DIPLOMARBEIT

UMGESTALTUNG BESTEHENDER WOHNVIERTEL IN AUTOFREIE QUARTIERE IN WIEN

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung von

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Bardo Hörl
E280-05
Fachbereich für Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Claudia Eder, BSc
Matr.Nr. 00557191

Wien, am 23.03.2021

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Kurzfassung

Das Ziel dieser Diplomarbeit ist es, festzustellen, ob im Bestand einer Großstadt, wie etwa Wien, abgegrenzte Wohnviertel in autofreien Quartieren im Zuge eines Projekts umgestaltet werden können. Die Idee dahinter ist, in Zukunft nicht nur am Stadtrand oder im Rahmen von Neuentwicklungen verkehrspolitische Ansätze dieser Art umsetzen zu können und dadurch sowohl im Bereich der Lebens- und Aufenthaltsqualität aber auch in Bezug auf das generelle Stadtklima einen entscheidenden Unterschied zu machen.

Zunächst setzt sich die Arbeit mit der grundsätzlichen Thematik ‚Autofrei' auseinander, da der Begriff selbst in der Literatur und auch bei der praktischen Anwendung in Planungsprojekten sehr vielfältig angewandt wird. Nachdem für die Arbeit verschiedene Typen des autofreien Viertels festgelegt wurden, erfolgte eine Analyse verschiedener internationaler Fallbeispiele, sowie eine Analyse der Voraussetzungen für ein autofreies Viertel in Wien. Gestützt auf die vorangegangene Analyse, wurden dann im Wiener Stadtgebiet zwei Projektgebiete ausgesucht und mit einem thematischen Schwerpunkt auf Mobilität und Verkehr analysiert und vorgestellt. Anhand eines Maßnahmenkatalogs, welcher sich unter anderem auf die vorangegangene Analyse der Fallbeispiele und auf das Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 stützte, wurden die beiden Projektgebiete in ein autofreies Quartier umgestaltet. Durch den Vergleich dieser beiden Umgestaltungen konnte festgestellt werden, dass im Endeffekt in beiden Projektgebieten eine Umwandlung zu einem autofreien Quartier ermöglicht wurde. Der vorgestellte Maßnahmenkatalog, welcher in mehrere Handlungsfelder unterteilt wurde, dient dabei als Leitfaden. Bezugnehmend auf die inhaltliche Gegenüberstellung der beiden vorgestellten Umgestaltungsprojekte konnte außerdem festgestellt werden, dass ebendieser Leitfaden auch im Zuge weiterer Projekte dieser Art angewandt werden könnte.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

Abstract

The goal of this diploma thesis is to find out, whether it is possible to redesign existing districts in a city, such as Vienna, to carfree living quarters. These living quarters would provide as an alternative to car-reduced projects, that are mainly focused on new developments in the periphery of a city and could be seen as a perfect option, to reach goals of environmental and urban transport policies at the same time.

At first the definition of the term ‚carfree' was discussed with different theoretical approaches in mind. After defining the term for this specific body of work, several international projects concerning carfree or car-reduced developments were described and analysed, as well as the existing conditions regarding such a development in Vienna, Austria. Several criteria were then be used to define two project areas within Vienna, which were then analysed in specific regard to mobility and traffic. A set of measures were then described, that are inspired both by the international projects and the STEP 2025 (city development plan for Vienna). In a further step both selected project areas are redesigned accordingly. After a comparison of those two redesign project, it was noted, that both living quarters were successfully redesigned to a carfree quarter using said measures. By looking into the differences and similarities of those two projects, it became clear, that these measures could also be used as a planning guide to further projects and living quarters.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Danksagung

Zunächst möchte ich mich bei meinem Betreuer Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Bardo Hörl vom Fachbereich für Verkehrssystemplanung bedanken. Ich konnte von der allerersten Betreuungseinheit auf sein Interesse und seinen guten Rat zählen, die gemeinsamen Feedbacktermine waren immer enorm konstruktiv und hilfreich. Ich möchte mich zutiefst für diese großartige Betreuung bedanken, ohne die diese Diplomarbeit nicht möglich gewesen wäre. Bedanken möchte ich mich aber auch bei meinen Studienkolleginnen, die mich von der ersten Sekunde des Masterstudiums in ihre Mitte aufgenommen haben und die meinen geographischen Background immer eher als Chance und weniger als Nachteil gesehen haben. Hier gilt der größte Dank sicherlich Lisa-Anna Steinmetz, mit der ich fast alle Lehrveranstaltungen gemeinsam besucht habe und die mir bis zum Ende immer mit Rat und Tat zur Seite gestanden ist.

Ein großer Dank gilt außerdem meiner Familie, allen voran meinen Eltern und meinen beiden Schwestern, sowie deren Familien, aber natürlich auch meinen Großeltern. Ich konnte während meiner gesamten Studienlaufbahn immer auf die mentale und wenn notwendig auch finanzielle Unterstützung meiner Familie zählen und weiß, dass dieser bedingungslose Rückhalt einerseits nicht selbstverständlich ist und mir aber andererseits in jeder schwierigen Situation den Rücken gestärkt hat. Ihr habt immer an mich geglaubt, selbst wenn mir das vielleicht manchmal schwer gefallen ist. Vielen Dank hier nochmals an meine Eltern Gertrude und Hans Gerhard Eder, meine Schwestern Cornelia Eder und Julia Nusser, sowie auch an Frederik und Raphael und Linda und Norbert. Ohne euch wäre das alles nicht möglich gewesen! Vielen Dank außerdem auch an meine Großeltern Elfrieda und Johann Eder und Gertrude und Maximilian Plakolb, die mich ebenso immer unterstützt haben und immer an mich geglaubt haben!

Zu guter Letzt möchte ich mich bei meinen Freunden und insbesondere bei meinem Lebensgefährten bedanken. Meine Freunde, sei es aus dem Studium, vom Tanzen oder vom Rudern, haben mir, wie auch meine Familie, immer den Rücken gestärkt und mich immer bei meinen akademischen Unternehmungen unterstützt. Ein ganz besonderer Dank gilt meiner besten Freundin Julia Österreicher, die mir seit Jahren in allen schwierigen Situationen mit Rat und Tat zur Seite gestanden ist und sich gleichzeitig mit mir über jedweden Erfolg gefreut hat. Ohne dich wäre so einiges nicht möglich gewesen! Der zweite große Dank hierbei geht an meinen Freund Dávid Obona, der mich seit mehreren Jahren sowohl mental als auch fachlich unterstützt und auf den ich sowohl in guten als auch in schlechten Zeiten immer zählen kann. Danke, dass du immer an mich glaubst und immer für mich da bist!

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Diese Diplomarbeit widme ich meinen Eltern, meinen Großeltern, meinen Schwestern und ihren Partnern, sowie meiner Nichte und meinem Neffen!

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung 2

Abstract 3

1. Einleitung 9

2. Ziele der Arbeit und methodische Herangehensweise 11

2.1. Ziele der Arbeit 11

2.2. Methodische Herangehensweise 12

2.3. Gliederung der Diplomarbeit 14

3. Wie definiert man ein autofreies Viertel? 16

4. Internationale Beispiele verkehrsreduzierter und autofreier Wohnviertel 21

4.1. Vorstellung der einzelnen Projekte 21

4.1.1. Autofreie Projekte im Rahmen einer Neuentwicklung 21

4.1.2. Autofreie Wohnviertel im Bestand 34

4.2 Anforderungen an autofreie Viertel - Ergebnisse der Analyse 41

4.3. Auswirkungen von autofreien Vierteln 43

5. Rahmenbedingungen für autofreie Viertel in Wien 46

5.1. Mobilitätsziele der Stadt Wien 46

5.1.1. europäische und nationale Vorgaben 46

5.1.2. Strategien der Stadt Wien 47

5.1.3. Fachkonzept Mobilität 48

5.2. Rechtliche Grundlagen 51

5.2.1. Entsorgungs- und Notdienste 51

5.2.2. Stellplätze 53

5.3. Planungsrelevante AkteurInnen in Wien 55

5.3.1. Akteure des öffentlichen Sektors 56

5.3.2. Akteure des privaten Sektors 58

6. Auswahl der Projektgebiete 61

6.1. Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz 61

6.2. Nähe zu hochwertigen öffentlichen Grünräumen 63

6.3. Flächenwidmung 66

6.4. Einwohnerdichte 73

6.5. Lage innerhalb der Stadt 75

6.5.1. Mögliche Projektgebiete in den Innenbezirken 76

6.5.2. Mögliche Projektgebiete in den Außenbezirken 78

6.6. Größe des Viertels 79

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

7. Analyse der Projektgebiete **80**
7.1. Knotenpunkt Praterstern (Leopoldstadt) *80*
7.1.1. Gebietscharakteristik 80
7.1.2. Straßenhierarchie 81
7.1.3. Öffentlicher Verkehr 82
7.1.4. Verkehrsregelung 83
7.1.5. Ruhender Verkehr 84
7.1.6. Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen 85
7.2. Floridsdorf *87*
7.2.1. Gebietscharakteristik 87
7.2.2. Straßenhierarchie 88
7.2.3. Öffentliche Verkehrsmittel 89
7.2.4. Verkehrsregelung 90
7.2.5. Ruhender Verkehr 91
7.2.6. Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen 92
8. Umgestaltung der Projektgebiete **94**
8.1. Vorstellung der Maßnahmen *94*
8.1.1. verkehrsberuhigende Maßnahmen 96
8.1.2. Maßnahmen zur Steigerung alternativer Mobilitätsformen 102
8.1.3. quartieraufwertende Maßnahmen 110
8.2. Umgestaltung des bestehenden Wohnviertels in Leopoldstadt *113*
8.2.1. Phase 0 - Vorbereitung 114
8.2.2. Phase I – Verkehrsberuhigung 116
8.2.3. Phase II - MIV-Nutzung erschweren & alternative Mobilitätsformen fördern 120
8.2.4. Phase III - Shared Mobility 127
8.2.5. Phase IV – Autoreduzierung 131
8.2.6. Phase V – Autofreies Quartier 134
8.2.7. Phase VI - nach Projektabschluss 137
8.2.8. Gestaltung der Ränder 137
8.2.9. Akzeptanz der Maßnahmen 138
8.2.10. Wichtige Kostenaspekte 139
8.3. Umgestaltung des bestehenden Wohnviertels in Floridsdorf *140*
8.3.1. Phase 0 - Vorbereitung 141
8.3.2. Phase I – Verkehrsberuhigung 143
8.3.3. Phase II – MIV-Nutzung erschweren & alternative Mobilitätsformen fördern 148
8.3.4. Phase III – Autoreduzierung 154
8.3.5. Phase IV - Shared Mobility 158
8.3.6. Phase V – Autofreies Quartier 161

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

8.3.7. Phase VI - nach Projektabschluss 164
8.3.8. Gestaltung der Ränder 165
8.3.9. Akzeptanz der Maßnahmen 166
8.3.10. Wichtige Kostenaspekte 167

9. Vergleich der Umgestaltungen und Übertragbarkeit der Konzepte 168
9.1. Vergleich der Umgestaltungen 168
9.1.1. Inhaltliche Gegenüberstellung der beiden Umgestaltungsprojekte 168
9.1.2. Analyse der Gegenüberstellung 183
9.2. Übertragbarkeit 185

10. Schlussfolgerung und Ausblick 190

11. Quellenverzeichnis 192

12. Abbildungsverzeichnis 197

13. Tabellenverzeichnis 200

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

1. Einleitung

Im Zuge verschiedener Lehrveranstaltungen des Masterstudiums ‚Raumplanung und Raumordnung' an der Technischen Universität Wien sind Fragestellungen aufgekommen, die sich mit der Thematik der Autonutzung als Mobilitätsform beziehungsweise dem Besitz eines eigenen Personenkraftwagens auseinandersetzen. Sowohl bei der Planung eines neuen Stadtviertels als auch bei der Analyse des Mobilitätsverhaltens verschiedener Individuen ist aufgefallen, wie alltäglich der Autobesitz bereits geworden ist und wie viel Beachtung diesem auch geschenkt wird. Unter anderem kamen bei der angedachten Verwirklichung eines autofreien Wohnviertels in der Nähe eines neuen Bahnhofs Zweifel von allen Seiten auf, ob dies denn überhaupt möglich wäre beziehungsweise ob man das den BewohnerInnen dieses Viertels zumuten könnte. Es handelte sich dabei nicht um eine Planung im Wiener Stadtgebiet, sondern um eine niederösterreichische Gemeinde, die aufgrund der neuen Trassenplanung der ÖBB eventuell neue Wohnviertel entlang ebendieser Trasse und insbesondere in der Nähe eines neuen Bahnhofs aufschließen könnte. Trotzdem wurde die Idee eines autofreien Viertels eigentlich eher abgetan und darauf verwiesen, dass für jede Wohneinheit eine bestimmte Zahl an Stellplätzen vorzuweisen ist und man den zukünftigen BewohnerInnen den Besitz eines Autos ermöglichen sollte.

Zum selben Zeitpunkt fand im Rahmen eines anderen Projekts eine Untersuchung statt, bei der das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sowie Steuerungsmöglichkeiten dieses Verhaltens näher beleuchtet wurden. Dabei wurden zwei mobile Applikationen herangezogen, die sich mit der Verkehrssicherheit beziehungsweise der Verkehrsverlagerung beschäftigen. Während der Fertigstellung der Arbeit stellte sich immer deutlicher heraus, dass jene Applikation, die sich mit dem Thema ‚Verkehrssicherheit' auseinandersetzt, durch das Belohnen sicheren Autofahrens zwar eventuell der generellen Verkehrssicherheit zuträgt, aber keinerlei Anreiz bietet um das Autofahren teilweise oder gänzlich durch andere Arten der Mobilität zu ersetzen.

Durch die Auseinandersetzung mit diesen zwei Projekten, entwickelte sich die Idee, inwiefern man ein Stadtviertel im Allgemeinen autofrei gestalten kann. Bei einer anfänglichen Recherche sind einige Projekte aufgefallen, die das Thema ‚autofrei' im Rahmen einer komplett neuen Planung gut aufgriffen und dieses auch als zentrale Säule implementieren wollten. Zudem findet man auch einige Fallbeispiele, die sich damit beschäftigen Geschäftsstraßen oder vielleicht sogar Geschäftsviertel autofrei beziehungsweise autoreduziert zu gestalten. Gleichzeitig gab es kaum Projekte, die sich

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

damit auseinandersetzen ein bereits bestehendes Wohnviertel innerhalb einer größeren Stadt nachträglich im Rahmen einer Umgestaltung in ein autofreies Quartier umzuwandeln. Dadurch entwickelte sich die folgende Fragestellung, mit der sich diese Diplomarbeit beschäftigen wird.

Ist es möglich im Rahmen einer Neuplanung ein bestehendes Wohnviertel einer Großstadt (am Beispiel Wien) in ein autofreies Quartier zu entwickeln?

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

2. Ziele der Arbeit und methodische Herangehensweise

2.1. Ziele der Arbeit

Ist es möglich im Rahmen einer Umgestaltung ein bestehendes Wohnviertel einer Großstadt (am Beispiel Wien) in ein autofreies Quartier zu entwickeln?

Diese Forschungsfrage steht im thematischen Mittelpunkt der Diplomarbeit und bestimmt folglich die Ziele der Arbeit. Einerseits soll anhand der Analyse und einer theoretischen Umgestaltung zweier ausgewählter Projektgebiete geklärt werden, inwiefern eine solche Umgestaltung möglich ist und welche Faktoren dabei zu beachten sind. Durch die Auswahl zweier Projektgebiete anhand eines Kriterienkatalogs soll außerdem die Vergleichbarkeit der beiden Gebiete gegeben sein. Durch einen Vergleich der beiden Umgestaltungen soll festgestellt werden, wie individuell und spezifisch eine solche Planung ablaufen muss, um einerseits die für ein ‚autofreies Quartier' notwendigen Maßnahmen durchzusetzen und andererseits auch die Akzeptanz der Bevölkerung gewährleisten zu können. Durch diese Ziele ergibt sich auch die Aufteilung der Hauptforschungsfrage in folgende Forschungsfragen.

Mit welchen Maßnahmen ist es möglich ein bestehendes Wohnviertel einer Großstadt in ein autofreies Quartier weiter zu entwickeln?

Wodurch und in welchem Ausmaß unterscheidet sich die Umgestaltung der Projektgebiete voneinander?

Im letzten Schritt soll dann anhand des durchgeführten Vergleichs auch herausgefiltert werden, welche Konzepte man generell für eine solche Umgestaltung anwenden kann und inwiefern diese auf eine Umgestaltung anderer Wohnviertel in Wien übertragbar sind.

Inwiefern kann man den selben Maßnahmensatz auf andere Viertel innerhalb einer Stadt anwenden oder ist jedes neu zu planende Viertel als komplett neues und eigenständiges Projekt anzusehen?

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

2.2. Methodische Herangehensweise

Bevor sich die Arbeit diesen Fragen, sowie weiteren spannenden Teilgebieten widmen kann, wird der Begriff ‚autofrei', der in der Literatur unterschiedlicher Natur aufgefasst wird, für den Fortlauf der Arbeit definiert und festgelegt. Dabei erfolgt auch eine Abgrenzung des Themengebietes, um darzulegen, welche Fachbereiche in die Arbeit miteinfließen werden und welche außen vorgelassen werden, um den Rahmen der Diplomarbeit nicht zu sprengen oder auch weil diese für die Abhandlung der Arbeit nicht relevant sind. Um fortfahren zu können, erfolgt zudem eine thematische Einführung in das Thema und in den derzeitigen Wissensstand, wobei hier sowohl nationale als auch internationale Projekte und Arbeiten herangezogen werden. Einige dieser Fallbeispiele werden vorgestellt und nach einigen Gesichtspunkten analysiert.

Um das Augenmerk auf Wien zu legen, werden sodann sowohl rechtliche als auch stadt- und verkehrsplanerische Grundlagen erläutert und kurz dargestellt, immerhin bilden diese den Rahmen, in welchem sich eine Quartiersneugestaltung jeglicher Art bewegen darf. Im darauffolgenden Kapitel werden die Kriterien festgelegt, die ein bestehendes Wohnviertel erfüllen muss, um im Verlauf der Arbeit als Planungsviertel herangezogen zu werden. Anhand dieser Kriterien werden zwei Wohnviertel ausgewählt, die zu autofreien Quartieren umgestaltet werden. Dabei werden verschiedene Maßnahmen, einerseits von den zuvor erwähnten Projekten übernommen aber auch gezielt für diese beiden Viertel und die Wiener Verhältnisse neu entwickelt und definiert. Es folgt für jedes der Projektgebiete ein Umsetzungskonzept dieser Maßnahmen. Dieses beinhaltet neben einem Maßnahmenplan auch einen groben Zeitplan und eine Abschätzung wie man die Akzeptanz der Bevölkerung gewährleisten kann und in welchen Bereichen die wichtigsten Kostenpunkte entstehen. Der zweite thematische Schwerpunkt der Arbeit gilt dem Vergleich der beiden Projektviertel und insbesondere den angewandten Maßnahmen. Aus diesem Vergleich ergeben sich entweder ein oder mehrere Gesamt- oder Teilkonzepte, die es ermöglichen, ein Wohnviertel im Wiener Bestand autofrei zu gestalten.

Zu guter Letzt wird die Übertragbarkeit dieser Konzepte und Maßnahmen auf den Wiener Raum überprüft und dahingehend die Frage beantwortet, ob jedes Wohnviertel ein eigenes Konzept benötigt oder ob man auf einen Grundstock an einigen Maßnahmen zurückgreifen und lediglich mit einigen wenigen Stellschrauben diese auf das neue Projektgebiet zurechtschneiden kann.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

Im in Abbildung 1 dargestellten Prozessablauf kann man erkennen, inwiefern die mitunter gleichzeitig stattfindenden Erarbeitungsschritte ineinandergreifen und ineinander übergehen.

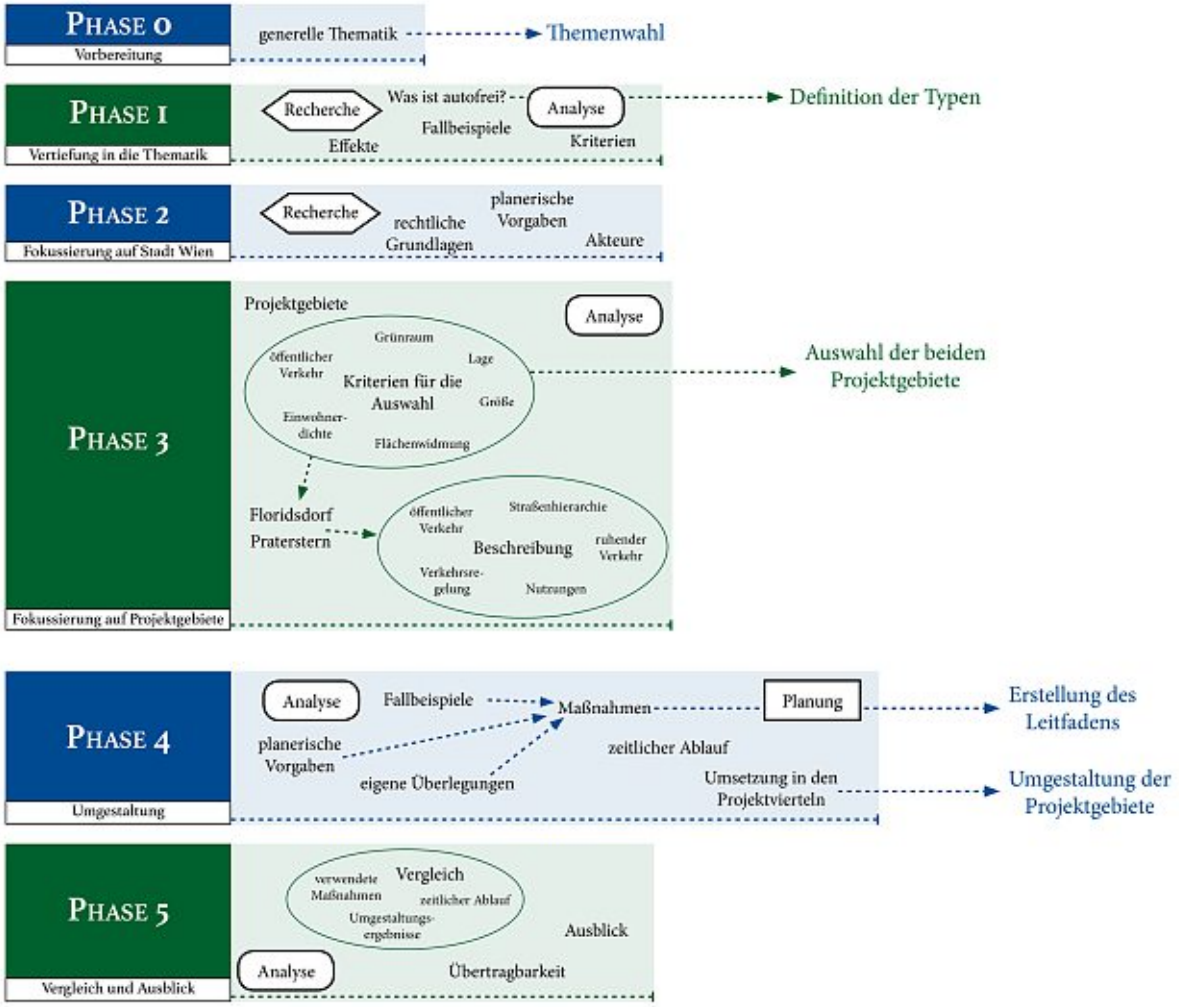

Abbildung 1: Prozessgrafik (eigene Darstellung)

Ein Beispiel hierfür ist etwa die Recherche bezüglich bestehender Projekte und Fallbeispiele. Dieser Arbeitsschritt, welcher ganz am Anfang der Diplomarbeit steht bietet einerseits Erkenntnisse für die theoretische Ausarbeitung am Anfang der Arbeit. Andererseits sind eben diese Erkenntnisse auch später bei der Kriterienauswahl und bei der Maßnahmengestaltung am Ende der Diplomarbeit relevant. Ähnlich verhält es sich auch mit den Grundlagen und Konzepten, die durch die Recherche bezüglich der Zielvorgaben der Stadt Wien gewonnen werden konnten. Auch diese sind sowohl für die grundsätzliche theoretische Auseinandersetzung mit der Thematik in Bezug auf den Wiener Stadtraum, aber am Ende eben auch für die Ausarbeitung der konkreten Maßnahmen wichtig. Trotzdem kann man sagen, dass die Erarbeitung der einzelnen Themenbereich relativ chronologisch erfolgt. Zu Beginn der Arbeit sind viele Recherchetätigkeiten notwendig, um

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

einerseits ein großes Spektrum an Wissen zu erlangen und andererseits um passende Fallbeispiele auszusuchen, die dann auch analysiert werden können. Generell verschiebt sich die hauptsächliche Methodik im Rahmen der ersten Phasen von der Recherche eher zur Analysetätigkeit. In der vierten Phase, in welcher ein Herzstück der Arbeit ausgearbeitet wird, steht die Planung und Umgestaltung im Vordergrund, wohingegen am Ende der Arbeit einmal mehr die Analyse der ausgearbeiteten Planungen im Vordergrund steht.

2.3. Gliederung der Diplomarbeit

Um die Thematik der Arbeit von Anfang an einzugrenzen, wird zunächst in Kapitel 3 für den Verlauf der weiteren Arbeit definiert, inwiefern die verschiedenen Ausrichtungen von autofreien Vierteln angenommen werden sollen. Zudem werden in Kapitel 4 bereits umgesetzte Projekte verschiedener Arten verkehrsreduzierter und autofreier Viertel vorgestellt und auf bestimmte Aspekte analysiert, die später für die Auswahl der Projektviertel in Wien und in weiterer Folge für die Neuplanung der ausgewählten Gebiete von Interesse sind.

In Kapitel 5 werden rechtliche und planerische Vorgaben der Stadt Wien, sowie wichtige AkteurInnen der Stadt vorgestellt, um eine genaue Grundlage für die Neuplanungen zu schaffen. Entsprechend der vorangegangenen Analysen werden folgend in Kapitel 6 mithilfe mehrerer Kriterien zwei Projektgebiete in der Stadt ausgewählt. Diese werden dann in Kapitel 7 vorgestellt und analysiert, wobei der Fokus der Analyse auf verkehrsrelevanten Aspekten liegt und räumlich gesehen immer das Projektgebiet selbst so wie die nähere Umgebung betrifft.

In Kapitel 8 werden zunächst die Maßnahmen vorgestellt, die grundsätzlich notwendig sind um die bereits in Kapitel 3 festgelegten Kriterien für ein autofreies Viertel zu erreichen. Danach wird für jedes Viertel eigens eine Neuplanung vorgenommen, wobei hierbei zuerst die bereits erwähnten notwendigen Maßnahmen im Vordergrund stehen und dann zusätzliche bereichernde Maßnahmen für jedes Projektgebiet erläutert werden. Außerdem wird darauf eingegangen, inwiefern diese Maßnahmen generell durchführbar sind, beziehungsweise in welchem Zeitrahmen diese geltend gemacht werden können. Hierbei wird nicht nur auf die theoretische Machbarkeit geachtet, vielmehr gilt es auch abzuschätzen, wie man die Akzeptanz für gewisse Maßnahmen herstellen kann und wo größere Kostenstellen zu erwarten sind.

Nachdem die Planung für jedes Projektviertel eigenständig erfolgt, werden die Planungsergebnisse in Kapitel 9 miteinander verglichen und auf Gemeinsamkeiten und

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Differenzen geachtet. Außerdem werden die jeweiligen Maßnahmenpakete auf Übertragbarkeit innerhalb des Wiener Stadtraums geprüft. Im letzten Kapitel folgt eine kurze Einordnung der erlangten Ergebnisse, sowie ein kurzer Ausblick auf das Potenzial und die Möglichkeiten, die sich dadurch in Zukunft ergeben könnten.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3. Wie definiert man ein autofreies Viertel?

Viele neue Stadtentwicklungsprojekte widmen sich der Frage, inwiefern ein neu geplantes Quartier autofrei gestaltet werden kann. Einerseits will man damit mehr Sicherheit auf den Straßen sowie den Schutz vor Emissionen jeglicher Art gewährleisten. Andererseits nehmen private motorisierte Fahrzeuge viel Raum in Anspruch, wobei hier insbesondere der ruhende Verkehr einen großen Flächenbedarf hat. In einem autofreien Viertel können diese Räume anderweitig gestaltet werden, somit wird insbesondere für die Wohnbevölkerung des jeweiligen Viertels mehr Aufenthaltsraum und Freiraum geschaffen. Während die Neugestaltung eines autofreien Stadtquartiers den Vorteil hat, dass man von vornherein dafür sorgen kann, dass die notwendigen Verkehrsflächen und Stellplätze außerhalb des sichtbaren Straßenraums oder am Rande des jeweiligen Quartiers platziert werden, muss man bei einer Umgestaltung eines bereits bestehenden Viertels mit den Gegebenheiten arbeiten, die seit Jahren bestehen. Darin liegt zwar einerseits die große Herausforderung, andererseits liegt in der Umgestaltung von bestehenden Quartieren auch ungemein viel Potenzial für die zukünftige Stadtentwicklung. Bevor man sich diesem widmen kann, gilt es zunächst herauszufinden, was überhaupt ein autofreies Viertel ist.

Es gibt viele Begriffe, welche in diesem Bereich der urbanen Mobilität Gebrauch finden und teilweise schwer voneinander abgrenzbar sind. So gilt es zunächst zwischen verschiedenen Herangehensweisen zu unterscheiden. Zum Einen kann der Begriff ‚autofrei' im Rahmen einer sozialen Bevölkerungsanalyse aufkommen, wenn es darum geht, herauszufiltern, ob die Entscheidung ein Auto zu besitzen aus freiem Willen getroffen wird oder ob es finanzielle oder weitere sozial bedingte Gründe gibt, die eine solche Entscheidung beeinflussen.[1] Des weiteren kann der Begriff im planerischen Kontext verstanden werden, wobei es dabei eher selten um die individuelle Entscheidung geht, sich ein Auto anzuschaffen, sondern meistens um die generelle Ausprägung der Verkehrsinfrastruktur in einem Gebiet. Wenngleich der soziale Aspekt der Autofreiheit interessante Fragen aufwirft, werden diese in der folgenden Arbeit nicht besprochen. Vielmehr gilt es nun den Begriff der Autofreiheit im planerischen Kontext aufzugreifen, denn auch da gibt es verschiedene Ausprägungen und Denkweisen.

[1] vgl. Brown, A. (2017, S.153)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Im Grunde genommen kann man aus der Literatur drei verschiedene Typen der Autofreiheit differenzieren, auch Leferink (1995) und Wright (2005) haben bereits ähnliche

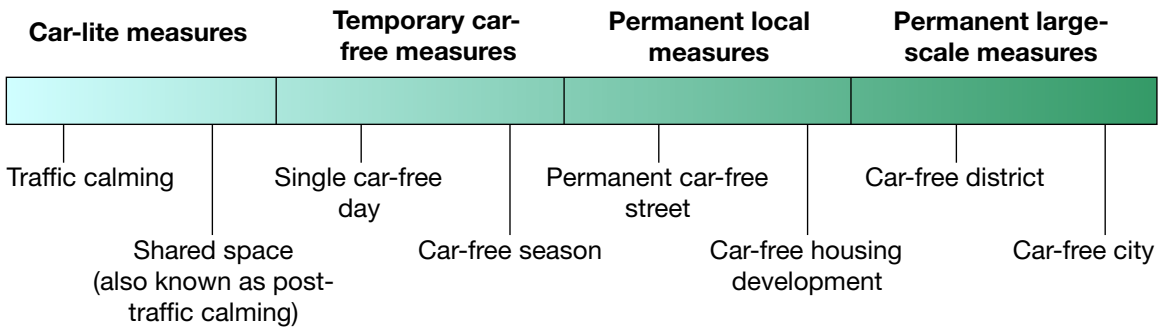

Abbildung 2: Typen der Autofreiheit nach Wright (2005, S.28)

Ausprägungen und Klassifizierungen definiert. Während Wright (2005) die Typen nicht nur nach Stärke der Ausprägung, sondern auch nach zeitlicher und räumlicher Achse definiert, wie man in Abbildung 2 erkennen kann[2], unterscheidet Leferink (1995) drei verschiedene Arten von autofreien Siedlungen[3]. Für die folgende Arbeit werden autofreie Viertel folgenden drei Typen zugeordnet, wobei sich aufgrund spezifischer Merkmale verschiedene Untertypen ergeben.

Typ I - Verkehrsberuhigtes Viertel

Verkehrsberuhigung kann sowohl durch rechtliche als auch durch bauliche Maßnahmen erfolgen. Unter baulichen Maßnahmen kann man etwa die Umgestaltung eines Straßenraums durch Anbringung von Versätzen verstehen. Rechtliche Maßnahmen beinhalten unter anderem die Einführung einer Fußgängerzone oder den Einsatz eines Einbahnsystems innerhalb einer Wohnsiedlung, wie es etwa in Wien häufig der Fall ist. Oftmals werden verkehrsberuhigende Maßnahmen speziell für Innenstädte und Stadtzentren durchgeführt, Pez (2020) unterscheidet dafür spezifische Maßnahmen, wie etwa tarifäre Auflagen, eine Teilverkehrsreduktion, Fahrverbote jeglicher Art oder die großflächige Ausdehnung von Fußgängerzonen.[4]

Manche dieser Maßnahmen finden aber durchaus auch in Wohngebieten Anwendungen, wie etwa ein ‚Einbahnstraßennetz, beim Sektorensystem gekoppelt mit Zufahrtsverboten, so dass die Netzdurchlässigkeit im Zentrum stark eingeschränkt ist'[5]. In den meisten Städten wurden Maßnahmen dieser Art, wenn auch in einer schwächeren Ausprägung bereits implementiert.

[2] vgl. Wright, L. (2005, S.28)
[3] vgl. Leferink, R. (1995, S.11)
[4] Pez, P. (2020, S.160)
[5] ebenda

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Typ Ia - Verkehrsberuhigtes Viertel mit Zufahrtsbeschränkung

Pfaffenbichler et Schopf (2011) beschreiben verkehrsberuhigte Siedlungen so, ‚dass es nur den Anwohnern erlaubt ist, die Siedlung mit dem privaten motorisierten Fahrzeug zu befahren'[6]. Ein positiver Effekt einer solchen Siedlung ist, dass ‚die Straßeninfrastruktur durch gestaltende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eine hohe Aufenthaltsqualität bietet'[7].

Typ II - Autoreduziertes Viertel

Autoreduzierte Siedlungen besitzen viele der vorher beschriebenen Qualitäten einer verkehrsberuhigten Siedung, erweitern sich jedoch um Zonen, in denen ausschließlich der nicht-motorisierte Verkehr, sowie Notdienste und eventuell Lieferdienste zugelassen sind[8]. Zudem gibt es in autoreduzierten Zonen zumeist eine geregelte Stellplatzanzahl, die sich je nach Literatur in einer Bandbreite von 0,2 Stellplätzen pro Wohnung[9] und 0,7 Stellplätzen pro Wohnung[10] bewegt. Diese Stellplätze befinden sich dann eben in einer konzentrierten Randzone[11]. Aufgrund des kaum vorhandenen / erlaubten Durchgangsverkehrs ergibt sich in der Kernzone eine hohe Wohnqualität mit großem Freiraum um die Wohnung. [12]

Typ III - Autofreies Viertel

In autofreien Siedlungen ist der gesamte motorisierte Verkehr, natürlich mit Ausnahme von Notdiensten und Ver- sowie Entsorgungsdiensten verboten. [13] Wenngleich meistens mit einem Schlüssel von 0,1 bis 0,2 Stellplätzen pro Wohnung[14] Stellplätze veranschlagt werden, befinden sich diese ausserhalb des eigentlichen Siedlungsgebiets[15]. Dies setzt laut Leferink (1995) aber zumindest voraus, dass öffentliche Einrichtungen, wie etwa Geschäfte, aber auch Schulen in Fußdistanz liegen.[16] Die Wohnform der autofreien Siedlung bezeichnet Wright (2005) als permanente, aber kleinflächige Maßnahme der Autofreiheit[17]. (siehe Abbildung 2)

Typ IIIa - Autofreies Viertel mit Eigentumsbeschränkung

Bei manchen planerischen Projekten wird nicht nur generell ein autofreies Umfeld geschaffen, im Rahmen des Erwerbs einer Wohnung beziehungsweise des Abschluss eines

---

[6] Pfaffenbichler, P. et Schopf, J. (2011, S.39)
[7] ebenda
[8] vgl. Busch, I. (1999, S.9)
[9] vgl. Butz, M. (2011, S.4)
[10] vgl. Pfaffenbichler, P. et Schopf, J. (2011, S.39)
[11] vgl. ebenda
[12] vgl. Leferink, R. (1995, S.11)
[13] vgl. Pfaffenbichler, P. et Schopf, J. (2011, S.39)
[14] vgl. Butz, M. (2011, S.4) und Pfaffenbichler, P. et Schopf, J. (2011, S.39)
[15] vgl. Pfaffenbichler, P. et Schopf, J. (2011, S.39)
[16] vgl. Leferink, R. (1995, S.11)
[17] vgl. Wright, L. (2005, S.28)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Mietvertrages in solch einem Viertel, müssen die Interessenten unterschreiben, dass sie kein motorisiertes Privatfahrzeug besitzen und sich auch keines anschaffen werden.

Die definierten Ausprägungen der Autofreiheit von Siedlungen lassen sich anhand einiger Merkmale eindeutig voneinander unterscheiden, diese Differenzierung wird folgend in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Typen von autofreien Quartieren (eigene Darstellung)

	ZUFAHRT MIT MOTORISIERTEM FAHRZEUG	STELLPLATZ-REGELUNG	ZUFAHRT FÜR NOT- UND ENTSORGUNGS-DIENSTE	PRIVATBESITZ EINES MOTORISIERTEN FAHRZEUGES
TYP I VERKEHRSBERUHIGTES VIERTEL	uneingeschränkt gestattet	keine Einschränkungen	gestattet	gestattet
TYP Ia VERKEHRSBERUHIGTES VIERTEL MIT ZUFAHRTS-BESCHRÄNKUNG	nur AnrainerInnen gestattet	keine Einschränkungen	gestattet	gestattet
TYP II AUTOREDUZIERTES VIERTEL	in einzelnen Zonen nicht gestattet	0,2 - 0,7 Stellplätze pro Wohnung	gestattet	gestattet
TYP III AUTOFREIES VIERTEL	nicht gestattet	0,1-0,2 Stellplätze pro Wohnung, oft außerhalb des Siedlungsgebiets	gestattet	gestattet
TYP IIIa AUTOFREIES VIERTEL MIT EIGENTUMS-BESCHRÄNKUNG	nicht gestattet	0,1-0,2 Stellplätze pro Wohnung, oft außerhalb des Siedlungsgebiets	gestattet	nicht gestattet

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

Diese Einteilung erlaubt einerseits die genaue Zuordnung realisierter Projekte in klar abgrenzbare Typen, diese folgt in Kapitel 4. Zudem kann nun auch eine Entscheidung getroffen werden, welcher dieser Typen für die Umgestaltung der Bestandsviertel von Interesse ist. Wenngleich jede Art eines verkehrsberuhigten oder autofreien Viertels für die Stadtplanung von Interesse sein kann, ist es die Umgestaltung eines Bestandsviertels in ein autofreies Quartier (Typ III), welche die größte Veränderung in verschiedensten Bereichen, wie etwa Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Freiraumgestaltung etc. darstellt. Diese Veränderung ist auch das angedachte Ziel der gegenständlichen Diplomarbeit. Folglich sollen zwei Projektviertel in ein autofreie Quartiere (Typ III) umgewandelt werden. Das bedeutet, dass die Zufahrt in das umgestaltete Quartier ausschließlich für Not- und Entsorgungsdienste gestattet sein soll, ebenso sollen die Stellplätze einerseits entsprechend der geltenden Gesetze verringert werden und auch möglichst außerhalb des Quartiers liegen. Eine weitere Möglichkeit die Stellplätze unterzubringen wäre die Bereitstellung von Stellplätzen oder Garagen am Rand des Viertels, da die Verkehrsstraßen, welche das Bestandsquartier umgrenzen weiterhin für den allgemeinen Verkehr normal befahrbar bleiben. Der grundsätzliche Besitz eines motorisierten Fahrzeuges soll aber in der gegenständlichen Arbeit keinesfalls in Frage gestellt, also auch nicht im Rahmen eines Vertrags festgelegt werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

4. Internationale Beispiele verkehrsreduzierter und autofreier Wohnviertel

4.1. Vorstellung der einzelnen Projekte

Folgend werden bereits durchgeführte oder geplante Projekte, die sich mit der Thematik der Autofreiheit auseinandersetzen oder auseinandergesetzt haben, vorgestellt. Zunächst werden Projekte vorgestellt, die im Rahmen einer Neuentwicklung eines Stadtgebiets entstanden sind. Danach werden zwei Projekte vorgestellt, bei denen ein bestehendes Viertel umgestaltet wurde. Ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal ist die Größe der Gebiete die geplant beziehungsweise umgestaltet wurden. Im Zuge einer Neuplanung ist es aufgrund der verfügbaren Fläche oft leichter größere Viertel zu entwickeln. Hingegen ist die Neugestaltung eines Bestandsviertel eher in einem kleinräumigeren Maßstab sinnvoll, da man die Gegebenheiten beachten muss und die bestehenden Verkehrsströme wenig Spielraum für Veränderungen zulassen.
Um die Projekte besser miteinander vergleichen zu können, werden diese in Bezug auf die gleichen Aspekte und Fakten analysiert. Zudem werden alle Beispiele einem der Typen zugeordnet, welche im letzten Kapitel festgelegt wurden.

4.1.1. Autofreie Projekte im Rahmen einer Neuentwicklung

4.1.1.1. Vauban, Freiburg

a) wichtige Daten und Fakten zum Projekt

Das Stadtviertel Vauban liegt im Süden der deutschen Stadt Freiburg im Breisgau und umfasst insgesamt 41 ha, wobei 16,4 ha reines Wohngebiet darstellen, der Rest verteilt sich auf Verkehrsflächen, sowie auch auf Grünflächen, Gemeinbedarfsflächen und Gewerbegebiete.[18] Das Viertel wurde für etwa 6.000 BewohnerInnen geplant, derzeit leben rund 5.500 BewohnerInnen mit einem Durchschnittsalter von 28,7 Jahren in den Wohneinheiten von Vauban.[19] Die PKW-Dichte pro 1.000 EinwohnerInnen liegt mit 172 PKW[20] deutlich unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt von 399 PKW[21].

[18] Stadt Freiburg im Breisgau; Green City Freiburg (S.1)
[19] Stadt Freiburg im Breisgau; Green City Freiburg (S.1)
[20] ebenda (S.3)
[21] KFZ-Serviceportal; Freiburg im Breisgau

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

b) Zeitlicher Ablauf der Entstehung

Kurz nach Erwerb des Areals der ehemaligen Vauban-Kaserne, wurden von der Stadt Freiburg folgende Ziele für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers formuliert:

- Anwendung einer verdichteten und flächensparenden Bauweise
- Ausweisung von verschiedenen Nutzungstypen (Wohnen, Gewerbe, Mischnutzung,...)
- Förderung der sozialen Vielfalt
- Sicherung der bestehenden Naturräume sowie Weiterentwicklung dieser
- Förderung von Fuß-, Fahrrad- und öffentlichem Verkehr
- Entwicklung eines familienfreundlichen Wohnquartiers[22]

Aufgrund dieser Ziele wurde im Jahr 1994 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ins Leben gerufen, der Beitrag des Büros Kohlhoff & Kohlhoff aus Stuttgart ging als Sieger hervor[23]. Der Bebauungsplan für das Stadtgebiet wurde dem Projekt entsprechend geplant, im Jahr 1996 mit der Öffentlichkeit geteilt und 1997 durch den Beschluss des Gemeinderats rechtskräftig. Die erste Bauphase wurde im Jahr 1998 gestartet, wobei die ersten Wohnhäuser bereits Ende desselben Jahres bezugsfertig waren. Im Rahmen der dritten und letzten Bauphase wurde 2016 das letzte Gebäude fertiggestellt.[24]

c) das Projekt in Grundzügen

Obwohl das Areal der ehemaligen Vauban-Kaserne an der Stadtgrenze von Freiburg im Breisgau liegt, ist es lediglich 3 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, wodurch die Entwicklungsvorgaben einer innerstädtischen Planung entsprechen. Im Vordergrund dieser steht zum einen das Konzept der kurzen Wegen und andererseits eine gut ausgewogene Mischung aus Wohneinheiten und Arbeitsstätten innerhalb des neu geschaffenen Quartiers. Die Gebäudestruktur basiert auf einer Blockstruktur, wie man sie auch in Gründerzeitviertel finden kann, diese wird aber immer wieder durchbrochen. Um den Straßenraum von Anfang an qualitativ lebenswert gestalten zu können, wurde sowohl die maximale Höhe der Häuser, sowie auch der minimale Abstand zwischen den Häuserzeilen genau festgelegt. Innerhalb des Quartiers wurden drei öffentliche Plätze

[22] vgl. Lange, J. et al (2003, S.40)
[23] Stadt Freiburg im Breisgau; Geschichte
[24] vgl. Mayer et al (2014, S.4)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

geschaffen, an denen nicht nur Nahversorger und andere Dienstleister angesiedelt, sondern auch Handwerksbetriebe oder etwa ein Markt, der einmal pro Woche stattfindet. Eine weitere Besonderheit ist die vielfältige Architektur innerhalb des Quartiers, entstanden daraus, dass die meisten Grundstücke an private Personen verkauft wurden und dadurch eine Vielzahl an verschiedenen Architekturbüros beauftragt wurde, Gebäude für das Quartier Vauban zu planen.[25]

Die Einbeziehung der Bevölkerung war bereits vor Ausschreibung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs ein wichtiger Bestandteil in der Ausarbeitung des Projekts. Einfluss nahm die Öffentlichkeitsbeteiligung hauptsächlich auf den Bereich Energieversorgung und zum Teil auch auf das Verkehrskonzept. [26]

d) Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Die ersten Überlegungen bezüglich eines Mobilitätskonzepts und insbesondere in Bezug auf eine möglichst autofreie Lösung gab es ab dem Jahr 1996. Dabei zeichnete sich relativ bald ab, dass eine komplett autofreie Lösung eher nicht umgesetzt werden würde, man arbeitete stattdessen an einem sinnvollen autoreduzierten Mobilitätskonzept.[27]

1998 wurde der ‚Verein für autofreies Wohnen e.V.'[28] gegründet, welcher im weiteren Planungsverlauf unter anderem auch als kontrollierendes Organ tätig sein sollte. Um die Ansprüche aller neuen BewohnerInnen gewährleisten zu können, wurden zwei Alternativen geschaffen. Haushalte, die von vornherein autofrei sind und demnach auch keinen eigenen Stellplatz beanspruchen wollten, konnten um einen einmaligen Beitrag dem ‚Verein für autofreies Wohnen e.V.' beitreten, dieser erwarb mit dem Kapital ein Grundstück in der Größe der sonst angefallenen Stellplätze und stellte dieses anderweitiger Nutzung zur Verfügung, wobei die Möglichkeit dieses Grundstück bei Bedarf als Parkplatz nutzen zu können, gewährleistet bleiben musste. Neue BewohnerInnen, die einen eigenen PKW hatten und auch weiterhin nutzen wollten, konnten einen Stellplatz in einer der Garagen erwerben. [29] Diese Vorgehensweise war die Grundlage dessen, im Rahmen eines autoreduzierten Konzepts trotzdem den baurechtlichen Anforderungen bezüglich der Stellplatzverordnung gerecht zu werden.

