

PROBLEME/ERFAHRUNGEN IN DER PRAKTISCHEN UMSETZUNG DES PARADIGMENWECHSELS

RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

INTERFERENZEN RAUMPLANUNG/VERKEHRSPLANUNG

Ortsplanung

Erstellung von Örtlichen Entwicklungskonzepten



ÖEK Gemeinde Baldramsdorf – Ausschnitt

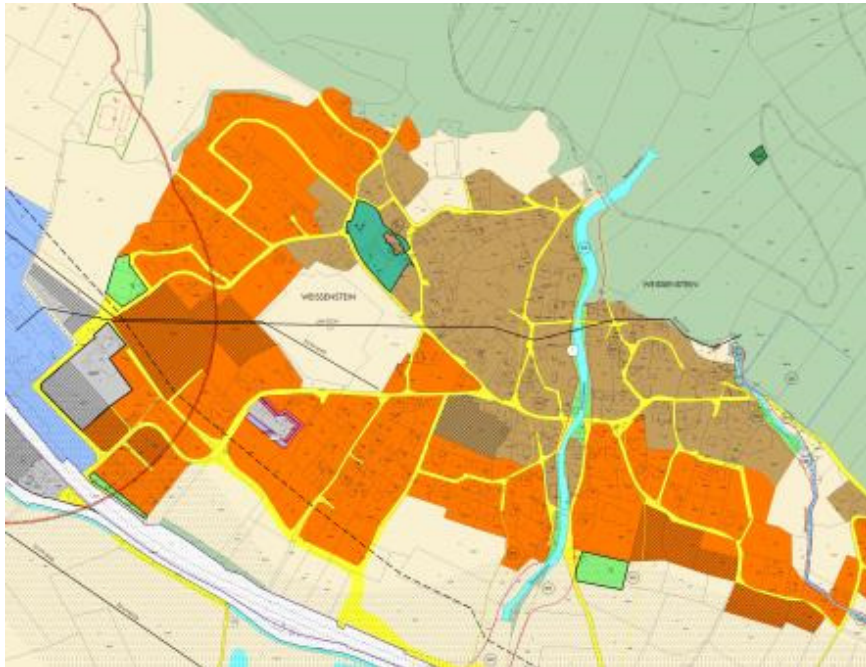
Planungsschwerpunkt ist das Siedlungswesen auf Grundlage der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Negativkartierung (Leitungsachsen, naturräumliche Gegebenheiten und Beschränkungen usw.)

Die Verkehrssituation spielt dabei eine untergeordnete Rolle, wohl aber wird in unseren Konzepten auf die Notwendigkeit von Verkehrsfreimachung und -beschränkungen des motorisierten Verkehrs in zentralen Ortsgebieten hingewiesen.

Vereinzelt wird auf Verkehrsprobleme im Individualverkehr eingegangen. Der öffentliche Verkehr wird auf dieser Planungsebene nicht näher behandelt.

INTERFERENZEN RAUMPLANUNG/VERKEHRSPLANUNG

Ortsplanung
Evaluierung von Flächenwidmungsplänen



FWP Marktgemeinde Weissenstein – Ausschnitt

Spätestens seit der Erarbeitung von Örtlichen Entwicklungskonzepten hat sich der Flächenwidmungsplan zur Beurkundung von unterschiedlich nutzbaren Teilbereichen des Gemeindegebietes entwickelt und die eigentliche Zielplanung einer Gemeinde ist in den Hintergrund getreten.

Auf verkehrsrelevante Fragestellungen wird nicht näher eingegangen, lediglich Emissionen bestehender und geplanter Leitungs- und Verkehrsbänder spielen eine Rolle bei der Neufestlegung von Wohnbauland (Ausweisung von Immissionsschutzstreifen wird seitens der Prüfbehörde eingefordert).

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass die Planung aller überörtlichen Verkehrsmaßnahmen nicht im Kompetenzbereich der Gemeinden liegt.

INTERFERENZEN RAUMPLANUNG/VERKEHRSPLANUNG

Ortsplanung Textliche Bebauungspläne



Eine Besonderheit in Kärnten sind die so genannten „textlichen Bebauungspläne“, welche seit 1995 von den Gemeinden verpflichtend zu verordnen sind.

Die inhaltliche Qualität dieser Verordnungen ist vielfach mangelhaft, sie wurden größtenteils ohne fachliche Assistenz verfasst und erfüllen kaum den gesetzlichen Auftrag.

Verkehrsplanerische Regelungen beschränken sich auf die Verordnung von Mindestbreiten der Parzellen neu zu errichtender Straßen u. auf die Vorgabe erforderlicher PKW-Abstellplätze für Wohngebäude, Betriebsansiedlungen, gastronomische Einrichtungen usw.

Beispiel Stadtgemeinde Wolfsberg:
Verpflichtend müssen pro neu entstehender Wohneinheit zwei PKW-Abstellplätze und darüber hinaus pro fünf Wohneinheiten ein zusätzlicher PKW-Abstellplatz für Besucher errichtet oder nachgewiesen werden.

INTERFERENZEN RAUMPLANUNG/VERKEHRSPLANUNG

Ortsplanung
Teilbebauungspläne



TBPL Wernberg Zentrum 2015

Das Kärntner Gemeindeplanungsgesetz idGF. bestimmt, dass für neu zu bebauende Grundstücke ab einer Größe von 5.000 m² bzw. 10.000 m² Teilbebauungspläne zu erstellen sind.

Deren gesetzlich verpflichtender Inhalt beschränkt sich jedoch auf folgende Bebauungsbedingungen:

- Verlauf und Ausmaß der Verkehrsflächen
- Begrenzung der Baugrundstücke und
- Festlegung von Baulinien

Vielfach wird lediglich den gesetzlichen Bestimmungen Genüge getan, Verlauf und Ausmaß von Verkehrsflächen richten sich nach der „Notwendigkeit“, die Baugrundstücke nach Fertigstellung der Erschließungsstraßen möglichst reibungslos mit dem PKW und den Einsatzfahrzeugen zu erreichen. Allerdings ermöglicht das Gesetz die Verordnung von umfassenden Gestaltungsmaßnahmen, auch bzgl. die entstehenden Verkehrswege.

STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR



Wirtschaftliches und kulturelles Zentrum
Nordkroatiens

Ca. 47.000 EW

87 % der Straßen- und Platzflächen im
Stadtkern sind seit den Neunziger Jahren
autofrei.

Sehr hoher Anteil an Radfahrern.

Oberflächengestaltungen erfolgten ab
Jahrtausendwende, größtenteils sind die
Innenstadtstraßen und -plätze mit
Granitpflaster und Granitplatten
ausgelegt.

Das Projekt ist noch nicht ganz
abgeschlossen.



STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR

VON UNS BETREUTE PROJEKTE



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR



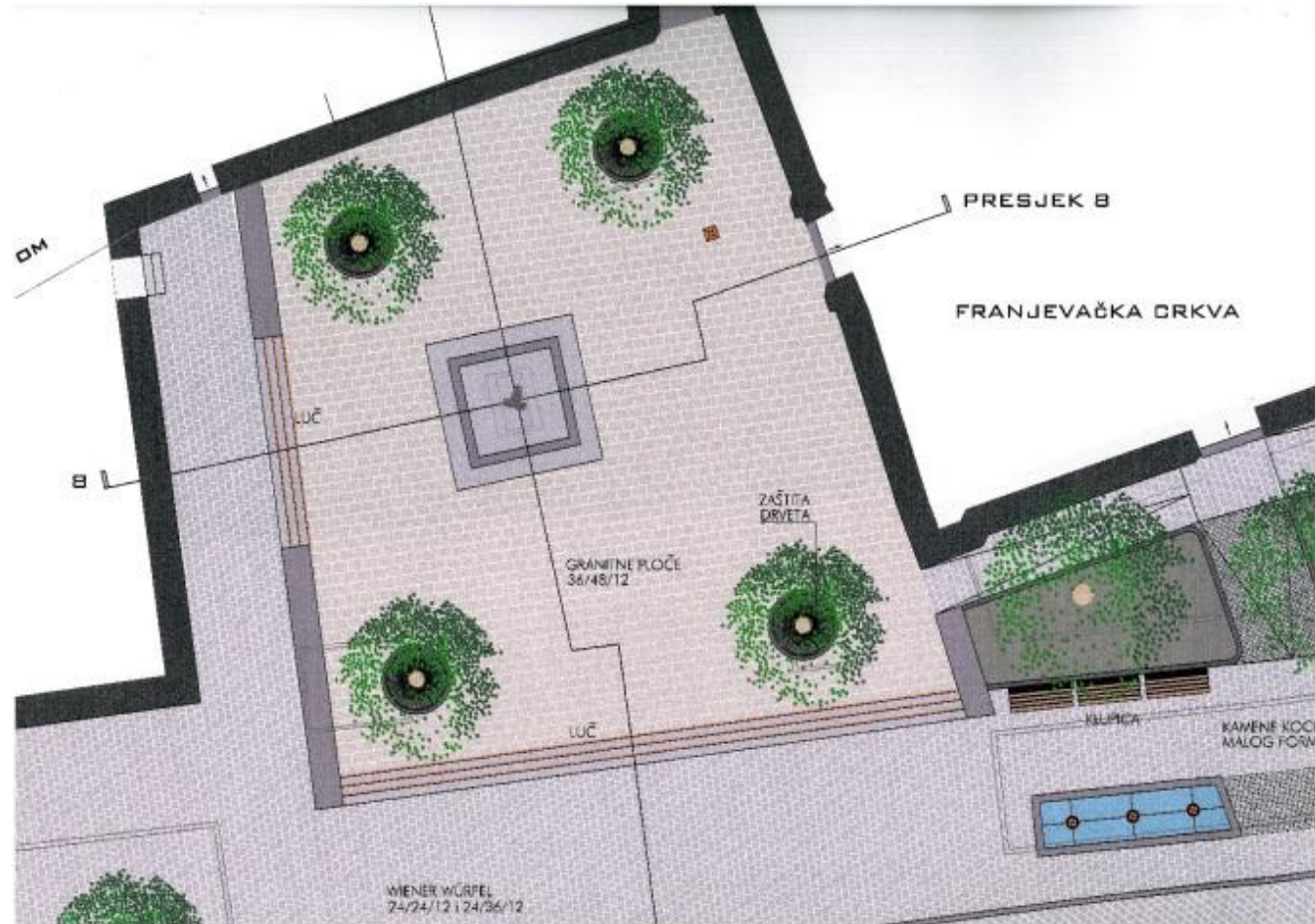
PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

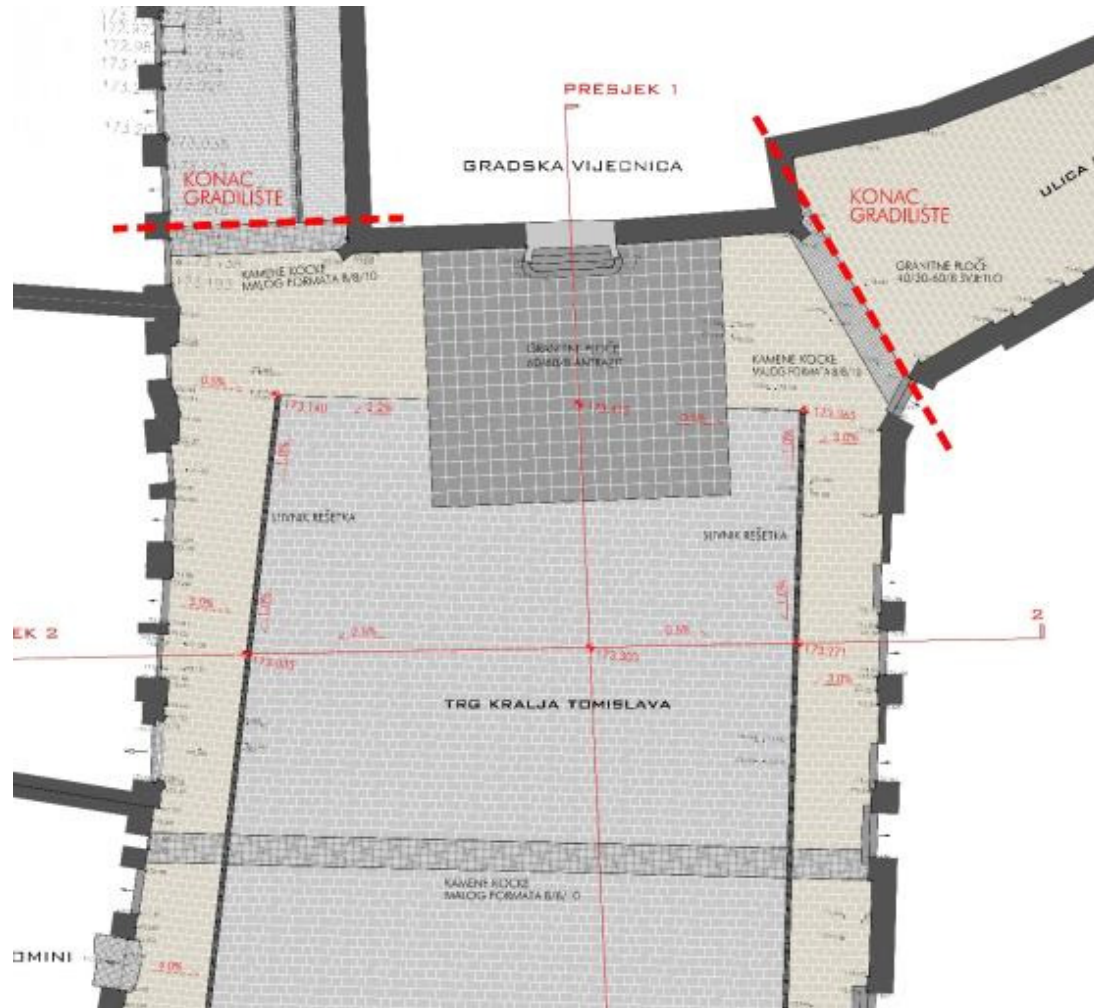


ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR



STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR



VERLEGEPLAN HAUPTPLATZ

Granitpflaster und Granitplatten
in verschiedenen Formen und
Verlegesystemen
Keine Bordsteinleisten
Keine Leisten zur Wasserführung



