

Begegnungszone/ Shared Space/StraßeFairTeilen Theorie- und Praxisstudie

Endbericht



Wien, Dezember 2009

Verkehrsplanung Käfer GmbH

1060 Wien, Fillgradergasse 6/2
T: 01-586 41 81, F: 01-586 41 81-10
M: terminal@terminal.co.at, I: www.terminal.co.at

Wiener Umwelthanwaltschaft

Begegnungszone/ Shared Space/StraßeFairTeilen Theorie- und Praxisstudie

Endbericht

Auftraggeber: Wiener Umwelthanwaltschaft
vertreten durch: Dipl.-Ing. Henriette Raimund
1194 Wien, Muthgasse 62
in Kooperation mit der MA18 und finanzieller
Beteiligung der Bezirksvorstehung Neubau

Auftragnehmer: Verkehrsplanung Käfer GmbH
1060 Wien, Fillgradergasse 6/2
Tel.: +43-1-586 41 81, Fax: +43-1-586 41 81-10
E-Mail: terminal@terminal.co.at

Bearbeitungsteam: Andreas Käfer, Dipl.-Ing. (Projektleitung)
Bernhard Fürst, Mag.
Alexander Kuhn, Mag.

Wien, 23. Dezember 2009

GZ: 588 Bzone Bericht E1 100601

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
KURZFASSUNG	4
1 AUSGANGSLAGE	8
2 BEGRIFFSDEFINITIONEN.....	9
2.1 Begegnungszone	9
2.2 Shared Space	14
2.3 FairTeilen	22
2.3.1 StadtFairTeilen	22
2.3.2 StraßeFairTeilen	25
2.4 Fazit.....	27
2.4.1 Rechtliche Situation	27
2.4.2 Einsatzmöglichkeiten und Einsatzgrenzen	28
2.4.3 Vor- und Nachteile	30
2.5 Exkurs: Risiko und Verkehrssicherheit	33
2.5.1 Theorie der Risikohomöostase nach Wilde	33
2.5.2 Theorie der Risikokompensation nach Adams	35
2.5.3 Anwendung der theoretischen Modelle in der Praxis	36
3 UMSETZUNGSMÖGLICHKEITEN DES WIENER MODELLS STRASSEFAIRTEILEN	38
3.1 Rechtliche Ausgangslage	38
3.2 Umsetzungsmöglichkeiten im Rahmen der geltenden StVO.....	38
3.2.1 Wohnstraße.....	38
3.2.2 Basisverkehrsregeln.....	40
3.2.2.1 § 3 Vertrauensgrundsatz.....	40
3.2.2.2 § 7 Allgemeine Fahrordnung.....	41

3.2.2.3	§ 19 Vorrang	41
3.2.2.4	§ 20 Fahrgeschwindigkeit	42
3.2.2.5	§ 23 Halten und Parken	42
3.2.3	Definition von Gehsteig und Fahrbahn	44
3.2.3.1	Sichtweise 1: Fahrbahn ohne Gehsteig	44
3.2.3.2	Sichtweise 2: „Imaginäre Trennlinie“	45
3.2.3.3	Sichtweise 3: Weder Gehsteig noch Fahrbahn	46
3.3	Fazit.....	46
4	EMPFEHLUNGEN FÜR DAS WIENER MODELL STRASSEFAIRTEILEN.....	48
4.1	Ziel von StraßeFairTeilen.....	48
4.2	Gestaltungsgrundsätze	48
4.3	Anwendungsmöglichkeiten	52
4.3.1	Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten.....	52
4.3.2	Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten	53
5	AUSGEWÄHLTE ANWENDUNGSBEISPIELE FÜR DAS WIENER MODELL STRASSEFAIRTEILEN.....	56
5.1	Wien 16 „Tortenecken“.....	56
5.1.1	Projektgegenstand	56
5.1.2	Bestandsanalyse.....	58
5.1.3	Vorschlag zur Neugestaltung und Neuorganisation	59
5.2	Pilotprojekt Mariahilfer Straße.....	61
5.2.1	Projektgegenstand	61
5.2.2	Bestandsanalyse.....	62
5.2.2.1	Fußgängerverkehr.....	62
5.2.2.2	Radverkehr.....	63
5.2.2.3	Öffentlicher Verkehr	63
5.2.2.4	Motorisierter Individualverkehr.....	63
5.2.2.5	Ruhender Verkehr.....	64
5.2.2.6	Defizite im Bestand	66
5.2.3	Vorschlag zur Neugestaltung und Neuorganisation	67

5.3	Seestadt Aspern.....	70
5.3.1	Projektgegenstand	70
5.3.2	Vorschlag zur Gestaltung und Organisation	72
5.3.3	Partizipationsprozess in der Seestadt Aspern	74
	VERWENDETE ABKÜRZUNGEN	76
	QUELLENVERZEICHNIS	77
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	79
	TABELLENVERZEICHNIS.....	80

KURZFASSUNG

In jüngster Zeit wurden unter dem Begriff „Shared Space“ neue Formen der Verkehrsorganisation vorgestellt. Die von vielen Seiten geforderte Umsetzung einer derartigen Verkehrsorganisationsform machte auch vor Wien nicht halt, weshalb es gilt, deren mögliche Umsetzung, sowohl in rechtlicher als auch in praktischer Hinsicht, zu prüfen. Im Zuge der Masterplan Verkehr-Fortschreibung wurde vereinbart, unter dem Begriff „StraßeFairTeilen“ ein an niederländische oder schweizerische Konzepte angelehntes und an Wiener Rahmenbedingungen angepasstes Modell für ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum zu entwickeln. Die Aufgabenstellung umfasst die Erstellung einer Theorie- und Praxisstudie zum Thema „Begegnungszone/ Shared Space/ StraßeFairTeilen“, mit der einerseits Klarheit hinsichtlich der verwendeten Begriffe, andererseits nach Möglichkeit ein Input zur praktischen Umsetzung gegeben werden kann.

Zu Beginn wurden die Begriffe Begegnungszone, Shared Space und das, was bislang unter dem Begriff StraßeFairTeilen verstanden wird, in einer vergleichenden Gegenüberstellung näher definiert, anhand von Praxisbeispielen dargestellt sowie die Vor- und Nachteile der schweizerischen Begegnungszone und des niederländischen Shared Space Konzepts dargelegt. In einem zweiten Schritt wurden die Umsetzungsmöglichkeiten eines Wiener Modells StraßeFairTeilen im Rahmen der geltenden StVO untersucht, mit dem Ergebnis, dass eine Umsetzung im Sinne eines solchen Konzepts auch im Rahmen der derzeitigen StVO-Bestimmungen möglich ist und aufgrund des größeren Gestaltungsspielraumes zu empfehlen ist.

Allerdings muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich aufgrund der derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen die benachteiligte Stellung von FußgängerInnen außerhalb von Fußgängerzonen und Wohnstraßen im Vergleich zum Fahrzeugverkehr nicht verändert. Daher ist bei der Umsetzung eines möglichen Wiener Modells StraßeFairTeilen zu empfehlen, dass spezielle Gestaltungsgrundsätze und Anwendungsempfehlungen vorzugeben sind.

Aufgrund der vergleichenden Gegenüberstellung und der durchgeführten Analyse im Rahmen der geltenden StVO wird für das Wiener Modell StraßeFairTeilen folgendes vorgeschlagen:

Im Vordergrund von StraßeFairTeilen steht das Ziel einer qualitativen Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes mit einer Fokussierung auf den Straßenverkehr, indem durch die Neuorganisation und Neugestaltung der Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen, unter Berücksichtigung deren Interessen und Anforderungen an die Funktionalität öffentlicher Räume, wieder fair verteilt und so durch gemeinsame und vielfältige Nutzung ein Miteinander Aller ermöglicht wird.

Als Gestaltungsgrundsätze für StraßeFairTeilen ergeben sich:

- StraßeFairTeilen sollte so gestaltet werden, dass sich der Straßenraum deutlich vom angrenzenden Straßennetz abhebt und alle VerkehrsteilnehmerInnen durch diese Gestaltung vermittelt bekommen, wie sie sich zu verhalten haben.
- StraßeFairTeilen sollte gezielt die Deregulierung des Verkehrssystems zur Förderung der Kommunikation und gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen forcieren.
- StraßeFairTeilen sollte keine VLSA und keine bzw. wenige VZ oder Markierungen benötigen.
- StraßeFairTeilen sollte als Mischverkehrsfläche und daher niveaugleich gestaltet werden. Der Fließverkehr kann durch eine subtile Strukturierung des Raumes mittels Straßenmobiliar kanalisiert werden.
- StraßeFairTeilen basiert auf einem neuen Verständnis von Risiko im öffentlichen Raum. Die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen wird dadurch erhöht, was insgesamt zur Erhöhung der objektiven Sicherheit führt.
- StraßeFairTeilen sollte möglichst die Ansprüche aller Nutzergruppen berücksichtigen und ist daher barrierefrei zu gestalten.
- StraßeFairTeilen sollte die Koexistenz unterschiedlicher Funktionen und Nutzungen im öffentlichen Raum forcieren. Durch die Aufwertung der Aufenthaltsfunktion soll die Dominanz der Verkehrsfunktion ausbalanciert werden und so ein Gleichgewicht zwischen Verweilen und Verkehr entstehen.

- StraßeFairTeilen sollte die Sichtbeziehungen zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen unterstützen. Der ruhende Verkehr sollte daher weitgehend verlagert bzw. in sensiblen Bereichen völlig unterbunden werden.
- StraßeFairTeilen sollte auf wichtige Querungsrelationen von FußgängerInnen hinweisen. Diese sollten so prägnant gestaltet werden, dass keine Beschilderung verordnet werden muss.
- StraßeFairTeilen fördert aufgrund der Gestaltung niedrige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr. Damit ein niedriges Geschwindigkeitsniveau auch konsequent eingehalten wird, sollten die Bereiche vorerst auf 500 m begrenzt werden.
- StraßeFairTeilen sollte bei der Gestaltung hochwertige und an die Umgebung angepasste Materialien verwenden, die den sozialen und kulturellen Kontext des Ortes reflektieren und zu einer differenzierten Oberflächengestaltung beitragen.
- StraßeFairTeilen sollte nach Möglichkeit die Aufenthaltsbereiche sowie markante Umgebungselemente durch ein angepasstes Beleuchtungskonzept in den Abend- und Nachtzeiten bewusst akzentuieren.
- StraßeFairTeilen sollte durch einen umfassenden, partizipativen Prozess umgesetzt werden, welcher für Wien noch gesondert auszuarbeiten ist.
- StraßeFairTeilen sollte kontinuierlich weiterentwickelt werden. Realisierte Projekte sollten dementsprechend evaluiert, einer Wirkungskontrolle unterzogen und sofern erforderlich optimiert werden.

Tabelle: Anwendungsempfehlungen für StraßeFairTeilen

StraßeFairTeilen

Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten:

- ✓ auf (Haupt-)Geschäftsstraßen und Straßen mit Mischnutzungen mit hoher Nutzerfrequenz und Interaktionsdichte mit einem DTV < 20.000 Kfz
- ✓ in innerstädtischen Bereichen mit kleinen Straßenquerschnitten
- ✓ zur Umgestaltung von VLSA-geregelten Kreuzungen in attraktive Plätze
- ✓ im Bereich von Schulen oder öffentlichen Einrichtungen
- ✓ im Bereich von Bahnhofsvorplätzen

Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten:

- ✗ auf Straßen, die ausschließlich Teil des schnellen Verkehrsnetzes sind
- ✗ auf Hauptverkehrsstraßen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und/oder einem DTV > 20.000 Kfz
- ✗ auf schwachfrequentierten Nebenstraßen mit monofunktionaler Nutzung (z.B. typische Tempo-30-Zonen abseits der Hauptstraßen)
- ✗ auf Straßen mit geringer Nutzerfrequenz und Interaktionsdichte
- ✗ in Bereichen mit hohem Parkraumdruck
- ✗ in Industrie- und Gewerbegebieten
- ✗ in Bereichen mit starker ÖV-Frequenz

Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009

1 AUSGANGSLAGE

In jüngster Zeit wurden unter dem Begriff „Shared Space“ neue Formen der Verkehrsorganisation vorgestellt. Die von vielen Seiten geforderte Umsetzung einer derartigen Verkehrsorganisationsform machte auch vor Wien nicht halt, weshalb es gilt, sich mit dieser Organisationsform nicht nur auseinander zu setzen, sondern auch deren mögliche Umsetzung, sowohl in rechtlicher als auch in praktischer Hinsicht, zu prüfen.

Im Zuge der Masterplan Verkehr-Fortschreibung wurde vereinbart, unter dem Begriff „StraßeFairTeilen“ ein an niederländische oder schweizerische Konzepte angelehntes, an Wiener Rahmenbedingungen angepasstes Modell für ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum zu entwickeln.

Bis dato gibt es noch keine einhellige Definition des erst kürzlich entstandenen Ausdruckes „StraßeFairTeilen“. Der Begriff StraßeFairTeilen erscheint grundsätzlich noch immer äußerst unbestimmt. Diese Arbeit soll dazu beitragen, für Wien hilfreiche Begriffsdefinitionen darzustellen.

Die Aufgabenstellung umfasst die Erstellung einer Theorie- und Praxisstudie zum Thema „Begegnungszone/Shared Space/StraßeFairTeilen“, mit der einerseits Klarheit hinsichtlich der verwendeten Begriffe, andererseits nach Möglichkeit ein Input zur praktischen Umsetzung gegeben werden kann.

2 BEGRIFFSDEFINITIONEN

Hinter den drei Begriffen Begegnungszone, Shared Space und StraßeFairTeilen steht prinzipiell eine nahezu identische Planungsphilosophie, welche im Kern auf eine qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes für alle NutzerInnen abzielt und insbesondere Qualitäten für FußgängerInnen fördert. Dennoch zeigen sich hinsichtlich der rechtlichen und praktischen Umsetzung deutliche Unterschiede. Um Klarheit zu schaffen, erfolgt im Weiteren eine Präzisierung der drei Begriffe.

2.1 Begegnungszone

Die Begegnungszone wurde nach mehreren Modellversuchen, welche seit Mitte der 1990er Jahre initiiert wurden (v.a. die „Flanierzone“ in Burgdorf), 2002 offiziell als Nachfolgeregelung der Wohnstraße in der Schweiz eingeführt. Ziel war die Schaffung attraktiverer und sicherer Verhältnisse für den Fußgängerverkehr in innerörtlichen Bereichen, ohne den MIV daraus zu verbannen. Die Begegnungszone ist ein Verkehrsraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und stellt das Verbindungsglied zwischen Tempo-30-Zone und Fußgängerzone dar. Nach der schweizerischen Signalisationsverordnung¹ ist die Begegnungszone durch ein eigenes VZ (sh. Abbildung 2-1) gekennzeichnet und nur auf Nebenstraßen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.

Abbildung 2-1: VZ „Begegnungszone“



Quelle: <http://www.burgdorf.ch/900.html>

¹ Signal = Bezeichnung für ein Verkehrszeichen in der Schweiz

In der Praxis sind dies aber Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen sowie Bereiche vor Schulen, Bahnhöfen und zentralen Plätzen mit hoher Nutzerfrequenz. FußgängerInnen dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen und sind gegenüber dem MIV vortritt-berechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Zwischen den Kfz gilt an Knotenpunkten Rechts-vor-Links. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und das Parken ist nur an den durch VZ oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parken. Schutzwege sind nicht zulässig und sonstige VZ oder VLSA sind nicht vorgesehen. Anfang und Ende der Begegnungszone müssen baulich deutlich erkennbar sein (Eingangstore). Abbildung 2-2 zeigt exemplarisch, wie Eingangstore in Begegnungszonen gestaltet werden können. Im oberen Bild wurde ein von den in dieser Straße wohnenden Kindern entworfenes „Verkehrszeichen“ unter dem VZ Begegnungszone montiert.

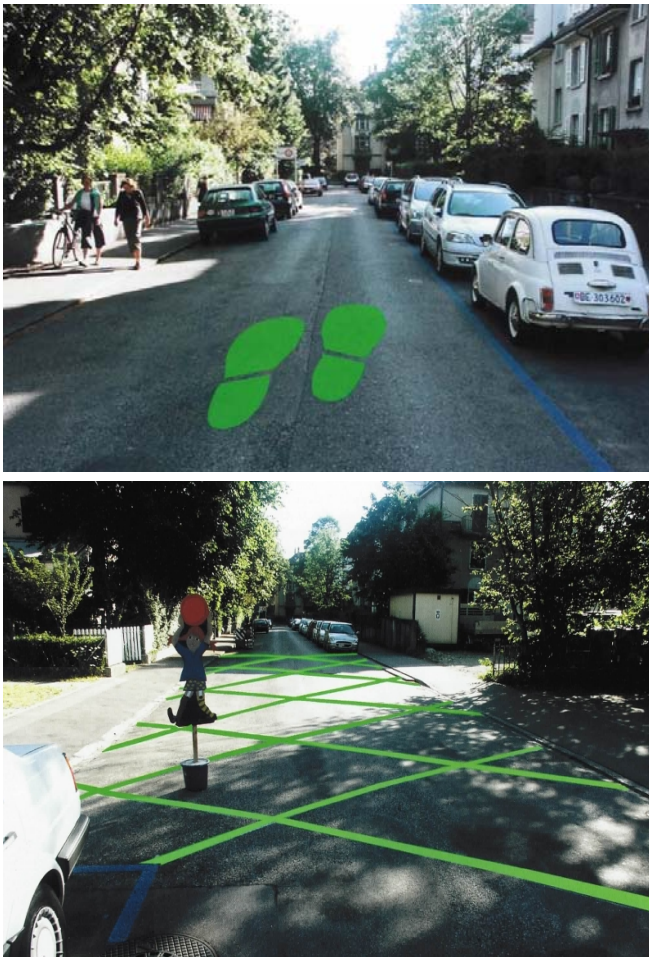
Abbildung 2-2: Eingangstore in Begegnungszonen



Quelle: VSS (2007), S. 7 (oben) und S. 21 (unten)

Innerhalb der Zone können auffällige farbige Markierungen (z.B. grüne Fußabdrücke, Gitternetzlinien), Pflanztöpfe oder sonstiges Straßenmobiliar als zusätzliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden. Eine Regelung für das Spielen auf Straßen ist im Gesetzestext der Begegnungszone nicht inkludiert. Hierzu existiert in der Schweiz ein eigener Paragraph, der das Spielen auf begrenzten Flächen in verkehrsarmen Nebenstraßen grundsätzlich erlaubt. In Abbildung 2-3 sind auf dem oberen Bild die markanten grünen Fußabdrücke und die blauen Parkplatzmarkierungen zu erkennen. Auf dem unteren Bild steht am linken Rand innerhalb der Gitternetzmarkierung eine bunte Figur in Form eines spielenden Kindes, die dem durchfahrenden MIV zusätzlich die entsprechende Botschaft vermittelt.

Abbildung 2-3: Markierungen in Begegnungszonen



Quelle: VSS (2007), S. 9 (oben) und S. 10 (unten)

Hinsichtlich einer Vorgabe für Kfz-Höchstmengen gibt es keine Beschränkungen. Teilweise betragen die Knotenpunktbelastungen in Begegnungszonen mehrere Tausend Kfz/Tag. Abbildung 2-4 zeigt den Zentralplatz in Biel, auf dem pro Tag ca. 12.000 Kfz, davon 1.200 Busse, 6.000 RadfahrerInnen und zahlreiche FußgängerInnen verkehren. Das obere Bild zeigt den Straßenraum vor der Umgestaltung. Mehrere durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen ergaben, dass nach der Umgestaltung 74% aller gemessenen Fahrzeuge das Tempolimit von 20 km/h einhalten, teilweise sogar langsamer fahren. Insgesamt ergaben Nachmessungen, dass 85% aller Fahrzeuge (V_{85}) nicht schneller als 24 km/h fahren.

