



GRÄTZL. LEBENS QUALITÄT.

DREI BEISPIELE FÜR MÖGLICHE
UMGEBUNGSGESTALTUNGEN IN WIEN

GRÄTZL. LEBENS QUALITÄT.

DREI BEISPIELE FÜR MÖGLICHE
UMGEBUNGSGESTALTUNGEN IN WIEN



Inhalt

Vorweg	9
Verkehrsberuhigte Zonen als Win-Win-Situation für alle Wiener*innen	11
Demokratie braucht öffentlichen Raum	13
Solidarische Freiräume. Betrachtungen zum öffentlichen Raum anhand zweier architekturhistorischer Beispiele	15
Privatraumordnung oder die Quadratur des Schanigartens	22
Privatisierung	24

I. VERKEHRSPOLITISCHE LEITPROJEKTE IN ALSERGRUND 31

Studie durchgeführt von: Technische Universität Wien | Institut für Verkehrswissenschaften |
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik | Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald Frey,
Dipl.-Ing. Ulrich Leth | August 2020

1. Ausgangslage	32
Bevölkerungsentwicklung	32
Pkw- u. Kombibestandsveränderung	32
EinwohnerInnen und Pkw bzw. Kombi	32
Motorisierungsgrad	32
Parkpickerl-Statistik	33
Parkpickerlquote	33
2. Verkehrliche Bestandsanalyse	34
Straßenhierarchie	34
Radverkehr	34
Öffentlicher Verkehr	35
Verkehrssicherheit	36
Optionen	36
Empfehlungen	37
Option 1: Nußdorfer Straße zwischen Währinger Straße und Fuchsthallengasse	38
Option 2: Alserbachstraße zwischen Nußdorfer Straße und Liechtensteinstraße	39
Option 3: Julius-Tandler-Platz	41
Zusatzoption: gegenläufige Einbahnführung Nußdorfer Straße / Liechtensteinstraße	42
Querschnitte	44
Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung	46
Möglichkeiten der Gestaltung	49

Impressum

Herausgeber: Grüne Bildungswerkstatt Wien | www.gbw.at

© 2021 Alle Rechte vorbehalten

Redaktion: MMag.a Elisabeth Kittl, Mag. Michael Schmid

Grafik: Grafix & Design – Brigitte Lang

Herstellungsort Wien | gedruckt in der EU

Umschlagbild: Google Maps

Bildnachweis: S. 6–7, 16–10, 28–29: Michael Schmid, S. 31–127: Technische Universität

Wien, sofern in den jeweiligen Fußnoten nicht anders angegeben bzw. außer: S. 31,

63, 89: Google Maps, S. 62: aus dem Urban Heat Island-Bericht der MA22, S. 90, 91,

116, 117: Vienna GIS

3. Grätzlblock Mariannengasse	52
Problemaufriss	52
Konzept Superblock	54
Vorschlag Grätzlblock Mariannengasse	57
4. Übereinstimmung mit Zielen der Stadt	59
II. VERKEHRSPOLITISCHE LEITPROJEKTE FÜR MARGARETEN	63
Studie durchgeführt von: Technische Universität Wien Institut für Verkehrswissenschaften Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Dipl.-Ing. Ulrich Leth, Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald Frey, Dipl.-Ing. Benjamin Tschugg August 2020	
1. Ausgangslage	64
Bevölkerungsentwicklung	64
Pkw- u. Kombibestandsveränderung	64
EinwohnerInnen und Pkw bzw. Kombi	64
Motorisierungsgrad	64
Parkpickerl-Statistik	65
Parkpickerlquote	65
2. Verkehrliche Bestandsanalyse	66
3. Detailanalyse Margaretenstraße	70
Unzureichende Radverkehrsinfrastruktur	71
Fehlende Radabstellanlagen	73
Zu hohe Kfz-Stellplatzanzahl	74
Fehlende Begrünung und Beschattung	74
4. Planungsprinzipien	76
Anforderungen an öffentliche Räume	76
Reduktion der Pkw-Stellplätze	76
Beschattung durch Baumpflanzungen	76
Blau-grüne Infrastruktur	76
Fahrbahnanhebungen	81
Gehsteigvorziehungen	82
Bushaltestellen auf der Fahrbahn	82
5. Umgestaltung Margaretenstraße und Pilgramgasse	83
Begegnungszone Margaretenstraße und Pilgramgasse	83
Umgestaltung Pilgramgasse (westlich Schönbrunner Straße)	84
Umgestaltung Margaretenstraße (südlich Margaretenplatz)	84
Hard Facts Umgestaltung Margaretenstraße und Pilgramgasse	85
6. Superblock für Margareten	86
Vorschlag eines Superblocks	89

7. Anhang	92
Umgestaltung der Margaretenstraße	92
Umgestaltung der Pilgramgasse	93
Querschnitte	94

III. VERKEHRSLICHE ÜBERLEGUNGEN UM DEN HANNOVERMARKT 97

Studie durchgeführt von: Technische Universität Wien | Institut für Verkehrswissenschaften |
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik | Dipl.-Ing. Ulrich Leth |
September 2020

1. Rahmenbedingungen	98
Bevölkerungsentwicklung	98
Pkw- u. Kombibestandsveränderung	98
EinwohnerInnen und Pkw bzw. Kombi	98
Motorisierungsgrad	98
Parkpickerl-Statistik	99
Parkpickerlquote	99
Marktordnung Hannovermarkt	100
Petition „Mobilitätswende Brigittenau“	101
Parteilpolitische Initiativen im Bezirk	102
2. Bestandsanalyse	104
Straßenhierarchie	104
Stellplatzorganisation	105
ÖV-Erschließung	106
Hauptradnetz der Stadt Wien	107
Radinfrastruktur	108
Radabstellanlagen	109
Gehsteigbreiten	110
Verkehrsunfallkarte	111
Grünraum	112
3. Lösungsvorschläge	113
Fazit Bestandsanalyse	113
Datenbedarf	113
Optionen	114
Maßnahmenvorschläge	115
4. Fotodokumentation	118
Kfz-Verkehr	118
Radverkehr	123
FußgängerInnenverkehr	125



Buechereien Wien

Stadt Wien

Vorweg

Stadtluft macht frei. Seit Jahrhunderten zieht es die Menschen in die Städte. Im Mittelalter konnten sie dort der Leibeigenschaft entkommen. Und immer schon waren die Städte die Orte, an denen sich am besten Geschäfte betreiben ließen, Kunst und Kultur blühten und die politischen Entscheidungen getroffen wurden. Das gilt bis zum heutigen Tage. Selbst wenn mittlerweile die stadtnahen Agglomerationen massiv wachsen, so hält doch der Zuzug in die Zentren unvermindert an. Auch nach Wien. Der Platz allerdings ist begrenzt. Das macht Grund und Boden teuer, die Wohnkosten ebenfalls. Zugleich wird weiter gebaut, verdichtet. Der Druck auf den öffentlichen Raum, die freien Flächen steigt.

Mehr Menschen, mehr Bedarf an Infrastruktur und mehr Verkehr erfordern ein radikales Umdenken, wenn die Stadt ihre Lebensqualität erhalten oder möglichst noch verbessern will. Radikales Umdenken bedeutet vor allem, die Menschen und ihre unmittelbaren Bedürfnisse in den Mittelpunkt aller Überlegungen der Stadtplanung zu stellen. Das meint soziale, kulturelle und ökologische Bedürfnisse. Der Besitz und Betrieb eines Automobils gehört nicht dazu. Das Pflanzen von Bäumen und die Schaffung von frei zugänglichen Verweilzonen im öffentlichen Raum hingegen sehr wohl. Es gibt keinen Grundrechtskatalog für Motorfahrzeuge. Doch es gibt das Recht der Menschen, sich frei im öffentlichen Raum bewegen zu können und auf eine saubere und intakte Umwelt.

Die Grüne Bildungswerkstatt Wien hat die Aufgabe, politische Bildungsarbeit zu betreiben. Dazu gehört auch, Modelle anzudenken, die sich mit den künftigen Lebensumgebungen in dieser Stadt befassen. Ganz besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Grätzlgestaltung zu. Das Grätzl ist die unmittelbare Wohnumgebung. Das kleinräumige Ambiente, in dem die Menschen wohnen, arbeiten, leben. Die Grätzl verdienen bei allen Überlegungen zur künftigen Stadtentwicklung höchste Aufmerksamkeit. Daher hat die Grüne Bildungswerkstatt Wien die beiden Planungsexperten Ulrich Leth und Harald Frey von der TU Wien beauftragt, für mehrere Grätzl in drei verschiedenen Bezirken kurze Studien anzufertigen, in denen mögliche und sinnvolle Veränderungen aufgezeigt werden, mit deren Hilfe die Lebensqualität in den untersuchten Grätzeln deutlich gehoben werden kann. Wir haben ganz bewusst verschiedene Bezirke gewählt, die einander wenig ähneln und die nicht immer im Fokus der Beobachtung stehen. Margareten, den Alsergrund und die Brigittenau. Ebenfalls ganz bewusst haben wir den Blick auf dichtverbaute Bereiche mit kleinteiligen Strukturen geworfen. Die Stu-

Vorhergehende Doppelseite: Die Bibliothekstreppe am Urban-Loritz-Platz ist öffentlicher Raum, der im Sommer gern zum Verweilen genutzt wird. Die großzügige Platzüberdachung spendet denen Schatten, die der Hitze entkommen wollen. Die große Bücherei wiederum stellt ein umfangreiches und niederschwelliges Bildungsangebot für alle dar.

dien sollen als Denkvarianten für Optionen sowie Grundlage für die Befassung mit dem Thema gesehen werden. Es muss nicht sofort eine detailgetreue Umsetzung erfolgen, wiewohl sie möglich und durchaus sinnvoll wäre. Wichtig jedoch ist, dass die Diskussion mit dieser essentiellen Zukunftsfrage für Wien beginnt. Nämlich: Wie machen wir aus unseren Grätzln eine gute Lebensumgebung.

In diesem Sinne wünschen wir anregende Lektüre für viele neue Ideen.

*Michael Schmid und Elisabeth Kittl
für die Grüne Bildungswerkstatt Wien*

Verkehrsberuhigte Zonen als Win-Win-Situation für alle Wiener*innen

von Heidemarie Sequenz

Dieses kompakte Buch präsentiert drei Studien, die von der Grünen Bildungswerkstatt für verschiedene Grätzln in den Bezirken Margareten, Alsergrund und Brigittenau in Auftrag gegeben wurden. Damit soll eine umfassende Verkehrsberuhigung in diesen Bezirken erreicht werden.

Alle diese Konzepte stehen im Einklang mit dem STEP 2025, der im Juni 2014 von SPÖ, Grünen und ÖVP beschlossen wurde. Alle diese Parteien bekennen sich damit auch zu nachhaltigen und innovativen Mobilitätsformen und befürworten, dem öffentlichen Verkehr, den Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr Vorrang einzuräumen. Sie wollen Maßnahmen, die das Verweilen, die Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum fördern und attraktiver machen.

Das sind hohe und richtige Ziele, die auch mit Leben erfüllt werden müssen. Wenn es aber um die Umsetzung konkreter Maßnahmen geht, wird es in Wien brenzlig. Egal ob Radwege oder Begegnungszonen, diese Studien haben gemeinsam, den Straßenraum so zu gestalten, dass möglichst viele Menschen davon profitieren.

Cooler Straßen oder gar ein Pool auf einer Gürtelkreuzung, es formiert sich sofort Widerstand. Wer erinnert sich nicht an die Aufregung, die der Umgestaltung der Mariahilfer Straße in eine Fußgänger*innen- und Begegnungszone voran ging? Man dachte, die Welt ginge unter, wenn man manchen Politiker*innen oder Interessenvertreter*innen zuhörte.

Die verkehrsberuhigte Mariahilfer Straße feierte heuer den 5. Geburtstag. Sie ist das perfekte Beispiel dafür, dass Verkehrsberuhigung und Klimaschutz in der Planung nicht, wie es oft dargestellt wird, eine Bedrohung sind, wo den Menschen etwas weggenommen wird. Ganz im Gegenteil, die „MAHÜ“, wie sie oft liebevoll genannt wird, ist ein Gewinn für alle Menschen, die dort wohnen, arbeiten, lernen und leben.

Um solche Projekte durchzusetzen, braucht es Politiker*innen, die den teilweise heftigen Widerstand, der mit solchen mutigen und nachhaltigen Konzepten einhergeht, aushalten und sich nicht beirren lassen.

Auf diesen Erfolgen darf sich die Politik aber nicht ausruhen, sondern sie muss den eingeschlagenen Weg weitergehen.

Dieses Buch präsentiert weitere mutige Pläne für verkehrsberuhigende Maßnahmen, die drei Bezirke lebenswerter machen.

Für den 5. Bezirk schlägt die Studie eine Umgestaltung im Bereich Margaretensstraße / Pilgramstraße vor. Dort könnte eine Begegnungszone entstehen. Ebenfalls einbezogen in die Pläne würde die Gegend Reinprechtsdorfer Straße um den Siebenbrunnenplatz / Bacherplatz.

Im 9. Bezirk sollen Maßnahmen um die Alserbachstraße zwischen Julius-Tandler-Platz und ehemaliger Markthalle eine wesentliche Verkehrsberuhigung großer Teile des Bezirkes bewirken. Das Areal um die Mariannengasse, wo ein neuer Uni-Campus entsteht, könnte durch die Errichtung eines „Superblocks“ eine immense Aufwertung erfahren. Dieses Konzept verhindert das direkte Durchfahren eines Grätzls. Dabei werden mehrere Häuserblöcke (z. B. 3 x 3) zu einem Superblock zusammengefasst, der Autoverkehr wird an den Rand verlagert. Diese Blöcke können nur noch zu Fuß oder per Rad durchquert werden. Der KFZ-Verkehr wird durch Einbahnen und Diagonalsperren am Durchfahren gehindert, das lokale Zufahren bleibt weiterhin möglich. Parkplätze im öffentlichen Raum werden großzügig reduziert. Im Superblock gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h.

Im 20. Bezirk ist für das Areal um den Hannovermarkt untersucht worden, welche Maßnahmen zur Zurückdrängung des KFZ-Verkehrs führen und mehr Lebensqualität für Anrainer*innen und Marktbesucher*innen bringen.

Der Raum wird für die Menschen nutzbar: damit sie sich auf einem Parkbankerl oder zum Spielen treffen, es entsteht Platz für Begegnungen. Das Konzept ähnelt den großen Wiener Gemeindebauten, wo Höfe Einheiten schaffen, ihre Grünflächen die BewohnerInnen zusammenbringen.

Derzeit wird leider 65 Prozent der Straßenfläche vom motorisierten Verkehr (fließend und ruhend) in Anspruch genommen. Der wichtigste und einfachste Schritt ist, die Parkplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren und die Autos dorthin zu bringen, wo sie hingehören, in eine Garage. Dann sind auch breite Gehsteige und sichere Radwege möglich, sogar eine eigene Spur für die immer beliebter werdenden E-Scooter und E-Bikes wäre dann möglich.

Daher wünsche ich den drei Bezirken, dass die Übung gelingen möge und die drei Studien umgesetzt werden.

Heidmarie Sequenz ist seit 2020 Gemeinderätin der Grünen Wien und Verkehrssprecherin. Als Bezirksrätin und Klubobfrau der Grünen Donaustadt war sie von 2010 – 2017 Delegierte in der Verkehrskommission Donaustadt.

Demokratie braucht öffentlichen Raum

von Elisabeth Kittl

Ein Wesensmerkmal der Demokratie ist es, Teil des aktuellen gesellschaftlichen und politischen Diskurses zu sein, und zwar nicht nur aus einer privilegierten oder bezahlten Position heraus, sondern aus jeder Position heraus, auch aus der einer Minderheit. Diskursteilnahme bedeutet nicht bloß reden und gehört werden. Diskurs umfasst das gesamte Geschehen, das sich um ein bestimmtes Thema dreht. Seien es Diskussionen jeglicher Art, wissenschaftliche Texte, Medienarbeit, aber auch Gesetze, Kunst oder Verhaltensmuster. Je breiter die Teilnahme am Diskurs gestaltet ist, desto demokratischer entwickeln sich die diversen Herausforderungen des gesellschaftlichen Zusammenlebens.

Wien ist eine noch großteils sozial durchmischte Stadt. Darauf achtete die Politik seit vielen Jahrzehnten, zum Beispiel durch den geförderten Wohnbau in allen Stadtteilen und die vielen Mietzins beschränkten Altbauten, die in allen Gegenden Wiens zu finden sind. Genauso sorgte das 365-Euro-Öffi-Ticket für breite Mobilität. Die soziale Durchmischung muss allerdings stets beobachtet und unterstützt werden. Segregation passiert allzu oft unter dem Deckmantel der Verbesserung – deutlich zu sehen an der Gentrifizierung.

Um eine egalitäre, Minderheiten miteinbeziehende Stadtpolitik zu betreiben, braucht es das Wissen darüber, wie unterschiedlich die Menschen in der Stadt leben, wie sie sich fortbewegen und wo sie sich aufhalten. Die verschiedenen Lebensrealitäten sind Grundlage einer demokratischen Politik, Verwaltung und Organisation der Stadt. Diese dürfen daher nicht versteckt und verbannt werden, sondern müssen, um allen die Teilhabe am Diskurs zu ermöglichen, sichtbar und erlebbar sein.

Der öffentliche Raum ist einer, der von allen benutzt werden können muss. Denn er ist einer der Plätze der Teilhabe. Je mehr unterschiedliche Leute sich in ihm aufhalten, desto mehr zeugt dies von einer egalitären Infrastruktur und einem Wissen um die anderen Teile der Gesellschaft.

Hinzu kommt, dass manche Personen – weit mehr Frauen als Männer – den öffentlichen Raum mehr als andere nutzen, seien es die öffentlichen Verkehrsmittel, weil schlicht kein Auto besessen wird oder die Aufenthalts- und Erholungsmöglichkeiten im Freien, weil die Wohnung zu klein, zu dunkel oder zu voll ist. Und nicht zu vergessen ist die überaus gesunde und klimafreundliche Seite von Stadtplanung, die öffentliche Räume so gestaltet, dass sich die Menschen dort gerne aufhalten.

Auf den Gehsteigen, in der Straßenbahn oder im Park wurde schon immer das Private in die Öffentlichkeit getragen. Und genau aufgrund der Notwendigkeit des niederschweligen Zugangs zu Öffentlichkeit als Wesensmerkmal von Demokratie ist es wichtig, dass dieser Raum nicht kommodifiziert und frei von Konsumzwang ist, um Desintegration zu verhindern. Das ist Voraussetzung dafür, dass die unterschiedlichsten Menschen einander begegnen, sich sehen, miteinander reden. Das schafft Wissen übereinander und über die Gesellschaft in der wir leben. Räume, die hauptsächlich von fahrbaren Blechkästen genutzt werden, haben wenig mit sozialer Begegnung zu tun, höchstens im traurigen Fall eines Unfalls oder eines gegenseitigen Anstänkerns.

Die gleichberechtigte Nutzung von Allgemeingütern wurde in den vorliegenden Konzepten bedacht und ist ein wichtiger Aspekt einer demokratischen Politik des öffentlichen Raums.

Elisabeth Kittl ist Bundesrätin der Grünen und Mitglied des Vorstandes der Grünen Bildungswerkstatt Wien. Sie ist studierte Juristin, Kultur- und Sozialanthropologin und Soziologin und hat lange Jahre in der Immobilienbranche gearbeitet.

Solidarische Freiräume. Betrachtungen zum öffentlichen Raum anhand zweier architekturhistorischer Beispiele

von Michael Schmid

Wer durch eine Stadt flaniert, tut dies im öffentlichen Raum. Wo auch sonst. Was öffentlicher Raum ist und was nicht, entsteht heutzutage in einem vermeintlichen Konsens zwischen privaten Individuen und den Regierenden. Vermeintlicher Konsens. Denn in der Realität geht es hier um Herrschaftsfragen und Machtmittel. Dazu ein kurzer Blick zurück in die Vergangenheit anhand zweier Beispiele aus Wien.

BEISPIEL 1. DIE RINGSTRASSE

Schon mit dem Einmarsch der napoleonischen Truppen in Wien und der Sprengung einiger Basteien im Jahre 1809 wurde der fehlende militärische Nutzen der Wiener Stadtbefestigung offenbar. Im Zuge der letztlich gescheiterten bürgerlichen Revolution des Jahres 1848 erwiesen sich die Stadtmauern sogar als nachteilig für das Militär. Gegen den Barrikadenkampf und die neuen Guerrillataktiken der Aufständischen konnten die regulären Truppen in den schmalen Gassen wenig ausrichten und die wenigen Stadttore ließen kaum Nachschub ins Stadttinnere zu. Kaum war der Aufstand, dem Organisationsgrad, Breite und Mittel für einen wirklichen Erfolg fehlten, niedergeschlagen, wurden im Herrscherhaus schnell die Lehren aus den Straßenkämpfen gezogen. Die Basteien mussten weg und auch das Glacis davor war strategisch obsolet geworden.

So ergab sich die einmalige Gelegenheit, eine enorme innerstädtische Brache, zwischen der alten Residenz und dem Ring der Vorstädte, völlig neu zu gestalten. Das war die Geburtsstunde der Wiener Ringstraße. Die vormals im Besitz der Geniedirektion befindlichen Liegenschaften wurden dem neu gegründeten Wiener Stadterweiterungsfonds übereignet, dem hinfort die Aufteilung des Areals und die Vergabe der Flächen oblagen. Zonen für private Bebauung wurden hier ebenso definiert wie die für öffentliche Gebäude. Hoher Stellenwert wurde bei dieser Verteilung den repräsentativen Objekten der Allgemeinheit zuerkannt. Für Regierungsgebäude, Parlament oder Rathaus sowie Kultur- und Bildungseinrichtungen (Theater, Museen, Hochschulen) war vergleichsweise viel Platz vorgesehen. Das hatte zum einen mit dem Willen zur Repräsentation zu tun, zum anderen mit der Erkenntnis, dass Kultur und Bildung eine Aufgabe der öffent-



Der Heldenplatz ist ein zufällig entstandener öffentlicher Freiraum mit Grünoase im Zentrum

lichen Hand sein und letztlich dem Wohle aller, nicht zuletzt dem Ruhm des Herrscherhauses dienen sollten. Über den Verkauf der hochbegehrten Bauparzellen an Private wurden die Mittel lukriert, die letztlich die Finanzierung von öffentlichen Bauten und öffentlichem Raum mit ermöglichten.

Für die großzügigen Freiflächen des öffentlichen Raumes im Bereich der Ringstraße gibt es im wesentlichen drei Ursachen. Das Glacis war seit Ende des 18. Jahrhunderts sukzessive als Freizeitareal genutzt worden. Da lag es nahe, auch an der neuen Ringstraße Parks anzulegen, teils unter Einbeziehung älterer Gärten (z. B. Volksgarten). Im Bereich des heutigen Stadtparks bestand bereits das sogenannte Wasserglacis, auf dem zum einen gärtnerische Gestaltung und zum anderen erste gastronomische Einrichtungen die Menschen zum Flanieren und Verweilen einluden. Ab 1818 betrieb Friedrich Pelikan „außer dem Seilerstätter Thore in Wien“ (westlich der Coburgbastei) eine „Mineralwässer=Trink=Kuranstalt“ und ein Kaffeehaus. Johann Strauß Vater und Sohn spielten dort auf. 5000 Neugierige erlebten am 26. September 1846 die Uraufführung des Walzers „Der Sanguiniker“ durch Johann Strauß Sohn und zwei Jahre später stellte der Vater am selben Ort seinen Radetzky marsch vor. Eine wichtige Rolle bei der Schaffung von weiten Freiflächen spielte auch die Überlegung, dass solcherart die repräsentativen Monumentalbauten der Ringstraße ihre Wirkung besser entfalten konnten. Wer die Ringstraße entlangspaziert oder -radelt wird den gewollten Wechsel der unterschiedlichen Sichtachsen und Perspektiven gut wahrnehmen können. Ziel war es, die

Haupt- und Residenzstadt in ihrer neuen Auslage möglichst eindrucksvoll erscheinen zu lassen. Aber es wäre nicht Wien, gäbe es nicht auch ewige Provisorien und zufällig Entstandenes. Bestes Beispiel dafür: der Heldenplatz. Er war als zweiflügeliges Kaiserforum mit zwei überdimensionalen Triumphbögen konzipiert, welche die beiden Museen mit den jeweils gegenüberliegenden neuen Hofburgteilen hätten verbinden sollen. Die ständig leeren Kassen der Krone und die permanenten Meinungsverschiedenheiten der beiden vom Kaiser beauftragten Architekten Gottfried Semper und Carl Hasenauer, die einander wenig zugetan waren, aber auf Wunsch Franz Josephs I. zusammenarbeiten mussten, ließen das Großprojekt auf halbem Wege zum Stillstand kommen. Ein Glück für die Stadt. So entstand ungewollt eine außerordentliche Grünzone in zentraler Lage, die gemeinsam mit Maria-Theresien-Platz, Volksgarten, und Rathausplatz ein beträchtliches Gesamtareal ausmacht.