[25] vgl. Mayer, K. et al (2014, S.20 ff.)
[26] vgl. ebenda (2014, S.11)
[27] vgl. Lange, J. et al (2003, S.49 ff.)
[28] Autofrei Verein; Der Verein
[29] vgl. Mayer, K. er al (2014, S.27 ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Ein weiterer imminenter Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist die Implementierung von Carsharing innerhalb des Quartiers, sowie auch die Vorsehung eigener Parkplätze, die nur im Rahmen dieses Angebots genutzt werden dürfen. [30]

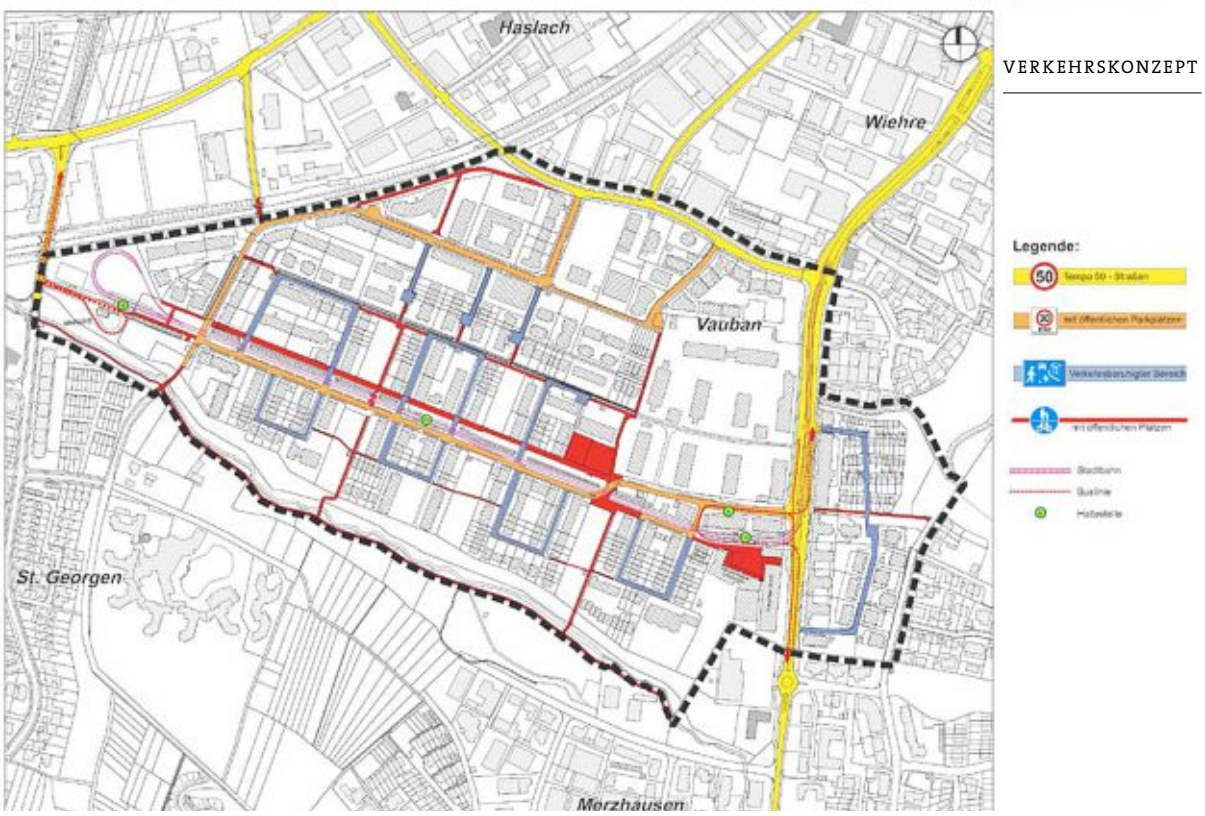

Abbildung 3: Erschließungskonzept Vauban (Quelle: Mayer K. et al (2014, S. 73)

Die Erschließung des Quartiers wird über ein hierarchisches Straßennetz gewährleistet (siehe Abbildung 3). In gelb dargestellt, sind die Hauptsammelstraßen jene, die den Verkehr vom Quartier hinaus- und in das Quartier hineinleiten, dort wird dieser auf die Erschließungsstraßen (in orange) und auf die Wohnstraßen (in blau) aufgeteilt. Mit Ausnahme der Hauptsammelstraße, welche durch das Quartier verläuft, gilt das restliche Quartiersgebiet als ‚Tempo 30' - Zone, Wohnstraßen sind mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren. Entlang der Erschließungsstraßen sind öffentliche Parkplätze, insbesondere für Besucher, zu finden, ansonsten gibt es außerhalb der Quartiersgaragen keine öffentlichen Stellplätze. Dieses Straßennetz wird einerseits durch ein Fuß- und Radwegenetz und andererseits durch die gute Anbindung an die Öffentlichen Verkehrsmittel ergänzt. Neben bestehenden Buslinien ermöglicht insbesondere die Stadtbahn, welche seit 2006 im Betrieb ist, eine gute Anbindung, sowohl in die Innenstadt als auch in die umliegende Region.[31]

[30] vgl. Stadt Freiburg im Breisgau; Green City Freiburg (S.3)
[31] vgl. Mayer, K. et al (2014, S.27 ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

e) Autofreiheit in Vauban

Das Viertel in Vauban stellt aufgrund der Merkmalsausprägungen ein autoreduziertes Viertel des Typ II dar.

Einerseits ist die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr grundsätzlich gestattet, wenn auch einige Zonen von dieser Erlaubnis ausgenommen sind. Außerdem kann man aus der relativ geringen PKW-Dichte pro 1.000 EinwohnerInnen und der Tatsache, dass die Stellplätze für AnrainerInnen in eigens gebauten Quartiersgaragen untergebracht wurden, darauf schließen, dass auch in Bezug auf dieses Merkmal Vauban die Ausprägung des Typ II vorweist. Zudem ist die Zufahrt für Not- und Entsorgungsdienste genauso wie auch der Besitz eines privaten PKWs erlaubt.

Die einzeln abgesteckten Zonen, welche im Falle von Vauban hauptsächlich reine Wohngebiete darstellen, entsprechen an und für sich einem autofreien Viertel des Typ III, jedoch das Stadtviertel Vauban als Ganzes ist als autoreduziertes Viertel des Typ II einzuschätzen.

f) Umgang mit den Rändern

Die Ränder des autoreduzierten Viertels Vauban in Freiburg sind verschiedenartiger Natur. Während im Osten, insbesondere im Nordosten hauptsächlich normale Verkehrsstraßen ohne zusätzlicher Regelungen das Gebiet begrenzen, liegt im Nordwesten eine Zugstrecke, die Gleise begrenzen somit teilweise den Stadtteil. Im Süden, Richtung Stadtgrenze, wird das Gebiet fast gänzlich von einem schmalen Streifen Grünraum, welcher von einem Bach durchzogen ist, begrenzt. Auch innerhalb Vaubans selbst, sind die Ränder der einzelnen Wohnblöcke meist verschiedenartiger Natur. So gibt es meistens einen grünen Rand, aber auch immer mindestens ein oder zwei Ränder, welche durch Verkehrswege gesäumt sind.

4.1.1.2. Hammarby Sjöstad, Stockholm

a) wichtige Daten und Fakten zum Projekt

Hammarby Sjöstad ist ein 200 ha großes Stadtentwicklungsgebiet im Süden der schwedischen Haupstadt Stockholm.[32] Diese 200 ha beinhalten neben 50 ha Wasserfläche und 30 ha Grünfläche in etwa 90 ha Wohngebiet und 24 ha Gewerbegebiet.[33] In 11.000 Wohneinheiten leben derzeit 25.000 Personen, weiters wurden 10.000 Arbeitsplätze vor Ort

[32] Urban Green Blue Grids; Hammarby Sjostad
[33] vgl. ebenda

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

geschaffen. [34] Im Rahmen der Verkehrsplanung werden den EinwohnerInnenn pro Wohneinheit 0,7 Parkplätze zur Verfügung gestellt, generell liegt der durchschnittliche PKW-Besitz in Stockholm bei 370 PKW pro 1000 EinwohnerInnen[35].

b) Zeitlicher Ablauf der Entstehung

Die ersten Ideen für das Stadtquartier Hammarby Sjöstad entstanden bereits im Jahr 1990 im Rahmen der Olympiabewerbung Schwedens für das Jahr 2004.[36] Seit 1996 wurde an der Implementierung der ersten Planungsideen gearbeitet, wobei sich der Planungsfokus in Richtung eines nachhaltigen und energieeffizienten Stadtquartiers verschob, als Athen den Zuschlag für die Olympischen Spiele bekam.[37] Die erste der drei Bauphasen startete im Jahr 2004, nachdem das geplante Bauende mit 2015 festgelegt wurde, wurde mit einem Jahr Verzögerung die letzte Bauphase insofern abgeschlossen, als dass alle Gebäude, sowohl für die Wohn- als auch für die Gewerbenutzung bezugsfertig waren.[38]

c) das Projekt in Grundzügen

Von Anfang an wurde bei der Planung dieses neuen Stadtquartiers ein Fokus auf Energieeffizienz und nachhaltige Ressourcennutzung gelegt. Dazu zählt unter anderem auch die Verarbeitung nachhaltiger und ökologischer Baumateralien. [39] Unter den wichtigsten Aspekten, die dieses Stadtquartier speziell für den Zeitpunkt der Entwicklung einzigartig machen, ist außerdem der ökologische Umgang mit Wasser, Energie und Abfall. Diese drei Faktoren stellen die Säulen für das sogenannte Hammarby-Modell. [40]

Das neu geschaffene Stadtquartier liegt südlich der Stockholmer Innenstadt, hat aber aufgrund des Bau- und Planungsstils ebenfalls einen innerstädtischen Charakter. Zusätzlich wurde bei der Entwicklung auch darauf geachtet, dass durch eine großzügige Grünraumplanung und die Einbeziehung der Nähe zum Wasser auch ein Lebensraum inmitten und umgeben von Natur entsteht. Dies zeigt sich zum Einen darin, dass die Gebäude alle in Richtung der Wasserflächen ausgerichtet sind. Zudem wurde darauf geachtet, dass in dem gesamten Viertel großteils auf Abzäunungen und Absperrungen verzichtet wird, sodass die öffentlichen Grün- und Freizeiträume durchgehend angelegt und durchgängig begehbar sind. [41]

---

[34] vgl. World Urban Campaign; Hammarby Sjöstad
[35] Myhr, A. (2018, S.3)
[36] vgl. Fränne, L. et al (2007, S.4)
[37] vgl. Gaffney, A. et al (2007, S.2)
[38] vgl. Urban Green Blue Grids; Hammarby Sjostad
[39] vgl. Stadt Wien; Stadtentwicklung (S.1)
[40] vgl. Fränne, L. (2007, S.15 ff.)
[41] vgl. World Urban Campaign; Hammarby Sjöstad

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Aufgrund der konsequenten Implementierung und Überprüfung der ökologischen Standards, sowohl in Bezug auf die Planung, als auch auf die verwendeten Baumateralien und die laufenden Prozesse innerhalb des Stadtquartiers, gilt dieses als ein Musterbeispiel für ökologische nachhaltige Stadtentwicklung. [42]

d) Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Grundsätzlich gab es bezüglich des Mobilitätskonzepts bestimmte Zielvorgaben, die darin resultieren sollten, dass die Nutzung des privaten PKWs für die BewohnerInnen des neuen Stadtquartiers weniger Anreiz darstellt. Diese Zielvorgaben lauteten wir folgt:

- 80% der Wege sollen mittels öffentlicher Verkehrsmittel, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden (bis 2010)
- mindestens 15% der BewohnerInnen sollen das lokale Carsharing-Angebot nutzen und Mitglied dessen sein (bis 2010)
- mindestens 5% der ArbeitgeberInnen sollen Mitglied des lokalen Carsharing-Betreiber sein (bis 2010)
- Schwerlasttransporte sollen innerhalb des Stadtquartiers lediglich mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die gewissen Umweltstandards entsprechen[43]

Um diese Ziele zu ermöglichen wurde insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs ein vielfältiges Angebot geschaffen (siehe Abbildung 4). Unter anderem gibt es eine

Abbildung 4: Mobilitätskonzept Hammarby Sjöstad (Quelle: Foletta, N et Field,S.; 2011; S. 32)

[42] Stadt Wien; Stadtentwicklung (S.2)
[43] vgl. Fränne, L. (2007, S.11)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Stadtbahnverbindung, welche mit insgesamt 4 Stationen innerhalb des Gebiets von Hammarby Sjöstad eine direkte Anbindung zur Stockholmer U-Bahn darstellt. Ergänzend gibt es drei Buslinien, sowie eine Anlegestelle des Fährennetz.

Des weiteren wurde im gesamten Gebiet darauf geachtet, möglichst viele Wege für den Fuß- und Radverkehr komfortabel und sicher zu gestalten. Dementsprechend erfolgt die Erschließung der reinen Wohngegenden ausschließlich per Rad- und Fußweg, zusätzlich wurde eine eigene Fuß- und Fahrradbrücke errichtet.

Der Gebrauch des privaten PKW ist in Hammarby Sjöstad nicht flächendeckend verboten, in manchen abgeschlossenen Gegenden, wie etwa in den Wohngegenden, ist die Zufahrt jedoch nicht gestattet. [44] Für die privaten PKW wurden für AnrainerInnen und ArbeitnehmerInnen sowohl im Freien, aber speziell auch in Garagen Stellplätze angelegt. Diese sind aber meistens nicht direkt beim Zielgebäude sondern eher in der Peripherie des Quartiers angelegt. Die örtliche Carsharing-Flotte besteht zu 100% aus Kraftfahrzeugen, die durch Biogas angetrieben werden.[45]

e) Autofreiheit in Hammarby Sjöstad

Das Stockholmer Stadtquartier Hammarby Sjöstad ist entsprechend der im Kapitel 3 festgelegten Merkmale und Ausprägungen als autoreduziertes Viertel des Typ II zu verstehen.

Während einzelne Wohngebiete nicht direkt mit einem motorisierten Verkehrsmittel befahrbar sind, ist die Zufahrt mit ebensolchen im Großteil des Gebiets erlaubt. Wie bereits erwähnt wurde, werden pro Wohneinheit 0,7 Stellplätze zur Verfügung gestellt, weitere werden auch für die Büros und Betriebe vor Ort eingeplant. Die meisten Stellplätze werden dabei in Sammelgaragen untergebracht, vereinzelt gibt es auch Stellplätze direkt an der Straße. Außerdem ist die Zufahrt für Not- und Entsorgungsdienste im Grunde genommen sichergestellt, wenngleich die Notwendigkeit für Entsorgungsdienste in Hammarby Sjöstad nicht derart ausgeprägt ist, wie in herkömmlichen Stadtquartieren. Dies liegt an dem speziellen Mülltrennungs- und -entsorgungssystem, welches ermöglicht, dass es nur einige wenige Müllsammelstellen gibt, zu denen der Müll abseits der Verkehrsstraßen transportiert wird. Da auch der Besitz eines privaten PKWs den BewohnerInnen erlaubt ist, kann man hier in allen Merkmalsausprägungen von einem autoreduzierten Viertel des Typ II sprechen.

[44] vgl. Nguyen, M. (2016, S.286)
[45] vgl. Gaffney, A. et al (2007, S.58 ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Bezogen auf die einzelnen Wohnblöcke innerhalb des Stockholmer Stadtquartiers könnte man diese auch als kleinere autofreie Viertel des Typ III betrachten, diese sind allerdings nicht für das gesamte Stadtquartier Hammarby Sjöstad repräsentativ.

f) Umgang mit den Rändern

Der Stadtteil Hammarby Sjöstad wird im Süden und im Westen von den Wasserflächen des Mälaren, ein See welcher bei Stockholm in die Ostsee übergeht, begrenzt. Im Norden und im Osten begrenzen hingegen relativ stark befahrene Verkehrsadern den Stadtteil, dementsprechend unterschiedlicher Natur sind die Ränder des Stadtteils. In Bezug auf die einzelnen Wohnblöcke im Gebiet selbst, lässt sich eine ähnliche Struktur erkennen. Die ruhigeren Ränder werden einerseits durch die Wasserflächen aber auch durch den ausgestalteten Grünraum repräsentiert, dem gegenüber stehen die Ränder, welche durch Verkehrswege verschiedener Natur ausgestaltet wurden.

4.1.1.3 Die Seestadt Aspern, Wien [46]

a) wichtige Daten und Fakten zum Projekt

Das Stadtentwicklungsgebiet Aspern liegt im Norden der Stadt Wien und ist mit 240 ha eines der größten Projekte dieser Art in Europa. Insgesamt 50% der Fläche soll den neuen BewohnerInnen als Freiraum dienen, unter anderem auch der zentral liegende 5 ha große See. Die bebaute Fläche inkludiert neben Wohneinheiten für in etwa 20.000 Personen, auch Gewerbebauten, ein Technologiezentrum, sowie verschiedene DienstleisterInnen und Bildungsstätten. [47] Im bereits bebauten und eröffneten Projektgebiet gab es mit 01.01.2021 bereits 8.200 BewohnerInnen und 3.000 neue Beschäftigte [48], die realisierte Stellplatzanzahl lag bei 2.800[49], wobei dies lediglich das Angebot darstellt und nicht die tatsächliche Belegung. In der Stadt Wien liegt die PKW-Dichte bei 371 pro 1.000 EinwohnerInnen[50].

b) Zeitlicher Ablauf der Entstehung

Nach dem der Flughafen in Aspern aufgelassen wurde, wurde lediglich ein Teil der Fläche weitergenutzt, GM Motors errichtete dort eine Produktionshalle. Aufgrund der raschen

[46] Der eigentliche Projektname lautet ‚aspern - Die Seestadt Wiens'.
[47] aspern – Die Seestadt Wiens; Facts and Figures (S.1)
[48] ebenda (S.3)
[49] aspern – Die Seestadt Wiens; Facts and Figures (S.4)
[50] WKO; Statistik

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Bevölkerungszunahme in den 90er Jahren, insbesondere eben auch im 22. Bezirk, wurde erstmals im Jahr 1992 ein städtebauliches Projekt für das ehemalige Flugfeld Aspern entwickelt. Dieses wurde letztendlich unter anderem aufgrund der fehlenden Infrastruktur nicht verwirklicht.[51]

Einige Jahre später wurde dann dieser Bereich im Wiener Stadtentwicklungsplan 05, also dem Vorgänger des derzeit geltenden Plans, als strategische Fläche ausgewiesen, die Entwicklungsziele für diese Kernzone sowie das umliegenden Gebiet wurden in den Masterplan Flugfeld Aspern entsprechend übernommen.[52]

Die Projektentwicklung teilt sich in vier Phasen, wobei Phase 0 als Vorbereitungsphase gilt. Einer der wichtigsten Meilensteine war die Anbindung an die U-Bahn, wobei seit 2013 zwei Haltestellen das neue Stadtentwicklungsgebiet mit dem U-Bahnnetzwerk verknüpfen.[53] Das erste fertiggestellte Gebäude, das Technologiezentrum Seestadt, wurde bereits 2012 bezogen, das erste Wohngebäude konnte zwei Jahre später bezogen werden. Derzeit werden die Gebäude im Norden des Stadtentwicklungsgebiet gebaut, darunter befinden sich auch einige Hochbauten, diese sind Teil der ursprünglichen Bauphase 2. Die geplante Fertigstellung des gesamten Projekts ist für etwa 2030 angesetzt.[54]

c) das Projekt in Grundzügen

Das mehr als 200 Hektar umfassende Stadtentwicklungsprojekt soll Raum für Wohnhäuser, Büros, sowie Unternehmen aus den verschiedensten Sektoren schaffen. Die gesamte Entwicklung wird dabei rund um den See angelegt, dieser wird außerdem durch den Seepark an das großzügige Grünraumnetzwerk angebunden. Zudem wird nicht nur mit einer offenen Bauweise aber auch durch ausgestaltete Platzsituationen ein vielseitiges Angebot an Freiraum geschaffen.

Die neu geschaffene Seestadt teilt sich in verschiedene Sektoren auf, südlich des Sees gibt es ein Forschungs- und Entwicklungsgebiet, in diesem sind zudem auch Bildungseinrichtungen für die neuen BewohnerInnen angesiedelt. Insbesondere der westliche Bereich des entstehenden Stadtteils ist hauptsächlich für die Wohnnutzung vorgesehen, wobei die Erdgeschosse teilweise auch anderweitig nutzbar sind. Im Nordosten sowie im Südosten sind einige Baufelder nur für gewerbliche Nutzung vorgesehen. Ein

[51] vgl. Tovatt, J. et al (2007, S.11)
[52] vgl. ebenda (2007, S.20)
[53] vgl. ebenda (2007, S.106)
[54] vgl. aspern – Die Seestadt Wiens; Facts and Figures (S.1)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Großteil der übrigen Baufelder wurde für die Mischnutzung festgelegt, viele dieser Baufelder sollen hauptsächlich als Bürogebäude verwirklicht werden. [55]

Neben einem Verkehrskonzept, dass den öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr priotisiert, lebt das Projekt in Aspern hauptsächlich von der Grün- und Freiraumplanung. Anhand vielseitiger Hierarchien, es wird zwischen privaten, wohngebietsbezogenen und stadtteilbezogenen Grünflächen, sowie urbanen Freiflächen und wichtigen Grünraumverbindungen unterschieden, sollen die Grün- und Freiräume verschiedenste Möglichkeiten bieten, um die Zeit im Grünen und im Freien zu verbringen. Gleichzeitig dienen diese Räume auch als Verbindungskorridore und -achsen, um den neuen Stadtteil auch an das Umland anzubinden. Die Grundsätze für die Planung wurden dabei großteils den Zielen des STEP 05 angepasst, dieser dient als wegweisender Leitfaden für die Ausgestaltung. [56]

d) Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Im Bereich Mobilität und Verkehr liegt der Fokus innerhalb der Entwicklung der Seestadt auf dem öffentlichen und dem nicht-motorisierten Verkehr. Die beiden U-Bahn-Stationen Seestadt und Aspern Nord sind dabei die wichtigsten Umschlagspunkte, dort gibt es Umstiegsmöglichkeiten sowohl auf Busse als auch auf Straßenbahnen mit weiteren Haltestellen innerhalb des neuen Stadtteilgebiets. Das Straßennetzwerk innerhalb des Gebiets, welches in Abbildung 5 grafisch dargestellt ist, soll möglichst barrierefrei für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden, dass bedeutet auch die Einschränkung des motorisierten Verkehrs auf ein Minimum.[57]

Die Anbindungen an das hochrangige Straßennetzwerk für den motorisierten Verkehr soll dementsprechend möglichst von den Wohnsiedlungen ferngehalten werden, innerhalb des Gebiets selbst ist die wichtigste Straße die Ringstraße, auch diese soll aber ähnlich wie die weiteren radialen Straßen lediglich den BewohnerInnen dienen. Alle weiteren Straßen, die

[55] vgl. Tovatt, J. et al. (2007, S. 77)
[56] vgl. ebenda (2007, S.36ff.)
[57] vgl. ebenda (2005, S.50ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

für den motorisierten Individualverkehr nutzbar sind, sind verkehrsberuhigte Erschließungs- und Nebenstraßen.[58]

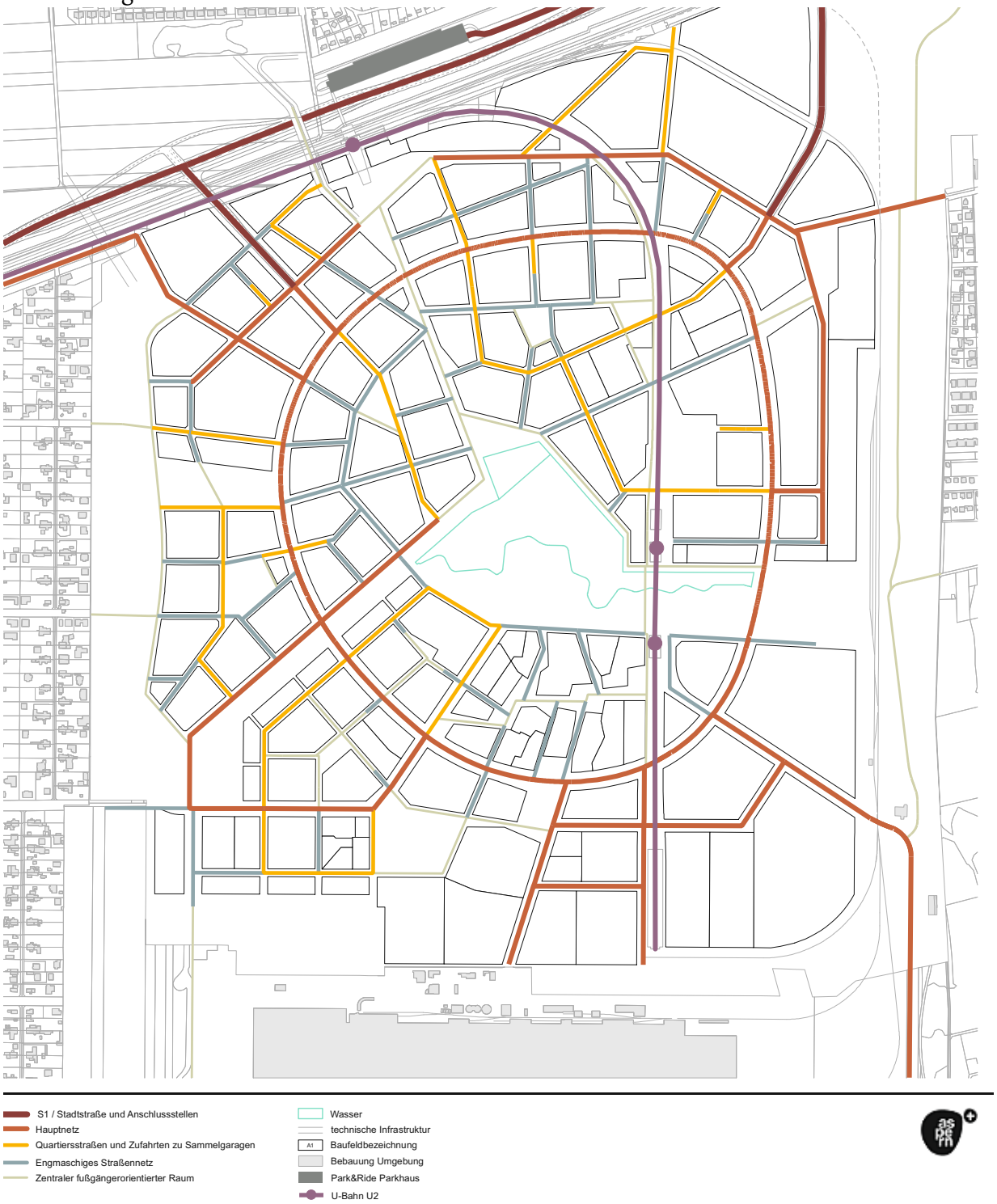

Abbildung 5: Erschließungskonzept Aspern (Quelle: Wien 3420 aspern Development AG; 2018)

In Bezug auf den ruhenden Verkehr soll die Mehrheit der Stellplätze in Garagen untergebracht werden, diese sollen je nach Möglichkeit entweder tiefliegend oder

[58] vgl. Tovatt, J. et al. (2007, S.57ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

mehrgeschossig sein. Ziel dahinter ist es, den ruhenden Verkehr weitestgehend aus dem öffentlichen Straßenraum und damit aus dem Blickfeld zu bekommen. Die übrig bleibenden Parkplätze die direkt im Straßenraum angelegt werden, sollen ausschließlich von BesucherInnen und Lieferanten genutzt werden.[59]

Insbesondere für BewohnerInnen ohne eigenen PKW gibt es zudem die Möglichkeit das Carsharing-Angebot der Seestadt Aspern direkt zu nutzen. Dieses Angebot kann sowohl für kurze Wege innerhalb der Stadt oder in das Stadt Umland, aber auch für längere Ausflüge genutzt werden. [60]

e) Autofreiheit in der Seestadt Aspern

Aufgrund der Merkmalsausprägungen, welche im dritten Kapitel festgelegt wurden, ist das Stadtentwicklungsgebiet Aspern im Norden Wiens als verkehrsberuhigtes Viertel des Typ I einzuordnen. Wichtigste Grundlage hierfür stellt die Erschließung des Gebiets dar. Da die Zufahrt mit einem motorisierten Fahrzeug lediglich in einzelnen Straßen, welche im Wohngebiet liegen, nicht gestattet ist, kann man hier nicht von einem autoreduzierten Viertel ausgehen, wie es zum Beispiel in Vauban oder Hammarby Sjöstad der Fall ist, da keine ganzen Zonen autofrei gehalten werden, sondern lediglich einzelne Straßen. In Bezug auf die Stellplätze gibt es, insbesondere für die BewohnerInnen, einige Sammelgaragen, jedoch gibt es hierbei keine Beschränkung der Stellplatzanzahl, welche auf ein autoreduziertes oder sogar autofreies Viertel schließen lassen würde. Wie auch in den anderen Projekten ist die Zufahrt für die Not- und Entsorgungsdienste, sowie auch Kurierdienste problemlos möglich, auch der Besitz eines privaten PKWs ist gestattet.

f) Umgang mit den Rändern

Im Norden wird die Seestadt durch die Gleise der S-Bahn und einer hochrangigen Verkehrsstraße begrenzt, welche auch eine Trennung zwischen der Seestadt selbst und der Bebauung nördlich dieser darstellt. Östlich sowie westlich der Seestadt liegen weitere Siedlungsbereiche, die aber auch Grund ihrer kleinräumigen Struktur klar von der Seestadt abgrenzbar sind, es handelt sich dabei um Einfamilienhaussiedlungen. Im Süden grenzt ein großes Firmengelände von Opel an die Seestadt Aspern. Wenngleich also an allen Rändern der Seestadt Aspern verschiedene Bebauungsarten anschließen, wurden die Ränder zumindest im Osten, Süden und Westen dahingehend gestaltet, dass innerhalb des Gebiets der Seestadt selbst ein Grün- beziehungsweise Freiraumpuffer eingeplant wurde.

[59] Tovatt, J. et al. (2007, S.60ff.)
[60] vgl. aspern – die Seestadt Wiens; Lebenswelt-Mobilität

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

4.1.2. Autofreie Wohnviertel im Bestand

4.1.2.1. Supermanzanas in Eixample, Barcelona

a) wichtige Daten und Fakten zum Projekt

Die Supermanzanas sind ein Verkehrs- und Stadtplanungsprojekt der spanischen Stadt Barcelona, welche auf der rasterartigen Struktur der Stadt basiert. Ein Supermanzana besteht aus 9 quadratischen Baublöcken, umfasst ein Areal von 400x400m und hat demnach eine Gesamtfläche von 16ha, wovon in etwa 70% bebautes Gebiet darstellt und der Großteil der nicht bebauten Fläche als Gemeinbedarfsfläche zur Verfügung steht. In solch einem Areal leben in etwa 6.300 BewohnerInnen in etwas mehr als 3.500 Wohneinheiten.[61] In Barcelona selbst liegt die Dichte an PKWs bei 361 pro 1.000 EinwohnerInnen[62], für die Supermanzanas gibt es diesbezüglich noch keinen eigens erhobenen Wert.

b) Zeitlicher Ablauf der Entstehung

Anfang der 90er Jahre entstand in Gracias, einem Vorort von Barcelona, auf Initiative der Bevölkerung die erste Supermanzana. Nachdem dieses Vorreiterprojekt von Erfolg geprägt ist, sollte dieses Konzept einige Jahre später auf das gesamte Stadtgebiet übertragen werden. 2011 initiierte die Stadt Barcelona eine Neuausrichtung des städtischen Mobilitätskonzepts. Faktoren, die für diesen Entschluss ausschlaggebend waren, sind neben der hohen Luftverschmutzung und der weiterhin steigenden Bevölkerungsdichte, weitere lebensqualitätssenkende Einflüsse, wie etwa eine steigende Unfallhäufigkeit und eine geringe Dichte von öffentlichen Grünflächen.[63]

Im städtischen Mobilitätsplan 2013-2018 wurde demnach ein Konzept vorgestellt, welches den motorisierten Individualverkehr anhand der Entwicklung von 500 Supermanzanas im Stadtgebiet Barcelonas eindämmen soll.[64] Implementiert werden sollen neben den großflächigen Fahrverboten in den Supermanzanas auch ein neues öffentliches Verkehrsnetz, sowie Regulationen bezüglich des ruhenden Verkehrs. Der Fokus dieses Mobilitätsplans liegt auf eine nachhaltige Neuentwicklung des gesamten Straßenraums in Barcelona und baut auf dem Rasterplan von Cedar auf.[65] Große Gewinner des neuen Mobilitätsplans sollen die FußgängerInnen und RadfahrerInnen sein, die

[61] vgl. Rueda, S. (2016, S.15)
[62] vgl. PASTA Project; Factsheet Barcelona (S.1)
[63] vgl. Gyurkovich, M. et al (2019, S.2 ff.)
[64] vgl. Hofstetter, E. (2017, S.92)
[65] vgl. BCN Ecologia; Proyectos

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

FußgängerInnenzonen sollen von 74,5 ha auf 750 ha erweitert werden.[66] Im Vergleich dazu soll bei einer stadtweiten Implementierung das Ziel erreicht werden, das Straßennetzwerk des motorisierten Individualverkehrs von 912km auf 355km zu kürzen.[67]
Die erste Umsetzung des Konzepts erfolgte im Jahr 2016, seitdem gibt es die El Poblenou Supermanzana. Zunächst wurden die gewonnen Straßenräume lediglich umgewidmet und anhand von Markierungen gekennzeichnet. Ein halbes Jahr später suchte man gemeinsam mit den BürgerInnen nach einem Bespielungskonzept für die neu gewonnenen Straßenräume.[68]

d) das Projekt in Grundzügen

Ein Supermanzana stellt die Zusammenlegung von mehreren Manzanas dar, diese selbst sind die Baublöcke, welche das von Cerda geplante Straßenraster in Barcelona ergänzen. Die meisten wurden Ende des 19. Jahrhunderts gebaut und beinhalten hauptsächlich Mietwohnungen. In einer Manzana, welche die Außenmaße von etwa 113x113m hat, findet man im Erdgeschoss meistens Geschäfte und Büros, in den durchschnittlich 5 Stockwerken befinden sich Wohneinheiten.[69]
In der Regel ist ein Supermanzana die Zusammenlegung 9 solcher Manzanas, dadurch soll ein 3x3 Raster bestehen bleiben. Die Zusammenlegung der Blöcke erfolgt dabei phasenweise, im ersten Schritt werden also etwa zwei nebeneinanderliegende Blöcke zusammengeschlossen.

d) Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Die bestehenden Straßen werden in Haupt- und Nebenverkehrsstraßen unterteilt, wie man in der untenstehenden Grafik (Abbildung 6) erkennen kann. Die Zufahrt ist somit zwar weiterhin gestattet, allerdings nur im Schritttempo. Von jedem möglichen Eintrittspunkt des Verkehrs in den Supermanzana wird der Verkehr kreisförmig weitergeleitet. Dadurch ergibt sich, dass obwohl die Nebenstraßen innerhalb der Supermanzana weiterhin befahrbar sind, dies ausschließlich für Ziel- und Quellverkehr sinnvoll ist und man keinen querenden Verkehr mehr hat, wodurch bei den ehemaligen Kreuzungsbereichen großräumige Plätze entstehen können.[70]

[66] vgl. Hofstetter, E. (2017, S.92)
[67] vgl. Hofstetter, E. (2017, S.5)
[68] vgl. ebenda (2017, S.100)
[69] vgl. ebenda
[70] vgl. Hofstetter, E. (2017, S.96 ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Ergänzend zu den Überlegungen bezüglich des motorisierten Individualverkehrs, umfasst das Mobilitätskonzept der Stadt Barcelona auch Ansätze bezüglich des Fuß- und Fahrradverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Um die Straßen innerhalb der Supermanzana weitestgehend verkehrsfrei zu belassen, sollen die öffentlichen Verkehrsmittel an den Hauptverkehrsstraßen geleitet werden, wobei die Haltestellen im besten Fallen an gegenüberliegenden Außenkanten einer Supermanzana gesetzt werden sollen, um die Erreichbarkeit zu Fuß gewährleisten zu können (siehe Abbildung 6).[71]
Obwohl es relativ schwierig ist, alternative Parkmöglichkeiten zu gewährleisten, da der Bau

Abbildung 6: Mobilitätskonzept Supermanzana (Quelle: Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona; 2012; S.30)

einer Tiefgarage unter bereits bestehenden Gebäuden aufwändig und kostspielig ist, soll auch der ruhende Verkehr so gut wie möglich eingedämmt werden.[72]
Die Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich großteils aus den Veränderungen für den motorisierten Individualverkehr, da die groß angelegten Straßenzüge neu gewidmet werden können.

[71] vgl. Gyurkovich, M. et al (2019, S.4)
[72] vgl. ebenda (2019, S.5)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Zusätzliche verkehrspolitische Konzepte sollen bereits vor der flächendeckenden Einführung der Supermanzanas greifen. Besonders wichtig ist ein Maßnahmenpaket im Bereich der Verkehrsberuhigung, wobei je nach Straßentyp eine andere Maßnahme geltend wird. In der schwächsten Ausprägung handelt es sich dabei um die flächige Ausweisung von ‚Tempo 30'-Zonen, in der stärksten Ausprägungen sind dies Straßenzüge, in denen, ähnlich wie innerhalb einer Supermanzana, die Zufahrt nur im Schritttempo erfolgen darf und das Halten und nur Lieferwägen erlaubt ist.[73] Eine weitere verkehrspolitische Maßnahme, die in Barcelona bereits ab diesem Jahr umgesetzt wird, ist das flächendeckende Fahrverbot für Dieselfahrzeuge.[74]

e) Autofreiheit in einer Supermanzana

Bei einer Supermanzana, welcher entsprechend der Originalpläne umgesetzt wurde, kann man von einem verkehrsberuhigten Viertel des Typ Ia sprechen. Die Zufahrt in jenes Viertel ist zwar an sich niemandem verboten, durch die kreisförmige Weiterleitung der Straßen, ist eine Zufahrt aber lediglich für AnrainerInnen und natürlich Not- , Entsorgungs- und Kurierdienste von Interesse. Da es sich hierbei nicht um ein neu entwickeltes Stadtgebiet, sondern um die Umplanung eines bestehenden Viertels handelt, ist es nicht in dem selben Ausmaß möglich, alle Stellplätze zu verlagern, es wird jedoch trotzdem versucht, einen Großteil der Stellplätze am Rand der Supermanzana bereitzustellen.

f) Umgang mit den Rändern

Da eine Supermanzana die Zusammenschließung von 9 Häuserblöcken darstellt, sind im Regelfall alle Ränder einer Supermanzana Verkehrsstraßen, an denen unter anderem auch der öffentliche Verkehr geführt wird, um die Anbindung in der Supermanzana selbst so gut wie möglich zu gestalten.

[73] vgl. Gyurkovich, M. et al (2019, S.5)
[74] vgl. Hofstetter, E. (2017, S.94)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

4.1.2.2. Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf

a) wichtige Daten und Fakten zum Projekt

Die autofreie Mustersiedlung ist eine Wohnhausanlage im Norden Wiens, die 244 Wohneinheiten beinhaltet, wobei in einem Haushalt durchschnittlich 1,6 Personen [75] wohnen. Bei einer vollen Auslastung kommt man dabei in etwa auf 390 Personen.

Das Grundstück auf welchem die Mustersiedlung errichtet wurde umfasst 11,4 ha Hektar, wobei davon etwas mehr als 4 Hektar bebaut wurden. Die Bruttogeschossfläche von fast 28 Hektar erstreckt sich über 9 verschiedene Gebäude, die auf zwei Bauplätze aufgeteilt sind.[76]

Für die gesamte Wohnhausanlage wurden 0,1 Stellplätze pro Wohneinheit errichtet, welche von Carsharing-Autos genutzt werden, denn der Autobesitz ist den BewohnerInnen vertraglich verboten.

b) Zeitlicher Ablauf der Entstehung

Der erste Vorschlag eine autofreie Siedlung in Wien zu planen, wurde bereits 1992 an den Wiener Gemeinderat herangetragen, zwei Jahre später wird diesbezüglich ein Projektteam auf die Beine gestellt, bereits zu diesem Zeitpunkt beginnt außerdem die Suche nach InteressentInnen. Ungefähr ein Jahr danach konnten bereits konkretere Pläne vorgestellt werden. Von besonderer Bedeutung für den Erfolg des Projekts ist die Änderung des Flächenwidmungsplans, welche in Floridsdorf ebenso im Jahr 1995 erfolgt. Im Jahr darauf wird nicht nur ein Wettbewerb ausgeschrieben, bei der gesamten Gestaltung werden auch die WohnungsinteressentInnen miteinbezogen. Mit der Grundsteinlegung im Jahr 1997 beginnt der Bau der Wohnhausanlage, welche drei Jahre später im Jahr 2000 fertig gestellt wird. [77]

c) das Projekt in Grundzügen

Von Anfang an als autofreie Mustersiedlung ausgeschrieben, wurde darauf geachtet, die Siedlung so zu gestalten, dass die BewohnerInnen ein vielfältiges Angebot vor Ort haben. Letztendlich konnten nicht alle dieser Ideen umgesetzt werden, etwa für eine Einkaufszentrale oder auch für manche Einzelhandelsfilialen wäre der Einzugskreis nicht groß genug gewesen, um diese Projekte zu realisieren.

---

[75] vgl. Moser, P. et Stocker, E. (2008, S.21 ff.)
[76] vgl. GEWOG (2000, S.5)
[77] vgl. ebenda (2000, S.6 ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die beiden Bauplätze und die dazugehörigen Baukörper wurden so geplant, dass sich in der Mitte jeweils eine Platzsituation ergibt (siehe Abbildung 7), wobei dieser gegenüber dem normalen Niveau ein Geschoss weiter unten liegt, um auch die Kellerräume gut belichten zu können. Die Gebäude so wie der Platz selbst werden hauptsächlich über einen von Norden nach Süden ausgerichteten Weg erschlossen. Die einzelnen Gebäude wurden je nach Lage innerhalb der Anlage geplant, um die jeweilige Situation perfekt ausnutzen zu können. Dabei wird zwischen dem südorientierten Gebäude mit Laubengang und einem ost-westorientierten Gebäude mit Innenerschließung unterschieden.

Abbildung 7: Plan der autofreien Siedlung Floridsdorf (Quelle: GEWOG; 2000; S.8)

Insgesamt wurde bei dem ganzen Konzept darauf geachtet, viele Räume freizuhalten, um nicht nur eine barrierefreie Bewegung zu ermöglichen, sondern um den BewohnerInnen zu ermöglichen einen gemeinsamen Kommunikationsraum zusätzlich zu den Gemeinschaftsräumen zu haben. [78] Realisierte Gemeinschaftsprojekte sind etwa ein Saunahaus, sowie eigene Bereiche für Erwachsene, Jugendliche und Kinder. Am versunkenen Platz wird neben einem Fitnessbereich auch eine Fahrradwerkstätte und eine Werkstätte für Holzarbeiten angeboten.[79]

d) Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Der Grundpfeiler dieser Wohnhausanlage ist, dass diese von vornherein als autofreie Siedlung konzipiert wurde, dies wird sogar in den einzelnen Mietverträgen festgehalten. Gemäß der Änderung im Wiener Garagengesetz mussten für die Siedlung in der

[78] vgl. GEWOG (2000, S.15ff.)
[79] vgl. Moser, P. et Stocker, E. (2008, S.30 ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Nordmanngasse lediglich 10% der sonst vorgeschriebenen Stellplätze geschaffen werden, diese werden von den Autos des siedlungseigenen Carsharing-Systems genutzt.[80]

Ein Großteil der BewohnerInnen nutzt nicht nur für den Arbeitsweg, sondern auch für die meisten Freizeitwege die öffentlichen Verkehrsmittel, die nächste Straßenbahnstation ist direkt nördlich der Wohnhausanlage. Ebenso geben mehr als die Hälfte der BewohnerInnen an das Fahrrad sowohl für den Weg zur Arbeit als auch zur Ausbildung und zu Freizeitaktivitäten zu nutzen. Dies ist speziell im Vergleich zur Gesamtstadt ein auffällig hoher Anteil. [81]

Die nahegelegene Straßenbahnhaltestelle vernetzt die Siedlung in beide Richtungen innerhalb weniger Stationen mit eine größeren U-Bahn - Haltestelle, in Richtung Floridsdorf auch mit den Bahnen der ÖBB.

e) Autofreiheit in der ‚Autofreien Siedlung Floridsdorf'

Gemäß der zuvor beschriebenen Merkmale gilt die autofreie Siedlung in Floridsdorf als autofreies Viertel des Typ IIIa. Da die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr innerhalb der Siedlung nicht gestattet ist und auch die Stellplatzanzahl auf 0,1 Stellplätze pro Wohneinheit reduziert wurde, kann man hier eine klare Unterscheidung zu den anderen Typen erkennen. Besonders sticht zudem das vertraglich festgehaltene Verbot eines privaten PKW-Besitzes heraus, dadurch ergibt sich auch die Einteilung zum Untertyp IIIa. Die Zufahrt für Not- und Entsorgungsdienste ist hingegen gestattet, hier gibt es keine Einschränkungen, wenngleich vermerkt werden muss, dass insbesondere die Entsorgungs- und auch etwaige Kurierdienste aufgrund der Größe des Viertels und der guten Anbindung entlang des Viertels kaum in das Gebiet selbst zufahren müssen.

f) Umgang mit den Rändern

Direkt im Norden grenzt eine Verkehrsstraße an, welche durch den Verlauf zweier Straßenbahnlinien auch die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz darstellt. Auch im Süden und Westen wird die autofreie Mustersiedlung durch Verkehrsstraßen gesäumt, insbesondere der südliche Verkehrsweg ist aber deutlich weniger stark befahren, als die beiden anderen erwähnten Straßen. Im Osten befindet sich direkt angrenzend an die Mustersiedlung ein weiterer Wohnkomplex, der aber nicht Teil des eigentlichen Viertels ist.

