und Außen, sowie Privates und Öffentliches miteinander zu verbinden.
5. Qualitativ hochwertige bauliche Einladungen sollen in der Stadt geschaffen werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Denn wenige Menschen, die sich an einem Ort aufhalten, beleben ihn stärker, als viele die ihn nur schnell durchschreiten. Laut Gehl ist diese Methode von allen anderen die einfachste und zugleich beste, um eine lebendige und menschenorientiertere Stadt zu schaffen.
   (vgl. Gehl 2015: Seite 268 - Städte für Menschen)

Rote Ampel, die zur schnellen Überquerung auffordert ...
Abb. 22: Hamburg, Deutschland

... oder höfliche Erinnerung
Abb. 23: Panevėžys, Litauen

Fußgängerbrücken ...
Abb. 28: Bangkok, Thailand

... oder Zebrastreifen auf Straßenniveau
Abb. 29: Ort: Unbekannt

Hindernisse auf Bürgersteigen ...
Abb. 24: Nürnberg, Deutschland

... oder ein ungestörtes Vorankommen
Abb. 25: Paris, Frankreich

Schmale Bürgersteige ...
Abb. 30: Ottawa, Kanada

... oder eine gleichwertige Aufteilung der Straßenfläche
Abb. 31: New York, USA

Lange Wartezeiten ...
Abb. 26: Tokio, Japan

... oder eine Balance zwischen gehen und warten
Abb. 27: Kopenhagen, Dänemark

Unterbrechungen von Bürgersteigen ...
Abb. 32: London, Großbritannien

... oder durchgehende Bürgersteige
Abb. 33: Kopenhagen, Dänemark

Wir alle definieren und machen Stadt

Die Art und Weise wie wir heute unsere Städte planen hat sich also zum Teil sehr stark verbessert. Planerinnen und Planer haben sich zum Ziel gemacht lebensfreundlichere Umgebungen für den Menschen zu schaffen. Fehler wurden erkannt und innovative Strategien mancherorts entwickelt.
Letztendlich aber muss vor allem die Politik eines Landes beziehungsweise einer Stadt diese Arte der Planung weiter vorantreiben. Für Österreich können wir sagen, dass wir auf einem guten Weg sind, im Vergleich zu anderen Ländern und Städten in Europa aber noch etwas Aufholbedarf haben. So gibt es in München mittlerweile 55 Fahrradstraßen, mehr als doppelt so viele wie in ganz Österreich. [21] Eine strake Stadtverwaltung ist gefragt, die genau weiß, in welche Richtung sie gehen will und privaten Investoren klare Vorgaben macht, was geht und was nicht geht und wo Unterstützung erwünscht ist. Denn wenn wir unsere Städte komplett dem freien Markt überlassen, würden sie sich wahrscheinlich ziemlich schnell in riesige „Einkaufszentren" verwandeln. Wer ein kommerzielles Projekt baut, schaut meist, was in der Vergangenheit gemacht wurde, um dann das Gleiche zu machen. Es gibt nur sehr wenige Bauträger, die Experimente wagen oder etwas Neues ausprobieren, denn diese Unternehmen wollen immer auf Nummer sichergehen.
Was wir aber aus gebauten und umgesetzten Beispielen (u.A. San Francisco - Embarcardero Freeway) gelernt haben, ist, dass „der Mensch ein Gewohnheitstier ist". Zunächst stehen wir neuen Angeboten und Lösungen skeptisch gegenüber, erkennen und erleben wir aber Vorteile, so legt sich die Skepsis sehr schnell und unsere Meinung ändert sich rasch. Um dieser anfänglichen Skepsis vorzubeugen ist es unheimlich wichtig die Menschen so gut und so vollständig wie möglich zu informieren. Worum geht es genau? Beziehungsweise Beispiele anderer Städte aufzeigen. Konkrete Optionen zur Wahl stellen. Und vor allem zeigen wie die Menschen von den Maßnahmen profitieren können.
Heute ist klar, dass keine einzelne Person, keine einzelne Theorie oder Ideologie eine Stadt alleine definieren kann. Die goldene Antwort auf die Frage, wie eine perfekte Stadt sein muss und was es dazu braucht, kann wahrscheinlich niemand geben. Diese Antwort gibt es auch nicht, denn wir alle definieren und machen Stadt, zu dem Ort der er gerade ist. Je nachdem welchen Wegen und Sachen wir Priorität einräumen, desto sicherer und lebenswerter werden unsere Städte sein. Der englisch-schwedischen Architekten Ralph Erskine antwortete in einem Interview auf die Frage, was es denn braucht um ein guter Architekt und Planer zu sein: *„Es ist ziemlich einfach, ein guter Architekt zu werden, denn die Architektur liefert nicht einfach die Gestalt, sondern die Grundlage für die Lebensqualität. Ein guter Architekt muss die Menschen lieben."*
Der Mensch sollte also stets im Vordergrund aller Planungen, die wir machen stehen.