Nicht alle Freiflächen entlang der Ringstraße können aktuell allerdings so gut genutzt werden wie die Grünzonen. So manches wird seit Jahrzehnten vom Autoverkehr dominiert. Diesen massiv einzudämmen, wird eine wesentliche stadtplanerische Aufgabe der kommenden Jahre sein. Dass eine längerfristige Sperre der Ringstraße, zumindest in Teilbereichen, das Leben in Wien keinesfalls zum Erliegen bringt, wurde in der jüngeren Vergangenheit bereits unter Beweis gestellt. Anlässlich der Fußball-Europameisterschaft 2008 war der Bereich zwischen Parlament und Universität einen Monat lang gesperrt. Ohne Probleme.



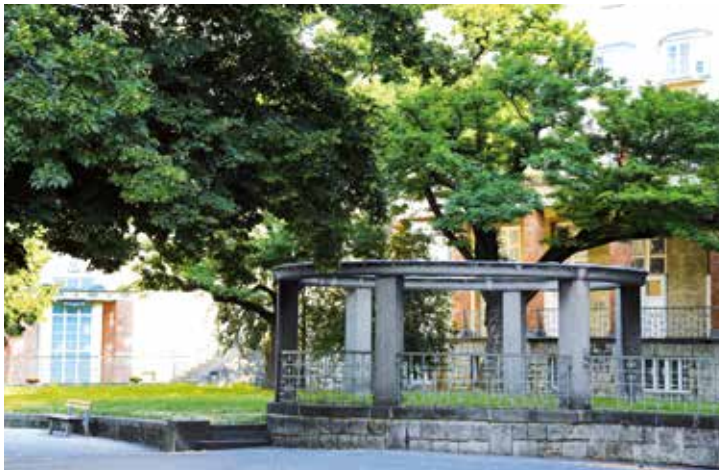
Nur selten ist der Rathausplatz als freier öffentlicher Raum zu sehen und von allen nutzbar

Zu thematisieren wäre wohl auch die fast durchgängige Teilprivatisierung des Rathausplatzes. Dieser dient während eines Gutteils des Jahres als Veranstaltungsareal für Formate unterschiedlicher Art. Viele davon dienen der Gewinnerwirtschaftung privater Unternehmen. Mitunter ist der Zutritt nur über den Erwerb von Eintrittskarten möglich oder es steht der Verkauf von Waren im Vordergrund. Nur wenige Kulturdarbietungen sind allgemein und frei zugänglich.

Die Entstehung der Ringstraße, ihre Planung sowie deren aktuelle Nutzung zeigen deutlich, in welchem Maße die Schaffung von öffentlichem Raum und der Zugang zu diesem vom politischen Willen, den ökonomischen Mitteln und der Machtverteilung im gesellschaftlichen Gefüge dieser Stadt abhängt.

BEISPIEL 2. DIE SUPERBLOCKS DES ROTEN WIENS

Mit der administrativen Trennung Niederösterreichs von Wien ab dem 1. Jänner 1922 gab es im Interesse der jeweils vorherrschenden Lager in den beiden neuen Bundesländern klare politische Verhältnisse. Im agrarisch geprägten Niederösterreich konnten die Christlichsozialen nach ihren und den Vorstellungen der Bauernschaft regieren. In Wien indes hatten die Sozialdemokratie und der damalige Finanzstadtrat Hugo Breitner mit der neu erlangten Steuerhoheit erstmals die Gestaltungswerkzeuge in der Hand, um ein ehrgeiziges kommunales Wohnbauprogramm umzusetzen. Der vormalige Län-



Ein Monopteros schmückt die breite Grünfläche vor dem ehemaligen Tanzsaal des Seitzhofes



Der Vorplatz der Bibliothek im Sandeleitenhof lädt mit seinem Brunnen zum Verweilen ein

derbankdirektor Hugo Breitner war 1919 in den Wiener Gemeinderat gewählt worden. Zu den Kernelementen von Breitners Sozialwohnprogramm zählten die Festschreibung des Mieterschutzes, die Einführung einer Wohnbauabgabe sowie Luxussteuern auf bestimmte Produkte wie Autos, Pferde, Hauspersonal, Luxusartikel. Diese Luxussteuern spülten 1927 in Summe 65 Millionen Schilling in die Stadtkasse und machten damit 20% der gesamten Einnahmen Wiens aus. Die Wohnbausteuer, die von allen Vermietern abzuliefern war, unterlag einer sozialen Staffelung, die bewirkte, dass letztlich 0,5% der Objekte 44,5% des gesamten Aufkommens aus dieser Steuer erbrachten. Hugo Breitner formuliertes das so: „Unbeirrt von all dem Geschrei der steuerscheuen besitzenden Klassen holen wir uns das zur Erfüllung der vielfachen Gemeindeausgaben notwendige Geld dort, wo es sich wirklich befindet.“

Die deutliche Steuerprogression schmälerte die Attraktivität des Kapitalertrags aus Immobilienbesitz ganz beträchtlich. Grundstücksspekulation war gänzlich uninteressant geworden, sodass viele Liegenschaften von ihren Eigentümerinnen und Eigentümern zu günstigen Preisen verkauft wurden. Vorzugsweise an die Gemeinde Wien, die solcherart bis 1924 mit insgesamt 2,6 Millionen Quadratmetern Bauland zur größten Grundstückseignerin aufstieg. Auf diesen Flächen errichtete die Gemeinde Wien, zum Teil mithilfe neugegründeter gemeindeeigener Baufirmen und Baustofflieferanten in den Jahren bis 1934 rund 65.000 Gemeindewohnungen.



Kluge Neuschaffung von öffentlichem Raum: Terrasse über dem Wiental (Entwurf Silja Tillner)

Wiewohl die Wohnhausanlagen des Roten Wien durchaus eine gewisse Vielfalt auszeichnet, so lassen sich doch Grundkategorisierungen definieren. Da gibt es die Lückenverbauungen in kleineren Baubringen. Mit diesen Bauten konnten zumindest die Basisansprüche, solide, gut belichtete Wohnungen mit einer vernünftigen Grundausstattung zur Verfügung zu stellen, erfüllt werden. Die mittleren Anlagen, oftmals Blockrandverbauungen, boten Platz für bis zu rund 300 Wohneinheiten und waren im allgemeinen mit einer gewissen Infrastruktur wie Kindergärten, Horten, Waschküchen, kleineren Geschäften versehen und wurden nach Möglichkeit um Innenhöfe herum angelegt. Das Idealbild eines kompletten Gemeindebaus stellten indes die Superblocks dar. Die größten von ihnen umfassten über 1000 Wohnungen. Mit ihnen konnte der Anspruch einer bis ins Detail durchkonzipierten und umfassend ausgestatteten Wohn- und Lebensumgebung verwirklicht werden. Als prototypisch seien der Sandleitenhof, der Rabenhof und der Seitz-Hof genannt. Hier gab es nicht nur die wichtigen Betreuungseinrichtungen für die Kinder, Geschäfte für die Nahversorgung und kleinere Werkstätten, die in der Wohnumgebung Arbeitsplätze boten. In den Superblocks wurden auch kulturelle Einrichtungen untergebracht wie Theater, Tanzsäle, Veranstaltungsräume und Bibliotheken. Darüber hinaus waren diese Komplexe allesamt so angelegt, dass tendenziell nur zwischen dreißig und vierzig Prozent des Areals bebaut wurden und die restlichen Flächen als gestalteter öffentlicher Raum mit viel Grün zur allgemeinen freien Nutzung zur Verfügung stand.

Die inhaltlichen Vorgaben dieser Superblocks definierte im wesentlichen das Wiener Stadtbauamt, dessen Leiter Josef Bittner regelmäßig ausführliche Broschüren zu den verschiedenen Bauten veröffentlichte, in denen Baukonzept, Anlage, Ausstattung, Pläne, ja sogar die verwendeten Materialmengen bis hin zur Anzahl der Fenster und Türen dargelegt wurden. Diese Broschüren waren nicht nur Rechenschaftsberichte, in ihnen manifestierte sich auch das politische Wollen der die Stadt regierenden Sozialdemokratie. Sie erfüllten gewissermaßen einen edukativen und aufklärerischen Zweck. Die Menschen sollten wissen, welches Gestaltungskonzept, welche politische Idee den Bauten zugrunde lag und wie sie ihre Wohnumgebung nutzen sollten.

DER ÖFFENTLICHE RAUM ALS ZEICHEN EINER VERFASSTHEIT

Städte entstehen nicht zufällig, Bebauung fällt nicht vom Himmel. Immer sind Städte das Ergebnis eines gesellschaftspolitischen Wollens. Bebauungsstrukturen, Freiflächen, Verkehrsverbindungen, öffentliche Bereiche, Grünräume, all dies wird definiert, festgeschrieben. Was von wem wie genutzt wird, ist eine Frage der Machtverhältnisse und der ökonomischen Möglichkeiten. An der Verteilung des vorhandenen Platzes lässt sich auch die Seele einer Straße, die Seele der Stadt erkennen. Mehr privater oder mehr öffentlicher Raum. Verschlüsselter oder offener. Egozentrischer oder solidarischer.

In der retrospektiven Betrachtung lässt sich seit den 1960er Jahren eine zunehmende Privatisierung des vorhandenen Platzes dieser Stadt feststellen. Das betrifft nicht nur den motorisierten Individualverkehr, dem in unsinniger Weise Flächen geopfert wurden. Schanigärten, Parkplätze, Veranstaltungszonen reduzieren den verfügbaren öffentlichen Raum. Mitunter ist nicht klar zu erkennen, ob das Primat der Politik die Verteilung definiert oder der Einfluss von Kapital oder Organisationen, die vorgeben, Wahlstimmen zu vertreten (z. B. Autoklubs). Der stete Zuzug in die Städte, speziell auch nach Wien und die Klimakrise machen eine neue solidarische Verteilung des vorhandenen Platzes dringend erforderlich. Ein kurzer Blick zurück mag hilfreich sein, um Erkenntnisse für sinnvolle künftige Entwicklungen zu gewinnen.

Michael Schmid verfasst Kulturführer zur historischen Architektur Wiens (z. B. Die Ringstraße, Otto Wagner, Die Wagnerschule). Er war von 2015 bis 2021 Obmann der Grünen Bildungswerkstatt Wien.

Privatraumordnung oder die Quadratur des Schanigartens

KURZE ANMERKUNGEN ZUR PRIVATISIERUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Was ist ein Schanigarten? Für Wienerinnen und Wiener gibt's auf diese Frage eine vermeintlich einfache Antwort: Der Gastgarten vor einem Lokal. Auf dem Gehsteig, in einer Parkspur, in einer Fußgängerzone. Ab da wird's ein bisschen kompliziert. Denn während sich das Lokal im allgemeinen im Privatbesitz befindet, rechtlich jedenfalls, steht der Schanigarten normalerweise auf öffentlichem Grund. Dieser jedoch sollte allen in gleicher Weise zur Verfügung stehen. Sollte. Denn es gibt Ausnahmen. Beispielsweise eben für Schanigärten. § 1 Abs 1 des Wiener Gebrauchsabgabegesetzes erklärt das folgendermaßen: „Für den Gebrauch von öffentlichem Grund in der Gemeinde, der als Verkehrsfläche dem öffentlichen Verkehr dient, samt den dazugehörigen Anlagen und Grünstreifen einschließlich seines Untergrundes und des darüber befindlichen Luftraumes ist vorher eine Gebrauchserlaubnis zu erwirken, wenn die Art des Gebrauches im angeschlossenen Tarif (Sondernutzung) angegeben ist. Auf die Erteilung einer Gebrauchserlaubnis besteht kein Rechtsanspruch.“ Aha. Öffentlicher Grund der Gemeinde, „der als Verkehrsfläche dem öffentlichen Verkehr dient“, kann von Privaten gewissermaßen angemietet werden.

Zum besseren Verständnis wollen wir uns einen solchen Grund einmal ansehen. Im innerstädtischen Bereich, denn hier gibt es flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Wer auf der Straße in einer Parkspur ein Auto abstellen will, muss dafür bezahlen. Gewissermaßen einen Parkplatz von der Allgemeinheit, der Gemeinde mieten. Entweder stundenweise oder als Bezirksbewohner*in für ein oder zwei Jahre. Damit wird öffentlicher Grund zumindest vorübergehend an Private abgegeben. Aber nur an bestimmte Private, nämlich solche, die über ein Auto verfügen. Wer in der Parkspur ein privates Planschbecken aufstellen oder auf einem mitgebrachten Trampolin hüpfen will, hat Pech gehabt. Diese Nutzung der Parkspur ist nicht vorgesehen. Wenn indes Lokalbetreiber*innen dort ihren Schanigarten einrichten wollen, dann haben die Automobilist*innen im allgemeinen das Nachsehen. Kommerzieller Schanigarten sticht Autoparkplatz. Wie ist das aber, wenn nun die Bewohner*innen aus dem Grätzl in der Parkspur ein paar Bänke aufstellen wollen und das Trampolin für die Kinder oder Gemüseketten, um Paradeiser zu ziehen? Nun, dann beginnen Diskussionen mit dem Bezirk. „Parkplatzraub“ schreien die Autoparteien und diejenigen Anrainer*innen, denen Grün und Kinder im Bezirk egal sind. Wer sich letztlich durchsetzen kann, hängt vom politischen Willen der

Bezirksverantwortlichen ab. Manchmal setzen sich die gemüseaffinen Anrainer*innen durch, oft aber die Autolobby. In jedem Falle haben wir eine gewisse Privatisierung des öffentlichen Raumes. Durch Autobesitzer*innen oder Lokalbetreiber*innen. Selbst bei den Grätzlbewohner*innen. Denn wer von woanders kommt, hat von den feinen Paradeisern nichts. Höchstens von hübschen Blumen. Anders wiederum sieht es aus, wenn die Parkspur möbliert und mit Bäumen versehen wird. Dann können sich auch Ortsfremde hier niederlassen, ein Buch lesen oder miteinander plaudern. Und der öffentliche Raum wird wieder für alle nutzbar.

Ein wenig diffiziler ist es, wenn Straßen rückgebaut, verschmälert werden. Wer bekommt die entstehenden Freiflächen? Werden sie zu Schanigärten oder Parkraum für Automobile, dann löst eine Privatisierung die andere ab. Die öffentliche Straße wird schließlich nicht von allen in gleicher Weise verwendet, sondern primär von Autofahrer*innen. Entstehen hingegen aus Fahrstreifen, breitere Gehwege oder offene Flächen für den Aufenthalt im Freien ohne Konsumzwang, dann wird aus der Privatraumordnung eine Regelung zur kollektiven Nutzung, der öffentliche Raum wird fairer verteilt und erhält – auch im Hinblick auf den Modal Split – mehr an kommunalisierter Nutzung als zuvor.

Um all unseren Überlegungen zur Verteilung des Raumes auch eine wissenschaftliche Grundlage geben zu können, haben wir die renommierte Politikwissenschaftlerin Gabriele Michalitsch um einen Beitrag zu Begriffsbestimmung, zentralen Dimensionen und historischer Einordnung von Privatisierung gebeten. Damit die theoretische Basis klar ist.

Privatisierung

von Gabriele Michalitsch

Der Begriff Privatisierung bezeichnet die Übertragung öffentlicher Vermögenswerte und Aufgaben an Private. Privatisierung im engeren Sinn bezieht sich auf die Auslagerung öffentlicher Unternehmen und Leistungen in den privaten Sektor. Während sich formelle Privatisierung auf die Umwandlung öffentlich-rechtlicher in privatrechtliche Unternehmensgrundlagen – im Allgemeinen in Verbindung mit entsprechenden Rentabilitätsvorgaben – beschränkt, bedeutet materielle Privatisierung die Überführung öffentlichen Eigentums in private Hand. Funktionale Privatisierung hingegen meint die Auslagerung öffentlicher Leistungserbringung an private Träger. Darüber hinaus impliziert eine Reihe unterschiedlicher Kooperationsformen zwischen öffentlichem und privatem Sektor im Rahmen von Public-Private-Partnerships zumindest teilweise Privatisierung staatlicher Aufgabenerfüllung.

Im Kontext neoliberaler Restrukturierung [Neoliberalismus] avancierte Privatisierung im weiteren Sinn seit den 1980er Jahren zu einer Schlüsselstrategie gesellschaftlicher Transformation, die die Ausrichtung einer Vielzahl von Politiken charakterisiert. Sie zielt auf Einschränkung staatlicher Aufgaben und entsprechende Substitution öffentlicher durch private Verantwortung. Privatisierung bezieht sich hierbei auf ein weites Spektrum staatlicher Aktivitäten von sozialer Sicherung über Schul- und Universitätswesen (Kreisky/König 2007a) bis hin zu kriegerischen Auseinandersetzungen [Neue Kriege]. Mit Privatisierung verbinden sich daher Verschiebungen in der als gesellschaftliches Organisations-, Ordnungs- und Wahrnehmungsmuster fungierenden Relation von Öffentlichem [Öffentlichkeit] und Privatem, die mit einer Verengung des öffentlichen zugunsten einer Erweiterung des privaten Bereichs einhergehen (Kreisky/Sauer 1997b). Entsprechend verweist Privatisierung auf einen Redefinitionsprozess von Politik und Staat [Staatstheorie] im Verhältnis zu Ökonomie [Ökonomie], Gesellschaft und Individuum. Veränderungen gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse – nicht zuletzt zwischen den Geschlechtern [Geschlechterverhältnisse] – spiegelnd wie hervorbringend, gehen mit Privatisierung demnach Entstaatlichung, Entpolitisierung und Entdemokratisierung einher (Kreisky 2001a, 2001b, 2009). Etymologisch leitet sich Privatisierung vom Lateinischen „privare“ ab, das „berauben“ und „befreien“ gleichermaßen bedeutet und damit auf dem Privaten inhärente Ambivalenzen von Freiheit und Ausschluss verweist (Kreisky/Sauer 1997b, 9ff).

War die Nachkriegsära in Europa von Nationalisierungen – etwa von Kollaborationsvermögen in Frankreich, Niederlassungen deutscher Großunternehmen in Österreich, Industrie und Landwirtschaft in den staatssozialistischen Ländern Ost- und Mitteleuropas, einzelnen Produktionsbetrieben in Großbritannien und Italien – geprägt, kam es ab den 1980er Jahren zu einem politischen Paradigmenwechsel, der eine Abkehr von staatlicher Intervention ebenso wie von wohlfahrtsstaatlichen Grundsätzen und Forcierung marktwirtschaftlicher Prinzipien in allen Bereichen der Gesellschaft induzierte. Mit dem von der konservativen Regierung unter Margaret Thatcher durchgesetzten umfassenden Privatisierungsprogramm, das dem Staatshaushalt zwischen 1980 und 1996 insgesamt etwa 90 Mrd. US-Dollar einbrachte (Engartner 2007, 105), wurde Großbritannien zum weltweit vielfach kopierten Modell dieser neoliberalen Wende. Privatisierung charakterisierte in weiterer Folge oftmals unter Ägide von Internationalem Währungsfonds (IWF) und Weltbank durchgeführte „Strukturanpassungsprogramme“ in Entwicklungsländern, den Umbau der realsozialistischen Staaten Mittel- und Osteuropas zu Marktwirtschaften nach 1989 ebenso wie neoliberale Restrukturierungsprojekte europäischer Wohlfahrtsstaaten (Huffs Schmid 2004). Ohne Berücksichtigung der Privatisierung von Staatsbetrieben der ehemaligen DDR sank die Zahl unmittelbarer und mittelbarer Beteiligungen des Bundes in Deutschland – unter anderem an VEBA (Vereinigte Elektrizitäts- und Bergwerks AG), VIAG (Vereinigte Industrieunternehmungen AG), Lufthansa, Post und Wohnbaugesellschaften – zwischen 1982 und 2005 von 985 auf den historischen Tiefstand von 109 (Engartner 2007, 108). In Österreich brachten Veräußerungen öffentlicher Unternehmensanteile etwa von OMV (Österreichische Mineralölverwaltung AG), voestalpine AG, AT & S (Austria Technologie & Systemtechnik AG), Austria Tabak, Post oder Telekom Austria zwischen 1994 und 2006 insgesamt Erlöse von über 11 Mrd. Euro (ÖIAG).

Vor allem Effizienzsteigerung durch Erhöhung von Wettbewerb, Sanierung der Staatsfinanzen, Förderung privater Vermögensbildung, Belebung der Finanzmärkte und nicht zuletzt wirtschaftliche Stabilisierung dienen hierbei als argumentative Grundlagen für Privatisierung nicht nur von staatlichen Industriebetrieben und Finanzinstituten, sondern auch von Infrastruktur- und Versorgungsunternehmen etwa im Verkehrs-, Energie-, Wasser-, Telekommunikations- oder Wohnbausektor und Bereichen öffentlicher Daseinsvorsorge. Während das Angebot an öffentlichen Dienstleistungen insbesondere im Betreuungs- und Pflegebereich hinter dem Bedarf zurückbleibt, wird etwa öffentliche Alters- oder Krankheitsvorsorge verstärkt mit Elementen privater Versicherung kombiniert und dem individuellen Verantwortungsbereich zugewiesen.

Privatisierung impliziert demnach Rückbau des Staates und „Verschlankung“ der Verwaltung (Fach 2000), aber auch der Staat selbst wird zunehmend als Unternehmen definiert und entsprechend Marktprinzipien unterworfen. Gewinnorientierung und betriebswirtschaftliche Effizienz dienen hierbei zunehmend als Kriterien staatlicher Aktivi-

täten. Ideale öffentlichen Managements lösen mehr und mehr Gestaltungsansprüche politischer Führung ab, während im Zuge der Informalisierung von Politik privatwirtschaftliche Interessengruppen zunehmend Einfluss auf Politikformulierung nehmen und demokratische Entscheidungsprozesse [Demokratie] aushöhlen.

Darüber hinaus geht Privatisierung mit Deregulierung der Ökonomie durch Rücknahme staatlicher Interventionen in Marktprozesse, Erweiterung unternehmerischer Handlungsspielräume und Abbau arbeits- und sozialrechtlicher Standards einher. Vor allem in Sozial- und Arbeitsmarktpolitik dominiert verstärkte Ausrichtung auf individuelle Lösungen. Mit Selbstverantwortungspostulaten gepaarte Entsicherungs- und Aktivierungsstrategien machen ökonomischen Erfolg zu einer Frage persönlichen Geschicks und entrücken Erwerbsarbeit [Arbeit], Arbeitslosigkeit und Existenzsicherung ihrem politischen Kontext (Rose 2000, 92ff). Damit verknüpfte gesellschaftliche Konflikte werden währenddessen vielfach als private Problemlagen und Folgen individueller „freier Wahl“ jenseits politischer Zuständigkeit interpretiert. Insbesondere Geschlechterimplikationen von Privatisierung, etwa verstärkte geschlechtliche Segregation von Arbeitsmärkten, zunehmende geschlechtsspezifische Ungleichheiten im Zugang zu sozialer Sicherung und vermehrte – vorrangig Frauen zugewiesene – unbezahlte Versorgungsarbeit im Privatbereich infolge mangelnden öffentlichen Leistungsangebots, mutieren zu individuellen Problematiken, deren Lösung in adäquaten privaten Arrangements zu suchen ist.