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR

QUERPROFIL HAUPTPLATZ



STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG VARAŽDIN HVR



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

SINJ HVR



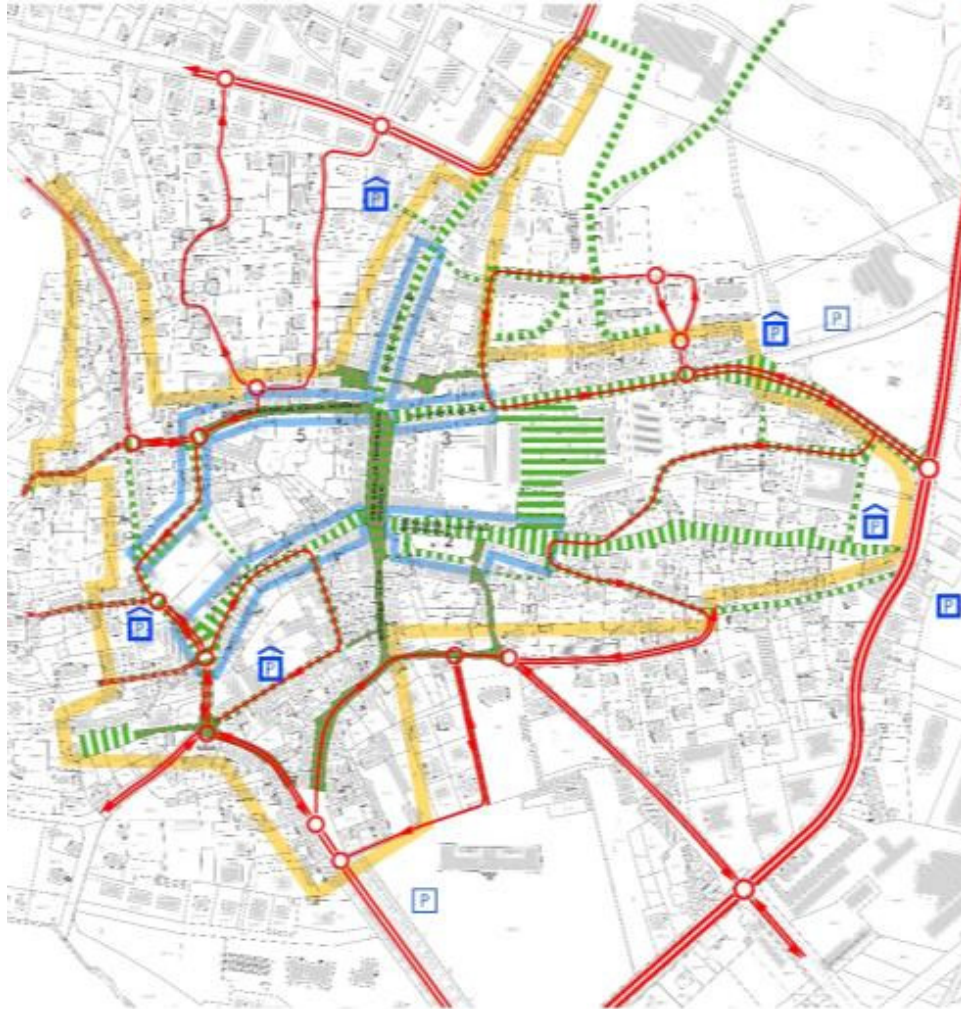
Kleinstadt im Süden von Kroatien,
ca. 20 km östlich von Split

Ca. 25.000 EW



STADTGESTALTUNG

SINJ HVR



Konzept zur ergänzenden
Verkehrsfreimachung der Innenstadt

Die Beschlüsse zur Schaffung weiterer
fahrverkehrsfreier Zonen sind im Rahmen
der Gestaltungsmaßnahmen erfolgt.



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

SINJ HVR

AUSSCHNITT VERLEGEPLAN



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

SINJ^{HVR}

AUSSCHNITT VERLEGEPLAN



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

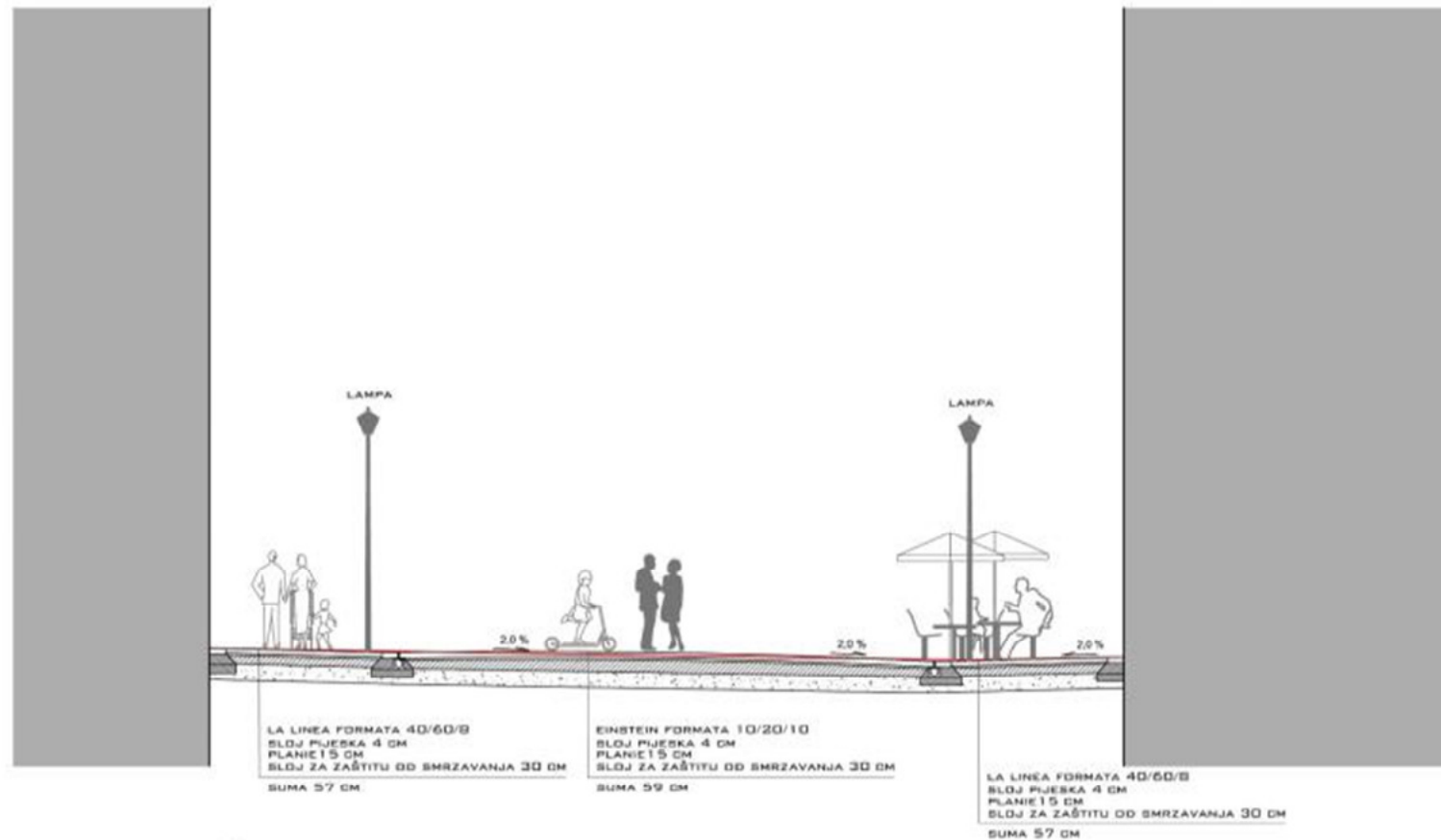


ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

SINJ HVR

QUERPROFIL HAUPTPLATZ



PRESJEK 1
TRG KRALJA TOMISLAVA (PIJACA)



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

SRBOBRAN SRB



Kleinstadt in Serbien, nördlich von Novi Sad

Ca. 18.000 EW

Nach und nach werden im zentralen Stadtgebiet Plätze autofrei und es erfolgen darüber hinaus maßgebliche „Querschnittsanpassungen“ entlang der städtischen Hauptverkehrswege zu Gunsten breit angelegter Gehwege.