Abbildung 2-4: Zentralplatz in Biel (vorher – nachher)



Quelle: http://www.flaneurdor.ch/download/17/page/3645_vogelschau_64.jpg

Erste Evaluationen zum Unfallgeschehen in Begegnungszonen in den Städten Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln zeigen eine leichte Reduktion der Unfallzahlen insgesamt, der Leicht- und Schwerverletzten sowie der Sachschäden. Die betrachteten Indikatoren reduzierten sich alle zwischen 10% und 30%. Tote gab es weder vor noch nach dem Umbau. Ein Großteil der Unfälle sind Bagatellunfälle, die beim Parken, Manövrieren und Abbiegen geschehen. Die Unfallstatistiken sind somit durchaus positiv zu bewerten und belegen damit den Beitrag der Begegnungszone zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Neben der Schweiz führten ebenso Belgien (2005) und Frankreich (2008) die Begegnungszone als Verkehrsregime ein. Abbildung 2-5 zeigt die erste Begegnungszone in Metz/Frankreich. In Frankfurt am Main/Deutschland wurden 2008 im Rahmen eines Modellprojektes des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus des Bundes zwei Straßen nach dem Vorbild der schweizerischen Begegnungszone umgestaltet. Aufgrund der fehlenden rechtlichen Rahmenbedingungen sind beide Straßen aber weiterhin als verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen.

Abbildung 2-5: Begegnungszone in Metz



Quelle: <http://www.fussverkehr.ch/temp/metz.pdf>

2.2 Shared Space

Das Shared Space Konzept wurde Anfang der 1980er Jahre von dem niederländischen Verkehrsplaner Hans Mondermann entwickelt und erstmals 1985 in der niederländischen Gemeinde Oudehaske in der Provinz Friesland umgesetzt. Seitdem wurde das Konzept kontinuierlich weiterentwickelt und bisher in über 130 Projekten realisiert. Von 2004 bis 2008 war Shared Space ein eigenes EU-Projekt im Rahmen des INTERREG IIB North Sea Programme, wodurch sich die Bezeichnung Shared Space etablierte und international Beachtung fand. Im Rahmen dieses EU-Projektes wurde den acht teilnehmenden Projektgemeinden als Geste der erfolgreichen Teilnahme ein Shared Space „Verkehrszeichen“ übergeben, aus dem allerdings keine rechtlichen Konsequenzen folgen (sh. Abbildung 2-6).

Abbildung 2-6: „VZ“ Share(d) Space



Quelle: <http://www.deutsche-verkehrswacht.de/typo3temp/pics/ed4f08b13e.jpg>

Ein Shared Space wird in der Regel als Mischverkehrsfläche ausgeführt, die von allen VerkehrsteilnehmerInnen gemeinsam genutzt werden soll. In einem Shared Space gibt es theoretisch keine direkten Vorgaben von Verkehrsregeln. Aufgrund der Deregulierung des Verkehrssystems, also durch den bewussten Wegfall der VZ, Bodenmarkierungen, Bordsteine, VLSA sowie durch die Aufhebung der Separation zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen, organisiert sich der Verkehr selbständig. Aufgrund dieser Gestaltung werden die VerkehrsteilnehmerInnen zu gegenseitiger Rücksichtnahme und Kommunikation mittels Blickkontakt und Handzeichen untereinander motiviert. Verstärkt wird dies durch die bauliche Ausführung mit einer niveaugleichen, farbigen Pflasterung bzw. einem Belagswechsel sowie durch die Akzentuierung oder die Einbeziehung markanter Umgebungselemente, wie beispielsweise von Kirchen oder anderen kulturhistori-

schen Bauwerken. Die Umgebung soll den VerkehrsteilnehmerInnen vermitteln, wie sie sich zu verhalten haben. Anstelle des technisch-rechtlichen Verkehrsverhaltens mit eindeutigen Raumzuweisungen tritt ein soziales Verhalten mit der Intention einer gemeinsamen Raumnutzung. Als weiteres Gestaltungselement wird diverses Straßenmobiliar oder eine an die Situation angepasste Bepflanzung zur subtilen Strukturierung und Orientierung für die VerkehrsteilnehmerInnen eingesetzt. Auslagen von Geschäften und Außensitzbereiche von Cafés werden bewusst in den Straßenraum verlagert und weisen den MIV daraufhin, dass an diesem Ort auch andere Funktionen als die des Verkehrs stattfinden und der Kfz-Verkehr sich eher als Gast in diesen Räumen verhalten soll. Der gesamte Verkehr soll sich zwar aufgrund der sozialen Interaktion zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen regulieren, dennoch gelten weiterhin die Basisverkehrsregeln der jeweiligen StVO, welche auch ohne VZ gelten, sowie die Geschwindigkeitsbeschränkung in dem Geltungsbereich, indem sich der Shared Space befindet. Auf VZ, wie beispielsweise die Kennzeichnung von Einbahnen oder von angrenzenden Fußgängerzonen, kann nicht verzichtet werden.

In der Praxis hat sich erwiesen, dass sich durch den Einsatz von Shared Space die Geschwindigkeit des MIV enorm, teilweise um bis zu 50%, reduziert hat und oft deutlich unter 30 km/h liegt, obwohl in einigen Projektgebieten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist. Es zeigt sich ebenso, dass der MIV dem NMV verstärkt Vorrang gewährt. Schutzwege sind in einem Shared Space nicht vorgesehen. In Einzelfällen wurden aber auf Wunsch der AnwohnerInnen beschilderte Schutzwege errichtet. Das Parken wird durch Eigenverantwortung oder bauliche Maßnahmen (Poller, Gitter) geregelt. Viele Shared Spaces befinden sich grundsätzlich in Parkverbotszonen. Als flankierende Maßnahme werden häufig neue Stellplatzmöglichkeiten in der Umgebung geschaffen.

Hinsichtlich der Einsatzgebiete von Shared Space bestehen keine Vorgaben. Eingesetzt werden sie in Wohnquartieren, in Geschäftsstraßen, in Ortsdurchfahrten, vor Schulen sowie an stark frequentierten Knotenpunkten. Ebenso wie bei den Begegnungszonen bestehen keine konkreten Vorgaben zu den Kfz-Höchstmengen, sie liegen aber in etwa in demselben Spektrum. In Einzelfällen, wie beispielsweise im niederländischen Drachten, treten deutlich höhere Verkehrsstärken auf. Dort variieren die Werte zwischen 15.000 und 20.000 Kfz/Tag und 5.000 bis 7.000 RadfahrerInnen/Tag. Im niederländischen Haren verkehren auf dem Rijksweg pro Tag knapp 12.000 Kfz, 8.000 RadfahrerInnen und 4.000 FußgängerInnen. In der deutschen Gemeinde Bohmte beträgt das Verkehrsaufkommen rund 12.600 Kfz/Tag inklusive eines hohen Schwerlastverkehrsanteils und im schwedischen Norrköping rund 13.500 Kfz/Tag. Vor allem in Norrköping ist zu beobachten, dass der MIV den zahlreichen RadfahrerInnen und FußgängerInnen ver-

stärkt Vorrang beim Queren des Platzes gewährt. Hier reduzierte sich das Geschwindigkeitsniveau des MIV auf 16-21 km/h. Abbildung 2-7 bis Abbildung 2-10 zeigen die genannten Shared Spaces jeweils vor und nach dem Umbau.

Abbildung 2-7: Shared Space „De Kaden“ in Drachten (vorher – nachher)



Quelle: Keuning Instituut

Abbildung 2-8: Shared Space „Rijkstraatweg“ in Haren (vorher – nachher)



Quelle: Keuning Instituut

Abbildung 2-9: Shared Space in Norrköping (vorher – nachher)



Quelle: Tyréns

Abbildung 2-10: Shared Space in Bohmte (vorher – nachher)



Quelle: <http://www.bohmte.de>

Die Auswertungen der Unfallstatistiken zeigen, dass bislang an keinem der über 130 realisierten Shared Spaces tödliche oder schwere Unfälle stattgefunden haben. Leichte Unfälle und Unfälle mit Sachschaden treten nach wie vor auf, sind aber oftmals Bagatellunfälle. Im niederländischen Haren (Rijksstraatweg) sind sogar die Unfälle mit Leichtverletzten rückläufig. In Drachten (De Kaden) hingegen sind sie leicht angestiegen. In Bohmte sind ebenfalls keine tödlichen oder schweren Unfälle aufgetreten und die Unfälle mit Leichtverletzten und Sachschäden sind nach Angabe der Gemeinde nicht auf den Shared Space zurückzuführen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist in den meisten Fällen dokumentiert.

Besonders hervorzuheben ist der umfassende partizipative Prozess, den das Shared Space Konzept bei jedem Projekt vorsieht. In diesem Prozess arbeiten alle involvierten Parteien (PolitikerInnen, FachplanerInnen, ExpertInnen, AnrainerInnen, Interessenverbände etc.) gemeinsam und in kontinuierlicher Rücksprache an ihrem Shared Space (sh. Abbildung 2-11). Das eigens für diesen Prozess entworfene 10-Stufenmodell² liefert hierzu eine Orientierungshilfe zum Ablauf und zur Gestaltung (sh. Abbildung 2-12). Es zeigt sich, dass so Probleme frühzeitig identifiziert und durch ständigen Dialog ausgeräumt werden können, was letztendlich zu einer weitgehenden Konsensbildung und zur Erhöhung der Akzeptanz aller beteiligten Personen und Gruppen gegenüber Shared Space führt und somit langfristig die Qualität einer solchen Umsetzung gewährleistet.

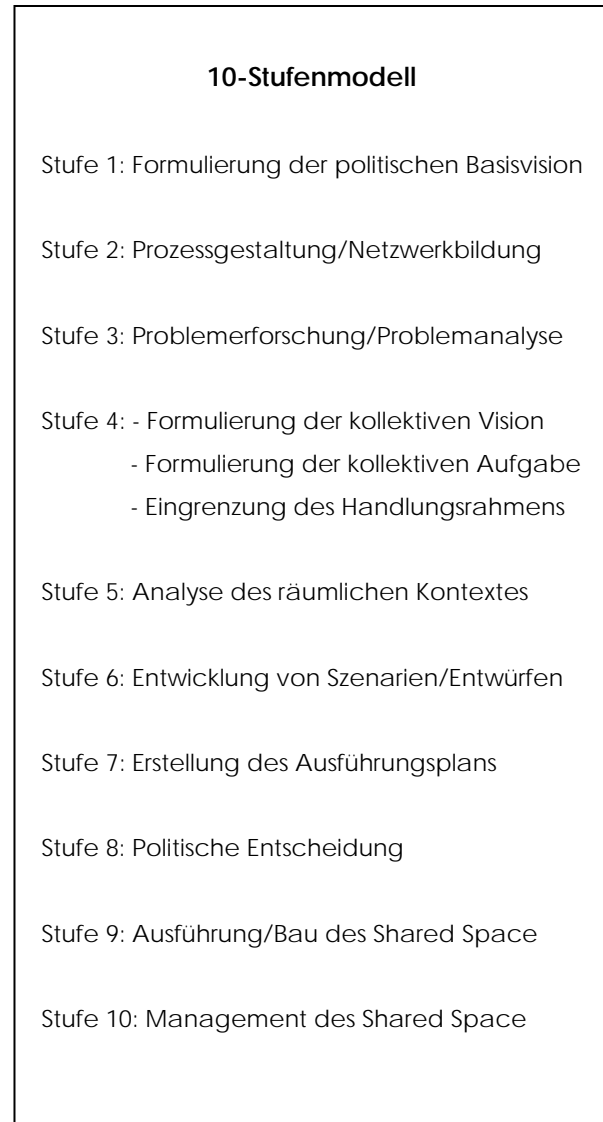
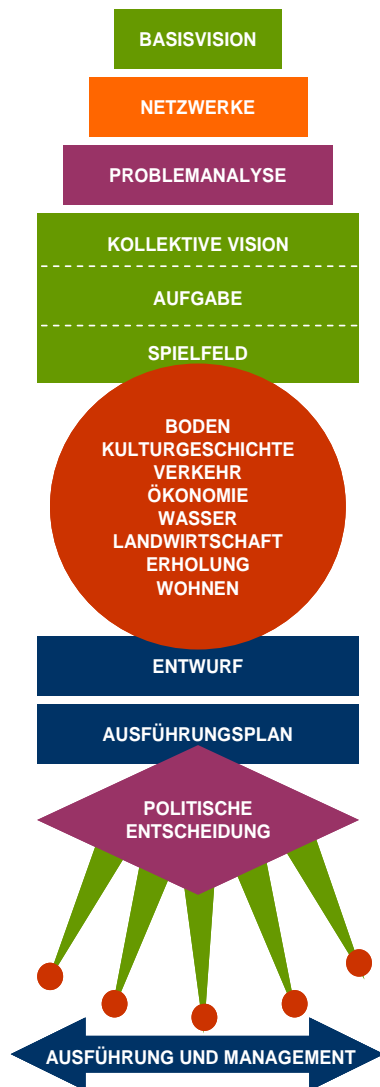
Abbildung 2-11: BürgerInnen planen mit



Quelle: Keuning Instituut (2008-2), S. 4

² Keuning Instituut (2008-2): Shared Space – From project to process – A task for everybody, Groningen

Abbildung 2-12: 10-Stufenmodell



Quelle: Keuning Instituut (2008-2), S. 17; eigene Bearbeitung

2.3 FairTeilen

Unter dem Motto „StadtFairTeilen“ finden in der Wiener Stadt- und Verkehrsplanung seit mehreren Jahren Gender Mainstreaming Projekte statt, die zu einer Erhöhung der Chancengleichheit, u.a. im öffentlichen Raum, beitragen sollen. Die vielfältigen Bedürfnisse von Frauen und Männern, von alten und jungen, mobilen und mobilitätseingeschränkten Menschen sollen in den Planungen Berücksichtigung finden und der öffentliche Raum durch entsprechende Baumaßnahmen angepasst werden. Dies betrifft vor allem die Belange von FußgängerInnen, indem der Komfort und die Sicherheit für diese Gruppe erhöht und Barrieren beseitigt werden sollen.

2.3.1 StadtFairTeilen

Der Prozess zur Umsetzung von Gender Mainstreaming im öffentlichen Raum wurde von der Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen der Stadtbaudirektion Wien initiiert. 2002 wurde der Bezirk Mariahilf als Gender Mainstreaming Pilotbezirk ausgewählt. Die hier gewonnenen Erfahrungen bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Verankerung der Chancengleichheit im öffentlichen Raum und dienen anderen Bezirken als wertvolle Orientierungshilfe für eigene Projekte. Nähere Informationen hierzu liefert der Werkstattbericht Nr. 83 „Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf“ der Stadt Wien sowie die Broschüre „Stadt fair teilen“ der Stadt Wien.

Die im Bezirk Mariahilf umgesetzten Projekte:

- Neuer Lift bei der Amonstiege
- Knapp 1.000 m Gehsteigverbreiterung
- Schaffung von Grün- und Erholungsflächen
- Verbesserung der Beleuchtung in Straßen und Parks
- Verbesserte VLSA-Schaltungen
- Bau von Rampenanlagen

2008 wurde, ebenfalls unter dem Motto „StadtFairTeilen“, von der Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen der Stadtbaudirektion Wien mit Unterstützung der MA18 im Auftrag von Planungsstadtrat R. Schicker ein Gender Mainstreaming Bezirkswettbewerb ausgelobt. An diesem Wettbewerb beteiligten sich neun Bezirke (3., 5., 6., 7., 9., 12., 13., 14., 22.) mit Projekten, die zwischen 2004 und 2008 umgesetzt bzw. projektiert und größtenteils aus dem Bezirksbudget realisiert worden sind. Inhalt der Projekte waren Straßenneu- und Platzgestaltungen, Beleuchtungsmaßnahmen, Gehsteigvorzuehungen oder die Um- und Neuplatzierung von Sitzbänken. Prämiert wurden die Projekte Klopsteinplatz (3. Bezirk), Augustinplatz (7. Bezirk), Seegasse (9. Bezirk) sowie Khlesplatz (12. Bezirk). Abbildung 2-13 zeigt den Augustinplatz vor und Abbildung 2-14 nach dem Umbau.

Abbildung 2-13: Augustinplatz vor dem Umbau



Quelle: <http://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/grossprojekte/augustinplatz.html>

Abbildung 2-14: Augustinplatz nach dem Umbau



Quelle: http://www.agenda-wien-sieben.at/fotos_augustinplatz_sommer_2008.htm

2.3.2 StraßeFairTeilen

Unter dem Begriff „StraßeFairTeilen“ soll ein Modell für ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum entwickelt werden. Dieses Modell forciert in Anlehnung an die niederländischen und schweizerischen Konzepte eine Umsetzung dieser Planungs- und Gestaltungsgrundsätze explizit für die Stadt Wien. Im Vordergrund steht die qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes mit einer Fokussierung auf den Straßenverkehr, indem durch die Neuorganisation und Neugestaltung der Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen wieder fair verteilt und so durch gemeinsame und vielfältige Nutzung ein Miteinander Aller ermöglicht wird. StraßeFairTeilen greift damit direkt in die Verkehrsorganisation ein und wirkt sich dementsprechend mit weitreichenderen Konsequenzen auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes als StadtFairTeilen aus.

Zu dieser Thematik wurden bereits von Seiten der Stadt Wien existente Beispiele präsentiert, die in ihrem Grundgedanken definitiv dem Modell StraßeFairTeilen zuzuordnen sind, aber aufgrund ihrer räumlichen Dimension oder zu restriktiven Gestaltung nicht wirklich vergleichbar mit den niederländischen bzw. schweizerischen Projekten sind. Dazu zählen u.a. die Wollzeile und die Zedlitzgasse im Bereich der Stubenbastei in der Wiener Innenstadt, die Neubaugasse zwischen Lindengasse und Mariahilfer Straße im Bezirk Neubau sowie die als Wohnstraße ausgewiesene Servitengasse zwischen Berggasse und Grüntorggasse am Alsergrund. Abbildung 2-15 zeigt das Beispiel in der Wollzeile im Bereich der Stubenbastei und Abbildung 2-16 das Beispiel in der Zedlitzgasse, wo im Rahmen des Modellvorhabens „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“ für das Umweltministerium, welches hier angesiedelt ist, die diesbezügliche fußgängerfreundliche Umgestaltung ausgearbeitet wurde (vgl. Käfer A. et al. 1999).