Die Bedeutung des Begriffs Privatisierung variiert demnach in Abhängigkeit von Analysekontext und -perspektive: Privatisierung im engeren Sinn bezieht sich vorrangig auf einzelne Formen oder Schritte der Reorganisation des öffentlichen Sektors, Privatisierung im weiteren Sinn auf gesamtgesellschaftliche Transformationsprozesse. Im Kontext neoliberaler Restrukturierung stellt Privatisierung ein zentrales Element solch grundlegenden gesellschaftlicher Wandel dar, der sich seit den 1980er Jahren insbesondere in der Aufkündigung des Klassenkompromisses der Nachkriegsära und im Übergang vom Wohlfahrtsstaat zum Wettbewerbsstaat artikuliert.

Geringfügig erweiterte Fassung von: Michalitsch, Gabriele (2009): Privatisierung, in: Falter, Matthias/Löffler, Marion u. a. (Hg.): Politik begreifen. 89 Begriffe um Eva Kreiskys Leben und Forschen, Wien, 169–172.

Engartner, Tim (2007): Privatisierung und Liberalisierung – Strategien zur Selbstentmachtung des öffentlichen Sektors, in: Butterwege, Christoph/Lösch, Bettina/Ptak, Ralf: Kritik des Neoliberalismus, Wiesbaden, S. 87–133

- Huffs Schmid, Jörg (Hg.) (2004): Die Privatisierung der Welt. Hintergründe, Folgen, Gegenstrategien, Reader des wissenschaftlichen Beirats von Attac, Hamburg*
- Fach, Wolfgang (2000): Staatskörperkultur. Ein Traktat über den „schlanken Staat“, in: Bröckling, Ulrich/Krasmann, Susanne/Lemke, Thomas (Hg.): Gouvernamentalität der Gegenwart. Studien zur Ökonomisierung des Sozialen, Frankfurt/M., S. 110–130*
- Kreisky, Eva/Sauer, Birgit (1997b): Heimlichkeit und Kanonisierung. Einführende Bemerkungen zur Begriffsbildung in der Politikwissenschaft, in: Kreisky, Eva/Sauer, Birgit (Hg.): Das geheime Glossar der Politikwissenschaft. Geschlechtskritische Inspektion der Kategorien einer Disziplin, Frankfurt/M./New York, S. 7–45*
- Kreisky, Eva (2001a): Ver- und Neuformungen des politischen und kulturellen Systems. Zur maskulinen Ethik des Neoliberalismus, in: Kurswechsel. Zeitschrift für gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitische Alternativen, Nr. 4, S. 38–50*
- Kreisky, Eva (2001b): Die maskuline Ethik des Neoliberalismus – Die neoliberale Dynamik des Maskulinismus, in: femina politica. Zeitschrift für feministische Politik-Wissenschaft, Nr. 2, S. 76–91*
- Kreisky, Eva/König, Thomas (2007a): Bedingungen kritischer Wissenschaft in Österreich. Vom zähen Weg der Etablierung der Sozialwissenschaften zur Wissensgesellschaft als Privatisierung von Bildung und Wissenschaft, in: Steinert, Heinz/Lee, Richard E./Demirovic, Alex (Hg.): Kritische Wissenschaft, Emanzipation und die Entwicklung der Hochschulen, Marburg, S. 115–131*
- Kreisky, Eva (2009): Neoliberalismus, Entdemokratisierung und Geschlecht. Anmerkungen zu aktuellen Entwicklungen demokratischer Öffentlichkeit, in: Bisky, Lothar/Krise, Konstanze/Scheele, Jürgen (Hg.): Medien – Macht – Demokratie. Neue Perspektiven, S. 75–92*
- ÖIAG [Österreichische Industrieholding AG]: ÖIAG Privatisierungserlöse, verfügbar unter: http://www.oeiag.at/asp/download_ir.asp?xmlid=3 [Zugriff: 05.04.2009]*
- Rose, Nikolas (2000): Tod des Sozialen? Eine Neubestimmung der Grenzen des Regierens, in: Bröckling, Ulrich/Krasmann, Susanne/Lemke, Thomas (Hg.): Gouvernamentalität der Gegenwart. Studien zur Ökonomisierung des Sozialen, Frankfurt/M., S. 72–109*



Verkehrspolitische Leitprojekte für den Alsergrund



Der Alsergrund wird von etlichen hochrangigen Straßenzügen durchzogen – Alserbachstraße, Nußdorfer Straße, Spitalgasse, Währinger Straße, Liechtensteinstraße, Porzellangasse, Sensengasse, Lazarettgasse. Die Flächenverteilung ist dabei meist auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, teilweise zusätzlich auf den öffentlichen Verkehr. Verkehrs- und Aufenthaltsflächen für den Fuß- und Radverkehr leiden darunter (schmale Gehsteige, gefährdende Mehrzweckstreifen), was sich – gerade in den Einkaufsstraßen des Bezirks – auch negativ auf die Geschäfte auswirkt.

Im Zuge dieser Studie werden Überlegungen zu möglichen Orten der Aufwertung des öffentlichen Raums auf diesen hochrangigen Straßenzügen angestellt und deren Auswirkungen qualitativ abgeschätzt. Des Weiteren werden die notwendigen (Begleit-)Maßnahmen beschrieben und die Übereinstimmung der zu setzenden Maßnahmen mit den Zielen der Stadt Wien und den Fachkonzepten nachgewiesen. Fokus der Arbeit ist der Abschnitt Nußdorfer Straße zwischen Markthalle und Währinger Straße (als Begegnungszone), wobei exemplarisch auch die Auswirkungen von Maßnahmen an anderen Stellen im Bezirk qualitativ beschrieben werden.

Vorhergehende Doppelseite: Öffentliche Grünraumgestaltung kann unterschiedlichste Formen annehmen. Vom großen freien Platz mit monumentaler Kulisse (Karl-Marx-Hof, o. li.) über die kleine Grünoase in der Gemeindebaudurchfahrt (Reismann-Hof, u. re.) bis hin zum Nachbarschaftsgarten (Arenbergpark, u. li. + o. re.).

1. Ausgangslage

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

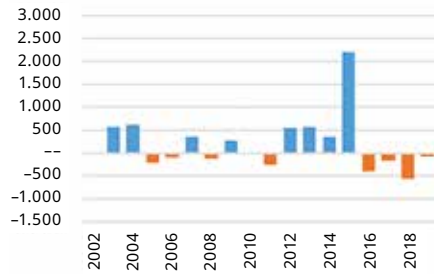


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung seit 2002¹

PKW- UND KOMBIBESTANDSVERÄNDERUNG



Abb. 2: Pkw- und Kombibestandsveränderung seit 2002¹

Anmerkung: Der Pkw-Bestand im Bezirk hat seit 2002 um über 2.900 Fahrzeuge abgenommen, während die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum um über 3.600 zugenommen hat. Die Pkw-Bestandsabnahme entspricht ceteris paribus einer Längsparkspur von knapp 15 km Länge, die seit 2002 frei geworden ist. Da dieser Effekt nicht eingetreten ist, ist anzunehmen, dass die Auslastung der privaten Garagenplätze abgenommen hat.

EINWOHNERINNEN UND PKW BZW. KOMBI

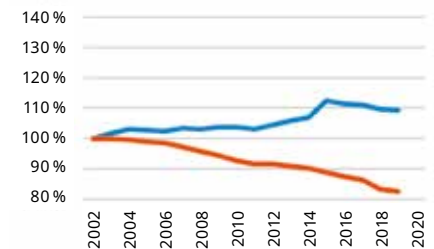


Abb. 3: Index von Bevölkerung (blau) und Pkw/Kombi (orange) seit 2002¹

MOTORISIERUNGSGRAD

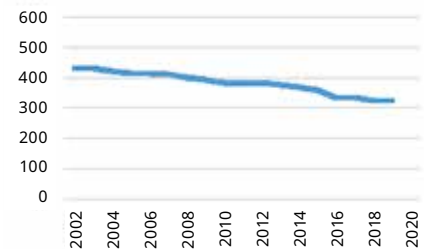


Abb. 4: Motorisierungsgrad am Alsergrund seit 2002¹

1 Basierend auf Statistik Austria (2020)

Anmerkung: Die Stadt Wien gibt als eines der Klima- und Energieziele im Bereich Mobilität und Verkehr an, den Motorisierungsgrad bei privaten Pkw bis 2030 auf 250 Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen zu reduzieren. Aktuell liegt der Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien bei knapp unter 400, am Alsergrund bei knapp über 300.²

PARKPICKERL-STATISTIK

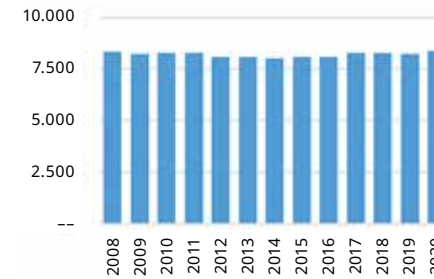


Abb. 5: Anzahl gültiger Parkpickerl seit 2008³

PARKPICKERLQUOTE

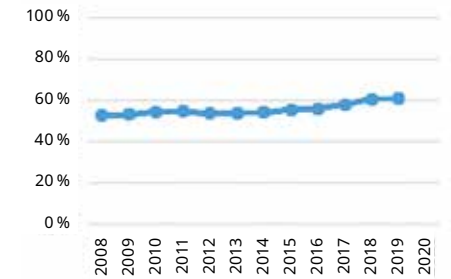


Abb. 6: Anteil Parkpickerl an zugelassenen Pkw seit 2002³

Anmerkung: Der Bestand der gültigen Parkpickerl im Bezirk beträgt ca. 8.300, d. h. über 60 % der im Bezirk zugelassenen Pkw verfügen über ein Parkpickerl – einer der höchsten Anteile in ganz Wien. Die Parkpickerlquote steigt sukzessive durch den absoluten Rückgang im Bezirk zugelassener Pkw bei konstanter Anzahl ausgegebener Parkpickerl.

2 Urban Innovation Vienna; 2019; Wiens Klima- und Energieziele für 2030 & 2050

3 Basierend auf Statistik Austria (2020)

2. Verkehrliche Bestandsanalyse

STRASSENHIERARCHIE

Der Alsergrund wird radial und tangential von mehreren hochrangigen Straßenzügen durchschnitten, die massive Barrieren für den Fuß- und Radverkehr sowie Unfallhotspots darstellen (v. a. Alserbachstraße, Spitalgasse, Währinger Straße). Topografisch ist der Alsergrund durch eine Geländekante geprägt, die sich in Nord-Süd-Richtung durch den Bezirk zieht. Auf einer Länge von 1,4 km zwischen Berggasse im Süden und Rufgasse im Norden bildet die Alserbachstraße die einzige Ost-West-Verbindung für den Kfz-Verkehr.

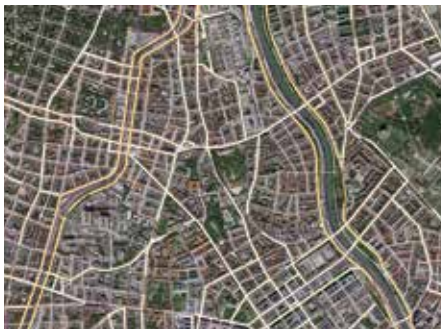


Abb. 7: hochrangiges Straßennetz am Alsergrund⁴



Abb. 8: Kfz-Durchzugsrouten am Alsergrund (blau)⁴

RADVERKEHR

Die Radverkehrsinfrastruktur am Alsergrund ist äußerst mangelhaft. Abgesehen vom Donaukanal bzw. vom Gürtelradweg gibt es keine sichere (bauliche vom Kfz-Verkehr getrennte) radiale bzw. tangentiale Radverbindung durch den Bezirk. Selbst die im Hauptradverkehrsnetz als Bestand ausgewiesenen Streckenabschnitte (Nußdorfer Straße, Alserbachstraße, Spitalgasse, Liechtensteinstraße, Lazarettgasse, Währinger Straße, Schwarzspanierstraße, Garnisongasse, Alserstraße) sind fast ausschließlich

Mehrzweckstreifen und Radfahrstreifen und erfüllen nicht die Qualitätsanforderungen an eine zeitgemäße Radinfrastruktur („AAA – all ages and abilities“, d. h. dass sich Menschen jeden Alters und Könnens getrauen, Rad zu fahren).



Abb. 9: Hauptradverkehrsnetz am Alsergrund⁵



Abb. 10: Anlagearten der Radverkehrsinfrastruktur am Alsergrund⁵

ÖFFENTLICHER VERKEHR



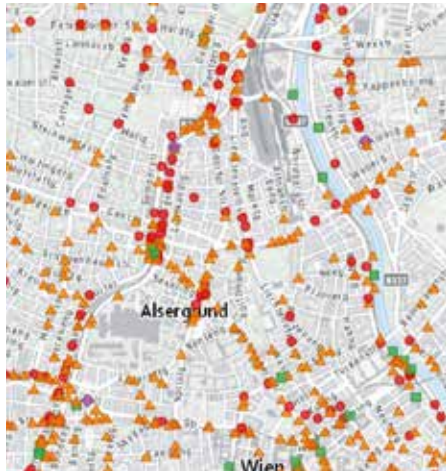
Abb. 11: ÖV-Linien am Alsergrund (rot: Straßenbahn, blau: Bus)⁵

Der Alsergrund ist praktisch flächendeckend mit Oberflächenverkehrsmitteln (Straßenbahnlinien 5, 33, 37, 38, 30, 41, 42, 43, 44, 71, D; Buslinien 35A, 40A) und am Rand durch die U-Bahnlinien U2, U4 und U6 sowie durch die S-Bahn am Franz-Josefs-Bahnhof und Spittelau erschlossen.

4 Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

5 Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

VERKEHRSSICHERHEIT



Unfälle nach Art der Beteiligung:

- nur Pkw-Beteiligung
- ◆ nur Motorrad-Beteiligung
(inkl. Leicht- und Kleinmotorrad)
- nur Fahrrad-Beteiligung
- ▲ gemischte oder sonstige Beteiligung

Abb. 12: Ausschnitt aus der Verkehrsunfallkarte am Alsergrund 2019⁶

Die Verkehrsunfallkarte zeigt eindrücklich, dass Verkehrsunfälle mit Personenschaden fast ausschließlich im hochrangigen Straßennetz passieren. Das liegt nicht nur daran, dass dort mehr Menschen unterwegs sind, sondern auch daran, dass sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Schwere eines Unfalls mit der Fahrgeschwindigkeit zunehmen. Maßnahmen, die die Fahrgeschwindigkeit und die Kfz-Verkehrsmengen verringern, tragen demnach wesentlich zu einem sicheren Verkehrssystem bei.

OPTIONEN

Ziel der folgenden Seiten ist es, Optionen einer großräumigen Verkehrsberuhigung am Alsergrund auszuloten, d. h. qualitativ abzuschätzen, wie sich restriktive Maßnahmen auf den Kfz-Hauptachsen auf den Durchzugsverkehr im Bezirk auswirken bzw. welche Begleitmaßnahmen notwendig wären. Ziel ist einerseits die Bündelung des Durchzugsverkehrs auf wenigen, bestehenden Hauptachsen und damit andererseits die Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche im Zentrum des Bezirks mit der Möglichkeit zur Aufwertung des öffentlichen Raums.

Im Rahmen der vorliegenden Studie kann nur eine grobe qualitative Abschätzung („expert guess“) der Verlagerungswirkungen im Kfz-Verkehr abgegeben werden. Für konkretere Aussagen hinsichtlich der Verlagerungseffekte auf andere Straßenzüge aber auch auf andere Verkehrsmodi ist eine detaillierte Verkehrsmodellierung notwendig, die nicht nur eine reine Umlegung der aktuellen Kfz-Verkehrsbelastungen, sondern jedenfalls auch eine Rückkopplung zur Ziel- und Verkehrsmittelwahl umfasst. Nur so kann im Verkehrsmodell nämlich jener Zustand abgeschätzt werden, der sich mittelfristig durch die Maßnahme einstellt und deutlich von jenem unmittelbar nach Umsetzung der Maßnahme unterscheidet.

Die folgenden Maßnahmevorschläge sehen alle die Unterbindung des Kfz-Verkehrs durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen vor, während der öffentliche Verkehr davon unberührt bleibt bzw. durch die Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen sogar störungsfreier vorankommt.

Begleitmaßnahmen sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen im unterrangigen Straßennetz, die den lokalen Ausweichverkehr durch das Wohngebiet unterbinden sollen. Diese können Einbahnumdrehungen, Sackgassen und Diagonalsperren umfassen.

EMPFEHLUNGEN

Aus verkehrsplanerischer Sicht sind die Optionen 2 und 3 am wirkungsvollsten, da sie die natürliche Barriere, die sich in Form der Geländekante durch den Bezirk zieht, ergänzen und deren filternde Wirkung für den Kfz-Verkehr verstärken. Der Kfz-Transitverkehr muss dann die höchstrangigen Verkehrsachsen Gürtel, Lände und Ring nutzen, während die lokale Erreichbarkeit für BewohnerInnen und Lieferverkehr gewährleistet bleibt.

Aus städteplanerischer Sicht sind ebenfalls die Optionen 2 und 3 interessant. Option 2 eröffnet die Möglichkeit, die verkehrsberuhigte Aufwertung im Bereich der Markthalle auszudehnen und als Bezirkszentrum auszubauen. Option 3 bietet die gleiche Chance am Julius-Tandler-Platz, allerdings auf einem im ersten Schritt beschränkteren Raum. Es besteht jedoch die Möglichkeit, den verkehrsberuhigten Bereich Richtung Liechtensteinstraße bzw. Lände auszuweiten.

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs bringen die Optionen 2 und 3 durch die Entlastung der Busrouten in der Sechsschimmelgasse und Fuchsthallergasse eine Verbesserung. Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr sind aufgrund praktisch durchgängiger getrennter Gleiskörper bei keiner der Maßnahmen zu erwarten.

Der Radverkehr profitiert bei allen Optionen vor allem direkt in den neuen verkehrsberuhigten Bereichen. In allen übrigen hochrangigen Straßenabschnitten ist unabhängig von den vorgeschlagenen Maßnahmen eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr notwendig.

⁶ Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria, www.statistik.at/verkehrsunfallkarte

Sämtliche vorgeschlagene Maßnahmen sind durch die Smart City Rahmenstrategie, den Stadtentwicklungsplan 2025 und das Fachkonzept Mobilität gedeckt. In allen findet sich die Aufwertung des öffentlichen Raums auf Kosten von Kfz-Flächen zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs als zentrale Maßnahme wieder, der Rückbau von Fahr- und Parkstreifen, die Transformation weg vom öffentlichen Raum als Transitraum hin zum öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum, nicht zuletzt um das gesetzte Modal Split Ziel von 20 % MIV bis 2025, 15 % bis 2030 und deutlich unter 15 % bis 2015 zu erreichen.⁷

OPTION 1: NUSSDORFER STRASSE ZWISCHEN WÄHRINGER STRASSE UND FUCHSTHALLERGASSE



Abb. 13: Verkehrsberuhigungsmaßnahme im Bereich Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Fuchsthallergasse (grün: Primärmaßnahme, rot: Begleitmaßnahmen notwendig, blau strichliert: deutlich entlastete Straßenabschnitte)⁸

⁷ Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2015) STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität. Online: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf

⁸ Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

Wirkungen:

- ▶ Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs in der Nußdorfer Straße
- ▶ Starke Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Nußdorfer Straße zwischen Markthalle und Gürtel (nur noch lokale Erschließung)
- ▶ Deutliche Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Alser Straße und in der Lazarettgasse
- ▶ Sehr geringe Auswirkungen auf Alserbachstraße, Fuchsthallergasse, Sechsschimmelgasse und Währinger Straße erwartet
- ▶ Vermutlich geringe Mehrbelastung auf der Liechtensteinstraße (keine negativen Auswirkungen auf den ÖV erwartet) und am Gürtel

Potenzial:

- ▶ Umgestaltungsmöglichkeit der Spitalgasse zwischen Markthalle und Währinger Straße
- ▶ Aufwertung der Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Alser Straße
- ▶ Aufwertung der Nußdorfer Straße zwischen Markthalle und Gürtel (attraktiv als Radverbindung)

Begleitmaßnahmen:

- ▶ Sicherstellung der Zufahrt zu lokalen Garagen (z. B. in der Widerhofergasse)
- ▶ Unterbindung des lokalen Ausweichverkehrs im Bereich Wilhelm-Exner-Gasse, Fluchtgasse, Bleichergasse
- ▶ Unterbindung des lokalen Ausweichverkehrs im Bereich Wilhelm-Exner-Gasse, Prechtlgasse, Severingasse

OPTION 2: ALSERBACHSTRASSE ZWISCHEN NUSSDORFER STRASSE UND LIECHTENSTEINSTRASSE

Wirkungen:

- ▶ Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs in der Alserbachstraße
- ▶ Starke Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Alserbachstraße zwischen Liechtensteinstraße und Lände
- ▶ Starke Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Fuchsthallergasse und Sechsschimmelgasse (positive Auswirkung auf den Busverkehr)

- ▶ Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitalgasse und Lazarettgasse
- ▶ Geringe Auswirkungen auf Nußdorfer Straße, Liechtensteinstraße und Währinger Straße erwartet
- ▶ Vermutlich Mehrbelastung auf Hörlgasse bzw. Ring und Gürtel
- ▶ Erschließung des östlichen Alsergrunds nur mehr von Seiten der Lände
- ▶ Erschließung des westlichen Alsergrunds nur mehr von Seiten des Gürtels und Alser Straße



Abb. 14: Verkehrsberuhigungsmaßnahme im Bereich Alserbachstraße zwischen Nußdorfer Straße und Liechtensteinstraße (grün: Primärmaßnahme, blau strichliert: deutlich entlastete Straßenabschnitte)⁹

Potenzial:

- ▶ Umgestaltungsmöglichkeit der Alserbachstraße im Bereich der Markthalle als Grätzlzentrum

- ▶ Aufwertung der Alserbachstraße zwischen Liechtensteinstraße und Lände
- ▶ Aufwertung von Fuchsthallergasse und Sechsschimmelgasse

Begleitmaßnahmen:

- ▶ Sicherstellung der Zufahrt zu lokalen Garagen

OPTION 3: JULIUS-TANDLER-PLATZ

Wirkungen:

- ▶ Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs am Julius-Tandler-Platz
- ▶ Starke Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Alserbachstraße (nur noch lokale Erschließung)
- ▶ Starke Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Fuchsthallergasse und Sechsschimmelgasse (positive Auswirkung auf den Busverkehr)
- ▶ Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitalgasse und Lazarettgasse
- ▶ Geringe Auswirkungen auf Nußdorfer Straße, Liechtensteinstraße und Währinger Straße erwartet
- ▶ Vermutlich Mehrbelastung auf Hörlgasse bzw. Ring und Gürtel
- ▶ Erschließung des östlichen Alsergrunds nur mehr von Seiten der Lände
- ▶ Erschließung des westlichen Alsergrunds nur mehr von Seiten des Gürtels und der Alser Straße

Potenzial:

- ▶ Umgestaltungsmöglichkeit des Bahnhofsvorplatzes
- ▶ Sukzessive Ausdehnung des verkehrsberuhigten Bereichs auf die Alserbachstraße Richtung Liechtensteinstraße und Lände
- ▶ Aufwertung von Fuchsthallergasse und Sechsschimmelgasse

Begleitmaßnahmen:

- ▶ Unterbindung des lokalen Ausweichverkehrs über die Fürstengasse



Abb. 15: Verkehrsberuhigungsmaßnahme im Bereich Julius-Tandler-Platz (grün: Primärmaßnahme, rot: Begleitmaßnahmen notwendig, blau strichliert: deutlich entlastete Straßenabschnitte)¹⁰

ZUSATZOPTION: GEGENLÄUFIGE EINBAHNFÜHRUNG NUSSDORFER STRASSE / LIECHTENSTEINSTRASSE

Wirkungen:

- ▶ Richtungsgetrennte Bündelung des Kfz-Verkehrs
- ▶ Stärkere Kfz-Belastung in der neuen Einbahnrichtung
- ▶ Stärkere Kfz-Belastung in der Augasse
- ▶ Stärkere Kfz-Belastung in der Viriotgasse
- ▶ Geringe Mehrbelastung auf Gürtel und Lände
- ▶ Geringe Mehrbelastung auf der Alserbachstraße zwischen Nußdorfer Straße und Liechtensteinstraße

¹⁰ Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

Potenzial:

- ▶ Platzgewinn für alternative Nutzungen (baulich getrennter Radweg, Baumpflanzungen, breitere Gehsteige, Verweilmöglichkeiten, Sitzbänke) v. a. in der engen Liechtensteinstraße
- ▶ Großer Platzgewinn in der Nußdorfer Straße durch Entfall einer Fahr- und Parkspur gegen die neue Einbahnrichtung

Begleitmaßnahmen:

- ▶ Umgestaltung des freiwerdenden öffentlichen Raums
- ▶ Überprüfung und Anpassung der Verkehrslichtsignalanlage und ev. der Abbiegerelationen am Liechtenwerder Platz notwendig (Abbieger Liechtensteinstraße > Glatzgasse)

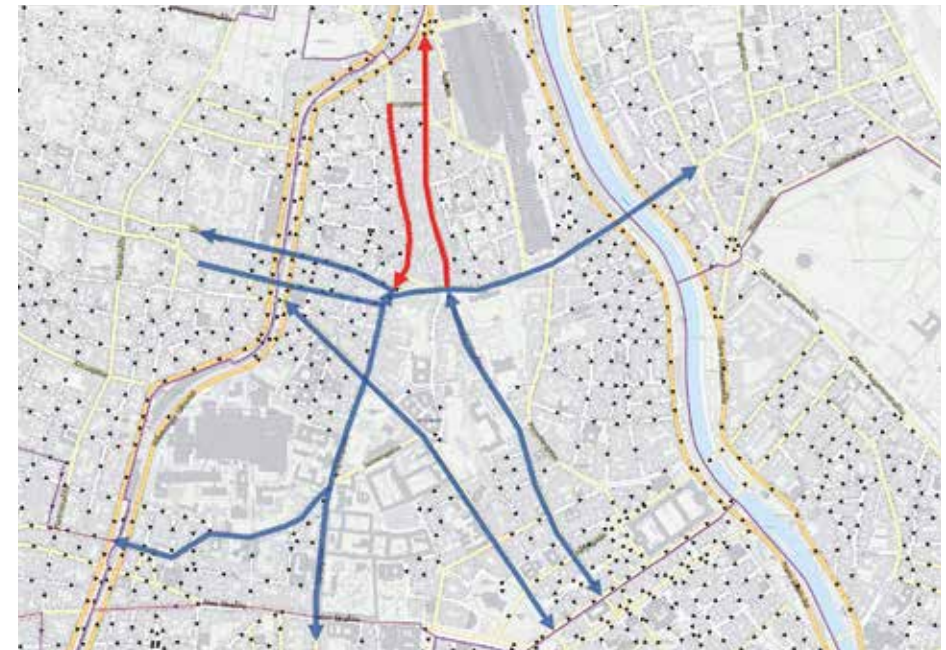


Abb. 16: Gegenläufige Einbahnführung Nußdorfer Straße / Liechtensteinstraße (blau: Bestand, rot: vorgeschlagene Einbahnführung)¹¹

¹¹ Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

QUERSCHNITTE

OPTION 1: Nußdorfer Straße zwischen Währinger Straße und Fuchsthallergasse

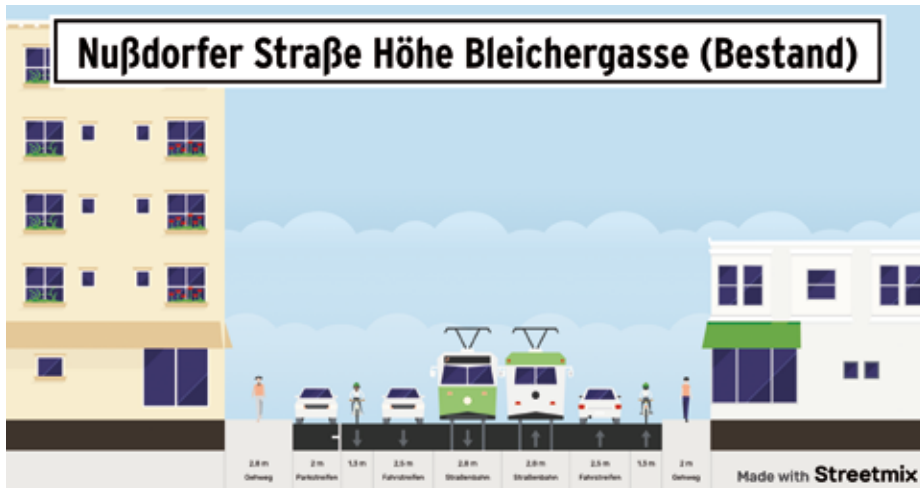


Abb. 17: Querschnitt Nußdorfer Straße Höhe Bleichergasse im Bestand

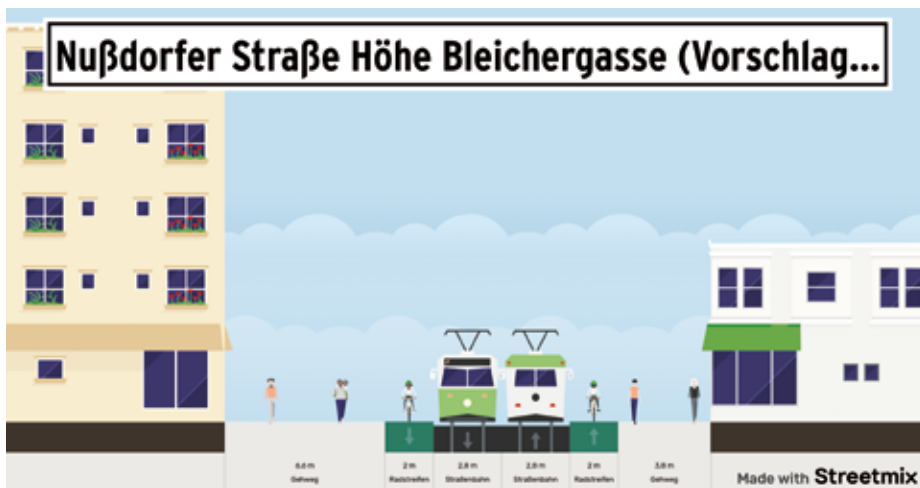


Abb. 18: Querschnitt Nußdorfer Straße Höhe Bleichergasse, Umplanungsvorschlag

OPTION 2: Alserbachstraße zwischen Nußdorfer Straße und Liechtensteinstraße

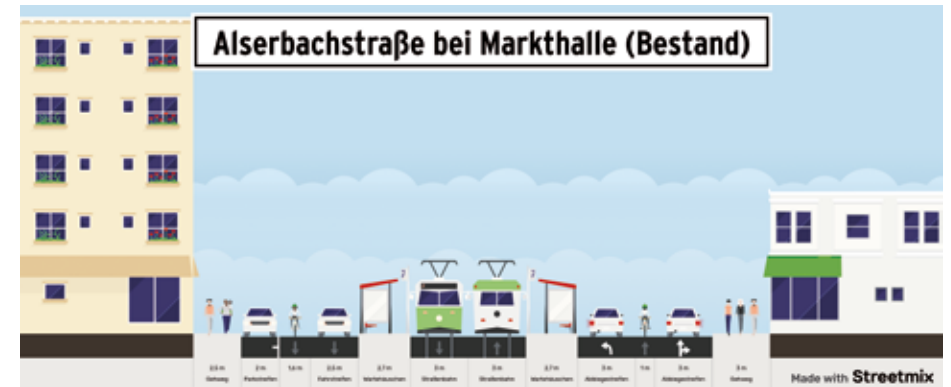


Abb. 19: Querschnitt Alserbachstraße bei Markthalle im Bestand



Abb. 20: Querschnitt Alserbachstraße bei Markthalle, Umplanungsvorschlag

MÖGLICHKEITEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG

Für die Optionen 1 bis 3 sind mehrere verkehrsorganisatorische Maßnahmen möglich, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Gestaltung des gewonnenen öffentlichen Raums ist unabhängig davon, beeinflusst die Wirksamkeit der Maßnahme und die Nutzung durch die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnengruppen aber maßgeblich.

Bei der Verkehrsorganisation stehen 4 Optionen zur Auswahl, wobei die Durchfahrtsmöglichkeit für Kfz unabhängig von der rechtlichen Verordnung physisch unterbunden werden muss, um das volle Potenzial ausschöpfen zu können. Die Zufahrt zu bestehenden Garagen muss möglich bleiben.

Um möglichst viel öffentlichen Raum für alternative Nutzungen zu gewinnen, sind Oberflächenstellplätze auf das absolute Minimum zu reduzieren, d. h. dass nur noch Behindertenstellplätze und Ladezonen zur Verfügung stehen sollen.

Sackgasse ausg. ÖV und Rad

Physische Unterbindung des Kfz-Verkehrs ohne weitere Einschränkungen. Trennung in Fahrbahn und Gehsteig bleibt aufrecht. FußgängerInnen dürfen nur den Gehsteig nutzen und die Fahrbahn queren. Kfz dürfen uneingeschränkt einfahren. Halten und Parken am Fahrbahnrand ist zulässig.



Abb. 21: Fahrverbot ausg. Bus und Rad¹²

Fahrverbot ausg. ÖV und Rad (Bsp. Landstraße-Wien Mitte)

FußgängerInnen dürfen (streng rechtlich gesehen) nur den Gehsteig nutzen und die Fahrbahn queren. Es gilt das generell verordnete Tempolimit. Es dürfen nur Fahrzeugarten einfahren, die explizit vom Fahrverbot ausgenommen sind.

Begegnungszone (Bsp. Gmunden)

FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen sind gleichberechtigt. Zufußgehende dürfen die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern. FahrzeuglenkerInnen dürfen andere VerkehrsteilnehmerInnen wie FußgängerInnen oder RadfahrerInnen weder gefährden noch behindern. Es gilt ein Tempolimit von 20 km/h, das auf 30 km/h angehoben werden kann.



Abb. 22: Begegnungszone mit Straßenbahn¹³

Fußgängerzone ausg. ÖV und Rad (Bsp. Reumannplatz Wien, Herrngasse Graz)

FußgängerInnen dürfen die gesamte „Fahrbahn“ nutzen. Radverkehr kann in Schrittgeschwindigkeit erlaubt werden. Öffentlicher Verkehr kann von der Schrittgeschwindigkeit ausgenommen werden. Befahren und Halten zur Ladetätigkeit kann für bestimmte Zeiträume erlaubt werden.



Abb. 23: Fußgängerzone mit Straßenbahn¹⁴

Unter Berücksichtigung aller Verkehrsmodi wird die rechtliche Ausgestaltung als Begegnungszone empfohlen. In einer Fußgängerzone wären FußgängerInnen zwar noch mehr bevorrangt, der Radverkehr würde aber – im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr, der von der Schrittgeschwindigkeit ausgenommen werden kann – auf wichtigen überregionalen Verbindungen trotz ausreichenden Platzangebots ausgebremst. Die Begegnungszone bietet einen Kompromiss zwischen den Interessen der FußgängerInnen (auf der Fahrbahn gehen, flächiges Queren), RadfahrerInnen (Durchfahrt mit 20 km/h erlaubt), dem öffentlichen Verkehr und den NutzerInnen von Kfz (z. B. Zufahrt zu Garagen erlaubt). Die Durchfahrtsmöglichkeit für den MIV muss aber jedenfalls unterbunden werden.

MÖGLICHKEITEN DER GESTALTUNG

Die Gestaltung der verkehrsberuhigten Straßenräume sollte sich an bestehenden best-practice-Beispielen orientieren (Mariahilfer Straße, Neubaugasse): Barrierefreiheit (Niveaugleichheit des gesamten Straßenquerschnitts), grüne (Baumpflanzungen, Baumscheiben, Entsiegelung) und blaue Infrastruktur (Brunnen, Trinkmöglichkeiten, Wasserspiel), Verweilmöglichkeiten (beschattete Sitzgelegenheiten), helle, entschleunigende Oberflächengestaltung (quer verlegte Platten).



Abb. 24: Baumgruppen¹⁵



Abb. 25: Unterpflanzung¹⁵



Abb. 26: Sitzgelegenheiten¹⁶



Abb. 27: Entsiegelung¹⁷

16 Christian Fürthner
17 FACTUM OG & MK Landschaftsarchitektur e.U.; 2017; GoGreen



Abb. 28: Begrünung der Haltestellen¹⁸



Abb. 29: Element Wasser



Abb. 30: Wasserspiel

18 Wiener Linien; online; Abruf Mai 2020

3. Grätzlblock Mariannengasse

PROBLEMAUFRISS



Abb. 31: aktuelle Verkehrsorganisation im Gebiet Mariannengasse/Pelikangasse (rot: Fahrrelation vom 16./17. in den 9. Bezirk, orange: vom 8. Bezirk Richtung Gürtel bzw. 17. Bezirk)¹⁹

Das Grätzl zwischen Alser Straße, altem und neuem AKH ist durch schmale Gassen gekennzeichnet, die das Wohngebiet und mehrere Bildungs- (u. a. Schulstraße Gilgegasse) und Gesundheitseinrichtungen erschließen. Die Verkehrsorganisation und das Verkehrsaufkommen sind stark durch die Kreuzung Alser Straße # Spitalgasse geprägt. Die dort fehlenden Linksabbiegerelationen von der Alser Straße in die Spitalgasse (also vom 16./17. in den 9. Bezirk) bzw. von der Lange Gasse in die Alser Straße (vom 8. Bezirk Richtung Gürtel bzw. 17. Bezirk) werden durch explizite Fahrrelationen (Linksabbiegespuren am Gleiskörper) durch das Wohngebiet (durch die Mariannengasse bzw. Pelikangasse) kompensiert. Gleichzeitig dient die Mariannengasse für viele Radfahrende als Ausweichroute für die seit vielen Jahren fehlende sichere Radverbindung in der Hauptradroute Alser Straße.

¹⁹ Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at



Abb. 32: Umsiedlung Campus Mariannengasse²⁰



Abb. 33: Detailplan Campus Mariannengasse²¹

Die Situation wird durch die Errichtung und Besiedelung des Campus Mariannengasse der Uni Wien mit über 700 WissenschaftlerInnen und etwas 2.000 Studierenden weiter verschärft, sodass verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu setzen sind. Die Erschließung der Tiefgarage des MedUni Campus ist vonseiten der Spitalgasse über die Rumelhardtgasse geplant.

²⁰ © MedUni Wien, <https://www.medunicampus-mariannengasse.at/projekt/der-campus/>

²¹ © MedUni Wien, <https://www.meduniwien.ac.at/web/ueber-uns/news/detailseite/2018/news-im-september-2018/meduni-campus-mariannengasse-eu-weiter-architekturwettbewerb-entschieden/>

KONZEPT SUPERBLOCK

Das Superblock-Konzept* beruht auf dem Prinzip der selektiven Durchlässigkeit („filtered permeability“). Mehrere Häuserblöcke (z. B. 3x3) werden zu einem Superblock zusammengefasst, an dessen Rand der Durchzugsverkehr verlagert wird. Das Durchqueren des Blocks ist nur noch zu Fuß oder per Rad möglich („selektiv“), der Kfz Verkehr wird mittels Einbahnschleifen und Diagonalsperren auf derselben Seite wieder aus dem Gebiet herausgeführt, aus der er eingefahren ist. So bleibt die lokale Erschließung auch mittels Kfz gewährleistet. Parkplätze im öffentlichen Raum werden großzügig reduziert. Der entstehende Raum kann aufgewertet werden und steht für alternative Funktionen (Treffen, Spielen, etc.) zur Verfügung. Im Superblock gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h.

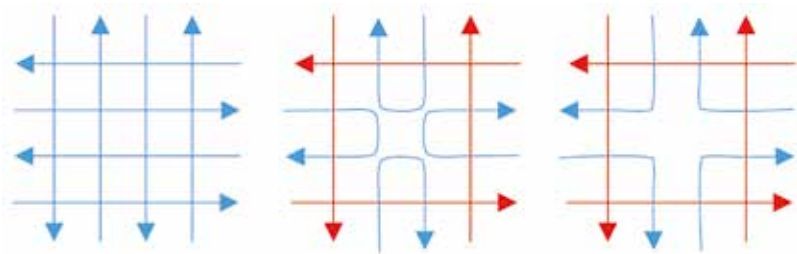


Abb. 34: Schematische Darstellung – Einbahnen im Bestand (links), Schleifenlösung (Mitte), Schleifenlösung mit „Parkerweiterung“ (rechts)

Die Unterbindung des Durchzugsverkehrs erfolgt in der Regel durch Diagonalsperren an Kreuzungen. Diese erlauben die Durchfahrt mittels Fahrrad, bei Bedarf auch für Einsatz- und Müllfahrzeuge mittels versenkbarer Poller, verhindern aber ein Durchfahren der Superblocks mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen. (s. Abb. 35 + 36)

* Anmerkung: Der Begriff Superblock wird in Wien auch mit den großen kommunalen Wohnbauten, errichtet zu Beginn des 20. Jahrhunderts, assoziiert. Diese Wohnblöcke sind um Höfe zu Einheiten zusammengeschlossen und weitgehend autark in ihrer Versorgung. Durch die gemeinschaftlichen Zusatzeinrichtungen und die Grünflächen in den Höfen erreichten die Gemeindebauten auch große Bedeutung für ihre Nachbarschaft. Im Rahmen dieser Studie wird als Superblock-Konzept jenes aus Spanien (Spanisch: „Supermanzanas“, Katalan: „Superilles“) verstanden, das aber in Intention und Wirkung nicht unähnlich dem Wiener Modell ist. (siehe dazu auch: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>)



Abb. 35: Diagonalsperre in Wien – Goldschlagstraße # Hackengasse (rechts)²²



Abb. 36: Diagonalsperre mit versenkbarem Poller in Utrecht²³

Barcelona hat außerordentlich gute Erfahrungen mit dem Superblock-Konzept gesammelt. In zwei Pilotprojekten hat der Fußgängerverkehr innerhalb von nur 2 Jahren um 10 % zugenommen, der Radverkehr um 30 %, und der Kfz-Verkehr hat um 26 bis 40 % abgenommen.

²² © Margit Palman, Facebook

²³ <https://bicycledutch.wordpress.com/2015/12/15/how-to-prevent-rat-running/>

Die Einrichtung von Superblocks kann in einem ersten Schritt äußerst schnell und kostengünstig mittels verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, Bodenmarkierungen und Pflanzentrögen erfolgen. (s. Abb. 37 + 38)



Abb. 37: „Provisorische“ Einrichtung eines Superblocks ohne bauliche Maßnahmen – Einfahrtssituation, Barcelona



Abb. 38: „Provisorische“ Einrichtung eines Superblocks ohne bauliche Maßnahmen – Diagonalsperre aus Baumtrögen, Barcelona

VORSCHLAG GRÄTZLBLOCK MARIANNENGASSE

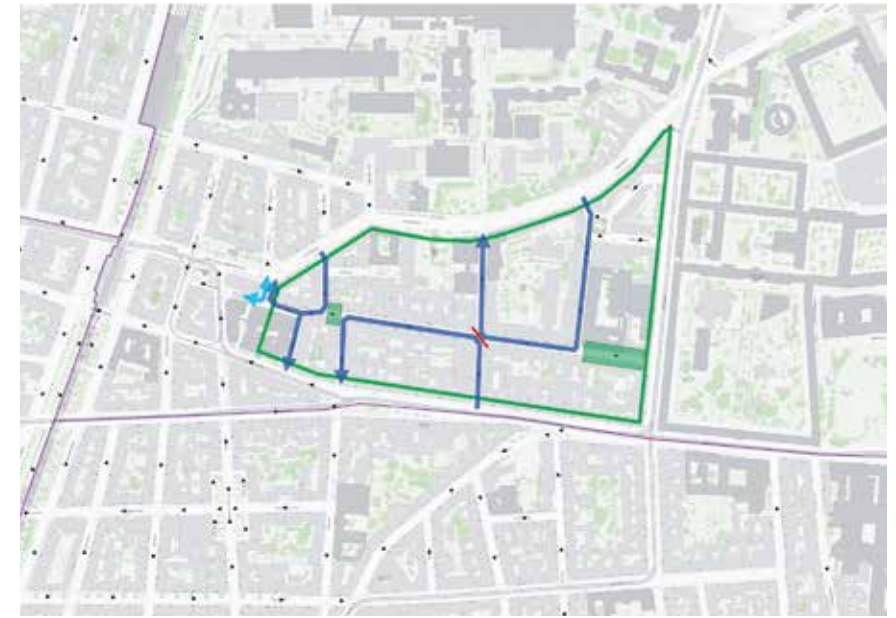


Abb. 39: Maßnahmenvorschlag Grätzlblock Mariannengasse (grün: Fußgängerzone, rot: Diagonalsperre, blau: Schleifen für Kfz-Verkehr, hellblau: Zufahrt Garage Zimmermannplatz)²⁴

Zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs im Grätzl werden 3 Maßnahmen vorgeschlagen:

- ▶ Fußgängerzone Mariannengasse zwischen Spitalgasse und Höfergasse
- ▶ Diagonalsperre Mariannengasse # Pelikangasse (bei Bedarf versenkbar auszuführen)
- ▶ Fußgängerzone Mariannengasse Höhe ONr. 31 (zwischen Brünnlbadgasse und Brünnlbadgasse)

²⁴ Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

Dadurch entstehen 3 Schleifen für den Kfz-Verkehr, die die lokale Erreichbarkeit gewährleisten:

- ▶ Höfergasse > Mariannengasse > Pelikangasse
- ▶ Pelikangasse > Mariannengasse > Brünnlbadgasse
- ▶ Brünnlbadgasse > Mariannengasse > Mauthegasse bzw. Zimmermannplatz

Die Zu- und Abfahrt zur Garage am Zimmermannplatz erfolgt auf kürzestem Weg von der Lazarettgasse.

Die fehlenden Linksabbiegerelationen der Kreuzung Alser Straße / Spitalgasse müssen nun großräumiger umfahren werden.



Abb. 40: großräumige Verkehrsströme um den Grätzblock

Zur Aufwertung des Supergrätzls ist eine Reduktion der Oberflächenstellplätze unerlässlich. Kfz sollen zum Dauerparken in den nahen Garagen Zimmermannplatz, MedUni Campus, AKH, Sensengasse bzw. Otto Wagnerplatz abgestellt werden. An der Oberfläche verbleiben lediglich Behindertenstellplätze und bei Bedarf Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr und für notwendige Ladetätigkeiten.

Der öffentliche Raum ist analog den Gestaltungsmöglichkeiten der Optionen 1-3 (s. o.) umzugestalten: Baumpflanzungen (wo es die Einbauten zulassen), Begrünung, Sitzgelegenheiten, etc. Sämtliche Maßnahmen (verkehrlich wie gestalterisch) können vorerst mit temporären Mitteln umgesetzt werden („tactical urbanism“: Bodenmar-

kierungen und -bemalung, mobile Pflanztröge und Sitzmöbel), um den Menschen die Möglichkeit zu geben, die alternative Nutzung des öffentlichen Raums zu erleben, und um im Bedarfsfall kostengünstig Anpassungen am Konzept vornehmen zu können.

Die Straßen im Grätzblock können wahlweise als Wohnstraße (Schrittgeschwindigkeit) oder als Begegnungszone (20 km/h) verordnet werden. Aufgrund der ausschließlich lokalen Zu- und Abfahrten ist mit niedrigen Kfz-Fahrtgeschwindigkeiten zu rechnen. Sämtliche Einbahnen sind für RadfahrerInnen zu öffnen und ausreichend Radabstellanlagen vorzusehen, v. a. im Bereich wichtiger Ziele.

Spätestens im Zuge der Besiedelung des MedUni Campus ist auf die Anbindung des Grätzblocks an das alte und neue AKH sowie an den 8. Bezirk zu achten, d. h. sichere und attraktive Querungsmöglichkeiten der Spitalgasse, Lazarettgasse und Alser Straße.