STADTGESTALTUNG SRBOBRAN SRB

PLATZ DER REPUBLIK

Zustand bis 2015



Historische Postkarte



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

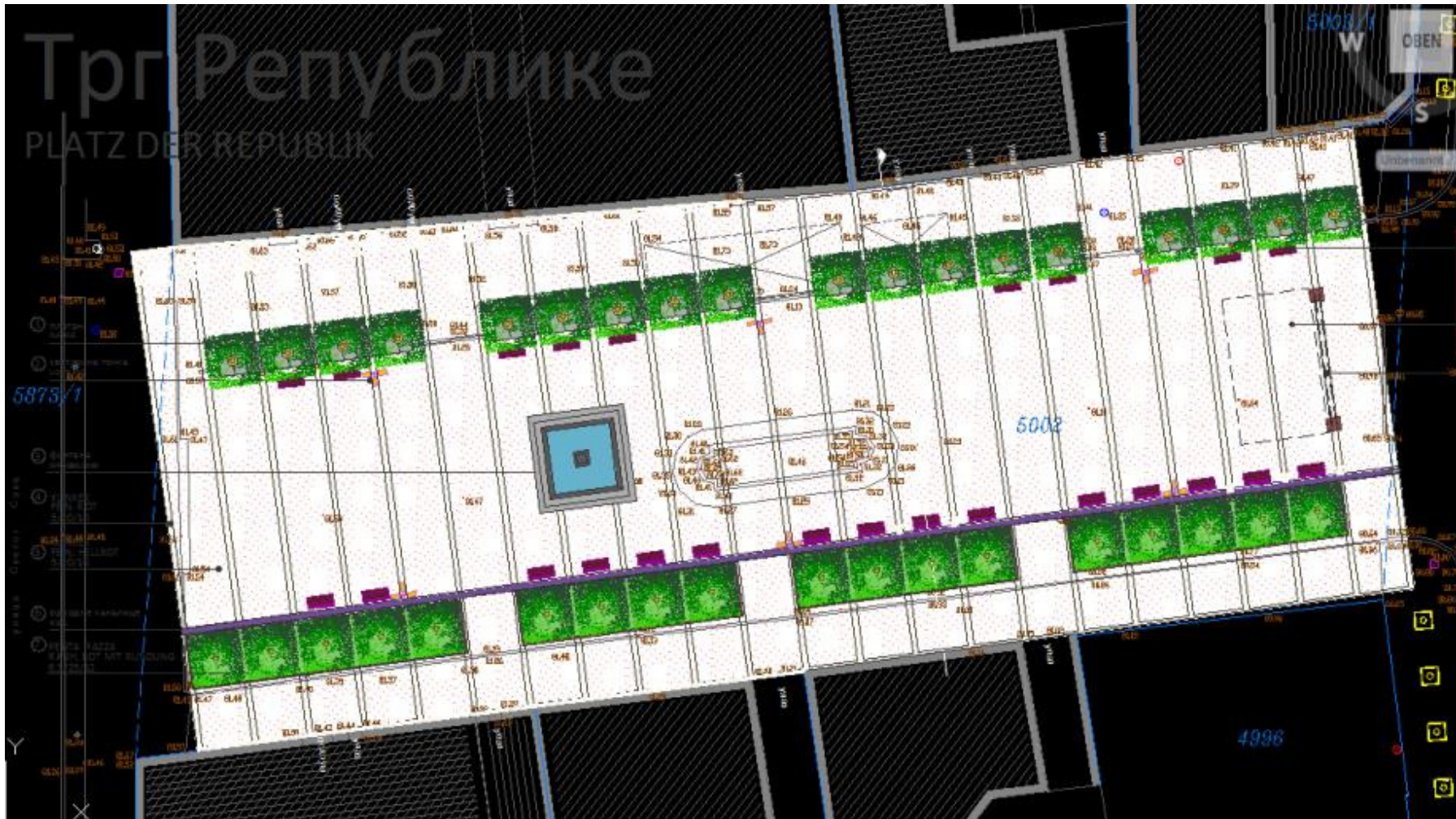


ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

SRBOBRAN SRB

PLATZ DER REPUBLIK - NEUGESTALTUNG



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



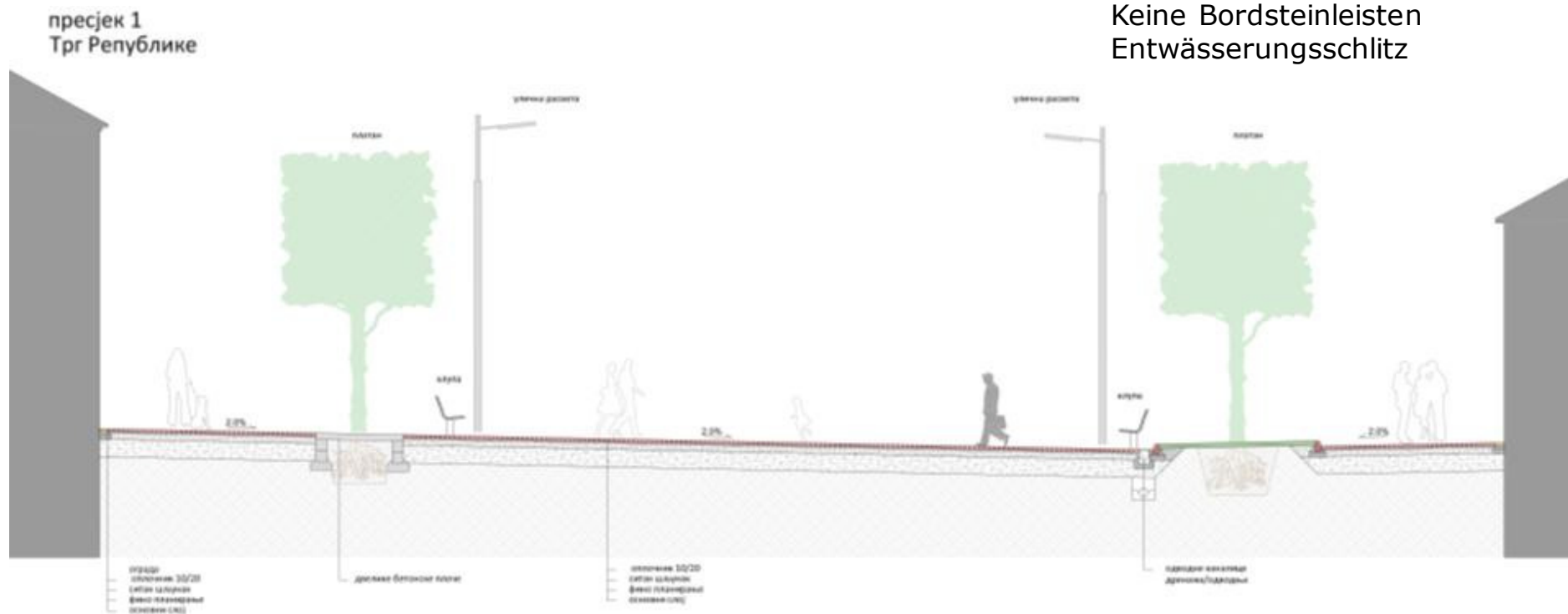
ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG SRBOBRAN SRB

PLATZ DER REPUBLIK QUERPROFIL

Der Platz erhält wieder seinen ursprünglichen Charakter.