Abbildung 2-15: Kreuzungsbereich Wollzeile – Stubenbastei



Abbildung 2-16: Kreuzungsbereich Zedlitzgasse – Stubenbastei



2.4 Fazit

2.4.1 Rechtliche Situation

Zusammenfassend lässt sich darstellen, dass die wesentlichen Unterschiede von einer Begegnungszone und einem Shared Space in der rechtlichen Verankerung und den damit verbundenen Konsequenzen liegen. Durch die eindeutige juristische Verordnung der Begegnungszone in der schweizerischen Signalisationsverordnung bestehen klare Regeln, wie sich die VerkehrsteilnehmerInnen dort zu verhalten haben und was innerhalb dieser Zone zulässig ist und was nicht. In einer Begegnungszone sind FußgängerInnen gegenüber dem Fahrzeugverkehr eindeutig bevorrangt, wodurch im Schadensfall Rechtssicherheit herrscht. In einem Shared Space wird das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen im Wesentlichen über die Gestaltung und die Interaktion untereinander

beeinflusst. Soziales Verhalten, Eigenverantwortung und Rücksichtnahme regeln theoretisch den Verkehr. In der Praxis zeigt sich, dass dies funktioniert. In einem Schadensfall besteht aber keine eindeutige Rechtssicherheit, insbesondere dann, wenn das Shared Space Konzept in andere Rechtssysteme transferiert wird. In den Niederlanden besteht grundsätzlich eine Verschuldensvermutung von 50-100% für Kfz-FahrerInnen bei einem Unfall mit FußgängerInnen bzw. RadfahrerInnen. Dennoch ist ein Shared Space kein rechtsfreier Straßenraum, auch hier gelten immer noch die grundlegenden Basisverkehrsregeln der StVO.

2.4.2 Einsatzmöglichkeiten und Einsatzgrenzen

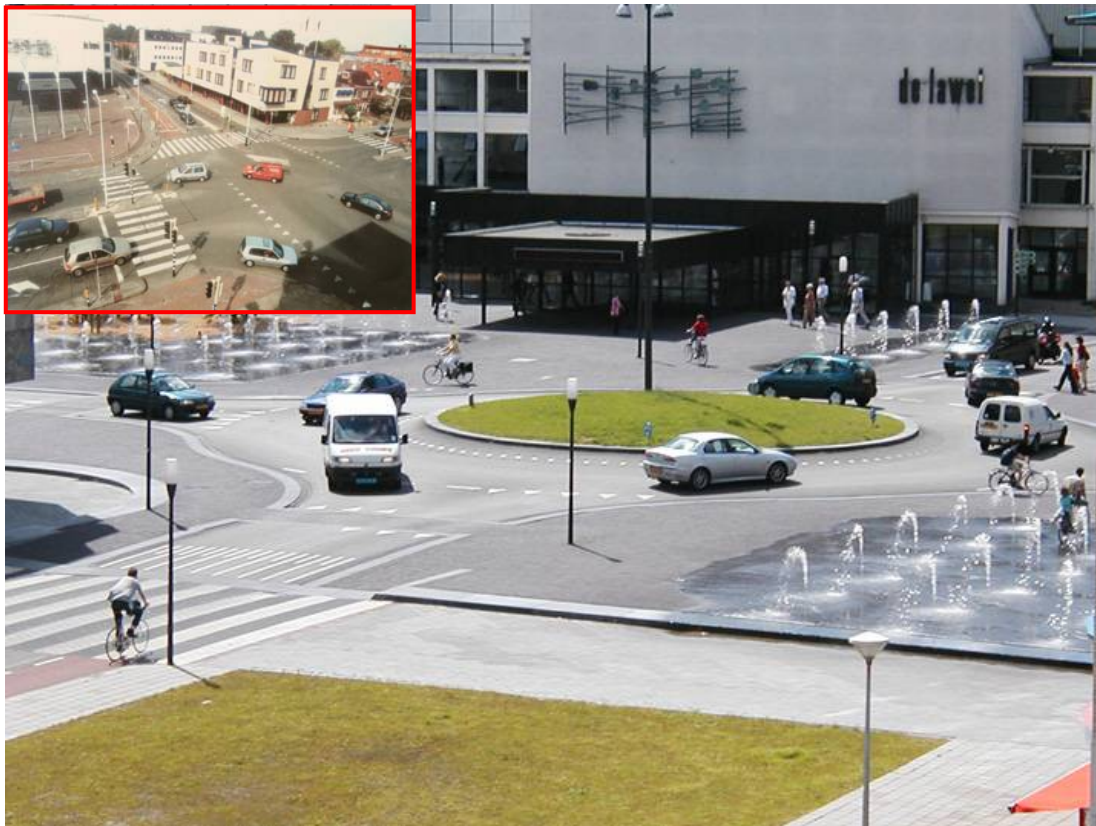
Die bisher realisierten Projekte zeigen, dass die Einsatzmöglichkeiten von Shared Space und einer Begegnungszone sehr breit gefächert sind, sich aber grundsätzlich nicht voneinander unterscheiden. Eingesetzt werden sie auf Nebenstraßen sowie höherrangigen Hauptverkehrsstraßen mit einem DTV zwischen 12.000 und 15.000. Shared Space ist in Einzelfällen sogar bis zu einem DTV von ca. 22.000 anwendbar. In diesem Spektrum können auch die derzeitigen Einsatzgrenzen angesetzt werden. Wesentlich ist, dass an den Einsatzorten verschiedene Verkehrsarten, vor allem MIV und NMV, aufeinandertreffen und die Qualität des öffentlichen Raumes für die nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen durch den MIV beeinträchtigt wird. An diesen sensiblen Orten, an denen viele divergente Interessen aufeinanderprallen und zwangsläufig Nutzungskonflikte auftreten, ist der Einsatz von Shared Space bzw. einer Begegnungszone sinnvoll. Die räumliche Ausdehnung dieser Bereiche ist primär von der Tatsache abhängig, wie lange Kfz-LenkerInnen dazu bereit sind, eine konstant niedrige Geschwindigkeit einzuhalten. Die individuelle Gestaltung spielt dabei eine wesentliche Rolle. Es zeigt sich aber anhand der Projekte, dass eine Grenze von ca. 1 km Länge angenommen werden kann.

An einigen Knotenpunkten wurden einspurige Kreisverkehrsanlagen anstatt der sonst üblichen Mischverkehrsflächen errichtet. Diese unterscheiden sich aber in ihrer Gestaltung erheblich von konventionellen Kreisverkehrsanlagen, indem zum Beispiel auf Beschilderungen weitgehend verzichtet wird oder Pflasterungen eingesetzt werden (sh. Bsp. Bohmte, Abbildung 2-10). Der Kreisverkehr „Laweiplein“ in Drachten entspricht in seiner Ausführung nur bedingt einem Shared Space, da dieser doch eher einer konventionellen Kreisverkehrsanlage entspricht (sh. Abbildung 2-17). Die Kreisverkehrslösung wurde hier vor allem aus verkehrstechnischen Gründen gewählt, da der DTV an diesem Knotenpunkt ca. 22.000 beträgt. Dennoch hat sich im Vergleich zur ursprünglichen Ges-

taltung (konventionelle Kreuzung mit VLSA) gezeigt, dass durch den Einsatz einer Kreisverkehrsanlage in Kombination mit den Shared Space Prinzipien eine qualitative Aufwertung des Quartiers sowie eine Verbesserung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit möglich waren.

Sowohl in Shared Spaces als auch in Begegnungszonen ist es notwendig, zu Gunsten der Übersichtlichkeit und Sichtbeziehungen auf möglichst viele Stellplätze für den ruhenden Verkehr zu verzichten, bestenfalls gar keine zu errichten. Parkende Kfz versperren die Sicht und verhindern bzw. erschweren die notwendigen Interaktionsbeziehungen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen. Insbesondere beidseitiges Parken bei kleineren Straßenquerschnitten vermittelt den Kfz-LenkerInnen wieder den Eindruck, dass der Raum allein für ihre Zwecke zur Verfügung steht. Der Raumeindruck der Weite und Übersichtlichkeit geht dadurch verloren. In Gebieten mit hohem Parkraumdruck bietet sich daher die Option an, durch den Einsatz von Straßenmobiliar das Parken an kritischen Punkten zu verhindern. Eine übermäßige Verwendung von Pollern ist aber ebenso zu vermeiden. Projekte, die konsequent nach dieser Planungsphilosophie umgesetzt wurden, sind in ihren Auswirkungen insgesamt positiver zu bewerten. Wesentlich für die Sichtbeziehungen und die frühzeitige Wahrnehmung ist auch eine gute Ausleuchtung während den Dämmerungs- und Nachtzeiten. Ein angepasstes Beleuchtungskonzept kann darüber hinaus als strukturierendes Gestaltungselement und zur Akzentuierung der Umgebung eingesetzt werden, was einen zusätzlichen räumlichen Qualitätsgewinn und eine erhöhte Sicherheit im öffentlichen Raum gewährleistet (Beseitigung von Angst- bzw. Gewaltträumen).

Abbildung 2-17: „Laweiplein“ in Drachten (vorher – nachher)



Quelle: Keuning Instituut

2.4.3 Vor- und Nachteile

Die Vorteile beider Konzepte liegen definitiv in der qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raumes, der Förderung von mehr Eigenverantwortung und Rücksichtnahme zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen sowie in der Erhöhung der Verkehrssicherheit, wodurch aufgrund der Reduzierung der Unfälle und Unfallschwere auch volkswirtschaftliche Kosten eingespart werden.

Weiterhin sind beide Konzepte im Vergleich zu konventionell gestalteten Straßenräumen energie- und flächeneffizienter, da die durchschnittliche Geschwindigkeit des MIV deutlich reduziert wird und so wieder mehr unterschiedliche Funktionen im öffentlichen Raum wahrgenommen werden können. Aufgrund dieser attraktiveren Gesamtsituation sind oftmals eine deutliche Belebung von Geschäftsstraßen und damit verbundene

Umsatzsteigerungen im Einzelhandel sowie eine grundsätzliche Aufwertung von Wohnquartieren und der dortigen Lebensqualität zu verzeichnen. In vielen Fällen gelang es, Kreuzungsbereiche in attraktive Plätze umzugestalten und so eine Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes zu bewirken. Die reduzierte Geschwindigkeit trägt auch dazu bei, dass straßenverkehrsbedingte Emissionen wie Lärm, Feinstaub oder Abgase sowie der durchschnittliche Treibstoffverbrauch reduziert werden.

Durch den großflächigen Einsatz von Pflasterungen, insbesondere bei der Ausführung sehr kleinteiliger Verlegemuster, besteht jedoch die Gefahr einer Zunahme der Lärmemissionen. Dies ist deutlich bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h wahrzunehmen. Verstärkt wird die Lärmentwicklung durch raue Oberflächen mit einem Fugenabstand größer 5 mm und gefasteten oder gebrochenen Kanten. Da die durchschnittliche Geschwindigkeit aber vielfach deutlich unter 30 km/h liegt, ist dieser Punkt zu relativieren. Prinzipiell ist jedoch auf eine sorgfältige und hochwertige Materialwahl zu achten. Gerade auch im Hinblick auf die Belastbarkeit, Flächenstabilität, Verschiebesicherheit, Rutschfestigkeit, Begehbarkeit sowie der allgemeinen Ästhetik. Gleiches gilt bei der Auswahl des Straßenmobiliars.

Bezüglich der Baukosten sind Begegnungszonen im Einzelfall kostengünstiger als ein Shared Space. Sie lassen sich im Prinzip durch die entsprechende Beschilderung und Markierung umsetzen, wohingegen ein Shared Space oftmals einen kostspieligen Totalumbau bedingt. Es hat sich jedoch erwiesen, dass das bloße Aufstellen des VZ Begegnungszone oftmals nicht ausreicht und eine Nachrüstung bzw. ein Umbau im Nachhinein erforderlich war. In beiden Konzepten sind keine VLSA, keine Radwege und nur ein Minimum bis keine VZ vorgesehen, wodurch wieder enorme Kosten eingespart werden, die sich sonst durch die Errichtung und Erhaltung ergeben würden. Langfristig betrachtet ergibt sich somit eine erhebliche Kosteneffizienz im Vergleich zu verkehrstechnisch konventionell gestalteten Straßenräumen.

Ein weiterer und wesentlicher Vorteil, der vor allem bei dem Shared Space Konzept zum Tragen kommt, ist die Erhöhung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit. Aufgrund der Deregulierung und Gestaltung entsteht häufig ein nahezu konstanter Verkehrsfluss auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau, der verglichen mit der Ausgangssituation zu geringeren Durchfahrzeiten bzw. minimierten Wartezeiten führt. Stauungen treten meist nur noch in den Spitzenstunden auf, fallen hier aber geringer aus als vor der Umgestaltung. Lange Wartezeiten durch VLSA entfallen sowohl für den MIV als auch NMV nahezu vollständig. Es zeigt sich, dass hier vor allem der ÖV durch zuverlässige Fahrzeiten

profitiert und die anfänglichen Bedenken sowie die Skepsis der Verkehrsbetriebe ausgeräumt werden konnten.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit sind beide Konzepte durch ihre oftmals niveaugleiche Ausführung besonders geeignet für RollstuhlfahrerInnen und mobilitätseingeschränkte Personen (Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Gehhilfen). Durch den Wegfall der Bordsteinkanten und der häufig fehlenden Farbkontraste muss jedoch ein adäquates Leitsystem für Blinde und sehbehinderte Menschen integriert werden. Dies wird vor allem in neueren Shared Space Projekten konsequent forciert, indem VertreterInnen von Blinden- und Sehbehindertenverbänden von Beginn an verstärkt in die partizipativen Prozesse mit eingebunden werden und ihre Wünsche in der Gestaltung Berücksichtigung finden.

Das häufig kritisierte subjektive „Unsicherheitsgefühl“ der VerkehrsteilnehmerInnen, das sich aufgrund der Gestaltung ergibt, ist aus wissenschaftlicher Sicht von Vorteil und durchaus erwünscht. Nach der Risikokompensationstheorie von Adams (vgl. Adams 1996) bzw. nach der Risikohomöostasetheorie von Wilde (vgl. Wilde 1994) verhalten sich VerkehrsteilnehmerInnen vorsichtiger und weniger riskant, sobald sie ein erhöhtes Risiko wahrnehmen. Im Falle von Shared Space führt das erhöhte subjektive Risikoempfinden zu der notwendigen Verlangsamung des MIV und zu der generell erhöhten Aufmerksamkeit gegenüber der Gesamtsituation, wodurch sich die objektive Sicherheit insgesamt erhöht. Es wird keine „Scheinsicherheit“, wie beispielsweise bei beschilderten Schutzwegen, evoziert, sondern bewusste Unsicherheit, die zur objektiven Sicherheit beiträgt. Kritisch anzumerken ist jedoch, dass gerade schwächere VerkehrsteilnehmerInnen (SeniorInnen, Kinder, Blinde und Sehbehinderte) in solchen Situationen überfordert sein können. Deshalb ist es essenziell, dass ein Shared Space zwar an die individuelle Raum- und Verkehrssituation angepasst wird, aber möglichst wenige Kompromisse hinsichtlich einer Abweichung von den grundlegenden Gestaltungsprinzipien eingegangen werden.

2.5 Exkurs: Risiko und Verkehrssicherheit

Wie bereits erwähnt, liegt der wesentliche Erfolg von Shared Space und ähnlichen Konzepten darin, dass die räumliche Gestaltung zu einer deutlichen Geschwindigkeitsreduktion im Fließverkehr führt und somit zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt. Verglichen mit der Ausgangssituation ist es durch die Umgestaltung der Verkehrsräume in qualitativ hochwertige öffentliche Räume möglich, tödliche und schwere Verkehrsunfälle zu vermeiden. Bis jetzt sind in keinem der bisher realisierten Shared Space Projekt Unfälle dieser Art und Schwere aufgetreten. Es ist also festzustellen, dass Shared Space zu einer Reaktanz unter den VerkehrsteilnehmerInnen führt, die eben diese positiven Resultate hervorbringt. Reaktanz ist die Verhaltensadaption eines Menschen als Reaktion auf die Einführung einer Maßnahme oder auf das Eintreten von Ereignissen, die den aktuellen oder antizipierten Handlungsraum beeinflussen.

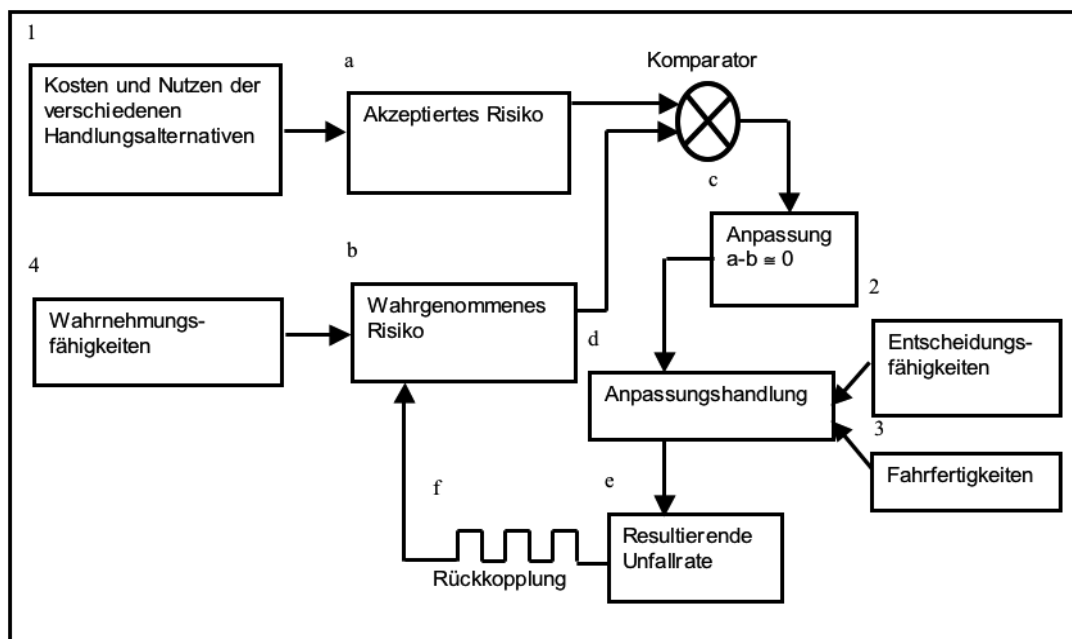
Einen wesentlichen Erklärungswert für diese Tatsache und für die Reaktanz im Straßenverkehr leisten die theoretischen Modelle der Risikohomöostase von Wilde und das daraus entwickelte und simplifizierte Modell der Risikokompensation von Adams. Im Vorfeld ist anzumerken, dass beide Modelle auf einem Kosten-Nutzen-Ansatz basieren, da die Teilnahme am Straßenverkehr (Nutzen) immer ein gewisses Risiko (Kosten) birgt.