[80] vgl. GEWOG (2000, S. 14)
[81] vgl. Moser, P. et Stocker, E. (2008, S.21 ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

4.2 Anforderungen an autofreie Viertel - Ergebnisse der Analyse

Anhand der vorangegangenen Analyse der Fallbeispiele lassen sich einige Faktoren festlegen, die zwar in unterschiedlicher Form, aber grundsätzlich immer Teil eines autofreien Viertels sind, unabhängig davon welchen Types dieses Viertel ist. Folgend werden die Merkmale und ihre Ausprägung für alle untersuchten Projekte tabellarisch dargestellt (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Analyse der Fallbeispiele (eigene Darstellung)

	VAUBAN	HAMMARBY SJÖSTAD	ASPERN	SUPER-MANZANA	AUTOFREIE SIEDLUNG FLORIDSDORF
GRÖSSE	41 ha	150 ha	240 ha	16 ha	11,4 ha
TYP	II	II	I	Ia	IIIa
STELLPLATZ-ANGEBOT	Sammelgarage (AnrainerInnen) im Freien (BesucherInnen)	Sammelgaragen (AnrainerInnen) im Freien (AnrainerInnen, BesucherInnen)	Sammelgarage (AnrainerInnen) im Freien (BesucherInnen)	gesammelt am Rand des Viertels (AnrainerInnen, BesucherInnen)	im Freien (nur für Carsharing-Autos)
ÖV-ERSCHLIESSUNG	Haltestellen innerhalb des Viertels (Stadtbahn, Busse)	Haltestellen innerhalb des Viertels (Stadtbahn, Busse, Fähre)	Haltestellen innerhalb des Viertels (U-Bahn)	am Rand des Gebiets	am Rand des Gebiets (Straßenbahnen)
CARSHARING-ANGEBOT	Angebot vor Ort	Angebot vor Ort	Angebot vor Ort	kein Angebot	Angebot vor Ort
ZUFAHRTS-MÖGLICHKEITEN	großteils allen gestattet	großteils allen gestattet	allen gestattet	nur für AnrainerInnen und Not-/Entsorgungs-/Kurierdienste	nur für Not- und Entsorgungs-dienste

Manche der unterschiedlichen Ausprägungen, wie zum Beispiel die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr oder auch die Stellplatzanzahl, welche in der Tabelle nicht explizit dargestellt ist, lassen sich durch die Größe des jeweiligen Projektviertels ableiten. In den etwas größeren Projekten, wie etwa in Vauban oder auch in Aspern, gibt es innerhalb des Projektgebietes Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, in den kleineren Gebieten ist eine Erschließung innerhalb des Viertels nicht notwendig, es reicht die Erschließung am Rand des Viertels. In Bezug auf das Stellplatzangebot kann man aber eine gemeinsame Tendenz erkennen, diese großteils gesammelt und / oder am Rande des Viertels unterzubringen, wobei nicht in allen Projekten mit der gleichen Konsequenz gearbeitet wurde.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Obwohl der Fokus bei der Entwicklung eines autofreien Viertels auf der Ausgestaltung eines möglichst autofreien Raums liegt, müssen in allen Belangen Alternativen für die AutofahrerInnen geschaffen werden. Das gilt einerseits alternativen Verkehrsmitteln, wie dem öffentlichen Verkehr oder dem Fuß- und Radverkehr, aber auch der Schaffung von Parkmöglichkeiten und Zufahrtsmöglichkeiten, sei es für Fahrzeuge der Notdienste, der Müllabfuhr oder auch Umzugswägen.

Öffentlicher Verkehr

Einer der offensichtlichsten aber auch wichtigsten Punkte ist das Bestehen oder die Entwicklung eines öffentlichen Verkehrsnetzes, welches den jeweiligen BewohnerInnen als Ersatzleistung dient oder sogar eine Verbesserung gegenüber des motorisierten Individualverkehrs darstellt. In allen drei Fallbeispielen wurde dieser Aspekt, wobei die Umsetzung variiert, je nachdem ob ein bestehendes Viertel umkonzipiert wird oder ein neues Viertel entwickelt wird. Bei ersterem ist es wichtig, bestehende Haltestellen, welche nicht mehr angefahren werden können, durch naheliegende Alternativen zu ersetzen, in Barcelona soll dies durch Haltestellen an allen Außenkanten einer Supermanzana gewährleistet werden[82]. Andererseits hat man bei Neuentwicklungen eines bestehenden Wohnviertels auch den Vorteil, dass die Anbindung an das öffentliche Verkehrssystem bereits vorhanden ist und insbesondere im Bereich der U-Bahn oder S-Bahn kaum zusätzliche Kosten aufkommen. Bei der Neuplanung eines gesamten Stadtviertels ist der wichtigste Aspekt in Bezug auf die öffentlichen Verkehrsmittel das Sicherstellen einer guten Anbindung an die Hauptnetze und insbesondere an die jeweilige Innenstadt. Sowohl in Vauban, als auch in Hammarby Sjöstad wurde dies durch eine flächendeckende Anbindung an die jeweilige Stadtbahn gewährleistet. In beiden Konzepten wird dabei die schnelle Anbindung an die Innenstadt von Freiburg beziehungsweise Stockholm hervorgehoben.

Bespielung der öffentlichen Flächen

In neu zu entwickelten Stadtvierteln ist die Planung des öffentlichen Raums oft eines der Herzstücke, da dieser dafür Sorge trägt, dass das neu zu entstehende Viertel belebt ist. Die richtige Bespielung des öffentlichen Raums ist daher die notwendige Grundlage um ein Stadtviertel mit einer gewissen Identität und Aufenthaltsqualität auszustatten.

Eine besondere Herausforderung stellt dies bei der Umgestaltung eines Bestandviertel dar, da man den ehemals als Straßenraum und Verkehrsfläche genutzten Raum in einen öffentlichen Raum umgestalten muss. Wie man auch am Beispiel der El Poblenou

[82] vgl. Gyurkovich, M. et al (2019, S.4)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Supermanzana erkennen kann, ist es in diesem Punkt sehr sinnvoll, die Bevölkerung in den Prozess miteinzubeziehen. Einerseits kommen dadurch viele verschiedene Ideen auf, andererseits kann man Tendenzen erkennen, was die Bevölkerung vor Ort braucht oder bevorzugt. In Barcelona konnte man mit der Neugestaltung des gewonnen Straßenraums eine Meinungsänderung innerhalb der Wohnbevölkerung zum Gesamtprojekt bewirken[83].
Die Bespielung der öffentlichen Flächen geht Hand in Hand mit der Bereitstellung von gut angebundenen Fuß- und Fahrradwegen, um das Gebiet nicht nur in sich sondern auch mit dem Umfeld gut zu vernetzen.

Notwendige Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr
Selbst in einem komplett autofrei gestalteten Viertel müssen Verkehrsflächen für Notdienste, Müllabfuhren etc. definiert und ausgestaltet werden. Diese Vorgaben sind meistens gesetzlich festgelegt, dementsprechend unterscheiden sich die genauen Auslegungen in jeder Stadt beziehungsweise in jedem Land.
In allen Fallbeispielen wurde explizit auch die Parkraumbewirtschaftung angesprochen, wobei sich diese in neu entwickelten Vierteln wie Vauban und Hammarby Sjöstad deutlich leichter durchsetzen lässt, als bei der Umgestaltung eines Bestandsviertel. Grund dafür ist hauptsächlich, dass es kaum möglich ist, Tiefgaragen unter bereits bestehende Gebäude zu installieren, der generelle Bau von Tiefgaragen bei Neubau eines Hauses ist meistens deutlich unproblematischer. In Vauban und Hammarby Sjöstad gibt es zusätzlich designierte Bereiche, in denen die BewohnerInnen parken dürfen, zusätzliche Parkmöglichkeiten werden außerdem für BesucherInnen angelegt.

4.3. Auswirkungen von autofreien Vierteln

Die Entstehung von autofreien Vierteln beeinflusst nicht nur die jeweiligen BewohnerInnen, sondern auch alle anderen InteressensvertreterInnen, wie etwa Geschäftsleute und QuartiersnachbarInnen, aber auch öffentliche DienstleisterInne, BauträgerInnen und die Stadt oder Gemeinde selbst. Die verschiedenen Effekte sind oftmals nicht für alle Akteursgruppen relevant, was aber nicht bedeutet, dass sie nicht für die betroffene Gruppe von hohem Interesse sein können. Um einen besseren Überblick über diese Auswirkungen zu bekommen, werden diese in verschiedene Wirkungsbereiche

[83] vgl. Hofstetter, E. (2017, S.100)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

aufgeteilt. Neben ökonomischen und ökologischen Effekten werden in der Literatur auch soziale und städtebauliche Auswirkungen dokumentiert.

Ökonomische Effekte

Aus finanzieller Hinsicht gibt es sowohl positive als auch negative Auswirkungen, diese betreffen meistens allerdings verschiedene AkteurInnen. Insbesondere die Betreiber des öffentlichen Verkehrs profitieren durch die Planung eines autofreien Viertels. Das Konzept der kurzen Wege verschafft zudem insbesondere den lokal ansässigen Einzelhandelsbetrieben und Dienstleistern einen Vorteil.[84]

Die BewohnerInnen selbst ersparen sich die Kosten für einen privaten PKW, sowie für den dazugehörigen Parkraum, wobei dies keine Auswirkung des autofreien Wohnens ist sondern eine Entscheidung, welche vorab getroffen wird.[85] Finanzielle Vorteile ergeben sich auch für die Bauträger, da diese nur mehr eine bestimmt festgelegte Anzahl an Parkplätzen bereitstellen müssen und nicht mehr mit dem finanziellen Risiko einer leerstehenden Garage rechnen müssen.

Speziell für die Stadt, sowie für die Bauträger kommt es aber auch zu gewissen okönomischen Nachteilen. Einerseits muss man das neue Raumangebot bespielen, die Umplanung muss großteils von der Stadt oder von zusätzlichen InvestorInnen getragen werden. Zusätzlich fallen für den autofreien Bereich auch die Einnahmen vonseiten der Parkraumbewirtschaftung weg. Für die Bauträger kann sich ein finanzieller Nachteil entwickeln, falls die Nachfrage für das Projekt nicht groß genug ist, sowohl beim Erstverkauf, als auch bei späteren Wiederverkäufen.[86]

Ökologische Effekte

Durch die Verringerung des motorisierten Verkehrs ergeben sich positive Effekte auf die innerstädtischen Emissionswerte, insbesondere innerhalb des Quartiers. Genauer gesagt kommt es zu weniger Lärm- und Schadstoffemissionen[87], wodurch insbesondere in Bezug auf das Kleinklima des Quartiers selbst die Aufenthaltsqualität verbessert wird. Die Ausgestaltung eines autofreien oder auch verkehrsreduzierten Viertel hat also generell einen positiven ökologischen Effekt, der sowohl für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung relevant ist. Dieser Effekt ist nicht nur direkt im Quartier selbst, also für das Kleinklima, spürbar, sondern letztendlich auch für die Gesamtstadt wichtig.

[84] vgl. Hofstetter, E. (2017, S.100)
[85] vgl. ebenda
[86] vgl. Baumgartner, A. (2013, S. 19)
[87] vgl. Autofrei; Darum Autofrei

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Städtebauliche Effekte

Durch die Nichtnutzung des Straßen- und Parkraums entsteht in einem autofreien Viertel ein Plus an Raumangebot[88] innerhalb des Viertels, welches für die BewohnerInnen als Aufenthaltsort neu genutzt werden kann. Dieses Raumangebot muss natürlich in gewisser Weise auch städtebaulich weiter verarbeitet werden kann, ist aber in jeder Hinsicht ein positiver Nebeneffekt.

Gleichzeitig müssen etwa für Einsatzfahrzeuge und die Abfallbeseitigung Wege geschaffen werden um das Viertel erschließen zu können, gleichsam werden oft auch für BesucherInnen Parkplätze bereitgestellt. [89]

Soziale Effekte

Positive soziale Effekte sind eine höhere Verkehrssicherheit, sowie eine höhere Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung. Insgesamt ergibt sich durch die bereits genannten positiven Effekte ein Quartier mit einer potenziell sehr hohen Lebensqualität, nicht nur aber insbesondere auch für Kinder und Familien.

Allerdings entsteht durch die Einschränkung des motorisierten Privatverkehrs grundsätzlich ein geringerer Mobilitätsradius der BewohnerInnen, welcher durch die Wetterlage zusätzlich eingeschränkt werden kann. Da der Fokus mehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelegt wird, muss also vorausgesetzt sein, dass die Ressourcen in diesem Bereich dementsprechend bereitgestellt werden können. Speziell sollte darauf geachtet werden, dass Großeinkäufe und der Transport dieser eine gewisse Problematik darstellen, auch hier sollte also bereits im Vorfeld eine Lösung angedacht werden.

Sollte es für die QuartiersbewohnerInnen die Möglichkeit geben, ein eigenes Auto weiterhin zu besitzen, kann dies zu negativem sozialen Verhalten diesen gegenüber führen.[90]

[88] vgl. Baumgartner, A. (2013, S. 19)
[89] vgl. Linz (2002, S.87)
[90] vgl. Baumgartner, A. (2013, S. 19)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

5. Rahmenbedingungen für autofreie Viertel in Wien

5.1. Mobilitätsziele der Stadt Wien

In regelmäßigen Abständen von 10 Jahren erfolgt in Wien die Ausarbeitung eines neuen Stadtentwicklungsplans[91]. Dieser soll in allen Bereichen des städtischen Lebens für die zukünftige Entwicklung zukunfts- und richtungsweisend sein. Als Ergänzung und Vertiefung für den Stadtentwicklungsplan werden zusätzlich Fachkonzepte erarbeitet, unter anderem auch für den Bereich Mobilität[92]. Die wichtigsten Mobilitätsziele für die Stadt Wien können demnach aus dem Fachkonzept für Mobilität herausgelesen werden.
Bei der Ausarbeitung des Stadtentwicklungsplans werden dementsprechende übergeordnete Strategien übernommen und in Maßnahmenpakete eingearbeitet. Für den Stadtentwicklungsplan 2025 (in Folge auch als STEP 2025 bezeichnet) sind richtungsgebende Strategien neben europäischen und nationalen Vorgaben auch städtische Strategien, wie etwa das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien[93] aus dem Jahr 2009 und die Smart City Rahmenstrategie[94], welche bis 2050 gilt.

5.1.1. europäische und nationale Vorgaben

Da die Raumplanung an sich eine Querschnittsmaterie ist und sich die Zuständigkeiten auch im Bereich der Mobilität auf verschiedene Ebenen aufteilen, gibt es für das Fachkonzept Mobilität europaweite und nationale Vorgaben, die eingearbeitet werden müssen. Dies sind etwa die Zielsetzungen des ‚Weißbuch Verkehr'[95], die europäischen Energie und Klimaziele, die bereits in die Smart City Rahmenstrategie integriert wurden, aber auch die Leitlinien für städtische Mobilitätsplanung, welche 2014 aktualisiert wurden.
Diese Leitlinien heben fünf Merkmale besonders hervor, welche Teil einer zukünftigen Verkehrsplanung im urbanen Raum sein soll. Diese sind einerseits ein partizipativer und integrativer Ansatz, die Verpflichtung zu einer nachhaltigen Entwicklung und ebenso die Einbettung in eine nachhaltige Entwicklungsstrategie mit einer klaren Vision, wie auch die Gegenüberstellung von den Kosten und Nutzen im Bereich der Mobilität und den weiteren gesellschaftlichen Kosten und Nutzen. Anhand dieser Merkmale soll erreicht werden, dass

[91] STEP 2025 (2014)
[92] Fachkonzept Mobilität (2014)
[93] Klimaschutzprogramm (2009)
[94] Smart City Wien Rahmenstrategie (2019)
[95] Weißbuch zum Verkehr (2011)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

auch verkehrsplanerische Entwicklungen mit Einbezug der relevanten AkteurInnen geschehen, ebenso sollen Strategien und praktische Ansätze aus mehreren Bereichen Anwendung finden, so diese im Einklang mit der generellen strategischen Ausrichtung und einer nachhaltigen Planung stehen. [96]

Auf nationaler Ebene gilt der Gesamtverkehrsplan, welcher vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie im Jahr 2012 veröffentlicht wurde, als maßgebliches richtungsweisendes Werk. Vier Schlagwörter prägen diesen Plan, der österreichische Verkehr soll dementsprechend ‚sozialer, sicherer, umweltfreundlicher und effizienter' werden.

5.1.2. Strategien der Stadt Wien

Auf der städtischen Ebene gibt es sowohl direkt verkehrsspezifische Strategien, wie etwa das Fachkonzept Mobilität, welches seit dem Jahr 1969 im 10-Jahresrhythmus neu erstellt wird, aber auch Strategien und Programme aus anderen Fachbereichen, welche aber ebenso einen Einfluss auf die Verkehrsplanung haben.

Dazu zählt etwa das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien, für den STEP 2025 wurde das Klimaschutzprogramm II, welches für den Zeitraum bis 2020 verfasst wurde, herangezogen. Das Klimaschutzprogramm befasst sich in einem Kapitel explizit mit dem Thema ‚Mobilität und Stadtstruktur', weitere relevante Aspekte für die Ausarbeitung des Fachkonzepts Mobilität finden sich aber auch im Bereich der Energiepolitik. Wichtige Maßnahmen, welche im KLiP II niedergeschrieben wurden sind einerseits die Reduktion des PKW-Verkehrs innerhalb der Stadt Wien und gleichsam die Förderung und Stärkung des Umweltverbundes.[97]

Richtungsweisend für Planungen der Stadt Wien und somit auch für das Fachkonzept Mobilität ist die Smart City Wien Rahmenstrategie, welche bis 2050 Ziele und zu erreichende Werte festgelegt hat. Mit dem Ziel die Lebensqualität in der Stadt nicht nur zu erhalten sondern auch zu verbessern, gilt es aber auch die vorhandenen Ressourcen zu schonen. Für den Bereich Mobilität wurde hierfür ein Zwischenziel für das Jahr 2030 festgesetzt, bis dahin soll der Modal Split insofern verändert werden, dass der prozentuelle Anteil des motorisierten Individualverkehrs unter 15% liegt.[98]

[96] vgl. STEP 2025 (2014, S. 13ff.)
[97] vgl. Klimaschutzprogramm (2009, S.5ff.)
[98] vgl. Smart City Wien Rahmenstrategie (2019, S.68)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Der Stadtentwicklungsplan beeinflusst insofern das Fachkonzept Mobilität, als dass alle Maßnahmen, Handlungsfelder und Ziele, die in dem Fachkonzept genauer ausgearbeitet werden, den Zielen und Vorgaben des STEP 2025 entsprechen müssen. Im Bereich der Mobilität wird der Fokus darauf gelegt, eine gute Mobilität ohne eigenem Autobesitz zu ermöglichen, damit der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split bis 2025 lediglich 20% beträgt. [99]

5.1.3. Fachkonzept Mobilität

Das Fachkonzept Mobilität, erstellt im Jahr 2014 als detaillierte Ergänzung zum Stadtentwicklungskonzept Wien 2025, hat für die Planung im Bereich Verkehr und Mobilität sechs Hauptziele festgelegt, welche im Rahmen mehrerer Handlungsfelder und insgesamt 50 Maßnahmen erreichbar gemacht werden. Die angestrebten Eigenschaften für die städtische Mobilität laut Fachkonzept bis 2025 sind fair, ökologisch, robust, gesund, kompakt und effizient. Die Maßnahmen beziehen sich auf Änderungen in den verschiedenen Bereichen der Mobilität, also sowohl auf gewünschte Veränderungen beim öffentlichen Verkehr sowie beim Fuß- und Radverkehr als auch beim motorisierten Verkehr und beim Güterverkehr. Manche dieser Zielsetzungen könnte man im Rahmen einer Planung eines autofreien Viertels besonders gut umsetzen, andere wiederum würde man bereits durch die Planung eines solchen Quartiers erfüllen. [100]
Bezogen auf die verschiedenen Handlungsfelder sind die für dieses Thema relevanten Maßnahmen auf fünf aufgeteilt, diese werden nun kurz präsentiert.

Handlungsfeld 1: Governance - Verantwortung und Ressourcen
Hier liegt der Fokus auf eine zielgerichtete Zusammenarbeit von allen Akteuren und Akteurinnen, sowohl privater als auch öffentlicher Natur.[101] Dabei sollen unter anderem mehr Ressourcen für die aktive Mobilität bereitgestellt werden.[102] In direkter Folge soll dies nicht nur für bessere Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr sorgen, aber indirekt dann auch den öffentlichen Verkehr entlasten und die Bevölkerung zur Nutzung der Fuß- und Fahrradinfrastruktur motivieren.[103]

[99] vgl. STEP 2025 (2014, S.14 ff.)
[100] vgl. Fachkonzept Mobilität (2014, S.39)
[101] vgl. ebenda (2014, S.41)
[102] vgl. ebenda (2014, S.43)
[103] vgl. ebenda (2014, S.43ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Handlungsfeld 2: öffentlicher Raum - Straße fair teilen

Wie der Name bereits deutlich macht, soll der Straßenraum, welcher derzeit großteils durch die Bedürfnisse des motorisierten Verkehr bestimmt wird, schrittweise in einen Raum umgestaltet werden, in dem alle VerkehrsteilnehmerInnen zu gleichen Teilen als Priorität eingestuft werden. Dieses Handlungsfeld gilt als besonders wichtig in Bezug auf die zu erreichenden Klimaziele, ist aber ebenso wichtig für die Sicherung der guten Lebensqualität in der Stadt.[104] Konkrete Maßnahmen gibt es dabei etwa in Bezug auf die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums[105], oder auch die Verwendung ebendieses für aktive Mobilität temporärer Natur[106], aber auch der generellen Neunutzung von Straßenflächen[107]. Ein wichtiger Aspekt liegt dabei einerseits auf der Neuregelung der derzeitigen Einschränkungen, um eben die oftmals prioritäre Behandlung des motorisierten Verkehrs zu durchbrechen und gleichsam die anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu stärken. Dabei gibt es sogar Überlegungen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung durchzuführen, da diese den Straßenraum als Transitraum bezeichnet und dies den aktuellen stadtplanerischen Vorstellungen nicht entspricht.[108] Insbesondere ein neu gestalteter oder gänzlich neu geplanter Straßenraum sollte auch andere Qualitäten aufweisen, wie etwa eine gute Aufenthalts- und Gestaltungsqualität.

Handlungsfeld 4: Nutzen statt besitzen

Bereits bestehende Angebote wie etwa Leihradsysteme und Carsharing-Dienstleister sollen erweitert und unterstützt werden, um das System der öffentlichen Verkehrsmittel zu ergänzen. Dieses Angebot soll nicht nur für alle NutzerInnengruppen möglich gemacht werden, sondern auch für verschiedene Zwecke ausgebaut werden. Dabei sollt die Stadt Wien diese Form der geteilten Mobilität nicht nur möglich machen, sondern auch koordinieren, um ein möglichst effizientes, attraktives und kostengünstiges Angebot flächendeckend zu implementieren. [109] Bei den ausgearbeiteten Maßnahmen steht deswegen einerseits die Ausbreitung des bereits bestehenden Angebots, als auch die Förderung und Entwicklung zusätzlichen Angebots an vorderster Stelle. So sollen die Standorte und die Netze der derzeitigen Car Sharing Anbieter und Leihradsysteme auch auf einer regionalen Ebene umgesetzt werden, um so die Vernetzung mit dem Stadtumland,

[104] vgl. Fachkonzept Mobilität (2014, S.47)
[105] vgl. ebenda (2014, S.53)
[106] vgl. ebenda (2014, S.51ff.)
[107] vgl. ebenda (2014, S.53ff.)
[108] vgl. ebenda (2014, S.53)
[109] vgl. ebenda (2014, S.64)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

also dem niederösterreichischen Raum zu gewährleisten.[110] Eine weitere Maßnahme sieht die Planung von sogenannten Mobility Points vor, diese sollen für das Stadtviertel alle Mobilitätsangebote gebündelt auf einen Punkt zusammenbringen und im Idealfall auch eine direkte Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz darstellen.[111]

Handlungsfeld 5: Verkehrsorganisation - Mobilität smart regeln

Dieses Handlungsfeld beschäftigt sich hauptsächlich damit, das derzeit bestehende System an Regelungen aufzubrechen, um gewährleisten zu können, dass der Straßenraum fair zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen aufgeteilt wird. Dabei sollen einerseits die Wartezeiten für alle Gruppen reduziert werden, es soll aber auch das generelle Angebot, etwa für RadfahrerInnen, attraktiver und konfliktfreier gelöst werden.

Handlungsfeld 6: Wirtschaft in Fahrt

Der Wirtschaftsverkehr ist innerhalb der Stadt unverzichtbar, auch hier soll in Zukunft aber auf emissionsarme Formen gesetzt werden. Der benötigte Platz für den Lieferverkehr soll zudem besser in das Gesamtkonzept des Straßenraums implementiert werden.[112] Eine Idee ist hierbei die Planung und Ausweisung von Multifunktionsstreifen, die sowohl vom privaten Verkehr als auch vom Wirtschaftsverkehr genutzt werden sollen. Diese Multifunktionsstreifen sollen eben als Ladezone, aber auch als Behindertenparkplatz oder als Aufenthaltsraum nutzbar sein.[113] Weitere Bestrebungen gibt es auch in Bezug auf die Entsorgungsdienste und Zustelldienste, hier soll anhand von Ladehöfen möglich gemacht werden, dass diese innerhalb eines städtischen Quartiers nicht jedes Haus einzeln anfahren müssen[114], mithilfe von gemeinsamen Ladehöfen beziehungsweise sogenannten Grätzel-Boxen[115].

Handlungsfeld 7: Verkehrsinfrastruktur - das Rückgrat der Stadt

Um eine Verlagerung des Modal Split in Richtung öffentlichen Verkehrs, Fuß- und Radverkehr schaffen zu können, müssen die dementsprechenden Wegenetze ausgebaut und verbessert werden.[116] Insbesondere für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen soll das Wegenetz komfortabler, sicherer und attraktiver gemacht werden.[117] Um die Anbindung

[110] vgl. Fachkonzept Mobilität (2014, S.65ff.)
[111] vgl. ebenda (2014, S.68)
[112] vgl. ebenda (2014, S.76)
[113] vgl. ebenda (2014, S.78ff.)
[114] vgl. ebenda (2014, S.79)
[115] vgl. ebenda (2014, S.79ff.)
[116] vgl. ebenda (2014, S.84)
[117] vgl. ebenda (2014, S.86ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

an den öffentlichen Verkehr besser zu gestalten, sollen außerdem multimodale Haltestellen errichtet werden. An solch einer Haltestelle sollen alle Mobilitätsanbieter an einem Punkt zusammenkommen, also neben dem öffentlichen Verkehr auch LeihradanbieterInnen, Car-Sharing-Angebote, Taxistände etc.[118]

5.2. Rechtliche Grundlagen

Die wichtigste rechtliche Grundlage für städtebauliche Vorhaben stellt die jeweilige geltende Bauordnung dar. Für die Stadt Wien ist dies das Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Wiener Bauordnung - LGBl. Nr. 11/1930), eine weitere wichtige Grundlage insbesondere in Bezug auf verkehrsplanerische Fragen ist das Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtung und Tankstellen in Wien, kurz das Wiener Garagengesetz (LGBl. Nr 61/2020). Das Wiener Garagengesetz ist insbesondere wichtig, da dieses die Verpflichtung zur Schaffung von Stelllätzen bei Neu- und Umbauten regelt. Derzeit verbrauchen oberirdische Stellplätze einen sehr großen Anteil des Verkehrsraums, in den meisten Straßen ist das Parken auf beiden Seiten gestattet. Unabhängig davon ob man ein neues autofreies Viertel planen will oder ein bestehendes Viertel umgestalten möchte, ist der Umgang mit den Stellplätzen, sowie die Planung der Zufahrtsmöglichkeiten für Not- und Entsorgungsdienste ein wichtiger Eckpfeiler. Es gilt also in den Gesetzestexten nachzuprüfen, welchen Planungsspielraum man in diesen Bereichen hat, wobei die Frage nach der Anzahl der auszuweisenden Stellplätze deutlich hochrangiger ist, die Zufahrtsmöglichkeiten insbesondere für die Notdienste sollen nicht in Mitleidenschaft gezogen werden.

5.2.1. Entsorgungs- und Notdienste

In der Wiener Bauordnung wird grundlegend festgelegt, dass *‚(...) Abfallsammelräume, (...) vom Hauseingang barrierefrei und gefahrlos zugänglich und benützbar sein müssen.‘* (§119 (5) - Wiener Bauordnung). In Bezug auf die Notdienste, ist ein Bauwerk so zu planen, dass *‚dabei alle für die sicheren Flucht oder Rettung maßgeblichen Umstände zu berücksichtigen sind, insbesondere die Größe und der Verwendungszweck des Bauwerkes sowie die Zugangsmöglichkeiten für die Rettungsmannschaften.‘* (§92 (1) - Wiener Bauordnung)

[118] vgl. ebenda (2014, S.85ff.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Genauere Informationen diesbezüglich findet man dann in verschiedenen detaillierten Unterlagen. Die Zufahrtsmöglichkeiten für Entsorgungsdienste im Stadtraum Wien werden im Wiener Abfallwirtschaftsgesetz (LGBl. Nr. 23/2020) behandelt und wie folgt geregelt.

‚1. Der Aufstellungsort der Sammelbehälter muss sich in unmittelbarer Nähe einer Ein- oder Ausfahrt befinden. Ist dies nicht möglich, muss eine ungehinderte Beförderung der Sammelbehälter zum Sammelfahrzeug auf möglichst kurzem Wege durch geeignete Vorrichtungen sichergestellt sein.
2. Der Aufstellungsort muss für die Bediensteten oder Auftragnehmer der öffentlichen Müllabfuhr jederzeit ungehindert, barriere- und stufenfrei erreichbar und leicht zugänglich sein.‘
§19 (1) - Wiener Abfallwirtschaftsgesetz

In diesem wird außerdem festgehalten, dass sowohl der Aufstellungsort als auch der zu überwindende Weg sauber und von Gefahren freizuhalten ist, dass betrifft im Winter etwa auch die Freihaltung der Flächen von Eis und Schnee. In Paragraph §19a (3) wird als Ausnahme erläutert, dass das *‚Magistrat anstelle eines anderen Sammelbehälterstandplatzes auch einen Abholplatz genehmigen kann, an welchem die Sammelbehälter zu definierten Zeiten für die öffentliche Müllabfuhr bereitgehalten werden.‘*[119]
Auch im Rahmen der OIB-Richtlinie 3.4. wird auf den Aufstellungsort und die dorthin führenden Wege eingegangen. Diese Richtlinien werden vom Österreichischen Institut für Bautechnik jährlich aktualisiert, in Wien wurden die Richtlinien 1-5 als verbindlich erklärt und übernommen. Die OIB-Richtlinie 3.4. besagt nicht nur, dass in einem Bauwerk eine Abfallsammelstelle vorhanden sein muss, aber auch, dass diese weder durch Geruch noch durch Lärm störend wirken darf. Zudem muss die Sammelstelle so situiert sein, dass die Entsorgung durch die öffentliche Müllabfuhr mühelos durchführbar ist. Dies bedeutet unter anderem den Weg nicht nur so kurz, sondern auch so barrierefrei wie möglich darzustellen. [120]

Wenngleich die gesetzliche Regelung durch die Wiener Bauordnung in Bezug auf die Notdienste ohnehin bereits gegeben ist, gibt es auch hierfür, insbesondere für den Brandschutz eine eigene OIB-Richtlinie, die gleichsam wie die OIB-Richtlinie 3.4. von der Stadt Wien als verbindlich erklärt wurde. Die Richtlinie 2.5.2. setzt sich mit der Thematik der Rettungswege auseinander, wobei hier von Rettungswegen der Feuerwehr, dementsprechend also auch mit den Gerätschaften der Feuerwehr ausgegangen wird.

[119] vgl. Wiener Abfallwirtschaftsgesetz (2020, §19a(3))
[120] vgl. Österreichisches Institut für Bautechnik

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Folgende Anforderungen, denen ein zulässiger Rettungsweg entsprechen muss, sind auch für die Konzipierung eines neuen Stadtquartiers von besonderem Interesse.

‚1. Erreichbarkeit jeder Wohnung in jedem Geschoß über die Fassade,(...)
2. Anfahrtsweg der Feuerwehr bis zum Gebäude von höchstens 10 km,
3. Errichtung geeigneter Zugänge, Zufahrten, Aufstell-und Bewegungsflächen für die erforderlichen Rettungsgeräte der Feuerwehr.‘
OIB Richtlinie 2.5.2

Dementsprechend gilt es bei der Planung also nicht nur auf die Zufahrtsmöglichkeiten zu achten, aber eben auch auf die Entfernung des Viertels zur nächsten Feuerwache.

5.2.2. Stellplätze

Das Wiener Garagengesetz befasst sich in einem Abschnitt ausschließlich und umfassend mit der ‚Verplichtung zur Schaffung von Stellplätzen‘. Es gilt dabei grundlegend, dass der Stellplatzverpflichtung nachzukommen ist, wenn nicht im Sinne einer tatsächlichen Errichtung und Bereitstellung von Stellplätzen, dann im Rahmen einer Abgabe an die Stadt Wien.[121] Im Bebauungsplan können zudem Flächen ausgewiesen sein, bei denen die Stellplatzverpflichtung auf bis zu 10% der üblichen Regelung reduziert wird, diesen Bestimmungen sind zudem Richtlinien beigefügt, inwiefern die Stellplätze bereitzustellen sind, also etwa innerhalb von Garagen oder im Freien.[122] Der Gemeinderat darf das Ausmaß des Stellplatzregulativs unter Berücksichtigung verschiedenster Kriterien abändern, es folgt ein grober Überblick über diese:

‚1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
2. Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen;
3. Berücksichtigung vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge;
(...)
5. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr;

[121] vgl. Wiener Garagengesetz (2018, §48(1))
[122] vgl. ebenda (2018, §48(2))

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten;

7. angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.'

§48 (3) - Wiener Garagengesetz

Um die Stellplätze gegenüber des Regulativs auf weniger als 50% zu verringern, müssen alle betroffenen Einheiten in einer Gehdistanz von 300m zur nächsten Station des öffentlichen Verkehrs liegen und die entsprechende Nutzung festgelegt ist. Auch die Möglichkeit einer Erhöhung des Stellplatzregulativs auf bis zu 110% ist vorhanden, hier spielen die Erschließung des öffentlichen Verkehrs sowie die Nutzungsart ebenfalls eine bedeutsame Rolle. [123]

Der Umfang des Stellplatzregulativs wird je nach Gebäudenutzung festgelegt, die wichtigsten Regelungen gemäß §50 des Wiener Garagengesetz sind in Tabelle 3 aufgelistet.[124]

Tabelle 3: Stellplatzanforderungen an Bauten (eigene Darstellung, Quelle: Wiener Garagengesetz, §50)

GEBÄUDENUTZUNG	BERECHNUNGSGRUNDLAGE	ANZAHL DER STELLPLÄTZE
WOHNHAUS	je 100 m² Wohnnutzfläche	1 Stellplatz
BEHERBERGUNGSSTÄTTE	je 5 Zimmereinheiten	1 Stellplatz
HEIM MIT WOHNEINHEITEN	je 10 Wohneinheiten	1 Stellplatz
INDUSTRIE- UND BETRIEBSBAUWERKE, BÜROGEBÄUDE, BILDUNGSEINRICHTUNGEN, AMTSGEBÄUDE, KRANKENANSTALTEN ETC.	je 100 m² Aufenthaltsraum[125]	1 Stellplatz
HEIM OHNE WOHNEINHEIT	je 300 m² Aufenthaltsraum	1 Stellplatz
VERANSTALTUNGSGEBÄUDE, VERSAMMLUNGSRÄUME, SPORTANLAGEN, ETC.	je 50 Personen	1 Stellplatz
BÄDER	je 10 Kabinen je 30 Kästchen	1 Stellplatz
KLEINGARTEN	je 1 od. 5 Kleingarten (unterscheidet sich aufgrund der Widmung)	1 Stellplatz

[123] vgl. Wiener Garagengesetz (2018, §48(3))
[124] vgl. ebenda (2018, §50 (1) - (5))
[125] Bei Bildungseinrichtungen werden Räume, die der Ausbildung Minderjähriger gewidmet sind, nicht in die Berechnung miteinbezogen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Keine Verpflichtung bezüglich der Errichtung von Stellplätzen gibt es, gemäß §50(9) des Wiener Garagengesetzes, für Kleinhäuser mit einer Wohneinheit, Kleingarten(wohn)häuser und kultische oder der Bestattung dienenden Anlagen.[126]

Der zu errichtende Stellplatz kann allerdings auch außerhalb des Bauplatzes errichtet werden, solange der Stellplatz maximal 500m weit entfernt ist, und die Einstellmöglichkeit sogleich vertraglich gesichert ist.[127] Wie bereits vorhin erwähnt, kann auch darauf verzichtet werden, einen Stellplatz zu errichten, es ist dann eine Ausgleichsabgabe an die Stadt Wien zu zahlen. Diese wird in einem weiteren Unterkapitel des Wiener Garagengesetzes genauer erläutert. Wichtig ist dabei insbesondere die Bestimmung gemäß §53 Abs. 2, welche besagt, dass die Ausgleichsabgabe entweder zur Errichtung oder Förderung von Abstellanlagen für Kraftfahrzeuge oder dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden muss.[128] Die Höhe dieser Ausgleichsabgabe wird in §54 des Wiener Garagengesetzes (2018) geregelt und *‚ergibt sich aus dem Produkt des Einheitssatzes und jener Zahl (...) der vorgesehenen Stellplätze hinter der gesetzliche geforderten Anzahl zurückbleibt.‘* Die maximale Obergrenze des Einheitssatzes für einen Stellplatz liegt bei €18.000[129], berechnet wird dieser *‚nach den durchschnittlichen Kosten des Grunderwerbes und der Errichtung eines Stellplatzes durch Verordnung der Wiener Landesregierung‘* (§54 - Wiener Garagengesetz, 2018).

5.3. Planungsrelevante AkteurInnen in Wien

In Wien gibt es zahlreiche Akteure, die bei einer städtischen Planung zu Rate gezogen werden müssen, in bestimmten Bereichen zuständig sind oder zumindest von der Planung selbst und deren Auswirkungen betroffen ist. Insbesondere bei einer Neuplanung eines Stadtquartiers in dem geplanten Umfang ist es sinnvoll, sich mit der Akteurslandschaft bereits im Vorhinein zu beschäftigen.

Die Akteure kann man dabei nach verschiedenen Charakteristika in Gruppen einteilen, je nach Einteilung kann es dabei zu unterschiedlichen Gruppenbildungen kommen, manche Akteure sind vielleicht auch nicht immer einer einzelnen Gruppe zuordenbar. Generell empfiehlt es sich zwischen öffentlichen und privaten Akteuren zu unterscheiden, diese Unterteilung stellt die x-Achse der nachfolgenden Grafik dar (siehe Abbildung 8). Die zweite

[126] vgl. Wiener Garagengesetz (2018, §50 (9))
[127] vgl. ebenda (2018, §51)
[128] vgl. ebenda (2018, §53 (2))
[129] vgl. ebenda (2018, §54)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Achse bezieht sich auf die jeweiligen Hauptthemenbereichen, aus denen die Akteure kommen, wobei hierbei zwischen ‚Wohnen' und ‚Mobilität', sowie sonstigen Bereichen unterschieden wird.

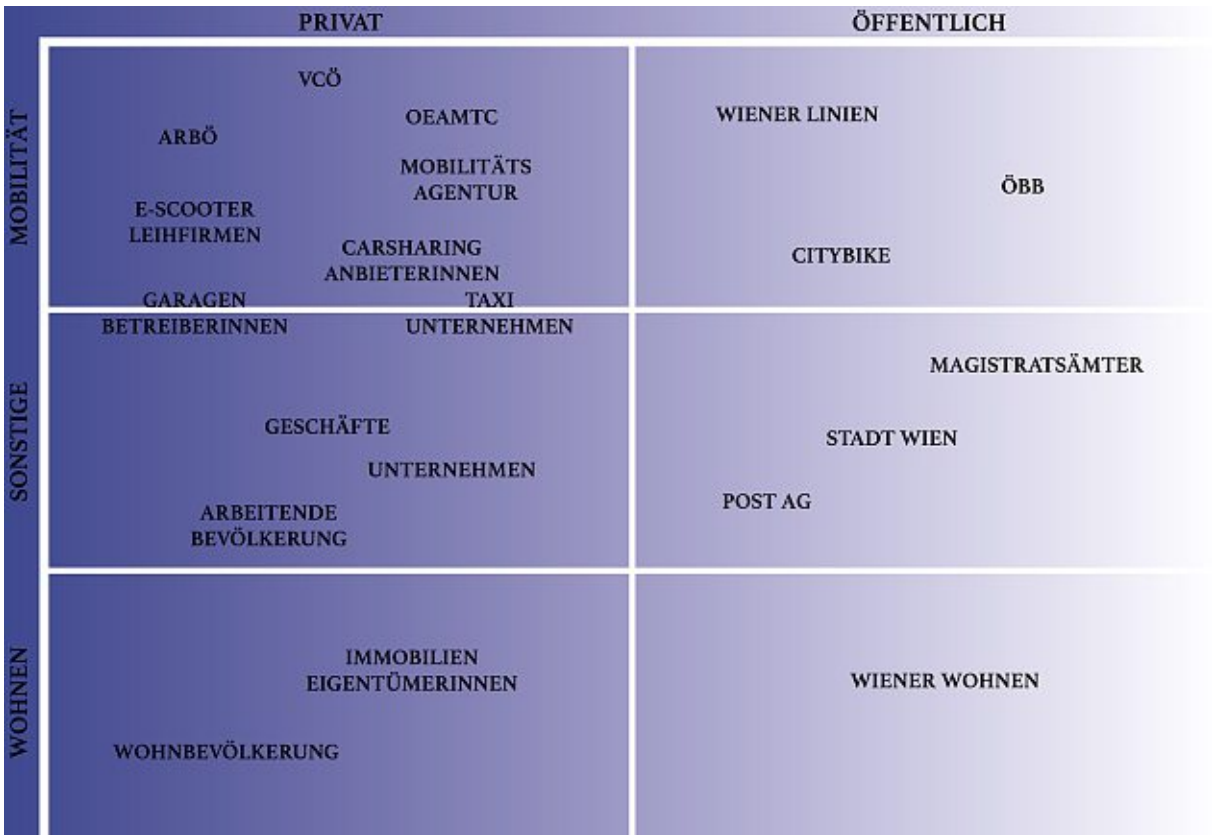

Abbildung 8: Planungsrelevante AkteurInnen in Wien (eigene Darstellung)

5.3.1. Akteure des öffentlichen Sektors

Der Großteil der Gruppe der öffentlichen Akteure wird von den beteiligten Magistratsabteilungen der Stadt Wien gestellt. Insgesamt wären bei einer Neuplanung 11, bei einer Umgestaltung zumindest 10 Magistratsabteilungen involviert, es folgt eine Auflistung dieser:[130]

MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung
MA 21 - Stadtteilplanung und Flächenwidmung
MA 22 - Umweltschutz
MA 25 - Technische Stadterneuerung

[130] Stadt Wien; Kontakt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau

MA 37 - Baupolizei[131]

MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

MA 48 - Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark

MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

MA 67 - Parkraumüberwachung

Von besonderem Interesse ist eine Umgestaltung eines Bestandsviertels in ein autofreies Quartier dabei sicher einerseits für die MA 21, die MA 22, sowie für die MA 28 und die MA 65. Diese Magistratsabteilungen sind alle Teil der Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung. Neben den Magistratsabteilungen sind zudem die jeweiligen Magistratsbezirksämter, sowie die BezirksvorsteherInnen in eine Planung involviert.

Weitere öffentliche AkteurInnen sind die Wiener Linien, die ÖBB, die Österreichische Post AG sowie Wiener Wohnen. Im Wiener Stadtgebiet stellen die Wiener Linien und die ÖBB die zwei wichtigsten Anbieter des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Neben den üblichen öffentlichen Verkehrsmittel sind seit Herbst 2020 auch die Wiener Citybikes Teil des Angebots der Wiener Linien, das Angebot innerhalb der Stadt ist also um einen weiteren wichtigen Bereich gewachsen. Dabei handelt es sich um Leihfahrräder, die man in mehr als 100 Stationen im gesamten Stadtgebiet ausleihen kann.[132] Da der öffentliche Verkehr einer der Grundpfeiler einer derartigen Neugestaltung ist, ist es besonders wichtig sowohl das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs bestmöglich zu nutzen als auch gemeinsam mit den beiden Anbietern notwendige Änderungen in den Fahrplänen oder die Möglichkeit eines Zusatzangebots zu prüfen.
Die Österreichische Post AG ist ein großteils staatliches Unternehmen[133], welches im Bereich Post-, Paket- und Logistikdienstleistungen darauf angewiesen ist alle BewohnerInnen gleichsam beliefern zu können. Da man in einem autofreien Viertel ohnehin die Zufahrt für die Fahrzeuge der MA 48, sowie die Einsatzfahrzeuge der Notdienste ermöglichen muss, können diese Zufahrten auch für notwendige Postwege genutzt werden. Im Rahmen einer Neugestaltung können aber auch alternative Wege gesucht werden, die insbesondere die Zustellung von Paketen möglich machen, in dem Sinne stellt sowohl die Österreichische Post AG als auch andere Paket- und Logistikdienstleister einen wichtigen Akteur dar.

[131] hauptsächlich im Rahmen einer Neuplanung eines Stadtquartiers involviert
[132] Citybike Wien
[133] vgl. Österreichische Post AG; Impressum

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Wiener Wohnen ist als Unternehmen der Stadt Wien damit beauftragt die städtischen Wohnhausanlagen zu verwalten, zu sanieren und zu bewirtschaften. Neben mehr als 200.000 Gemeindewohnungen beinhalten diese Anlagen zudem auch Garagen und Lokale [134]. Ausschlaggebend betroffen von einer Umgestaltung ist das Unternehmen hauptsächlich, wenn soziale Wohnbauten bereits vor Ort situiert sind und / oder dort neue Gemeindebauten errichtet werden sollen. Grundsätzlich bietet Wiener Wohnen in den Wohnanlagen oftmals Garagenstellplätze an, bei einem Neubau kann man diese so planen, dass die Tiefgaragen von den ausserhalb des Gebiets liegenden Straßen befahrbar sind, bei einem bestehenden Gebäude müsste man darauf achten, inwiefern die Zufahrt möglich ist. Bedeutend wird es hier sein, darauf zu achten, die BetreiberInnen aller vorhandenen Garagen gleichsam zu behandeln, ohne das eigentliche Konzept hinten anzustellen.

