

# Wer plant die Planung?

Welche Rolle spielen die Fußgänger/innen im Bild der  
Planer/innen?

Qui sont les planificateurs ?  
Et quelle image ont-ils des piétons ?

**Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald FREY**

**Institut für Verkehrswissenschaften  
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**

**TU Wien**



## Rolle von Planer, Verwaltung, etc...?





## Der öffentliche Raum vor der „Verkehrsplanung“...



- Frage wird als Folge der institutionellen Strukturen häufig an sich selber gerichtet -> Beginn eines Reflexionsprozesses
- Ergebnis einer Differenz zwischen eigener Vorstellung und Umsetzung (einer Planung).
- Unterschied zwischen Planung und dem Endergebnis als Umsetzung
- Lucius Burckhardt (1925-2003) :  
Dynamiken zwischen **städtebaulicher Wirklichkeit** und architektonischer **Konzepte zur Gestaltung der Umwelt** als Wechselwirkung zwischen **Raum und Gesellschaftsvorstellungen** um diese beiden Perspektiven mit den **Praxen der NutzerInnen** zu verknüpfen.

- Der Philosoph Günther Anders (vgl. Dries 2004) sieht **Techniken nicht als wertneutrale Mittel zum Zweck**: Durch die Vorgabe der Geräte sei ihre Anwendung bereits festgelegt. Spezifische ökonomische, soziale und politische Verhältnisse produzierten Maschinen, die ihrerseits spezifische ökonomische, soziale und politische Veränderungen nach sich ziehen. Der Mensch ist somit so sehr das Produkt der Technik, wie die Technik das Produkt des Menschen ist.
- Der amerikanische Umweltphilosoph Robert Kirkman legt ein auf die Verkehrsplanung passendes Beispiel dar. Die Siedlungsräume sind durch unzählige Entscheidungen von Menschen geformt worden. Diese **Entscheidungen entstammten einem breiten Spektrum von Werten und Visionen und viele davon haben ungewollte Konsequenzen nach sich gebracht** (vgl. Kirkman 2010: 4).