2.5.1 Theorie der Risikohomöostase nach Wilde

Wilde postuliert in seiner Theorie der Risikohomöostase, dass das Risiko, welches jeder Mensch hinsichtlich der Teilnahme am Straßenverkehr eingeht, eine individuelle Größe darstellt und von Mensch zu Mensch unterschiedlich ausgeprägt ist (akzeptiertes Risiko). Das akzeptierte Risiko variiert und wird durch die Abwägung der Kosten und Nutzen der verschiedenen Handlungsalternativen beeinflusst. Das bedeutet, wenn beispielsweise VerkehrsteilnehmerInnen einen größeren Nutzen in ihren Handlungen sehen und die Kosten für diese Handlungen als gering eingeschätzt werden, verändert sich das akzeptierte Risiko auf ein höheres Niveau bzw. umgekehrt. Der Kosten-Nutzen-Vergleich, der das akzeptierte Risiko determiniert, wird im Wesentlichen von motivationalen Faktoren ökonomischer, kultureller, sozialer und psychologischer Art geprägt und ist weniger ein bewusst kalkulierter, sondern eher ein internalisierter, unbewusster Prozess. Wie sich VerkehrsteilnehmerInnen nun aber im Straßenverkehr verhalten, hängt ebenso vom wahrgenommenen Risiko ab, das durch die individuellen Wahrnehmungsfähigkeiten der

VerkehrsteilnehmerInnen mit beeinflusst wird. Alle Menschen sind danach bestrebt, ein auf Dauer möglichst unverändertes Risikoniveau beizubehalten, deshalb wird das akzeptierte Risiko mit dem wahrgenommenen Risiko ständig verglichen (Komparator). Die Differenz zwischen akzeptiertem und wahrgenommenem Risiko sollte dabei immer ungefähr Null sein. Falls dies nicht der Fall ist, erfolgen Anpassungshandlungen aufseiten der VerkehrsteilnehmerInnen, die wieder durch ihre individuellen Entscheidungsfähigkeiten und Fahrfertigkeiten determiniert sind. Fühlen sich die VerkehrsteilnehmerInnen sicher, weil keine Gefahr wahrgenommen wird, diese aber objektiv immer präsent sein kann, verhalten sie sich riskanter und weniger aufmerksam, um das individuelle Risikoniveau wieder einzupegeln. Nehmen sie aber die Gefahr wahr, so verhalten sie sich vorsichtiger und weniger riskant. Aus dieser Anpassungshandlung resultiert folglich eine bestimmte Unfallrate, die sich wiederum über eine zeitlich verzögerte Rückkoppelung bzw. einen Lernprozess auf das wahrgenommene Risiko auswirkt (sh. Abbildung 2-18).

Abbildung 2-18: Modell der Risikohomöostase nach Wilde



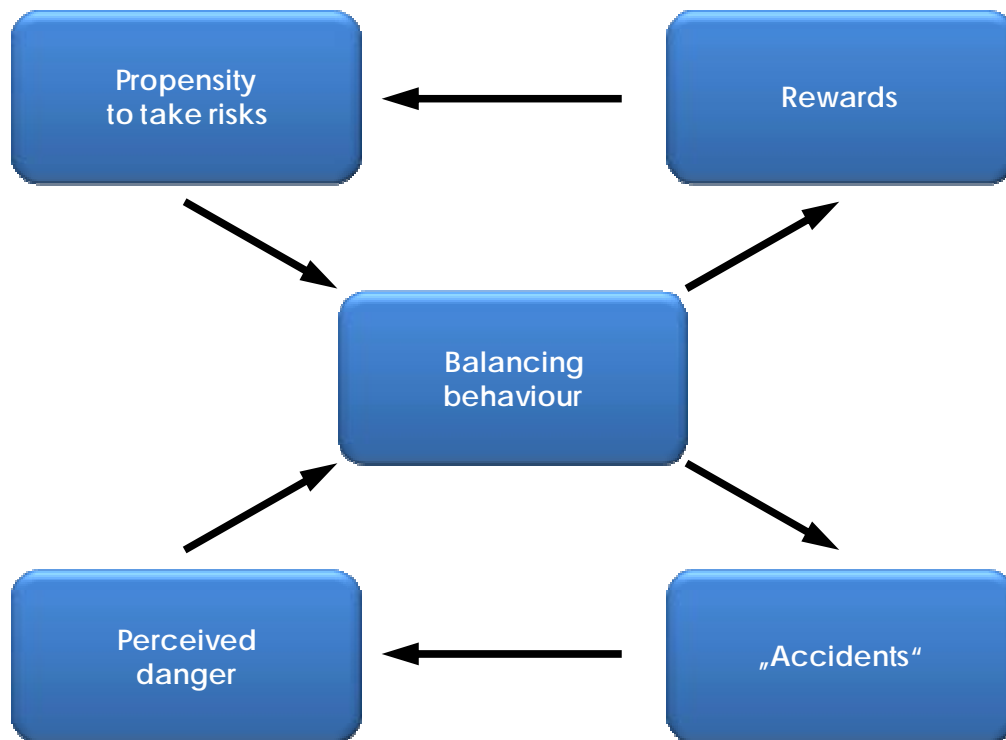
Quelle: Schlag (2006), S.38

2.5.2 Theorie der Risikokompensation nach Adams

Adams stellt in seinem theoretischen Modell der Risikokompensation die Risikohomöostase modifiziert und vereinfacht dar (sh. Abbildung 2-19). Das Modell kann mit folgenden Aussagen kurz beschrieben werden:

- Jeder Mensch hat eine gewisse Neigung, ein Risiko einzugehen (Propensity to take risks). Diese Neigung variiert und ist individuell ausgeprägt.
- Die Neigung wird durch die potentielle Entlohnung (Rewards), ein Risiko einzugehen, beeinflusst.
- Die Wahrnehmung des Risikos wird durch die eigenen Erfahrungen oder durch Erfahrungen, die andere mit Unfällen gemacht haben, beeinflusst.
- Individuelle Entscheidungen, ein Risiko einzugehen, stellen einen Balanceakt dar, in welchem das wahrgenommene Risiko (Perceived danger) gegen die Neigung, ein Risiko einzugehen, aufgewogen wird (Balancing behaviour).
- Unfälle (Accidents) sind immer eine Konsequenz aus dem Eingehen eines Risikos. Je mehr Risiken ein Individuum eingeht, desto größer sind einerseits die Entlohnungen, aber andererseits auch die Unfälle.

Abbildung 2-19: Modell der Risikokompensation nach Adams



Quelle: Adams (1996), eigene Darstellung

2.5.3 Anwendung der theoretischen Modelle in der Praxis

Sowohl Wilde als auch Adams belegen den Gehalt ihrer Modelle vor allem damit, dass zur Steigerung der Sicherheit entwickelte Maßnahmen, wie beispielsweise das Anti-Blockier-System, Sicherheitsgurte oder Fahrradhelme, nie die vorher gewünschte und intendierte Veränderung der Unfallrate bewirken. Diese Sicherheitsmaßnahmen verändern oft nur das wahrgenommene Risiko, während das akzeptierte Risiko meist unverändert bleibt. Es erfolgt also eine Verhaltensadaptation in Richtung der Höhe des akzeptierten Risikos. Das bedeutet, dass Kfz-LenkerInnen beispielsweise den zusätzlichen Sicherheitsgewinn durch das Anti-Blockier-System in eine riskantere Fahrweise umlegen (schnelleres Fahren und späteres Bremsen) und teilweise überkompensieren, was dann anstatt zu einer Unfallreduzierung zu einer Unfallsteigerung bzw. zu keiner nennenswerten Veränderung der Unfallrate führt. Dieser Effekt tritt vor allem dann ein, wenn das Autofahren eine attraktive, leistungsbezogene Handlung darstellt und der zusätzliche Sicherheitsgewinn für die Kfz-LenkerInnen direkt wahrnehmbar ist.

Werden nun die Modelle auf Shared Space oder ähnliche Konzepte angewandt, zeigt sich, dass durch die räumliche Gestaltung, also durch die Aufhebung der Trennung der verschiedenen Verkehrsarten sowie durch die Deregulierung und den Wegfall eindeutig zugeordneter Verkehrsflächen, gezielt subjektive Unsicherheit unter den VerkehrsteilnehmerInnen evoziert wird, die letztendlich zu einer objektiv sicheren Gesamtsituation beiträgt. Die Gestaltung eines Shared Space führt zu einer Erhöhung des wahrgenommenen Risikos aufseiten der VerkehrsteilnehmerInnen und gleichzeitig zu einer Reduzierung des akzeptierten Risikos, da keine VerkehrsteilnehmerIn absichtlich oder gezielt einen Unfall mit den daraus resultierenden Konsequenzen verursachen möchte. Hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Kalküls überwiegt also die Kostenseite. Es erfolgt eine Verhaltensadaption in Richtung der Höhe des nun reduzierten akzeptierten Risikos, die durch die Erhöhung des wahrgenommenen Risikos verstärkt wird. Die Verhaltensadaption äußert sich in einer deutlichen Reduzierung der Geschwindigkeit vor allem aufseiten der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen und in einer erhöhten Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen gegenüber der gesamten Verkehrssituation. Die reduzierte Geschwindigkeit und die erhöhte Aufmerksamkeit ermöglichen die interpersonelle Kommunikation mittels Blickkontakt und Handzeichen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen. Aus dieser Verhaltensadaption resultiert eine deutlich reduzierte Unfallrate hinsichtlich der tödlichen und schweren Verkehrsunfälle. Die leichten Unfälle und die mit Sachschäden dienen hingegen wieder dem Lernprozess und tragen dazu bei, dass Menschen aus ihrem Fehlverhalten lernen und sich zukünftig umsichtiger verhalten.

3 UMSETZUNGSMÖGLICHKEITEN DES WIENER MODELLS STRASSEFAIRTEILEN

Unter dem Begriff „StraßeFairTeilen“ soll ein Modell für ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum entwickelt werden, das in Anlehnung an die niederländischen und schweizerischen Konzepte eine Umsetzung dieser Planungs- und Gestaltungsgrundsätze explizit für die Stadt Wien forciert.

3.1 Rechtliche Ausgangslage

Zur Definition und Umsetzung des Wiener Modells StraßeFairTeilen ist es vorab notwendig, die aktuelle Rechtslage in Österreich zu analysieren. Die wesentliche Rechtsgrundlage für den Straßenverkehr ist die österreichische StVO. Da es sich bei der StVO um ein Bundesgesetz handelt und nur ein Modell explizit für die Stadt Wien umgesetzt werden soll, ist es sinnvoll, eine Umsetzungsmöglichkeit im Rahmen der bestehenden StVO-Bestimmungen zu prüfen und eine Änderung dieser Gesetzesgrundlage zu vermeiden.

3.2 Umsetzungsmöglichkeiten im Rahmen der geltenden StVO

In den folgenden Abschnitten werden die grundlegenden Paragraphen der StVO analysiert, die für eine mögliche Umsetzung des Wiener Modells StraßeFairTeilen relevant sind. Zudem werden allfällige Unklarheiten aufgezeigt und, sofern erforderlich, Lösungs- bzw. Umsetzungsvorschläge präsentiert.

3.2.1 Wohnstraße

Nach geltender StVO ist die Wohnstraße derzeit die einzige Möglichkeit, eine mischverkehrsähnliche Fläche zu realisieren.

Abbildung 3-1: VZ „Wohnstraße“



Quelle: § 76b StVO, BGBl. I 159/1960 idF BGBl. I 16/2009

Die Wohnstraße ist gem. § 76b StVO folgendermaßen definiert:

„(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Wohnstraßen erklären. In einer solchen Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.

(2) In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden.

(3) Die Lenker von Fahrzeugen in Wohnstraßen dürfen Fußgänger und Radfahrer nicht behindern oder gefährden, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem außerhalb der Wohnstraße fließenden Verkehr Vorrang zu geben.

(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen u. dgl. sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit nach Abs. 3 gewährleistet wird.

(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs.1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, daß am Anfang und am Ende einer Wohnstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9c bzw. 9d) anzubringen sind.“

Durch die Einschränkungen in Abs. 1 (Verbot für den Durchgangsverkehr) kann die Wohnstraße jedoch nicht als Grundlage für das Modell StraßeFairTeilen herangezogen werden.

3.2.2 Basisverkehrsregeln

Die StVO gibt die Basisverkehrsregeln für alle VerkehrsteilnehmerInnen vor, die jederzeit gelten, auch wenn keine VZ oder Bodenmarkierungen im Straßenraum existieren. Von juristischer Bedeutung sind hierbei vor allem der im 1. Abschnitt geregelte Vertrauensgrundsatz sowie die im 2. Abschnitt geregelten Fahrregeln für den Fahrzeugverkehr. Dabei sind insbesondere folgende Paragraphen für das Wiener Modell StraßeFairTeilen von Relevanz:

- § 3 Vertrauensgrundsatz
- § 7 Allgemeine Fahrordnung (Rechtsfahrgebot)
- § 19 Vorrang (Rechts-vor-Links)
- § 20 Fahrgeschwindigkeit (angepasste Geschwindigkeit)
- § 23 Halten und Parken

3.2.2.1 § 3 Vertrauensgrundsatz

Der Vertrauensgrundsatz besagt, dass StraßenbenutzerInnen darauf vertrauen dürfen, dass andere Personen die für die Straßenbenutzung maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen. Ausgenommen von dieser Regelung sind Kinder, seh- und körperbehinderte bzw. gebrechliche Personen sowie Personen, aus deren augenfälligem Verhalten geschlossen werden kann, dass diese unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen. Die LenkerInnen von Fahrzeugen haben sich gegenüber diesen ausgenommenen Personen durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist.

Durch den Vertrauensgrundsatz erfolgt eine grundsätzliche Absicherung, indem vorausgesetzt wird, dass alle StraßenbenutzerInnen Kenntnis über die geltenden StVO-Bestimmungen besitzen und sich dementsprechend verhalten. Desweiteren wird insbe-

sondere eine erhöhte Rücksichtnahme gegenüber schwächeren StraßenbenutzerInnen eingefordert.

3.2.2.2 § 7 Allgemeine Fahrordnung

Gem. § 7 Abs. 1 StVO gilt das Rechtsfahrgebot. LenkerInnen von Fahrzeugen haben demnach soweit rechts zu fahren, wie es unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer StraßenbenutzerInnen sowie ohne eigene Gefährdung und ohne Sachbeschädigung möglich ist.

Durch das Rechtsfahrgebot ist klar geregelt, wo FahrzeuglenkerInnen im Straßenraum fahren sollen. Auch bei keiner direkten Vorgabe von Fahrbahnen bzw. Fahrstreifen ist also eine Regelung vorhanden, die durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (z.B. durch Straßenmobiliar) unterstützt werden kann.

3.2.2.3 § 19 Vorrang

Gem. § 19 Abs. 1 StVO haben Fahrzeuge, die von rechts kommen den Vorrang. Schienenfahrzeuge haben auch den Vorrang, wenn sie von links kommen und Einsatzfahrzeuge haben gem. §19 Abs. 2 StVO immer den Vorrang.

Da das Modell StraßeFairTeilen auf einer Deregulierung des Verkehrssystems basiert, sollten weder das VZ „Vorrang geben“ noch das VZ „Halt“ verordnet werden. Als allgemeine Vorrangregelung gilt dann also Rechts-vor-Links. Im Falle einer Vorrangstraße kann zu Beginn des StraßeFairTeilen-Bereiches durch das VZ „Ende der Vorrangstraße“ der Vorrang aufgehoben werden, so dass im Kreuzungsbereich wieder Rechts-vor-Links gilt. Ein VZ, das den Vorrang für alle VerkehrsteilnehmerInnen aufhebt, existiert nicht.

Der erwähnte Linksvorrang von Schienenfahrzeugen gem. § 19 Abs. 1 StVO sowie die Bevorzugung von Schienenfahrzeugen gem. § 28 StVO ist aus Sicht der Verfasser auch im Modell StraßeFairTeilen notwendig, da Straßenbahnen spurgebunden sind, lange Bremswege aufweisen und zugunsten der Attraktivierung des ÖV und im Sinne des Masterplan Verkehr Wien 2003 immer Vorrang genießen sollten.

3.2.2.4 § 20 Fahrgeschwindigkeit

Bezüglich der Fahrgeschwindigkeit gilt gem. § 20 Abs. 1 StVO eine situationsangepasste Fahrgeschwindigkeit sowie gem. § 20 Abs. 2 StVO im Ortsgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Behörde kann aber gem. § 20 Abs. 2a StVO eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit erlassen.

Prinzipiell soll im Modell StraßeFairTeilen die Straßenraumgestaltung vermitteln, wie schnell FahrzeughenkerInnen in einem solchen Bereich fahren dürfen und die Fahrgeschwindigkeit sollte an die aktuelle Situation vor Ort angepasst sein. Die Rechtsgrundlage ist somit gem. § 20 Abs. 1 StVO gegeben. Dennoch ist zu empfehlen, anfänglich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zu verordnen, da vor allem in Nachtzeiten, wenn die Nutzerfrequenz sinkt und die Interaktionsbeziehungen mit anderen StraßennutzerInnen ausbleiben, davon auszugehen ist, dass trotz Gestaltungsmaßnahmen ein solcher Bereich mit zu hohen Geschwindigkeiten durchfahren wird. Eine derartige Reglementierung bietet darüber hinaus eine zusätzliche Verkehrs- und Rechtssicherheit und Geschwindigkeitsübertretungen können entsprechend geahndet werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h könnte beispielsweise schon vor dem eigentlichen StraßeFairTeilen-Bereich verordnet werden bzw. könnte ein StraßeFairTeilen-Bereich in eine bestehende Tempo-30-Zone integriert werden.

3.2.2.5 § 23 Halten und Parken

Bezüglich des Haltens und Parkens gilt gem. § 23 Abs. 1 StVO, dass ein Fahrzeug so abzustellen ist, dass keine StraßenbenutzerInnen gefährdet oder LenkerInnen anderer Fahrzeuge am Wegfahren bzw. am Vorbeifahren gehindert werden. Desweiteren gilt gem. § 23 Abs. 2 StVO, dass Fahrzeuge zum Halten und Parken am Rand der Fahrbahn und parallel zum Fahrbahnrand abzustellen sind, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder VZ nichts anderes ergibt.

Da aber bei einer flächigen, niveaugleichen Gestaltung nicht immer ein Fahrbahnrand existiert bzw. unmittelbar erkennbar ist und prinzipiell ein wildes Parken in direkter Nähe zu den Gebäudefronten vermieden werden sollte, können Stellplätze durch Bodenmarkierungen, die auch in Form von Pflasterungen ausgeführt werden können, gekennzeichnet werden. Das Parken sollte in kritischen Bereichen zusätzlich durch ein Parkverbot unterbunden werden. Das Halten, sofern es tatsächlich im Rahmen der StVO-

Bestimmungen stattfindet, sollte jedoch ermöglicht werden. Hierbei sollte aber auch wiederum darauf geachtet werden, dass möglichst wenige VZ zum Einsatz kommen. Die StVO bietet hierzu die Möglichkeit an, dass gem. § 52 StVO das VZ „Zonenbeschränkung“ mit dem VZ „Parken verboten“ oder auch „Halten und Parken verboten“ ausgewiesen werden kann. Gem. § 54 Abs. 1 StVO kann durch eine Zusatztafel das Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt werden.

In Hinsicht auf das Wiener Modell StraßeFairTeilen bedeutet dies, dass jeweils nur am Anfang und Ende eines StraßeFairTeilen-Bereiches das VZ „Parkverbotzone“ mit der Zusatztafel „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ beschildert wird und alle Stellplätze durch Bodenmarkierungen ausgewiesen werden. Das Parken wird so durch wenige VZ reguliert und der sonst übliche „Schilderwald“ an Halte- und Parkverboten entfällt. Ausnahmeregelungen für den Lieferverkehr sollten vor allem in Geschäftsstraßen berücksichtigt werden. Als Alternative können ebenso Poller verwendet werden, um das Parken zu regulieren. Auch hier gilt es, die Poller sparsam und dezent einzusetzen. Poller sollten daher auch nur Verwendung finden, wenn neben dem Parken auch das Halten unumgänglich unterbunden werden soll.

Abbildung 3-2: VZ „Parkverbotzone“



Quelle: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zeichen_290.svg?uselang=d

3.2.3 Definition von Gehsteig und Fahrbahn

Theoretisch reichen die oben angeführten Basisverkehrsregeln aus, um vor allem den Fahrzeugverkehr auf einer Mischverkehrsfläche zu regeln. Unklar wird es aber hinsichtlich einer Definition von Gehsteig und Fahrbahn bei einer niveaugleichen Gestaltung, wie es Shared Space oder ähnliche Konzepte intendieren. Die Definition von Gehsteig und Fahrbahn ist insofern von Relevanz, da insbesondere das Verhalten der FußgängerInnen gem. § 76 StVO sowie das Verhalten der RadfahrerInnen gem. § 68 StVO unmittelbar an diese Definition gebunden sind.