5.3.2. Akteure des privaten Sektors

Den öffentlichen AkteurInnen stehen einige private gegenüber, die sich entweder mit dem Thema Mobilität befassen, aufgrund ihrer Reichweite Einfluss nehmen oder direkt vor Ort von einer Veränderung betroffen wären.

Relativ neu am Wiener Markt sind seit etwas mehr als zwei Jahren zahlreiche private E-Scooter-Leihfirmen. Dazu zählen unter anderem die international agierenden Unternehmen Lime, Bird und Tier. Insgesamt gibt es zum jetzigen Zeitpunkt 6 verschiedene AnbieterInnen. [135] Gesetzlich wurde festgelegt, dass die E-Scooter gleichsam dem RadfahrerInnengesetz behandelt werden, jede/r AnbieterIn darf zudem maximal 1000 E-Scooter zur Verfügung stellen.

Auch im Bereich Car-Sharing gibt es in Wien einige AnbieterInnen, wobei ein Großteil der verfügbaren Autos von ShareNow zur Verfügung gestellt werden. Dieses private Unternehmen arbeitet mit dem Free Floating Modell, ist also nicht an einzelne Stationen gebunden, wie etwa ÖBB Rail&Drive. Entsprechend den Vorstellungen des Fachkonzepts Mobilität (siehe Kapitel 5.1.3) sollen Car-Sharing Angebote in Wien gefördert werden, eventuell auch im Rahmen sogenannter Mobility Points. Im Bereich der Motorräder gibt es einige verschiedene Anbieter, wobei in Wien insbesondere der OEAMTC mit einem Angebot an E-Mopeds hervorsticht.

Der OEAMTC und der ARBÖ sind zwei bundesweite Vereine, die sich mit verschiedenen Themen im Rahmen der Mobilität beschäftigen. Obwohl die Vereine weitläufig als

[134] vgl. Wiener Wohnen; Über Uns
[135] vgl. Autorevue; E-Scooter Wien

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Automobilclubs bekannt sind, sehen es beide als ihre Aufgabe sich mit einem Ausgleich zwischen dem Individualverkehr und dem Umweltschutz zu beschäftigen und sind dementsprechend wichtige Informationsquellen und Mitspieler im Rahmen der Planung eines autofreien Viertels.

Der gemeinnützige Verkehrsclub Österreich (kurz VCÖ) setzt sich laut vereinseigenen Statuten für ressourcenschonenden, ökonomisch effizienten Verkehr sowie für Natur- und Artenschutz ein. Der VCÖ ist in seiner Funktion oftmals auch bei planerischen Vorhaben tätig und ist ähnlich wie auch der OEAMTC und ARBÖ sicherlich ein bereichernder Akteur im Planungsprozess.[136]

Die Radlobby ist ein österreichweiter Verein, der sich für die Interessen der RadfahrerInnen in Österreich einsetzt, sowohl im städtischen Bereich aber auch bezogen auf Mountainbiken oder die Kombination von Bahn- und Radverkehr. Bei der Gestaltung eines autofreien Viertels liegt der Fokus naturgemäß neben der Ausweitung des öffentlichen Verkehrs auf der Stärkung des Fuß- und Radwegenetzes, in diesem Bereich der Planung ist die Radlobby sicherlich ein wichtiger Mitspieler.

Spezifisch für den Wiener Raum gibt es zudem die Mobilitätsagentur, welche eng mit der Stadt Wien zusammen arbeitet. Fokussiert auf den Fuß- und den Radverkehr ist die Mobilitätsagentur nicht nur eine Plattform für Interessierte, sondern arbeitet stetig als vermittelndes Organ zwischen der Bevölkerung, der Verwaltung und der Politik.[137]

Besonders betroffen von jeglicher Umplanung sind alle Privatpersonen sowie privaten Unternehmen, welche vor Ort wohnen, arbeiten oder Immobilieneigentümer sind.

Das betrifft unter anderem jede Form des Einzelhandels, aber auch DienstleistungsanbieterInnen, wie etwa Friseursalons oder Kosmetikstudios. Welche AkteurInnen im spezifischen betroffen sind, ist natürlich von dem jeweiligen Stadtviertel abhängig, dementsprechend muss dann auch auf die einzelnen Bedürfnisse eingegangen werden. Dabei gilt es zwischen verschiedenen Gruppen von Geschäften zu unterscheiden. Auf der einen Seite gibt es etwa Lebensmittelgeschäfte, Drogerien und auch Apotheken, die hauptsächlich von der Wohnbevölkerung aufgesucht werden. Im Gegensatz dazu gibt es aber auch spezialisierte Geschäfte, wie etwa im Bereich Elektrofachhandel oder Kleidung, die ein größeres Einzugsgebiet haben, dementsprechend aber auch auf die gute Verkehrsanbindung angewiesen sind. Für alle Arten von Geschäften gilt, dass die Warenanlieferung weiterhin möglich sein muss, dies sollte im Rahmen der Planung auf

[136] vgl. Statuten des VCÖ (2019, S.1)
[137] vgl. Mobilitätsagentur Wien; Über Uns

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

jeden Fall beachtet werden. Ebenso zu beachten sind Wochenmärkte oder generell Veranstaltungen im öffentlichen Raum.

Die Umplanung oder Neuplanung eines Stadtquartiers betrifft jedenfalls auch sämtliche ImmobilieneigentümerInnen, seien dies Privatpersonen oder BauträgerInnen. Eine bedeutende Rolle kommt innerhalb dieser Personengruppe den privaten GaragenbetreiberInnen zu, da diese natürlich auf die Anbindung an das Straßennetzwerk angewiesen sind.

Personengruppen, die mit Sicherheit am meisten von einer solchen Entwicklung betroffen sind sowohl die im Gebiet arbeitende Bevölkerung, als auch die Wohnbevölkerung vor Ort. Für die Arbeitsbevölkerung bedeutet eine Umgestaltung hauptsächlich einen Einschnitt bezüglich der Verkehrsmittel, die für den Arbeitsweg genutzt werden können, zumindest wird es direkt vor Ort nicht mehr möglich sein, mit dem Auto zuzufahren. Für die Arbeitsbevölkerung beeinflusst eine dementsprechende Planung also hauptsächlich diesen einen Aspekt, wobei natürlich auch Wege, die nach oder vor der Arbeit durchgeführt werden, davon betroffen sind. Die vor Orte wohnende Bevölkerung wird jedoch in allen mobilitätsbezogenen Aspekten ihres Lebens von einer Umwandlung in ein autofreies Viertel beeinflusst. Dies inkludiert nicht nur den Arbeitsweg, sondern auch jegliche Art von Freizeitaktivitäten. Dem gegenüber stehen die Vorteile, die das Leben in einem autofreien Viertel mit sich bringt, wie etwa eine gesteigerte Aufenthaltsqualität und sicherere Straßenräume. Grundsätzlich ist die Wohnbevölkerung oftmals eine sehr verschiedenartige Gruppe, es gilt also im Rahmen einer Planung Vorteile zu schaffen, die alle gleichsam betreffen und eventuell entstehende Nachteile für manche Personengruppen sollten so gut es geht, vermieden oder ausgeglichen werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

6. Auswahl der Projektgebiete

Um zwei passende Projektgebiete innerhalb Wiens ausfindig zu machen, wurden einige Kriterien herangezogen. Manche der Kriterien wurden aufgrund des aus der Recherche gewonnen Wissens herangezogen, während manche spezifisch für die Gegebenheiten der Stadt Wien gewählt wurden.

6.1. Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz

Im Rahmen der vorangegangen Analyse anderer Projekte hat sich die gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz als wichtiger Faktor herausgestellt. Da eine Neuplanung des öffentliches Verkehrsnetz in einer Großstadt, wie etwa Wien, sowohl finanziell als auch zeitlich aufwändig wäre, ist es sinnvoll bei einer Neugestaltung eines Bestandsviertel auf bestehende Ressourcen zurückzugreifen. Die Stadt Wien verfügt dabei über ein gut ausgebautes Netzwerk, wobei insbesondere die U-Bahn und S-Bahn wichtige Verkehrsmittel sowohl für die Nah- als auch den Regionalverkehr darstellen. Wie man anhand des folgenden Linienplans (siehe Abbildung 9) feststellen kann, gibt es einige Knotenpunkte zwischen den U-Bahnen und Schnellbahnen.

Die U-Bahnlinien in Wien weisen verschiedene Arten der Linienführung auf, so sind etwa die U1 und die U3 Durchmesserlinien, deren Endpunkte in den äußeren Bezirken liegen aber durch das Stadtzentrum geführt werden. Insbesondere seit der Verlängerung nach Aspern kann man die U2 als Radiallinie bezeichnen, da die Linie direkt im Stadtzentrum endet. Sowohl die U4 als auch die U6 können keiner einzelnen Form der Linienführung zugeordnet werden, es handelt sich dabei eher um Mischformen. Da die U4 zwar an sich zwei äußere Bezirke miteinander verbindet, dabei aber im Stadtzentrum eine Kehrtwende vollzieht, kann man diese als Mischform zwischen einer Durchmesser- und einer Ringlinie bezeichnen. Hingegen ist auch die U6 von der Linienführung her eine Durchmesserlinie, liegt aber generell außerhalb des Stadtzentrums und kann deswegen als Mischung zwischen einer Durchmesser- und einer Tangentiallinie definiert werden.

In Bezug auf die S-Bahnen gibt es in Wien eine Stammstrecke von der Station Floridsdorf bis zur Station Meidling. Die Linienführung dieser Strecke ähnelt im Verlauf dem Streckenverlauf der U4, demnach einer Mischform zwischen einer Durchmesser- und einer Ringlinie. Die Wiener Stammstrecke wird von einigen S-Bahnlinien befahren, wobei insbesondere die S1, S2, S3 und S4 die gesamte Stammstrecke benutzen und demnach besonders relevant sind. Eine weitere S-Bahn, die auf Teilen der Strecke geführt wird ist die

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

S7. Weitere S-Bahnstrecken, welche direkt durch das Wiener Stadtgebiet geführt wird, sind die der S45 und der S80, diese stellen eine Verbindung zwischen wichtigen U-Bahnhaltestellen in den Randbezirken der Stadt dar und können aufgrund der Art der Streckenführung und -positionierung in Bezug auf die Stadt, der U6 gleichgesetzt werden. Die weiteren S-Bahnlinien sind großteils Zubringerlinien, die an größere Knotenpunkten der zwei Wiener S-Bahnstrecken anknüpfen, die meisten verbinden dabei das Wiener Umland mit der Wiener Stammstrecke. Viele S-Bahnhaltestellen gelten auch als Umschlagspunkte auf regionale Verbindungen, diese verbinden Wien und das Stadtumland etwa mit zentralen Orten im In- und Ausland, wie etwa St. Pölten, Wiener Neustadt und Bratislava.

Die unterschiedliche Ausprägung der U-Bahn- beziehungsweise S-Bahnlinien stellt die

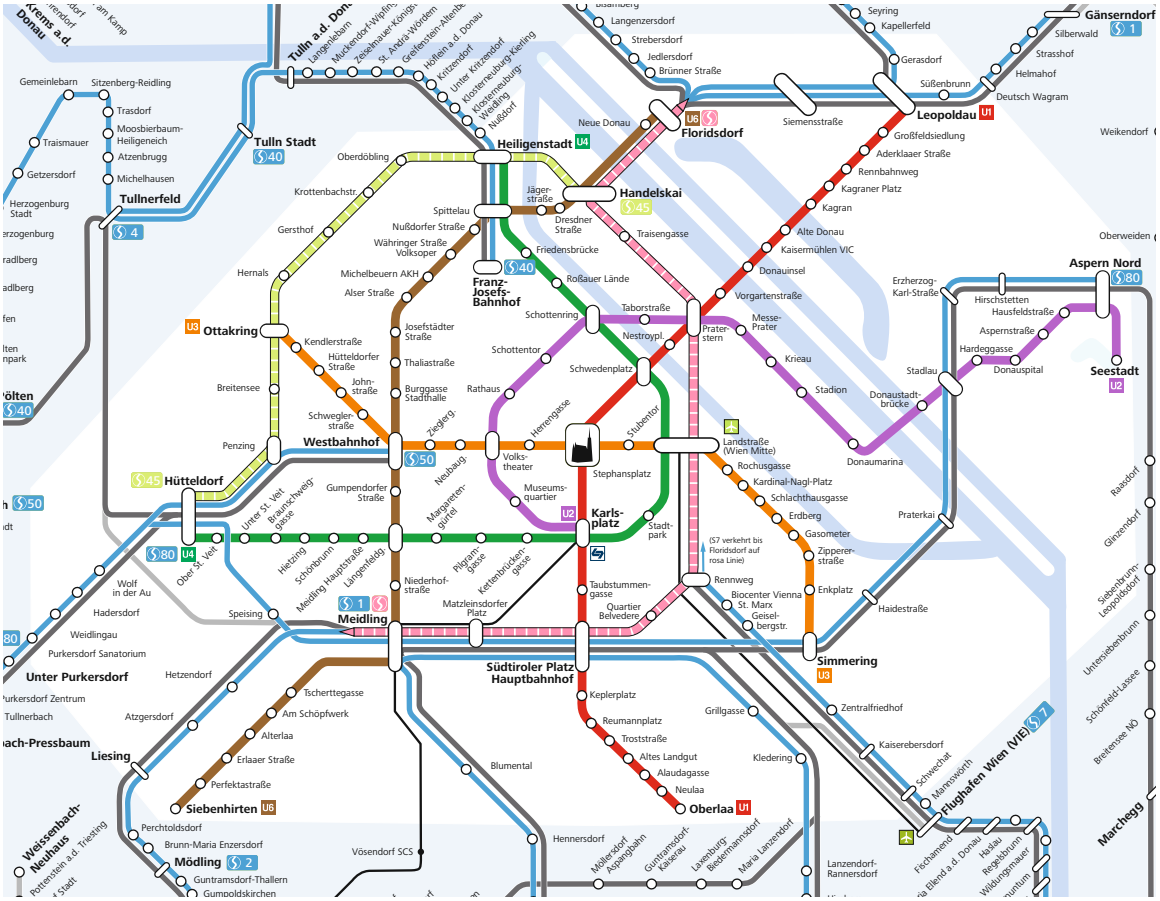

Abbildung 9: U-Bahn und S-Bahnnetz in Wien (Quelle: ÖBB; Nahverkehr Ostregion)

Grundlage für das gewählte Kriterium dar. Um im Rahmen einer Neuentwicklung eines Bestandsviertel in ein autofreies Viertel die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz nicht nur innerstädtisch sondern auch regional gewährleisten zu können, wurde als erstes Kriterium für die Auswahl der Projektgebiete festgelegt, dass ein Knotenpunkt einer S-Bahn und U-Bahnhaltestelle fußläufig erreichbar sein muss. In Wien gibt es 16 Knotenpunkte dieser Art, wobei 9 davon an einer der drei vorhin erwähnten Hauptstrecken im Wiener

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Stadtgebiet liegen (siehe Abbildung 9). Diese 9 Knotenpunkte sind insofern präferiert, als dass von der Stammstrecke eine Vielzahl an regionalen Verbindungen gut erreichbar sind. Die folgende Tabelle ist eine Auflistung der 9 Knotenpunkte und den jeweiligen U-Bahn und S-Bahnlinien.

Tabelle 4: mögliche Projektgebiet nach Kriterium #1 (eigene Darstellung)

Knotenpunkt	U-Bahn	S-Bahn
Floridsdorf	U6	S1, S2, S3, S4, S7
Handelskai	U6	S1, S2, S3, S4, S7, S45
Heiligenstadt	U4	S40, S45
Hütteldorf	U4	S45, S50, S80
Landstraße	U3, U4	S1, S2, S3, S4, S7
Meidling	U6	S1, S2, S3, S4, S60, S80
Ottakring	U3	S45
Praterstern	U1, U2	S1, S2, S3, S4, S7
Südtiroler Platz / Hauptbahnhof	U1	S1, S2, S3, S4, S60, S80

6.2. Nähe zu hochwertigen öffentlichen Grünräumen

Neben der guten Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist es bei der Planung eines autofreien Viertels ebenso von Bedeutung, den BewohnerInnen einen relativ mühelosen Zugang zu öffentlichen Grünflächen zu garantieren. Bei einer Neuplanung eines Viertels ist dies bedeutend einfacher als bei einer Umgestaltung eines Bestandsviertel, da meistens keine oder wenige frei gestaltbare Flächen zur Verfügung stehen. Um dies trotzdem auch innerhalb der Projektviertel umsetzen zu können, wurde als Kriterium bestimmt, dass von dem umzuplanenden Bestandsviertel ein qualitativ hochwertiger Grün- und Erholungsraum zu Fuss, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmittel gut und innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein muss.

Die Stadt Wien hat grundsätzlich eine hohe Vielfalt an Grünräumen, insgesamt sind 31% der Fläche der Stadt als Grünraum ausgewiesen. Um für die weitere Arbeit in Betracht gezogen zu werden müssen Grünräume einerseits öffentlich zugänglich sein und größer als 10 Hektar sein. Diese genaue Flächenbemaßung wird dabei aus dem Leitbild Grünräume Wien (2020) übernommen, dabei wird von mehreren Stadtparks gesprochen, die mindestens 10 Hektar umfassen sollen und dabei im Radius von 1,5km alle BewohnerInnen mit einem passenden

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

Grünraum versorgen können.[138] In Wien zählen dazu ohnehin einige der größeren naturbelasseneren Grünräume, wie etwa die Lobau oder der Wienerwald mit seinen verschiedenen Ausläufern in das Wiener Stadtgebiet. Beispiele hierfür sind etwa den Lainzer Tiergarten oder der Naturraum rund um Leopoldsberg und Kahlenberg. Während die bereits angeführten Beispiele alle eher am Stadtrand liegen, gibt es auch im innerstädtischen Bereich einige qualitativ hochwertige Parkanlagen und Grünräume, wie etwa den Schönbrunner Schloßpark, den Prater oder auch die Parkanlage ‚Obere Augartenstraße'. Auch die Donauinsel, die in den 70er und 80er Jahren extra geplant und aufgeschüttet wurde, um der Großstadt zusätzlichen Erholungsraum zu bieten, zählt zu den wichtigsten Grün- und Freiräumen.

Um die Auswahl der Projektgebiete weiter einzugrenzen, wurden passende Grünräume mit den vorhin bereits selektierten Knotenpunkte abgeglichen. Da die Entfernung per Luftlinie zwar ein interessanter Anhaltspunkt wäre aber letztendlich nicht ausreichend Information über die Wegdauer gibt, wird angegeben wie lang man jeweils zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlich vom Knotenpunkt bis zum jeweiligen Grünraum braucht. Diese Werte wurden einzeln anhand von Google Maps herausgesucht, wobei hierbei immer von einer durchschnittlichen Geh- und Radfahrgeschwindigkeit ausgegangen wird. Jene Werte der Wegdauer, welche 15 min überschreiten wurden rot gekennzeichnet, da die Wegdauer vorhin bereits mit maximal 15 min festgelegt wurde. Wenngleich derzeit noch keine konkreten Projektgebiete in der Nähe der Knotenpunkte festgestellt wurden und daher nur mit der Entfernung der Knotenpunkte zum Grünraum gearbeitet wurde, kann man aus dieser Analyse bereits wichtige Schlüsse ziehen. Insbesondere die beiden Knotenpunkte Ottakring und Hütteldorf sind weniger ideal an den jeweils naheliegenden Grünraum angebunden, die Wegdauer vom Knotenpunkt zum Grünraum liegt bei allen Mobilitätsvarianten über 15 Minuten. Tatsächlich ist die Grünanlage ‚Am Steinhof' auch per Luftlinie mehr als 2 km von der Station Ottakring entfernt, wodurch sich kaum eine kürzere Wegdauer ergeben kann. Hingegen liegt der Lainzer Tiergarten deutlich in Bezug auf den Knotenpunkt Hütteldorf, jedoch ist dieser Grünraum teilweise eingezäunt, wodurch man die Wegdauer bis zu einem der Tore berechnen muss. Die Anbindung des Erholungsgebiet Laaer Berg an den Knotenpunkt Hauptbahnhof ist ebenso nicht ideal, da man nur mit dem Rad innerhalb der vorgegebenen Zeit die Strecke zurücklegen kann.

[138] Erläuterungen zum Leitbild Grünräume Wien (2020, S. 11)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Tabelle 5: mögliche Projektgebiete nach Kriterium #2 (eigene Darstellung)

Knotenpunkt	Grünraum in der Nähe	zu Fuß	mit dem Rad	mit ÖV
Floridsdorf	Wasserpark	10 min / 0,9 km	2 min / 0,9 km	-
Handelskai	Donauinsel	13 min / 1 km	5 min / 1,2 km	8 min
Hauptbahnhof	Laaer Wald	40 min / 3,1 km	13 min / 3,5 km	23 min
Heiligenstadt	Donauinsel	34 min / 2,7km	11 min / 3km	19 min
Hütteldorf	Lainzer Tiergarten	30 min / 1,7 km	23 min / 2,8 km	37 min
Landstraße - Wien Mitte	Stadtpark*	4 min / 0,3 km	1 min / 0,3 km	-
	Prater	19 min / 1,6 km	5 min / 1,5 km	5 min
Meidling	Schönbrunner Schloßpark	17 min / 1,4 km	5 min / 1,4 km	15
Ottakring	Am Steinhof (Wienerwald)	46 min / 3,1 km	24 min / 3,5 km	17 min
Praterstern	Prater	2 min / 0,1 km	1 min / 0,2 km	-

Bei der Haltestelle Landstraße werden zwei Grünräume angeführt, da der Stadtpark zwar sehr nahe zur Station liegt, aber aufgrund der geringeren Fläche nicht als gleich hochwertig, wie etwa der Prater oder die Donauinsel einzuschätzen ist. Trotzdem werden beide Erholungsgebiete in die Analyse miteinbezogen, insbesondere aufgrund der direkten Nachbarschaft des Stadtparks zur Haltestelle Landstraße. In Floridsdorf wurde der Wasserpark als Ausläufer der Donauinsel angegeben, da diese Grünräume direkt ineinander übergehen und nur durch die Brücken über die Arme der Donau getrennt sind. Da von den neun Knotenpunkten zwei aufscheinen, bei denen die Erreichbarkeit eines dementsprechend qualitativen Grünraums weder zu Fuß, noch mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb von 15 Minuten gegeben ist, fallen diese beiden Knotenpunkte, namentlich Ottakring und Hütteldorf, weg.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

6.3. Flächenwidmung

Um ein bestehendes Viertel in ein autofreies Viertel umgestalten zu können, ist es besonders wichtig, auch direkt vor Ort in vielen Bereichen ein Angebot stellen zu können. Einerseits betrifft das den bereits besprochenen öffentlichen Verkehr und den Zugang zu einer hochwertigen Grünfläche, andererseits ist damit natürlich auch das Angebot von Nahversorgern, Dienstleistern und Einzelhandelsstätten direkt im Viertel gemeint. Dementsprechend sollte die Flächenwidmung der Projektviertel so ausgelegt und festgelegt sein, dass es sich weder um ein reines Wohn- noch um ein reines Geschäftsviertel handelt.

Daher wurde die Flächenwidmung als weiteres Auswahlkriterium gewählt, wobei als Grundlage der aktuelle Flächenwidmungsplan herangezogen wird, der von der Stadt Wien zur Verfügung gestellt wird. Die angeführte Legende (siehe Abbildung 10) ist für alle folgenden Flächenwidmungspläne (Abbildung 11 – 17) gültig und soll einen Überblick über die geeigneten Flächen geben. Besonders wünschenswert für ein heterogenes Projektviertel sind jene Flächenwidmungen, die mehrere Nutzungen in den Bereichen Wohnen und Arbeiten zulassen, wie etwa die Kategorien ‚Wohngebiet-Geschäftsviertel', ‚Gemischtes Baugebiet' oder ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel'. Weniger geeignet sind hingegen Industriegebiete und Sondergebiete, aber auch Gartensiedlungsgebiete und ländliche Gebiete weisen nicht die passende Eignung für dieses Projekt auf. Die Eignung der bereits besprochenen Knotenpunkte und der umliegenden Gebiete wird nun anhand des jeweiligen Flächenwidmungsplanes besprochen.

Abbildung 10: Legende des FLWP Wien (Quelle: wien.gv.at)

Knotenpunkt Floridsdorf

Der Flächenwidmungsplan der näheren Umgebung des Bahnhofs Floridsdorf (siehe Abbildung 11) lässt erkennen, dass ‚Wohnen' als Hauptnutzung für diesen Bereich vorgesehen ist. Weitere Widmungen sind etwa ‚Gemischtes Baugebiet' und ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel', sowie auch vereinzelte Bereiche, die als ‚Erholungsgebiet' ausgewiesen sind. Grundsätzlich zeigt sich aber auf beiden Seiten des Knotenpunkts eine

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

recht heterogene Widmungsstruktur, einzige Ausnahme findet sich im Südwesten, in diesen Straßenblöcken ist die Wohnnutzung etwas zu vorherrschend, um sich für das Projekt zu eignen.

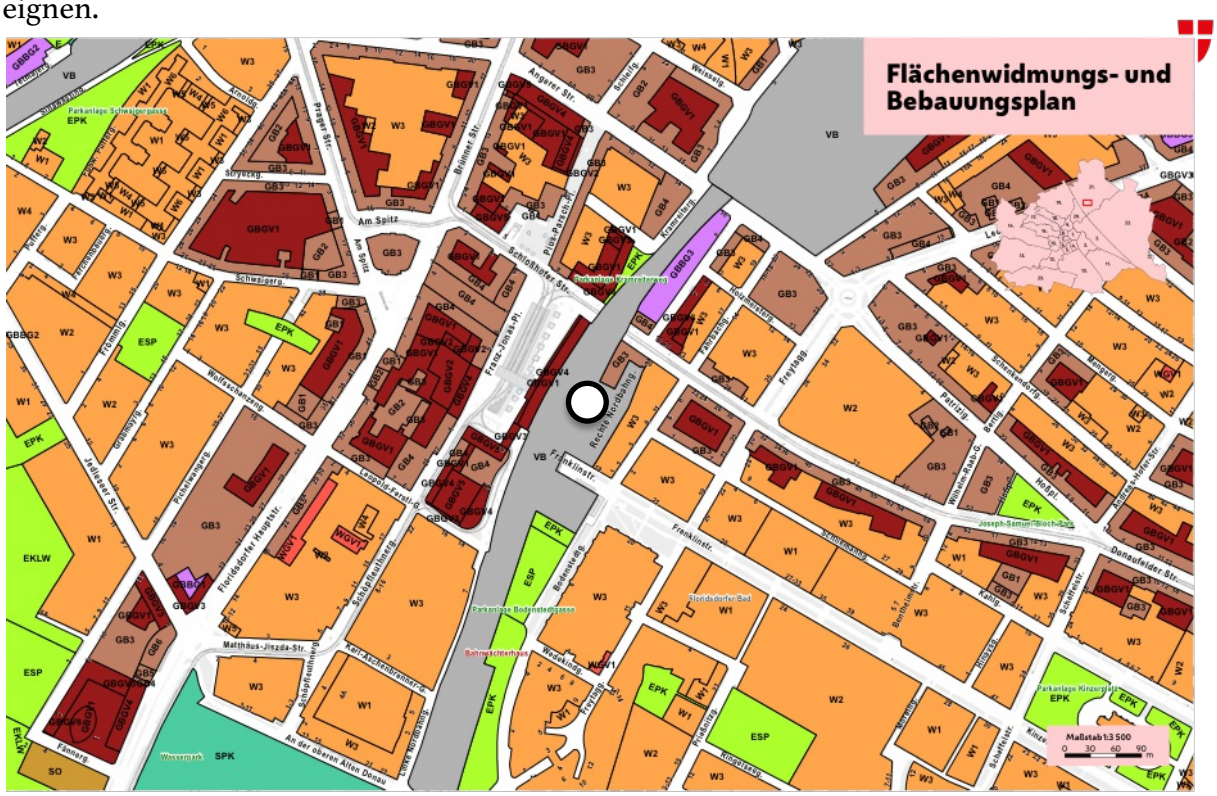

Abbildung 11: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Floridsdorf (Quelle: wien.gv.at)

Knotenpunkt Handelskai

Während die Zone direkt angrenzend an die Station Handelskai durch das Einkaufs- und Entertainmentcenter Millenium City als ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel' ausgewiesen ist und durch diese Gegebenheiten nicht ideal den Anforderungen eines Projektviertels entspricht, finden sich in der weiteren Umgebung des Bahnhofs Handelskai einige durchmischte Zonen und Bereiche, in denen eine eher heterogene Verteilung verschiedenster Flächenwidmungen eine gute Grundlage für das geplante Projekt darstellt (siehe Abbildung 12).

Ein gutes Beispiel dafür sind etwa die Straßenblöcke westlich des Bahnhofs, welche diagonal durch eine Straße geteilt werden. Laut der verschiedenen Flächenwidmungen wurde für diesen Abschnitt eine Mischnutzung zwischen Wohnen, Geschäften aber auch Erholungsräumen vorgesehen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildung 12: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Handelskai (Quelle: wien.gv.at)

Knotenpunkt Hauptbahnhof / Südtiroler Platz

Wie man am aktuellen Flächenwidmungsplan (siehe Abbildung 13) erkennen kann, handelt es sich speziell bei dem Gebiet südlich des Hauptbahnhofs um ein relativ neues Stadtentwicklungsgebiet, welches sich teilweise noch im Bau befindet. Exakt dieses Gebiet ist aber auch aufgrund der relativ homogen verteilten Widmung ‚Gemischtes Baugebiet -

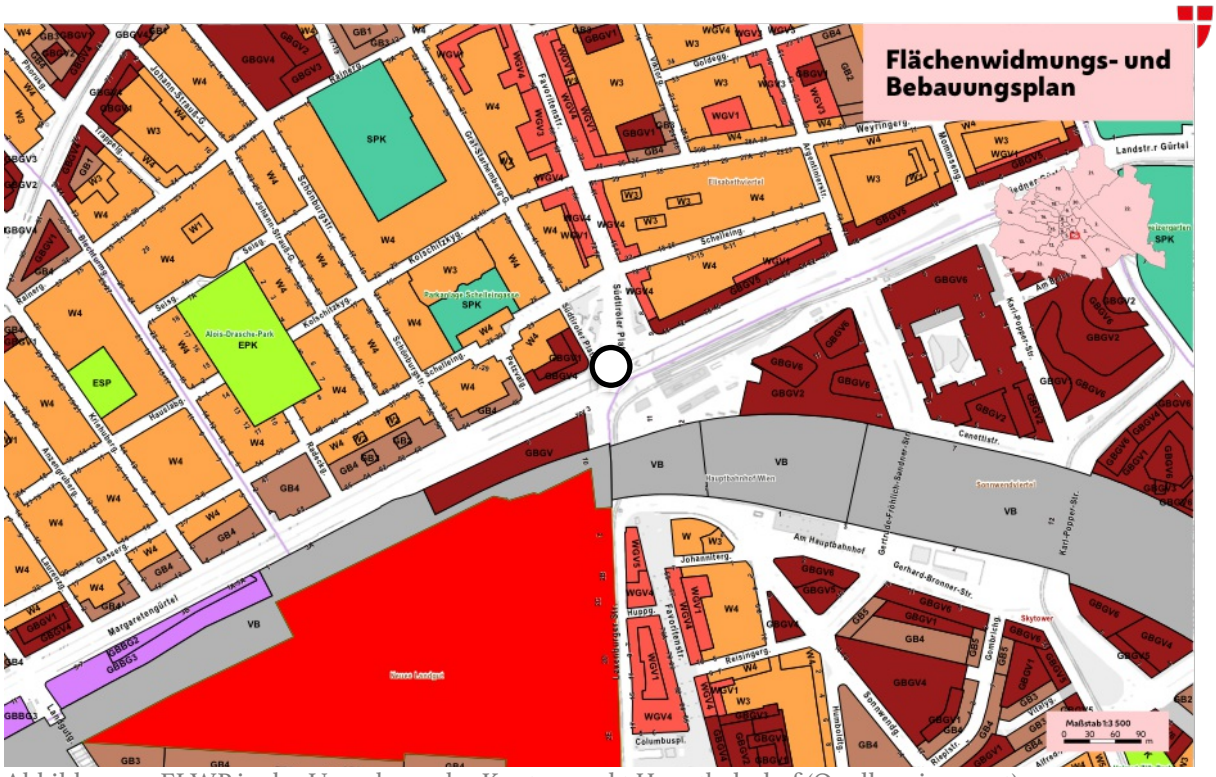

Abbildung 13: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Hauptbahnhof (Quelle: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Geschäftsviertel‘ eher ungünstig für das geplante Projekt, da sich in diesem Bereich kaum oder nur sehr wenig Wohneinheiten befinden. Nördlich des Margaretengürtels und des Hauptbahnhofs ist ein Großteil der Fläche als Wohngebiet gewidmet. Direkt beim Hauptbahnhof selbst gibt es allerdings auch einige Straßenblöcke, die eine heterogenere Widmungsstruktur aufweisen, sowie es auch für das angedachte Projekt passend wäre.

Knotenpunkt Heiligenstadt

In der Umgebung des Bahnhofs Heiligenstadt (siehe Abbildung 14) gibt es eine Vielzahl an verschiedenen Flächenwidmungen, durch die Einteilung in verschiedene Zonen ergeben sich allerdings relativ homogene Bereiche. Westlich des Bahnhofs Heiligenstadt befinden sich großteils Häuserblöcke der Widmung ‚Wohngebiet‘, diese werden nur manchmal von Widmungen der Art ‚Erholungsgebiet‘ oder ‚Schutzgebiet‘ unterbrochen. Lediglich in zwei nebeneinander gelegenen Häuserblöcken findet eine Durchmischung der Bereiche Wohnen und Arbeiten statt, in diesen finden sich einzelne Widmungen der Art ‚Wohngebiet-Geschäftsviertel‘.

Die benachbarten Bereiche, welche im Osten an die Station Heiligenstadt angrenzen, haben zwar grundsätzlich die Widmung ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel‘, in Kombination mit den direkt daneben gelegenen Zonen der Widmung ‚Gemischtes Baugebiet - Betriebsbaugebiet‘ ergibt sich dadurch keine gute Eignung für das geplante Projekt.

Abbildung 14: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Heiligenstadt (Quelle: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Knotenpunkt Landstraße

In der Umgebung des Knotenpunkts Landstraße lassen sich am Flächenwidmungsplan wiederum viele verschiedene Widmungsarten erkennen (siehe Abbildung 15). Ähnlich wie

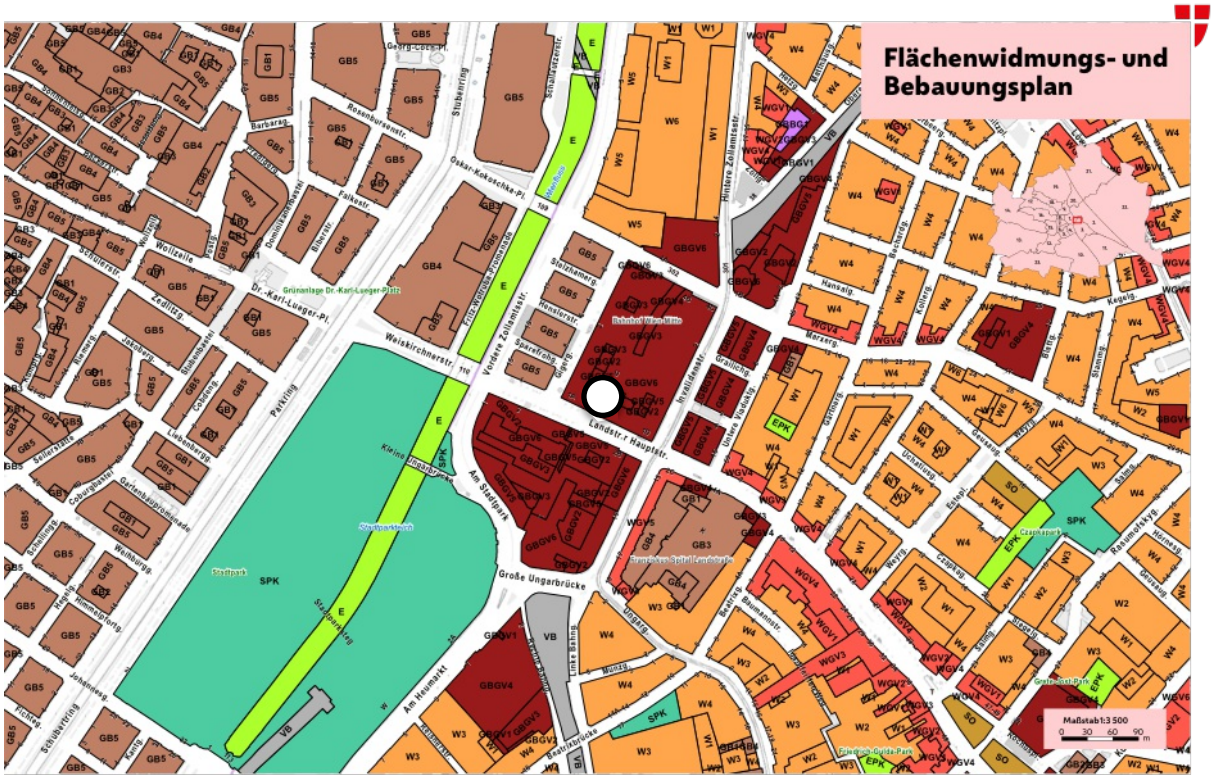

Abbildung 15: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Landstraße (Quelle: wien.gv.at)

beim zuvor besprochenen Knotenpunkt Handelskai befindet sich im unmittelbaren Umkreis der Station selbst ein Einkaufs- und Entertainmentcenter, dementsprechend sind die Flächen auch als ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel' gewidmet. In der weiteren Umgebung befindet sich neben dem bereits besprochenen Grünraum westlich der Station eine homogene Zone der Widmungsart ‚Gemischtes Baugebiet'. Östlich der Station beziehungsweise des Grünraums ist die Widmung ‚Wohngebiet' zwar tonangebend aber nicht exklusiv. Aufgrund der gegebenen Flächenwidmung wäre die Auswahl des Projektviertels in der Umgebung der Station Landstraße definitiv möglich.

Knotenpunkt Meidling

In der näheren Umgebung des Bahnhofs Meidling lässt sich eine relativ gut durchmischte Verteilung verschiedener Widmungen erkennen (siehe Abbildung 16). Südlich des Knotenpunkts gibt es neben ausgewiesenen Grünräumen und einem schmalen Streifen, welcher für die Wohn- und Mischnutzung vorgesehen ist, auch eine Zone die als ‚Gemischtes Baugebiet - Betriebsbaugebiet' ausgewiesen ist. Nördlich des Bahnhofs kann

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

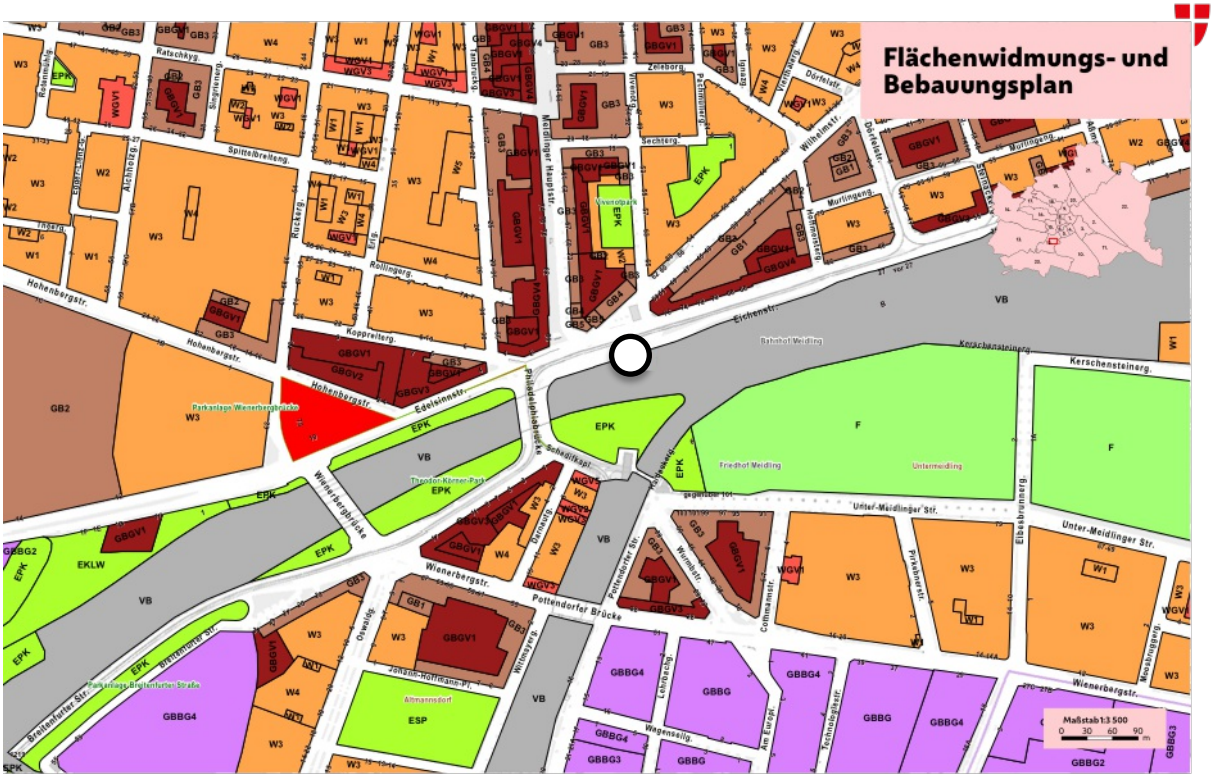

Abbildung 16: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Meidling (Quelle: wien.gv.at)

man am Flächenwidmungsplan eine ausgewogene Verteilung mehrerer Widmungsklassen erkennen. Die Straßenblöcke, die großteils als ‚Wohngebiet' ausgewiesen sind, werden von verschiedenen Widmungen durchzogen, wie etwa ‚Gemischtes Baugebiet' und ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel'. Durch die heterogene Anordnung dieser verschiedenen Widmungsarten, könnte man aus Sicht des Kriteriums Flächenwidmung dort sicherlich ein geeignetes Projektviertel finden.

Knotenpunkt Praterstern

Die Umgebung des Bahnhofs Praterstern weist eine sehr verschiedenartige Struktur in Bezug auf die Flächenwidmung auf (siehe Abbildung 17). Im Westen findet sich ein relativ großer Bereich, in dem die Hauptwidmung zwar der Klasse ‚Wohngebiet' entspricht, aber auch einige Häuserblöcke und Bauplätze anderweitig gewidmet sind, wie etwa als ‚Wohngebiet-Geschäftsviertel', ‚Gemischtes Baugebiet' oder ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel'. Dies stellt eine äußerst vielversprechende Grundlage für ein geeignetes Projektgebiet dar. Östlich der Station Praterstern finden sich unterschiedliche Zonen. Während im Nordosten die Widmung ‚Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel' und im direkten Osten die Widmung ‚Wohngebiet' vorherrscht, ist im Südosten ein relativ großer Bereich als ‚Sondergebiet' ausgewiesen, an dieser Stelle liegt der Vergnügungspark

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

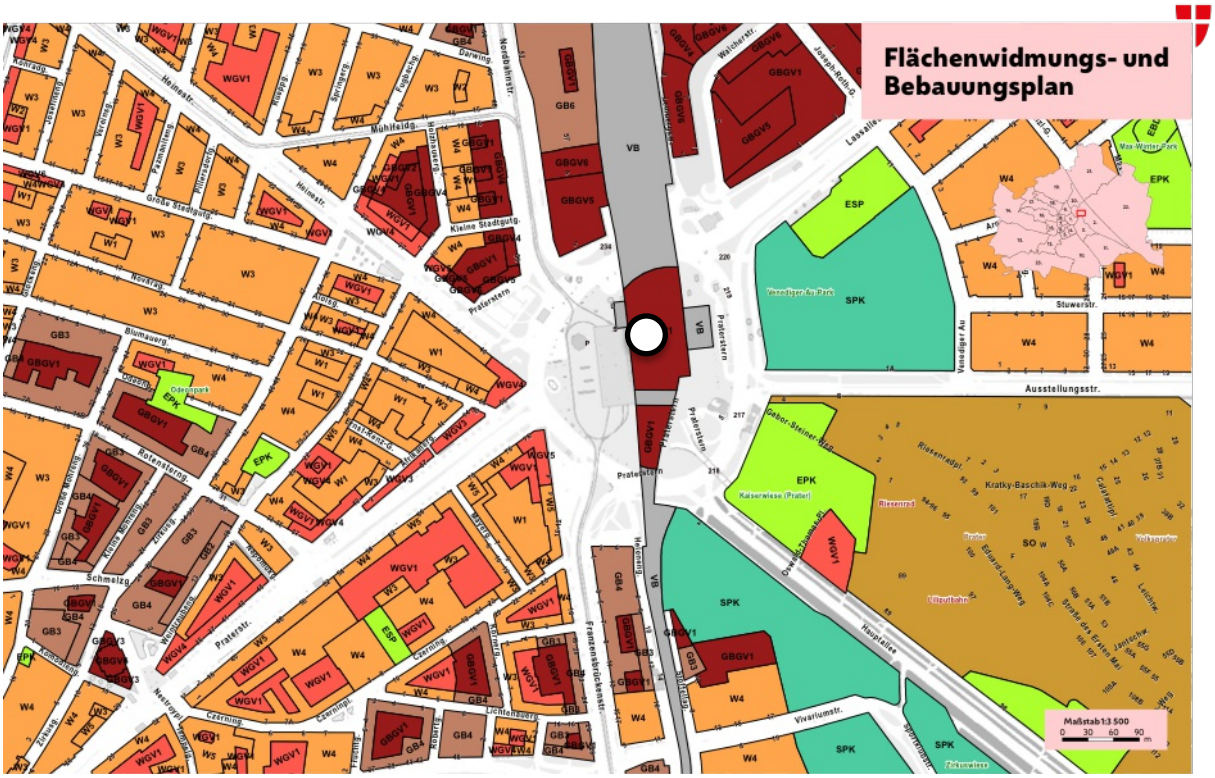

Abbildung 17: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Praterstern (Quelle: wien.gv.at)

Naherholungsräume in Wien ist. Der Bereich nördlich des Vergnügungsparks würde sich grundsätzlich auch als Projektgebiet eignen, jedoch sind die Straßenblöcke westlich des Knotenpunkts Praterstern vermutlich deutlich besser geeignet.