Keine Bordsteinleisten
Entwässerungsschlitz



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

ILIJAŠ^{BIH}

KORSO

bis 2014



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

ILIJAŠ^{BIH}

KORSO

Projekt Neugestaltung des gesamten Straßenraumes



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

STADTGESTALTUNG

ILIJAS^{BIH}



Die Stadt Ilijaš wurde in den Fünfziger Jahren im Nahbereich der vorwiegend stahlverarbeitenden Industriezone im Norden von Sarajewo erbaut.

Vor dem Bosnienkrieg ca. 25.000 EW, heute ca. 20.000 EW

Der Korso ist gleichsam Stadtkern.

Auf der moscheenahen Projektseite sehr viele kleine Handelsgeschäfte – Basar

Nun eine autofreie Begegnungsmeile zwischen Moschee und Stadthaus
Länge ca. 300 m, Fläche ca. 8.500 m²

Der Beschluss zur Verkehrsfreimachung fiel im Stadtamt gemeinsam mit dem Beschluss zur Neugestaltung.
Es gab im Vorfeld keine weiteren Verkehrsuntersuchungen.



STADTGESTALTUNG

ILIJAŠ BIH



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



Dorf in Osttirol, ca. 1.000 EW, einst landwirtschaftlich geprägte Dorfstrukturen von teils großmaßstäblichen Tourismusprojekten überformt, insgesamt aber ein harmonischer Ortsraum



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



Ortsgebiet



ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



Ortsgebiet Hanglagen



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



Ortskern



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



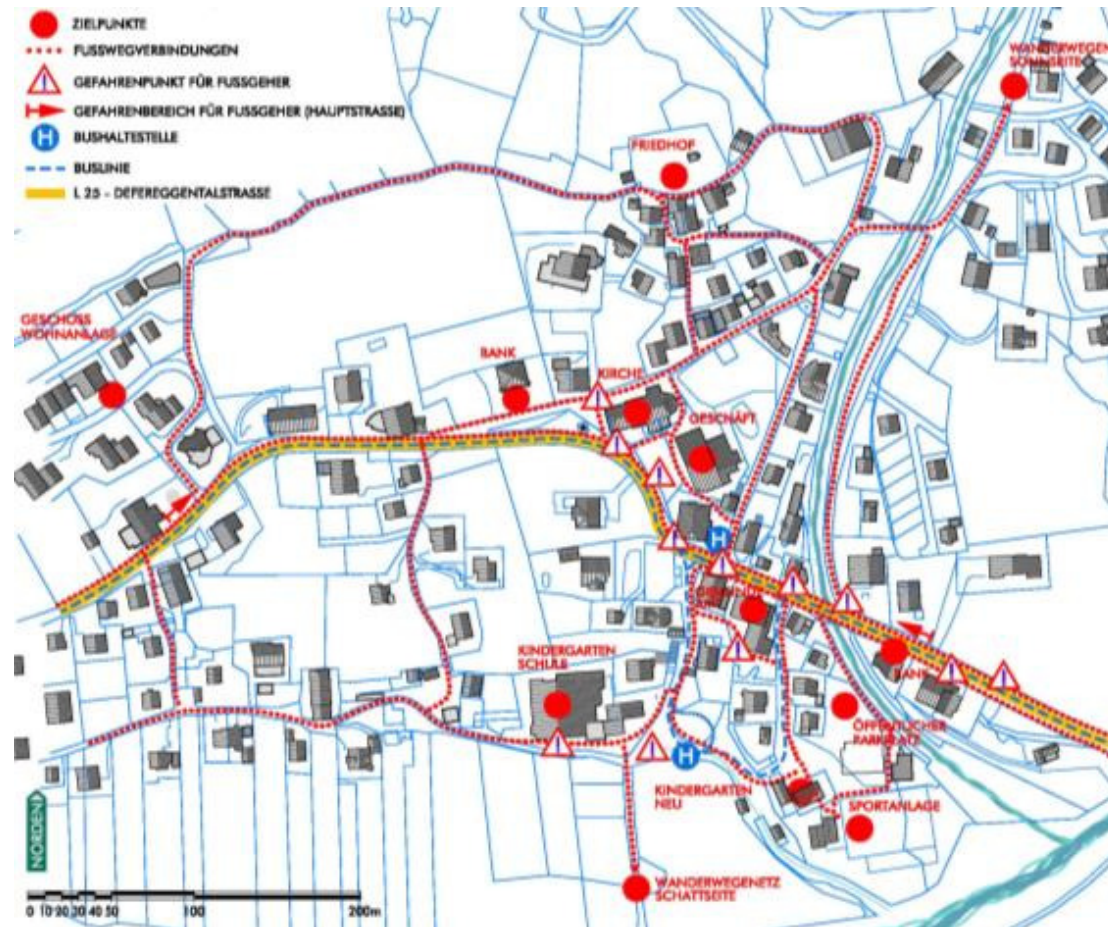
ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