# Maßregelung als Folge des motorisierten Verkehrs



© Österreichische Nationalbibliothek



Right of might

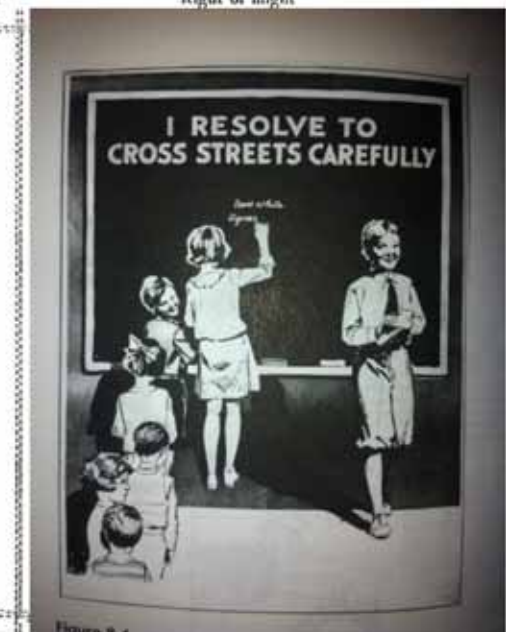
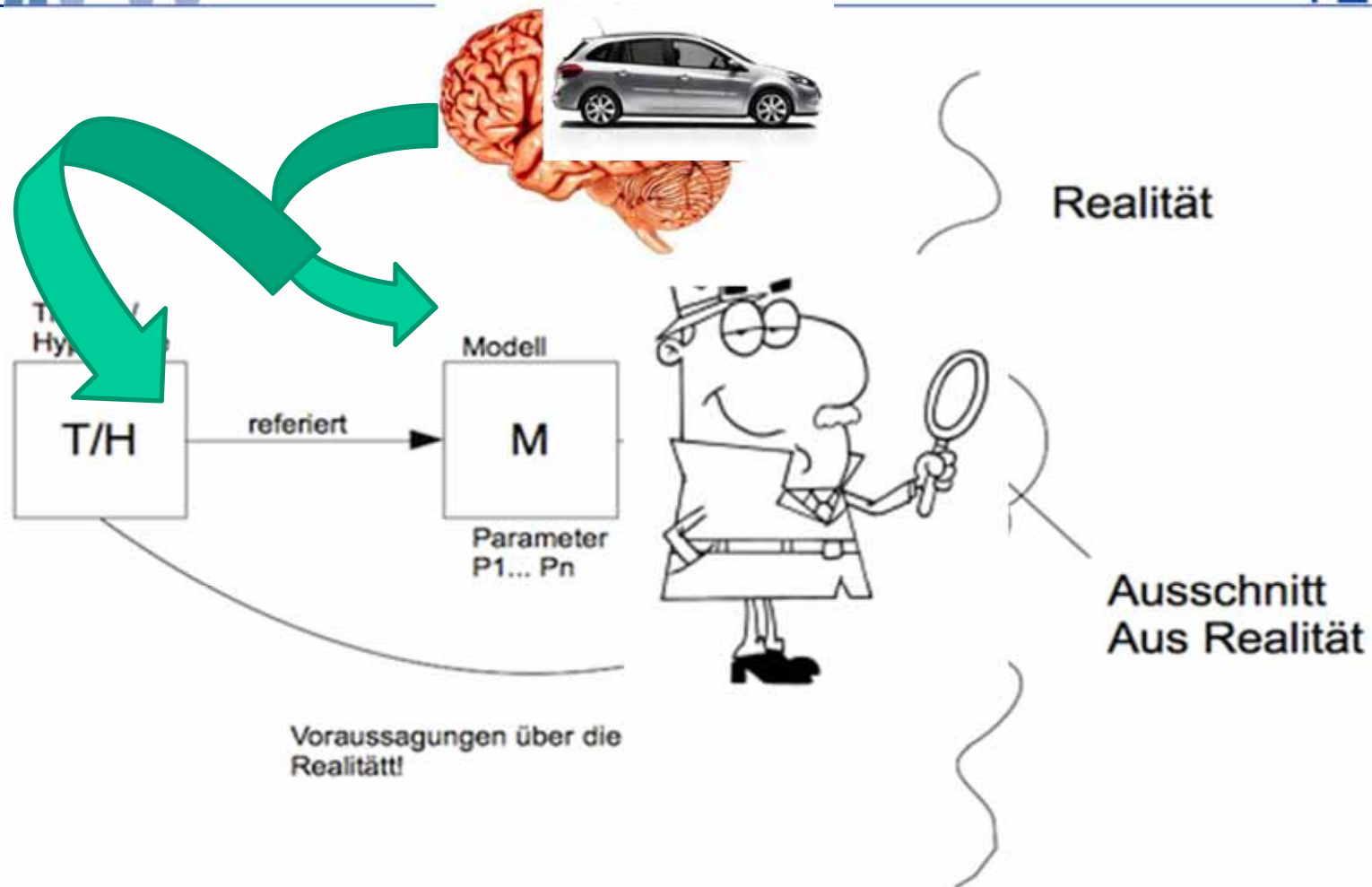


Figure 8.4

- Planung durch politische und gesellschaftliche Kräfte bestimmt
- Auch Planung/Beschluss, was nicht geplant wird.
- Rahmenbedingungen : Gesetze, Vorschriften,etc.)
- gedankliche Vorwegnahme von Handlungsschritten, die zur **Erreichung** eines **Zieles** notwendig scheinen. Plan als zeitlich geordnete Menge von Daten.
- Eine Planung ist eine abstrakte (vereinfachendes ) **Abbildung** **oder ein Modell** der zu erwarteten **Realität**
- Kann die Planung immer alle Aspekte berücksichtigen?
- Ist objektive Planung möglich?
- ***Nein, immer implizit Ausdruck vom „verschulden“ Blick auf die Welt – wie sehen das, was wir gelernt haben zu sehen; Wertehaltungen, Prägungen, usw...***





- Modell: Vereinfachung (Abstraktion) eines gewissen Ausschnitt/Aspekt der Wirklichkeit. In der Regel wird nur der für einen gewissen Zweck relevante Teil der Wirklichkeit in nur der für diesen Zweck notwendigen Genauigkeit betrachtet (Approximation).

Planer, Verwaltung und Politiker, die solche  
Lösungen für eine gelungene Planung halten...->  
**Verantwortung ?**

Aus dieser Perspektive eine scheinbar  
saubere Lösung...