Abb. 34: Brighton. Großbritannien. Shared Space – Der Mensch steht im Vordergrund.

[21] Radlobby Österreich: Mehr Fahrradstraßen für Österreich. Wien, 2015.
https://www.radlobby.at/oesterreich/mehr-fahrradstrassen-fuer-oesterreich (18.7.2016)

Bibliographie

Bausells, Marta (2016): Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents. London: The Guardian: https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents (28.7.2016)

Beckmann, Klaus J./Hesse, Markus/Holz-Rau, Christian/Hunecke, Marcel (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil: Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

Benfield, Kaid (2014): Remembering the Human Scale in Walkable City Neighborhoods. Huffington Post: http://www.huffingtonpost.com/f-kaid-benfield/remembering-the-human-sca_b_5938516.html (20.7.2016)

Bloomberg, Miachael R./Stadt New York (2007): Plan NYC. A Greener, Greater New York. New York: www.nyc.gov/planyc

Bosselmann, Peter (2008): Urban Transformation: Understanding City Form and Design: Understanding City Design and Form. Washington D.C.: Island Press

Englert, Klaus (2016): Interview mit Jan Gehl. Die Stadt planen (3/4): Jan Gehl, der menschenfreundliche Architekt. Köln: Deutschlandfunk. http://www.deutschlandfunk.de/die-stadt-planen-3-4-jan-gehl-der-menschenfreundliche.1184.de.html?dram:article_id=338681 (20.7.2016)

Gehl, Jan (2012, orig. 1971): Leben zwischen Häusern. Berlin: Jovis

Gehl, Jan (2014): The Human Scale: Dokumentarfilm zum Thema Stadtplanung. EuroVideo Medien GmbH

Gehl, Jan (2015, orig. 2010): Städte für Menschen. Berlin: Jovis

Frank Lloyd Wright (1958): The Living City. New York: Horizon Press

Jacobs, Jane (1961): The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House

Klimmer-Pölleritzer Astrid/Schinner Hanns (2015): Zu Fuß gehen in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen. Wien: Beiträge zur Stadtentwicklung, Nr.38. Wien: Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18)

Knoflacher, Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Wien: Böhlau Verlag

Lampugnani Vittorio Magnago (2010): Die Stadt im 20. Jahrhundert. Berlin: Wagenbach Verlag

Le Corbusier (1929): Städtebau. (Übers. und hrsg. von Hans Hildebrandt). Stuttgart [u.a.]: Dt. Verl.-Anst.

Le Corbusier / CIAM (1933): Die Funktionelle Stadt in: Hilpert, Thilo (ed.) (1978)

Psenner, Angelika (2014): „Don't even think of parking here." In Beatrix Busse/lngo H. Warnke (Hgg.): Place-Making in urbanen Diskursen. Berlin/München/ Boston: de Gruyter, 121-147

Randelhoff, Martin (2015): Funktionieren unsere Städte noch? Die Transformation der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt. Dortmund: http://www.zukunft-mobilitaet.net/107921/umwelt/autogerechte-stadt-folgen-probleme-konzepte-gegenbewegung/ (30.7.2016)

VCÖ, Wien, Österreich (2014): „Infrastrukturen für zukunftsfähige Mobilität" VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft" 3/2014. Wien: VCÖ

VCÖ, Wien, Österreich (2016): „Urbaner Verkehr der Zukunft" VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft" 1/2016. Wien: VCÖ

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.: Linz, Hauptplatz.
Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ae/Linz_Hauptplatz_0517C2.JPG (03.09.2016)

Abb. 2: Einbahnstraße in New York. Foto: Pete Briggs
Quelle: http://www.earthisland.org/journal/index.php/eij/article/roadkill/ (03.09.2016)

Abb. 3: Beengte Straßenszene. Ort: Unbekannt
Quelle: Gehl, Jan: Städte für Menschen: Seite 15

Abb. 4: Dubai. Straßenszene.
Quelle: Gehl, Jan: Städte für Menschen: Seite 61

Abb. 5: Der Embarcardero Freeway nach seiner Umfunktionierung.
Quelle: http://www.hdtimelapse.net/ (03.09.2016)

Abb. 6: Diagramm von London nach Einführung der Maut.
Quelle: Gehl Architects (Eigene Bearbeitung)

Abb.7: London. Straßenszene.
Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_Congestion_Charge,_Old_Street,_England.jpg (03.09.2016)

Abb. 8: Diagramm Kopenhagen Fußgängerentwicklung. Straßenszenen
Quelle: Gehl, Jan (2015, orig. 2010): Städte für Menschen. Berlin: Jovis

Abb.9: Kopenhagen. Fußgängerzone Strøget.
Quelle: http://www.smart-magazine.com/de/jan-gehl-architekt-interview/ (Foto: Yadid Levy / Getty Images) (03.09.2016)

Abb.10: Melbourne. Straßenszene.
Quelle: http://www.tomsimpson.tv/wp-content/uploads/2014/03/DSCN0925.jpg (Foto: Tom Simpson) (03.09.2016)

Abb.11: Melbourn. Federation Square.
Quelle: http://www.australia.com/de-de/places/vic/fed-square.html (03.09.2016)

Abb.12: New York, Times Square. Vorher – Nachher.
Quelle: Gehl Architects.