Die L25-Defereggentalstraße ist gleichsam die Aorta durch das Dorf



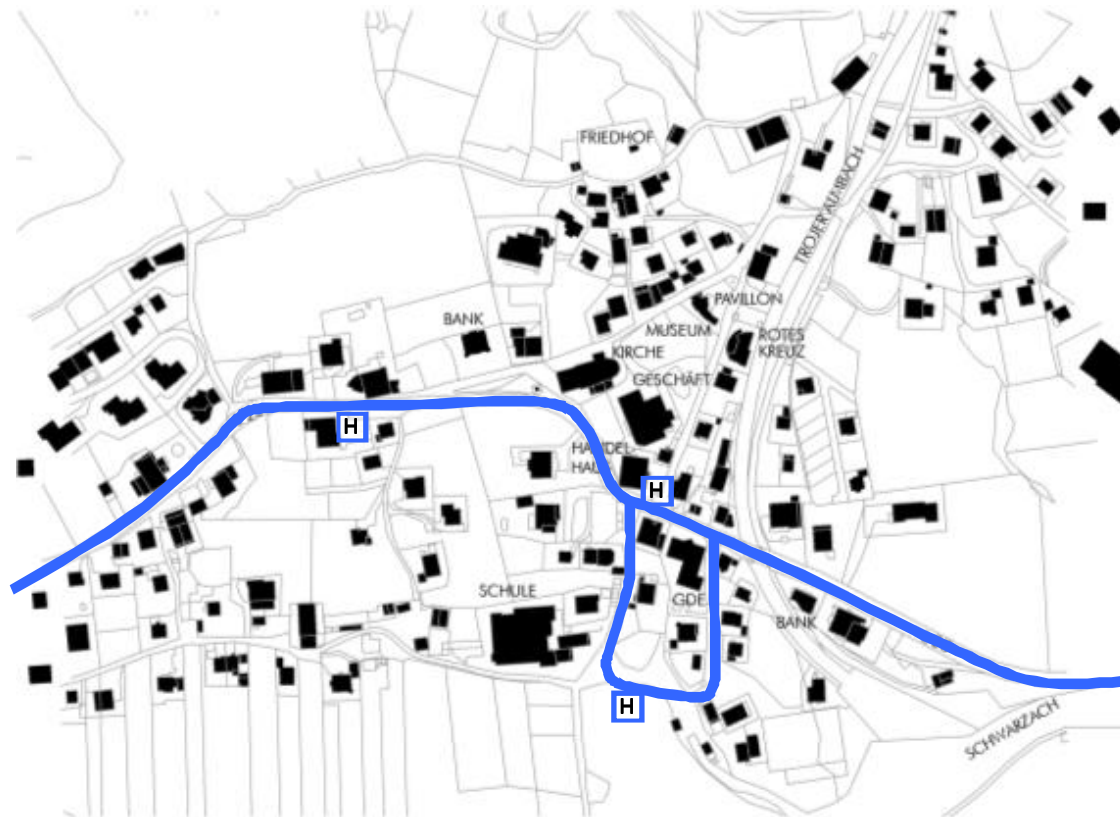
ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



Entwicklungs- und Gestaltungskonzept
Zielpunkte, Gefahrenpunkte, Gefahrenbereiche usw.



ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



VORSTUDIE
ÖFFENTLICHER
VERKEHR



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



ENTWURF
KIRCHENPLATZ



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL



ENTWURF
BARMERPLATZ



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

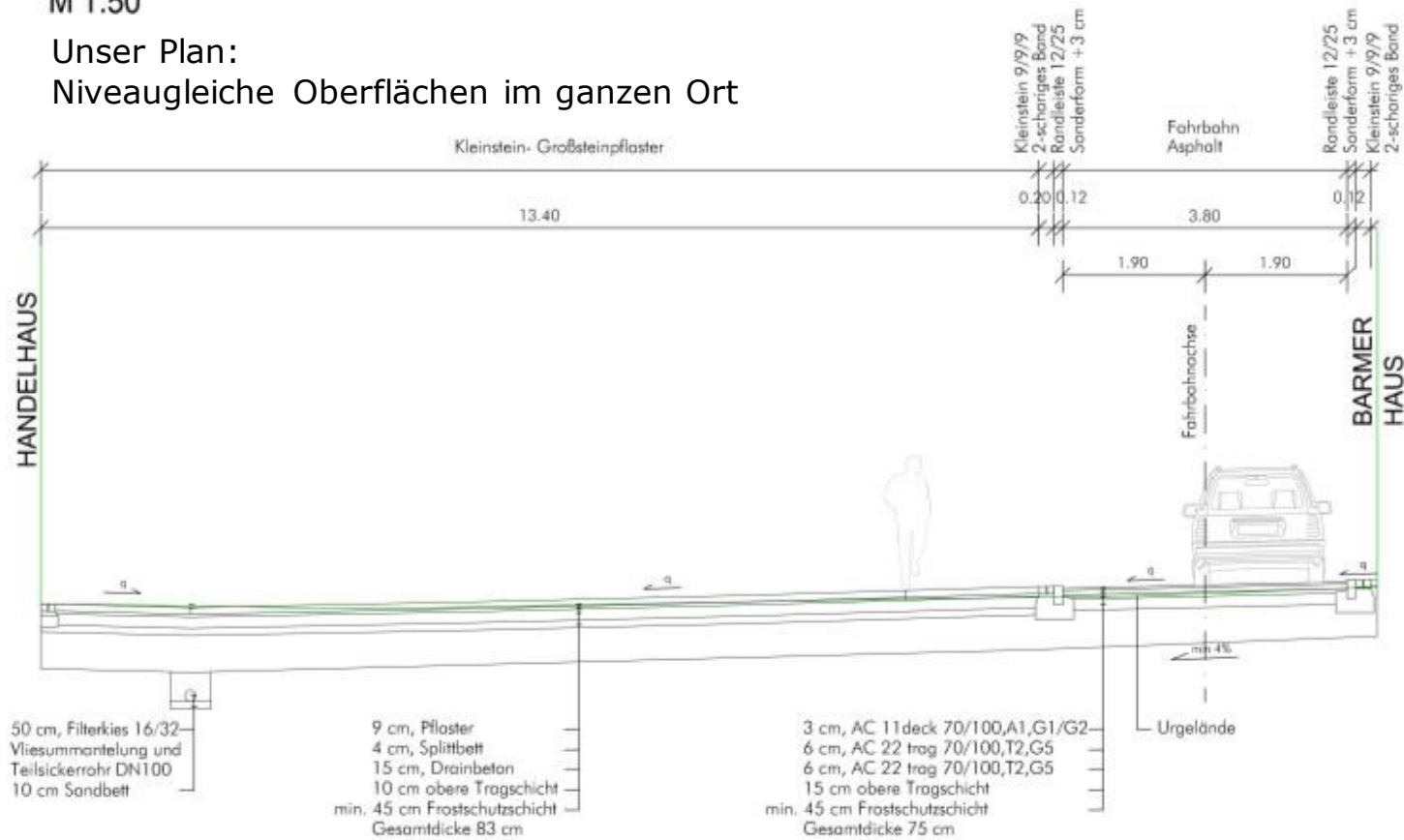


ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG ST. JAKOB IM DEFEREGGENTAL