Tabelle 6: mögliche Projektgebiete nach Kriterium #3 (eigene Darstellung)

Knotenpunkt	geeignete Flächenwidmung
Floridsdorf	ja
Handelskai	ja
Hauptbahnhof	nein
Heiligenstadt	nein
Landstraße	ja
Meidling	ja
Praterstern	ja

Nach Analyse der Flächenwidmungspläne im Umkreis der ausgesonderten Knotenpunkte, lässt sich feststellen, dass die angrenzenden Bereiche in vielen Fällen eine gute Grundlage in Bezug auf eine ausgewogene Nutzungsmischung für die geplanten Projektviertel darstellen. Einzig bei zwei dieser Knotenpunkte (siehe Tabelle 6) lassen sich kaum oder gar keine geeigneten Straßenblöcke finden, die man in Bezug auf die Flächenwidmung als

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

geeignet bezeichnen kann. Dementsprechend kommen die beiden Knotenpunkte Heiligenstadt und Hauptbahnhof im weiteren Verlauf dieser Auswahl nicht mehr als Projektgebiet in Frage.

6.4. Einwohnerdichte

Neben der Art der möglichen Nutzung ist es für die Wahl des geeigneten Projektgebiets auch von großer Bedeutung auf die Einwohnerdichte in der jeweiligen Umgebung zu achten. Wie bereits festgestellt wurde, ist das Projekt insbesondere dann von Interesse, wenn vor Ort verschiedene Nutzungen stattfinden. Es gibt gewisse Nutzungsformen, die sich für das geplante Projektgebiet nicht ideal eignen. Dazu gelten etwa größere Anhäufungen von Einfamilienhäusern oder auch Kleingartensiedlungen. Oftmals gehen diese beiden Bauformen mit einer großen Dichte an PKWs sowie privaten Stellplätzen und Garagen einher. Zudem entspricht die Einwohnerdichte oftmals nicht unbedingt den städtischen Kennwerten. Der Wert der Einwohnerdichte wird dementsprechend als weiteres Kriterium für die Auswahl der Projektgebiete herangezogen. Dazu wird eine aktuelle Karte der Stadt Wien herangezogen, die im April des Jahres 2020 publiziert wurde. Entsprechend der Legende wird festgelegt, dass die Einwohnerdichte im Projektgebiet über 100 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche liegen sollte. Dies orientiert sich unter anderem an den internationalen Fallbeispielen, die in Kapitel 4 genauer vorgestellt wurden. Während in der Seestadt Aspern die Einwohnerdichte bei 83,3 EinwohnerInnen/Hektar[139] liegt, ist diese mit 130,3 Einwohner/ha[140] in Vauban und 133 Einwohner/ha[141] in Hammarby Sjöstad deutlich über dem Grenzwert von 100 Einwohner/ha. Um sicherzugehen, dass dies im umliegenden Bereich aller noch zur Wahl stehenden Knotenpunkte möglich ist, werden die Dichtewerte anhand der vorliegenden Grafik (siehe Abbildung 18) für alle Knotenpunkte einzeln überprüft.

[139] Stadt Wien; Stadtentwicklung – Projekte
[140] Quartiersarbeit Vauban; Vauban in Zahlen
[141] Gaffney, A. et al (2007; S.12)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

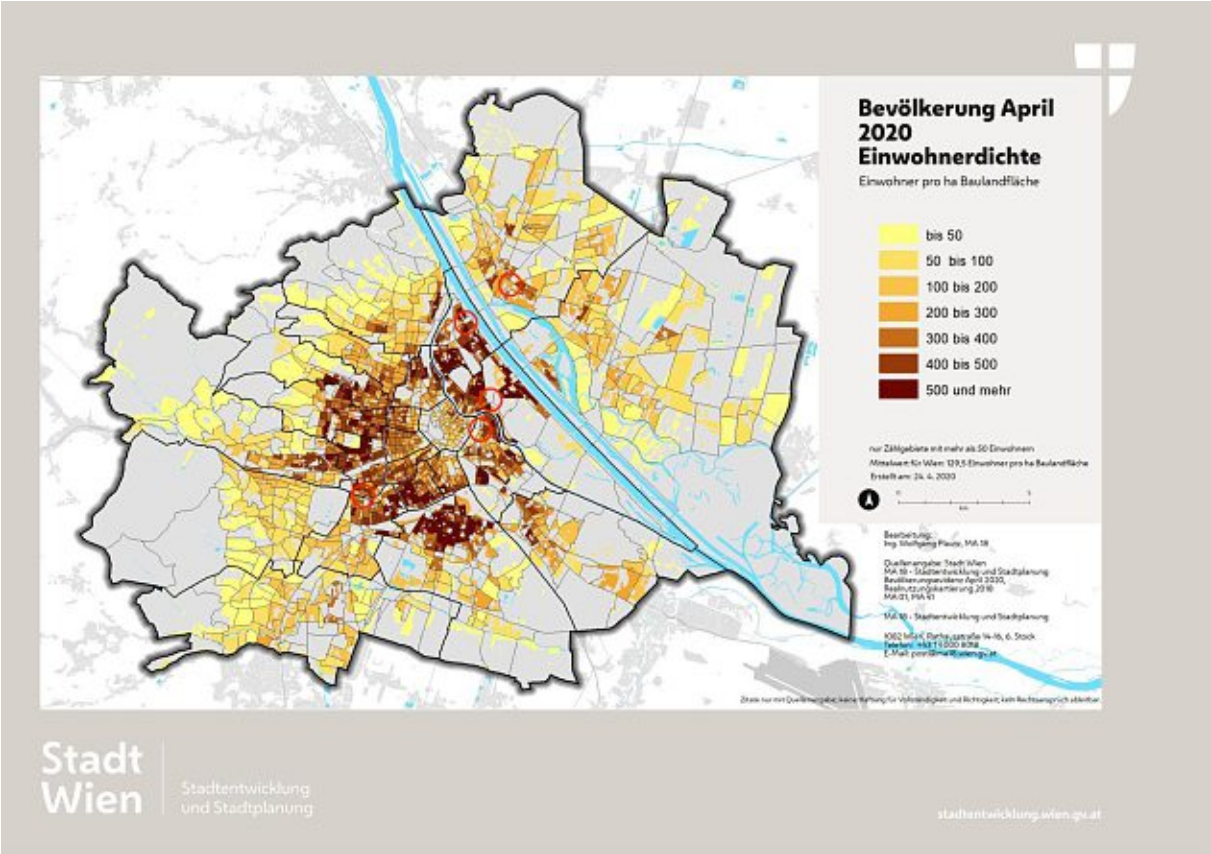

Abbildung 18: Einwohnerdichte in Wien (Quelle: wien.gv.at)

Floridsdorf

Die Station Floridsdorf liegt im namensgebenden 21. Wiener Gemeindebezirk und damit in einem der Randbezirke Wiens. Dementsprechend geringer sind die durchschnittlichen Dichtewerte, speziell verglichen mit den Umgebungen der Stationen Praterstern oder Landstraße. Nichtsdestotrotz überschreitet die EinwohnerInnendichte der umliegenden Bauflächen mit einer Ausnahme den Mindestwert von 100 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche, ein Großteil der Umgebung ist mit einem Wert über 200 EinwohnerInnen pro Hektar Bauflächen gekennzeichnet. Demnach sind die Station Floridsdorf und deren benachbarte Gebiete auch in Bezug auf dieses Kriterium für das geplante Projekt geeignet.

Handelskai

Ebenfalls in der Nähe der Donau situiert, liegt die Station Handelskai im 20. Wiener Gemeindebezirk. Auf der Karte kann man gut erkennen, dass die direkt Umgebung der Station relativ hohe Dichtewerte aufweist. Lediglich eine gekennzeichnete Fläche weist einen Dichtewert von 200-300 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche auf, alle anderen Flächen haben einen Dichtewert von mehr als 400 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche. Dementsprechend wäre die Umgebung des Bahnhofs Handelskai ebenso für die geplante Umgestaltung geeignet.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Landstraße

Die Station Wien Mitte - Landstraße am Rande des dritten Wiener Gemeindebezirks liegt in einer sehr durchmischten Zone bezüglich der Einwohnerdichte. Einerseits gibt es Bereiche mit einer Dichte von mehr als 300 EinwohnerInnen pro Hektar, andererseits gibt es auch Bereiche mit einer Dichte von weniger als 100 oder sogar nur 50 EinwohnerInnen pro Hektar. Dies lässt sich bei genauerer Betrachtung durch die Nutzung der Gebäude direkt in Bahnhofsnähe insofern erklären, als dass in diesem Bereich nicht nur ein Einkaufszentrum, sondern auch ein größeres Hotel liegt. Aufgrund der Flächenwidmung wäre der angesprochene Bereich also ohnehin nicht ideal für das geplante Projekt, die Bereiche die nach vorangegangener Analyse in Frage kommen würden, haben aber durchaus die entsprechenden Dichtewerte.

Meidling

Die Station Meidling liegt im 12. Wiener Gemeindebezirk, direkt an der nördlichen Grenze zum 15. Wiener Gemeindebezirk. In deren Umgebung liegt die Einwohnerdichte großteils zwischen 200 und 400 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche. Dementsprechend wären diese Bauflächen auch im Rahmen der Dichte für das geplante Projekt durchaus geeignet.

Praterstern

Im Westen der Station Praterstern im zweiten Wiener Gemeindebezirk befinden sich ausschließlich Bauflächen, deren EinwohnerInnendichte über 300 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche liegt. Auch die angrenzenden Bauflächen im Osten, die mit einem Dichtewert versehen sind, erreichen problemlos die Untergrenze von 100 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche. Ähnlich wie bei der Station Landstraße sind auch in der Umgebung des Bahnhofs Praterstern viele grau gekennzeichnete Flächen zu finden, Grund hierfür sind in dem Fall der Prater selbst, aber auch der Park Venediger-Au, welcher im Osten direkt an die Station Praterstern anschließt.

6.5. Lage innerhalb der Stadt

Viele der vorherig besprochenen Kriterien zielen darauf ab, dass bestimmte Merkmale in den Projektgebieten gleichsam vorhanden sind oder zumindest eine ähnliche Struktur aufweisen. In dieser Hinsicht unterscheidet sich das folgende Kriterium deutlich von den anderen. Um festzustellen, inwiefern die Umplanung eines Bestandsviertel in ein autofreies Viertel in Wien möglich ist, wird darauf geachtet, dass die beiden Projektviertel keine

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

ähnliche Lage innerhalb der Stadt aufweisen. Dementsprechend soll eines der beiden Viertel eher zentral liegen, das andere demnach eher dezentral. Als Merkmal dafür wird folgend zwischen inneren und äußeren Bezirken unterschieden. Die geografische Grenze, anhand welcher zwischen Innenbezirken und Außenbezirken differenziert wird, ist der Wiener Gürtel. Dieser stellt eine der wichtigsten und größten Hauptverkehrsadern in Wien dar und ist neben der Wiener Ringstraße eine der ringförmig angelegten Straßen, welche aber nicht vollständig geschlossen ist. Folglich gelten die Bezirke 1-9, sowie 20 als Innenbezirke, wenngleich Teile des 2., 3. und 20. Bezirks außerhalb des Gürtels liegen. Die Bezirke 10-19, sowie 21-23 gelten folglich als Außenbezirke.

Tabelle 7: mögliche Projektgebiete nach Kriterium #4 und #5 (eigene Darstellung)

Knotenpunkt	Bezirk	Innen- oder Randbezirk
Floridsdorf	21.	Außenbezirk
Handelskai	20.	Innenbezirk
Landstraße	3.	Innenbezirk
Meidling	12.	Außenbezirk
Praterstern	2.	Innenbezirk

Da jeweils ein Projektgebiet in einem Innenbezirk beziehungsweise einem Außenbezirk liegen soll, muss zwischen den noch möglichen Optionen eine Auswahl getroffen werden. Dafür werden die bereits besprochenen Kriterien nochmal evaluiert, um die am besten geeignetsten Projektgebiete auszuwählen. Dabei werden die Knotenpunkte für jedes Kriterium in eine Rangfolge gebracht.

6.5.1. Mögliche Projektgebiete in den Innenbezirken

Innerhalb der Innenbezirke stehen drei mögliche Knotenpunkte und deren Umgebung zur Auswahl, diese sind Landstraße, der Praterstern sowie der Handelskai.
Die Erreichbarkeit der Grünräume ist zwar bei allen Stationen im Bereich der festgesetzten Grenzwerte, jedoch kann man bei einem Vergleich der drei Gebiete deutliche Unterschiede bemerken. Demnach ist die Erreichbarkeit eines hochwertigen Grünraums von der Station Praterstern aus deutlich am meisten gegeben, da der Prater in fußläufiger Entfernung von unter 2 Minuten liegt. Aufgrund der zwei Optionen, die sich bei der Station Landstraße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

ergeben, wird diese am 2. Rang aufgeführt, wenngleich die fußläufige Erreichbarkeit des hochwertigen Grünraums etwas höher ist als jene bei der Station Handelskai.

Die Flächenwidmung zeigt in allen drei Umgebungen Bereiche auf, die für eine Projektentwicklung nicht entsprechend geeignet sind, bei Landstraße und Handelskai sind dies die den Bahnhof umgebenden Geschäftsviertel, beim Praterstern ist das große Erholungsgebiet gleichsam ungeeignet. Die weitere Umgebung weist allerdings bei Landstraße und Praterstern eine etwas heterogenere Verteilung von geeigneten Flächenwidmungen auf, als dies in der Nachbarschaft der Station Handelskai der Fall ist, wodurch diesen beiden Stationen in Bezug auf die Flächenwidmung der Vorzug gegeben wird.

Hingegen spricht die EinwohnerInnendichte deutlich für die Stationen Handelskai und Praterstern sowie deren Umgebung, da ausserhalb der bereits besprochenen Zonen die Dichtewerte deutlich über dem angegebenen Grenzwert liegen. Wenngleich auch die Umgebung der Station Landstraße grundsätzlich geeignete Dichtewerte aufweist, gibt es vereinzelte Bereiche die nicht den gewünschten Grenzwert erreichen.

Obwohl alle drei Knotenpunkten gemäß der Definition in einem Innenbezirk liegen, muss erwähnt und miteinbezogen werden, dass der Knotenpunkt Handelskai geographisch gesehen deutlich weiter entfernt vom geographischen Zentrum der Stadt Wien ist, als die Stationen Praterstern und Landstraße.

Tabelle 8: Rangordnung der Projektgebiete in den Innenbezirken (eigene Darstellung)

Knotenpunkt	Grünraum	Flächenwidmung	EinwohnerInnendichte	Lage
Handelskai	3.	3.	1.	3.
Landstraße	2.	1.	3.	1.
Praterstern	1.	1.	1.	1.

Aufgrund der Auswertung aller Kriterien zeigt sich in Tabelle 8, dass die Station Praterstern und deren Umgebung am besten für das zu bearbeitende Projekt geeignet ist. Dementsprechend wird in der Nachbarschaft der Station ein größentechnisch passendes Viertel ausgewählt und entsprechend in ein autofreies Quartier umgestaltet.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

6.5.2. Mögliche Projektgebiete in den Außenbezirken

In den Außenbezirken stehen zwei Knotenpunkte und deren jeweilige Umgebung zur Wahl, es handelt sich um die Stationen Meidling und Floridsdorf.

Während von der Station Floridsdorf aus der Wasserpark und damit der entsprechende Grünraum, welcher außerdem eine Verbindung zur Donauinsel darstellt sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad in weniger als 15 Minuten zu erreichen ist, ist die Wegstrecke von der Station Meidlinger Hauptstraße bis zum naheliegenden Schönbrunner Schloßpark zu Fuß nicht in unter 15 Minuten erreichbar.

Bezogen auf die Flächenwidmung sind beide Gebiete gleichsam geeignet, da in beiden Bereichen die am besten geeigneten Flächenwidmungen in einer heterogenen Struktur vorhanden sind.

Obwohl in der Nachbarschaft beider Knotenpunkte auch in Bezug auf die EinwohnerInnendichte kaum Gebiete zu finden sind, die den Grenzwert unterschreiten, wird die Station Meidling hier als etwas geeigneter eingestuft, da hier noch weniger Ausnahmen vorkommen, und die meisten Bauflächen sogar mehr als 200 EinwohnerInnen pro Hektar Baufläche aufweisen.

Wenngleich beide Haltestellen in einem Außenbezirk liegen und auch dementsprechend vom Stadtzentrum entfernt sind, wird die Lage der Station Floridsdorf als besonders spannend betrachtet, da der Bezirk Floridsdorf nicht nur ein Außenbezirk, sondern sogar einer der Wiener Randbezirke ist.

Tabelle 9: Rangordnung der Projektgebiete in den Außenbezirken (eigene Darstellung)

Knotenpunkt	Grünraum	Flächenwidmung	EinwohnerInnendichte	Lage
Floridsdorf	1.	1.	2.	1.
Meidling	2.	1.	1.	2.

Die Auswertung der Kriterien in Tabelle 9 zeigt, dass die Station Floridsdorf und deren Umgebung besser als die Station Meidling für das Projekt geeignet ist. Folglich wird ein Bestandswohnviertel der passenden Größe definiert und in ein autofreies Quartier umgestaltet.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

6.6. Größe des Viertels

In beiden Umgebungen muss nun noch ein genaues Projektviertel festgelegt werden, ausschlaggebend hierfür ist neben allen bereits genannten Kriterien, die weiterhin zutreffen, auch die gewollte Größe des Projektviertels. Hierbei dienen die Supermanzanas in Barcelona als Vorbild. Bei diesem Projekt werden jeweils 9 Häuserblöcke zu einer autoreduzierten Zone in einer Größe von 16 Hektar zusammengeschlossen, in einer ähnlichen Größenordnung soll nun auch in der Umgebung der Stationen Praterstern und Floridsdorf gearbeitet werden. Zu beachten ist aber, dass die einzelnen Blöcke in Wien in ihrer Größe weitaus heterogener als jene in Barcelona sind. Dementsprechend dient die Anzahl von 9 Blöcken zwar als ungefährer Richtwert, jedoch sollte auch die Gesamtfläche beider Viertel vergleichbar sein. Hierbei kann man sicher abermals an der Größe der besprochenen Projekte orientieren. Die Größe der autofreien Siedlung in Floridsdorf liegt bei 11,3ha, wobei hier nur 4ha bebaute Fläche darstellen, die Supermanzanas in Barcelona umfassen durchschnittlich 16ha, davon sind in etwa 11,2 ha bebaute Fläche. Ziel ist es größentechnisch annähernd im Bereich dieser beiden Projekte zu bleiben, wobei die bebaute Fläche aufgrund der EinwohnerInnendichte und der Flächenwidmung eher im Prozentbereich der Supermanzanas liegen sollte.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

7. Analyse der Projektgebiete

In beiden Stationsumgebungen gibt es mehrere Möglichkeiten für ein geeignetes Projektviertel. Idealerweise wird nach einem Viertel gesucht, bei dem in etwa 9 Häuserblöcke verbunden werden können, perfekt wäre dabei ein 3x3 Raster. Wenngleich die Erreichbarkeit des Knotenpunkts nicht von allen Punkten innerhalb des Projektviertels gleich gut sein kann, wird darauf geachtet, dass der Knotenpunkt zu Fuß maximal 15 Minuten entfernt liegt.

7.1. Knotenpunkt Praterstern (Leopoldstadt)

In der Umgebung der Station Praterstern gab es einige Möglichkeiten ein Projektviertel abzugrenzen, wobei in allen Fällen das ideale 3x3 Raster nicht eingehalten werden konnte. Das gewählte Gebiet umfasst jedenfalls 10 Häuserblöcke, die allerdings in ihrer Größe eine Heterogenität aufweisen (siehe Abbildung 19). Insgesamt umfasst das Projektviertel 12,9 ha, der dominanteste Häuserblock hat eine Gesamtfläche von 4,7 ha. Begrenzt wird das Gebiet von mehreren wichtigen Verkehrswegen, im Nordosten liegt der Knoten Praterstern, ein mehrspuriger Kreisverkehr, von dem aus unter anderem die Praterstraße als nördliche und die Franzensbrückenstraße als östliche Begrenzung ausgeht. Anhand verschiedener Karten wird das gesamte Projektgebiet sowie die nahe Umgebung analysiert, wobei thematisch ein Fokus auf den Verkehr gelegt wird.

Abbildung 19: Übersichtsplan des Projektgebiet in der Nähe des Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

7.1.1. Gebietscharakteristik

Im Projektgebiet in der Nähe des Knotenpunkt Pratersterns ist der vorherrschende Gebäudetyp der Straßentrakter, wobei hier verschiedenste Arten dieses Typs zu finden sind.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Neben Straßentraktern gibt es vereinzelt auch Hofbebauungen und Bauwerke mit mittig liegendem Hof. Umso heterogener ist das Entstehungsalter der einzelnen Gebäude. Neben einigen Bauwerken aus der Gründerzeit findet man ebenso Gebäude aus der Zeit des Rokoko und des Klassizismus, ebenso wie neuere Bauwerke aus der Nachkriegszeit.
Die meisten Straßenzüge innerhalb des Gebiets selbst werden vom ruhenden Verkehr geprägt, dieser nimmt aufgrund der großteils beidseitigen Parkmöglichkeiten viel Raum ein. Der Czerninplatz würde an sich flächenmäßig eine größere Aufenthaltsfläche darstellen, durch die vielen Parkmöglichkeiten kann dieser Freiraum aber kaum qualitativ genutzt werden. Im Süden des Projektgebiets stellt ein Grünstreifen eine räumliche und auch leichte optische Trennung zur stark befahrenen Donaukanal Straße dar. Auch am Czerninplatz gibt es mittig ein paar Bäume, ansonsten sind im Projektgebiet kaum grüne Flecken zu finden.

7.1.2. Straßenhierarchie

Ausgehend von einem mehrspurigen Kreisverkehr (siehe Abbildung 20), welcher den Knotenpunkt Praterstern umschließt, begrenzt eine Hochleistungsstraße das Projektgebiet im Osten. Diese geht in weiterer Folge in die südlich des Viertels gelegene Donaukanal Straße B227 über, welche als Autostraße gekennzeichnet ist und später in die A22 übergeht. Eine weitere Abzweigung des Kreisverkehrs, die Praterstraße, begrenzt das Projektgebiet im

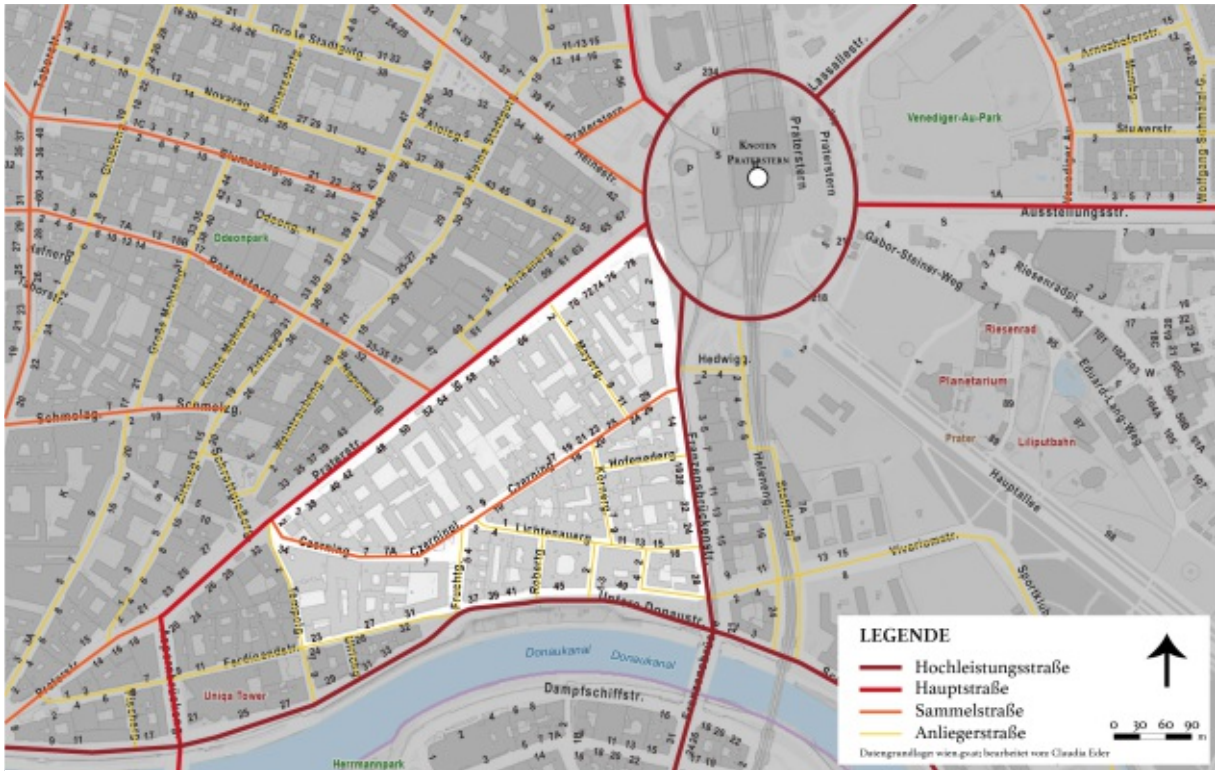

Abbildung 20: Straßenhierarchie im Projektgebiet Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Nordwesten und dient als Verbindung des Knoten Praterstern mit dem Stadtinneren, dem Schwedenplatz und folglich auch dem Stephansplatz. Die Praterstraße gilt bis zur Aspernbrückenstraße als Hauptstraße, der Großteil des Verkehrsflusses geht dann in eben diese über.

Aufgrund der verkehrsberuhigenden Maßnahmen, wie etwa die Einführung einer 30er Zone und die Einpflegung eines Einbahnsystems, können mit einer Ausnahme alle Straßen, welche direkt im Projektgebiet liegen, als Anliegerstraßen identifiziert werden. Die Czerningasse gilt als besonders wichtige Erschließungsstraße, da diese die einzige Zufahrtsstraße zum Projektgebiet von der Praterstraße aus darstellt, und wird daher als Sammelstraße gekennzeichnet.

7.1.3. Öffentlicher Verkehr

Ebenso wie für den motorisierten Verkehr ist auch in Bezug auf den öffentlichen Verkehr der Knotenpunkt Praterstern der wichtige Ausgangspunkt (siehe Abbildung 21). Neben den verschiedenen S-Bahn-Linien die an der Hauptstrecke auch den Praterstern passieren, verlaufen hier auch zwei U-Bahnlinien, namentlich die U1 und die U2. Durch diese drei Hochleistungsstrecken des öffentlichen Verkehrs ist das Projektgebiet in alle Himmelsrichtungen sowohl an die Stadtbereich selbst, aber auch an das Wiener Umland

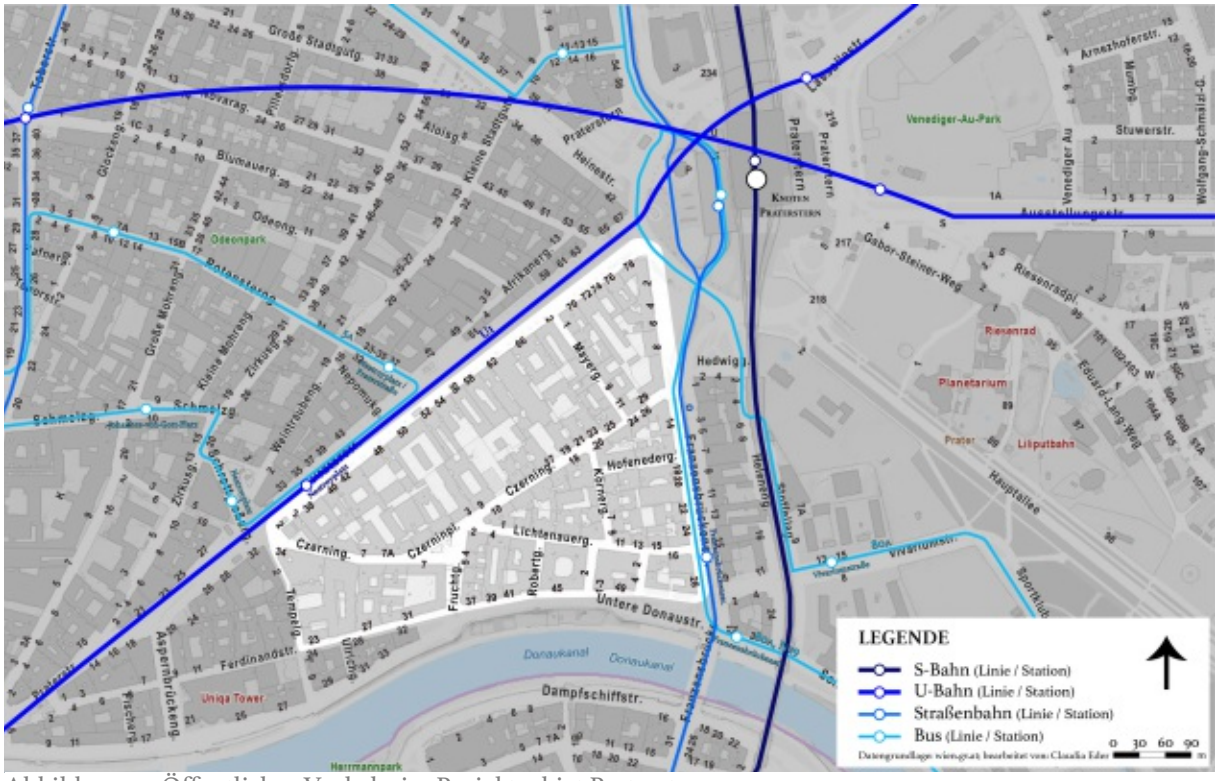

Abbildung 21: Öffentlicher Verkehr im Projektgebiet Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

gut angebunden. Während die weiteren Haltestellen der S-Bahnen und auch der U2 eher nicht in der Umgebung des Projektgebiets liegen, verläuft die U1 und damit auch eine weitere Haltestelle direkt entlang der Praterstraße, also an der nördlichen Grenze des gewählten Viertels.

Entlang der Franzensbrückenstraße verlaufen neben einer Buslinie auch die Gleise einer Straßenbahnlinie. Eine weitere Buslinie verläuft nordwestlich auf der anderen Seite der Praterstraße.

Außerhalb des Knotenpunkt Pratersterns, der neben den S- und U-Bahnen zwei Buslinien und zwei Straßenbahnlinien miteinander verknüpft, gibt es in direkter Erreichbarkeit des Projektgebiets vier weitere Haltestellen, inklusive der U-Bahn-Haltestelle Nestroyplatz.

7.1.4. Verkehrsregelung

Das Projektgebiet selbst ist eine verkehrsberuhigte Zone (siehe Abbildung 22), wobei die angrenzenden Straßen im Norden und im Osten stark befahrene, mehrspurige Verkehrswege sind. Auch im Süden grenzt eine Hochleistungsstraße an das Projektgebiet, deren Verkehr ist durch Seitenstraßen räumlich vom Gebiet selbst getrennt. Entlang der Hauptstraßen gibt es einige größere Kreuzungsbereiche, auch entlang des Kreisverkehrs

Abbildung 22: Verkehrsregelung im Projektgebiet Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

selbst gibt es einige Lichtsignalanlagen und auch Fußgängerübergänge die das sichere Erreichen der Haltestelle Praterstern ermöglichen.
In der verkehrsberuhigten Zone gilt einerseits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h, andererseits wird der Verkehr durch ein Einbahnsystem durch das Gebiet geleitet. Die verkehrsberuhigte Zone erstreckt sich nicht nur im Bereich des Projektviertels selbst, sondern auch in einem Großteil der anderen Viertel, welche entlang des Pratersterns liegen.

7.1.5. Ruhender Verkehr

Im gesamten Projektgebiet gibt es kaum Parkstreifen (siehe Abbildung 23), die ohne zusätzlicher Regeln auskommen, generell gilt das gesamte Gebiet als Kurzparkzone mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden, wobei diese Regelung auf Wochentage zwischen 09 und 22 Uhr beschränkt ist. Eine Ausnahme stellt dabei die Praterstraße am nordwestlichen Rand des Gebiets dar, diese wird von Kurzparkstreifen gesäumt mit einer

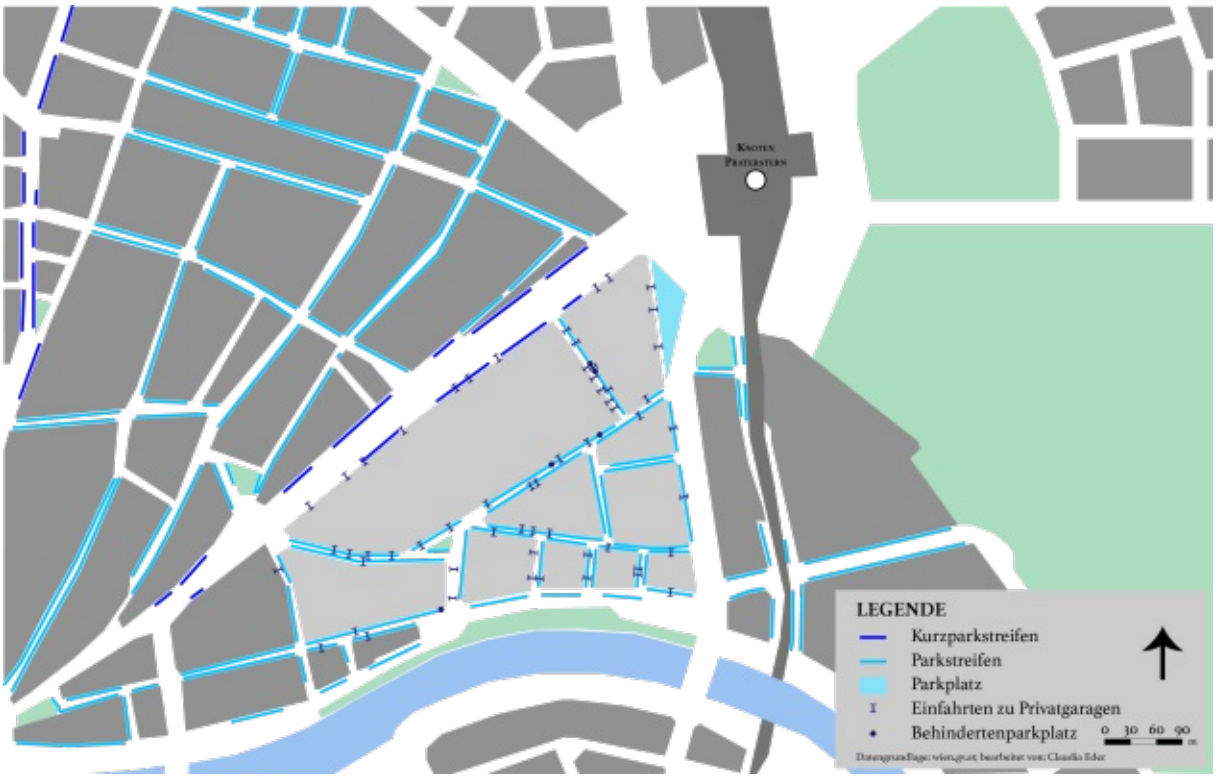

Abbildung 23: Ruhender Verkehr im Projektgebiet Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

maximalen Parkdauer von 1,5 Stunden, wobei die Regelung unter der Woche von 08 bis 18 Uhr gilt, am Samstag nur von 08 bis 12 Uhr. Eine weitere Besonderheit stellt ein relativ großer Parkplatz im Norden des östlichen Rand des Gebiets dar, welcher Kapazität für in etwa parkende Autos hat.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Im Projektgebiet selbst gibt es außerdem einerseits entlang der Czerningasse, entlang der Ferdinandstraße sowie entlang der gesamten Körnerstraße AnrainerInnenparkplätze. Diese stehen ausschließlich BewohnerInnen zur Verfügung, die im Besitz eines Parkpickerl für den zweiten Bezirk sind. Insgesamt sind dies innerhalb des Gebiets 73 Stellplätze für AnrainerInnen, weitere 21 AnrainerInnenstellplätze befinden sich entlang der Ferdinandstraße, also am südlichen Rand des Gebiets.[142]
Innerhalb des Gebiets gibt es zudem 38 Einfahrten zu privaten Garagen, wobei dies teilweise Tiefgaragen oder Garagen im Erdgeschoss sind, es gibt aber auch Zufahrten zu Innenhöfen, die als privater Parkplatz verwendet werden. Entlang der Czerningasse gibt es zudem eine KFZ-Werkstätte sowie eine weitere Werkstätte, welche einer Einfahrtsmöglichkeit bedarf. Entlang der Ränder des Projektgebiets gibt es 19 weitere Einfahrten zu Privatgaragen. Weiters zu beachten sind vier Behindertenparkplätze innerhalb des Projektviertels, wobei zwei für bestimmte Kennzeichen reserviert sind, zwei weiter sind frei zur Verfügung stehende Behindertenparkplätze. Ein weiterer spezifisch ausgewiesener Behindertenparkplatz befindet sich am südlichen Rand des Projektgebiets.

7.1.6. Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen

Sowohl im Projektgebiet selbst auch in der direkten Umgebung gibt es viele verschiedene Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen (siehe Abbildung 24). Dabei lässt sich zwar eine gewisse Häufung entlang der Hauptverkehrswege erkennen, aber auch innerhalb der Wohngebiete selbst sind insbesondere in der Erdgeschosszone viele verschiedene Nutzungen angesiedelt.
Die gastronomischen Betriebe, wie etwa Cafés, Restaurants und auch Fastfoodketten häufen sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen, wobei in diesem Fall eigentlich alle befahrbaren Abzweigungen des Kreisverkehrs, sowie die Aspernbrückengasse und die Taborstraße dazuzählen. In der Nähe dieser beziehungsweise der größeren Haltestellen des öffentlichen Verkehrs findet man auch einige Beherbergungsbetriebe.
Im Projektgebiet selbst oder direkt angrenzend an dieses liegen einige Filialen von verschiedenen Supermarktketten. Während an der Praterstraße selbst ein Spar und in der Czerningasse ein Billa situiert ist, liegen an der Franzensbrückenstraße sowohl ein Penny als auch ein Hofer. Neben zusätzlichen spezialisierten Lebensmittelgeschäften, gibt es auch einige größere Drogeriemarktfilialen, sowohl ein Bipa als auch ein dm befinden sich direkt

[142] vgl. Stadt Wien; Stadtplan

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

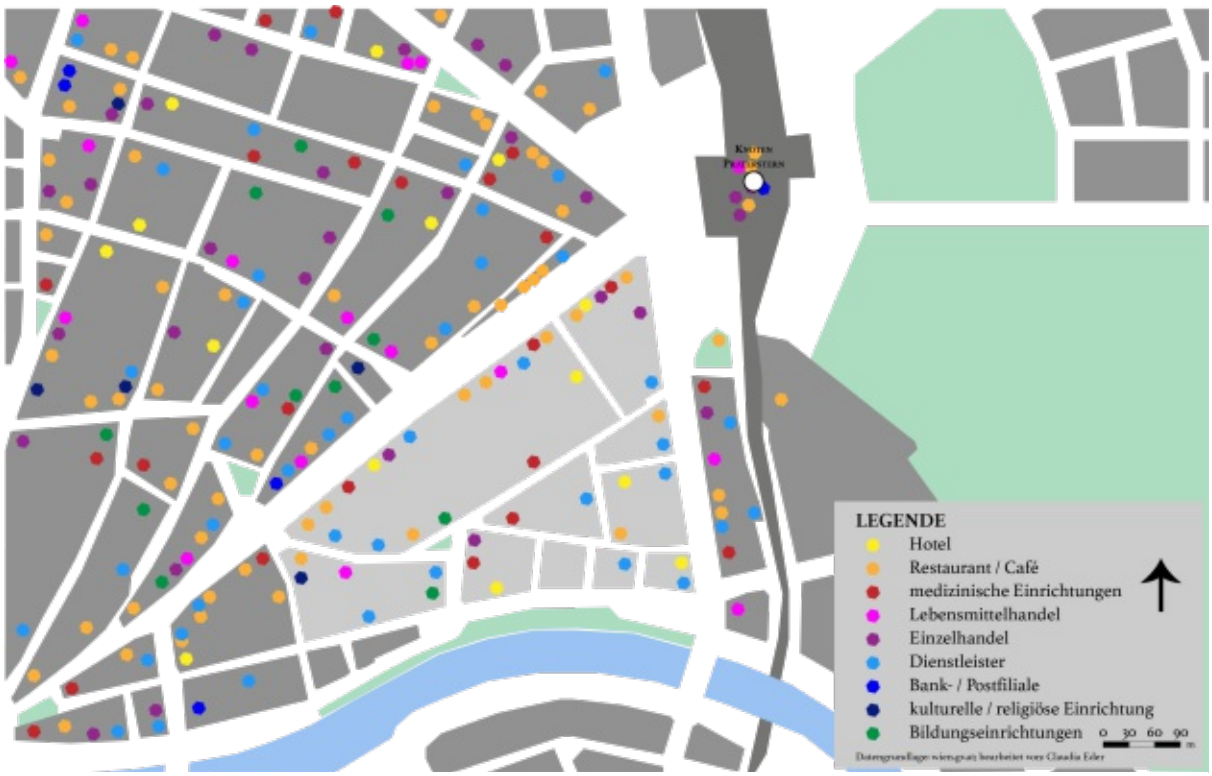

Abbildung 24: Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen im Projektgebiet Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

an der Praterstraße. Zusätzlich zu drei Apotheken die im Gebiet selbst oder direkt angrenzend daran liegen, findet man vor Ort allerlei verschiedene Einzelhandel. So gibt es etwa Bekleidungsgeschäfte, Elektrofachhandel, Kfz-Ersatzteilgeschäfte und Fahrradgeschäfte.

Am Czerninplatz, relativ zentral im Projektgebiet, liegt eine Volksschule und unweit davon ein Kindergarten, weitere Bildungsstätten findet man in der Umgebung. So liegt an der Praterstraße die Webster Vienna Private University und eine weitere Volksschule. Etwas nördlicher findet man neben weiteren Volksschulen und Kindergärten auch ein Gymnasium, einen Hort und die Pflegeakademie der Barmherzigen Brüder.

Neben den Apotheken, derer es im Projektgebiet drei gibt, ist die wichtigste medizinische Einrichtung das Krankenhaus der barmherzigen Brüder an der Taborstraße. Weiters gibt es im gesamten Bereich eine Vielzahl an Arztpraxen verschiedenster Fachgebiete. Ebenso gibt es im Gebiet selbst und etwas nördlich davon zwei Tierarztpraxen.

In dem gewählten Ausschnitt gibt es mehrere künstlerische Stätten, unter anderem mehrere Theater, das Theater Nestroyhof liegt direkt im Projektgebiet. Neben zwei Kirchen, findet man in dem Projektgebiet sowie in deren Umgebung religiöse Stätten verschiedenster Religionen.

Unter den Dienstleistern vor Ort gibt es eine Vielzahl an Sportstätten, unter anderem auch Filialen größerer Fitnesscenterketten, wie etwa ein McFit in der Praterstraße, direkt im

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Projetgebiet gelegen. Zudem gibt es neben Rad- und KFZ-Werkstätten auch eine Varietät an Friseuren, Kosmetikern, Massagestudios und weiteren Angeboten.

7.2. Floridsdorf

Das gewählte Projektviertel umfasst 9 Häuserblöcke in einer 3x3 Anordnung und hat eine Gesamtfläche von 11,9 ha. Die verschiedenen Häuserblöcke sind sowohl in Form als auch in Größe relativ homogen (siehe Abbildung 25). Ausgehend vom Kreisverkehr westlich des Viertels sind sowohl die Patrizigasse im Südwesten als auch die Leopoldauer Straße im Nordwesten wichtige Verkehrsstraßen, sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr. Eine genauere Analyse erfolgt anhand mehrerer Analysekarten, welche die derzeitige Situation im Gebiet darstellen, wobei der inhaltliche Schwerpunkt auf verkehrsspezifischen Aspekten liegt. Zudem wird der räumliche Fokus sehr stark auf das Projektgebiet und die direkt angrenzenden Straßenzügen gelegt.

Abbildung 25: Übersichtskarte des Projektgebiets in Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

7.2.1. Gebietscharakteristik

Im Projektgebiet herrschen zwei Arten von Bauten vor, dies sind einerseits verschiedene Typen von Straßentraktern und andererseits relativ viele Baulückenbebauungen. In etwa die Hälfte der Häuser sind Gründerzeitbauten, welche dementsprechend vor 1918 fertig gestellt wurden, die anderen Bauwerke sind erst nach 1945 entstanden.

Abgesehen von vereinzelten Baumecken wird das Straßenbild hauptsächlich durch den ruhenden Verkehr geprägt. Nahe des Projektgebiets gibt es sowohl am Hossplatz einen kürzlich neugestalteten Freiraum, als auch entlang der Leopoldauer Straße einen kleinen abgesteckten Hundezonenbereich. Abseits der vorhandenen Nutzungen, welche in Kapitel 7.2.6. genauer beschrieben werden, gibt es im gesamten Gebiet auch immer wieder

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Leerstände, diese umfassen sowohl kleinere Geschäftsflächen, als auch zum Beispiel den Raum einer ehemaligen Supermarktfiliale.

7.2.2. Straßenhierarchie

Die beiden begrenzenden Hauptstraßen im Süd- und im Nordwesten gehen beide direkt in eine Hochleistungstraße über, diese wiederum stellen eine direkte Anbindung an sowohl innerstädtisch aber auch überregional wichtige Autobahnen dar (siehe Abbildung 26). Die

Abbildung 26: Straßenhierarchie im Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Verlängerung der Patrizigasse ist zudem auch eine direkte Verbindung in den 22. Bezirk. Während die Leopoldauer Straße letztendlich auch in den 22. Bezirk führt, ist diese auch eine wichtige Verbindung zu den etwas dezentraler gelegenen Wohnviertel des 21. Bezirks dar, die östlich der S-Bahnstrecke liegen.

Insbesondere aufgrund der verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind im Projektgebiet selbst lediglich Anliegerstraßen zu finden. Diese gehen größtenteils direkt in eine der beiden Hauptstraßen über. Lediglich die im Westen des Gebiets gelegenen Straßen sind durch eine Straße der Ordnung Sammelstraße an die Hauptstraßen angebunden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

7.2.3. Öffentliche Verkehrsmittel

Die wichtigste Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr stellt der Knotenpunkt Floridsdorf dar. Sowohl durch die U6, welche am Gürtel entlang bis in den 23. Bezirk führt, als auch durch die verschiedenen S-Bahnen, ist eine Anbindung sowohl innerhalb der Stadt als auch ins Wiener Umland gegeben (siehe Abbildung 27). Zudem befinden sich mehrere Straßenbahn- und -buslinienhaltestellen in Floridsdorf, welche die äußeren Bereiche des 21. Bezirks sowie den 22. Bezirk mit dem Knotenpunkt verbinden.