4. Übereinstimmung mit Zielen der Stadt

Sämtliche vorgeschlagene Maßnahmen stehen im Einklang mit den langjährigen Zielsetzungen der Stadt Wien – festgehalten in diversen Rahmenstrategien und Fachkonzepten.

STEP 2025

In der Smart City Rahmenstrategie²⁵ setzt sich die Stadt Wien Ziele in den Bereichen Ressourcen (Energie, Mobilität, Gebäude, Infrastruktur), Lebensqualität (Inklusion, Gesundheit, Umwelt) und Innovation (FTI, Wirtschaft, Bildung). Der Stadtentwicklungsplan 2025 konkretisiert²⁶ die Smart City Ziele. Prioritäten sind u. a.:

- ▶ „Die Stadt Wien bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs als Umweltverbund.“ (S. 10)

²⁵ Magistrat der Stadt Wien (2014) Smart City Wien – Rahmenstrategie. Online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008380a.pdf>

²⁶ Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014) STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien. Online: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>

- ▶ Öffentlicher Raum und Stadtentwicklung: „Der öffentliche Raum soll Alltagsbewegung fördern, Kommunikation und Begegnung unterstützen, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen.“ (S. 49)
- ▶ Multifunktionalität als Prinzip: „Stadtraum muss für unterschiedliche Nutzungen offen sein, eine Verschwendung von Flächen durch eindimensionale Nutzung (beispielsweise als Verkehrsraum) [...] ist mit einer nachhaltigen Boden-, Ressourcen- und Mobilitätspolitik nicht vereinbar.“ (S. 65)
- ▶ Gestaltung des Straßenraumes: „Derzeit spiegelt die Gestaltung des Straßenraums die Veränderungen im Mobilitätsverhalten und die vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums nur unzureichend wider: Nach wie vor werden durchschnittlich rund 65 Prozent der Straßenfläche vom motorisierten Verkehr (fließend und ruhend) in Anspruch genommen. Die Priorität für den Umweltverbund ist in der Straßengestaltung noch nicht adäquat erkennbar.“
- ▶ Raum für Menschen – vom Straßenraum zum öffentlichen Raum: „Rückgewinnung des Straßenraumes durch gezielte Reduktion von Oberflächenstellplätzen im Zuge der Errichtung von geförderten Garagen.“ „Förderung des Miteinanders im Verkehr durch Instrumente wie beispielsweise Begegnungszonen.“ „Straßenrückbau an ausgewählten Streckenabschnitten – für den MIV nicht mehr benötigter Straßenraum soll dem Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und dem öffentlichen Verkehr zugutekommen bzw. so gestaltet werden, dass die Aufenthaltsqualität erhöht wird.“ „Umsetzung von lokalen, temporären oder dauerhaften Pilotmaßnahmen zur Rückgewinnung des öffentlichen Raums – vorrangig in Gebieten mit geringem Angebot an öffentlichen Parks und Spielflächen.“ „Bündelung des Verkehrs auf Hauptstraßen und flächenmäßige Verkehrsberuhigung in den Wohnvierteln, u. a. durch Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, etc.“ (S. 110)
- ▶ Stadt fair teilen und intelligent nutzen: „Umsetzung von Pilotprojekten zur (temporären) Umnutzung, Neunutzung und Neugestaltung von Straßenräumen.“ (S. 121)

FACHKONZEPT MOBILITÄT

Das Fachkonzept Mobilität²⁷ übersetzt die Handlungsschwerpunkte aus dem STEP 2025 in konkrete Maßnahmen(gruppen). Diese sind in 50 Handlungsfeldern zusammengefasst, u. a.:

27 Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2015) STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität. Online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>

- ▶ Vom Transitraum zu mehr Aufenthaltsraum: „In der Vergangenheit wurde der öffentliche Raum vor allem als Transitraum zur Abwicklung maximal möglicher motorisierter Verkehrsströme gesehen sowie als Abstellraum für Fahrzeuge in Anspruch genommen. Entsprechend orientierte sich die Ausgestaltung der Straßen jahrzehntelang an der Nutzung durch das Auto. [...] Weil mehr Menschen zu Fuß, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Rad unterwegs sind, rücken nun Bedürfnisse des nicht-motorisierten Verkehrs sowie die Frage der gleichberechtigten Teilhabe und somit auch der Aufenthaltsqualität in den Fokus der Aufmerksamkeit – sowohl bei Bürgerinnen und Bürgern als auch bei Planerinnen und Planern.“ (S. 48)
- ▶ 12. Umnutzung von Straßenflächen: „Attraktive und ausreichend große Aufenthaltsräume im Straßenraum im dicht bebauten Stadtgebiet tragen dazu bei, die gewohnt hohe Lebensqualität in Wien zu erhalten und weiter auszubauen. Mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird durch Umorganisation des Straßenraums erreicht. Wie im STEP 2025 festgelegt, werden ausgewählte Flächen, die derzeit als Fahr-, Abbiege oder Parkstreifen genutzt werden, an geeigneten Stellen (inkl. Kreuzungsplateaus) für Aufenthalt, Zufußgehen, öffentlichen Verkehr und Radfahren zur Verfügung gestellt. Die Aufenthaltsqualität kann dadurch erhöht und neuralgische Stellen für den ÖV- und Radverkehr können entschärft werden. Auf die Bedürfnisse des ÖV ist besonders Rücksicht zu nehmen.“ (S. 53)
- ▶ 27. Kurze Wege für Radfahrende: „Das Radfahren soll im gesamten Stadtgebiet attraktiver werden. Hierfür sind die entsprechenden verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zu setzen. Die möglichst flächendeckende, richtlinienkonforme Öffnung von Einbahnen für Radfahrende ist dabei die bedeutendste Maßnahme. [...] Eine gleichzeitige Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen bzw. Änderung der Verkehrsorganisation (z. B. Parken) ist für die Öffnung von Einbahnen hilfreich.“ (S. 73 f.)

URBAN HEAT ISLAND-STRATEGIEPLAN WIEN

Der Urban Heat Island-Strategieplan – UHI STRAT Wien²⁸ „beschreibt nicht nur detailliert unterschiedliche Möglichkeiten, die städtischen Hitzeinseln abzukühlen – er bietet auch genaue Informationen über die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen auf das Klima in der Stadt und im Grätzl.“

Gerade in Zeiten steigender Jahrestemperaturen und Hitzetagen ist großer Wert auf die Regulierung des Stadtklimas zu legen. Straßenbegleitgrün (Baum- und Strauchrei-

28 Magistratsabteilung 22 – Wiener Umweltschutzabteilung (2015) Urban Heat Islands. Strategieplan Wien. Online: <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uhi-strategieplan.pdf>

hen, Rasen- und Wiesenflächen) sind ein wirksames Mittel zur natürlichen Klimatisierung des öffentlichen Raums und wirken auf mehreren Ebenen. Bäume verhindern bzw. vermindern einerseits die Aufheizung des Straßenraumes durch Beschattung der Oberflächen, erhöhen die relative Luftfeuchte von 30 % auf 60 % und kühlen durch Transpiration die Umgebung (um bis zu 3° bis 10°C). Die Wirksamkeit hängt vom Alter der Bäume und von der Kronenbreite ab.

Durch ein- oder zweiseitige Alleen kann das Mikroklima deutlich und das Mesoklima geringfügig verbessert werden. Auch Einzelbäume erfüllen kleinklimatische Funktionen. Ihre Wirkung ist jedoch viel geringer als die von Baumgruppen oder -reihen (Abbildung 41).

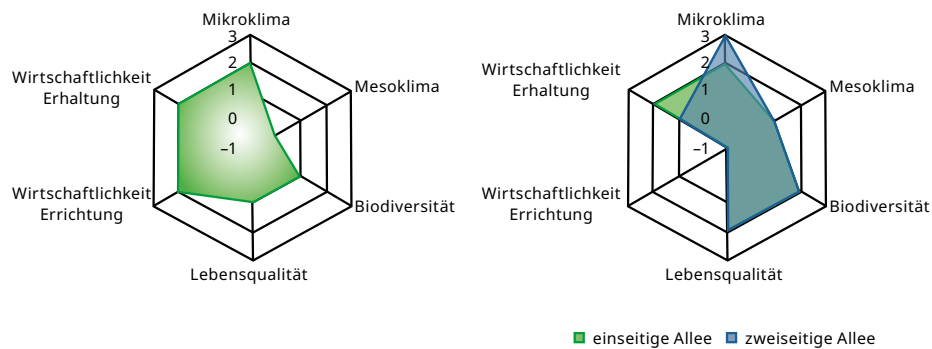


Abb. 41: Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen Einzelbaum (links) und ein- bzw. zweiseitige Allee (rechts) auf Basis Expertenschätzung

Bei Baumpflanzungen treten die folgenden Synergieeffekte auf: erhöhter Wasser-rückhalt, verzögerter Wasserabfluss (Entlastung Kanalnetz), positive Wirkung auf Biodiversität, Strukturierung der Stadtlandschaft, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Feinstaubfilterung, Reduktion der Windgeschwindigkeit, angenehme Lichtverhältnisse durch Beschattung.

Verkehrspolitische Leitprojekte für Margareten



1. Ausgangslage

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG



Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in Margareten seit 2002¹

PKW- UND KOMBIBESTANDSVERÄNDERUNG

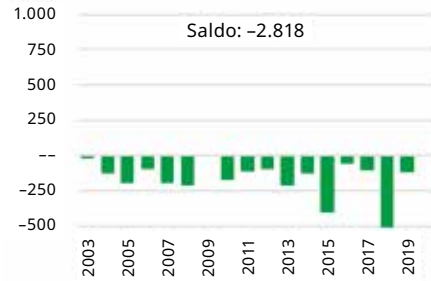


Abb. 2: Pkw- und Kombibestandsveränderung in Margareten seit 2002¹

Der Pkw-Bestand im Bezirk hat seit 2002 um über 2.800 Fahrzeuge abgenommen, während die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum um knapp 5.400 zugenommen hat. Die Pkw-Bestandabnahme entspricht ceteris paribus einer Längsparkspur von knapp 14 km Länge, die seit 2002 frei geworden ist. Da dieser Effekt nicht eingetreten ist, ist anzunehmen, dass die Auslastung der privaten Garagenplätze abgenommen hat.

EINWOHNERINNEN UND PKW BZW. KOMBI

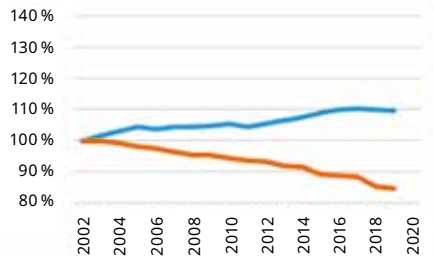


Abb. 3: Index von Bevölkerung (blau) und Pkw/Kombi (orange) seit 2002¹

MOTORISIERUNGSGRAD

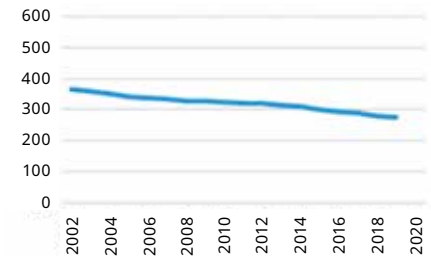


Abb. 4: Motorisierungsgrad in Margareten seit 2002¹

1 Basierend auf Statistik Austria (2020)

Die Stadt Wien gibt als eines der Klima- und Energieziele im Bereich Mobilität und Verkehr an, den Motorisierungsgrad bei privaten Pkw bis 2030 auf 250 Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen zu reduzieren. Aktuell liegt der Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien bei knapp unter 400, in Margareten bei knapp unter 300.²

PARKPICKERL-STATISTIK

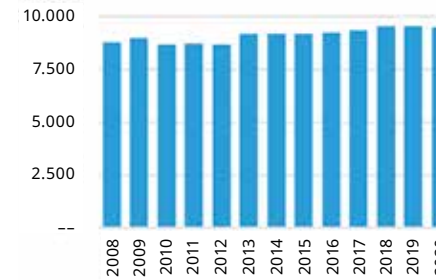


Abb. 5: Anzahl gültiger Parkpickerl in Margareten seit 2008³

PARKPICKERLQUOTE

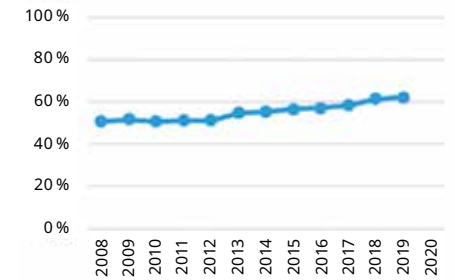


Abb. 6: Anteil Parkpickerl an zugelassenen Pkw in Margareten seit 2002³

Der Bestand der gültigen Parkpickerl in Margareten beträgt ca. 9.500, d. h. über 60 % der im Bezirk zugelassenen Pkw verfügen über ein Parkpickerl – einer der höchsten Anteile in ganz Wien. Diese Parkpickerlquote steigt sukzessive durch den absoluten Rückgang im Bezirk zugelassener Pkw bei konstanter Anzahl ausgegebener Parkpickerl.

2 Urban Innovation Vienna; 2019; Wiens Klima- und Energieziele für 2030 & 2050
3 Basierend auf Statistik Austria (2020)

2. Verkehrliche Bestandsanalyse



Abb. 7: hochrangiges Straßennetz in Margareten⁴

Margareten wird radial und tangential von mehreren hochrangigen Straßenzügen durchschnitten (siehe Abb. 7), die massive Barrieren für den Fuß- und Radverkehr sowie Unfallhotspots darstellen (v.a. Reinprechtsdorfer Straße, Wiedner Hauptstraße, Schönbrunner Straße, Margaretenstraße). Im Bezirk gilt bereits – von den Randstraßen Gürtel, Schönbrunner Straße, Rechte Wienzeile und Wiedner Hauptstraße abgesehen – flächendeckend Tempo 30.

Margareten ist praktisch flächendeckend mit Oberflächenverkehrsmitteln (Straßenbahnlinien 1, 6, 18, 62, Badner Bahn; Buslinien 12A, 13A, 14A, 59A) und am Rand durch die U-Bahnlinie U4 (Stationen Margareten Gürtel, Pilgramgasse, Kettenbrückengasse) sowie durch die S-Bahn am Matzleinsdorfer Platz erschlossen.

4 Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

Die Gehsteigbreitenkarte offenbart v.a. im nördlichen Bezirksteil große Defizite in der Qualität der Fußverkehrsflächen (siehe Abb. 9).

Einige davon sind gleichzeitig Teil des Hauptradnetzes der Stadt Wien und erfüllen trotz Ausweisung als Bestand nicht die Qualitätsanforderungen an eine zeitgemäße Radinfrastruktur („AAA – all ages and abilities“, d. h. dass sich Menschen jeden Alters und Könnens getrauen, Rad zu fahren), u. a. die baulich getrennten Radwege in der Margaretenstraße und Wiedner Hauptstraße. Bei weitem noch nicht alle Einbahnen sind für den Radverkehr geöffnet – eine einfache Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs und Unterbindung des Radfahrens auf dem Gehsteig.

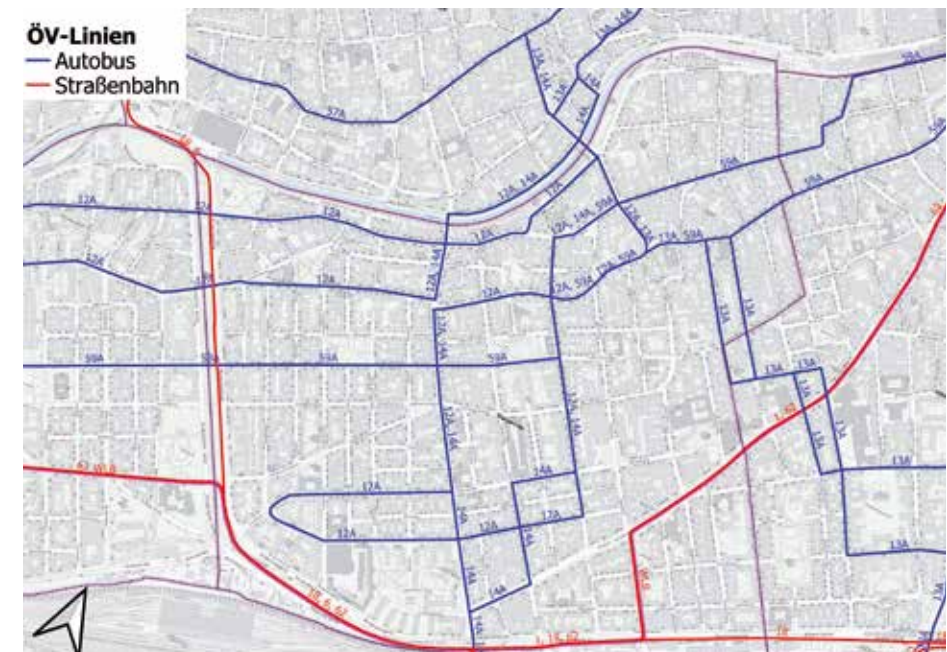
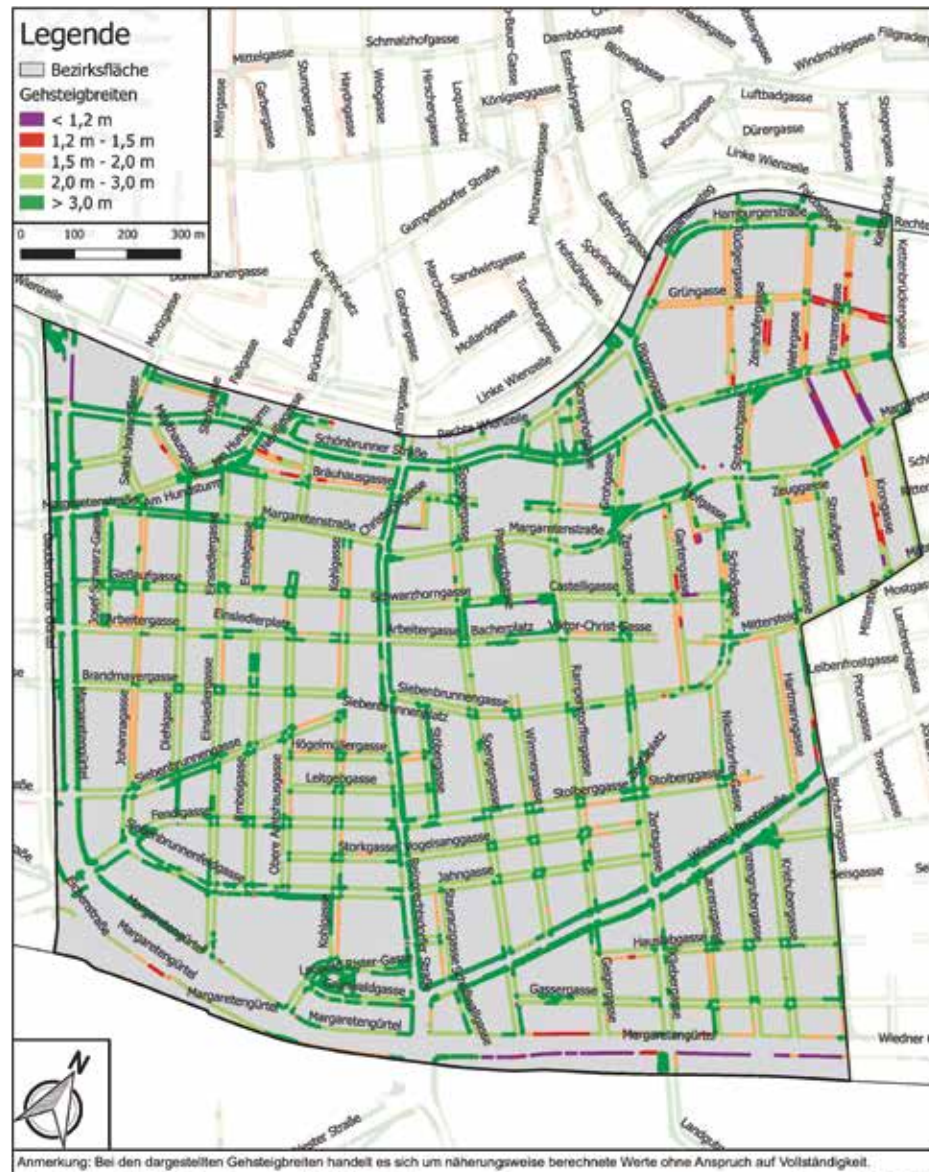
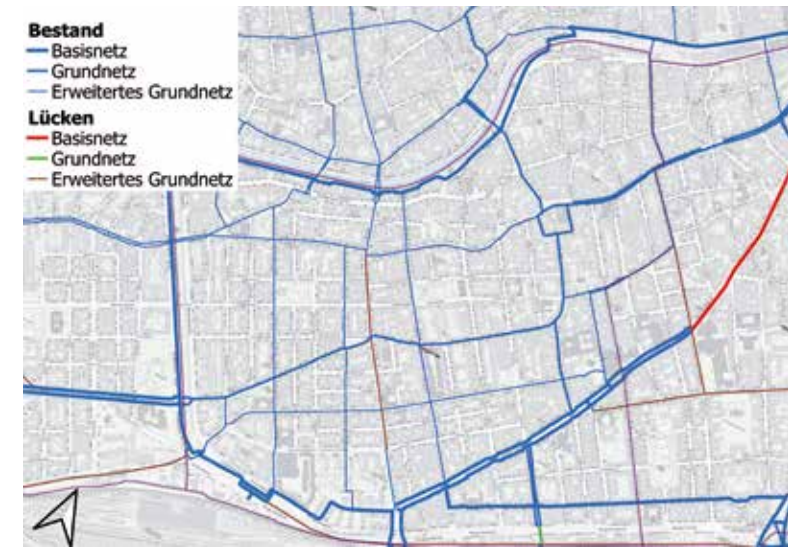
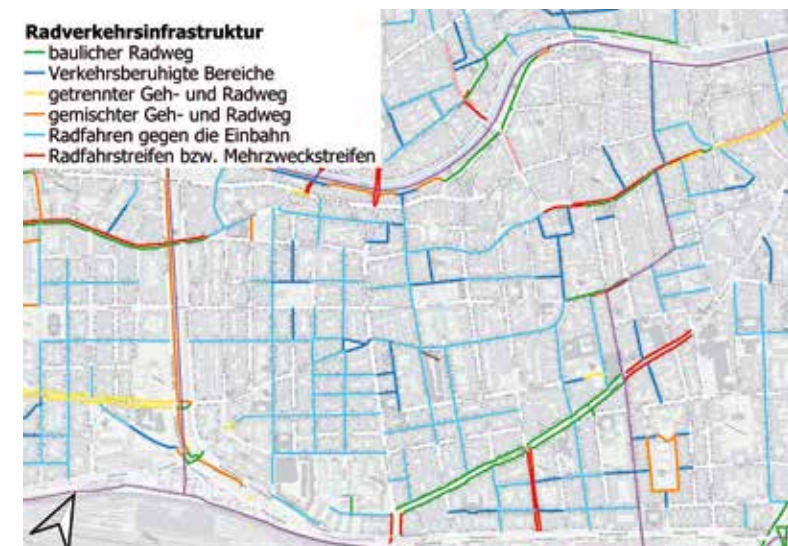


Abb. 8: ÖV-Linien in Margareten (rot: Straßenbahn, blau: Bus)⁵

5 Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

Abb. 9: Gehsteigbreiten in Margareten, Stand 2017⁶Abb. 10: Hauptradverkehrsnetz in Margareten⁷Abb. 11: Anlagearten der Radverkehrsinfrastruktur in Margareten⁷6 <https://www.fvv.tuwien.ac.at/institut/kompetenzfelder/fussgeher/>

7 Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

3. Detailanalyse Margaretenstraße

Die Flächenaufteilung in der Margaretenstraße ist für den Kfz-Verkehr optimiert – auf Kosten aller anderen VerkehrsteilnehmerInnen. Während 3 bis 4 Spuren für den Autoverkehr zur Verfügung stehen (1 bis 2 Fahrstreifen, 2 Parkstreifen), sind die Gehsteige für das Fußverkehrsaufkommen zu schmal, ebenso der Radstreifen gegen die Einbahn, der Mehrzweckstreifen und der Radweg. Die als Busbucht ausgeführten Haltestellen benachteiligen den öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.