Im Wesentlichen existieren zu dieser Thematik folgende unterschiedliche Sichtweisen:

- Der gesamte Bereich wird als Fahrbahn ohne Gehsteig definiert.
- Eine „imaginäre Trennlinie“ definiert Gehsteig und Fahrbahn.
- Es gibt weder Gehsteig noch Fahrbahn.

3.2.3.1 Sichtweise 1: Fahrbahn ohne Gehsteig

Wird der gesamte Bereich als Fahrbahn definiert, so haben gem. § 76 StVO FußgängerInnen den äußersten Fahrbahnrand zu benutzen, sich vor dem Betreten der Fahrbahn zu vergewissern, dass keine anderen StraßenbenutzerInnen dadurch gefährdet werden, die Fahrbahn in angemessener Eile und auf kürzestem Weg zu queren und dabei den Fahrzeugverkehr nicht zu behindern. Weiterhin dürfen FußgängerInnen die Fahrbahn im Ortsgebiet nur außerhalb von Kreuzungen queren, wenn die Verkehrslage ein sicheres Überqueren zweifelslos zulässt. Bezüglich des Radverkehrs gilt gem. § 68 StVO, dass RadfahrerInnen Gehsteige und Gehwege nicht in Längsrichtung befahren dürfen. Da nur eine Fahrbahn ohne Gehsteig definiert wird, dürfen RadfahrerInnen, sowie der restliche Fahrzeugverkehr, den gesamten Bereich in Anspruch nehmen, wobei sich dann wiederum der gesamte Fahrzeugverkehr an die Basisverkehrsregeln zu halten hat. Nach dieser Sichtweise ist der Fahrzeugverkehr gegenüber den FußgängerInnen weiterhin bevorrangt. Die Definition entspricht aber auch der gängigen Praxis im Fall mit Gehsteig, da Gehsteige an den Randbereichen der Fahrbahnen angeordnet sind und die FußgängerInnen, abgesehen von Schutzwegen, unter gleichen Bedingungen die Fahrbahn queren.

Die dargestellte Problematik ist jedoch aufgrund der langjährigen Praxiserfahrungen von Shared Space zu relativieren. Es hat sich erwiesen, dass sich gerade durch die unkonventionelle Gestaltung ein völlig anderes Verhalten bei den VerkehrsteilnehmerInnen einstellt und oftmals der rechtliche Vorrang keine Rolle mehr spielt, sondern das Kommunizieren über den Vorrang mittels Handzeichen und Blickkontakt. Darüber hinaus führt die Gestaltung letztendlich zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und zu der notwendigen Geschwindigkeitsreduzierung im Fahrzeugverkehr, welche wiederum erst die interpersonelle Kommunikation und Interaktion zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen ermöglicht.

3.2.3.2 Sichtweise 2: „Imaginäre Trennlinie“

Da Straßenräume, die im Sinne eines Shared Space gestaltet sind, oftmals keine leeren Flächen sind, sondern durch den Einsatz von Straßenmobiliar und differenzierter Oberflächengestaltungen subtil strukturiert sind, um Verkehrsströme zu kanalisieren, ergibt sich eine „imaginäre Trennlinie“ zwischen den abgetrennten Bereichen, die dann indirekt Gehsteig und Fahrbahn definiert.

So ist es möglich mit Hilfe von Sitzgelegenheiten, Baumscheiben oder Radbügeln etc. Bereiche von der Fahrbahn abzutrennen, die dann als „Gehsteig“ fungieren, ohne dass der Fahrzeugverkehr diese befahren kann. Es entstehen „Schutzzonen“, die gerade für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen und insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen dringend erforderlich sind, weil diese Gruppe aufgrund ihres physischen Handicaps nicht in der Lage ist, auf Basis von Handzeichen und Blickkontakten, mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu kommunizieren.

Weiterhin besteht im Sinne einer „imaginären Trennlinie“ gem. § 55 Abs. 7 StVO die Möglichkeit, dass innovative Bodenmarkierungen in Form von Kunst- oder Natursteinen zum Einsatz kommen können. Diese Art der Bodenmarkierung bildet einen liegenden Saum, der gem. § 2 Abs. 10 StVO auch gleichzeitig den Bordstein als Trennelement ersetzt und die niveaugleiche Ausführung rechtfertigt sowie, juristisch betrachtet, Gehsteig und Fahrbahn definiert.

In Hinsicht auf die rechtliche Situation von FußgängerInnen ergibt sich im Vergleich zur ersten Sichtweise keine Veränderung, jedoch können erwähnte „Schutzzonen“ abge-

grenzt werden. RadfahrerInnen sowie der übrige Fahrzeugverkehr haben aufgrund der Definition nun aber die Fahrbahn zu benutzen.

3.2.3.3 Sichtweise 3: Weder Gehsteig noch Fahrbahn

Diese Sichtweise stellt eine rein planerische Sicht dar. Wird der Bereich als eine einheitliche Fläche ohne Gehsteig und ohne Fahrbahn definiert, bedeutet dies theoretisch, dass alle Paragraphen, die sich im Wortlaut explizit auf Gehsteig und Fahrbahn beziehen, ihre Wirkung verlieren würden. Die Konsequenz wäre, dass es in diesem Bereich nahezu eine Gleichstellung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten gäbe und der gesamte Bereich von allen VerkehrsteilnehmerInnen benutzt werden könnte. Weder FußgängerInnen noch Fahrzeugverkehr wären bevorrangt und der Fahrzeugverkehr würde sich weiterhin über die Basisverkehrsregeln regeln. Im Hinblick auf Shared Space wäre dies das Optimum hinsichtlich der Regelung sowie der Gestaltungsmöglichkeiten, da die Gestaltungsprinzipien konsequent umgesetzt werden könnten.

3.3 Fazit

Es zeigt sich, dass die Definition eines Wiener Modells StraßeFairTeilen auch ohne StVO-Änderung möglich ist. Die StVO liefert hierzu eine ausreichende Gesetzesgrundlage und eine Novellierung ist nicht zwingend notwendig.

Die einzige Ergänzung in der StVO, die in diesem Kontext sinnvoll wäre, wäre die Aufnahme eines § 1, wie er in der deutschen StVO formuliert ist. Dieser Paragraph fordert, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert sowie, dass sich alle VerkehrsteilnehmerInnen so zu verhalten haben, dass keine anderen VerkehrsteilnehmerInnen geschädigt, gefährdet, behindert oder belästigt werden. Durch die Einführung dieses Paragraphen würde in Hinsicht auf StraßeFairTeilen eine grundsätzliche Absicherung im Schadensfall entstehen. Zusätzlich fordert dieser Paragraph juristisch genau das Verhalten ein, welches StraßeFairTeilen intendiert. Generell sollte aber keine allzu starke und verbindliche Regulierung erfolgen, da sonst befürchtet werden muss, dass ein innovative Prozesscharakter gehemmt und so eine Weiterentwicklung des Modells StraßeFairTeilen unterbunden werden würde.

Zusammenfassend ergibt sich, dass für die Etablierung des Wiener Modells StraßeFairTeilen eine Umsetzung im Rahmen der derzeitigen rechtlichen Bestimmungen möglich ist und die Basisverkehrsregeln ausreichen. Mehr noch: Da ein nicht definiertes Modell im Sinne von Shared Space einen wesentlich größeren Gestaltungsspielraum ermöglicht als ein juristisch genau definiertes Modell, wird darüber hinaus sogar empfohlen, keine Änderung der StVO vorzunehmen. Allerdings muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich aufgrund der derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen die benachteiligte Stellung von FußgängerInnen außerhalb von Fußgängerzonen und Wohnstraßen im Vergleich zum Fahrzeugverkehr nicht verändert. Daher ist bei der Umsetzung des Wiener Modells StraßeFairTeilen zu empfehlen, dass die im folgenden Kapitel aufgelisteten Gestaltungsgrundsätze und Anwendungsempfehlungen angewendet werden.

4 EMPFEHLUNGEN FÜR DAS WIENER MODELL STRASSEFAIRTEILEN

Die nachfolgenden Punkte zur Gestaltung und den Anwendungsmöglichkeiten von StraßeFairTeilen stellen Empfehlungen dar, die den heutigen Erkenntnisstand reflektieren. Alle Punkte sind kontinuierlich mit neugewonnen Erkenntnissen und Erfahrung sowie dem aktuellen Stand der Wissenschaft abzugleichen, entsprechend zu ergänzen oder abzuändern bzw. zu konkretisieren. Sie sind als Vorschlag und Entscheidungshilfe zu verstehen, wie das Wiener Modell StraßeFairTeilen realisiert werden kann.

4.1 Ziel von StraßeFairTeilen

Im Vordergrund steht das Ziel einer qualitativen Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raumes mit einer Fokussierung auf den Straßenverkehr, indem durch die Neuorganisation und Neugestaltung der Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen, unter Berücksichtigung deren Interessen und Anforderungen an die Funktionalität öffentlicher Räume, wieder fair verteilt und so durch gemeinsame und vielfältige Nutzung ein Miteinander Aller ermöglicht wird.

4.2 Gestaltungsgrundsätze

Als Gestaltungsgrundsätze für StraßeFairTeilen ergeben sich:

- StraßeFairTeilen sollte so gestaltet werden, dass sich der Straßenraum deutlich vom angrenzenden Straßennetz abhebt, für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen selbsterklärend ist und diese durch die Gestaltung vermittelt bekommen, wie sie sich zu verhalten haben.
- StraßeFairTeilen sollte gezielt die Deregulierung des Verkehrssystems zur Förderung der Kommunikation und gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen forcieren und ebenso zur Förderung von mehr Eigenverant-

wortung im Straßenverkehr beitragen, um eine Delegation der Verantwortung von sich selbst auf Andere zu minimieren. Der Verkehr soll sich aufgrund dieser sozialen Interaktion regulieren und selbständig organisieren.

- StraßeFairTeilen sollte keine VLSA und keine bzw. wenige VZ oder Markierungen benötigen. VZ und Markierungen sollten nur dann angebracht werden, wenn durch die Gestaltung alleine nicht die entsprechenden Botschaften an die VerkehrsteilnehmerInnen vermittelt werden können.
- StraßeFairTeilen sollte als Mischverkehrsfläche und daher niveaugleich gestaltet werden, mit der Intention keiner durchgehenden Zuweisung von Flächen zu bestimmten Verkehrsarten, um einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen keine spezifischen Rechte oder räumlichen Ansprüche zuzuweisen. Es gilt, weiche Kanten im Straßenraum zu kreieren, die den Charakter von sensiblen Grenzen aufweisen, die durch den sozialen Gebrauch und nicht durch eine verkehrstechnische Gestaltung entstehen. Falls die Umsetzung des Mischprinzips nicht realisierbar oder zielführend ist, ist es möglich, den fließenden Verkehr mittels einer abschnittweisen Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum bzw. subtilen Strukturierung des Raumes zu kanalisieren und im Separationsprinzip zu führen. Sofern aufgrund besonderer Umstände keine niveaugleiche Gestaltung möglich ist, kann auch eine minimale Bordsteinkante von max. 3 cm Höhe ausgebildet werden, dies sollte aber nur auf linearen Abschnitten umgesetzt werden und nicht in Platzbereichen.
- StraßeFairTeilen basiert auf einem neuen Verständnis von Risiko im öffentlichen Raum. Aufgrund der Gestaltung des öffentlichen Straßenraums wird das Bewusstsein für Risiken und Gefahren geschärft. Risikomanagement tritt an die Stelle von Risikoverleugnung und ermöglicht einen bewussten und verantwortungsvollen Umgang mit Gefahren im Straßenverkehr. Die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen wird dadurch erhöht, was insgesamt zur Erhöhung der objektiven Sicherheit führt.
- StraßeFairTeilen sollte die Ansprüche aller Nutzergruppen berücksichtigen, um eine optimale Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum zu gewährleisten und sollte daher barrierefrei gestaltet werden. Dabei gilt es, die Anforderungen spezieller Gruppen wie Kinder, SeniorInnen, aber auch ÖV, Lieferverkehr, Müllabfuhr, Rettung und Feuerwehr zu berücksichtigen. Für blinde und sehbehinderte Menschen sollte aufgrund der niveaugleichen Gestaltung und des Wegfalls der Bordsteinkanten ein adäquates Leitsystem integriert werden. Darüber hinaus sollten durch eine subtile Strukturierung

rung mittels Straßenmobiliar Schutzzonen für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen zur Verfügung stehen, die nicht vom MIV befahren werden können.

- StraßeFairTeilen sollte ebenso die Koexistenz unterschiedlicher Funktionen und Nutzungen im öffentlichen Raum forcieren. Durch die Aufwertung bzw. Re-Etablierung der sozialräumlichen Funktionen, insbesondere der Aufenthaltsfunktion, soll die Dominanz der Verkehrsfunktion ausbalanciert werden und so ein Gleichgewicht zwischen Verweilen und Verkehr entstehen. Daher sollten jederzeit erkennbare und sichtbare Ruhe- und Aufenthaltszonen im öffentlichen Straßenraum gestaltet werden, die den VerkehrsteilnehmerInnen signalisieren, dass hier auch andere Funktionen als die des Verkehrs stattfinden bzw. Menschen anwesend sind, die andere Nutzungen in dem selben Raum wahrnehmen. Dies kann durch die gezielte Platzierung von Sitzgelegenheiten im Straßenraum oder durch die Verlagerung von Außenbereichsbereichen von Gastronomiebetrieben sowie von Auslagen von Geschäften in den Straßenraum erreicht werden. Weiterhin könnten solche Bereiche oder andere Treffpunkte von Menschen sowie die umgebende Gebäudekulisse durch auffällige Gestaltungsmaßnahmen bewusst in Szene gesetzt werden.
- StraßeFairTeilen sollte die Sichtbeziehungen zwischen allen im Straßenraum anwesenden VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen ermöglichen, um die Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme untereinander zu gewährleisten. Der ruhende Verkehr sollte daher weitgehend verlagert bzw. in sensiblen Bereichen völlig unterbunden werden. Nach Möglichkeit sollten Sammelgaragen oder Parkplätze in fußläufiger Entfernung geschaffen werden. Das Halten, sofern es im Rahmen der StVO stattfindet, sollte ermöglicht werden. Der Unterschied zwischen Halten und Parken sollte allerdings durch gestalterische Maßnahmen klar definiert sein, damit ein wildes Parken verhindert wird. Ebenso sollten störende, auffällige Werbetafeln oder sonstige störende Aufbauten, die die Sichtbeziehungen einschränken und darüber hinaus die Aufmerksamkeit der VerkehrsteilnehmerInnen ablenken, grundsätzlich vermieden werden.
- StraßeFairTeilen sollte auf wichtige Querungsrelationen von FußgängerInnen hinweisen. Diese sollten so prägnant gestaltet werden, dass keine Beschilderung verordnet werden muss.
- StraßeFairTeilen sollte aufgrund der Gestaltung niedrige Geschwindigkeiten im MIV fördern. Ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau liegt bei ca. 30 km/h. Dieses sollte durch eine 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet und anfänglich

überwacht werden. Damit ein niedriges Geschwindigkeitsniveau unter 30 km/h auch konsequent eingehalten wird, ist zu empfehlen, die Bereiche vorerst auf 500 m zu begrenzen.

- StraßeFairTeilen sollte bei der Gestaltung hochwertige und an die Umgebung angepasste Materialien verwenden, die den sozialen und kulturellen Kontext des Ortes reflektieren und zu einer differenzierten Oberflächengestaltung beitragen. Sollten Pflasterungen verwendet werden, sind diese hinsichtlich der Belastbarkeit, Flächenstabilität, Verschiebesicherheit, Rutschfestigkeit, Begehbarkeit sowie der allgemeinen Ästhetik sorgfältig auszuwählen. Hinsichtlich der Lastklasse ist darauf zu achten, dass diese entsprechend der Verkehrsbelastung bestimmt wird und, sofern keine Kfz-freien Bereiche abgetrennt sind, die Pflasterung mit entsprechender Lastklasse im ganzen Straßenraum ausgeführt wird. Ebenso sollte auch das verwendete Straßenmobiliar hochwertige Materialien aufweisen und auf die Umgebung abgestimmt werden.
- StraßeFairTeilen sollte nach Möglichkeit die Aufenthaltsbereiche sowie markante Umgebungselemente durch ein angepasstes Beleuchtungskonzept in Abend- und Nachtzeiten bewusst akzentuieren.
- StraßeFairTeilen sollte in der Regel durch einen umfassenden, partizipativen Prozess umgesetzt werden, welcher für Wien noch gesondert auszuarbeiten ist, da es sich hier um eine neue Art der Verkehrsorganisation handelt, wo im Planungsprozess ein Umdenken bzw. Lernprozess erforderlich ist.
- StraßeFairTeilen sollte kontinuierlich weiterentwickelt werden und realisierte Projekte sollten evaluiert, einer Wirkungskontrolle unterzogen und sofern erforderlich optimiert werden.

4.3 Anwendungsmöglichkeiten

Hinsichtlich der Anwendungsmöglichkeiten von StraßeFairTeilen stellt sich prinzipiell nicht die Frage, wo es anwendbar ist, sondern vielmehr ob eine Anwendung an diesem Ort sinnvoll bzw. zielführend ist. Anzumerken ist ebenso, dass, auch wenn die Anwendung von StraßeFairTeilen sinnvoll ist, es nicht zwangsläufig bedeutet, dass StraßeFairTeilen immer die beste und einzige Anwendungsmöglichkeit darstellt.

Eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Anwendung ist, dass die Anwendungsorte sowohl vom MIV als auch vom NMV frequentiert werden und dort aufeinandertreffen. Es ist auch möglich, StraßeFairTeilen anzuwenden, wenn im Anwendungsbereich ÖV-Linien verkehren. Dies stellt kein direktes Ausschlusskriterium dar, ist aber in Wien noch genau zu prüfen.

4.3.1 Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten

- Die Anwendung von StraßeFairTeilen ist auf allen öffentlichen Straßen und Plätzen sinnvoll, wo die sozialräumlichen Funktionen zu Gunsten des MIV und der damit verbundenen verkehrstechnischen Gestaltung unterbunden bzw. qualitativ minimiert werden. Das sind zum einen die Straßenräume, die unter Aufrechterhaltung der Auto-Mobilität vornehmlich dem Aufenthalt, dem Verweilen und der direkten sowie indirekten zwischenmenschlichen Kommunikation dienen (sollen) und bereits jetzt schon eine gewisse Interaktionsdichte zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen aufweisen. Zum anderen sind es die Straßenräume, die vornehmlich Funktionen eines Verkehrsraumes aufweisen und wo durch die Anwendung von StraßeFairTeilen eine Aufwertung der sozialräumlichen Funktionen forciert und eine Belebung des öffentlichen Raumes angestrebt wird und folglich dessen eine gewisse Interaktionsdichte zu erwarten ist.
- Wesentlich ist, dass die Interaktionsdichte immer durch ein gewisses Verhältnis zwischen MIV und NMV bestimmt wird. Was bedeutet dies in der Praxis? Ist der Anteil des MIV in Relation zum Anteil des NMV zu hoch oder beide Anteile generell zu gering, ist die Anwendung von StraßeFairTeilen nicht zielführend. Eine genaue Quantifizierung dieses Verhältnisses wäre zu restriktiv, da auch dieses immer relativ zur Ausprägung der räumlichen Dimension des Anwendungsortes betrachtet werden muss.