Regelquerschnitt Platzgestaltung
M 1:50

Unser Plan:
Niveaugleiche Oberflächen im ganzen Ort

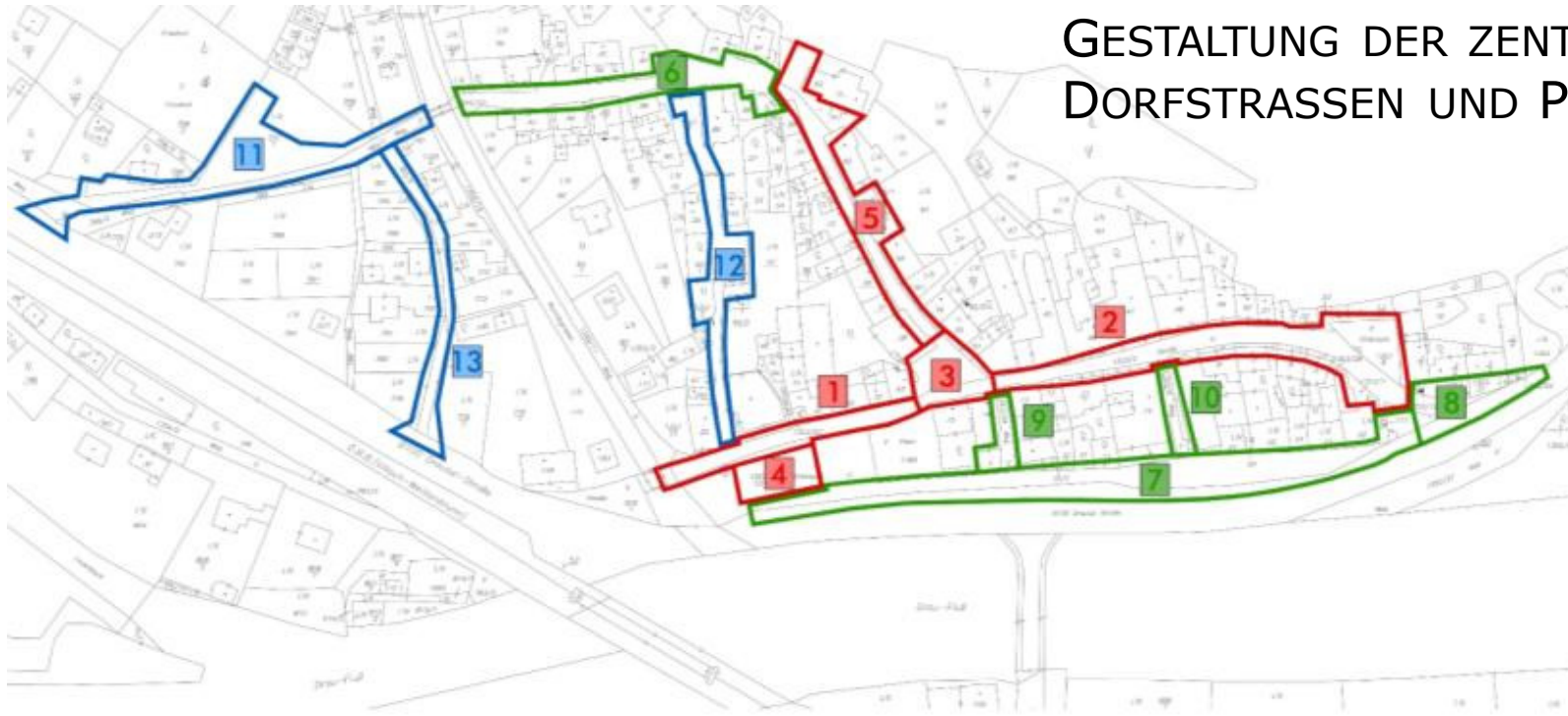


PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG OBERDRAUBURG



GESTALTUNG DER ZENTRALEN
DORFSTRASSEN UND PLÄTZE

Dorf im Oberen Drautal an der Grenze zu Osttirol, ca. 1.200 EW.
Die B100 Drautal Straße führt seit den 60er-Jahren im Süden am Ort vorbei. Das gesamte innerörtliche Verkehrswegenetz besteht ausschließlich aus s.g. Gemeindestraßen.
Im Rahmen der Neukanalisation wurden zwischen 2008 und 2010 die Oberflächen aller zentralen Dorfstraßen und Plätze neu gestaltet.
Investitionsvolumen für die Gestaltungsmaßnahmen ca. 1,4 Mio. Euro.



ORTSGESTALTUNG OBERDRAUBURG



ENTWURF
DORFPLATZ

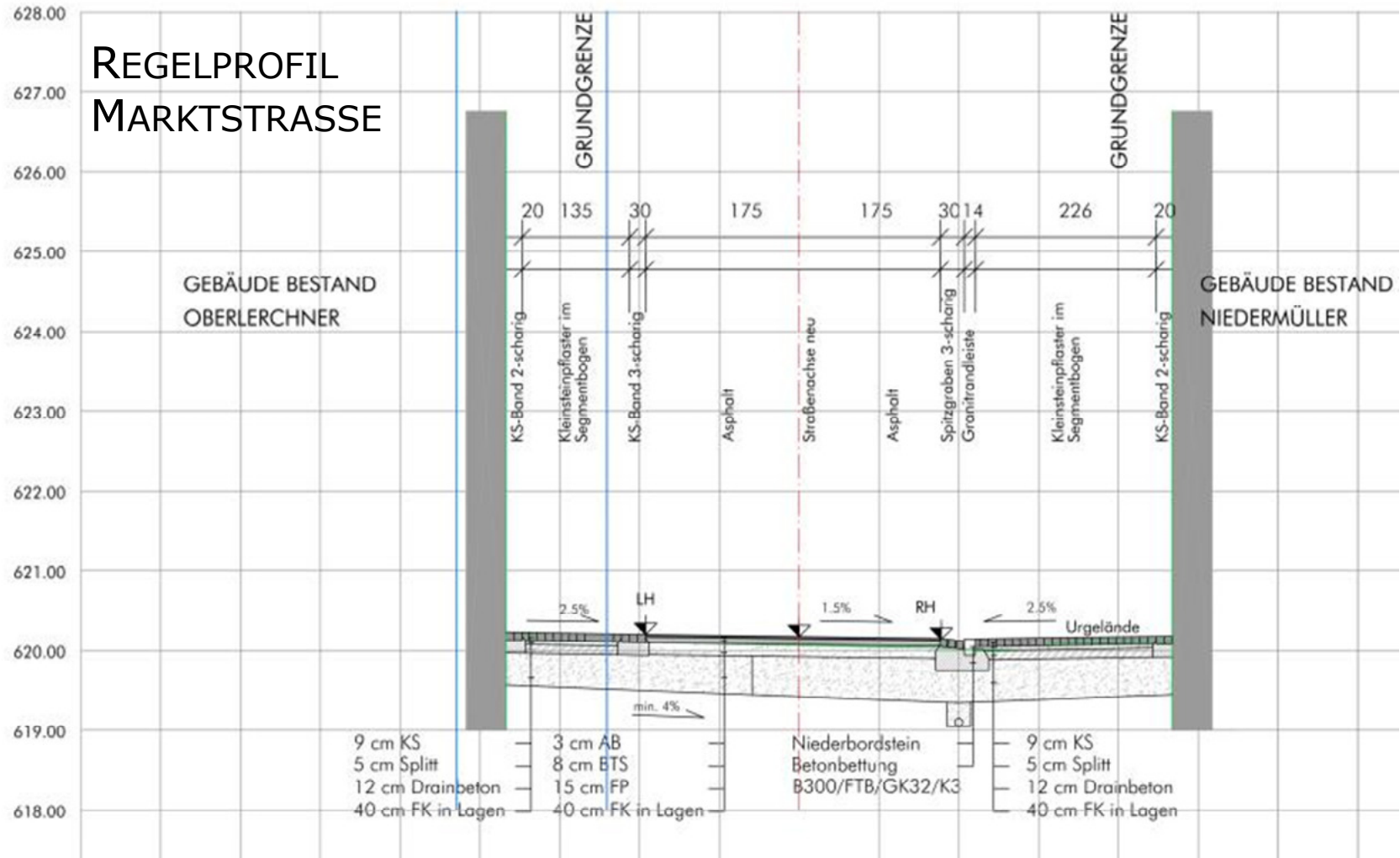


PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG OBERDRAUBURG



ORTSGESTALTUNG OBERDRAUBURG



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG OBERDRAUBURG



DORFSTRASSE IM WINTER



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFahrungen AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