Abb. 12: Margaretenplatz



Abb. 13: Kreuzung Margaretenstraße mit Straußengasse



Abb. 14: Margaretenstraße (bei Hausnummer 71–73)



Abb. 15: Margaretenstraße (beim Margaretenplatz)



Abb. 16: Margaretenstraße (bei Hausnummer 81)



Abb. 17: Pilgramgasse (bei Hausnummer 4)

UNZUREICHENDE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Im Wiener Hauptradverkehrsnetz⁸ werden die Radverkehrsverbindungen in die drei Ebenen Basisnetz, Grundnetz und erweitertes Grundnetz eingeteilt. Die Margaretenstraße ist Teil des Hauptradverkehrsnetzes und wird dort als Verbindung der Ebene 2 (Grundnetz) definiert. Dennoch ist die Qualität für den Radverkehr entlang der Margaretenstraße in beide Richtungen völlig unzureichend.



Abb. 18: Margaretenstraße (bei Hausnummer 69)

8 Stadt Wien, MA 18; online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>; Abruf August 2020



Abb. 19: Margaretenstraße
(bei Hausnummer 65)



Abb. 20: Margaretenstraße
(bei Hausnummer 53)



Abb. 21: Margaretenstraße
(bei Hausnummer 55)

FEHLENDE RADABSTELLANLAGEN

In der Margaretenstraße sind im Abschnitt zwischen Kettenbrückengasse und Zenta-gasse an 10 Standorten insgesamt 62 Radabstellplätze vorhanden. In der Pilgram-gasse zwischen dem Margaretenplatz und der Rechten Wienzeile sind 6 Radabstell-plätze zu finden.⁹ Die Distanzen zwischen den einzelnen Radabstellanlagen (siehe Abb. 22), mit beispielsweise über 200 m zwischen Kettenbrücken- und Straußengasse, sind viel zu groß, vor allem mit Blick auf die zahlreichen vorhandenen Geschäfte, Lokale, etc. dazwischen.

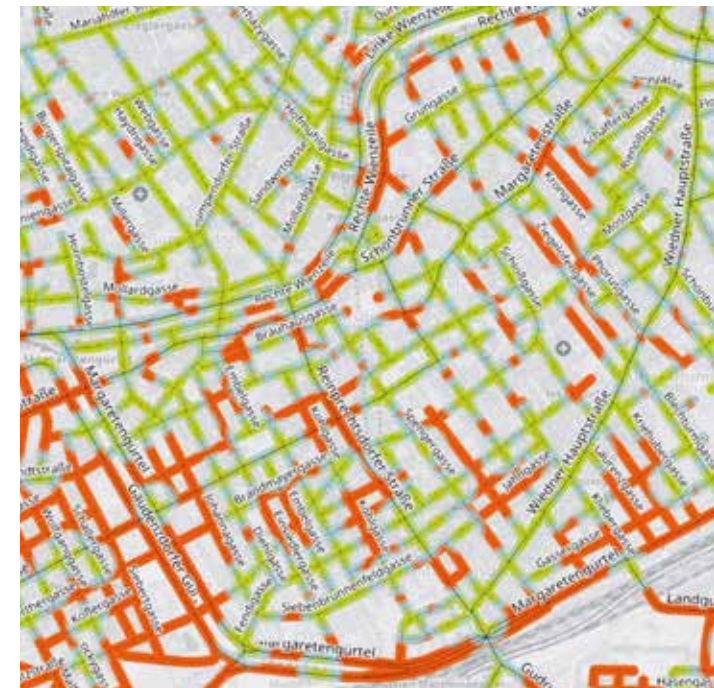


Abb. 22: Radabstellanlagen in der Margaretenstraße bzw. Pilgramgasse¹⁰

9 Stadt Wien; online (Stadtplan); Abruf August 2020

10 Radlobby Wien (2017), <https://www.radlobby.at/wien/radparken-distanzen-zum-naechsten-radbuegel>



Abb. 23: Radbügel Margarettenplatz



Abb. 24: fehlende Radabstellanlagen am Margarettenplatz

ZU HOHE KFZ-STELLPLATZANZAHL

Entlang der Margarettenstraße sind im Abschnitt zwischen Kettenbrückengasse (Bezirksgrenze) und Zentagasse 84 Kfz-Stellplätze vorhanden (siehe Tabelle 1), in der Pilgramgasse weitere 15 Stellplätze. Insgesamt sind in den betrachteten Straßenabschnitten damit 99 Kfz-Stellplätze vorhanden (bei gleichzeitig nur 68 Radabstellplätzen). Ladezonen, Behindertenstellplätze und Taxistandplätze sind nicht inkludiert. Berechnet man pro Stellplatz in Längsparkordnung einen Flächenbedarf von 12 Metern (2 x 6 m), so benötigen diese 99 Kfz-Stellplätze eine Fläche von knapp 1.200 Quadratmetern.

FEHLENDE BEGRÜNUNG UND BESCHATTUNG

Sowohl entlang der Margarettenstraße als auch der Pilgramgasse sind keine bzw. kaum Grünflächen und Bäume vorhanden. Entlang der Margarettenstraße gibt es im Abschnitt zwischen Kettenbrückengasse und Zentagasse, mit Ausnahme jener am Margarettenplatz bzw. auf Höhe der Grohgasse, keine Bäume. In der Pilgramgasse sind, obwohl der Straßenquerschnitt mit ca. 19 m ausreichend Platz dafür bieten würde, weder Bäume noch Grünflächen zu finden.

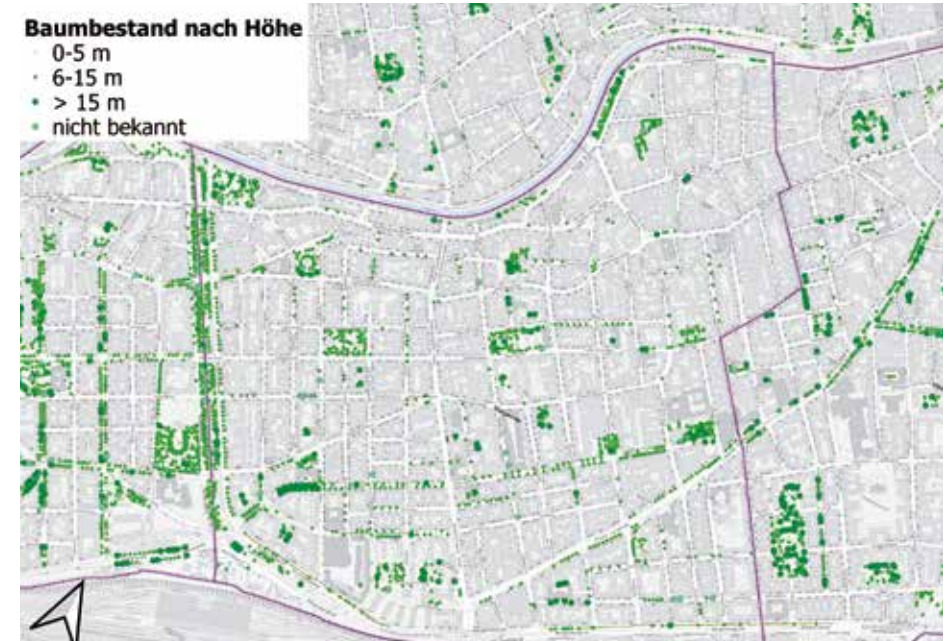


Abb. 25: Baumbestand in Margaretten¹¹

¹¹ Basierend auf: Stadt Wien – data.wien.gv.at

4. Planungsprinzipien

ANFORDERUNGEN AN ÖFFENTLICHE RÄUME

Öffentliche Räume sind heute nach den Bedürfnissen nachhaltiger Mobilitätsformen sowie der BewohnerInnen (urbane Freizeit- und Erholungsangebote, etc.) auszurichten (siehe Abb. 26, S. 77). Bei der zukünftigen Umgestaltung von Straßenräumen sind die in Abb. 27 (S. 77) ersichtlichen Qualitätsmerkmale zu berücksichtigen.

REDUKTION DER PKW-STELLPLÄTZE

Die Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum sind zu reduzieren, die dadurch gewonnenen Flächen sind zur Verbreiterung der Gehsteige bzw. Fahrradinfrastruktur, sowie für Grünflächen (inkl. Baumpflanzungen) und Aufenthaltsfunktionen (Schanigärten, Sitzmöglichkeiten, etc.) vorzusehen. Zusätzlich sorgt die Entfernung von Pkw-Stellplätzen aus dem öffentlichen Raum und die Unterbringung dieser in Parkgaragen aufgrund der dadurch (einigermaßen) gleichen Gehdistanz zur Parkgarage bzw. zur ÖV-Haltestelle für eine Chancengleichheit zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr (siehe Abb. 28, S. 78).

BESCHATTUNG DURCH BAUMPFLANZUNGEN

Als gutes Beispiel bzgl. der Beschattung öffentlicher Räume kann die Ybbsstraße (siehe Abb. 29, S. 79) im zweiten Wiener Gemeindebezirk genannt werden. Dort liegt der Abstand zwischen den Bäumen abschnittsweise bei fünf bis sechs Metern. Dadurch ergibt sich eine durchgehende Baumkrone (siehe Abb. 30, S. 79), welche unter anderem die wichtige Beschattung des Straßenraumes mit sich bringt.

BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR

Beispiele für Baumgruppen, Unterpflanzungen und die Einbeziehung des Elements Wasser (siehe Abb. 31–33, S. 79–80)

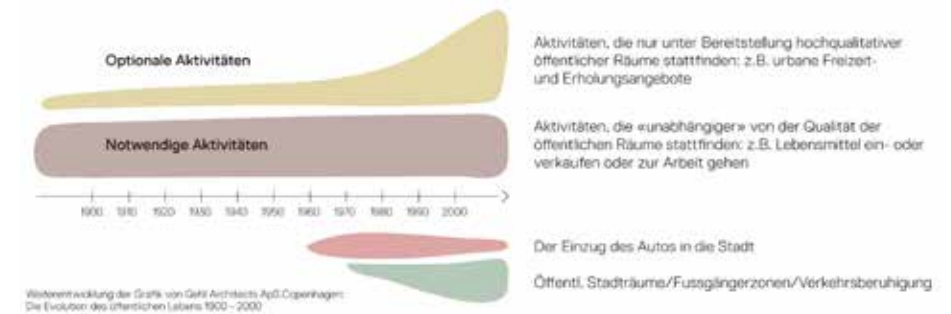


Abb. 26: neue Anforderungen an öffentliche Räume¹²

SCHUTZ	Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl • Schutz für Fußgänger • die Angst vor dem Verkehr nehmen	Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl • belebter öffentlicher Raum • Augen zur Straße • überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht • gute Beleuchtung	Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen • Wind • Regen / Schnee • Kälte / Hitze • Luftverschmutzung • Staub, Lärm, blendendes Licht
	Angebote für den Fußverkehr • genug Platz zum Gehen • keine Hindernisse • gute Bodenbeläge • für alle zugänglich • Interessante Fassaden	Aufenthaltsgelegenheiten • Randeffekt/attraktive Wartezonen • Sitzelemente	Sitzgelegenheiten • spezielle Sitzbereiche • Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen • gute Sitzplätze • Ruhebänke
	Sehenswürdiges • vernünftige Betrachtungsabstände • freie Sichtachsen • interessante Ausblicke • gute Beleuchtung bei Dunkelheit	Orte für Kommunikation • niedrige Lärmpegel • Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“	Orte für Spiel und Sport • bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel • bei Tag und bei Nacht • im Sommer wie im Winter
BEGLÜCKENDES	Maßstäblichkeit • Bauten und Räume nach menschlichem Maß	Angenehme klimatische Verhältnisse • Sonne / Schatten • Wärme / Kühlung • leichte Brise	Positive Sinnesindrücke • gutes Design, gute Details • gute Materialien • schöne Aussichten • Bäume, Grünanlagen, Wasser

Abb. 27: Qualitätsmerkmale einladender Straßen und Plätze¹³

12 Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt; 2015; Gestaltungskonzept Innenstadt (nach Gehl Architects)

13 Umweltbundesamt Deutschland; 2017; Straßen und Plätze neu denken; S. 7

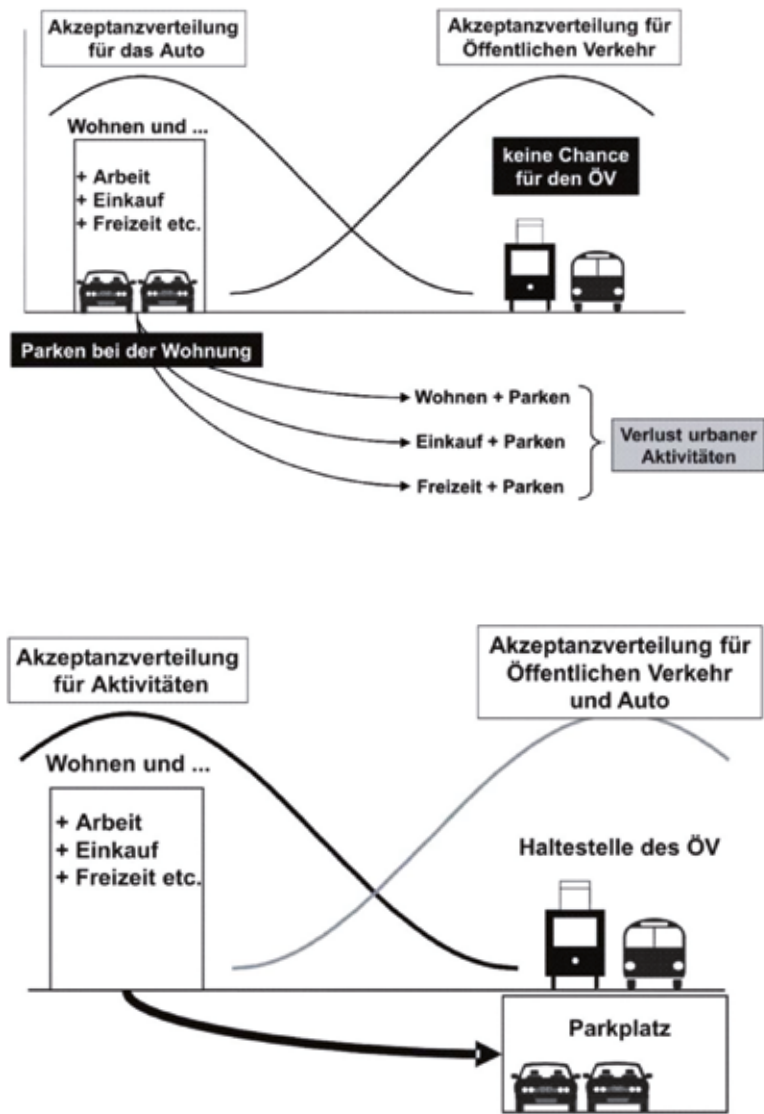


Abb. 28: Chancengleichheit zwischen ÖV und MIV¹⁴

14 Knoflacher; 2007; Success and failures in urban transport planning in Europe



Abb. 29: Baumallee in der Ybbsstraße¹⁵



Abb. 30: durchgehende Baumkrone in der Ybbsstraße¹⁵



Abb. 31: Baumgruppen¹⁶

15 Google Maps; Abruf Juni 2020

16 FACTUM OG & MK Landschaftsarchitektur e.U.; 2017; GoGreen

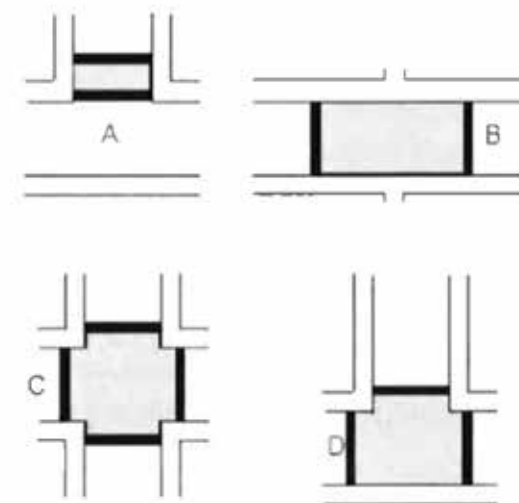
Abb. 32: Unterpflanzung¹⁷

Abb. 33: Element Wasser



FAHRBAHNANHEBUNGEN

Um den FußgängerInnen ein zusammenhängendes, barrierefreies Netz („Gehsteigdurchziehung“) zu ermöglichen, sind Fahrbahnanhebungen (auf Gehsteigniveau minus 3 cm) vorzusehen. Verbindungen für FußgängerInnen sind damit sowohl beim Queren der Fahrbahn auf freier Strecke (Anhebung), als auch bei Knotenpunkten (Gehsteigdurchziehungen) barrierefrei und verkehrssicher gestaltet. Zusätzlich bewirken Fahrbahnanhebungen eine Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs und erhöhen die Aufmerksamkeit von FahrzeuglenkerInnen in Bereichen mit häufigen Fußgängerquerungen. Gehsteigdurchziehungen bzw. Anhebung sind mindestens 4,00 m breit auszuführen und auf beiden Seiten anzurampen. Die Rampenneigung soll laut Projektierungshandbuch der Stadt Wien im Regelfall 1:12,5 bzw. bei Linienbusverkehr 1:15 betragen.¹⁸ Steile Rampen mit einer Steigung von 1:5 werden zur Erhöhung der Anhaltebereitschaft im untergeordneten Straßennetz eingesetzt (siehe RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr).¹⁹



- A ...Fahrbahnanhebung im Verlauf eines Gehsteiges (Gehsteigdurchziehung)
 B ...Fahrbahnanhebung im Verlauf einer Fußgängerroute
 C ...Fahrbahnanhebung im gesamten Knotenbereich (Plateauanhebung)
 D ...Fahrbahnanhebung bei Straßeneinmündungen

Abb. 34: Anwendungsmöglichkeiten von Fahrbahnanhebungen¹⁹

17 FACTUM OG & MK Landschaftsarchitektur e.U.; 2017; GoGreen

18 MA 18, Stadt Wien; 2011; Projektierungshandbuch, Öffentlicher Raum
 19 FSV; 2015; RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr)

GEHSTEIGVORZIEHUNGEN

An sämtlichen Kreuzungspunkten sind Gehsteigvorziehungen vorzusehen, um die Sichtverstellungen durch parkende Fahrzeuge zu verhindern und die Querungsdistanzen für FußgängerInnen zu reduzieren. Zur Herstellung der erforderlichen Sichtbeziehungen an Querungsstellen ist das Parken in den freizuhaltenden Sichtfeldern auszuschließen (beispielsweise mittels Grünflächen).²⁰

BUSHALTESTELLEN AUF DER FAHRBAHN

Bushaltestellen sind auf die Kfz-Fahrbahn zu verlegen, eigene Busbuchten sind nicht vorzusehen. Hinter dem Bus fahrende Autos können in den Haltestellen nicht überholen, wodurch die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs gewährleistet, die Reisezeit für ÖV-NutzerInnen verkürzt und die Reisezeitdifferenz zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr reduziert wird.²¹



Abb. 35: Beispiel für eine Kap-Bushaltestelle in Wien¹⁷

²⁰ FSV; 2015; RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr)

²¹ Knoflacher, Pfaffenbichler; 2002; Der öffentliche Nahverkehr in der Welt, Busbuchten

5. Umgestaltung Margaretenstraße und Pilgramgasse

BEGEGNUNGSZONE MARGARETENSTRASSE UND PILGRAMGASSE

Öffentliche Räume sind heute nach den Bedürfnissen nachhaltiger Mobilitätsformen sowie der BewohnerInnen (urbane Freizeit- und Erholungsangebote, etc.) auszurichten (siehe Abb. 26). Bei der zukünftigen Umgestaltung von Straßenräumen sind die in Abb. 27 (siehe Seite 77) ersichtlichen Qualitätsmerkmale zu berücksichtigen.

Für die Margaretenstraße wird ab der Kreuzung mit der Paulanergasse im vierten Bezirk bis zum Margaretenplatz eine Begegnungszone vorgeschlagen. Zusätzlich ist diese entlang der Pilgramgasse vom Margaretenplatz bis zur Kreuzung mit der Schönbrunner Straße zu verlängern. Die Margaretenstraße eignet sich vor allem aufgrund der folgenden Aspekte für die Umgestaltung in eine Begegnungszone:

► schmaler Straßenquerschnitt

Aufgrund des schmalen Straßenquerschnittes können die Anforderungen für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen nicht erfüllt werden (siehe Bestand). FußgängerInnen und RadfahrerInnen werden an den Rand gedrängt, erforderliche bzw. angemessene Breiten für Radwege und Gehsteige sind nicht vorhanden. Eine Begegnungszone schafft dagegen eine faire Flächenverteilung.

► hohes FG-Aufkommen

Der Margaretenstraße ist eine belebte Straße mit zahlreichen Geschäften und Lokalen und einem dementsprechend hohen FG-Aufkommen. Der öffentliche Raum ist daher nach den Anforderungen nicht motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen zu gestalten.

► erforderliche Verkehrsberuhigung

Aktuell werden in vielen österreichischen Städten Straßenabschnitte, in welchen eine Verkehrsberuhigung gewünscht wird, als Begegnungszonen umgesetzt bzw. umgestaltet. Diese bewirken aufgrund der gesetzlich vorgegebenen max. Geschwindigkeit von 20 km/h (auch 30 km/h möglich) und der Anpassung der Kfz-Geschwindigkeiten an jene des Fuß- bzw. Radverkehrs eine Verkehrsberuhigung.

► zahlreiche Querungsmöglichkeiten

In der Margaretenstraße bestehen Querungsbedürfnisse der FußgängerInnen entlang des gesamten Abschnittes. Durch eine Begegnungszone wird, im Gegensatz zur derzeitigen Situation, die Trennwirkung der Fahrbahn reduziert. Das Queren der Fahrbahn ist überall möglich, es gibt keine Umwege und Wartezeiten für FußgängerInnen.

► Aufenthaltsraum statt Straße

Durch eine Begegnungszone wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Vom Kfz-Verkehr zurückgewonnene Flächen können als Aufenthaltsraum mit entsprechender Möblierung oder als Schanigärten genutzt werden.

UMGESTALTUNG PILGRAMGASSE (WESTLICH SCHÖNBRUNNER STRASSE)

Die geplante Begegnungszone ist bis zur Kreuzung der Pilgramgasse mit der Schönbrunner Straße zu führen. Im Abschnitt zwischen Rechter Wienzeile und Schönbrunner Straße ist der Straßenquerschnitt der Pilgramgasse auf zwei Kfz-Fahrstreifen zu reduzieren. Stattdessen sind breitere Gehsteige und in Abstimmung mit erforderlichen Bushaltestellen und Ladezonen Begrünungsmaßnahmen im derzeit nicht begrünten Straßenabschnitt vorzusehen. Die vorhandenen Bushaltestellen sind jeweils vor die Kreuzungen und auf die Fahrstreifen zu verlegen. Busbuchten sind im Sinne einer Priorisierung des öffentlichen Verkehrs nicht vorzusehen.

UMGESTALTUNG MARGARETENSTRASSE (SÜDLICH MARGARETENPLATZ)

In südliche Richtung ist die Begegnungszone in der Margaretenstraße bis zur Kreuzung mit der Hofgasse (südlich des Margaretenplatzes) zu führen. Im weiteren Verlauf wird für die Margaretenstraße zwischen Hofgasse und Zentagasse die Reduktion auf einen Kfz-Fahrstreifen sowie ein Richtung Norden führender Einrichtungsweg mit 2,0 m vorgeschlagen. Für Richtung Süden fahrende RadfahrerInnen ist ein Mehrzweckstreifen mit 1,75 m vorgesehen, die gesamte Breite des Fahrbereichs beträgt 4,0 m. Die Bushaltestelle Margaretenplatz (12A und 59A) ist auf die Fahrbahn zu verlegen.