Abbildung 27: Öffentlicher Verkehr im Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Entlang der Grenzen des Projektgebiets verlaufen im Südwesten zwei Straßenbahnlinien, die eine Verbindung zum 22. Bezirk und damit auch zur U1 darstellen. Im Nordwesten verlaufen außerdem zwei Buslinien, die ebenfalls bis hin zur Wagramer Straße, welche eine grobe Grenze zwischen dem 21. und 22. Bezirk darstellt, führt. Obwohl direkt im Projektgebiet keine Haltestelle liegt, sind jeweils zwei Straßenbahn- und zwei Bushaltestellen direkt an den Grenzen gelegen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

7.2.4. Verkehrsregelung

Bis auf die bereits genannten Hauptstraßen angrenzend an das Projektgebiet, ist sowohl dieses selbst als auch die direkte Umgebung als verkehrsberuhigte Zone mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ausgewiesen. Innerhalb dieser Zone dient eine fast durchgängige Einbahnregelung als zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahme. Daher gibt es innerhalb des Projektviertels keinerlei durch Ampeln geregelte Kreuzungen. Diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen gelten großteils auch in den anliegenden Wohnviertel (siehe Abbildung 28).

An den Hauptstraßen sind alle größeren Kreuzungsbereiche durch Lichtsignalanlagen geregelt, eine Ausnahme stellt der Kreuzungsbereich zwischen der Angerer Straße und der Leopoldauer Straße da, welche durch einen Kreisverkehr geregelt ist. Dieser Kreisverkehr ist aufgrund seiner Größe nicht zusätzlich durch Ampeln geregelt, der Fuß- und Radverkehr kann mittels Zebrastreifen kreuzen. Entlang beider Hauptstraßen gibt es zusätzlich vereinzelte Fußgängerübergänge, diese liegen jeweils in höher frequentierten Bereichen, wie etwa direkt bei der Filiale eines Supermarkts, oder als Zugang zu einer Straßenbahnhaltestelle.

Abbildung 28: Verkehrsregelung im Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

7.2.5. Ruhender Verkehr

Der Großteil der vorhandenen Kurzparkzonen beziehungsweise -streifen, liegt entlang der beiden Hauptverkehrsstraßen, wobei auch hier keine durchgängige Kurzparkzone zu finden ist (siehe Abbildung 29). Viel mehr sind die Kurzparkstreifen meistens sogar nur auf der jeweiligen Straßenseite vor wichtigen Geschäften, wie etwa der Apotheke an der Leopoldauer Straße oder dem Spar in der Donaufelder Straße. Die Kurzparkzonen sind dabei allesamt begrenzt auf Montag bis Freitag zwischen 08:00 und 18:00 Uhr, sowie an Samstagen zwischen 08:00 und 12:00 Uhr. Die maximal gestattete Parkdauer innerhalb dieser Zeiten beträgt 1,5 Stunden. Manche Supermarktfilialen, wie etwa der Hofer und der Eurospar entlang der Leopoldauer Straße haben eigene Kundenparkplätze, benötigen dementsprechend also keine straßenseitige Kurzparkzone für die KundInnen.

Auffällig ist, dass im gesamten Projektgebiet wie auch im Großteil der umgebenden Viertel beidseitige Parkstreifen für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind, die auch sehr gut ausgelastet sind. Dabei ist zu bemerken, dass es im 21. Wiener Gemeindebezirk zum derzeitigen Zeitpunkt kein Parkpickerl gibt. Daher findet man unter den parkenden Kraftfahrzeugen auch vielmals niederösterreichische beziehungsweise ausländische Kennzeichen. Es ist nicht auszuschließen, dass einige dieser Kraftfahrzeuge der ortsansässigen Wohnbevölkerung angehören, jedoch kann man speziell aufgrund der Art

Abbildung 29: Ruhender Verkehr im Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

der Fahrzeuge annehmen, dass zumindest ein gewisser Anteil des ruhenden Verkehrs auch aus Pendlerfahrzeugen und Firmenautos besteht.

Neben den beidseitigen Parkstreifen befinden sich auch einige private Garagen im Gebiet selbst beziehungsweise auch an den Grenzen des Gebiets. Die meisten dieser Garageneinfahrten führen zu tiefergelegten oder ebenerdigen Garagenplätzen, die jeweils einem Wohnhaus zuzuordnen sind. Ausnahmen gibt es etwa in der Schenkendorfgasse, hier führt eine Einfahrt zum Autocenter Nord, einer KFZ-Werkstätte, und ein Ausfahrtsbereich wird für die Kundenparkplätze der Billa-Filiale entlang der Donaufelder Straße freigehalten. Insgesamt gibt es innerhalb des Projektgebiets 46 Garagenein- beziehungsweise -ausfahrten, entlang der Grenze des Projektgebiets zählt man weitere 32 derer. Zusätzlich gibt es fünf ausgeschilderte Behindertenparkplätze, die jeweils für ein bestimmtes Kennzeichen beantragt wurden. Davon befinden sich vier direkt im Projektgebiet selbst und einer direkt an der Grenze.

7.2.6. Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen

Sowohl im Projektgebiet selbst als auch in der Umgebung gibt es verschiedene Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Großteils sammeln sich diese Einrichtungen im Erdgeschossbereich. Eine besonders wichtige Anhäufung verschiedenster Erdgeschossnutzungen befindet sich direkt beim Bahnhof Floridsdorf, wo man neben

Abbildung 30: Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen im Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

mehreren gastronomischen Betrieben, auch mehrere Lebensmittelgeschäfte, Einzelhandel und Dienstleister finden kann (siehe Abbildung 30). Unter anderem befinden sich in und um das Bahnhofsgelände Bekleidungsgeschäfte, zwei Drogeriemärkte, ein Blumengeschäft, mehrere Friseure und etwa auch Trafiken und ein Wettbüro, sowie auch eine Bankfiliale.

Entlang der Leopoldauer Straße und der Patrizigasse befinden sich viele gastronomische Outlets und Geschäfte. Die Anbindung an verschiedene Supermarktketten ist für das gesamte Projektgebiet gut, an der Patrizigasse im Bereich vom Hossplatz findet man einen Lidl, einen Spar und etwas weiter Richtung Westen einen Billa. Entlang der Leopoldauer Straße findet man neben einem Eurospar auch eine Filiale der Kette Hofer. Jeweils in der Nähe dieser Supermärkte liegen außerdem ein Drogeriemarkt und auch eine Apotheke. Weitere Einzelhandel vor Ort sind etwa Blumengeschäfte, Handygeschäfte, ein Geschäft für Tiernahrung, 1-Euro-Märkte, aber auch spezialisierte Geschäfte wie etwa für Elektrotechnik und Solarien.

Im Projektgebiet selbst befindet sich eine Volksschule, in der näheren Umgebung findet man außerdem mehrere Kindergruppen, einen Kindergarten, eine weitere Volksschule, zwei Gymnasien sowie die Vienna Business School entlang der Franklinstraße und die Bildungsanstalt für Elementarpädagogik direkt gegenüber des Projektviertels in der Patrizigasse.

Neben den beiden Apotheken, die an den Hauptstraßen gelegen sind, gibt es im Projektgebiet selbst eine praktische Ärztin und eine Tierärztin, direkt am Kreisverkehr befindet sich außerdem ein sozial betreutes Wohnhaus. Kulturelle Einrichtungen sind weder im Projetgebiet selbst noch in der näheren Umgebung vorhanden. Jeweils eine katholische und eine evangelische Kirche befinden sich in direkter Nähe zum Projektgebiet, sind aber im Kartenausschnitt nicht inkludiert. Kulturelle Einrichtungen im Sinne von Theatern oder Museen gibt es an sich nicht, aber das Colosseum 21 , welches direkt nördlich des Projektgebiets liegt ist ein beliebtes Veranstaltungszentrum, insbesondere für Bälle, Hochzeiten und größere Feiern.

Insbesondere entlang der Hauptverkehrswege gibt es auch einige Dienstleister, dazu zählen etwa Friseur- und Kosmetikstudios, aber auch verschiedene Sportstätten, wie etwa eine Filiale der Kette ‚Mrs. Sporty', welches im Projektgebiet selbst an der nordwestlichen Ecke liegt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

8. Umgestaltung der Projektgebiete

8.1. Vorstellung der Maßnahmen

Im Rahmen der Umgestaltung der beiden Projektgebiete gilt es die im Kapitel 3 genannten Kriterien (siehe S.15) für ein autofreies Viertel bestmöglich umzusetzen, um am Ende der Umgestaltung zwei autofreie Quartiere des Typ III präsentieren zu können. Dementsprechend gelten diese Kriterien als wichtige Stützen für die Planung und haben einen direkten Einfluss auf die Maßnahmen, die getroffen werden, um die Projektgebiete umzugestalten. Die angewandten Maßnahmen unterscheiden sich dabei nicht nur in ihrer Auswirkung, sondern auch in der zeitlichen Abfolge, welche aber im Detail erst spezifisch für das einzelne Projektgebiet dargestellt werden kann. In Bezug auf den Wirkungsbereich der Maßnahmen werden diese in drei Gruppen unterteilt. Zum Einen sind dies eben verkehrsberuhigende Maßnahmen, diese basieren zum Großteil auf den festgelegten Kriterien. Des Weiteren gibt es Maßnahmen zur Steigerung alternativer Mobilitätsformen und quartieraufwertende Maßnahmen. Maßnahmen zur Steigerung alternativer Mobilitätsformen stehen dabei in einem direkten Zusammenspiel mit den verkehrsberuhigenden Maßnahmen und den dadurch freigewordenen Straßenraums, der zum Teil anderen Mobilitätsformen zukommen kann. Die letzte Kategorie bezieht sich weniger auf verkehrsspezifische Regelungen als auf Möglichkeiten der Bespielung des frei gewordenen Freiraums und somit auf die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität im neu gestalteten Projektgebiet.

Wie bereits im Rahmen der Recherche für Kapitel 3 festgestellt wurde, gibt es verschiedene Ausprägungen von verkehrsreduzierten Vierteln. Während das Ziel beider Umgestaltungen ein autofreies Viertel gemäß Typ III ist, ist es bei manchen Maßnahmen und Regelungen eventuell sinnvoll, anhand mehrerer Phasen das gewünschte Ziel zu erreichen. Diese Phasen stellen dann ebenso verschieden starke Ausprägungen einer Regelung dar. Bei der Vorstellung der einzelnen Maßnahmen wird auch berücksichtigt, welche Maßnahmen eben notwendig sind um diesen graduellen Übergang in mehreren Phasen durchsetzen zu können. Der zeitliche Ablauf dieser Maßnahmen kann aber erst spezifisch für das Projektgebiet festgelegt werden.

Der Maßnahmensatz, der im Detail in Kapitel 8.1.1. bis 8.1.3. vorgestellt wird, wurde durch verschiedene Quellen inspiriert (siehe Tabelle 10). Dazu zählen unter anderem die in Kapitel 4.1. erläuterten Fallbeispiele, wie man anhand der unten stehenden Tabelle gut erkennen kann. Gleichsam bedeutend sind aber auch die Handlungsfelder und einzeln vorgestellten

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Maßnahmen des STEP 2025 und des dazugehörigen Fachkonzepts Mobilität der Stadt Wien, welche in Kapitel 5.1.3. bereits erstmals vorgestellt wurden. In der Tabelle 10 werden dabei die einzelnen Maßnahmen mit den dazugehörigen Handlungsfeldern angegeben, die als Inspiration für die vorgestellten Maßnahmen A1) – G3) gedient haben.

Tabelle 10: Quellenangaben für den Maßnahmensatz (eigene Darstellung)

Handlungsfeld	Maß-nahme	Fachkonzept Mobilität (siehe Kapitel 5.1.3.)	Fallbeispiele (siehe Kapitel 4.1.)	Eigene Ideen
A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr	A1		Barcelona	x
	A2			x
	A3		Autofreie Siedlung Floridsdorf	
	A4		Barcelona	
	A5		Autofreie Siedlung Floridsdorf	
	A6		Barcelona	
B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum	B1	H2 - #12	Hammarby Sjöstad	x
	B2	H2 - #12		x
	B3	H2 - #12	Autofreie Siedlung Floridsdorf	
	B4	H2 - #12	Hammarby Sjöstad, Vauban, Aspern	
C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr	C1	H5 - #27, H7 - #38	Barcelona, Vauban	
	C2	H5 - #27, H7 - #40	Hammarby Sjöstad, Vauban	
	C3	H1 - #1, H2 - #13	Autofreie Siedlung Floridsdorf	x
	C4	H2 - #13, H6 - #33	Autofreie Siedlung Floridsdorf	
D) Shared Mobility Angebot	D1	H4 - #19		
	D2			x
	D3	H4 - #20&21	Vauban	
	D4		Aspern, Hammarby Sjöstad	
	D5			x
E) Förderung von multimodaler Infrastruktur	E1	H4 - #22		x
	E2	H4 - #22		x
	E3			x
	E4	H6 - #32		
	E5	H2 - #13, H6 - #30&31		

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

F) Gestaltung des öffentlichen Raums	F1		Hammarby Sjöstad	
	F2	H2 - #11		
	F3		Barcelona, Vauban	
G) Belebung der Erdgeschosszonen	G1			x
	G2		Autofreie Siedlung Floridsdorf	x
	G3			x

Anhand dieser tabellarischen Übersicht kann man gut erkennen, welche Handlungsfelder von welchen Teilen der vorangegangenen Analyse besonders inspiriert wurden. Insbesondere die Handlungsfelder B), C) und E) finden sehr viel Rückhalt im Fachkonzept Mobilität[143] der Stadt Wien. Dahingegen verteilen sich die Quellen und Inspirationen der verschiedenen Fallbeispiele relativ gleichsam auf die verschiedenen Handlungsfelder und Maßnahmen. Für manche Maßnahmen finden sich in den Analysen keine Quellen, diese stammen aus Schlussfolgerungen und Überlegungen, die eigens für diese spezifische Umgestaltungsvariante an gestellt wurden.

8.1.1. verkehrsberuhigende Maßnahmen

Unter verkehrsberuhigende Maßnahmen werden jene Instrumente und Regelungen zusammengefasst, welche darauf abzielen, das Projektgebiet generell in ein autofreies Quartier umzugestalten. Da der öffentliche Verkehr in beiden Projektgebieten entlang der Ränder der Viertel verläuft, geht es bei diesen Maßnahmen hauptsächlich um die Regelungen für den motorisierten Individualverkehr, ein Fokus liegt hierbei auf Zufahrts- und Parkmöglichkeiten für ebendiesen.

<u>A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr</u>
Für den Typ III ‚autofreies Viertel' wurde festgelegt, dass die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr generell nicht gestattet ist. Dementsprechend ist ein komplettes Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr einerseits die angestrebte Regelung für beide Projektgebiete, andererseits auch gleichermaßen die stärkste Ausprägung dieser Maßnahme. Auf dem Weg zur Umsetzung dieser Regelung kann mit einer phasenweisen Durchsetzung schwächerer Ausprägungen ein weniger radikaler Einschnitt geschaffen

[143] Fachkonzept Mobilität, Wien

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

werden. Dabei können zwei verschiedene Ansätze gewählt werden, die nach unterschiedlichen Kriterien den Verkehr beruhigen sollen.

A1) – A3) ... personenbezogene Kriterien

A4) – A5) ... raumbezogene Kriterien

Die einzelnen Maßnahmen können generell auch kombiniert werden, wenngleich die Maßnahmen A3) und A5) letztendlich fast gleichbedeutend sind.

A1) Zufahrt nur für BewohnerInnen gestattet

In einem ersten Schritt kann das Projektgebiet insofern verkehrsberuhigt werden, dass die Zufahrt nur mehr den BewohnerInnen des besagten Projektgebiets gestattet ist. Dabei kann man auch BesucherInnen und die arbeitende Bevölkerung ausschließen, da die jeweiligen Gebiete nicht von einer derartigen Größe sind, dass ein Fußweg vom Rand oder außerhalb des Projektviertels zu einer darin liegenden Wohnung unzumutbar wäre. Somit würde man den motorisierten Individualverkehr zumindest auf die Kraftfahrzeuge der tatsächlich im Gebiet wohnenden Personen beschränken. Eine Ausnahme wären Teile der im Gebiet arbeitenden Bevölkerung, die generell einen Behindertenparkplatz brauchen und im Gebiet arbeiten oder auch jene, die wegen Lieferungen oder größeren Transporten Zufahrt in das Projektviertel benötigen.

A2) Zufahrt nur für BesitzerInnen eines Privatparkplatzes sowie einzelne Sonderfälle

Als erste Verschärfung der vorangegangenen Maßnahme A1) wird die Zufahrt nur mehr jenen BewohnerInnen gestattet, die einen privaten Parkplatz im Projektgebiet besitzen oder anmieten. Voraussetzung dafür ist, dass dieser Parkplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraum liegt, also etwa in einem dafür vorgesehenen Innenhof oder in einer Garage. Eine weitere Ausnahme stellen BewohnerInnen dar, die einen für sie ausgewiesenen Behindertenparkplatz im Projektgebiet haben, oder aber einzelne zeitlich begrenzte Fälle, wie etwa Zufahrten im Rahmen eines Umzugs. Zudem gilt die Ausnahme des Zufahrtsverbots auch weiterhin für im Projektgebiet arbeitende Personen, die einen Behindertenparkplatz direkt beim Arbeitsplatz im Projektgebiet beziehen oder aufgrund notwendiger Transporte und / oder Lieferungen eine direkt Zufahrt zum Arbeitsplatz brauchen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

A3) Zufahrt nur für besondere Fälle

Im letzten Schritt gilt das Fahrverbot im Projektgebiet generell für den gesamten motorisierten Individualverkehr, wobei die bereits in A1) und A2) genannten Ausnahmen weiterhin zufahren dürfen. Dies sind dementsprechend sowohl Personen der bewohnenden und arbeitenden Bevölkerung, denen ein Behindertenparkplatz im Projektgebiet zugewiesen wurde, als auch Sonderfälle, in denen die Zufahrt zum Gebiet aufgrund von Transporten und Lieferungen notwendig ist.

A4) Zufahrt nur über bestimmte Straßen möglich

Hierbei werden die Straßen im Projektgebiet in zwei verschiedene Gruppen eingeteilt. Ein Unterscheidungsmerkmal ist etwa die Ausrichtung der Straße, also etwa Nord-Süd- beziehungsweise Ost-West-Ausrichtung. Nach dieser Gruppenbildung werden in einem ersten Schritt zunächst die Straßen einer der beiden Gruppen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. In diesem Fall ist die Zufahrt in das Gebiet nur über die jeweils anderen Straßen möglich. Innerhalb des Gebiets selbst gilt das Fahrverbot in den dafür ausgewiesenen Straßen, jedoch gibt es diesbezüglich Ausnahmen. Diese inkludieren selbstverständlich Privatparkplätze in Garagen und Innenhöfe, die nur über eine Straße erreichbar sind, Behindertenparkplätze der im Gebiet wohnenden und / oder arbeitenden Bevölkerung, aber auch größere Transporte und Lieferungen, die im Rahmen einer privaten oder beruflichen Tätigkeit ausgeführt werden müssen.

A5) Zufahrt nur in besonderen Fällen und nur über bestimmte Straßen möglich

In einem zweiten Schritt gilt das Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr generell flächendeckend, wenngleich es auch hierbei wiederum Ausnahmen für bestimmte Fälle und Personen gibt. Wie auch bei Maßnahme A4) gilt diese Ausnahme sowohl für Personen der im Gebiet arbeitenden und wohnenden Bevölkerung, denen ein Behindertenparkplatz zugesprochen wurde. Zudem gilt die Ausnahme auch für private oder berufliche Transporte und Lieferungen. Die Zufahrt für diese Ausnahmen erfolgt allerdings wie schon in der Maßnahme A4) lediglich über dafür ausgewiesene Straßen. Somit bleiben manche Straßenabschnitte für den motorisierten Individualverkehr komplett gesperrt.

A6) Geschwindigkeitsbegrenzung

Um die vorangegangenen Maßnahmen des Handlungsfelds A) zu verstärken und gleichzeitig einen weiteren Schritt in Richtung Verkehrsberuhigung zu setzen, kann eine im

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Projektgebiet flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden. Diese Hilfsmaßnahme wird auch in anderen verkehrsberuhigten Zonen oftmals angewandt, wie etwa bei Wohnstraßen oder Begegnungszonen.

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Bei einem autofreien Viertel des Typ III gibt es in Bezug auf die Stellplätze jene Regelung, dass pro Wohneinheit 0,1 bis 0,2 Stellplätze zur Verfügung gestellt werden sollen. Laut Wiener Garagengesetz müssen an sich pro 100 Quadratmeter Wohnnutzfläche 1 Stellplatz zur Verfügung gestellt werden[144]. Um diese Anzahl zu verringern, müssen laut Wiener Garagengesetz einige Kriterien berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 5.2.2.) Diese werden hier nochmal wiedergegeben.

‚1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln;

2. Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen;

3. Berücksichtigung vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge;

(...)

5. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr;

6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten;

7. angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.‘

§48 (3) - Wiener Garagengesetz

Einige dieser Kriterien treffen auf die jeweiligen Projektgebiete zu, entweder aufgrund der Auswahlkriterien, die in Kapitel 6 gewählt und auf den Wiener Stadtraum angewandt wurden, oder aufgrund der generellen Prämisse, die mit der Umgestaltung eines Bestandswohnviertels in ein autofreies Quartier einhergeht. Andere Kriterien werden im Rahmen der jeweiligen Umgestaltung miteinbezogen, wie etwa die Suche und Schaffung alternativer Stellplatzmöglichkeiten. Da die Unterbringung der Stellplätze auch innerhalb eines Radius von 500m gestattet ist[145], können im Rahmen der alternativ angebrachten Stellplätze, auch Flächen außerhalb der jeweiligen Gebiete in Betracht genommen werden.

[144] vgl. Wiener Garagengesetz, § 50
[145] vgl. Wiener Garagengesetz, §51

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

In einigen der recherchierten Fallbeispiele werden die Stellplätze im Rahmen einer Quartiersgarage oder auch am äußeren Rand des Viertels zur Verfügung gestellt. Das Ziel der nachfolgenden Maßnahmen soll im Endeffekt hauptsächlich räumliche Einschränkung für den ruhenden Verkehr darstellen. So sollen im öffentlichen Raum mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen keine Stellplätze mehr zur Verfügung gestellt werden. Wie bereits bei Handlungsfeld A) ist es auch in diesem Handlungsfeld sinnvoll anhand mehrerer aufeinanderfolgenden Maßnahmen einen vehementen Einschnitt zu vermeiden, um insgesamt die Durchführbarkeit und die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung zu erhöhen. Während die Maßnahmenfolge B1)-B3) eben dieses Prinzip darstellt, stellt die Maßnahme B4) eine Ausgleichsmaßnahme dar, welche notwendig ist, um den ruhenden Verkehr außerhalb des Projektgebiets unterzubringen. Die quantitative Einschränkung der Stellplätze auf 0,1 bis 0,2 Stellplätze pro Wohneinheit wird zwar grundsätzlich begrüßt, soll aber nicht im Vordergrund der Maßnahmen in diesem Handlungsfeld stehen.

B1) Verringerung der Anzahl der Stellplätze für BewohnerInnen im öffentlichen Straßenraum

Im ersten Schritt soll die grundsätzlich verfügbare Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum verringert werden. Gleichsam sollen diese Stellplätze nur mehr den BewohnerInnen des Projektgebiets zur Verfügung stehen. Dies kann zum Beispiel mithilfe eines Quartiersparkpickerl oder ähnlich beschränkenden Systemen geltend gemacht werden. Anhand einer solchen Regelung kann gleichsam herausgefunden werden, wieviele Stellplätze die BewohnerInnen tatsächlich benötigen. In diesem Sinne wird ein Teil der verfügbaren Parkstreifen innerhalb des Projektgebiets nicht mehr als solcher ausgewiesen. Eine Möglichkeit wäre etwa, die Beschränkung der Parkstreifen auf jeweils nur eine Straßenseite oder auch die Beschränkung der Parkstreifen auf einzelne Straßen, etwa gemäß der Zufahrtsregelungen der Maßnahmen A4) und A5). Ausnahmen müssen hierbei aber auf jeden Fall für Personen der arbeitenden oder bewohnenden Bevölkerung gemacht werden, denen ein eigener Behindertenparkplatz in direkter Nähe zu ihrem Arbeits- oder Wohnort zugewiesen wurde. Eine weitere Ausnahme muss für jene Fälle gemacht werden, die zumindest kurzfristig einen Stellplatz für den Transport oder die Anlieferung direkt bei ihrem Wohn- oder Arbeitsort benötigen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

B2) Ausweisung der Parkstreifen als Kurzparkzone für BewohnerInnen mit Ausnahme von besonderen Fällen

In der zweiten Phase wird geregelt, dass die in Maßnahme B1) als Parkstreifen zur Verfügung gestellten Zonen nunmehr als Kurzparkzone für BewohnerInnen gelten. Dies soll für diese Personengruppe eine Übergangssituation bieten, in der es problemlos möglich ist, schwere Transporte oder auch etwa Einkäufe mit dem Auto bis nach Hause zu transportieren, nach Ablauf der Kurzparkzeit muss dieses aber außerhalb des Gebiets abgestellt werden. Als besondere Fälle für die Ausnahmeregel gelten wiederum Personen der arbeitenden oder bewohnenden Bevölkerung, die einen Behindertenparkplatz innerhalb des Projektgebiets zugewiesen bekommen haben. Zudem gilt die Ausnahme auch für kurzfristige Benutzung der Parkstreifen für beruflich notwendige Transporte und Lieferungen.

B3) Flächendeckendes Parkverbot im öffentlichen Raum mit Ausnahme von besonderen Fällen

In dieser letzten Phase gilt das Parkverbot nun für den gesamten öffentlichen Raum innerhalb des Projektgebiets. Ausnahmen gibt es dabei lediglich für Behindertenparkplätze, welche für Personen der im Gebiet arbeitenden oder bewohnenden Bevölkerung ausgewiesen wurden, oder aber auch für die spezifische Notwendigkeit, aus beruflichen oder privaten Gründen mit großen Transporten und / oder Lieferungen naheliegend zum Wohn- oder Arbeitsort stehen zu bleiben. Ein relevantes Beispiel hierfür ist etwa das Parken eines Umzugswagens in der Nähe des neuen / alten Wohnorts. Es gilt allerdings in diesen Fällen deutlich festzustellen, dass das Parken lediglich für die Dauer des Beladens oder Entladens gestattet ist.

B4) Schaffen von alternativen Parkmöglichkeiten außerhalb aber in der Nähe des Projektgebiets

Angelehnt an einige untersuchte Fallbeispiele (siehe Kapitel 4.1), werden außerhalb des Projektgebiets Alternativen für eine Quartiersgarage mit der gesetzlich festgelegten, notwendigen Anzahl an Stellplätzen geschaffen. Als wichtige Prämisse gilt, dass die Stellplätze nicht im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden und idealerweise in Tiefgaragen oder Parkhäusern angelegt werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

8.1.2. Maßnahmen zur Steigerung alternativer Mobilitätsformen

Diese Maßnahmen sollen einerseits einen Ausgleich zu den verkehrsberuhigenden Maßnahmen darstellen, aber gleichermaßen für alle Teile der Bevölkerung, also auch jenen, die kein eigenes motorisiertes Fahrzeug besitzen, eine Verbesserung im Bereich alternativer Mobilitätsformen darstellen. Dazu zählt primär die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, welche sowohl quantitativ als auch qualitativ insbesondere im aber auch rund um das Projektgebiet gestärkt werden soll. Zudem sollen auch weitere Mobilitätsalternativen, wie etwa Carsharing oder Lastenräder im Projektgebiet gefördert werden. Das Hauptziel dieser Maßnahmen ist, der arbeitenden und bewohnenden Bevölkerung im Projektgebiet, aber durchaus auch in den benachbarten Straßen Alternativen zum motorisierten Verkehr aufzuzeigen und zu ermöglichen.
Da die Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Zuge der ausschließenden Kriterien bereits sichergestellt wurde, werden keine weiteren Maßnahmen gesetzt, um den öffentlichen Verkehr selbst zu stärken, jedoch gilt es die Anbindung an das bestehende öffentliche Netz sicherzustellen und zu verbessern.

<u>C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr</u>

Eine der wichtigsten Alternativen für den motorisierten Individualverkehr in einer Großstadt ist die Kombination aus Fuß- und Radverkehr und dem öffentlichen Verkehrsnetzwerk. Die folgenden Maßnahmen befassen sich also damit, das Projektgebiet mit einer Infrastruktur in diesem Bereich auszustatten, die einerseits eine gute Anbindung an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz darstellt und gleichermaßen eine hohe Qualität hat, um die arbeitende und bewohnende Bevölkerung auch zur Benützung motiviert. Neben der Anbindung an den öffentlichen Verkehr stellt auch die Erreichbarkeit wichtiger Punkte im und im nahen Umfeld des Projektgebiets einen wichtigen Antrieb dieses Handlungsfeld dar. Es ist also darauf zu achten, die bereits bestehende Infrastruktur so zu ergänzen, dass wichtige Standorte verschiedenster Funktionen, also zum Beispiel Supermärkte, hochwertiger Grünraum oder auch ein Einkaufszentrum, sowohl im Gebiet selbst als auch im Umfeld des Gebiets gut und komfortabel erreichbar sind. Ein wichtiger Ansatz für viele dieser Maßnahmen ist es, den Raum, der durch die Handlungsfelder A und B teilweise verfügbar gemacht wird, für den Fuß- und Radverkehr, also die aktive Mobilität umzugestalten und zu nutzen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

C1) Verbesserung und Attraktivierung der Fußwege

Da in den Kriterien von vornherein festgelegt wurde, dass ein wichtiger Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs fußläufig erreichbar sein muss, ist davon auszugehen, dass die grundsätzliche Infrastruktur ohnehin vorhanden ist. Allerdings gilt es in einem ersten Schritt, die Qualität dieser Infrastruktur auf verschiedene Faktoren zu überprüfen. Das betrifft einerseits die Sicherheit, die Barrierefreiheit und in einem weiteren Schritt auch die Attraktivität der Fußwege. Je nachdem, inwiefern die Fußwege ausgestattet sind und auch den Anforderungen entsprechend gestaltet sind, sollten dementsprechend im Projektgebiet und auch in der direkten Umgebung Maßnahmen gesetzt werden, um die Fußwege sicher, barrierefrei und attraktiv zu gestalten. Ein Fokus sollte hierbei auf das Umfeld von Schulen und anderen Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche gelegt werden. Insbesondere hier sollte die Sicherheit im Vordergrund stehen, um den Schul- oder Kindergartenweg möglichst sicher und attraktiv zu gestalten. Zusätzlich gilt es sicherzustellen, dass die Fußwege insbesondere hinsichtlich naheliegender Grünräume und Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs attraktiv und sicher für die im Gebiet arbeitende und wohnende Bevölkerung sind.

C2) Ausbau der Radwege und Sicherstellung einer guten Anbindung an das Radwegenetz der Umgebung

Zeitgleich zur Sicherstellung einer adäquaten Infrastruktur für den Fußverkehr, soll auch die Infrastruktur für den Radverkehr verbessert werden. Dabei gilt zunächst sicherzustellen, dass im Projektgebiet selbst Radwege errichtet werden. Eine Möglichkeit zur Raumgewinnung für einen Radweg ergibt sich aus der Verringerung der Parkstreifen für den ruhenden Verkehr. Wichtig ist bei der Planung und Errichtung der Radwege oder -streifen auch die Anbindung an das bestehende Radwegenetz. Insbesondere eine gute Verbindung zu naheliegenden hochwertigen Grünräumen sollte dabei ein Hauptfokus sein, ebenso wie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Bei der Planung der Radwege sollte außerdem darauf geachtet werden, dass neben herkömmlichen Fahrrädern auch breitere Fahrradarten, wie etwa Handbikes oder Lastenräder problemlos den Radweg nutzen können.

C3) Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr

Sobald die grundsätzlich notwendige Infrastruktur in Form von Fuß- und Radwegen innerhalb des Projektgebiets ausreichend vorhanden ist, ist es von besonderer

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Notwendigkeit, diesen Formen der aktiven Mobilität auch Vorrang gegenüber dem motorisierten Verkehr zu geben. Im Normalfall hat der motorisierte Verkehr im Straßenraum Vorrang, Ausnahmen hierfür gibt es aber etwa in Wohnstraßen und Begegnungszonen. Eine dieser Varianten oder eine gleichwertige neue Alternative sollte im Projektgebiet implementiert werden, um von Anfang der Entwicklung an, den Fokus auf alternative Mobilitätsformen zu legen.

C4) Bereitstellung zusätzlicher Infrastruktur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Während die Bereitstellung von Wegen für den Fuß- und Radverkehr quasi die Basisausstattung für diese Mobilitätsformen darstellt, soll in einem weiteren Schritt dafür gesorgt werden, dass die Nutzung ebendieser auch in weiteren Aspekten erleichtert und attraktiviert wird. Für FußgängerInnen können dies etwa Sitzbänke sein, diese sollen nicht nur der Erholung dienen, sondern zugleich eine erste Möglichkeit für den Aufenthalt im öffentlichen Raum darstellen. Für den Radverkehr ist es neben den Radwegen wichtig ausreichend Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung zu stellen, wobei diese sich nicht nur an einem Ort häufen sollten, sondern relativ gut gestreut verteilt sein sollten, um für alle BewohnerInnen und auch Teile der arbeitenden Bevölkerung gleichsam praktikabel und nutzbar zu sein. Auch hier ist es ähnlich wie bereits bei Maßnahme C2) besonders wichtig, neben normalen, diebstahlsicheren Radabstellplätzen auch jene zu schaffen, bei denen Lastenräder oder eventuell auch Handbikes sicher abgestellt werden können. Zusätzlich könnte man bei größeren Abstellplätzen kleine Servicestationen integrieren, bei denen NutzerInnen ihr kleine Reparaturen durchführen können und das Fahrzeug waschen können.

D) Shared Mobility Angebot

In fast allen untersuchten Fallbeispielen, sowie auch im Wiener Stadtentwicklungsplan ist der Ausbau der Shared Mobility Angebote ein wichtiger Eckpfeiler für den voraussichtlichen Erfolg eines verkehrsberuhigten Stadtquartiers. Dementsprechend ist dies auch bei der Umgestaltung eines Bestandsviertel in ein autofreies Quartier zu berücksichtigen. Shared Mobility inkludiert dabei neben Leihradangeboten, wie etwa jenes von Citybike Wien, und Carsharing- beziehungsweise Bikesharingangeboten auch neuartigere Systeme, wie etwa die E-Scooter-Leihsysteme oder aber auch quartiersinterne Systeme, bei denen man sich zum Beispiel Lastenfahrräder oder ähnliche Transportmittel ausborgen kann. Die einzelnen Maßnahmen D1)-D4) befassen sich mit diesen vielfältigen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Ausprägungen, welche entweder für sich oder als Gesamtheit angewendet werden können. Einzig die letzte Maßnahme D5) soll eine Möglichkeit darstellen, die einzelnen Systeme anhand eines sogenannten Mobility Points, wie sie auch im STEP vorgesehen sind, zusammenzuführen und somit auch den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes leichter zu gestalten.

D1) Infrastruktur für Leihradsysteme im Projektgebiet zur Verfügung stellen

Um das Radfahren für alle Teile der wohnenden und im Projektviertel arbeitenden Bevölkerung attraktiver zu machen, ist es sinnvoll, ein entsprechendes Angebot an Leihrädern zur Verfügung zu stellen. Je nach Lage innerhalb der Stadt bietet CityBike Wien generell ein relativ gutes Stationsangebot zur Entnahme und Rückgabe der stadteigenen Leihräder. Sollte das Projektgebiet also innerhalb der Verfügbarkeitszone von Citybike Wien liegen, sollte überlegt werden, für das autofreie Viertel eine eigene Station für die BewohnerInnen und aber auch für die arbeitende Bevölkerung einzurichten. Unabhängig von einem bereits bestehenden Angebot kann aber auch überlegt werden ein quartiereigenes Leihradsystem zu implementieren, wenngleich dieses hauptsächlich für BewohnerInnen des Gebiets von Vorteil ist. Für RadfahrerInnen der arbeitenden Bevölkerung wäre ein stadtweites Angebot, wie etwa die Leihräder von Citybike insofern von Vorteil, als sie dieses dann sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort ausleihen und zurückgeben können.

D2) Koordinierung des Angebots von E-Scooter-Leihsystemen

Zusätzlich zu den Leihrädern von Citybike Wien gibt es nunmehr seit einiger Zeit auch private AnbieterInnen von E-Scooter-Leihsystemen, die im Wiener Stadtgebiet Fahrzeuge zur Verfügung stellen, wobei die verschiedenen AnbieterInnen bereits in Kapitel 5.3. kurz vorgestellt wurden. Ähnlich wie auch bei Citybike haben die verschiedenen Leihsysteme unterschiedliche räumliche Ausdehnungen, generell sind die meisten E-Scooter-Leihsysteme allerdings nicht stationsgebunden. Dementsprechend gilt es einerseits mit den AnbieterInnen zu koordinieren, ob man im Projektgebiet zumindest eine Rückholstation einrichten könnte. Diese Stationen sind jene Standorte, welche von Angestellten der jeweiligen Firma wieder mit Fahrzeugen bestückt werden, die aus dem gesamten Operationsgebiet aufgesammelt werden. Auf diese Art und Weise könnte man zumindest eine gewisse Frequenz an E-Scootern im Gebiet sicherstellen. Wie auch bereits bei Maßnahme D1) festgestellt wurde, gibt es auch im Bereich der E-Scooter die Möglichkeit ein

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

quartierseigenes Angebot zu schaffen, hier gilt es Vor- und Nachteile spezifisch für das Projektgebiet abzuwägen.

D3) Planung möglicher Standorte für Carsharing und Mopedsharing am Rand des Projektgebiets

In einem weiteren Schritt soll ähnlich wie auch in den Fallbeispielen oftmals beschrieben wurde, entweder ein bereits bestehendes Angebot ins Gebiet integriert werden oder ein quartiereigenes Angebot geschaffen werden. Aufgrund der strengen Zufahrtsregelungen und der Größe der beiden Projektgebiet ist es nahelegend die Stellplätze für Carsharing und Mopedsharing jedweder Art am Rand des Projektgebiets bereitzustellen. Wie auch bereits bei den Maßnahmen D1) und D2) gilt es zwischen den Kosten und Nutzen abzuwägen, inwiefern ein quartiereigenes Angebot oder die Ausweitung eines bereits bestehenden Anbieters sinnvoller ist, wenngleich man insbesondere bei dieser Art des Leihfahrzeugs davon ausgehen kann, dass dies ohnehin hauptsächlich für BewohnerInnen des Gebiets von Interesse sind. Bei einem quartierseigenen Angebot kann man zudem auch einen weiteren Ausgleich schaffen, der für manche BewohnerInnen bedeuten könnte, dass sie sich kein eigenes Kraftfahrzeug anschaffen würden, da ihnen das quartierseigene Angebot zur Verfügung steht.

D4) Zusätzliches Angebot an Leihfahrzeugen (z.B. Lastenfahrrädern,...)

Neben den bereits genannten Leihsystemen für verschiedene Verkehrstypen kann man in einem weiteren Schritt auch ein quartiersspezifisches Angebot schaffen, welches es insbesondere der bewohnenden Bevölkerung erleichtern soll, auf den Gebrauch eines motorisierten Fahrzeugs zu verzichten. Beispiele hierfür sind etwa Lastenräder oder kleine Transportwägen, mit denen man etwa schwerere Einkäufe oder auch kleine Möbel bis direkt zum Wohnort transportieren kann.

D5) Koordinierung aller Shared Mobility Angebote

Um das vorhandene Angebot vor Ort für die BewohnerInnen transparent zu gestalten und die Nutzung des Angebots möglichst simpel zu machen, ist es sinnvoll die Daten der verschiedenen Shared Mobility-Fahrzeuge zu sammeln und entweder anhand von digitalen Screens oder eventuell sogar per App der Bevölkerung zugänglich zu machen. Bei der Informationsweitergabe durch digitale Screens sollten diese im Gebiet gut gestreut angebracht werden, eine Möglichkeit hierfür sind etwa multimodale Standorte, die im

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Handlungsfeld E) genauer besprochen werden. Die digitalen Screens könnten weiters auch über eine Internethomepage der Bevölkerung auch von daheim aus zur Verfügung gestellt werden, dies sollte in der Verarbeitung trotz allem weniger Aufwand darstellen, als die Programmierung einer eigenen Quartiersapp. Dadurch können BewohnerInnen entweder an zentralen Orten oder von daheim aus bereits ausfindig machen, welche Angebote derzeit verfügbar sind und somit ihren Tag planen.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

In der heutigen Zeit gibt es viele verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen mit einerseits unterschiedlichen Fahrzeugtypen aber auch variablen Mobilitätsmotivationen, die dementsprechend Platz im Straßenraum benötigen. Dazu zählen etwa Liefer- und Kurierdienste, die ebenso wie Entsorgungsdienste einen kurzfristigen Abstellplatz im Straßenraum benötigen um ihrer Arbeit nachzukommen. Zu dieser Gruppe zählen selbstverständlich auch Notdienste, die auch direkt zu einem Haus zufahren können müssen, um im Notfall direkt vor Ort sein zu können oder auch Behindertentransporten, die zu einer Bildungsstätte zufahren können müssen.

Aber auch in anderen Bereichen der Mobilität gibt es durchaus Überschneidungen, wie etwa bei den in Handlungsfeld D) angesprochenen Leihsystemen, die im besten Fall auch an das öffentliche Verkehrsnetzt gut angeschlossen sind. Ein weiterer interessanter Aspekt ist sicherlich auch die Vielzahl an verschiedenen Kurierdiensten, die oft mit firmeneigenen Abholsystemen arbeiten, interessant wäre hierbei sicherlich eine Zusammenführung dieser verschiedenen Dienste innerhalb eines Standorts. Insbesondere für die BewohnerInnen, aber auch für Dienstleister vor Ort wäre dies eine große Erleichterung.

E1) Mobility Point (in Kombination mit einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs)

Die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr sollte bei jeder Art der verkehrsberuhigten Planung von besonderer Wichtigkeit sein, so eben auch bei der Umgestaltung eines Bestandsviertel in ein autofreies Quartier. Die bestehende Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs am Rand der Projektviertel kann daher insofern ausgebaut werden, als dass man um sogenannte Mobility Points ergänzt. Diese sollen unter anderem folgende Ausstattung haben:

- Diebstahlsichere Fahrradabstellplätze
- Bikeboxes
- Abstellplätze für Lastenräder
- Citybikestation

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

- Ausleih- und Rückgabestation für E-Scooter
- Sitzgelegenheiten für FußgängerInnen
- Digital Screen mit Angaben über das Shared Mobility Angebot (siehe D5)

Die genaue Ausstattung selbst basiert natürlich auf den Entscheidungen, welche im Rahmen der Maßnahmen des Handlungsfelds D) getroffen werden. In jedem Fall ist es besonders wichtig, die bestehenden Haltestellen sicher und barrierefrei an das neu entstehende Netz an Fuß- und Radwegen anzuschließen, wobei dies im Falle der Fußweg meistens bereits der Fall ist.

E2) Mobility Point (ohne Haltestelle des öffentlichen Verkehrs)

Je nachdem wie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf das Projektgebiet verteilt sind, ist es möglicherweise sowohl sinnvoll als auch notwendig, weitere Mobility Points zu schaffen, an denen verschiedene Formen alternativer Mobilität ihren Ausgang finden. Diese weiteren Mobility Points, die unabhängig von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs gestaltet werden, sollen folgende Ausstattung aufweisen:

- Diebstahlsichere Fahrradabstellplätze
- Bikeboxes
- Abstellplätze für Lastenräder
- Waschstation für Fahrräder und andere Fahrzeuge
- Servicestelle für Fahrräder
- Citybikestation
- Ausleih- und Rückgabestation für E-Scooter
- Sitzgelegenheiten für FußgängerInnen
- Digital Screen mit Angaben über das Shared Mobility Angebot (siehe D5)

Diese zusätzlichen Mobility Points sind speziell dann sinnvoll, wenn die öffentlichen Haltestellen eher auf einer Seite des Projektgebiets liegen und ein Teil der BewohnerInnen dementsprechend benachteiligt wäre. Idealerweise könnte man das Angebot der Mobility Points und das Angebot des Shared Mobility Center [E3] räumlich kombinieren, um eine größere Vielfalt an Infrastruktur an einem oder eben mehreren Punkten im Gebiet zu schaffen.

E3) Shared Mobility Center

Das quartierseigene Shared Mobility Angebot [D4] soll an mehreren Punkten im Projektgebiet angeboten werden und den BewohnerInnen zur Verfügung stehen. Hierbei muss man zwischen Kraftfahrzeugen und weiteren Leihfahrzeugen unterscheiden. Während die Kraftfahrzeuge in der Quartiersgarage [B4] festgelegte Stellplätze haben,

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

sollen die anderen Leihfahrzeuge im Projektgebiet selbst bei eben diesen Shared Mobility Center zur Verfügung stehen. Ideal wäre die Kombination eines Shared Mobility Center mit den bereits besprochenen Mobility Points [E2].

E4) Abholstationen für Kurier-, Express- und Paketdienste

Bei der heutigen Vielfalt an Kurier-, Express- und Paketdiensten, die insbesondere aufgrund der Herausforderungen der heutigen Gesellschaft und den Aufschwung des Online-Handels auch in Zukunft noch deutlich präsenter sein werden, ist die Ausweisung einer quartierseigenen Abholstation für alle Kurierdienste insofern sinnvoll, als dass die einzelnen Fahrzeuge der Kurierdienste dann nicht alle in das Gebiet selbst zufahren müssten. Um eine gute Anbindung an diese Abholstationen für alle BewohnerInnen gleichermaßen zu garantieren, wären dabei mehrere dezentrale Abholstationen an gegenüberliegenden Rändern des Gebiets sinnvoll, insbesondere da bei einer zentral gelegenen Station die Kurierdienste ohnehin in das Gebiet zufahren müssten. Eine räumliche Kombination dieser Abholstationen mit den oben genannten Mobility Points und Shared Mobility Center wäre sicherlich sinnvoll, um unter anderem die Möglichkeit zu schaffen, schwere Bestellungen mit einem Leihfarzeug nach Hause zu bringen.