Eine Tempobeschränkung (30km/h) wurde vom Amtssachverständiger abgelehnt...



- Beispiel: Gehsteigbreite wird durch Aufstellen einer Wartebank bei einer Bushaltestelle eingengt. Die Regelbreite kann in diesem Bereich nicht aufrecht erhalten werden. Was tun?



Abb. 1a

Vorteil: Der Planer hat die Richtlinien immer im bzw. vorm Kopf.

Nachteil: Der Planer sieht außer den Richtlinien nichts mehr.

**Falsch!**



Abb. 1b

Beim Tragen der Richtlinien gemäß Abb. 1b sieht der Planer mehr als in Abb. 1a dargestellten Form.

Dem Planer sind durch die Richtlinien die Hände gebunden, sein Spielraum ist eingengt.



Abb. 1c

Der Planer sieht bei seiner Arbeit gemäß Abb. 1c nicht immer nur die Richtlinien, dafür aber möglicherweise Wichtiges.

Keiner!

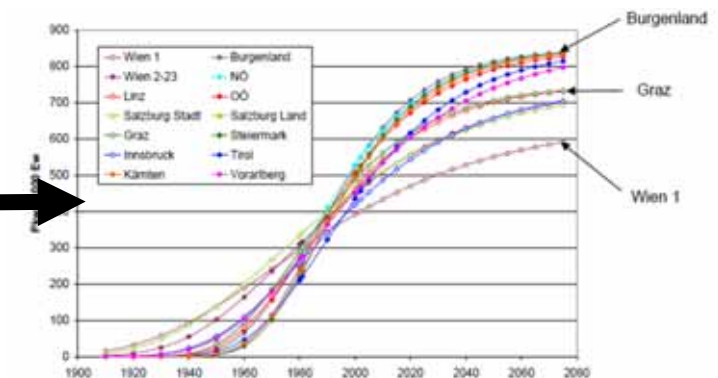
**Richtig!**

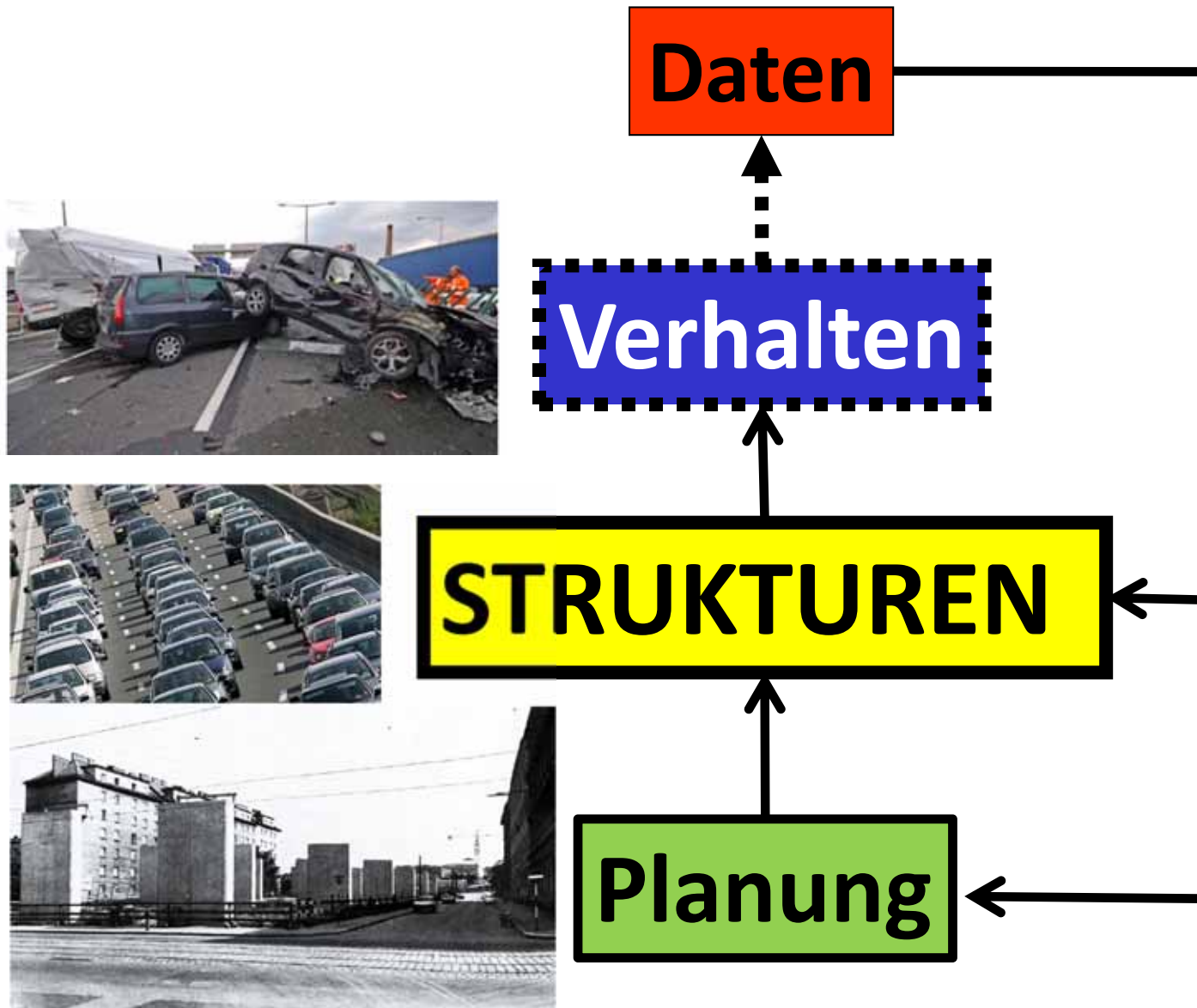
Quelle: Knoflacher

- Lucius Burckhardt (1974)
- Beschäftigt sich die Öffentlichkeit als Öffentlichkeit mit dem Stadtbild?
- Kann Planung demokratisch sein? – (Spuren-?)  