HARD FACTS UMGESTALTUNG MARGARETENSTRASSE UND PILGRAMGASSE

Durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen in der Margaretenstraße (Abschnitt Kettenbrückengasse bis Zentagasse) und der Pilgramgasse (Abschnitt Rechte Wienzeile bis Margaretenplatz) erhöht sich der Anteil an Flächen für nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen, Aufenthaltsfunktionen oder Grünflächen sowie Bäumen im öffentlichen Raum auf ein erforderliches Ausmaß. Gleichzeitig werden die aktuell überdimensionierten Flächen für den Kfz-Verkehr reduziert (siehe Tabelle 1).

Straße	Kfz-Stellplätze		Kfz-Flächen		sonstige Flächen		Bäume	
	Bestand	Konzept	Bestand	Konzept	Bestand	Konzept	Bestand	Konzept
Margaretenstraße	84	10	6.100 m ²	3.900 m ²	5.100 m ²	7.300 m ²	10	78
Pilgramgasse	15	5	3.400 m ²	2.200 m ²	1.500 m ²	2.700 m ²	0	34
gesamt	99	15	9.500 m²	6.100 m²	6.600 m²	10.000 m²	10	112

Tabelle 1: Bäume, Kfz-Stellplätze und Flächenanteile im Bestand bzw. Konzept

Anmerkung zu Tabelle 1: Ladezonen, Behindertenstellplätze und Taxistandplätze in der Stellplatzanzahl nicht inkludiert.

6. Superblock für Margareten

Das Superblock-Konzept* beruht auf dem Prinzip der selektiven Durchlässigkeit („filtered permeability“). Mehrere Häuserblöcke (z. B. 3x3) werden zu einem Superblock zusammengefasst, an dessen Rand der Durchzugsverkehr verlagert wird. Das Durchqueren des Blocks ist nur noch zu Fuß oder per Rad möglich („selektiv“), der Kfz Verkehr wird mittels Einbahnschleifen und Diagonalsperren auf derselben Seite wieder aus dem Gebiet herausgeführt, aus der er eingefahren ist. So bleibt die lokale Erschließung auch mittels Kfz gewährleistet. Parkplätze im öffentlichen Raum werden großzügig reduziert. Der entstehende Raum kann aufgewertet werden und steht für alternative Funktionen (Treffen, Spielen, etc.) zur Verfügung. Im Superblock gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h.

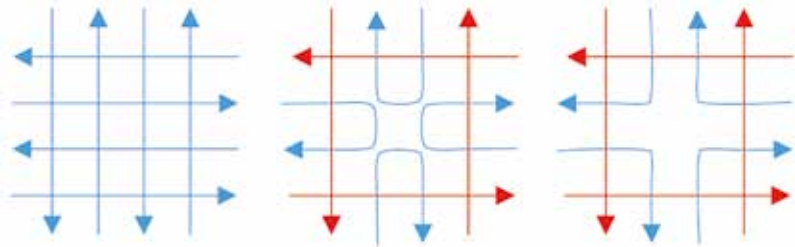


Abb. 36: Schematische Darstellung – Einbahnen im Bestand (links), Schleifenlösung (Mitte), Schleifenlösung mit „Parkerweiterung“ (rechts)

Die Unterbindung des Durchzugsverkehrs erfolgt in der Regel durch Diagonalsperren an Kreuzungen. Diese erlauben die Durchfahrt mittels Fahrrades, bei Bedarf auch für Einsatz- und Müllfahrzeuge mittels versenkbarer Poller, verhindern aber ein Durchfahren der Superblocks mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen.

* Anmerkung: Der Begriff Superblock wird in Wien auch mit den großen kommunalen Wohnbauten, errichtet zu Beginn des 20. Jahrhunderts, assoziiert. Diese Wohnblöcke sind um Höfe zu Einheiten zusammengeschlossen und weitgehend autark in ihrer Versorgung. Durch die gemeinschaftlichen Zusatzeinrichtungen und die Grünflächen in den Höfen erreichten die Gemeindebauten auch große Bedeutung für ihre Nachbarschaft. Im Rahmen dieser Studie wird als Superblock-Konzept jenes aus Spanien (Spanisch: „Supermanzanas“, Katalan: „Superilles“) verstanden, das aber in Intention und Wirkung nicht unähnlich dem Wiener Modell ist. (siehe dazu auch: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>)



Abb. 37: Diagonalsperre in Wien – Goldschlagstraße # Hackengasse²²



Abb. 38: Diagonalsperre mit versenkbarem Poller in Utrecht²³

Barcelona hat außerordentlich gute Erfahrungen mit dem Superblock-Konzept gesammelt. In zwei Pilotprojekten hat der Fußgängerverkehr innerhalb von nur 2 Jahren um 10 % zugenommen, der Radverkehr um 30 %, und der Kfz-Verkehr hat um 26 bis 40 % abgenommen.

22 © Margit Palman, Facebook

23 <https://bicycledutch.wordpress.com/2015/12/15/how-to-prevent-rat-running/>

Die Einrichtung von Superblocks kann in einem ersten Schritt äußerst schnell und kostengünstig mittels verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, Bodenmarkierungen und Pflanzentrögen erfolgen.



Abb. 39: „Provisorische“ Einrichtung eines Superblocks ohne bauliche Maßnahmen – Einfahrtssituation, Barcelona



Abb. 40: „Provisorische“ Einrichtung eines Superblocks ohne bauliche Maßnahmen – Diagonalsperre aus Baumtrögen, Barcelona

VORSCHLAG EINES SUPERBLOCKS

Im Rahmen dieser Studie werden die Rahmenbedingungen und Begleitmaßnahmen für die Umsetzung zweier Superblocks in Margareten beschrieben. Ausgewählt wurden Gebiete beidseits der Reinprechtsdorfer Straße im Bereich des Siebenbrunnenplatzes, weniger aufgrund der verkehrlichen Notwendigkeit zur Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs, sondern als Hilfsmittel zur Schaffung von wohnsitznahem Freiraum im dicht besiedelten Stadtgebiet.

Darüber hinaus ist das Gebiet rund um den Siebenbrunnenplatz in den nächsten Jahren durch den U-Bahn-Bau geprägt, der stadt- und verkehrsplanerisch Chancen eröffnet.

In der gegenständlichen Studie wird davon ausgegangen, dass die Reinprechtsdorfer Straße für den Kfz-Verkehr befahrbar bleibt, wenn auch stark verkehrsberuhigt. Damit ist die Notwendigkeit verkehrsorganisatorischer Begleitmaßnahmen im umliegenden Wohngebiet (z. B. zur Unterbindung von Ausweichverkehr) nur gering gegeben. Noch unklar ist, ob die Durchfahrt der Siebenbrunnengasse zwischen Reinprechtsdorfer Straße und Stöbergasse aufgrund des U-Bahn-Stationsgebäudes möglich bleibt.



Abb. 41: Verortung der untersuchten Superblocks

Die vorgeschlagenen Superblocks sind zum Großteil von den bestehenden Buslinien begrenzt. Der nordöstliche liegt zwischen den Straßenzügen Reinprechtsdorfer Straße, Arbeitergasse, Ramperstorffergasse und Stolberggasse, der südwestliche zwischen den Straßenzügen Reinprechtsdorfer Straße, Fendigasse, Einsiedlergasse und Arbeitergasse.



Abb. 42: Verkehrsorganisation im Superblock

Zur Ausgestaltung des nordöstlichen Superblocks wird eine Diagonalsperre an der Kreuzung Siebenbrunnengasse / Spengergasse vorgeschlagen, um den möglichen Kfz-Durchzugsverkehr durch die Spengergasse zu unterbinden. Dieser kann genauso in der Ramperstorffergasse abgewickelt werden. Um den Schleichweg Spengergasse > Siebenbrunnengasse > Ramperstorffergasse zu unterbrechen, sollte die Einbahn in der Siebenbrunnengasse zwischen Wimmergasse und Ramperstorffergasse umgedreht werden. Die Leitgebasse verfügt über gar keine Garageneinfahrten und kann demnach für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Hier kann eine Fußgängerzone in Ausweitung der umgestalteten Reinprechtsdorfer Straße entstehen. Das gilt ähnlich für die Högelmüllergasse, wobei die Zufahrt zu den Garagen von der Spengergasse aus möglich bleibt.

Im südwestlichen Superblock ist die Einbahnführung schon auf die Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs ausgelegt. Zur Unterstützung sollten die Obere Amtshausgasse und die Embelgasse zwischen Brandmayergasse und Siebenbrunnengasse zur Fußgängerzone werden – hier sind keine Garageneinfahrten vorhanden. Hier können Mikrofreiräume in der Form von Straßenparks geschaffen werden (vgl. Lisette-Model-Park im 8. Bezirk).

In beiden Superblocks liegt der Fokus auf der großzügigen Umwidmung von Stellplatzflächen zugunsten anderer Nutzungen: Entsiegelung, Baumpflanzungen, Trinkbrunnen, Sitzgelegenheiten, Mikrofreiräume, Kinderspielmöglichkeiten, etc. Bei einem Rückgang des Pkw-Bestands von 100 bis 200 Fahrzeugen pro Jahr sollte dies ohne Zunahme des Stellplatzdrucks möglich sein. Darüber hinaus stehen innerstädtisch bis zu 30 % der Garagenplätze leer²⁴, sodass durch einen Rückbau von Stellplätzen im öffentlichen Raum die Auslastung der Garagen gesteigert werden kann.



Abb. 43: Lisette-Model-Park (8. Bezirk)

Die Planung und Umsetzung der Superblocks sollte unbedingt in enger Abstimmung mit der Bevölkerung passieren. Im Rahmen eines Beteiligungs- und Aktivierungsprozesses sollen die unmittelbar betroffenen AnrainerInnen bei der Gestaltung „ihres“ Grätzls eingebunden werden. Der Vorteil an den flexiblen, vorerst temporären Maßnahmen im Superblock ist, dass sie a) weniger Widerstand hervorrufen, b) den Menschen die Möglichkeit bieten, Veränderungen in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld erleben zu können, und c) reversibel und adaptierbar sind, sollten sich Änderungswünsche aus der Testphase ergeben.

24 <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2963897/>

7. Anhang

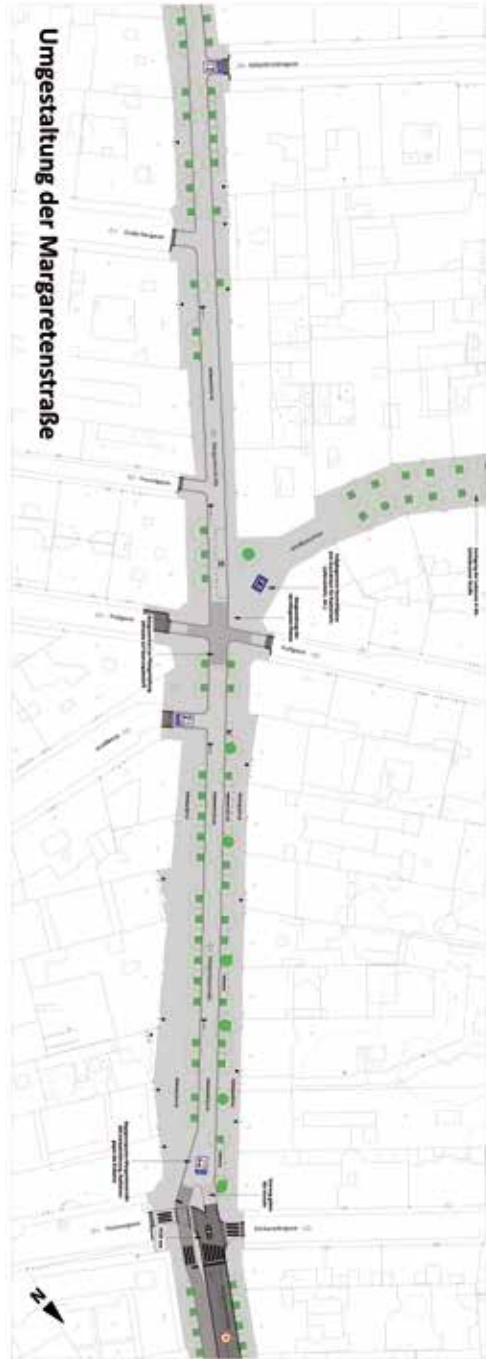


Abb. 44: Umgestaltung der Margaretenstraße



Abb. 45: Umgestaltung der Pilgramgasse

QUERSCHNITTE: MARGARETENSTRASSE

Querschnitt 1: Margaretenstraße 66, Richtung Nordosten

Begegnungszone: Fahrbereich mit einer Breite von 5,50 m / Kfz.-Einbahnführung / Radfahren in beide Richtungen

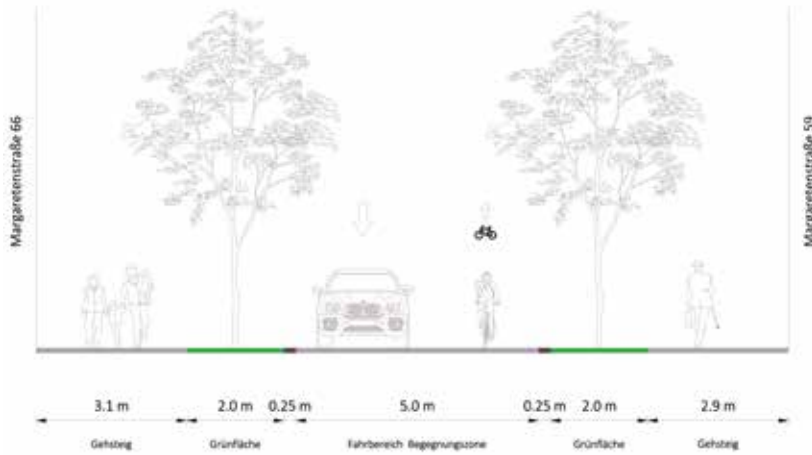


Abb. 46: Querschnitt 1: Margaretenstraße 66, Richtung Nordosten

Querschnitt 3: Margaretenstraße 86, Richtung Nordosten

Klassischer Straßenquerschnitt (keine Begegnungszone): Kfz.-Einbahnführung / Radfahren in beide Richtungen

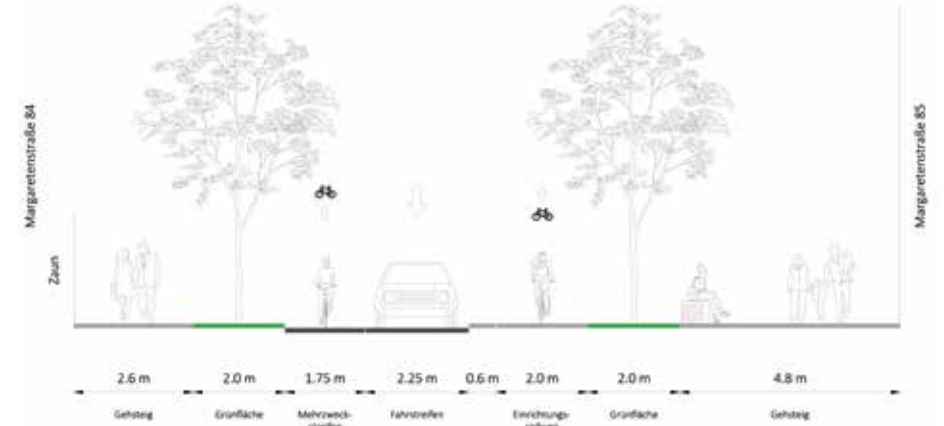


Abb. 48: Querschnitt 3: Margaretenstraße 86, Richtung Nordosten

Querschnitt 2: Margaretenstraße 84, Richtung Nordosten

Begegnungszone: Fahrbereich mit einer Breite von 6,50 m / Kfz. und Radfahren in beide Richtungen

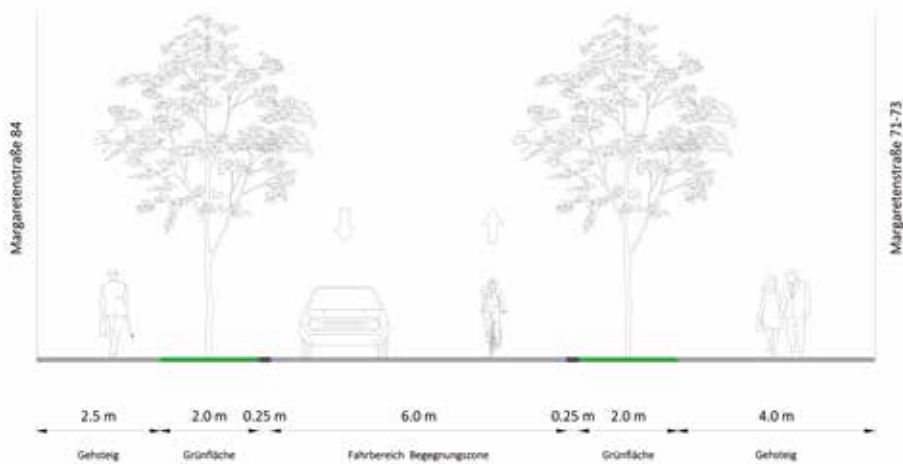


Abb. 47: Querschnitt 2: Margaretenstraße 84, Richtung Nordosten

Verkehrliche Überlegungen um den Hannovermarkt



Der Hannovermarkt zieht viele Menschen an. V.a. Freitag nachmittags und Samstag vormittags kommen viele Menschen auch mit dem Privat-Kfz zum Markt. Durch die Kfz-Verkehrsmengen im engen Wohngebiet zwischen Jägerstraße, Wallensteinstraße und Klosterneuburger Straße, den Parkplatzsuchverkehr und die mangelhafte Parkdisziplin kommt es zu einer massiven Beeinträchtigung der AnrainerInnen und MarktbesucherInnen in Form von Lärm und Abgasen, sowie zu einer Gefährdung aller Nicht-Motorisierten. Gleichzeitig kommt es zu einer Flächenkonkurrenz zwischen parkenden AnrainerInnen, liefernden bzw. parkenden MarktstandlerInnen und motorisiert anreisenden MarktbesucherInnen.

Im Rahmen der vorliegenden Studie werden – aufbauend auf einer Analyse der Rahmenbedingungen (Kapitel 1) und des Bestands (Kapitel 2) – Überlegungen zur Reorganisation des Verkehrs bzw. des öffentlichen Raums im Untersuchungsgebiet angestellt (Kapitel 3), die diese Probleme entschärfen und die Lebensqualität im Grätzl wiederherstellen sollen. Abgerundet wird die Studie von einer Fotodokumentation (Kapitel 4).

1. Rahmenbedingungen

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

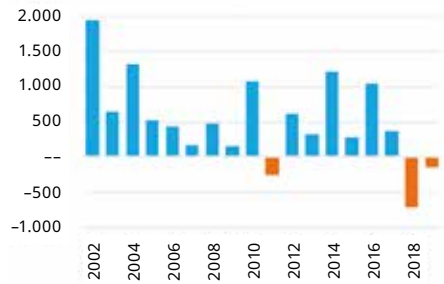


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung seit 2002¹

PKW- UND KOMBIBESTANDSVERÄNDERUNG



Abb. 2: Pkw- und Kombibestandsveränderung seit 2002¹

Der Pkw-Bestand im Bezirk hat seit 2002 um über 1.500 Fahrzeuge abgenommen, während die EinwohnerInnenzahl im gleichen Zeitraum um über 9.500 zugenommen hat. Die Pkw-Bestandabnahme entspricht ceteris paribus einer Längsparkspur von knapp 7,5 km Länge, die seit 2002 frei geworden ist. Da dieser Effekt nicht eingetreten ist, ist anzunehmen, dass die Auslastung der privaten Garagenplätze abgenommen hat.

EINWOHNERINNEN UND PKW BZW. KOMBI

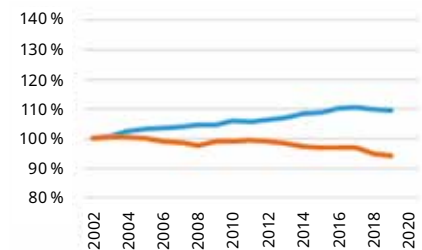


Abb. 3: Index von Bevölkerung (blau) und Pkw/Kombi (orange) seit 2002¹

MOTORISIERUNGSGRAD

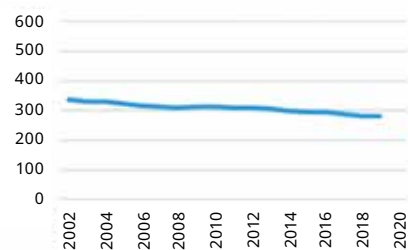


Abb. 4: Motorisierungsgrad seit 2002¹

1 Basierend auf Statistik Austria (2020)

Die Stadt Wien gibt als eines der Klima- und Energieziele im Bereich Mobilität und Verkehr an, den Motorisierungsgrad bei privaten Pkw bis 2030 auf 250 Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen zu reduzieren.² Aktuell liegt der Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien bei knapp unter 400, in der Brigittenau bei 283, und damit am drittniedrigsten in ganz Wien (hinter Rudolfsheim-Fünfhaus und Margareten).

PARKPICKERL-STATISTIK

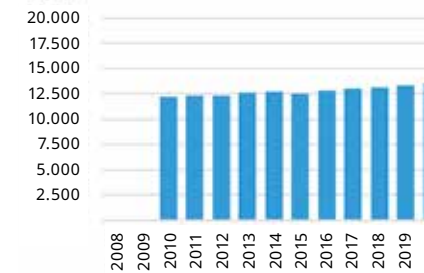


Abb. 5: Anzahl gültiger Parkpickerl seit 2008³

PARKPICKERLQUOTE

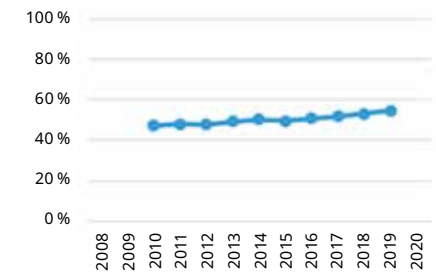


Abb. 6: Anteil Parkpickerl an zugelassenen Pkw seit 2002³

Der Bestand der gültigen Parkpickerl im Bezirk beträgt ca. 13.500, d. h. knapp 55 % der im Bezirk zugelassenen Pkw verfügen über ein Parkpickerl, Tendenz steigend. D. h. immer mehr Menschen stellen ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum ab.

2 Urban Innovation Vienna; 2019; Wiens Klima- und Energieziele für 2030 & 2050
3 Basierend auf Statistik Austria (2020)

MARKTORDNUNG HANNOVERMARKT

In der Marktordnung 2018⁴ sind detailliert das Marktgebiet, die definierten Marktplätze für vorrangige Zuweisungen, die Marktzeiten und Marktgegenstände definiert.

Marktgebiet

1. Bei der Hannovergasse auf den in der Anlage schraffiert, kariert und unterlegt ausgewiesenen Flächen, wobei die unterlegt ausgewiesenen Flächen zum Abstellen von Lastfahrzeugen von Marktparteien bestimmt sind. Die kariert markierte Fläche (Parkspur) entlang des Parkplatzes ist nur an Samstagen als Marktgebiet festgelegt.



Abb. 7: Marktgebiet Hannovermarkt⁴

Marktzeiten

3. An Markttagen
 - 3.1. für das Anbieten von Waren und Dienstleistungen
 - 3.1.1. werktags von Montag bis Freitag von 6.00 bis 21.00 Uhr
 - 3.1.2. werktags am Samstag von 6.00 bis 18.00 Uhr
 - 3.1.3. an den letzten vier Samstagen vor dem 24. Dezember bis 19.00 Uhr
 - 3.2. für das Anbieten von Lebensmitteln aller Art in Zusammenhang mit der Ausübung des Nebenrechtes im Sinne der §§ 150 Abs. 1, Abs. 4 und Abs. 11 und 154 Abs. 1 Gewerbeordnung 1994
 - 3.2.1. werktags von Montag bis Freitag von 6.00 bis 21.00 Uhr
 - 3.2.2. werktags am Samstag von 6.00 bis 18.00 Uhr
 - 3.3. für die Verabreichung von Speisen und den Ausschank von Getränken nach § 111 Gewerbeordnung 1994
 - 3.3.1. werktags von Montag bis Samstag von 6.00 bis 22.00 Uhr
 - 3.4. für die kariert markierte unverbauete Marktfläche
 - 3.4.1. werktags von Montag bis Donnerstag von 6.00 bis 19.30 Uhr
 - 3.4.2. werktags von Freitag und Samstag von 6.00 bis 17.00 Uhr
 - 3.5. für den 8. Dezember wird die Marktzeit von 10.00 bis 18.00 Uhr festgesetzt.