E5) Ausweisung von Lade- und Lieferzonen

Neben den Not- und Entsorgungsdiensten stellen Lieferdienste im Projektgebiet eine Besonderheit dar, da die Zufahrt für große Lieferungen und Transporte sowohl aus privaten, als auch aus beruflichen Gründen erlaubt bleiben soll. Ähnlich verhält es sich bei den Stellplätzen, wobei hier klar gilt, dass die Dauer des Parkens lediglich für die Ausladebeziehungsweise Beladetätigkeit gilt.

Damit diese Ausnahmen einerseits problemlos gewährleistet werden können und gleichzeitig aber nicht zu viel Straßenraum in Anspruch nehmen, gilt es etwa für jeden Straßenabschnitt eine gewisse potenzielle Lade- und Lieferzone auszuweisen. Je nach Notwendigkeit für diese Zonen, können diese auch zeitlich begrenzt werden. Sinnvoll wäre es eventuell auch, wenn diese Bereiche dann etwa auch von den Entsorgungsdiensten genutzt werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

8.1.3. quartieraufwertende Maßnahmen

Wenngleich alle mobilitäts- und verkehrsspezifischen Themen bei der Planung eines autofreien Viertels im Vordergrund sind, gibt es einige Faktoren außerhalb der Mobilität, die für eine nachhaltig erfolgreiche Planung von Bedeutung sind. Bereits anhand der Fallbeispiele konnte festgelegt werden, dass insbesondere die Bespielung der neu gewonnenen Fläche von großer Bedeutung ist. Dabei ist es wichtig diesen Raum nicht nur anderen Bereichen der Mobilität zu übertragen, sondern auch Flächen des Aufenthalts und des Zusammenkommens zu schaffen. Das Augenmerk sollte bei einer Umgestaltung dezidiert auch auf die Wünsche der Bevölkerung gelegt werden, entsprechend wichtig ist hier eine enge Zusammenarbeit mit der betroffenen Bevölkerung. Dies gilt gleichermaßen auch für die generelle Gestaltung des öffentlichen Raums. Durch verschiedene Akzente kann eine neue Identität und Zugehörigkeit geschaffen werden, sei dies durch Grünraumachsen, durch farbenfrohe Wegführungen oder aber durch weitere Bespielungseffekte, auch diese sollten aber gemeinsam mit der Bevölkerung geplant und ausgestaltet werden. Ein weiterer wichtiger Faktor, der für die Lebens- und Aufenthaltsqualität eines Stadtviertels von Bedeutung ist, ist die Nutzung und Belebung der Erdgeschosszone. Insbesondere entlang von stark frequentierten Verkehrsachsen, aber auch bei neueren Wohnbauten ist die Erdgeschosszone oftmals nicht direkt für die Wohnnutzung vorgesehen. Wichtig ist es, darauf zu achten, dass sich einerseits heterogene Nutzungen durchmischen, um den BewohnerInnen ein vielfältiges Angebot zu liefern und andererseits auch die aktive Durchmischung von Dienstleistern, Einzelhandel und Gastronomie. Insbesondere im Bereich der Gastronomie kann man bewusst Akzente, wie etwa öffentliche Schanigärten, setzen, die ein Viertel beleben. Insgesamt ist das Ziel all dieser Maßnahmen im Gebiet selbst ein vielfältiges Angebot zu schaffen, um die Notwendigkeit an Mobilität nach außerhalb auch zu senken. Insbesondere im Bereich der Nutzungen, Dienstleistungen und auch des Freiraums soll das Angebot im Gebiet grundsätzlich ausreichend vorhanden sein.

Diese Phase der Planung kann im Realfall nur unter Einbeziehung der BewohnerInnen und der jeweils relevanten AkteurInnen stattfinden, wodurch eine genaue Umsetzung und Definition der Maßnahmen im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich ist. Dementsprechend sind die Handlungsfelder und Maßnahmen, die folgend vorgestellt werden, eher als Vorschläge und Anregungen zu sehen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist eigentlich immer das Herzstück einer Quartiersplanung. Durch Maßnahmen, welche in diesem Handlungsfeld gesetzt werden, wird ein Viertel belebt und erlangt eine gewisse Dynamik und Identität. Dementsprechend sollte auch bei einer grundsätzlich eher verkehrsspezifischen Umgestaltung dieses Handlungsfeld als Priorität angesehen werden. Insbesondere durch das Freiwerden öffentlicher Flächen, die früher für den ruhenden motorisierten Verkehr genutzt wurden, kann man relativ viele neue Akzente setzen. Das Ziel sollte immer sein, nicht nur grundsätzlich mehr Aufenthaltsräume für die BewohnerInnen zu schaffen, sondern den Raum auch an die Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort anzupassen. Ideal ist es, wenn man dabei auch viele Räume und Orte schafft, die zum gemeinsamen Nutzen anregen und dadurch genau dieses Gemeinschaftsgefühl in der Bevölkerung nähren.

Wie bereits angekündigt, handelt es sich bei den folgenden Maßnahmen lediglich um Anregungen und Vorschläge, im Detail können diese Maßnahmen nur im Dialog mit der Bevölkerung selbst sinnvoll ausgearbeitet werden.

F1) Begrünung des öffentlichen Raums

Einer der ersten Schritte, der schon relativ früh in Bezug auf die Umgestaltung geschehen kann, ist eine schrittweise Begrünung des öffentlichen Raums. Dazu sollen bestehende Grünelemente zu tatsächlichen grünen Achsen ausgestaltet werden und zusätzliche Akzente gesetzt werden. Interessant ist dabei sicherlich auch die Vielfalt an Elementen, mit denen man arbeiten kann. Neben den herkömmlichen und oft am ehesten vorhandenen Baumscheiben, gibt es auch die Möglichkeit der Fassadenbegrünung oder großflächig angelegte Grünstreifen, die zum Beispiel anstelle eines früheren Parkstreifen angelegt werden.

F2) Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum anlegen

Zusätzlich zu den Grünräumen, soll der neu gewonnene Straßenraum natürlich auch für weitere Frei- und Aufenthaltsräume genutzt werden. Hier gibt es wiederum verschiedenste Möglichkeiten, wie zum Beispiel gut angelegte Sitzecken oder aber auch Spielplätze. Das genaue Angebot sollte an die Bevölkerung des jeweiligen Viertels und natürlich auch an bereits vorhandene Aufenthaltsräume im Gebiet und der direkten Umgebung angepasst werden. Die Aufenthaltsräume sollen insbesondere dazu dienen, dass die Bevölkerung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

direkt vor er eigenen Haustüre oder zumindest in unmittelbarer Nähe einen Ort der Erholung zur Verfügung stehen hat.

F3) Gemeinschaftsprojekte fördern

Der öffentliche Raum kann und soll natürlich auch die grundsätzliche Gemeinschaft des jeweiligen Projektgebiets stärken. Gemeinschaftsprojekte können dabei im öffentlichen Raum, aber unter anderem auch in der Erdgeschosszone eines Wohnhauses verankert sein. Beispiele hierfür sind etwa gemeinsame Gemüse- und Obstgärten, Gemeinschaftscafés oder auch Sportgruppen. Projekte dieser Art müssen auch nicht zwangsläufig permanenter Natur sein, es kann sich dabei auch um regelmäßig wiederkehrende Veranstaltungen oder andere temporäre Projekte handeln.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

Eine belebte und heterogen durchmischte Erdgeschosszone ist für die Aufenthaltsqualität ähnlich wichtig, wie die in Handlungsfeld F) besprochene Gestaltung des öffentlichen Raums. Der erste Schritt hierbei ist eine Analyse der derzeit vorhandenen Nutzungen im jeweiligen Projektviertel, diese hat bereits im Rahmen der Analyse stattgefunden. Entsprechend der Anzahl an leerstehenden Geschäftslokalen sowie den bereits vorhandenen Geschäften, Dienstleistern, gastronomischen Betrieben und sonstigen Nutzungen soll im nächsten Schritt geplant werden, in welchen Bereichen eventuell noch Bedarf besteht. Des weiteren können Akzente und Aufrufe gestartet werden, dass auch Erdgeschosse und eventuell auch Innenhöfe, die bisher als Privatgarage gedient haben, eventuell anderweitig genutzt werden.

G1) Unterstützung bereits vorhandener Nutzungen

Die Umgestaltung in ein autofreies Viertel sollte für die vorhandenen Geschäftsleute und Lokalbetreiber keinesfalls eine negative Auswirkung haben. In einem ersten Schritt gilt es also die Bedürfnisse und Wünsche der Akteure zu sammeln und diesen so gut wie möglich nachzukommen. In einigen Fällen, wie etwa bei gastronomischen Betrieben oder auch manchen Dienstleistern können durch das Freiwerden des Straßenraums auch aufwertende Angebote, wie etwa Schanigärten oder Aufenthaltsbereiche im Freien, durchgesetzt werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

G2) Vermietung leerstehender Geschäftslokale

Im Rahmen der Umgestaltung sollte bereits relativ bald erhoben werden, wie viele Geschäftslokale freistehen und auch noch keinen Nachmieter gefunden haben. Für diese sollten neue MieterInnen gefunden werden, einerseits entsprechend der bereits vorhandenen Nutzungen und andererseits aber auch angepasst an die Nachfrage innerhalb des Projektviertels. In Hinblick auf neue alternative Mobilitätsformen, die im Laufe der Umgestaltung im Projektgebiet implementiert werden sollen, sind etwa Fahrradwerkstätten oder thematisch verwandte Nutzungen von besonderem Interesse. Hier bietet sich etwa auch die Möglichkeit ein Geschäftslokal am Rande des Quartiers zu einer multimodalen Abholstation für Kurierdienste (siehe E4) auszuweisen.

G3) Belebung der privaten Erdgeschosszone

Im Zuge der Umgestaltung in ein autofreies Viertel werden mit fortlaufender Zeit auch einige bisher als Privatgaragen genutzte Innenhöfe und Erdgeschosszonen in Wohnhäusern frei, die dementsprechend neu genutzt werden können. Je nach Bedarf und Nachfrage der Bevölkerung können diese etwa als Gemeinschaftsräume oder aber auch als großzügig angelegte Fahrradabstellplätze und ähnliches genutzt werden.

8.2. Umgestaltung des bestehenden Wohnviertels in Leopoldstadt

Das Bestandswohnviertel, welches in unmittelbarer Nähe des Verkehrsknotenpunkts Praterstern liegt, wird innerhalb mehrerer Phasen in ein autofreies Quartier umgestaltet. Einerseits ist es realistischer mit einem graduellen Übergang die Akzeptanz der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Bevölkerung sicherzustellen. Andererseits gibt es einige Maßnahmen, die erst nach Durchführung oder Abschluss anderer Maßnahmen vollzogen werden können, ein Beispiel hierfür ist etwa die Notwendigkeit eines alternativen Stellplatzangebots, bevor im Quartier selbst ein flächendeckendes Parkverbot eingeführt wird. In allen Projektphasen, welche folgend im Detail vorgestellt werden, soll eine gewisse Balance zwischen einschränkenden Maßnahmen und ausgleichenden sowie aufwertenden Maßnahmen herrschen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

8.2.1. Phase 0 - Vorbereitung

Einbeziehung der Bevölkerung

Vor dem eigentlichen Projektbeginn muss die Öffentlichkeit über die grundsätzliche Projektidee und die geplanten Vorhaben informiert werden. Dies gilt insbesondere für die direkt davon betroffenen Personengruppen, seien dies BewohnerInnen des Gebiets selbst, im Projektgebiet arbeitende Personen, Betriebe und Unternehmen innerhalb oder angrenzend an das Projektgebiet oder aber auch die bewohnende Bevölkerung der benachbarten Baublöcke. Bei einem Informationsabend, welcher idealerweise bereits mehrere Monate vor Projektstart stattfindet, soll neben dem Grundkonzept und den bereits ausgearbeiteten Maßnahmen auch ein zeitlicher Ablaufplan vorgestellt werden. Neben regelmäßig abzuhaltenden Informationsabenden, bei denen alle interessierten Personen über neue Entwicklungen und Geschehnisse auf dem Laufenden gehalten werden, ist es ebenso wichtig, den Austausch mit den AkteurInnen nicht nur zuzulassen sondern direkt zu suchen. Bereits vor Projektbeginn werden dementsprechend auch Diskussionsabende oder Workshops stattfinden, bei denen betroffene Personen sowohl Anregungen und Wünsche, als auch Bedenken und Sorgen äußern können. Nur durch den regelmäßigen und offenen Austausch mit möglichst vielen AkteurInnen kann ein Projekt in diesem Ausmaß erfolgreich durchgeführt werden.

Wenngleich der Informationsaustausch in allen Bereichen erwünscht ist, gibt es Handlungsfelder, in denen es wenig Spielraum bezüglich der durchzuführenden Maßnahmen gibt. Beispiele hierfür sind definitiv die Handlungsfelder A) und B). Gleichermaßen gibt es Handlungsfelder, in denen die Initiative der Bevölkerung besonders wichtig und notwendig ist, wie etwa bei der Planung des quartierseigenen Leihangebots [D4] oder insbesondere bei der Förderung diverser Gemeinschaftsprojekte [F3] und der Belebung der Erdgeschosszonen [G].

Einführung des quartierseigenen Parkpickerl

Bereits vor Projektbeginn gibt es im Projektgebiet einige Zonen, in denen das Parken nur mit einem Parkpickerl für den 2. Bezirk zulässig ist. Dementsprechend kann man davon ausgehen, dass ein großer Anteil der bewohnenden Bevölkerung, die derzeit einen Stellplatz im Gebiet in Anspruch nehmen, bereits ein Parkpickerl des 2. Bezirks besitzen. In diesem Sinne ist es an sich nicht notwendig, ein komplett eigenes und neues Quartiersparkpickerl zu implementieren. Interessanter wäre hier, das bestehende Parkpickerl mit einem Zusatz zu versehen, um festzustellen, dass der/die InhaberIn des Kraftfahrzeugs und

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

dementsprechend des Parkpickerls nicht nur generell im 2. Bezirk, sondern in diesem abgegrenzten Bereich das Fahrzeug abstellen darf. Diese Adaption wäre zwar ein Mehraufwand für die auszustellende Behörde, würde aber letztendlich für die FahrzeuginhaberInnen einen geringeren bürokratischen Mehraufwand bedeuten. Gleichzeitig ist die Erfassung der tatsächlich benötigten Stellplätze auch für die Größe der Quartiersgarage wichtig, welche errichtet wird, um langfristig eine Alternative für den ruhenden Verkehr im Projektgebiet darzustellen.

Standortsuche für die Quartiersgarage

Eines der Kernelemente der Umgestaltung des bestehenden Wohnviertels in ein autofreies Quartier ist die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf einen alternativen Standort, der nicht im sichtbaren öffentlichen Raum liegt. Daher ist es besonders wichtig, bereits relativ früh eine Alternative für die Stellplätze sicherzustellen. Die Anzahl der benötigten Stellplätze soll dabei im Zuge der Ausstellung der quartiersspezifischen Parkpickerl geschehen, wobei auch die Privatstellplätze berücksichtigt und gezählt werden müssen. In der Quartiersgarage werden zudem die Stellplätze für das Shared Mobility Kraftfahrzeugangebot bereitgestellt, wobei dies sowohl das quartierseigene Angebot [D4] als auch das Car- und Mopedsharingangebot [D3] von bestehenden Unternehmen in Wien gilt. Die Baufläche, die für den Bau der Quartiersgarage notwendig ist, muss bereits vor Projektbeginn erworben werden, ebenso gilt es eine Baugenehmigung für den Standort einzuholen.

Akquise von benötigten Flächen für mobilitätsbezogene Funktionen

Im Zuge der Umgestaltung sollen neben einem Mobility Point bei einer Haltestelle [E1] bei der Haltestelle Nestroyplatz auch zwei weitere Mobility Points [E2], umgesetzt werden. Einer dieser Standorte wird auf dem Baugrund der Quartiersgarage implementiert, für den zweiten gilt es, die notwendige Fläche sicherzustellen. Es handelt sich dabei um ein kleineres Grundstück zwischen der Unteren Donaustraße und der Fruchtgasse, auf dem eine Abholstation für Kurier-, Express- und Paketienste [E4] errichtet werden soll, sowie um einen kleinen Bereich entlang der Fruchtgasse. Die Sicherstellung dieser beiden kleineren Flächen, sowie auch die Genehmigung für die multimodale Haltestelle entlang der Praterstraße muss vor Projektbeginn eingeholt werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Festlegung der Ausnahmeregelungen

Bei der Analyse des Wohnviertels in der Nähe des Knotenpunkt Praterstern konnte festgestellt werden, welche bereits vor Ort ansässigen Betriebe oder Unternehmen im Rahmen einer Umgestaltung eine Ausnahmegenehmigung bezüglich der Zufahrtserlaubnis brauchen werden. Auf jeden Fall ausgenommen von den Zufahrtsbeschränkungen sind jegliche Not- und Entsorgungsdienste, diesen wird dementsprechend auch immer ein befahrbarer Weg von mind. 3m gelassen, damit diese zu allen Häusern weiterhin einen guten Zugang haben. Dies gilt ebenso für Sonderfahrten, wie etwa Behindertentransporte.

Eine Ausnahme ist eine Filiale der Supermarktkette Billa in der Czerningasse. Diese muss sowohl während als auch nach dem Projekt weiterhin belieferbar sein, dementsprechend wurde auch eine Lade- und Lieferzone so eingerichtet, dass die Filiale direkt beliefert werden kann. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegt außerdem ein Betrieb, der im Innenhof einen eigenen Kundenparkplatz hat und diesen offenkundig auch für größere An- und Abtransporte benötigt. Auch für diesen Betrieb sowie dessen Kunden soll, wenn es notwendig ist, die Zufahrt weiterhin möglich sein.

Andererseits befindet sich in der Mayergasse ein Hotel, bei dem derzeit zwei Behindertenparkplätze direkt vor der Eingangstüre ausgewiesen sind. Für Personen, die diese sowie andere Behindertenparkplätze im Gebiet benutzen dürfen, ist die Zufahrt ebenso nicht eingeschränkt, wie für etwaige Belieferungen, die für das Hotel oder auch für andere Betriebe absolut notwendig sind.

Diese Ausnahme gilt allerdings sowohl im geschäftlichen, als auch im privaten Bereich. Das bedeutet, dass in Sonderfällen, wie etwa einem Umzug oder einem großen Möbelkauf, sowohl das Zufahren, als auch das Halten in einer Lade- und Lieferzone weiterhin erlaubt ist.

8.2.2. Phase I – Verkehrsberuhigung

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

In der ersten Phase sorgen zwei Maßnahmen für die Beruhigung und auch quantitative Verminderung des Fließverkehrs. Einerseits ist die Zufahrt in das Wohnviertel ab Beginn der Phase I nur mehr BewohnerInnen [A1] , sowie in bestimmten Ausnahmefällen, gestattet (siehe Abbildung 31). Zudem gilt für das Gebiet eine flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung [A6] von 10km/h. Die Kombination dieser beiden Maßnahmen, soll von Projektbeginn an eine klare Verbesserung für den Fuß- und

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

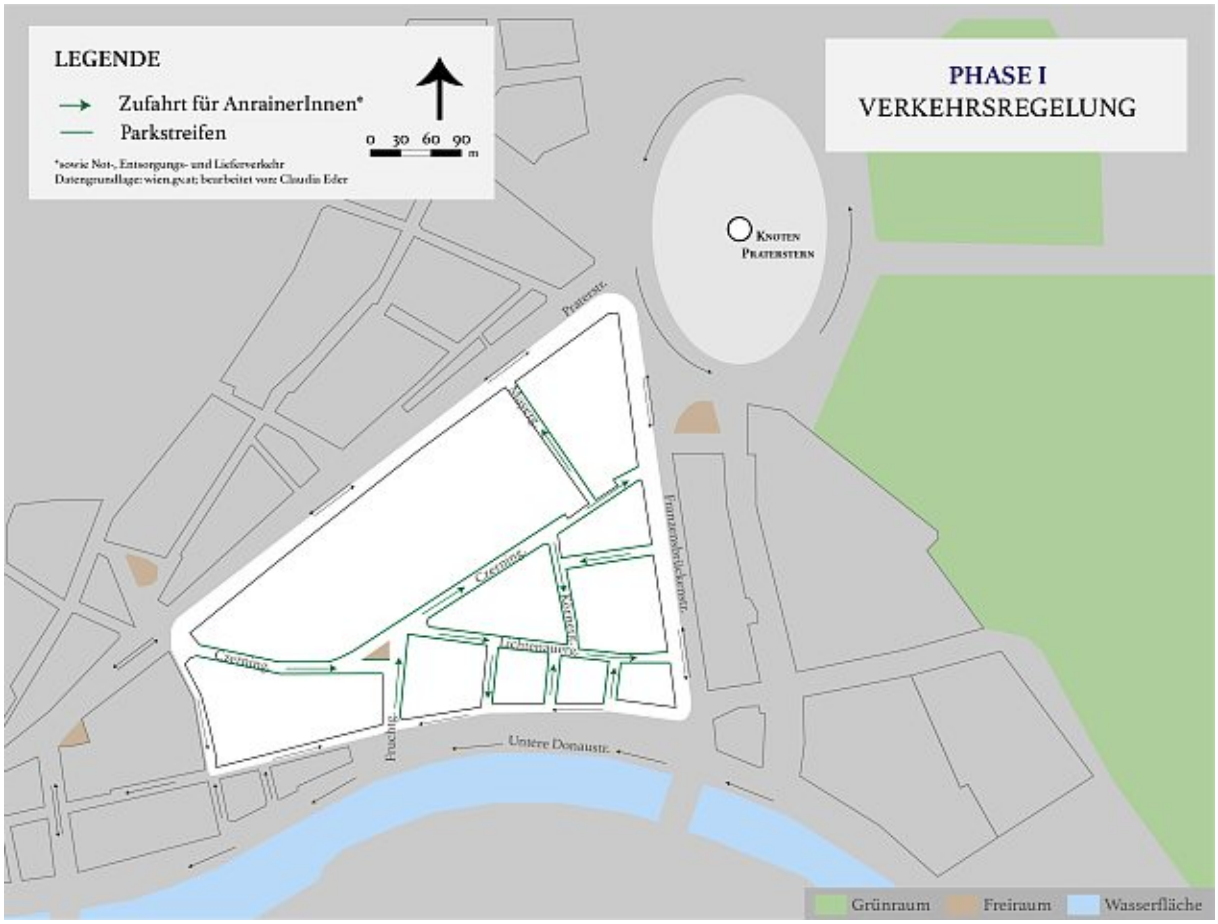

Abbildung 31: Verkehrsregelung in Phase I | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Radverkehr innerhalb des Quartiers darstellen, dieser wird dementsprechend auch von Anfang an priorisiert [C3].

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Entsprechend der in Handlungsfeld A) gesetzten Maßnahmen, stehen die Stellplätze innerhalb des Wohnviertels von Projektbeginn an, nur mehr den BewohnerInnen [B1] zur Verfügung, wobei auch hier bestimmte Ausnahmefälle gelten, wie etwa Personen der im Gebiet arbeitenden Bevölkerung, denen ein Behindertenparkplatz bei ihrem Arbeitsplatz zugewiesen wurde. Die abgestellten Kraftfahrzeuge können mittels quartiersspezifischen Parkpickerl kontrolliert werden, die Anzahl der benötigten Stellplätze für die Wohnbevölkerung wird im Zuge der Planung der Quartiersgarage [B4] erfasst.

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Insbesondere durch die Geschwindigkeitsbeschränkung des motorisierten Verkehrs innerhalb des Projektgebiets, wird die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs [C3] im gesamten Gebiet ermöglicht. Besonders wichtig ist diese Priorisierung im Bereich der Kreuzungen und Platzsituationen. Wenngleich nicht von Beginn an einzelne Straßen exklusiv für den Fuß- und Radverkehr freigestellt werden, trägt die Priorisierung desselben

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

dazu bei, dass die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung von Anfang an einen positiven Effekt auf FußgängerInnen und RadfahrerInnen haben. Gleichermaßen wird von Projektbeginn darauf geachtet, mehr Infrastruktur für den nichtmotorisierten Individualverkehr [C4] zur Verfügung zu stellen, ein räumlicher Fokus wird hierbei auf den Mobility Point bei der Haltestelle am Nestroyplatz [E1] gelegt.

D) Shared Mobility

Von Anfang an sollen der Bevölkerung vor Ort Alternativen der Mobilität angeboten werden. Wichtig ist dabei die Koordination und Integration der verschiedenen Shared Mobility AnbieterInnen, die Fahrräder [D1] und E-Scooter [D2] verleihen. Insbesondere im Bereich des Mobility Points bei einer Haltestelle [E1] sollen Fahrzeuge und dementsprechend auch Abstellplätze für das Projektviertel sichergestellt werden.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Die U-Bahnhaltestelle Nestroyplatz, welche direkt entlang der Praterstraße und damit am nördlichen Rand des Quartiers liegt, eignet sich bestens um dort einen Mobility Point [E1] in Betrieb zu nehmen (siehe Abbildung 32). Sinn dahinter ist, möglichst viele Mobilitätsarten

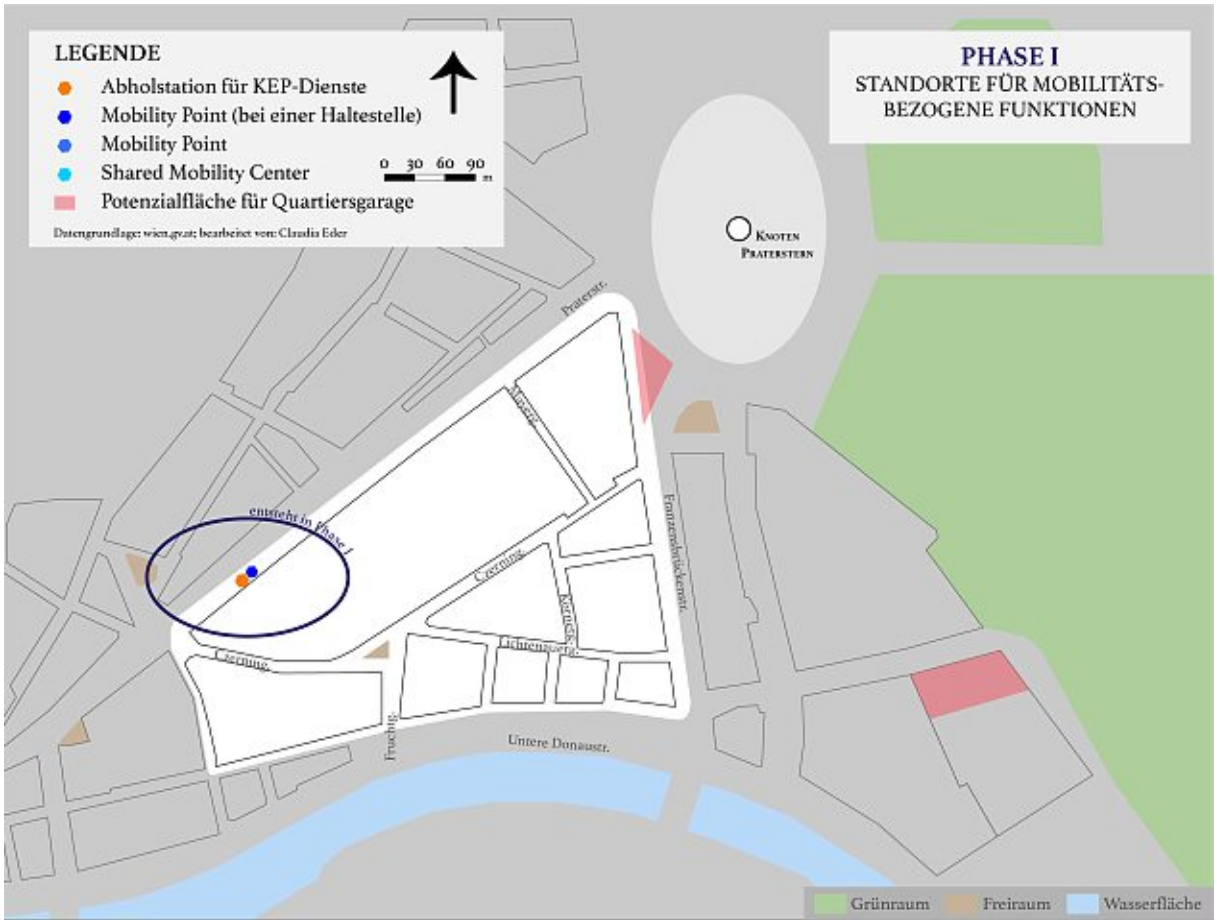

Abbildung 32: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase I | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

an diesem Standort miteinander zu vernetzen. Neben dem Fahrzeugangebot verschiedener LeihanbieterInnen [D1, D2] und dem Zugang zum öffentlichen Verkehr, gilt es im Rahmen der Haltestelle auch die benötigte Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr [C4] sicherzustellen. Dazu zählen unter anderem diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, überdachte Fahrradabstellanlagen, sowie ein barrierefreier und sicherer Zugang zu ebendiesem Standort, der auch Aufenthaltsmöglichkeiten und Schließfächer bereitstellen soll. Im Rahmen der multimodalen Haltestelle wird außerdem die erste Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste [E4] errichtet. Sobald die weiteren Abholstationen fertiggestellt werden, wird jeder Abholstation ein bestimmter Rayon zugeteilt, zu Beginn wird dies allerdings die einzige Abholstation im Gebiet darstellen.

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Aufgrund der in den Handlungsfeldern A) und B) durchgeführten Maßnahmen gibt es in Phase I noch keine neu erschlossenen Flächen im Straßenraum, die im Rahmen des Handlungsfeld F) umgestaltet werden können. Die Förderung gemeinsamer Aktivitäten und gemeinschaftlicher Projekte [F3], seien dies temporäre Veranstaltungen oder Quartiersklubs, die sich regelmäßig treffen und austauschen, ist im gesamten Projektzeitraum eine wichtige Maßnahme.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

Bereits im Vorfeld des Projekts selbst, aber auch in der Anfangsphase dessen, sollen bereits bestehende Betriebe und Unternehmen, die im Projektgebiet angesiedelt sind, gefördert werden [G1]. Dies gilt einerseits dem Nachkommen bestimmter Bedürfnisse, wie etwa dringend benötigte Lade- und Lieferzonen in der Nähe des Betriebs, aber auch der Bündelung des bestehenden Angebots und der etwaigen gemeinsamen Vermarktung dessen insbesondere im Quartier selbst.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

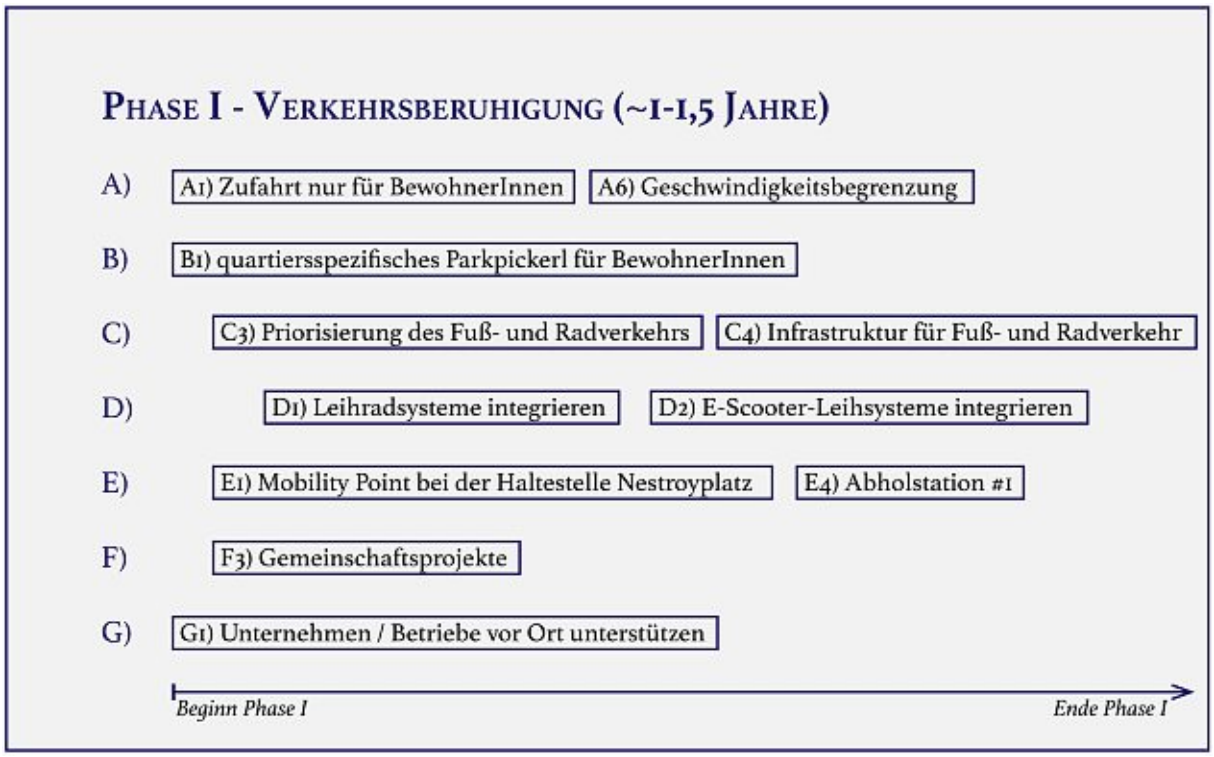

Abbildung 33: Phase I – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung)

8.2.3. Phase II - MIV-Nutzung erschweren & alternative Mobilitätsformen fördern

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

Der nächste Schritt der graduellen Umgestaltung des Projektgebiets bringt ein Fahrverbot in bestimmten Straßen [A4] mit sich. Die Zufahrt in das Projektgebiet selbst ist, wie in Abbildung 34 dargestellt wird, ab Beginn der Phase II nur mehr über die Czerningasse möglich, weitere befahrbare Straßen sind die Lichtenauergasse und die Mayergasse. Die Czerningasse, welche direkt von der Praterstraße aus in das Projektgebiet führt, ist aufgrund ihrer Größe und Lage besonders bedeutsam für die Erschließung des Gebiets. Ebenso ist die Lichtenauergasse, welche vom Czerninplatz ausgeht und an sich eine Parallelstraße zur Czerningasse darstellt für die Erschließung der südlich liegenden Wohnblöcke von Bedeutung. Die Mayergasse bleibt aus mehreren Gründen befahrbar. Einerseits wurde bei der Analyse festgestellt, dass sich in der Straße selbst viele Einfahrten zu Privatstellplätzen und auch zwei ausgewiesene Behindertenparkplätze befinden. Andererseits liegt in der Mayergasse ein Hotel, die Zufahrt zu diesem soll für Gäste wie auch Lieferdienste weiterhin möglich sein.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

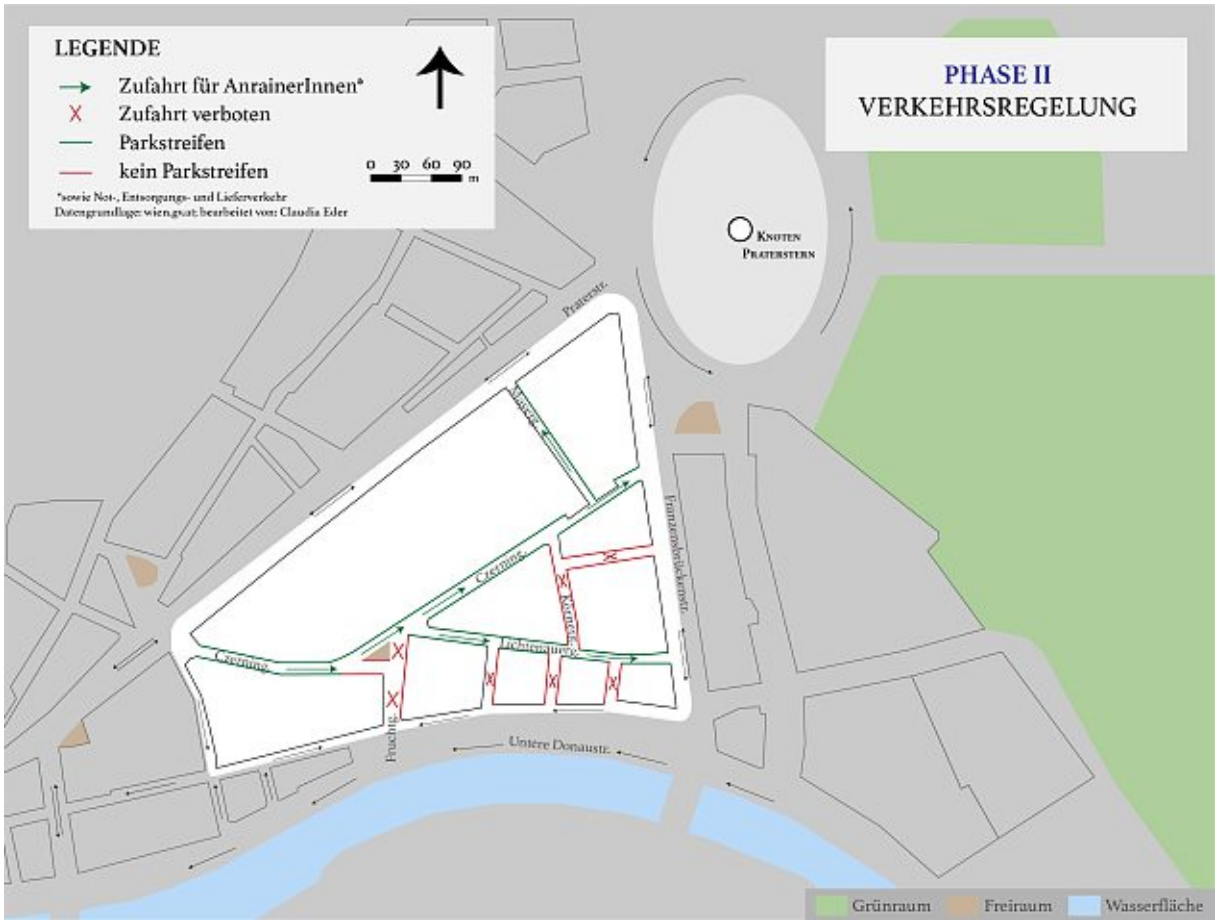

Abbildung 34: Verkehrsregelung in Phase II | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Gleichzeitig mit dem Fahrverbot in manchen Straßen [A4] tritt auch das Parkverbot in ebendiesen Straßen in Kraft. Der hauptsächliche Grund dafür ist weniger die grundsätzliche Verringerung der Stellplätze [B1], sondern vielmehr die Bereitstellung des öffentlichen Raums für den Fuß- und Radverkehr. Maßgeblich bestimmend für die Phase II ist jedoch der Bau der Quartiersgarage [B4]. Generell ist die Schaffung alternativer Stellplätze ein wichtiger Punkt im Rahmen der Umgestaltung. Da eine gewisse Anzahl an Stellplätzen gesetzlich verpflichtend ist, muss diese auch im Zuge der Ausgestaltung eines autofreien Quartiers gewährleistet sein. Gleichermaßen wird der Erfolg des Umgestaltungsprojekts direkt von der Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung beeinflusst. Es ist zu erwarten, dass das Angebot einer alternativen Stellplatzvorrichtung die Akzeptanz der Umgestaltung gegenüber verbessert.

Bereits vor Projektbeginn wurde nach potenziellen Grundstücken und Standorten für eine Quartiersgarage Ausschau gehalten. In Abbildung 35 werden die zwei zur Wahl stehenden Flächen in einem räumlichen Bezug zum Gebiet dargestellt. Entlang der Franzensbrückenstraße befindet sich eine dieser Potenzialflächen, direkt angrenzend an das

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Projektgebiet. Auf dieser Fläche befindet sich bereits vor Projektbeginn ein angelegter Parkplatz. Idealerweise könnte man die bereits dafür genutzte Fläche weiterhin so benutzen, allerdings im Sinne einer mehrstöckigen Quartiersgarage. Da dieses Grundstück unweit der daneben verlaufenden U-Bahnlinie liegt, müsste festgestellt werden, ob der Bau einer Tiefgarage überhaupt möglich wäre, eine oberirdische Quartiersgarage sollte jedenfalls möglich sein.

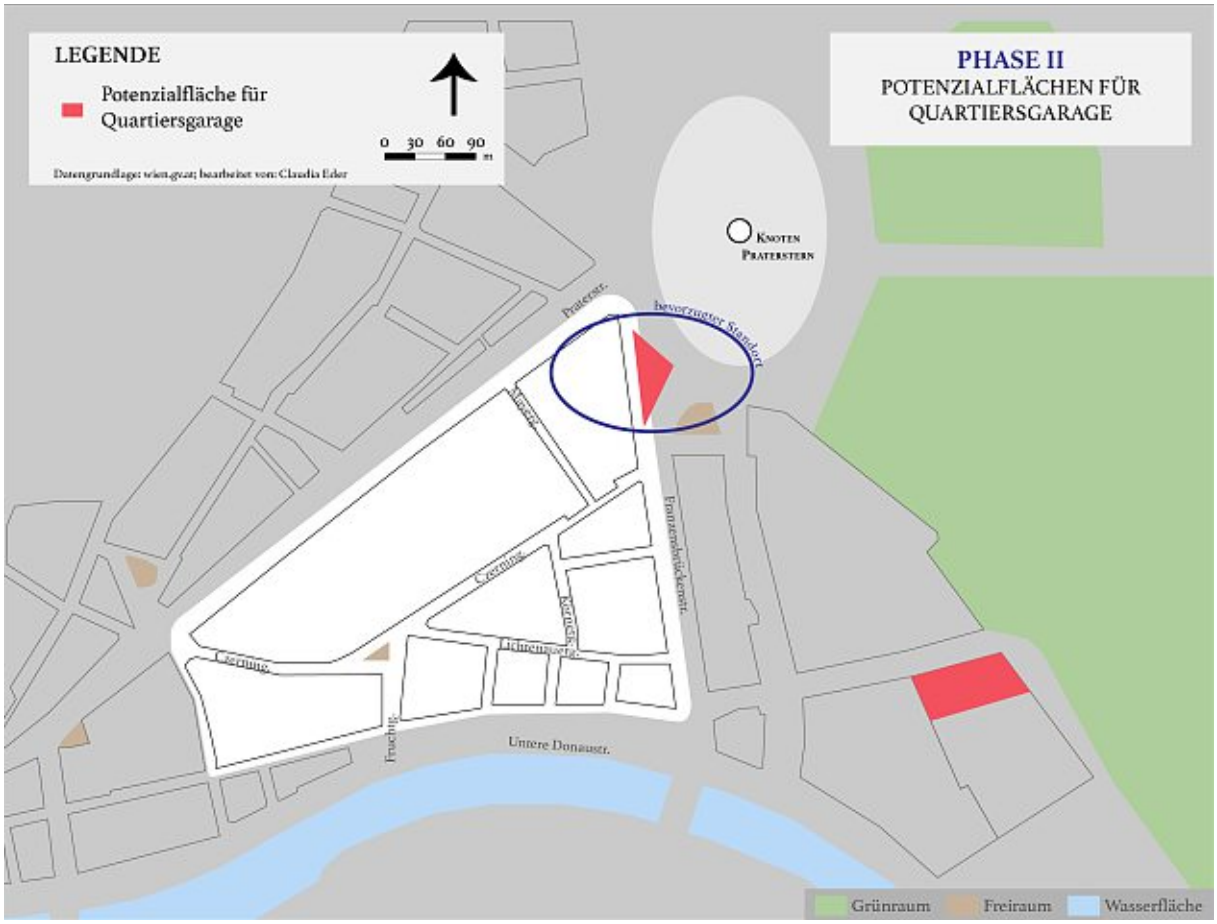

Abbildung 35: Potenzialflächen für die Quartiersgarage in Phase II | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die zweite Potenzialfläche ist zwar etwas größer, ist aber aufgrund der entfernteren Lage zum Projektgebiet und auch zu den Hauptverkehrsstraßen nicht zu bevorzugen. Dennoch wäre die Errichtung einer Quartiersgarage in der kleinen Siedlung im Westen des Projektgebiets eine Option.

Die Größe der Quartiersgarage ist von den benötigten Stellplätzen abhängig. Die Stellplatzanzahl wird bereits vor Projektbeginn durch die Zählung der ausgegebenen quartiersspezifischen Parkpickerl sowie einer eigens durchgeführten Zählung der privaten Stellplätze für BewohnerInnen im Quartier ermittelt. In der Quartiersgarage werden zusätzlich Stellplätze für Fahrzeuge des Shared Mobility Angebots freigestellt, wobei

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

sowohl das quartierseigene Fahrzeugangebot [D4], als auch das Angebot im Bereich Car- und Mopedsharing [D3] miteinbezogen wird.
Im Bereich der Quartiersgarage soll außerdem Raum für einen Mobility Point [E2] inklusive eines Shared Mobility Center [E3] und einer Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste [E4] geschaffen werden. Dieser Standort soll nach Fertigstellung und mit der Inbetriebnahme der Quartiersgarage zugänglich sein.