Abb.13: Blick auf den Penn Plaza.
Quelle: http://www.streetsblog.org/2015/08/11/eyes-on-the-street-33rd-street-plaza-comes-to-life/ (Foto: Stephen Miller) (03.09.2016)

Abb.14: Wien – Mariahilfer Straße Alt.
Quelle: http://www.news.at/a/wien-mariahilfer-stra%C3%9Fe-anrainer-gegen-autos (Foto: APA/Herbert Pfarrhofer) (03.09.2016)

Abb.15: Wien – Mariahilfer Straße Neu.
Quelle: http://diepresse.com/home/panorama/wien/4829241/Mariahilfer-Strasse-Neu_Mehrheit-laut-Studie-zufrieden (Clemens Fabry) (03.09.2016)

Abb.16: Superblocks: Schematische Darstellung. Stadtverwaltung von Barcelona.
Quelle: http://ajuntament.barcelona.cat/ (03.09.2016)

Abb.17: Barcelona. Fußgängerzone.
Quelle: http://www.trendhunter.com/trends/superblocks (03.09.2016)

Abb.18: Stadtplan Groningen. (Eigene Bearbeitung)
Quelle: http://www.henkvoogd.nl/pdf/draftTsuboharaVoogd.pdf (03.09.2016)

Abb.19: Innenstadt Groningen.
Quelle: http://www.rp-online.de/leben/reisen/mit-dem-rad-durch-groningen-bid-1.2801437 (Foto: dpa/Andreas Heimann) (03.09.2016)

Abb.20: Innenstadt Groningen.
Quelle: http://groningen-info.de/groningen-innenstadt-markt.html (03.09.2016)

Abb.21: Groningen. Straßenszene.
Quelle: https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world (03.09.2016)

Abb.22: Hamburg. Straßenszene.
Quelle: http://bazonline.ch/wissen/technik/Bei-Gruen-gehen-bei-Rot-stehen/story/11926033 (Foto: Michael Koller) (03.09.2016)

Abb.23: Ampelanlage mit Countdown. Litauen.
Quelle: https://www.swarco.com/futurit-en/References/Signals (03.09.2016)

Abb.24: Nürnberg. Straßenszene.
Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1c/Gehweg_Einbauten.jpg (03.09.2016)

Abb.25: Paris - Champs Elysee. Straßenszene.
Quelle: https://cityhallwatch.wordpress.com/2016/01/11/great-streets-and-the-pedestrian-realm/ (03.09.2016)

Abb.26: Warten in Shibuya. Japan.
Quelle: http://www.pbase.com/image/162529873 (Foto: Helen Betts) (03.09.2016)

Abb.27: Kopenhagen. Straßenszene.
Quelle: http://www.gettyimages.at/detail/video/people-crossing-a-street-in-copenhagen-as-traffic-stock-videomaterial/483206574 (03.09.2016)

Abb.28: Bangkok. Fußgängerbrücke.
Quelle: http://footage.framepool.com/de/shot/693327263-fussgaengerbruecke-einkaufsstrasse-ueberqueren-mehrspurig (03.09.2016)

Abb.29: Überquerung eines Zebrastreifens.
Quelle: http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersection-design-elements/ (03.09.2016)

Abb.30: Fußgänger in Ottawa. Kanada.
Quelle: http://www.centretownbuzz.com/2014/07/18/pedestrian-friendly-sidewalks/ (03.09.2016)

Abb.31: New York. Gehl Architects.
Quelle: https://ciudadsecuencia.wordpress.com/2015/03/03/nueva-york-mar-del-plata-xalapa-y-su-interpretacion-de-gehl-architects/ (03.09.2016)

Abb.32: Regent Street, London.
Quelle: http://la.streetsblog.org/2011/06/15/danish-architect-jan-gehl-on-good-cities-for-walking/ (03.09.2016)

Abb.33: Kopenhagen. Straßenszene.
Quelle: http://la.streetsblog.org/2011/06/15/danish-architect-jan-gehl-on-good-cities-for-walking/ (03.09.2016)

Abb. 34: Straßenszene. Brighton. England. Shared Space.
Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008433.pdf (03.09.2016)