- Verallgemeinernd lässt sich jedoch aussagen, dass, je größer die räumliche Dimension des Anwendungsortes, desto ausgewogener sollte das Verhältnis zwischen MIV und NMV sein, da sonst wieder zu starke Verdrängungs- und Separationseffekte auftreten und eine Mischung bzw. gemeinsam Raumnutzung unterbunden wird oder gar nicht erst stattfindet. Hinsichtlich einer DTV-Obergrenze ist es daher sinnvoll, sich an den Einsatzgrenzen der niederländischen, schwedischen und schweizerischen Projekte zu orientieren und diese als Maßstab heranzuziehen. Hier zeigt sich, dass die Anwendung solcher Gestaltungsprinzipien ab einem DTV von ca. 20.000 an ihre Grenzen stößt. Ab einem höheren DTV ist davon auszugehen, dass die Straßenräume wieder verstärkt konventionell-verkehrstechnisch gestaltet werden müssen, wie es beispielsweise in Drachten beim Kreisverkehr „Laweiplein“ oder in London auf der Kensington High Street³ der Fall ist. Desweiteren ist die Anwendung von StraßeFairTeilen nur auf Einbahnen oder zweistreifigen Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung zu empfehlen oder wenn durch die Anwendung von StraßeFairTeilen ein Rückbau auf ein Fahrstreifen je Richtung ermöglicht wird.

4.3.2 Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten

- Auf allen Straßen, die ausschließlich als Verkehrsraum dienen und/oder Teil des schnellen und hochrangigen Straßennetzes sind und zwingend eine verkehrstechnische Gestaltung benötigen, wie beispielsweise Autobahnen, Schnellstraßen und Freilandstraßen.
- Auf Hauptverkehrsstraßen und in innerörtlichen Straßenräumen, die aufgrund eines zu hohen DTV oder aufgrund der fehlenden Frequenz und Interaktionsdichte, aber im speziellen aufgrund zu weniger nicht-motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen, nicht für eine sinnvolle Anwendung geeignet sind. Insbesondere zählen dazu schwach-frequentierte Nebenstraßen mit vorwiegend monofunktionaler Nutzung, die nicht das Potenzial aufweisen, dass durch die Anwendung von StraßeFairTeilen eine gewisse Interaktionsdichte oder Aufwertung der sozialräumlichen Funktionen zu erwarten ist.

³ Die Kensington High Street ist eine vierstreifige Hauptgeschäftsstraße, die pro Tag von ca. 40.000 Kfz und 120.000 FußgängerInnen frequentiert wird. Trotz der Anwendung der Shared Space Prinzipien existieren hier aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nach wie vor z.B. VLSA und Fahrbahnmarkierungen.

- Weiterhin ist StraßeFairTeilen auch nicht sinnvoll in Bereichen mit hohem Parkraumdruck umzusetzen, wo keine Möglichkeit besteht, alternative Stellplatzmöglichkeiten zu schaffen oder das Parken gestalterisch zu unterbinden bzw. einzuschränken. Hier besteht die Gefahr, dass der Straßenraum zugeparkt wird und die wichtigen Sichtbeziehungen dadurch minimiert oder gänzlich verhindert werden.
- Hinsichtlich der Anwendung von StraßeFairTeilen in Kombination mit dem ÖV ist zu empfehlen, dass StraßeFairTeilen nicht angewandt wird, wenn am Anwendungsort zu viele ÖV-Linien verkehren oder aufeinandertreffen und gleichzeitig der MIV-Anteil sehr hoch ist. Dies gilt insbesondere bei Straßen mit Straßenbahnlinien. Linienbusse sind flexibler zu bewerten. Sofern die Haltestellenbereiche nicht außerhalb des Anwendungsortes situiert werden können, sind diese gemäß den Gestaltungsrichtlinien barrierefrei auszuführen und auch bei niveaugleicher Straßenraumgestaltung mit der üblichen Erhöhung von 15 cm auszubilden. Die Haltestellen sind dann durch entsprechende Maßnahmen in Anwendungsbereich so zu gestalten, dass sie sich im Gesamtbild integrieren.

Tabelle 4-1: Anwendungsempfehlungen für StraßeFairTeilen

StraßeFairTeilen

Empfohlene Anwendungsmöglichkeiten:

- ✓ auf (Haupt-)Geschäftsstraßen und Straßen mit Mischnutzungen mit hoher Nutzerfrequenz und Interaktionsdichte mit einem DTV < 20.000 Kfz
- ✓ in innerstädtischen Bereichen mit kleinen Straßenquerschnitten
- ✓ zur Umgestaltung von VLSA-geregelten Kreuzungen in attraktive Plätze
- ✓ im Bereich von Schulen oder öffentlichen Einrichtungen
- ✓ im Bereich von Bahnhofsvorplätzen

Nicht empfohlene Anwendungsmöglichkeiten:

- ✗ auf Straßen, die ausschließlich Teil des schnellen Verkehrsnetzes sind
- ✗ auf Hauptverkehrsstraßen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und/oder einem DTV > 20.000 Kfz
- ✗ auf schwachfrequentierten Nebenstraßen mit monofunktionaler Nutzung (z.B. typische Tempo-30-Zonen abseits der Hauptstraßen)
- ✗ auf Straßen mit geringer Nutzerfrequenz und Interaktionsdichte
- ✗ in Bereichen mit hohem Parkraumdruck
- ✗ in Industrie- und Gewerbegebieten
- ✗ in Bereichen mit starker ÖV-Frequenz

Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009

5 AUSGEWÄHLTE ANWENDUNGSBEISPIELE FÜR DAS WIENER MODELL STRASSEFAIRTEILEN

5.1 Wien 16 „Tortenecken“

Das Anwendungsbeispiel Wien 16 „Tortenecken“ zeigt, wie das Wiener Modell StraßeFairTeilen in einem historisch gewachsenen Stadtviertel umgesetzt werden könnte. Aufbauend auf der von den Autoren verfassten Studie (vgl. Käfer A. et al. 2009), in der unter anderem bereits ein verkehrsplannerischer Gestaltungsvorschlag unter Berücksichtigung des Ansatzes StraßeFairTeilen für die Straßenabschnitte rund um die „Tortenecken“ ausgearbeitet wurde, wurde eben dieser Gestaltungsvorschlag herangezogen und im Zuge der vorliegenden Studie weiterentwickelt und konkretisiert.

5.1.1 Projektgegenstand

Das Anwendungsbeispiel Wien 16 „Tortenecken“ befindet sich im 16. Wiener Gemeindebezirk Ottakring und umfasst die Grundsteingasse, Bertoligasse, Abelegasse, Friedrich-Kaiser-Gasse, Haberlgasse und Fröbelgasse zwischen der Kirchstetterngasse und der Lindauergasse (sh. Abbildung 5-1).

Im ausgewählten Quartiersbereich befinden sich zwei dreiecksförmige Grünflächen, die aufgrund ihrer Form auch als „Tortenecken“ bezeichnet werden. Seitens der MA42 ist die Umgestaltung dieser Grünflächen geplant, um den öffentlichen Raum in diesem Gebiet aufzuwerten. Hinsichtlich der geplanten Umgestaltung ist es sinnvoll, sich bei der Neugestaltung nicht nur auf die „Tortenecken“ zu beschränken, sondern auch durch die Anwendung von StraßeFairTeilen die Qualität des öffentlichen Raumes ganzheitlich und für alle NutzerInnen aufzuwerten.

In Bezug auf die ausgearbeiteten und dargelegten Anwendungsmöglichkeiten von StraßeFairTeilen ist anzumerken, dass die ausgewählten Straßenzüge nur mäßig bis schwach vom NMV und MIV frequentiert werden und es dort auch keinen ÖV gibt. Die vorgeschlagenen Anwendungsgrenzen werden zwar deutlich unterschritten, aber

dennoch eignen sich die ausgewählten Straßenzüge für eine sinnvolle Anwendung aus folgenden Gründen:

- Die derzeitige Straßenraumgestaltung betont im Wesentlichen nur die Funktion als Verkehrs- und Abstellraum für Kfz. Die sozialräumlichen Funktionen des öffentlichen Raumes sowie die Bedürfnisse von FußgängerInnen werden dadurch stark eingeschränkt. Durch die Umgestaltung kann die Attraktivität für den NMV deutlich aufgewertet werden.
- Die Grünflächen sowie die dort situierte Grund- und Hauptschule können in die Umgestaltung integriert werden und bieten ein erhebliches Potenzial zur Belebung des öffentlichen Raumes.

Abbildung 5-1: Luftbild „Tortenecken“



Quelle: <http://www.bing.com/maps>

5.1.2 Bestandsanalyse

Die ausgewählten Straßenzüge befinden sich in einer Tempo-30-Zone. Als Querungshilfe für FußgängerInnen existieren im Kreuzungsbereich Haberlgasse/Grundsteingasse ein ungeregelter und auf Gehsteigniveau angehobener Schutzweg über die Haberlgasse sowie ein ungeregelter Schutzweg über die Grundsteingasse. Als Schutzmaßnahme ist im Vorplatzbereich der Volks- und Hauptschule ein Geländer angebracht, das SchülerInnen daran hindern soll, auf die angrenzende Fahrbahn zu gelangen.

Für den Radverkehr gibt es keine bestehenden Radfahranlagen. Die nächstgelegenen Radfahranlagen befinden sich nördlich der Neulerchenfelder Straße in der Gaulachergasse, südlich der Thaliastraße in der Fröbelgasse sowie westlich auf dem Lerchenfelder Gürtel (Gürtelradweg). Entlang der Haberlgasse verläuft eine ausgeschilderte Radroute Richtung Hasnerstraße.

Der Verkehr ist überwiegend durch Einbahnregelungen organisiert. Die Friedrich-Kaiser-Gasse und die Grundsteingasse werden als Einbahn stadteinwärts geführt, die Abelegasse als Einbahn stadtauswärts sowie die Lindauergasse, Haberlgasse und Liebhartsgasse als Einbahn in Richtung Thaliastraße. Des Weiteren gilt in der Fröbelgasse ein Fahrverbot für Lkw mit einer Länge über 10 m.

Im gesamten Bereich dominieren im wesentlichen Quell- und Zielverkehr, mit Ausnahme der Haberlgasse, die eine Verbindungsstrecke für den Durchgangsverkehr zwischen der Ottakringer Straße, Neulerchenfelder Straße und Thaliastraße darstellt.

Für den ruhenden Verkehr sind im Bestand derzeit 129 Stellplätze vorhanden. Die 129 Stellplätze setzen sich aus 123 Stellplätzen, einem Behindertenstellplatz sowie einer Ladezone von 25 m (entspricht 5 Stellplätzen) zusammen.

5.1.3 Vorschlag zur Neugestaltung und Neuorganisation

Bei der Neugestaltung und Neuorganisation wird empfohlen, dass der öffentliche Raum durch die Betonung der Aufenthaltsfunktion qualitativ aufgewertet wird und so die Dominanz als Verkehrsraum reduziert wird. Dabei sind insbesondere die Bedürfnisse von FußgängerInnen und von Menschen, die an diesem Ort verweilen möchten, zu berücksichtigen. Der ausgearbeitete Gestaltungsvorschlag zeigt, wie unter Einbindung der Grünflächen und des Schulumfeldes die vorgeschlagenen Gestaltungsgrundsätze von StraßeFairTeilen im Straßenraum rund um die „Tortenecken“ umgesetzt werden können (sh. Plan 2).

Gemäß den ausgearbeiteten Gestaltungsgrundsätzen von StraßeFairTeilen wird vorgeschlagen, dass der gesamte Straßenraum der ausgewählten Straßenzüge auf Gehsteigniveau angehoben und als niveaugleiche, beigefarbene Pflasterfläche ausgeführt wird und so als StraßeFairTeilen-Bereich für alle NutzerInnen identifizierbar ist. Lediglich die Fahrbahnen um die „Tortenecken“ werden asphaltiert und durch einen liegenden, steingrauen Pflastersaum von den Gehsteigen abgetrennt. Desweiteren sind drei Querungshilfen über die Fahrbahnen zu den Aufenthaltsbereichen der Grünflächen vorgesehen. Die Querungshilfen sowie die Einfahrten zu den Gebäuden könnten als steingraue Pflasterungen gestaltet werden, wodurch sie sich aufgrund des Farbkontrastes von der Umgebung abheben würden und so für den NMV und MIV deutlich erkennbar wären. Hinsichtlich der Verkehrsorganisation wird vorgeschlagen, die Grundsteingasse im Bereich der östlichen „Tortenecke“ als Sackgasse auszuführen und alle übrigen Gassen als Einbahnen zu führen. Die Zufahrt zu einer bestehenden Kfz-Werkstatt in der Grundsteingasse bliebe so weiterhin gewährleistet.

Durch diese Umgestaltungsmaßnahmen sowie die Neuorganisation würden zusätzlich zu den Grünflächen zwei platzartige Bereiche entstehen. Einerseits ein als Mischverkehrsfläche gestalteter Platz im Kreuzungsbereich Haberlgasse/Grundsteingasse zwischen den beiden „Tortenecken“ sowie andererseits ein platzartiger Bereich vor der Volks- und Hauptschule in der Grundsteingasse. Der Gestaltungsvorschlag sieht vor, dass die asphaltierten Fahrbahnen in diesen beiden platzartigen Bereichen in Form von steingrau gepflasterten „Haltelinien“ enden. Die „Haltelinien“ signalisieren den Kfz-LenkerInnen, dass ab dieser Stelle zusätzlich erhöhte Aufmerksamkeit geboten ist. Auf der Mischverkehrsfläche im Kreuzungsbereich Haberlgasse/Grundsteingasse sind als zusätzliche Gestaltungsmaßnahme bunte Bodenmarkierungen vorgesehen, welche überdimensionale „Smarties“ symbolisieren und die Gestaltungsidee der MA42 zur Um-

gestaltung der „Tortenecken“ reflektieren⁴. Desweiteren ist im Bereich vor der Schule ein überdimensionales Himmel-und-Hölle-Hüpfspiel vorgesehen, das den Kfz-LenkerInnen den Eindruck vermitteln soll, als ob sie über einen Schulhof fahren würden. Das Hüpfspiel ist so groß gestaltet, dass es nicht zum Spielen verwendet werden kann. Die Sondermarkierungen tragen zusätzlich zur Erhöhung der Aufmerksamkeit bei und unterstreichen, dass hier auch andere Funktionen als die des Verkehrs wahrgenommen werden können.

Zur subtilen Strukturierung und zur Kanalisierung des Verkehrs sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität wird vorgeschlagen, die Seitenräume der Mischverkehrsfläche sowie den Bereich vor der Schule mit robusten Sitzbankblöcken, Leuchtkörpern und Pollern auszustatten. Im Schulbereich signalisiert das Straßenmobiliar sowohl den Schülern als auch den Kfz-LenkerInnen eine deutliche Nutzungsgrenze. Die Poller im Schulbereich sollten versenkbar sein und so ermöglichen, den gesamten Raum als erweiterbaren Schulhof für Feste oder sonstige schulische Aktivitäten zu nutzen. Im Bereich der Mischverkehrsfläche vermittelt der in den Straßenraum verlagerte Außensitzbereich des Gastronomiebetriebes ebenso wie die dort situierten Sitzbankblöcke, dass sich in diesem Bereich Menschen aufhalten und verweilen. Die Leuchtkörper akzentuieren in den Abend- und Nachtzeiten zusätzlich zur bestehenden Straßenbeleuchtung dezent die Sitzbereiche und tragen zu einem stimmungsvollen Ambiente bei. Zudem unterbinden die Poller das Parken an kritischen Punkten, wie beispielsweise vor den Querungshilfen, sowie tragen sie zur Akzentuierung der Ein- und Ausfahrtsbereiche bei und verdeutlichen in Verbindung mit den Pflasterungen, dass hier der StraßeFairTeilen-Bereich beginnt bzw. endet.

Aufgrund der niveaugleichen Gestaltung und dem Wegfall der Bordsteinkanten wird vorgeschlagen, dass im Bereich der Mischverkehrsfläche im Kreuzungsbereich Haberlgasse/Grundsteingasse ein Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen integriert wird. Das Leitsystem verläuft gezielt an den gestalteten „Haltelinien“ vorbei, damit Blinde und schwächere VerkehrsteilnehmerInnen vom MIV besser wahrgenommen werden können und diese den Bereich sicher queren können.

Gemäß den vorgeschlagenen Gestaltungsgrundsätzen fallen alle VZ weg. Nur die Einbahnen sowie die Sackgasse werden ausgewiesen. Da sich der StraßeFairTeilen-Bereich bereits in einer Tempo-30-Zone befindet, ist keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nötig. Das Parken wird durch die in Kapitel 3.2.2.5 vorgeschlagene Parkver-

⁴ Die MA42 sieht bei der Gestaltung der „Tortenecken“ als „Tortenbelag“ Smarties vor.

botszone mit Zusatztafel reguliert. Innerhalb des gesamten StraßeFairTeilen-Bereiches wird vorgeschlagen, die Stellplätze aufgrund der Zonenbeschränkung mittels dunkelgrauer Pflastersteine zu markieren.

5.2 Pilotprojekt Mariahilfer Straße

5.2.1 Projektgegenstand

Aufgrund der Prämierung des Augustinplatzes als eines von vier Siegerprojekten im Rahmen des Gender Mainstreaming Wettbewerbes StadtFairTeilen sollte im 7. Wiener Gemeindebezirk Neubau auch ein Pilotprojekt StraßeFairTeilen ausgearbeitet werden. Nach Abstimmungsgesprächen fiel die Entscheidung zur Ausarbeitung des Pilotprojektes StraßeFairTeilen auf die innere Mariahilfer Straße und zwar auf den Abschnitt zwischen Zieglergasse und Neubaugasse (sh. Abbildung 5-2).

In Bezug auf die bereits ausgearbeiteten und dargelegten Anwendungsmöglichkeiten von StraßeFairTeilen eignet sich der ausgewählte Straßenabschnitt für eine sinnvolle Anwendung aus folgenden Gründen:

- Die Mariahilfer Straße als Hauptgeschäftsstraße wird vom NMV und MIV stark frequentiert. Laut Erhebungen wird der Abschnitt zwischen Otto-Bauer-Gasse/Andreagasse/Zieglergasse an einem Werktag zwischen 6:00 und 22:00 Uhr von ca. 8.500 Pkw frequentiert. Laut der Passantenzählung von 2008 wird der Abschnitt zwischen Otto-Bauer-Gasse und Esterhazygasse donnerstags zwischen 8:30 und 19:00 Uhr von ca. 44.500 FußgängerInnen sowie samstags zwischen 8:30 und 18:00 Uhr von ca. 62.400 FußgängerInnen frequentiert.
- Das Verkehrsaufkommen von ca. 8.500 Pkw sowie die Länge von ca. 300 m liegen im Rahmen der vorgeschlagen Anwendungsgrenzen.
- Die notwendige Interaktionsdichte gemäß den Grundsätzen von StraßeFairTeilen ist auf dem gesamten Abschnitt vorhanden.
- Es treffen unterschiedlichste Ansprüche an die Gestaltung des öffentlichen Raumes aufeinander.
- Wesentliche Elemente der derzeitigen Gestaltung können als Grundlage für die Neugestaltung herangezogen werden.