Abb. 8: Marktzeiten Hannovermarkt⁴

PETITION „MOBILITÄTSWENDE BRIGITTENAU“

Im Rahmen einer Petition forderte die BürgerInnen-Initiative „Die 20erinnen“ eine Verkehrsberuhigung rund um den Hannovermarkt, konkret

- ▶ eine Begegnungszone rund um den Hannovermarkt
- ▶ eine attraktive Gestaltung des Straßenraums für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen, speziell für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, insbesondere Kinder, Senior*innen und Menschen mit Behinderung
- ▶ mehr Sicherheit durch Entschleunigung insbesondere auf der Wallensteinstraße und Jägerstraße aber auch in den Nebenstraßen (Tempolimits, mehr Polizeikontrollen)
- ▶ mehr Bäume und Anti-Hitze-Maßnahmen (Sommerhitze, Klimawandel)
- ▶ transparente Informationen und Einbeziehung der Bürger*innen

Die Petition wurde am 3. Juni 2020 im Petitionsausschuss behandelt und abgeschlossen. Im Rahmen der dazu eingeholten Stellungnahmen⁵ verwies die Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung auf die Zuständigkeit des Bezirks, äußerte aber Zweifel ob der Umsetzungswilligkeit. (siehe Abb. 9)

4 https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Gemeinderecht/GEMRE_WI_90101_W100_240_2018/GEMRE_WI_90101_W100_240_2018.pdf

4 <https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=ba08e4a33b774fb195339f8bc4db5bfb>

Bei der Magistratsabteilung 46 für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten wurden in der Vergangenheit mehrfach Anliegen, Beschwerden und Wünsche aus der Brigittenaauer Bevölkerung eingebracht, die jedoch nach Austausch mit dem Bezirk nicht weiter verfolgt oder aufgegriffen wurden. Aus diesem Grund blieb eine weitere Planung bzw. Umsetzung etwaiger Vorhaben aus.

Die in der Petition geforderten Umgestaltungsmaßnahmen (u.a. eine Begegnungszone rund um den Hannovermarkt) des Gesamtbereichs Klosterneuburger Straße / Wallensteinstraße / Jägerstraße / Gerhardusgasse bzw. der nördlicher gelegenen Pappenheimgasse werden aufgrund dieser Erfahrungen in der Realisierung vom jetzigen Standpunkt aus als schwierig erachtet. Kleinräumige Maßnahmen wie punktuelle Fahrbahnanhebungen und Umgestaltungen einzelner Kreuzungsplateaus zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheinen hingegen realistischer. Diese Einschätzung kann jedoch jederzeit widerlegt werden, sofern von Seiten der Bezirksvorstehung der Wunsch zu etwaigen Vorhaben geäußert wird. Sollte dies der Fall sein, bedarf es eines Planungsauftrags des Bezirks an die entsprechenden Dienststellen der Geschäftsgruppe.

Abb. 9: Aus der Stellungnahme der Verkehrsstadträtin⁴

Der Bezirksvorsteher hingegen konstatiert in seiner Stellungnahme „eine hervorragende Verkehrspolitik des Bezirks seit vielen Jahren“ und betont, dass Geschwindigkeitsübertretungen rund um den Hannovermarkt äußerst selten vorkämen, von der Polizei streng überwacht würden, und die Polizeipräsenz v.a. Freitag nachmittags und Samstag vormittags erhöht worden sei. Selbstverständlich werde auch über Maßnahmen „im Sinne des Klimaschutzes, Öffnung von versiegelten Flächen, zur Kühlung an heißen Tagen oder zur Bepflanzung mit Bäumen“ nachgedacht.

PARTEIPOLITISCHE INITIATIVEN IM BEZIRK

Von den Brigittenaauer Grünen gab es in den vergangenen Jahren einige Anträge auf Verbesserung der Verkehrssituation rund um den Hannovermarkt, u. a. bzgl. Tempo 30, Einbahnöffnungen für den Radverkehr, verkehrsarme Zonen, verkehrsberuhigte Othmargasse und einer Begegnungszone rund um den Markt, die der Bezirksentwicklungs- und Verkehrskommission zugewiesen wurden. Der Lokalausgang zeigt jedoch, dass nach wie vor akuter Handlungsbedarf besteht.

Die Bezirksvorstehung scheint sich der Verkehrsproblematik rund um den Hannovermarkt zumindest teilweise bewusst zu sein. So wurden im der Othmargasse un- längst Hinweistafeln angebracht, die auf das Hupverbot und das Verbot des Parkens in zweiter Spur hinweisen sollen.⁵ Die Wirksamkeit der Maßnahme solle evaluiert werden.

Als Reaktion auf die Grünen Anträge bzw. auf die Petition und aufgrund der Möglichkeit, im Rahmen der Aktion „Coole Straßen“⁶ Mittel aus dem Zentralbudget für lokale Verkehrsmaßnahmen zu bekommen, durften die AnrainerInnen der Othmargasse im Sommer online darüber abstimmen, ob die Othmargasse eine Wohnstraße werden sollte, wobei der Zeitpunkt und die Schilderung möglicher negativer Auswirkungen im Begleitbrief für Kritik sorgte.⁷



Abb. 10: Hinweistafeln in der Othmargasse

4 <https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=ba08e4a33b774fb195339f8bc4db5bfb>

5 <https://www.heute.at/s/hupverbot-ignoriert-bezirkschef-mietet-verkehrstafel-100095199>

6 <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coollestrasse.html>

7 <https://www.heute.at/s/buergerbefragung-im-sommer-veraergert-anrainerinitiative-100094303>

2. Bestandsanalyse

STRASSENHIERARCHIE



Abb. 11: Straßenhierarchie – Hauptstraßen (gelb) und Nebenstraßen (grau), Tempo 30-Zone (grün)⁸

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Hauptstraßen Jägerstraße, Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und Pappenheimgasse umrandet, auf denen Tempo 50 gilt. Im unterrangigen Straßennetz gilt flächendeckend Tempo 30, mit Ausnahme der Wohnstraße Romanogasse.

8 Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

STELLPLATZORGANISATION



Abb. 12: Stellplatzorganisation – Parkpickerlbereich (gelb), Einkaufsstraßen (weiß), Parkplätze (blau), Ladezonen (rot), Parkgarage (P)⁹

Im Untersuchungsgebiet sind durchgängig beidseitig Parkspuren vorhanden, oft ist davon eine eine Schrägparkspur. Flächendeckend gilt das Parkpickerl für den 20. Bezirk (d. h. gebührenpflichtige Kurzparkzone Mo–Fr 9–22 Uhr ausg. AnrainerInnen mit Parkpickerl), wovon die Geschäftsstraßen Klosterneuburger Straße und Wallensteinstraße ausgenommen sind (maximale Parkdauer 1,5 Stunden)¹⁰. Im Bereich des Hannovermarktes gibt es einige Ladezonen für die MarktstandlerInnen. In unter einer Minute Fußwegentfernung vom Markt ist die Garage Brigittaplatz mit 370 Parkplätzen situiert¹¹. Im Untersuchungsgebiet gibt es keine AnwohnerInnenparkplätze.

9 Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

10 <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/>

11 <http://bestinparking.at/garage/wien/brigittaplatz>

ÖV-ERSCHLIESSUNG



Abb. 13: ÖV-Linien und -Haltestellen)¹²

Das Untersuchungsgebiet ist bestens öffentlich angebunden: innerhalb von 5 Gehminuten sind die Haltestellen Jägerstraße (U6), Klosterneuburger Straße / Wallensteinstraße (5, 31, 33), Wallensteinplatz (5, 33, 5B), Brigittaplatz (33, 5B) und Gerhardusgasse (33) fußläufig erreichbar.

12 Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

HAUPTRADNETZ DER STADT WIEN



Abb. 14: Hauptradnetz – Bestand (blau), Lücken (grün/braun)¹³

Die Wallensteinstraße und Jägerstraßen wären wichtige Streckenabschnitte des Wiener Hauptradverkehrsnetzes¹⁴, um tatsächlich ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Radnetz zu schaffen. In beiden Straßenzügen gibt es jedoch noch keinerlei Radinfrastruktur. Ein Radweg in der Wallensteinstraße ist kürzlich sogar als eines der wichtigsten Radverkehrsprojekte in Wien identifiziert worden.¹⁵

13 Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

14 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>

15 <https://www.fahrradwien.at/2020/09/22/tu-studie-diese-radwege-in-wien-haben-hohes-potenzial/>

RADINFRASTRUKTUR



Abb. 15: Radinfrastruktur – geöffnete Einbahnen (türkis), verkehrsberuhigter Bereich (blau)¹⁶

Abgesehen von den fehlenden Verbindungen im Hauptradnetz sind die Einbahnen Kluckygasse (trotz kürzlicher Sanierung) und Webergasse trotz ausreichender Fahrbahnbreite nicht für den Radverkehr geöffnet. Der Radstreifen gegen die Einbahn in den geöffneten Einbahnen Gerhardusgasse und Hannovergasse wird oft von in zweiter Spur haltenden Kfz verstellt, sodass Radfahrende in den Gegenverkehr ausweichen müssen.

16 Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

RADABSTELLANLAGEN



Abb. 16: Distanz zur nächsten Radabstellanlage – unter 45 m (grün), 45–60 m (blau), 60–70 m (braun), über 70 m (orange)¹⁷

Die Abdeckung mit Radabstellanlagen offenbart Lücken im Bereich der Kreuzungen Kluckygasse # Webergasse, Kluckygasse # Othmargasse und Othmargasse # Jägerstraße. Der Lokalauschein hat darüber hinaus auch deutliche Kapazitätsengpässe der existierenden Radabstellanlagen an den Kreuzungen Hannovergasse # Othmargasse und Hannovergasse # Gerhardusgasse gezeigt.

17 Verkehrliche Überlegungen um den Hannovermarkt

GEHSTEIGBREITEN

Abb. 17: Gehsteigbreiten – unter 2 m (rot), über 2 m (grün)¹⁸

Die Gehsteigbreiten im Untersuchungsgebiet scheinen auf den ersten Blick ausreichend dimensioniert zu sein. Beim Lokalaugenschein hat sich allerdings an einigen Stellen gezeigt, dass die nutzbare Gehsteigbreite v.a. durch schrägparkende Lieferwägen deutlich eingeschränkt wird.

18 Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

VERKEHRSUNFALLKARTE

Abb. 18: Karte der Verkehrsunfälle mit Personenschaden 2013–2019 – nur Kfz-Beteiligung (rot), nur Motorrad-Beteiligung (violett), gemischte oder sonstige Beteiligung (orange)¹⁹

Die Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria¹⁹ zeigt, dass sich die Unfälle mit Personenschaden vor allem im hochrangigen Straßennetz (Tempo 50) ereignen, und dort v.a. an den Kreuzungspunkten. Im Untersuchungsgebiet passieren die meisten Unfälle mit Personenschaden auf und um die Kreuzung Othmargasse # Hannovergasse.

19 <https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>

GRÜNRAUM

Abb. 19: Bäume²⁰

Die Darstellung der Bäume im Untersuchungsgebiet offenbart Lücken im Bereich Gerhardusgasse und nördliche Hannovergasse, sowie in der gerade ohne Baum- oder Grünpflanzungen komplett sanierten Kluckygasse²¹ und der Webergasse.

²⁰ Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

²¹ https://www.meinbezirk.at/brigittebau/c-lokales/baumpaten-fuer-die-kluckygasse-gesucht_a4174896

3. Lösungsvorschläge**FAZIT BESTANDSANALYSE**

Die Bestandsanalyse der vorliegenden Daten und Karten sowie ein Lokalaugenschein am 5. September 2020 ergaben folgendes Bild:

- ▶ Der motorisierte Anreiseverkehr zum Hannovermarkt verursacht ein Verkehrschaos in den anliegenden Straßenzügen (Gerhardusgasse, Hannovergasse, Othmargasse).
- ▶ Besonders der Parkplatzsuchverkehr vervielfacht das lokale Kfz-Verkehrsaufkommen (inkl. Lärm- und Abgasemissionen).
- ▶ Es gibt kaum Parkplätze für die motorisierten Besucher, da die Stellplätze fast alle von AnrainerInnen bzw. MarktstandlerInnen (Lieferwägen) dauerhaft besetzt sind.
- ▶ Halten und Parken in zweiter Spur ist an der Tagesordnung wird kaum geahndet und führt zu Gefährdungen von FußgängerInnen und RadfahrerInnen durch mangelnde Sichtbeziehungen.
- ▶ Selbst mehrmalige Polizeipräsenz während des Lokalaugenscheins schafft nur eine lokal und zeitlich äußerst begrenzte Verbesserung der Situation.
- ▶ Die Kreuzungsgestaltung im und um das Untersuchungsgebiet gewährt FußgängerInnen nicht den bestmöglichen Schutz.
- ▶ SchrägparkerInnen behindern durch den Überhang den FußgängerInnenverkehr auf den Gehsteigen.
- ▶ Radabstellanlagen für MarktbesucherInnen fehlen.

DATENBEDARF

- ▶ Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum 95 %
- ▶ Stellplatzanzahl und -auslastung in privaten Garagen
- ▶ Stellplatzauslastung in der Garage Brigittaplatz
- ▶ Modal Split der MarktbesucherInnen
- ▶ Verkehrszählung (Kordonzählung) Othmargasse, Hannovergasse, Gerhardusgasse,
- ▶ Logistikkonzept (für nach Ende der Sanierung des Marktes angekündigt²²)

²² https://www.meinbezirk.at/brigittebau/c-lokales/aufregung-um-den-brigittebau-hannovermarkt_a3624687

OPTIONEN

Die Hauptproblematik liegt in der Verfügbarkeit von Parkplätzen im Untersuchungsgebiet (v.a. Gerhardusgasse, Hannovergasse, Othmargasse) bzw. der einfachen Zufahrtsmöglichkeit beim Parkplatzsuchverkehr. Die Lösungsvorschläge lassen sich nach Maßnahmen im ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr unterscheiden. Beim ruhenden Verkehr gibt es zwei mögliche Herangehensweisen:

1. Schaffung von Parkraum für BesucherInnen mit Privat-Pkw

Durch Einschränkung der Parkmöglichkeit für AnrainerInnen während der Marktzeiten kann Parkraum für BesucherInnen geschaffen werden, z. B. durch Verordnung als bzw. ähnlich einer Geschäftsstraße (Kurzparkzone auch für AnrainerInnen, wie z. B. in der Klosterneuburger Straße / Wallensteinstraße). Das schafft legale Parkmöglichkeiten für BesucherInnen, induziert aber weiteren Kfz-BesucherInnenverkehr. Diese Option wird nicht empfohlen!

2. Reduzierung von Parkraum für BesucherInnen mit Privat-Pkw

Durch Verknappung (im Idealfall: Entfall) der Parkmöglichkeiten für BesucherInnen wird dem Parkplatzsuchverkehr die Grundlage entzogen. Das kann z. B. durch flächendeckendes AnrainerInnenparken rund um den Markt (sofern gesetzlich gedeckt) bzw. durch Entfall der öffentlichen Stellplätze rund um den Markt erreicht werden. Für MarktbesucherInnen steht immerhin die Garage Brigittaplatz um 2 Euro / Stunde in 1 Minute Fußentfernung zur Verfügung. So lange auch nur die Möglichkeit besteht, im öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet einen Parkplatz zu finden, werden die MarktbesucherInnen mit Kfz in das Gebiet einfahren und suchen.

Maßnahmen im Fließverkehr können gesetzt werden, um den Parkplatzsuchverkehr unattraktiv zu machen bzw. auch um bekannte Schleichwege durch das Untersuchungsgebiet zu unterbinden. Dabei muss die Zufahrt zum Markt für MarktstandlerInnen sowie für AnrainerInnen zu den bestehenden Garagenplätzen gewährleistet bleiben. Die Durchfahrt für Kfz kann hingegen unterbunden werden (z. B. durch Sackgassen). Bauliche Maßnahmen (z. B. Poller) sind gegenüber reinen verkehrsorganisatorischen (z. B. Wohnstraße) zu bevorzugen, da letztere ohne dauerhafte Kontrolle fast wirkungslos sind.

Bei allen vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben die Ladezonen für MarktstandlerInnen wie im Bestand erhalten, lediglich die Zufahrtsmöglichkeit kann sich ändern.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE

Konkret werden folgende Maßnahmen empfohlen, wobei die Wirksamkeit chronologisch zunimmt.

- ▶ Verordnung von AnrainerInnenparken am Dreiecksplatz. (Wirkungslos ohne permanente Kontrolle.)
- ▶ Entfall der Parkplätze am Dreiecksplatz. Diese induzieren nur Parkplatzsuchverkehr, obwohl fast keine Fluktuation stattfindet. Stattdessen könnte hier der Markt erweitert werden (z. B. Biomarkt) oder (gekühlte) Lagerräume²³ für die MarktstandlerInnen geschaffen werden.
- ▶ Sackgasse (ausg. MarktstandlerInnen) und Zweirichtungsverkehr Gerhardusgasse. Sackgasse Hannovergasse und Zweirichtungsverkehr (Zufahrt zu Onr. 21 und 27; Entfall der öffentlichen Stellplätze ausg. Ladezonen). Wendehammer jeweils kurz vor dem Dreiecksplatz.
- ▶ Fußgängerzone Othmargasse zwischen Jägerstraße und Hannovergasse (ausg. Zufahrt zu Privatstellplätzen bzw. Ladezonen)
- ▶ Fußgängerzone Othmargasse zwischen Kluckygasse und Hannovergasse.
- ▶ Fußgängerzone Hannovergasse zwischen Othmargasse und ONr. 27 (ausg. Zufahrt zu Privatstellplätzen bzw. Ladezonen)

Sämtliche Fußgängerzonen können auch als Begegnungszonen ausgeführt werden, allerdings sinkt dann die Wirksamkeit durch die legale Durchfahrbarkeit drastisch. Zufahrt ist auch in Fußgängerzonen möglich.

23 https://www.meinbezirk.at/brigittenu/c-lokales/aufregung-um-den-brigittenuer-hannovermarkt_a3624687



Abb. 20: Entfall Parkplatz Dreiecksplatz



Abb. 21: Sackgassen Gerhardusgasse und Hannovergasse



Abb. 22: Fußgängerzone östliche Othmargasse



Abb. 23: Fußgängerzone zentrale Othmargasse



Abb. 24: Fußgängerzone nördliche Hannovergasse

Wirkungen

- ▶ Kfz-Durchzugsverkehr wird unterbunden, Erreichbarkeit des Marktes zu Fuß und mit dem Rad dadurch attraktiver
- ▶ Verlagerung der Kurz- bzw. DauerparkerInnen in die Garage Brigittaplatz
- ▶ Zufahrt zum Markt für MarktstandlerInnen bleibt über Gerhardusgasse bzw. Hannovergasse gewährleistet, Abfahrt über Hannovergasse
- ▶ Zu- und Abfahrt der AnrainerInnen zur Gerhardusgasse von der Klosterneuburger Straße aus
- ▶ Zu- und Abfahrt der AnrainerInnen zur Hannovergasse von der Wallensteinstraße aus
- ▶ Platz für alternative Nutzungen des öffentlichen Raums wird geschaffen: Grätzlzentrum, Markterweiterung, Schanigärten, Grünraum, Brunnen, FußgängerInnenflächen, Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten, etc.

4. Fotodokumentation

Die Fotodokumentation gliedert sich in drei Teile. Der erste zeigt die chaotischen Zustände im Kfz-Verkehr (Verkehrsaufkommen, illegales Halten und Parken in zweiter Spur) in der Gerhardusgasse, am Dreiecksplatz, in der Hannover- und Othmargasse. Der zweite Teil behandelt die mangelhafte Radinfrastruktur (Behinderungen im Fließverkehr, fehlende Radabstellanlagen). Im dritten Teil sind Behinderungen und Gefahrensituationen für den FußgängerInnenverkehr durch fehlende Gehsteigvorziehungen, Zebrastreifen, Sichtbeziehungen, etc. dokumentiert.

KFZ-VERKEHR



Abb. 25: Gerhardusgasse – Halten in zweiter Spur



Abb. 26: Gerhardusgasse – Parken in zweiter Spur



Abb. 27: Gerhardusgasse – Kolonnenverkehr im Wohngebiet

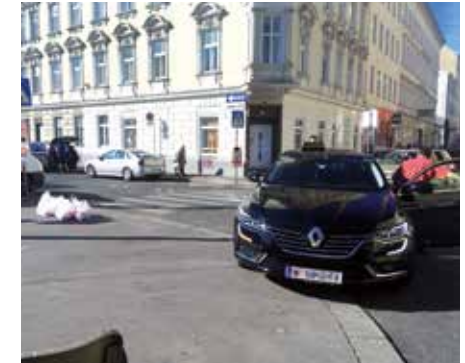


Abb. 28: Hannovergasse # Gerhardusgasse – Halten im Kreuzungsbereich



Abb. 29: Dreiecksplatz – Halten auf der Fahrbahn



Abb. 30: Dreiecksplatz – Halten in zweiter Spur



Abb. 31: Dreiecksplatz – illegales Parken



Abb. 32: Dreiecksplatz – Halten auf der Fahrbahn, Parkplatzsuchverkehr



Abb. 33: Dreiecksplatz – Parken in zweiter Spur



Abb. 34: Dreiecksplatz – Auch Polizei-präsenz hilft nur kurz



Abb. 35: Hannovergasse – Parken am Radstreifen gegen die Einbahn



Abb. 36: Hannovergasse – Parken vor einer Hauseinfahrt



Abb. 37: Othmargasse # Hannovergasse – Halten in zweiter Spur am Schutzweg



Abb. 38: Hannovergasse – Halten/Parken in zweiter Spur



Abb. 39: Othmargasse – Halten in zweiter Spur



Abb. 40: Othmargasse – Halten in zweiter Spur



Abb. 41: Garage Brigittaplatz mit 370 Stellplätzen



Abb. 42: Garage Brigittaplatz, 2 EUR pro Stunde

RADVERKEHR



Abb. 43: Hannovergasse – Behinderung des Radverkehrs durch überlange Lieferwägen



Abb. 44: Hannovergasse – Behinderung des Radverkehrs durch illegale Parker



Abb. 45: Othmargasse – Mangel an sicheren Radabstellbügeln



Abb. 46: Othmargasse – Mangel an sicheren Radabstellbügeln



Abb. 47: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln



Abb. 48: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln



Abb. 49: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln



Abb. 50: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln

FUSSGÄNGERINNENVERKEHR



Abb. 51: Othmargasse – mangelhafte Gehsteigbreite



Abb. 52: Gerhardusgasse – unverhältnismäßige Flächenaufteilung



Abb. 53: Othmargasse # Hannovergasse – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abb. 54: Hannovergasse – Sichtbehinderung durch illegal abgestellte Fahrzeuge



Abb. 55: Othmargasse # Jägerstraße – ungeschützte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abb. 56: Jägerstraße – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abb. 57: Othmargasse # Klosterneuburger Straße – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abb. 58: Othmargasse # Klosterneuburger Straße – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abb. 59: Kluckygasse – fehlende Begrünung und Entsiegelung



Abb. 60: Webergasse – Vorplatz des Kindergartens aus Kindersicht

Dieses kompakte Buch präsentiert drei Studien, die Experten der TU Wien im Auftrag der Grünen Bildungswerkstatt Wien für Grätzl in den Bezirken Alsergrund, Margareten und Brigittenau erarbeitet haben.

Es geht um die gerechtere Aufteilung und Nutzung des öffentlichen Raumes. Je mehr unterschiedliche Menschen sich an diesen Plätzen der Teilhabe aufhalten, desto egalitärer die Infrastruktur und desto mehr Wissen um andere Teile der Gesellschaft.

Ergänzt werden die Studien von Beiträgen aus Soziologie, Politikwissenschaft und Architekturgeschichte.