Elemente der Partizipation
- Rolle von Politik (Vorfragen-,  
Vorentscheidungen, Rangordnung der Werte,  
etc.)
- Rolle der Planer (Beratung, Werte,  
Unabhängigkeit vs. Aufträge, usw.)



- Löst Probleme „intuitiv“ – reduziert die Komplexität auf „Wesentliche“ (Vereinfachung) – aber: fehlt  $\Sigma$  des vermeintlich Unwesentlichen -> neue Probleme
- Methode der Vereinfachung (Modell), Stand des Wissens
- Problem/Problemlösung werden oft statisch betrachtet
- Erwartungshaltung (self-fulfilling prophecy)





# DER NUTZER UND SEINE BEDÜRFNISSE – EIN FREMDES WESEN? - **NutzerInnenbedürfnisse und Planersicht?**



03.12.2014



- Auftraggeber (Politik) – Gestalter (Planer) – Benutzer
- Auftraggeber wäre für die Analyse der Probleme zuständig -> Planer; Benutzer bisher beinahe völlig machtlos
- Prozess einer „Gestaltungspolitik“ notwendig
- Modelle bilden keine objektive Wirklichkeit ab, sondern helfen, erfolgreich in der Realität zu operieren oder die subjektive Realität zu erschaffen. (Bailer-Jones (2002))