Abbildung 5-2: Luftbild Mariahilfer Straße zwischen Zieglergasse und Neubaugasse



Quelle: <http://www.bing.com/maps>

5.2.2 Bestandsanalyse

5.2.2.1 Fußgängerverkehr

Der ausgewählte Straßenabschnitt befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Die Gehsteige sind gepflastert und weisen im Bestand Breiten zwischen 7 m und 12 m auf. Im Bereich der U-Bahnabgänge zur U3-Haltestelle Zieglergasse betragen die Gehsteigbreiten auf beiden Straßenseiten rund 6 m.

Als Querungshilfe für FußgängerInnen existieren in den Kreuzungsbereichen Zieglergasse/Mariahilfer Straße, Otto-Bauer-Gasse/Mariahilfer Straße und Neubaugasse/Amerlingstraße/Mariahilfer Straße geregelte Schutzwege. Im Kreuzungsbereich Esterhazygasse/Mariahilfer Straße existieren ein unregelmäßiger Schutzweg mit Aufdoppelung über die Mariahilfer Straße sowie ein unregelmäßiger Schutzweg über die Esterhazygasse. Im Kreuzungsbereich Andreasgasse/Mariahilfer Straße besteht kein Schutzweg. Die Fahrbahn der Andreasgasse ist jedoch im Gehsteigbereich der Mariahilfer Straße auf Gehsteigniveau angehoben und mit einer unterschiedlichen Pflasterung gestaltet.

Die Gehsteige sind im Bereich der Schutzwege auf 3 cm abgesenkt und zusätzlich durch Poller von der Fahrbahn abgetrennt. Im gesamten Straßenabschnitt befinden sich insgesamt acht Sitzbänke zum Ausruhen und Verweilen. Vier Sitzbänke sind im Bereich der Mariahilfer Straße/Esterhazygasse situiert und vier Sitzbänke im Abschnitt zwischen Zieglergasse und Otto-Bauer-Gasse (sh. Plan 3.1).

5.2.2.2 Radverkehr

Auf dem ausgewählten Straßenabschnitt der Mariahilfer Straße gibt es keine bestehenden Radfahranlagen. Der Radverkehr wird zusammen mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt. Radfahren gegen die Einbahn ist in der Zieglergasse, der Esterhazygasse und der Neubaugasse gestattet. Im gesamten Abschnitt befinden sich Radabstellmöglichkeiten für ca. 90 Fahrräder. Diese Abstellanlagen sind hauptsächlich in der Nähe der Schutzwege und im Bereich der U-Bahnabgänge situiert (sh. Plan 3.1).

5.2.2.3 Öffentlicher Verkehr

Auf dem ausgewählten Straßenabschnitt zwischen Zieglergasse und Neubaugasse verkehren keine oberirdischen ÖV-Linien. Im Kreuzungsbereich Neubaugasse/Amerlingstraße/Mariahilfer Straße verkehrt die Buslinie 13A sowie im Kreuzungsbereich Amerlingstraße/Schadegasse die Buslinie 14A. Im mittleren Straßenabschnitt befindet sich auf jeder Straßenseite ein U-Bahnabgang zur U3-Haltestelle Zieglergasse sowie auf der Straßenseite des 6. Bezirkes ein Lift zur U3-Haltestelle Zieglergasse (sh. Plan 3.1).

5.2.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Für den MIV gilt auf der inneren Mariahilfer Straße generell ein Tempolimit von 30 km/h. Die Mariahilfer Straße weist auf dem ausgewählten Straßenabschnitt eine Fahrbahnbreite von 6,50 m mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf. Die Fahrstreifen sind durch eine Mittelleitlinie markiert. Im Abschnitt zwischen den U-Bahnabgängen ist die Fahrbahnbreite auf 6 m reduziert.

Mit Ausnahme der Amerlingstraße und der als Wohnstraße ausgewiesenen Andreasgasse werden alle Seitengassen in diesem Abschnitt als Einbahnen geführt. Die Zieglergasse wird als Einbahn in Richtung Lerchenfelder Straße geführt und die Otto-Bauer-Gasse, Esterhazygasse und Neubaugasse werden als Einbahnen in Richtung Mariahilfer Straße geführt.

Der Verkehr wird in den Kreuzungsbereichen Zieglergasse/Mariahilfer Straße, Otto-Bauer-Gasse/Mariahilfer Straße und Neubaugasse/Amerlingstraße/Mariahilfer Straße mittels VLSA geregelt. In den Kreuzungsbereichen Andreasgasse/Mariahilfer Straße und Esterhazygasse/Mariahilfer Straße ist der Verkehr auf der Mariahilfer Straße bevorrangt (sh. Plan 3.1).

5.2.2.5 Ruhender Verkehr

Der ausgewählte Straßenabschnitt befindet sich in einer Kurzparkzone. Die Kurzparkzone erlaubt eine Parkdauer von maximal 1,5 Stunden und gilt Mo-Fr 8-18 Uhr sowie Sa 8-12 Uhr.

Insgesamt gibt es auf dem Abschnitt zwischen Zieglergasse und Neubaugasse 31 reguläre Stellplätze, 1 Behindertenstellplatz, 2 Ladezonen von 20 m Länge und 3 Ladezonen von 15 m Länge sowie 2 Taxistände. Die Parkstreifen sind parallel zum Gehsteig angeordnet und in Form von Pflasterungen gestaltet (sh. Plan 3.1). Tabelle 5-1 bis Tabelle 5-3 stellen die Stellplätze, die Ladezonen und Taxistände aufgeschlüsselt nach 6. und 7. Bezirk dar.

Tabelle 5-1: Stellplätze im Bestand

Bereich	Stellplätze
6. Bezirk	9
7. Bezirk	22
Summe	31

Tabelle 5-2: Ladezonen im Bestand

Ladezonen	Zeitliche Beschränkung
6. Bezirk	
Ladezone 15 m (ON 85-87)	Mo-Fr 7-11 Uhr
Ladezone 20 m (ON 95-97)	Mo-Fr 18-21 Uhr
Ladezone 20 m (ON 79)	Mo-Fr 7-17 Uhr
7. Bezirk	
Ladezone 15 m (ON 88A)	Mo-Fr 7-17 Uhr
Ladezone 15 m (ON 78-82)	Mo-Fr 7-17 Uhr

Tabelle 5-3: Taxistände im Bestand

Taxistände	Stellplätze
6. Bezirk	
Taxistand (ON 79-83)	8
7. Bezirk	
Taxistand (ON 88C-90)	5

Neben den Stellplätzen im öffentlichen Raum gibt es im näheren Umfeld des ausgewählten Straßenabschnittes vier öffentliche Parkgaragen, die zudem an das Parkleitsystem der Stadt Wien angeschlossen sind und durch Wegweiser ausgewiesen sind. Die vier Garagen weisen in Summe eine Stellplatzkapazität von 560 Stellplätzen auf (sh. Tabelle 5-4). Die Garagen sind:

- Garage Mariahilf (Beim C&A)
- Garage Zieglergasse
- Garage Atterseehaus
- Garage Generali Center

Die Garagen Zieglergasse und Mariahilf sind in beiden Fahrtrichtungen an der Kreuzung Zieglergasse/Mariahilfer Straße ausgeschildert, die Garage Atterseehaus in beiden Fahrtrichtungen an der Kreuzung Andreasgasse/Mariahilfer Straße und die Garage Generali Center ist auf Höhe des Generali Center ausgeschildert.

Tabelle 5-4: Öffentliche Parkgaragen im näheren Umfeld

Garage	Garageneinfahrt	Stellplätze
Mariahilf (Beim C&A)	Zieglergasse 3	106
Zieglergasse	Zieglergasse 8	120
Atterseehaus	Andreasgasse 4	100
Generali Center	Damböckgasse 4	234
Summe		560

5.2.2.6 Defizite im Bestand

Die derzeitige Gestaltung der Mariahilfer Straße ermöglicht den FußgängerInnen momentan nur an den Schutzwegen eindeutige Quermöglichkeiten über die Fahrbahn. Es ist aber häufig zu beobachten, dass FußgängerInnen abseits der Schutzwege die Fahrbahn queren, um ohne Umweg zum gewünschten Ziel bzw. Geschäft zu gelangen. Sofern es die Verkehrslage erlaubt, wird auch manchmal bei rotem Lichtsignal der Schutzweg gequert, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden. Die Parkstreifen, die Fahrradständer sowie die U-Bahnabgänge stellen beim Queren der Fahrbahn abseits der Schutzwege mehr oder weniger undurchlässige Barrieren dar. Diese Barrieren tragen in Verbindung mit der verkehrstechnischen Straßenraumgestaltung dazu bei, dass sehr deutliche bis starre Raum- und Funktionszuweisungen stattfinden und der Kfz-Verkehr stark kanalisiert wird.

Desweiteren stellen bei hoher Fußgängerfrequenz vor allem die City-Lights, die Telefonzellen, die Litfaßsäule aber auch der Lift zur U-Bahnstation Hindernisse für FußgängerInnen dar. Diese schränken auch teilweise die Sichtbeziehungen zwischen den FußgängerInnen und dem MIV ein und tragen aufgrund dessen dazu bei, dass die gegenseitige und bewusste Wahrnehmung bzw. die Wahrnehmung anderer Funktionen und Nutzungen im öffentlichen Raum minimiert wird.

Ein weiteres Hindernis für FußgängerInnen stellen die Poller im Bereich der Schutzwege dar. Bei hoher Fußgängerfrequenz reicht der Abstand von ca. 1,5-1,6 m zwischen den Pollern oft nicht aus, um ein konfliktfreies Queren zwischen den FußgängerInnen zu gewährleisten. Dies ist gerade dann der Fall, wenn beispielsweise Menschen mit Kinderwagen oder Einkaufstaschen die Schutzwege queren.

Im Bestand werden den FußgängerInnen derzeit acht Sitzbänke als Verweilmöglichkeit geboten. Im Hinblick auf die Funktion der Mariahilfer Straße als eine von FußgängerInnen stark frequentierte Hauptgeschäftsstraße ist es sinnvoll, eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Sinne des Verweilens anzustreben (sh. Plan 3.2).

5.2.3 Vorschlag zur Neugestaltung und Neuorganisation

Aufgrund der durchgeführten Bestandsanalyse ist zu empfehlen, dass bei der Neugestaltung und Neuorganisation eine Aufwertung der Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen sowie eine Aufwertung der Aufenthaltsfunktion im Sinne von Verweilmöglichkeiten im Straßenraum forciert werden. Die Bedeutung der Verkehrsfunktion soll dadurch verstärkt in den Hintergrund rücken und der öffentliche Raum ganzheitlich aufgewertet werden. Der ausgearbeitete Gestaltungsvorschlag zeigt, wie unter Berücksichtigung der bestehenden Gestaltung die vorgeschlagenen Gestaltungsgrundsätze von StraßeFairTeilen im ausgewählten Straßenabschnitt umgesetzt werden können (sh. Plan 3.3).

Bei der Neugestaltung wird vorgeschlagen, dass der gesamte Bereich auf Gehsteigniveau angehoben und als niveaugleiche Pflasterfläche ausgeführt wird. Bei der Farbgestaltung der Pflasterung könnten unterschiedlich helle und dunkle Grautöne zum Einsatz kommen, um so einen hochwertigen und lebendigen Gesamteindruck zu kreieren. Der ursprüngliche Verlauf der Bordsteinkanten kann dabei zur Gänze aufgegriffen und als 30 cm breiter, liegender Saum ebenfalls in Form einer grauen Pflasterung ausgeführt werden. Die Fahrbahnbreite von 6,50 m bleibe somit bestehen. In dem Saum könnten zusätzlich LED-Bodenleuchten im Abstand von 2 m installiert werden, die den MIV kanalisieren und in den Abend- und Nachtzeiten den Straßenverlauf stimmungsvoll beleuchten. Neben dem liegenden Saum mit den LED-Leuchten wird der MIV weiterhin durch den unveränderten Bestand an Bäumen sowie durch die bestehenden Mastleuchten, die U-Bahnabgänge und den Lift ausreichend kanalisiert.

Damit der StraßeFairTeilen-Bereich deutlich als eigenständiger Bereich im Straßenverlauf der Mariahilfer Straße wahrnehmbar ist, wird vorgeschlagen, dass Anfang und Ende des StraßeFairTeilen-Bereiches durch ein 1,50 m breites, beigefarbenes Pflasterband, welches den Straßenraum von Gebäudefront zu Gebäudefront überspannt, markiert wird. Der Bereich hebt sich somit deutlich vom angrenzenden Straßenraum ab.

Gemäß den Gestaltungsgrundsätzen von StraßeFairTeilen fallen im gesamten Bereich alle VLSA und Schutzwege weg. An den Kreuzungen der Otto-Bauer-Gasse und Esterhazygasse gilt dann Rechts-vor-Links. Anstatt der VLSA und Schutzwege könnten die einmündenden Straßen und Gassen mit einem Zick-Zack- oder Streifenmuster in unterschiedlichen Grautönen gestaltet werden, um so sowohl den FußgängerInnen als auch dem MIV verdeutlichen, dass hier erhöhte Aufmerksamkeit geboten ist. Als zusätzliche Absicherung werden diese Bereiche dezent abgepollert. Im Vergleich zum Bestand wird vorgeschlagen, den Abstand zwischen den Pollern zu verdoppeln bzw. auf 3 m zu vergrößern.

Die Kreuzungsbereiche Zieglergasse/Mariahilfer Straße und Neubaugasse/Amerlingstraße/Mariahilfer Straße bleiben unverändert und werden in ihrer bestehenden Regelung nicht angegriffen. Sollen diese Kreuzungsbereiche ebenfalls in den StraßeFairTeilen-Bereich integriert werden, so sind dort ebenfalls alle VLSA und Schutzwege zu entfernen und die Gestaltungsgrundsätze von StraßeFairTeilen anzuwenden.

Zur Akzentuierung der Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen wird vorgesehen, über den gesamten Fahrbahnverlauf der Mariahilfer Straße beigefarben gepflasterte und 1,50 m breite Querungsbänder auszugestalten. Die Querungsbänder sollen bewusst unregelmäßig und diagonal angeordnet werden, um wiederum die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen und um ein diagonales queren zu ermöglichen. Um das Queren prinzipiell zu gewährleisten und zur Verbesserung der Sichtbeziehungen, wird vorgeschlagen, sämtliche Stellplätze aufzulassen. Ebenso sollten nach Möglichkeit alle Telefonzellen, City-Lights und Werbetafeln, welche die Sichtbeziehungen beeinflussen, entfernt werden. Der gesamte Straßenraum wirkt so dann aufgeräumter und transparenter im Vergleich zur Ausgangssituation. Darüber hinaus wird in Verbindung mit der niveaugleichen, kohärenten Gestaltung eine zwar lineare, aber dennoch platzartige Struktur kreiert.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird vorgeschlagen, dass um die Bäume in abwechselnder Reihenfolge kreisrunde Sitzgelegenheiten platziert werden. Als Alternative könnten diese auch asymmetrisch oder elliptisch gestaltet werden, um die Aufenthaltsfunktion stärker zu betonen. Die Baumscheiben sollten als wassergebundene Decken ausgeführt werden, damit auch bei Nässe ein rutschfestes überschreiten ermöglicht wird. Im Bereich des Liftes ist angedacht, Sitzblöcke aufzustellen, die in diesem Bereich zum Verweilen einladen und die Platzstruktur hervorheben. Zusätzlich sollten alle Aufenthaltsbereiche durch eine angepasste Beleuchtung akzentuiert werden, damit diese auch in den Abend- und Nachtzeiten vom MIV deutlich wahrgenommen werden.

In Hinsicht auf die Stellplatzsituation bleibt im Bereich von ON 85 die Ladezone für den Lieferverkehr sowie der Behindertenstellplatz bestehen. Für den Lieferverkehr besteht desweiteren generell zwischen den Baumscheiben und dem Fahrbahnrand, wo im Bestand die Stellplatzstreifen ausgewiesen waren, ausreichend Platz für Liefertätigkeiten. Dies sollte toleriert werden, solange es sich in einem angemessenen Rahmen abspielt. Für den regulären Kfz-Verkehr sind keine Stellplätze vorgesehen, da in der gesamten Umgebung ausreichend Ausweichmöglichkeiten in den bestehenden Parkgaragen bestehen. Die Taxistände sind nach Möglichkeit aus dem StraßeFairTeilen-Bereich zu verlagern. Eine Option wäre der Stellplatzstreifen in der Amerlingstraße oder auf der Mariahilfer Straße im Bereich von ON 70 und ON 79 im Bereich des Vordaches. Für den Radverkehr sind im ganzen StraßeFairTeilen-Bereich Abstellmöglichkeiten vorgesehen.

Hinsichtlich der Beschilderung mit VZ werden die Einbahnen, die Wohnstraße sowie die Ladezone und der Behindertenstellplatz im Bereich von ON 85 ausgewiesen. Damit das Parken im StraßeFairTeilen-Bereich reguliert werden kann, wird vorgeschlagen, im gesamten Bereich ein Parkverbot zu beschildern. Der Lieferverkehr sollte mit einer zeitlichen Beschränkung davon ausgenommen werden. Lieferfahrzeuge können dann, wie oben vorgeschlagen, zwischen Baumscheibe und Fahrbahnrand für den Zeitraum der Ladetätigkeit abgestellt werden. Die Kurzparkzonenbeschilderung fällt dann in dem StraßeFairTeilen-Bereich weg.

Aufgrund der niveaugleichen Gestaltung ist der Straßenraum besonders geeignet für RollstuhlfahrerInnen, Menschen mit Kinderwagen bzw. mobilitätseingeschränkte Personen. Für Blinde und Sehbehinderte ist ein entsprechendes, durchgängiges Leitsystem zu integrieren. Es wird vorgeschlagen, dass Leitsystem in Zusammenarbeit mit Blindenverbänden innerhalb des partizipativen Prozesses auszugestalten.

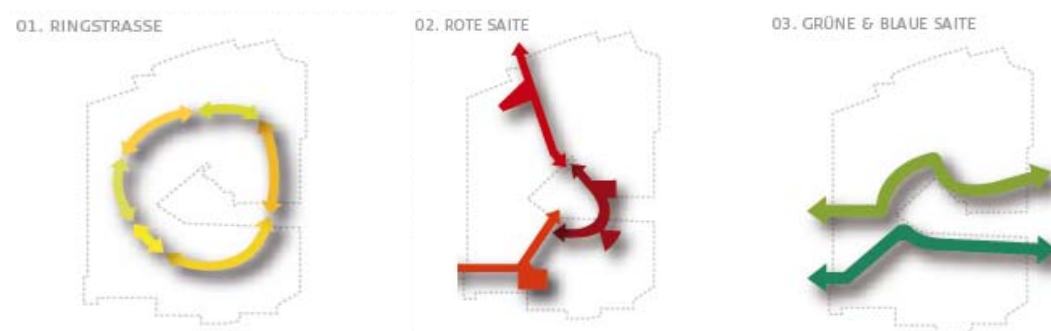
5.3 Seestadt Aspern

Das Anwendungsbeispiel Seestadt Aspern skizziert eine mögliche Umsetzung des Wiener Modells StraßeFairTeilen für einen ausgewählten Bereich in einem neu zu entwickelnden Stadtviertel.