ORTSGESTALTUNG OBERDRAUBURG



PFARRKIRCHE SÜDPORTAL



PARADIGMENWECHSEL – PROBLEME/ERFAHRUNGEN AUS DER PRAXIS
RAUMPLANUNGSBÜRO DI JOHANN KAUFMANN

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

SCHLUSSFOLGERUNGEN – ÖRTLICHE RAUMPLANUNG

- ☹ Verkehrsplanung spielt in der örtl. RP eine untergeordnete Rolle.
- ☹ Räumliche Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne berücksichtigen zwar den Bestand von Verkehrsbändern, Wechselwirkungen zwischen Mobilität und Siedlungsentwicklung werden nicht näher thematisiert.
- ☹ Lediglich der Rückbau von überbreiten Verkehrsbändern in den Ortszentren und die Notwendigkeit Dorfräume, Gemeinschaftsplätze udgl. im Zusammenhang mit den Intentionen Ortskerne zu revitalisieren, wird angedacht.
- ☹ Bebauungspläne unterliegen dem Diktat der bedarfsorientierten Planung für den Autoverkehr.
- ☹ Die gesetzlichen Bestimmungen fordern verkehrsplanerische Überlegungen bei der Erstellung von Ortsentwicklungskonzepten, Flächenwidmungsplänen und Bebauungsplänen nicht dezidiert ein, wenngleich es den Gemeinden überlassen ist, von sich aus tätig zu werden (sie dürfen, aber sie müssen nicht).

SCHLUSSFOLGERUNGEN – ÖRTLICHE RAUMPLANUNG

- ☹ Verkehrsplanung und Raumplanung arbeiten nur in Einzelfällen zusammen.
- ☹ RaumplanerInnen werden kaum verkehrsplanerische Kompetenz zugesprochen – warum eigentlich?
- ☹ Trägheit bei den Entscheidungsträgern in den Gemeinden hinsichtlich einer geordneten und zukunftsweisenden Siedlungsplanung – steht wohl auch im Zusammenhang mit den Eigentumsrechten.
- ☹ Kaum budgetäre Berücksichtigung der Kosten für raumordnungsfachliche Planung in den Gemeindehaushalten.
- ☹ Raumplanungsrelevante Rechtsnormen missachten die Zusammenhänge Verkehr- und Siedlungsentwicklung im Allgemeinen – dies steht wohl im Zusammenhang mit den vorherrschenden Kompetenzregelungen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN - ORTSGESTALTUNG

- ☺ Bei unseren Gestaltungsprojekten in Kroatien, Serbien und BIH konnten wir feststellen, dass die einzelnen Stadtgemeinden sehr konsequent Räume für den Fuß- und Radverkehr freigemacht haben, dies teilweise schon im Vorfeld unserer Gestaltungsarbeiten. Der Bau von niveaugleichen Straßen- und Platzoberflächen hat dort eine längere Tradition.
- ☺ Unsere Arbeiten zur Gestaltung von Plätzen und Straßen vorwiegend in Kärnten haben gezeigt, dass Projekte, welche nicht von übergeordneten Straßenbändern begleitet oder gekreuzt werden, eine allgemein bessere Qualität bezüglich der Nutzung durch nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer erlangt haben.
- ☹ Die relevanten Vertreter übergeordneter Individualverkehrsbänder interpretieren nach wie vor die RVS zu Gunsten des motorisierten Fahrverkehrs und sehen in der Trennung von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern durch das Versetzen von Hochbordleisten oder die Errichtung von trennenden Grünstreifen einen maßgeblichen Sicherheitsfaktor – auch im Dorf.



SCHLUSSFOLGERUNGEN - ORTSGESTALTUNG

- ☹️ Entscheidungsträger in den Verwaltungsstellen zur Errichtung und Erhaltung von Straßen in übergeordneter Funktion handeln unter politischen Einfluss und damit noch immer zugunsten des MIV
- ☹️ Der Straßenbau unterliegt maßgeblich dem politischen Diktat
- 😊 Planer haben bei Projekten von Straßen und Plätzen wesentlich mehr Einfluss auf ein fachlich orientiertes Ergebnis zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs, wenn Verwaltungsstellen übergeordneter Verkehrsbänder daran nicht beteiligt sind.
- ☹️ Die Straßenverwaltungen agieren grundlegend monopolistisch und wir Planer unterliegen letztlich aus wirtschaftlichen Gründen diesen Handlungsweisen.



AUSBLICK

☺ Ein gesamtgesellschaftlicher Kurswechsel ist durchaus feststellbar

☺ Der Kärntner Mobilitätsmasterplan 2035

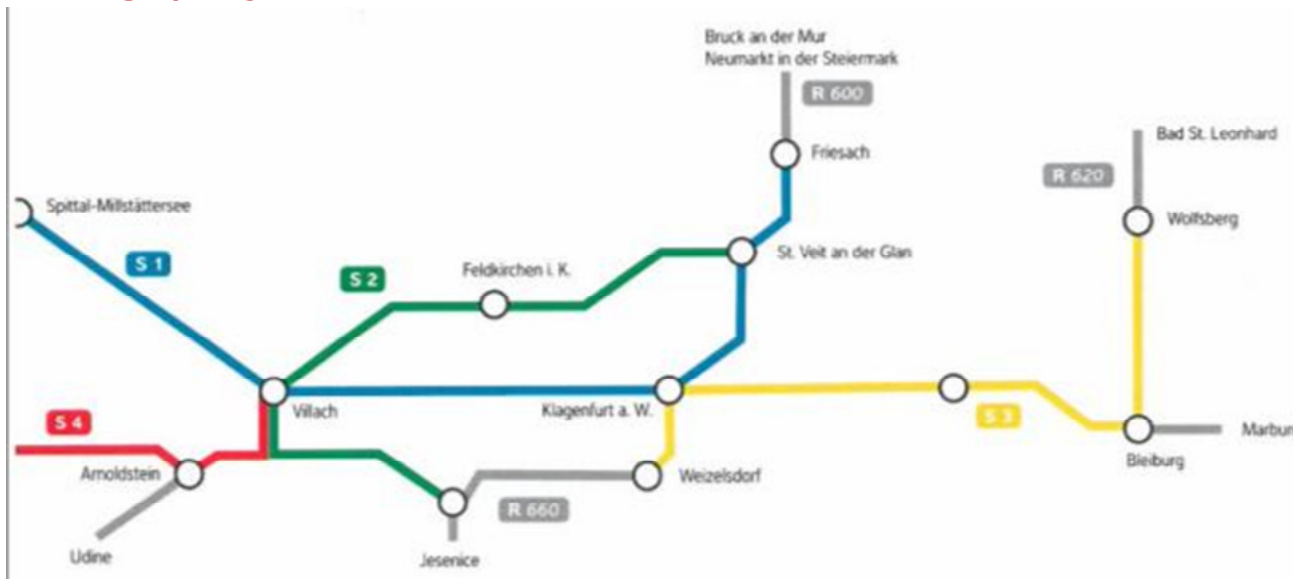
VW,FAM

Modal Split

	Fuß/Rad	MIV	ÖV
2009	22	63	15
2035	40	40	20

In Summe durchaus eine
**zukunftsweisende
Mobilitätsstrategie!**

Erfolgsprojekt Kärntner S-Bahn



AUSBLICK

- ☺ Die Gestaltung von weiteren Begegnungszonen in städtischen aber auch in dörflichen Kernzonen ist mehrheitsfähig geworden.
- ☺ Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Siedlungsplanung wird sich maßgeblich verbessern.

Der Paradigmenwechsel im Verkehrswesen befindet sich bereits in den Köpfen heranwachsender Generationen!