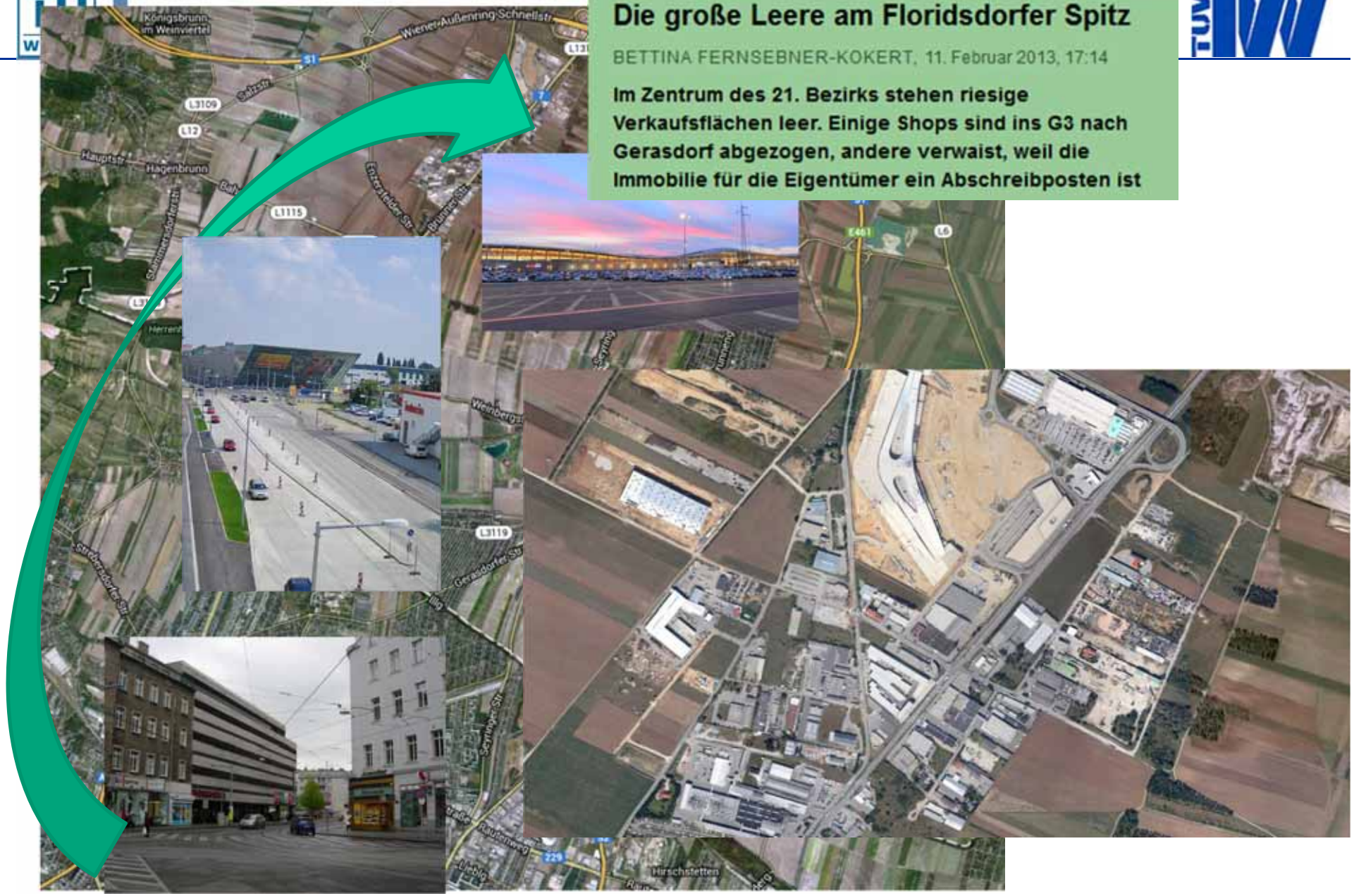
## Systemeigenschaften und Wirkungen

- Problem -> Maßnahme („Lösung“) wirksam mit  $+\Delta t$  bzw. unwirksam, zeitl. Verzögert
- Lösungen  $\neq$  Strategie
- Nicht: Wieviel muss geplant werden?, sondern Wie wenig darf geplant werden?, um:
  - Gewünschte Entwicklungen einleiten
  - Flexibilität für nachkommende Generationen
  - Polyvalenz (Gebrauchs- bzw. Wahlfreiheit) der Nutzungen
- **In einem System ist es gleichgültig, wo man anfängt es zu analysieren oder zu behandeln - es ist immer gleich falsch**

# Die große Leere am Floridsdorfer Spitz

BETTINA FERNSEBNER-KOKERT, 11. Februar 2013, 17:14

Im Zentrum des 21. Bezirks stehen riesige Verkaufsflächen leer. Einige Shops sind ins G3 nach Gerasdorf abgezogen, andere verwaist, weil die Immobilie für die Eigentümer ein Abschreibeposten ist





## Ziele, Leitbilder, Szenarien vs. Prognosen

- Von Prognosen zur self-fulfilling prophecy (vgl. Nibelungen, Macbeth, Verkehrsplanung, etc.)
- Ziele sind notwendig
- Nicht ausschließen, dass die Regeln des konventionellen Ablauf eines Systems durch Eingriffe so verändert werden, dass anstelle der prognostizierte die gewünschte Zukunft eintritt. -> **Gestalten**

## Was nicht in den Leitbildern steht....



- Problem kurzfristig gelöst, tritt mit  $\Delta t$  wieder (verstärkt auf); z.B. Fahrbahnbau zur Staureduktion
- Problem reduziert oder gelöst, andere Symptome treten plötzlich auf (Syndrome) -> Nebenwirkungen/Kollateralschäden; z.B. Umfahrung einer Gemeinde; Flächenwidmung, etc.