5.3.1 Projektgegenstand

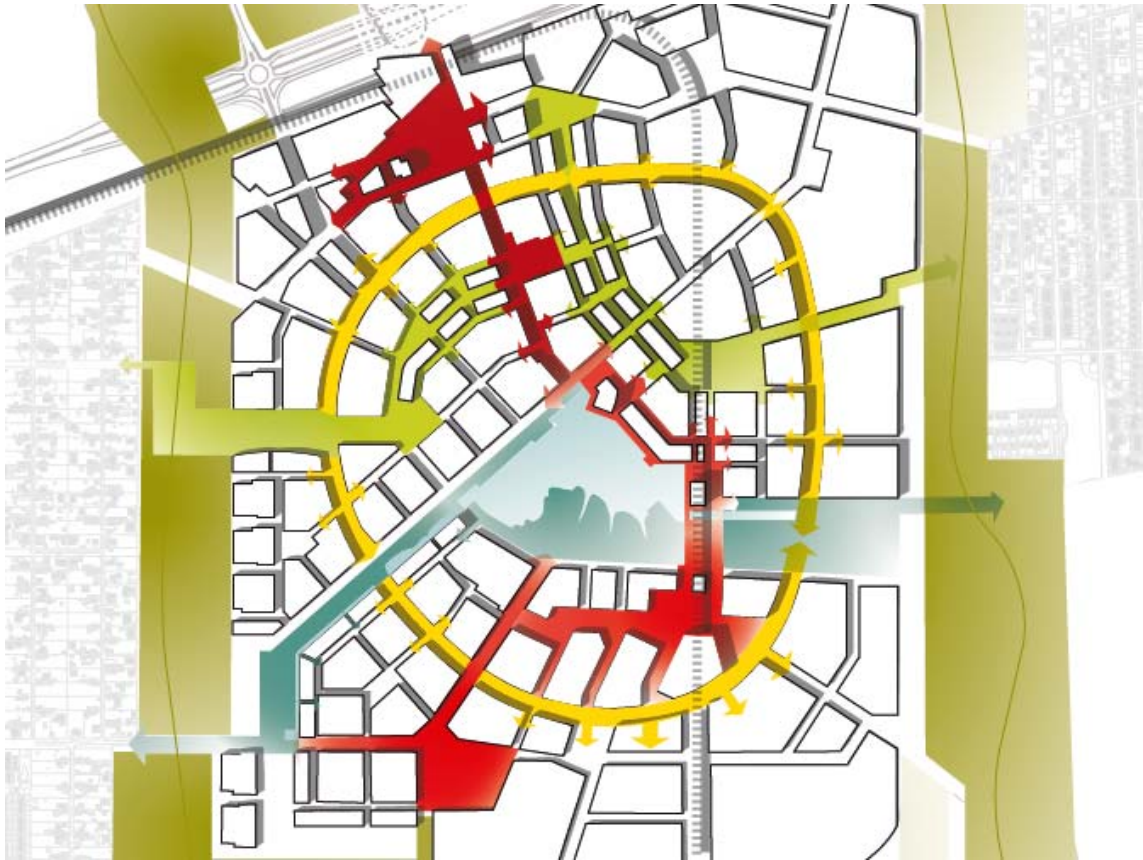
Für die Entwicklung der Seestadt Aspern wurde ein umfassendes Planungshandbuch als Leitfaden für die Gestaltung der öffentlichen Stadträume erstellt (vgl. Gehl Architects AsP 2009). Das Planungshandbuch gibt im Wesentlichen als Entwicklungsstrategie für den öffentlichen Stadtraum eine Ringstraße sowie drei Saiten (Rote, Grüne und Blaue Saite) vor (sh. Abbildung 5-2). Die Ringstraße ist als Boulevard angelegt und in mehrere Segmente unterteilt, zu denen bestimmte Gestaltungen und Nutzungsbestimmungen angedacht sind. Die drei unterschiedlich farbigen Saiten repräsentieren Sinnbilder zur Entwicklung einer einheitlichen Leitidee entlang dieser Saiten, die wiederum unterschiedliche Typologien aufweisen, nach denen der öffentliche Stadtraum gestaltet werden soll.

Abbildung 5-3: Strategien für den öffentlichen Stadtraum



Quelle: Gehl Architects AsP (2009), S. 22

Abbildung 5-4: Plan des öffentlichen Stadtraums



Quelle: Gehl Architects AsP (2009), S.23

Der ausgewählte Bereich für das Anwendungsbeispiel von StraßeFairTeilen befindet sich im nördlichen Planungsgebiet der Seestadt und zwar dort, wo sich Ringstraße und rote Saite kreuzen (sh. Abbildung 5-4).

Die Ringstraße soll in diesem Segment hauptsächlich Handel und Mischnutzungen aufweisen. Handelsorientierte Aktivitäten sowie Café- und Restaurantbewirtung im Freien sollen hier das zukünftige Leben bestimmen. Hinsichtlich der Gestaltung soll die Ringstraße einen eleganten Charakter mit hohem Qualitätsstandard aufweisen. Der ca. 32 m breite Straßenraum soll durch ebene Straßenbeläge und gute Bewegungsflächen für FußgängerInnen gekennzeichnet sein. Das Straßeninventar soll so platziert sein, dass FußgängerInnen vom MIV getrennt werden, wobei der übermäßige Einsatz von Pollern vermieden werden sollte. Die Ringstraße soll darüber hinaus die Möglichkeit bieten, dass Zonen für gewerbliche Nutzungen im freien zur Verfügung stehen. Für den Kfz-

Verkehr ist in Mittellage der Ringstraße eine 7 m breite Fahrbahn mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung vorgesehen, an die jeweils 2 m breite Radfahrstreifen anschließen. Neben den Radfahrstreifen verlaufen jeweils 2,5 m breite Zonen für Straßeninventar (Bänke, Bäume, Beleuchtung, Fahrradständer, Kurzzeitparken). Die restlichen Flächen sollen als Fußgängerbereich und Handelszone genutzt werden. Hinsichtlich des Gesamtverkehrsaufkommens wird auf dem betrachteten Abschnitt der Ringstraße mit dem Vollausbau im Jahr 2025 ein DTVw von ca. 6.000 Kfz erwartet.

Die rote Saite soll in diesem Bereich eine als Chaussee gestaltete Einkaufstraße von ca. 25 m Breite mit starkem City-Bezug zu Wien darstellen. Angedacht ist die Ausgestaltung einer Fußgängerzone mit einer Straßenbahn in Mittellage, in der durch die Kombination von Handel, Gastronomie, Wohnen und Erholung eine konstante Belebung des Stadtraums generiert werden soll. Wesentliches Ziel bei der Gestaltung der roten Saite ist, dass sie von den NutzerInnen als zusammenhängender Stadtraum mit einem ununterbrochenen Verlauf wahrgenommen wird.

Die Herausforderung besteht demnach darin, die Barrierefunktion der Ringstraße als Corso für den Fahrrad- und Kfz-Verkehr möglichst zu minimieren und die Durchtrennung der roten Saite zu vermeiden, damit sich die Qualitäten der angestrebten Nutzungen vollständig entfalten können und sich der Schnittpunkt von Ringstraße und Einkaufstraße als ein vitaler und attraktiver Punkt für FußgängerInnen entwickeln kann.

5.3.2 Vorschlag zur Gestaltung und Organisation

Aufgrund der bereits im Planungshandbuch der Seestadt Aspern ausgearbeiteten und teilweise sehr konkret formulierten Vorstellungen, wie sich das Leben und die Nutzungen in dem ausgewählten Bereich zukünftig entwickeln sollen, wird als mögliche Gestaltung vorgeschlagen, dass der Kreuzungsbereich zwischen Ringstraße und Einkaufstraße als großer, kreisförmiger Platz ausgestaltet werden könnte, in dem alle Nutzungen sowie der Verkehr integriert sind. Die Grundidee der Platzgestaltung zielt darauf ab, dass durch die Anwendung der Gestaltungsgrundsätze von StraßeFairTeilen sowie durch die kohärente Platzstruktur die Barrierefunktion der Ringstraße unterbrochen wird und die Funktion und Bedeutung der Einkaufstraße als Ort für FußgängerInnen, die dort flanieren und verweilen möchten, deutlich betont wird (sh. Plan 4).

Zur Realisierung des kreisförmigen Platzes im Sinne von StraßeFairTeilen müssten die Eckbereiche der Grundstücksflächen bzw. Gebäude zurückversetzt werden. Durch den Versatz und die kreisförmige Ausrundung wird der Raum aufgeweitet, wodurch zusätzliche Flächen für FußgängerInnen und Aufenthaltsbereiche geschaffen werden. Durch die Veränderung der Gebäudekanten könnten Fassaden gestaltet werden, die in Verbindung mit den Erdgeschoßnutzungen interessante Raumsituation im Platzbereich erzeugen könnten. Zudem ermöglicht die Aufweitung des Raumes verbesserte Sichtbeziehungen zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen. Die Sichtbeziehungen sind gerade im Kreuzungsbereich essentiell, damit dem Fahrrad- und Kfz-Verkehr eine frühzeitige Wahrnehmung der Straßenbahn ermöglicht wird.

Zur Akzentuierung der Platzstruktur wird vorgeschlagen, dass der gesamte StraßeFairTeilen-Bereich über die Grundstücksflächen hinweg als niveaugleiche Pflasterfläche ausgeführt wird. Zusätzlich könnten in der Pflasterung platzüberspannende Muster intergriert werden, die einerseits dazu beitragen, den Platz als eine große und einheitliche Struktur wahrzunehmen sowie andererseits, dass keine starren Raum- und Funktionszuweisungen vorgegeben werden. Die asphaltierte Ringstraße sowie die Radfahrstreifen enden deutlich vor dem Platz und erhalten durch einen breiten Pflasterstreifen eine sichtbare Markierung, wodurch zusätzlich verdeutlicht wird, dass ab dieser Stelle der StraßeFairTeilen-Bereich beginnt bzw. endet.

Der Fahrbahnverlauf könnte durch einen liegenden Saum subtil in der Pflasterung aufgegriffen werden, um den Fahrrad- und Kfz-Verkehr zu leiten. Desweiteren wird durch die Anordnung und den Verlauf der Kreissegmente eine Bewegungsführung für FußgängerInnen angedeutet, was die Möglichkeit bietet, einzelne Kreissegmente als markante Querungshilfen auszugestalten. Im Kreuzungsbereich von Fließverkehr und Straßenbahn ist ein Pflasterkreis angedacht, der durch eine kontrastierende Gestaltung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit aufseiten aller VerkehrsteilnehmerInnen beitragen soll. Aus Sicherheits- und Realisierbarkeitsgründen wird empfohlen, dass die Gleiskörper der Straßenbahn durch ein Schrägbord abgetrennt und im Vergleich zum Platzniveau leicht abgesenkt werden. Zudem sollte auf beiden Seiten der Gleiskörper ein Sicherheitsabstand eingerechnet werden, damit FußgängerInnen beim Betreten nicht unmittelbar in den Gleisraum gelangen.

Als gestalterisches Element sind große Mastleuchten vorgesehen, die neben der reinen Beleuchtungsfunktion aufgrund der kreisförmigen Anordnung den Platzcharakter unterstreichen und im Platzzentrum als Orientierungselement für den Fließverkehr dienen. Zur zusätzlichen Strukturierung und Gestaltung des Platzes könnten grundsätzlich Sitzge-

legenheiten, weitere Beleuchtungselemente oder auch Wasserspiele bzw. Brunnenanlagen eingesetzt werden. Diese sind aber noch im Detail zu planen und zu platzieren. Die Aufenthaltsflächen und Außensitzbereiche der Gastronomiebetriebe sollten aber prinzipiell in den äußeren Platzbereichen situiert werden, damit der Platz nicht überladen wirkt und die Sichtbeziehungen uneingeschränkt bestehen bleiben.

Hinsichtlich der Beschilderung wird vorgeschlagen, dass jeweils am Ende der Ringstraße, also beim Übergang zum StraßeFairTeilen-Bereich, das VZ „vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus“ sowie ein Halte- und Parkverbot beschildert werden. Ausnahmen für den Lieferverkehr oder Fahrradverkehr wären noch festzulegen und genau zu bestimmen. Da im Planungshandbuch der Seestadt Aspern angedacht ist, dass in diesem Ringstraßensegment FußgängerInnen den Ton angeben, wäre es sinnvoll, das gesamte Segment als Tempo-30-Zone auszuweisen. Falls dies nicht gewünscht wird, wäre die Ausweisung einer 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung ausschließlich für den StraßeFairTeilen-Bereich vorzuschlagen.

5.3.3 Partizipationsprozess in der Seestadt Aspern

Da die Seestadt Aspern ein neu zu entwickelndes Stadtviertel darstellt, das bis dato nur in Form von Planungsdokumenten besteht, sind umfassende Partizipationsprozesse mit Bürgerbeteiligungsverfahren, wie sie in einem klassischen Shared Space Prozess der Fall sind, nicht realisierbar.

Ein möglicher Ansatzpunkt zur Lösung dieser Problematik liegt in der Durchführung simulierter Partizipationsprozesse mit allen bisher an der Planung und Entwicklung involvierten Personen und Gruppen. Zusätzlich zu diesen simulierten Prozessen bietet sich an, dass durch das Stellvertreterprinzip Personengruppen involviert werden, die ähnliche soziale und demographische Merkmale besitzen, wie die zu erwartenden BewohnerInnen. Auf diese Art und Weise lassen sich aufgrund gruppenspezifischer Merkmale Positionen und Meinungen aufzeigen.

Ein weiterer möglicher Ansatzpunkt liegt darin, dass die Seestadt Aspern in drei Bauphasen entwickelt werden soll. Da sich der ausgewählte Bereich in einer der letzten Bauphasen befinden soll, ist davon auszugehen, dass schon im Vorfeld ein gewisser Anteil der Seestadt bewohnt wird. Desweiteren werden schon häufig vor Baubeginn Wohnungen und Büros von Bauträgern vermietet und verkauft. Hier liegt demnach ein erhebliches Potenzial an tatsächlich zukünftigen BewohnerInnen, die in einen Partizipationsprozess involviert werden könnten.

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

cm	Zentimeter
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
mm	Millimeter
NMV	Nicht-motorisierter Verkehr (Fußgänger- und RadfahrerInnen)
ON	Ordnungsnummer
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO	Straßenverkehrsordnung
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VZ	Verkehrszeichen

QUELLENVERZEICHNIS

Adams, J. (1996): Risk, London

Bezirksvorsteherung Mariahilf: Mariahilf fair teilen,
<http://www.wien.gv.at/mariahilf/aktuelles/fairteilen.html> (31.07.2009)

BGBI. I 159/1960 idF BGBI. I 16/2009, Straßenverkehrsordnung StVO (1960)

Fussverkehr Schweiz: Begegnungszonen in der Schweiz,
<http://www.begegnungszonen.ch/home/index.aspx> (31.07.2009)

Gehl Architects ApS (2009): Aspern – Die Seestadt Wiens, Partitur des öffentlichen Raums, Planungshandbuch, in: Werkstattbericht Nr. 103, Hrsg.: Stadt Wien – MA 18, Wien

Käfer, A. et al. (1999): Modellvorhaben „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“ – Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie und Umweltbundesamt, Wien

Käfer, A., Schragl, E., Strigl, M., Wiederin, S. (2006): Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf, in: Werkstattbericht Nr. 83, Hrsg.: Stadt Wien – MA 18, Wien

Käfer, A., Barthofer, V., Pflegerl, M., Kuhn, A. (2009): Platzgestaltung Wien 16 Grunsteingasse zwischen Fröbelgasse und Lindauergasse „Tortenecken“, Verkehrsplanerischer Gestaltungsvorschlag, im Auftrag der MA 21A, Wien

Keuning Instituut (2008-1): Shared Space – Raum für alle, Groningen

Keuning Instituut (2008-2): Shared Space – From project to process – A task for everybody, Groningen

Kuhn, A. (2009): Shared Space – Ein raum- und verkehrsplanerisches Konzept zur qualitativen Aufwertung öffentlicher Straßenräume und Plätze, Diplomarbeit am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien, Wien

Microsoft Corporation: Bing Maps 2009, <http://www.bing.com/maps> (23.12.2009)

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation: Begegnungszonen,
<http://www.begegnungszonen.de> (31.07.2009)

Rathauskorrespondenz Wien, MA 53 : Beispiele für „Stadt fair teilen“,
<http://www.wien.gv.at/vtx/rk?SEITE=020090324002> (31.07.2009)

Schlag, B. (2006): Risikoverhalten im Straßenverkehr, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Technischen Universität Dresden, Heft 3-4/2006, S.35-40, Hrsg.: Technische Universität Dresden, Dresden

Schweizer, T.; Fasciati, J. (2008): Unfallgeschehen in Begegnungszonen. Analyse der Unfalldaten vorher – nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln, Zürich

Senza Communicate (Ed.) (2007): Shared Space Newsletter No. 6, Vol. 3/2007, Groningen

Stadt Wien – MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2002): Masterplan Verkehr Wien 2003, in: Werkstattbericht Nr. 58, Hrsg.: Stadt Wien – MA 18, Wien

VSS, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (2007): Strasse und Verkehr, 93. Jg., Heft 04/2007, Zürich

Wilde, G. J. S. (1994): Target Risk, Toronto

Wirtschaftskammer Wien, Stadt Wien (2008): Passantenzählung 2008 mit Entwicklung der Passantenzahl in Wiener Geschäftsstraßen, in: Schriftenreihe der Wirtschaftskammer Wien, Hrsg.: Wirtschaftskammer Wien, Wien

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 2-1: VZ „Begegnungszone“	9
Abbildung 2-2: Eingangstore in Begegnungszonen	10
Abbildung 2-3: Markierungen in Begegnungszonen	11
Abbildung 2-4: Zentralplatz in Biel (vorher – nachher)	12
Abbildung 2-5: Begegnungszone in Metz	13
Abbildung 2-6: „VZ“ Share(d) Space	14
Abbildung 2-7: Shared Space „De Kaden“ in Drachten (vorher – nachher)	16
Abbildung 2-8: Shared Space „Rijksstraatweg“ in Haren (vorher – nachher)	17
Abbildung 2-9: Shared Space in Norrköping (vorher – nachher)	18
Abbildung 2-10: Shared Space in Bohmte (vorher – nachher)	19
Abbildung 2-11: BürgerInnen planen mit	20
Abbildung 2-12: 10-Stufenmodell	21
Abbildung 2-13: Augustinplatz vor dem Umbau	23
Abbildung 2-14: Augustinplatz nach dem Umbau	24
Abbildung 2-15: Kreuzungsbereich Wollzeile – Stubenbastei	26
Abbildung 2-16: Kreuzungsbereich Zedlitzgasse – Stubenbastei	27
Abbildung 2-17: „Laweiplein“ in Drachten (vorher – nachher)	30
Abbildung 2-18: Modell der Risikohomöostase nach Wilde	34
Abbildung 2-19: Modell der Risikokompensation nach Adams	36
Abbildung 3-1: VZ „Wohnstraße“	39
Abbildung 3-2: VZ „Parkverbotszone“	43
Abbildung 5-1: Luftbild „Tortenecken“	57
Abbildung 5-2: Luftbild Mariahilfer Straße zwischen Zieglergasse und Neubaugasse	62
Abbildung 5-3: Strategien für den öffentlichen Stadtraum	70
Abbildung 5-4: Plan des öffentlichen Stadtraums	71

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 4-1: Anwendungsempfehlungen für StraßeFairTeilen	55
Tabelle 5-1: Stellplätze im Bestand	64
Tabelle 5-2: Ladezonen im Bestand	65
Tabelle 5-3: Taxistände im Bestand	65
Tabelle 5-4: Öffentliche Parkgaragen im näheren Umfeld	66