## Messbarkeit von Qualitäten

- Quantifizierbares, sichtbares im Vordergrund
- Wie Qualitäten messen/bewerten?  
(Wohlbefinden, Charakterbildung, Wohnlichkeit,...) – indirekt über Indikatoren  
(Kausalitäten, Wechselwirkungen)
- Wie entsteht Planung? Wie werden Zieldefinitionen entwickelt?



## Notwendige Qualitäten für eine autofreie Stadt





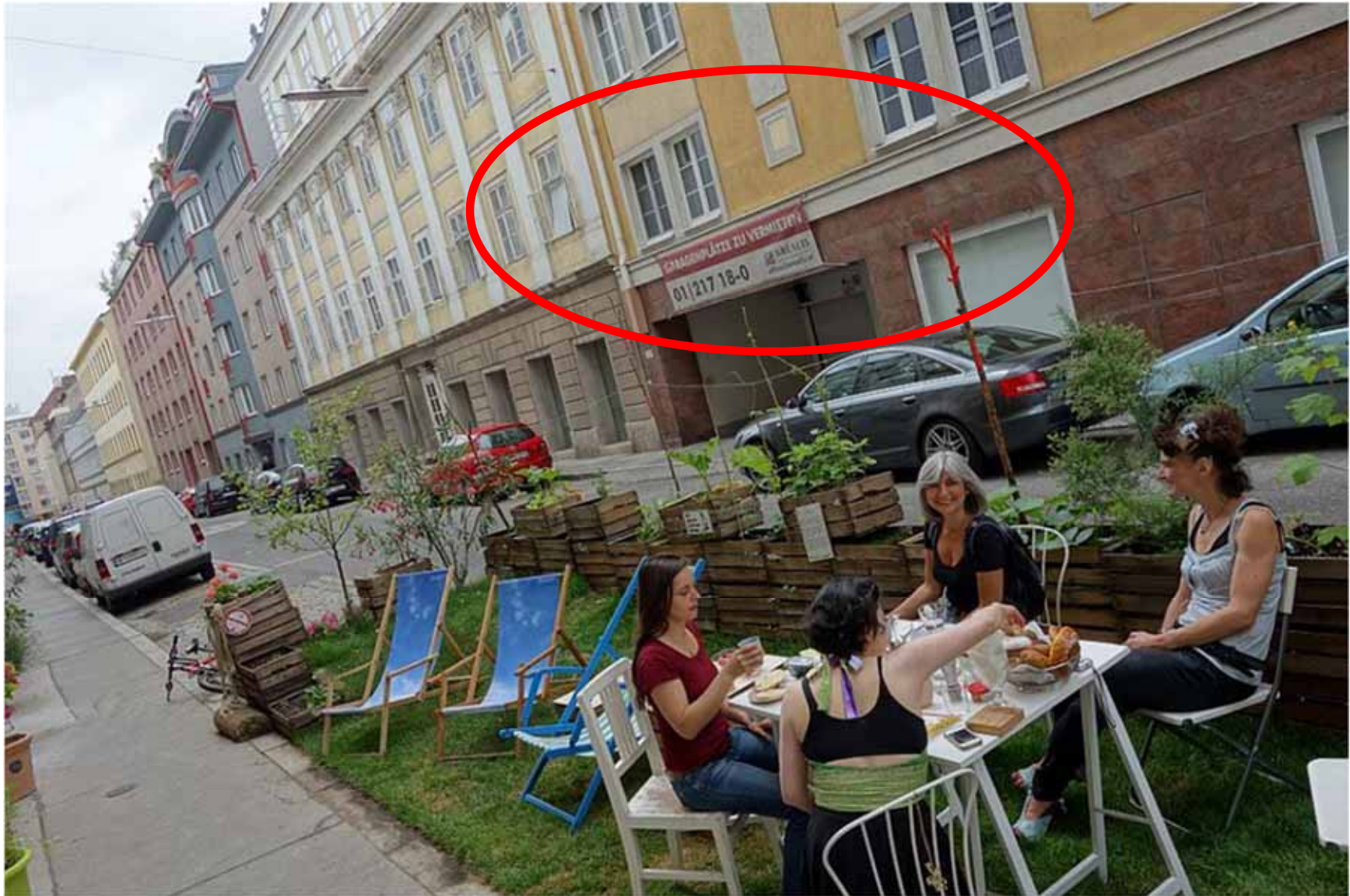
## „Neue“ Straßen am Hauptbahnhof in Wien





Freedom. Installation, 2007. Basketball court Richard-Waldemar-Park, Vienna (AT). Photo: Association.









### StadtParterre-Nutzungen um 1910



### StadtParterre-Nutzungen 2014



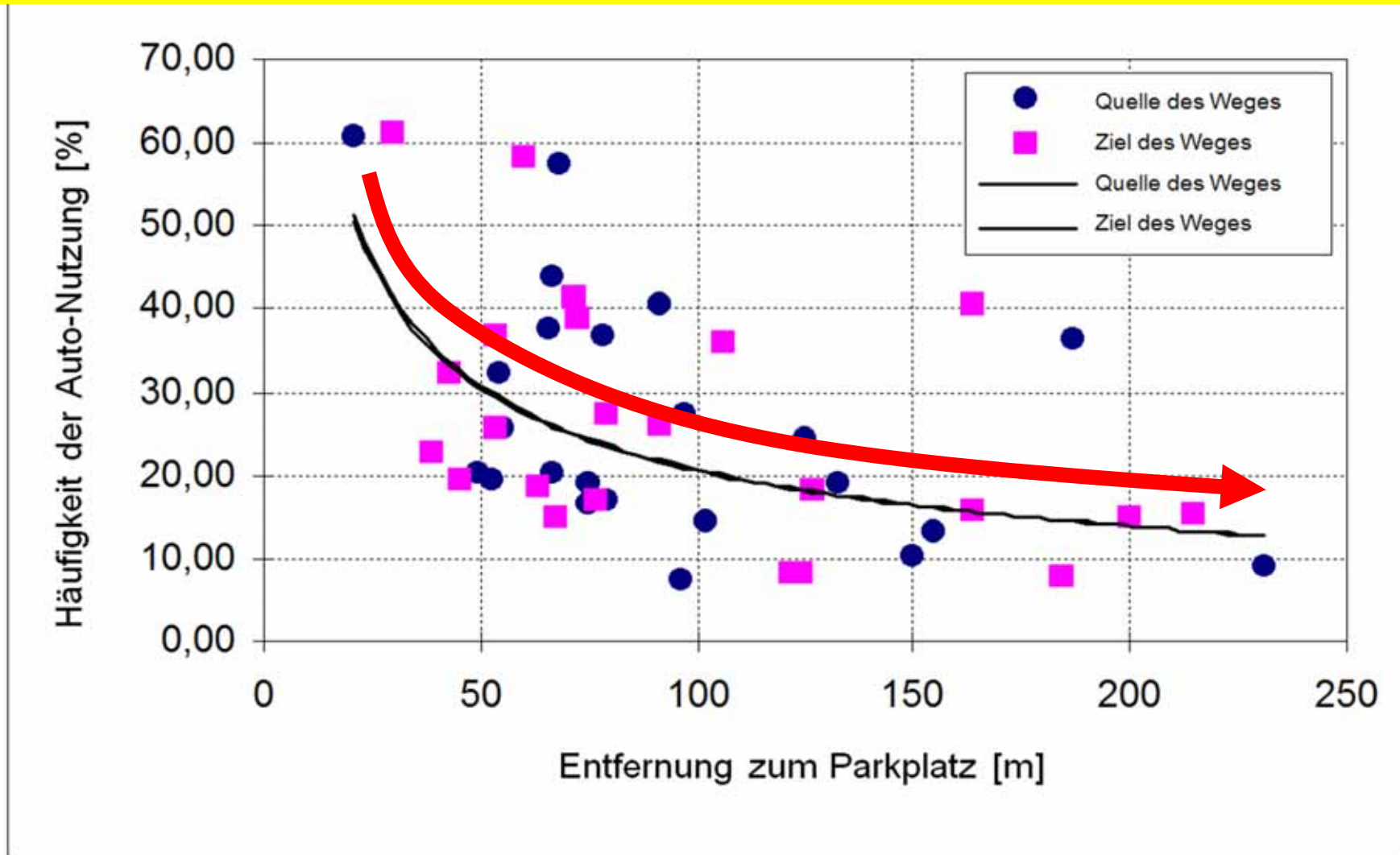
Quelle:  
Psenner, 2014







# Entfernung Parkplatz und Anteile der FahrzeugfahrerInnen





### Am zu Fuß gehen orientiert

- Öffentlicher Raum (Flächen, Gestaltung, etc.)
- Verkehrssystem (Geschwindigkeiten, Entfernungen)
- Planung (klare Prioritätenreihung)
- Bebauung (kleinteilig, Maßstab „Mensch“)
- Bezug/Kontakt zur Natur (Grünraum, Naherholung,...)
- **Raum/Rahmenbedingungen für „ein gutes Leben“.**















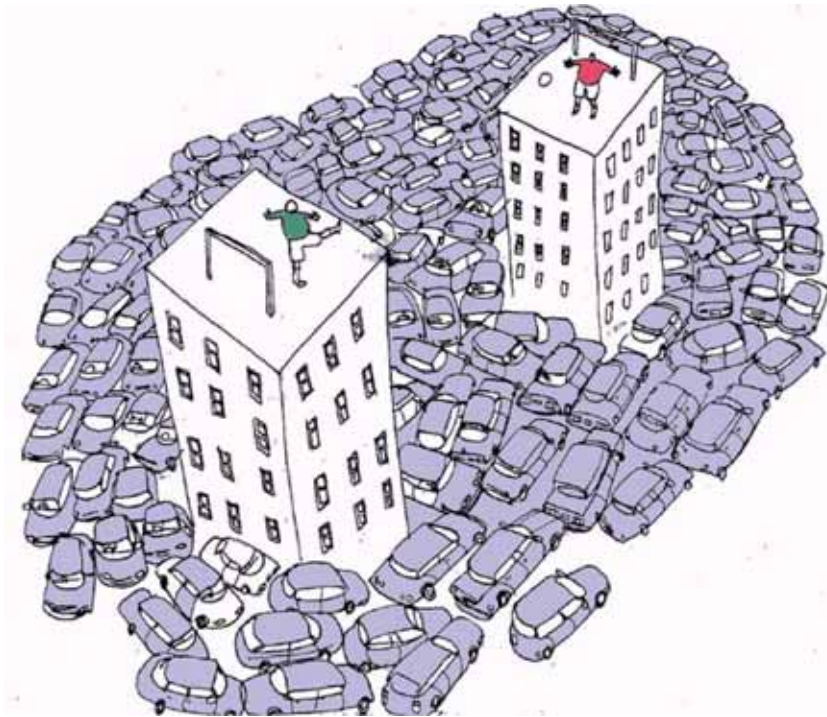
©Harald A. Jahn / www.viennaslide.com



## Welche Rolle spielen die Fussgänger/innen im Bild der Planer/innen?

- ...kommt auf den Planenden an
- Wie wird der Fußgänger wahrgenommen? (reduziert auf technische Einheit oder mit all seinen Bedürfnissen, Fähigkeiten, Einschränkungen, etc.)
- i.d. traditionellen Verkehrsplanung/-politik Teil einer „sowohl als auch Strategie“ anstatt am Beginn einer klaren Prioritätenreihung
- Zu messen an der Praxis, der Umsetzung (vs. „Lippenbekenntnis“)
- Begreifen von Mehrwert: vgl. L.Burckhardt: Der Spaziergang dient als „Instrument“ zur Erforschung unserer alltäglichen Lebensumwelt, als auch zur Vermittlung von Inhalten und Wissen.

## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



**Kontakt:**

Harald Frey

Phone: +43 (1) 588 01-23117

Fax: +43 (1) 588 01-23199

Email: [harald.frey@tuwien.ac.at](mailto:harald.frey@tuwien.ac.at)