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr
Durch den Raumgewinn im Projektgebiet, die durch die Maßnahmen der Handlungsfelder A) und B) möglich gemacht wurde, sollen mit Phase II auch explizite Fuß- und Radwege [C1, C2] geschaffen werden. Diese sollen einerseits den Fuß- und Radverkehr für die BewohnerInnen selbst attraktivieren und andererseits eine gute Anbindung an das bereits bestehende Netz darstellen. Insbesondere im Bereich des Radverkehrs, befinden sich rund um das Projektgebiet relativ gut ausgebaute Radwege, an allen drei stark befahrenen

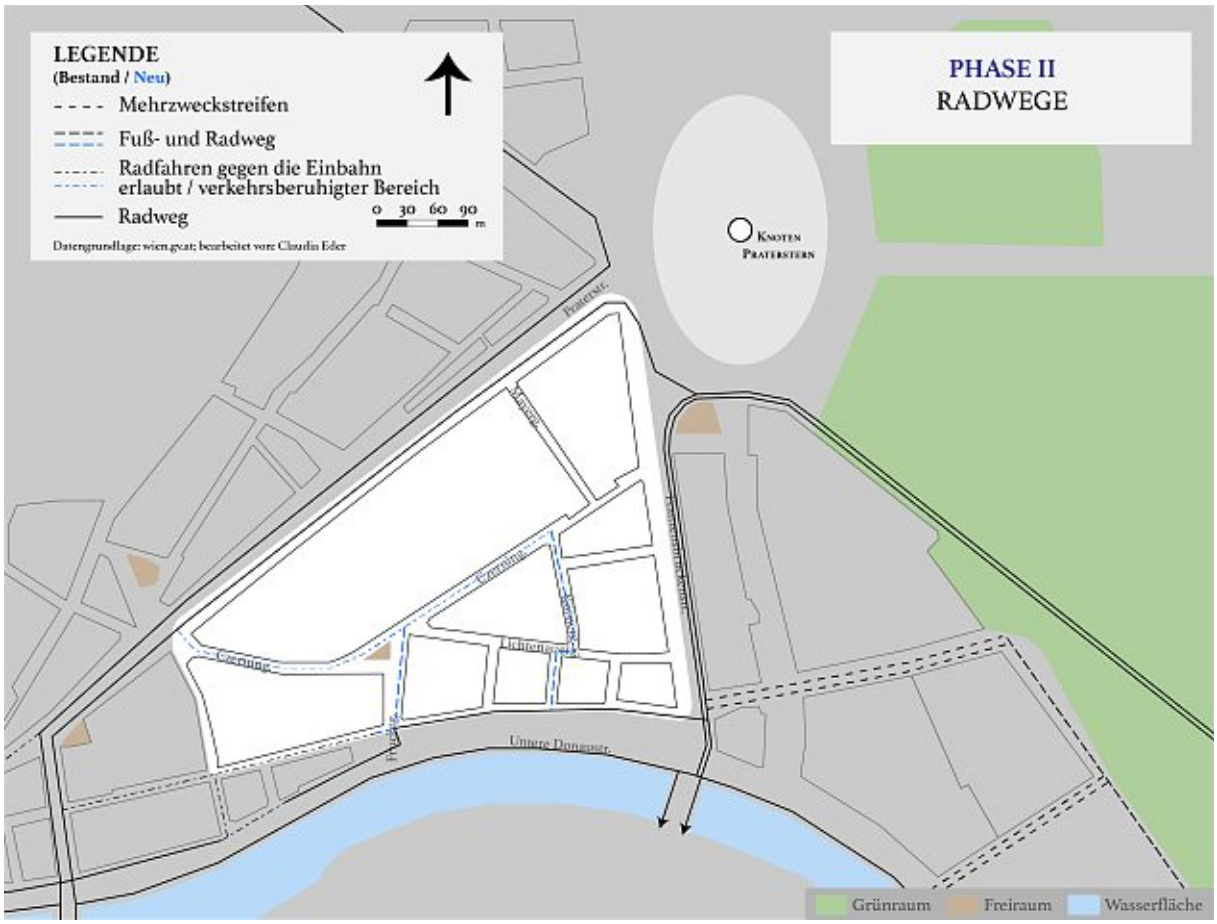

Abbildung 36: Radwege in Phase II | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Straßen, die das Gebiet umranden, wurde entweder ein zweispuriger Radweg oder jeweils ein Radweg pro Fahrrichtung implementiert. Entsprechend Abbildung 36 werden nun eben

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

auch im Projektgebiet selbst erste Wege exklusiv, mit Ausnahme für Not- und Entsorgungsdienste, für den Fuß- und Radverkehr freigestellt und dementsprechend gestaltet. Aufgrund der relativen geringen Straßenbreite ist es allerdings nicht möglich einen Zweirichtungsradweg im Gebiet zu implementieren.
Des Weiteren wird im gesamten Projektgebiet und spezifisch im Bereich der neu entstehenden Fuß- und Radwege, der Aufenthaltsfläche Czerninplatz [F2] und dem neu in Betrieb genommenen Mobility Point [E2] im Süden des Gebiets darauf geachtet, den Fuß- und Radverkehr mit notwendiger und sinnvoll angebrachter Infrastruktur [C4] zu unterstützen.

D) Shared Mobility

Um mit der Inbetriebnahme der Quartiersgarage [B4] Anfang der dritten Projektphase auch das quartierseigene Leihangebot [D4] starten zu können, ist es wichtig dies gemeinsam mit der Bevölkerung zu konzipieren. In Phase II sollen dazu einerseits Diskussionsabende aber auch andere Arten des Austauschs stattfinden, um die Bedürfnisse und die Nachfrage innerhalb der Bevölkerung in das tatsächliche Leihangebot einfließen zu lassen.
Zudem wird das gesamte Angebot im Bereich Shared Mobility auch auf einer Plattform gesammelt [D5] und von dort sollen alle Interessenten und insbesondere natürlich die BewohnerInnen mit Echtzeitdaten über die Verfügbarkeit der verschiedenen Fahrzeuge informiert werden. Wichtig ist dabei mit unter Einbeziehung der AkteurInnen eine sinnvolle Art und Weise der Darstellung und der Art der Plattform festzulegen. Beispiele hierfür wären etwa eine quartierseigene App für Smartphones oder aber die Informationsfreigabe via Digital Screens, welche im Gebiet aufgestellt werden können.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Im Süden des Projektgebiets, in der Fruchtgasse soll ein Mobility Point [E2] errichtet werden (siehe Abbildung 37). Ähnlich wie auch bei dem Mobility Point im Zuge der Haltestelle Nestroyplatz [E1] werden an diesem Mobility Point verschiedene Arten der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr [C4], sowie auch Fahrzeuge des Shared-Mobility Angebot [D1, D2] zur Verfügung gestellt. Direkt beim multimodalen Standort wird auch bereits Platz für eines der beiden geplanten Shared Mobility Center [E3] geschaffen, etwas südlich Nähe davon in der Nähe der Kreuzung Fruchtgasse und Untere Donaustraße soll eine weitere Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste [E4] entstehen und in Betrieb genommen werden. Die etwas exponiertere Lage für letzteren Standort wurde aufgrund der Zulieferungsmöglichkeiten der Pakete gewählt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Zeitgleich mit dem Bau der Quartiersgarage [B4] entstehen auch die Räumlichkeiten für den letzten Mobility Point, bei diesem ebenso ein Shared Mobility Center und eine Abholstation inkludiert wird.

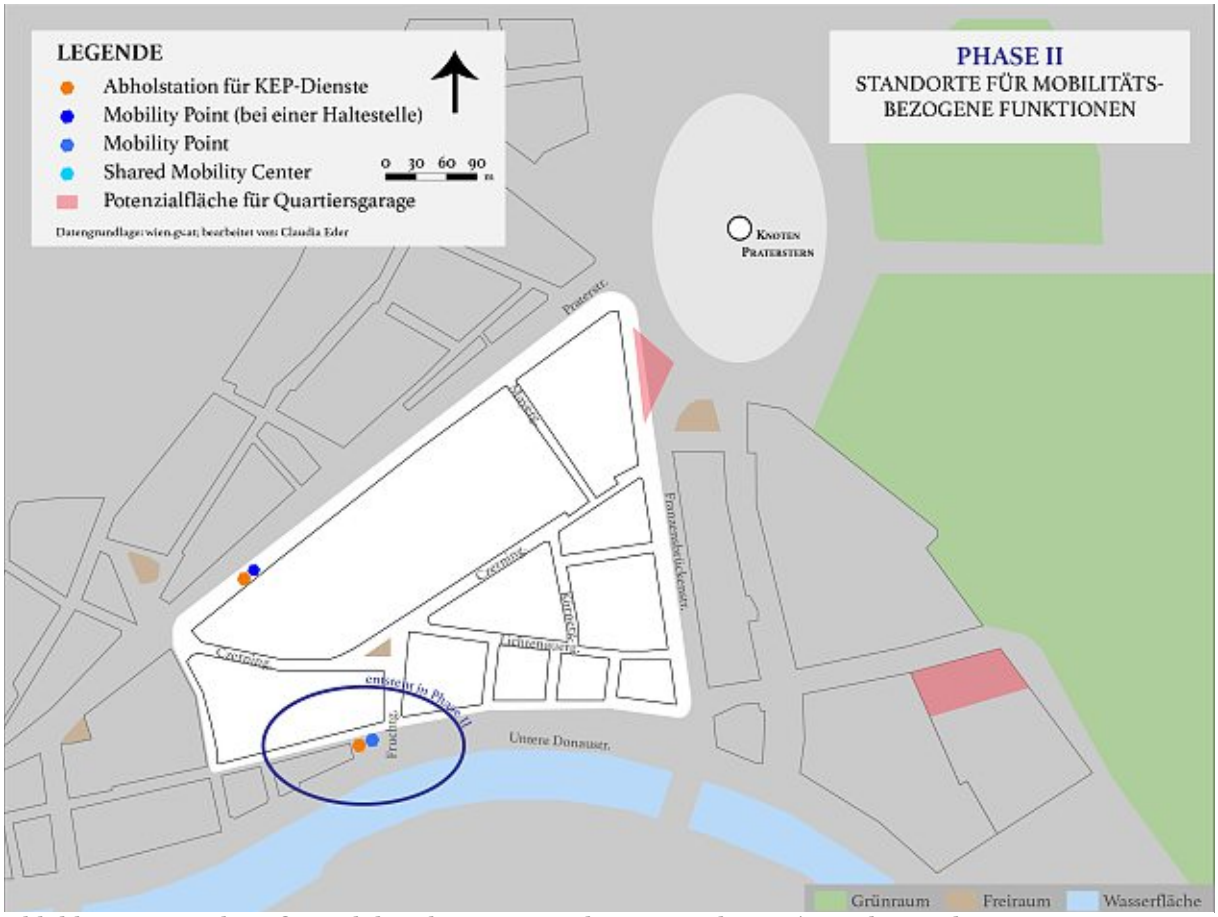

Abbildung 37: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase II | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Entsprechend den getroffenen Maßnahmen in den Handlungsfelder A) und B) sowie der Ausgestaltung der Fuß- und Radwege [C1, C2] können in Phase II auch die ersten grünen Akzente [F1] im Projektgebiet gesetzt werden. Wie in Abbildung 38 dargestellt, kann aufgrund der eingeschränkte Zufahrt auch die erste Aufenthaltsfläche [F2] beim Czerninplatz ausgestaltet werden. Für die doch sehr zentral gelegene Aufenthaltsfläche soll gemeinsam mit der Bevölkerung ein Gestaltungskonzept ausgearbeitet werden, damit diese wirklich den Ansprüchen und Wünschen der Personen vor Ort entspricht.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Auch in dieser Projektphase ist es außerdem wichtig, dass Gemeinschaftsprojekte gefördert werden [F3], diese einzelnen Maßnahmen können auch gut miteinander kombiniert werden.

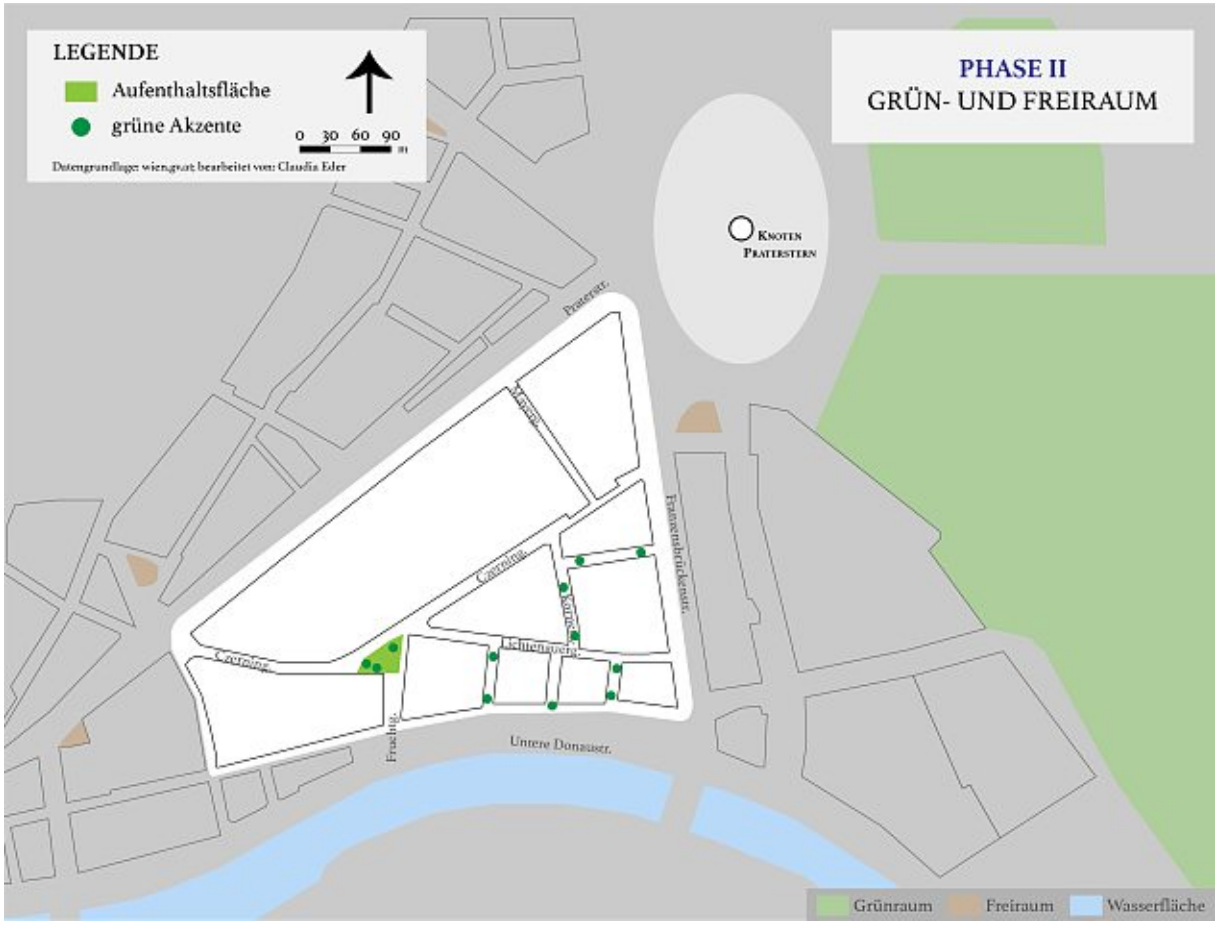

Abbildung 38: Grün- und Freiraum in Phase II | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

G) Belebung der Erdgeschosszonen

In Phase II wird zudem ein Konzept erarbeitet, inwiefern eventuell freistehende Geschäftslokale in der Erdgeschosszone neu genutzt werden können [G2]. Hierbei wird auf die Nachfrage und Sorgen der Bevölkerung eingegangen, eventuell fehlende Dienstleister oder Betriebe sollen angefragt werden, um das Projetgebiet im Gesamten aufzuwerten. Ab diesem Zeitpunkt sollen entsprechend des Konzepts und der Wünsche der Bevölkerung stetig neue DienstleisterInnen und AnbieterInnen für die leerstehenden Lokale gefunden werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildung 39: Phase II – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung)

8.2.4. Phase III - Shared Mobility

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

In Phase III gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Mit der Inbetriebnahme der Quartiersgarage [B4] werden alle bestehenden Parkstreifen im Gebiet in eine Kurzparkzone [B2] umgewandelt (siehe Abbildung 40). Dadurch wird den BewohnerInnen in dieser Übergangszeit ermöglicht, im Rahmen schwerer Transporte und Einkäufe weiterhin in das Projektgebiet einzufahren und dort auch kurzzeitig zu parken. Gleichzeitig steht ihnen für das normale Abstellen bereits der Stellplatz in der Quartiersgarage zur Verfügung. Die Kurzparkzone soll nicht nur unter der Woche sondern insbesondere auch am Wochenende gelten, dies gehört im gesamten Projektgebiet direkt bei den Zufahrten zu diesem ausgeschildert.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

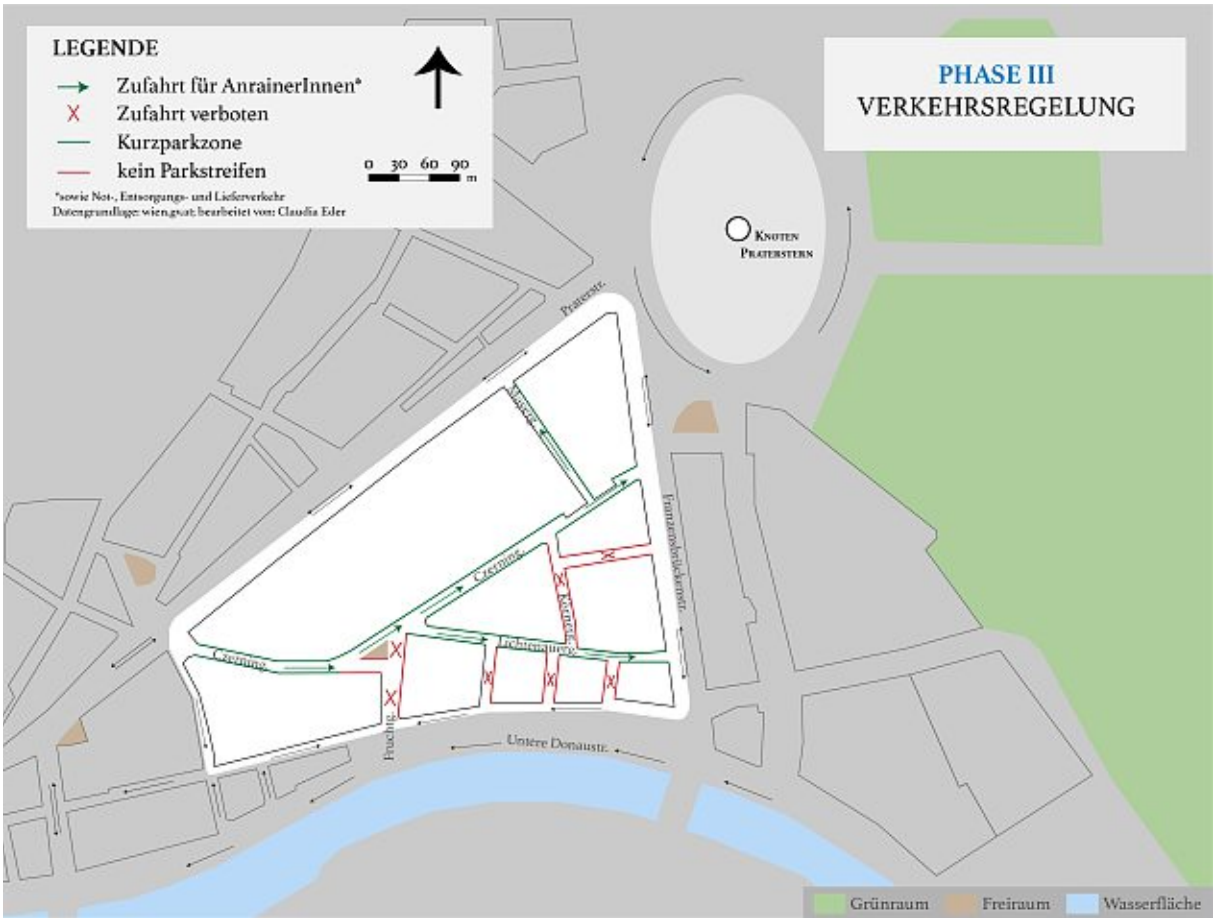

Abbildung 40: Verkehrsregelung in Phase III | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Im Zuge der Eröffnung der Quartiersgarage [B4] sowie des dritten multimodalen Standort [E2] gilt es diesen Standort ebenso mit der notwendigen Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr [C4] auszustatten, wie die beiden anderen Standorte zuvor.

D) Shared Mobility

Die Quartiersgarage [B4] bietet neben Stellplätzen für die Fahrzeuge der BewohnerInnen des Projektviertels auch Stellplätze für das Shared Mobility Angebot. Diese Stellplätze sind sowohl von Fahrzeugen bereits bestehender Unternehmen [D3], wie etwa ShareNow oder Easy, als auch für das quartierseigene Leihangebot [D4] vorgesehen. Dementsprechend muss mit den in Wien verfügbaren AnbieterInnen von Car- und Bikesharing eine Regelung bezüglich verfügbarer Kraftfahrzeuge getroffen werden. In Bezug auf das quartierseigene Leihfahrzeugsangebot gilt es außerdem die ersten Fahrzeuge anzuschaffen und den BewohnerInnen im Rahmen der neu eröffneten Shared Mobility Center Standorten [E3] zur Verfügung zu stellen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Nachdem in der vorherigen Phase die Plattform für das Shared Mobility Angebot [D5] bereits konzipiert wurde, werden in Phase III die ersten Digital Screens einerseits bei dem Mobility Point im Rahmen der Haltestelle Nestroyplatz [E1] und ebenso bei den weiteren Mobility Points [E2] installiert und in Betrieb genommen.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Wie bereits in Phase II erwähnt wurde, beinhaltet die in Phase II errichtete Quartiersgarage [B4] unter anderem die Räumlichkeiten für einen Mobility Point [E2] inklusive Shared Mobility Center [E3] und einer Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste [E4] (siehe Abbildung 41). Dieser Standort wird zu Beginn der Phase III in Betrieb genommen und ist neben diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen, sowie Abstellplätzen für Lastenräder und Scooter auch mit einer kleinen Servicestation für Fahrräder ausgestattet.

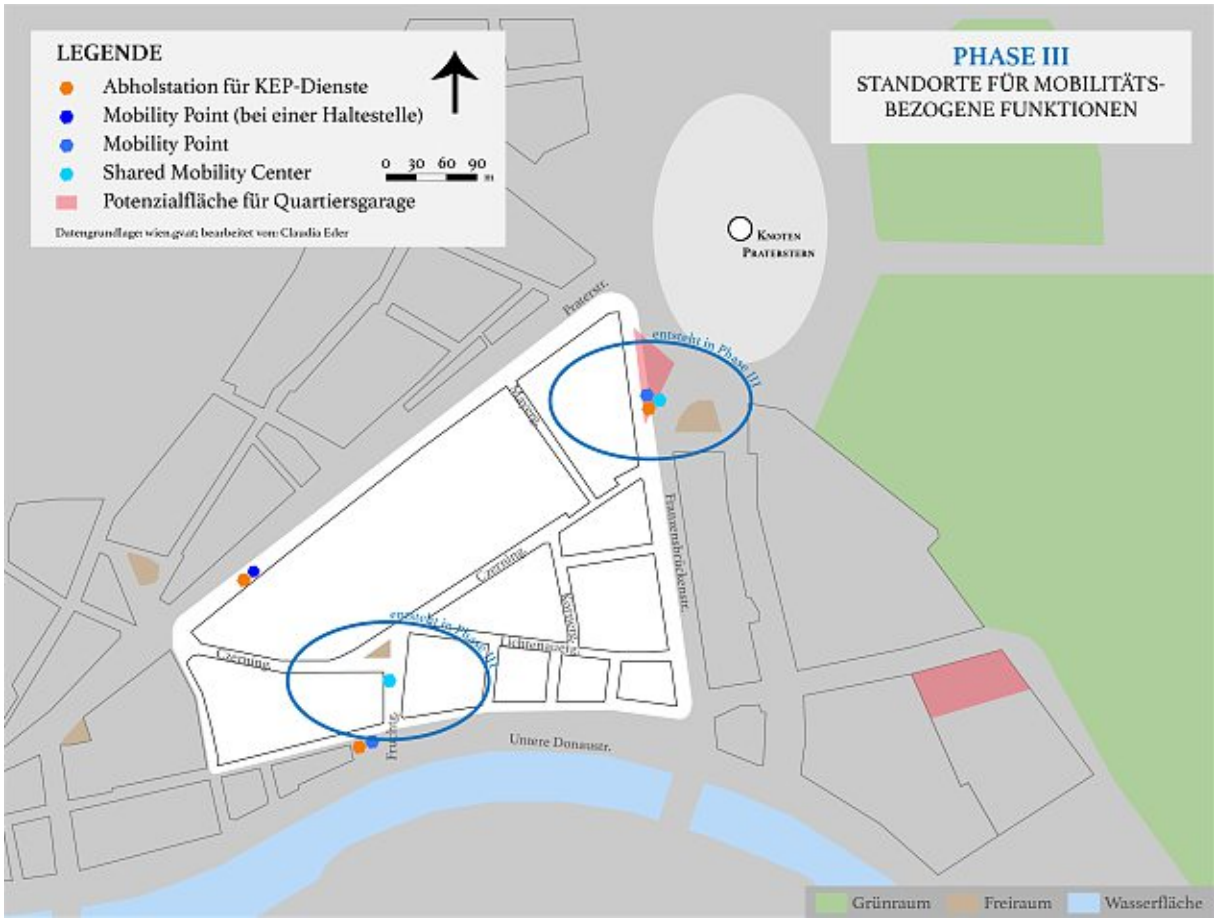

Abbildung 41: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase III | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Ein zweites Shared Mobility Center wird außerdem beim bereits bestehenden Mobility Point im Süden des Gebiets implementiert.

Da nun alle drei Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste in Betrieb genommen wurden, kann das Betriebs- beziehungsweise Projektgebiet in drei Rayons unterteilt werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die Aufteilung, welche in Abbildung 42 zu sehen ist, wurde einerseits aufgrund der Entfernung vom Wohnort zur Abholstation und andererseits zugunsten einer relativ homogenen Auslastung der drei Stationen gewählt.

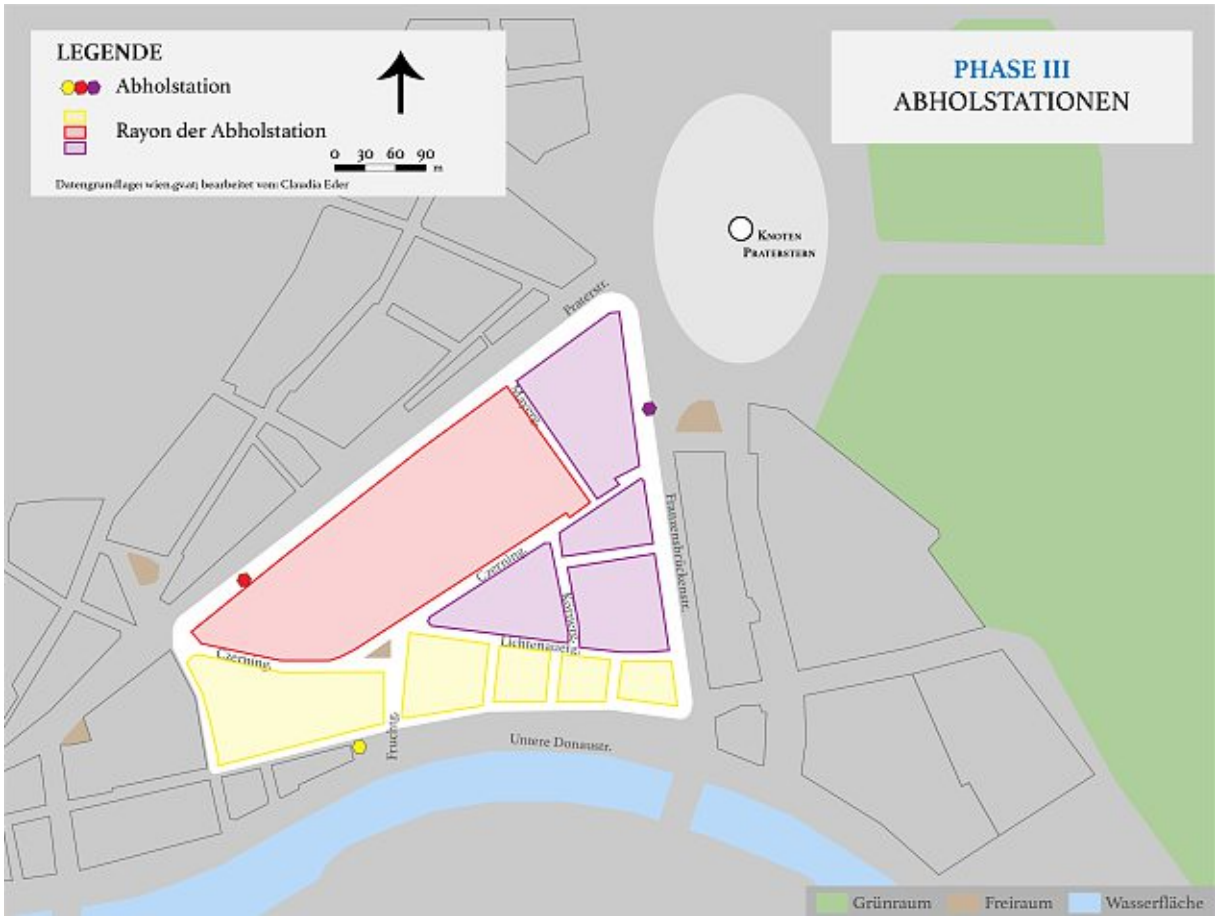

Abbildung 42: Abholstationen in Phase III | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

In Bezug auf den öffentlichen Raum steht in Phase III wiederum die Förderung gemeinschaftlicher Projekte [F3] im Vordergrund. Vorgeschlagene Projekte sollen dabei unter der Leitung des Quartiersmanagements durchgeführt und unterstützt werden. Die Konzeptideen dieser Projekte werden im Idealfall direkt von der Bevölkerung und den AkteurInnen vor Ort beigesteuert.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

In Phase III gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

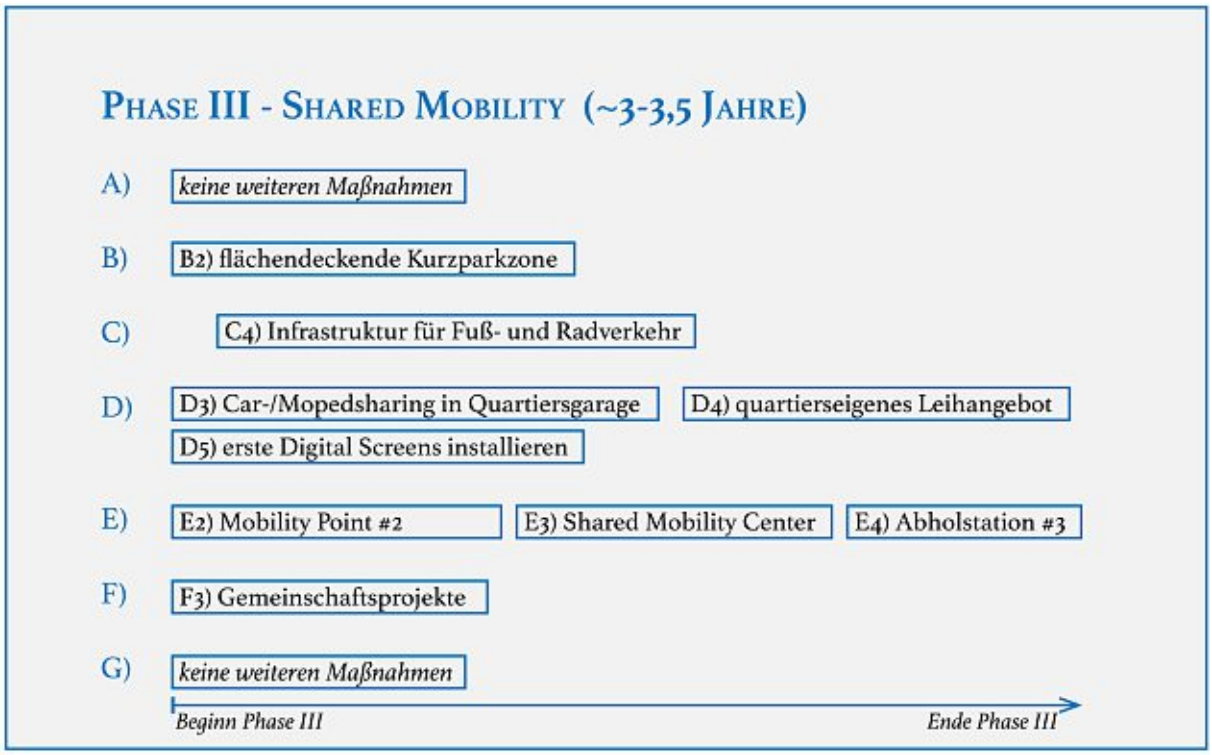

Abbildung 43: Phase III – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung)

8.2.5. Phase IV – Autoreduzierung

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr
Der nächste Schritt in Richtung autofreies Quartier sieht nun eine weitere Einschränkung im Fließverkehr vor. Die Zufahrt in das Projektviertel ist von nun an nur mehr jenen Personen gestattet, die einen privaten Stellplatz im Gebiet angemietet haben oder besitzen [A2]. Weitere Ausnahmefälle, denen die Zufahrt gestattet ist, sind neben Not- und Entsorgungsdiensten, einzelne private oder berufliche Fahrten, die aufgrund schwerer Transporte als Ziel- oder Quellverkehr im Gebiet notwendig sind und auch weitere Ausnahmen, die unter die eigens aufgeführten Ausnahmeregelungen fallen.

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum
Die genannten Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr bringen nicht nur eine Minderung des Fließverkehrs sondern gleichermaßen eine große Reduzierung des ruhenden Verkehrs mit sich. Im gesamten Gebiet gilt ab Phase IV ein flächendeckendes Parkverbot [B3]. Für Not- und Entsorgungsdienste, sowie weitere Ausnahmen, wie etwa Zulieferungen, werden Lade- und Lieferzonen [E5] ausgeschildert, wie in Abbildung 44 dargestellt wurde.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

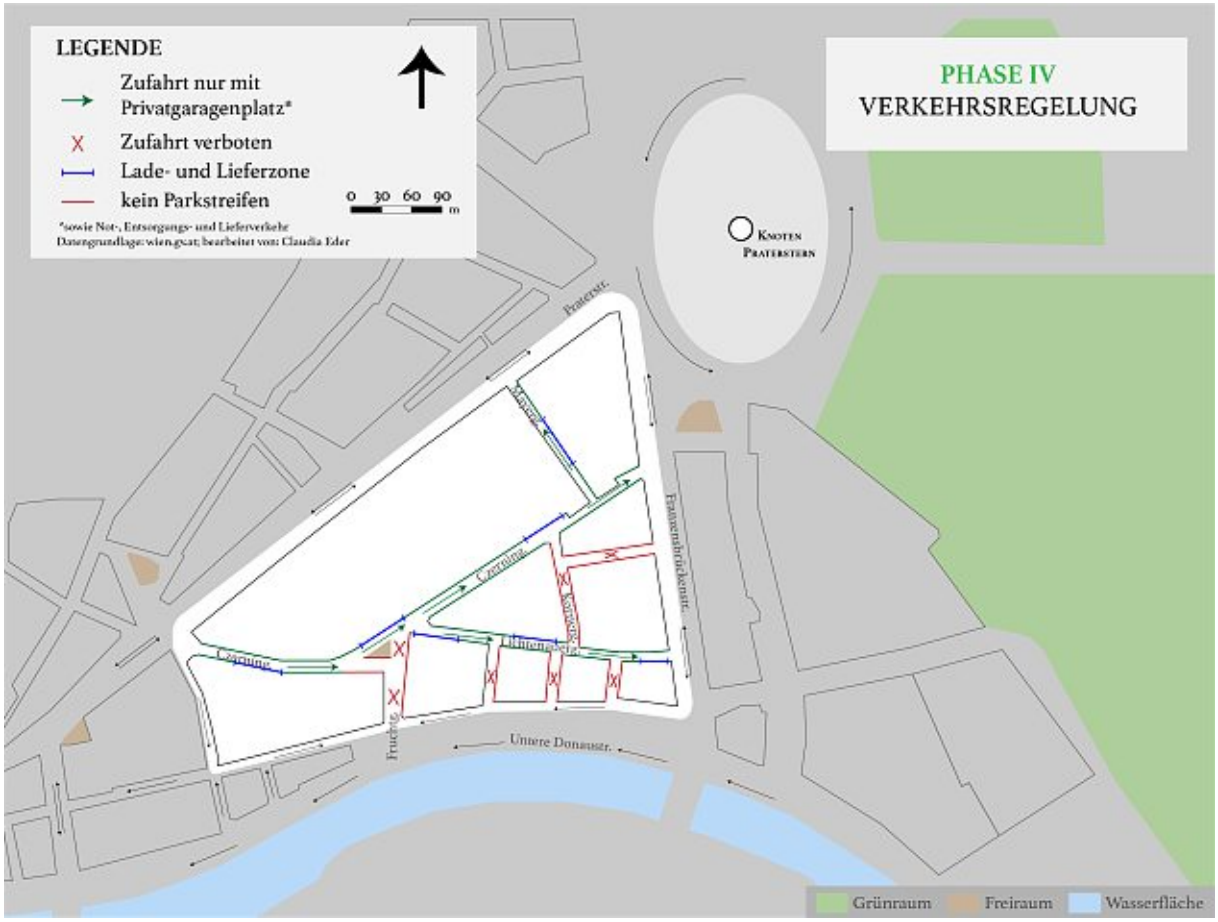

Abbildung 44: Verkehrsregelung in Phase IV | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Durch den Raumgewinn aufgrund des nun gültigen flächendeckenden Parkverbots [B3] kann die Ausgestaltung der weiteren geplanten Wege für den Fuß- und Radverkehr [C1, C2] gestartet werden. Die Fertigstellung dieser kann aber erst in Phase V erfolgen, wenn der graduelle Übergang zum autofreien Quartier abgeschlossen ist.

D) Shared Mobility

Nachdem die beiden Shared Mobility Center [E3] in der letzten Projektphase eröffnet wurden und dementsprechend auch die ersten Nutzungs- und Auslastungsdaten für die verschiedenen Leihfahrzeuge vorhanden sind, soll das Angebot an quartierseigenen Leihfahrzeugen [D4] in Phase IV ergänzt und vervollständigt werden. Als letzter Schritt im Bereich des Handlungsfeld D) wird in Phase IV die gemeinsam erarbeitete Plattform [D5] auch an weiteren Standorten oder auch durch weitere mediale Formen zur Verfügung gestellt. Möglichkeiten ist etwa eine Internethomepage oder auch die Installation weiterer gut gestreuter Digital Screens, um die Echtzeitinformationen der gesamten Bevölkerung und nicht nur der medial vernetzten Personengruppe zur Verfügung zu stellen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Entsprechend der Abbildung 44 werden im gesamten Projektgebiet werden Lade- und Lieferzonen [E5] eigens ausgeschildert. Diese liegen allesamt entlang jener Straßen, in denen in Phase III noch eine flächendeckende Kurzparkzone als Übergangsmaßnahme implementiert wurde. Die Lade- und Lieferzonen dienen einerseits den Not- und eventuell auch Entsorgungsdiensten als kurzfristige Abstellzonen, sind aber insbesondere für im Gebiet ansässige Betriebe und Unternehmen wichtig, die wie etwa eine Supermarktfiliale von regelmäßigen Lieferungen abhängig sind. Gleichermaßen sollen diese Zonen aber auch für in Ausnahmefällen gestattete Zufahrten privater Personen dienen, die etwa im Falle eines Umzugs oder eines Möbelkaufs näher bis zum eigenen Wohnort zufahren wollen.

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Zeitgleich mit der neuen Wegegestaltung für den Fuß- und Radverkehr [C1, C2] kann der neu gewonnene Straßenraum auch für weitere grüne Akzente [F1] genutzt werden. Zudem wird in Phase IV eine weitere Aufenthaltsfläche [F2] in der Lichtenauergasse konzipiert und entsprechend der Wünsche sowie gemeinsam mit der Bevölkerung gestaltet. Wie auch in allen vorangegangenen Projektphasen ist die Förderung gemeinsamer und gemeinschaftlicher Projekte im Gebiet [F3] weiterhin von großer Bedeutung.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

In Phase IV gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

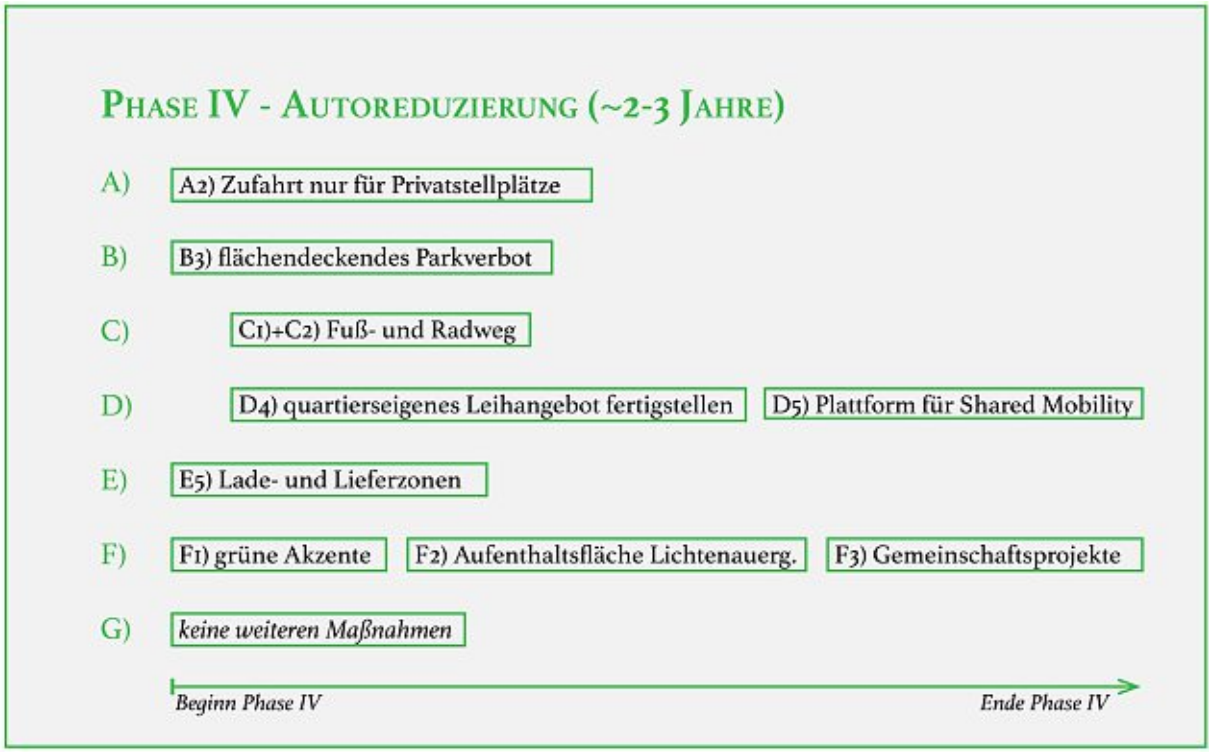

Abbildung 45: Phase IV – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

8.2.6. Phase V – Autofreies Quartier

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

Der letzte Schritt zur Gestaltung eines autofreien Quartiers wird durch die Einführung eines flächendeckenden im Gebiet geltenden Fahrverbots [A5] gesetzt (siehe Abbildung 46). Weiterhin gelten für diese Maßnahme zwar Ausnahmen, wie etwa für Not- und Entsorgungsdienste oder private oder geschäftliche Großtransporten, die Zufahrt bleibt aber weiterhin nur über bestimmte Straßen gestattet.

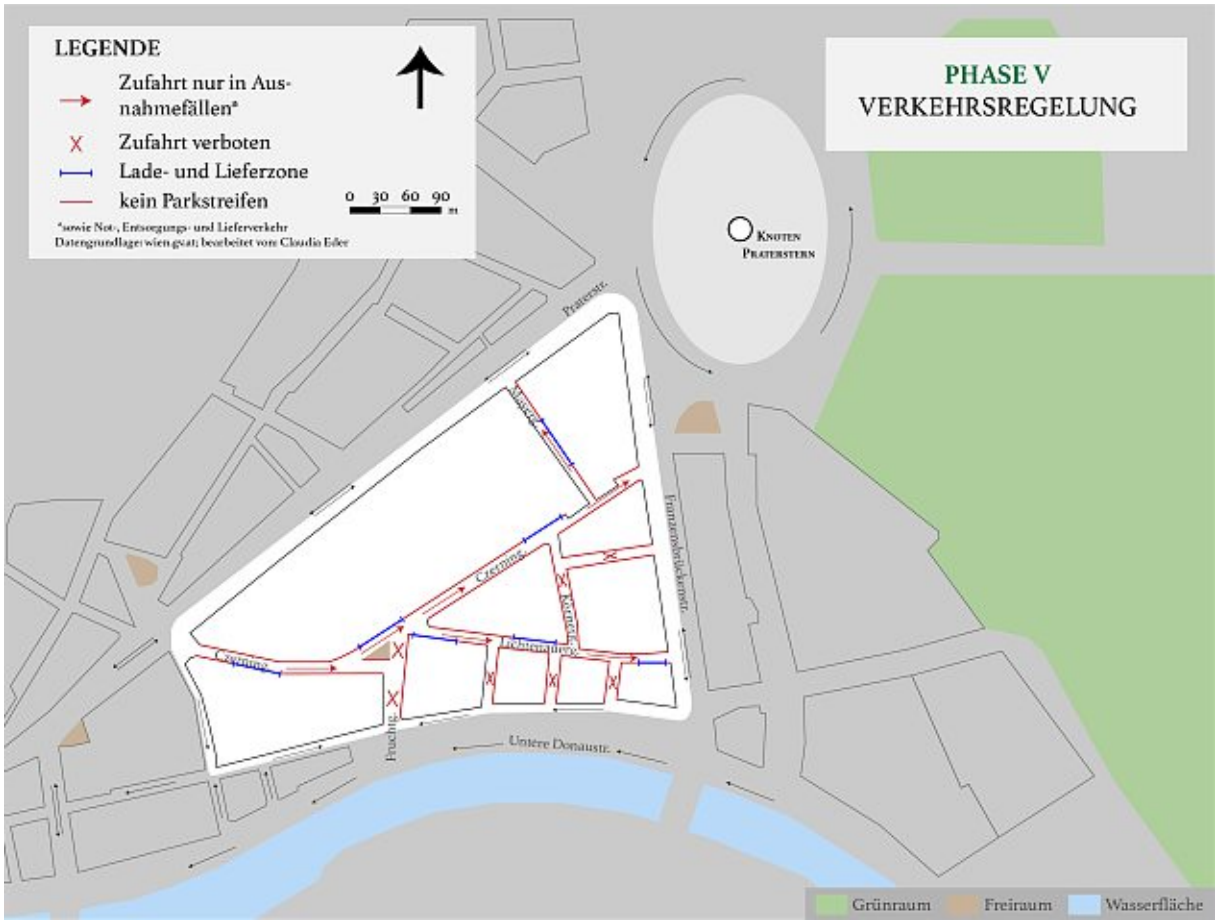

Abbildung 46: Verkehrsregelung in Phase V | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

In Phase V gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

In dieser letzten Projektphase wird zudem die in Phase IV begonnene Ausgestaltung der weiteren Fuß- und Radwege [C1, C2] im Projektgebiet fertiggestellt. Wie man in Abbildung 47 erkennen kann, ist die gute Vernetzung und Anbindung der Straßen innerhalb des Projektviertels an die umliegende Infrastruktur besonders wichtig. Entlang dieser neu

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

umgestalteten Straßenzüge wird außerdem weitere wichtige Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr [C4] zur Verfügung gestellt. Ziel ist es hierbei nochmal besonders auf die Bedürfnisse der Bevölkerung einzugehen und vielleicht bestehende Mängel oder besonders nachgefragte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

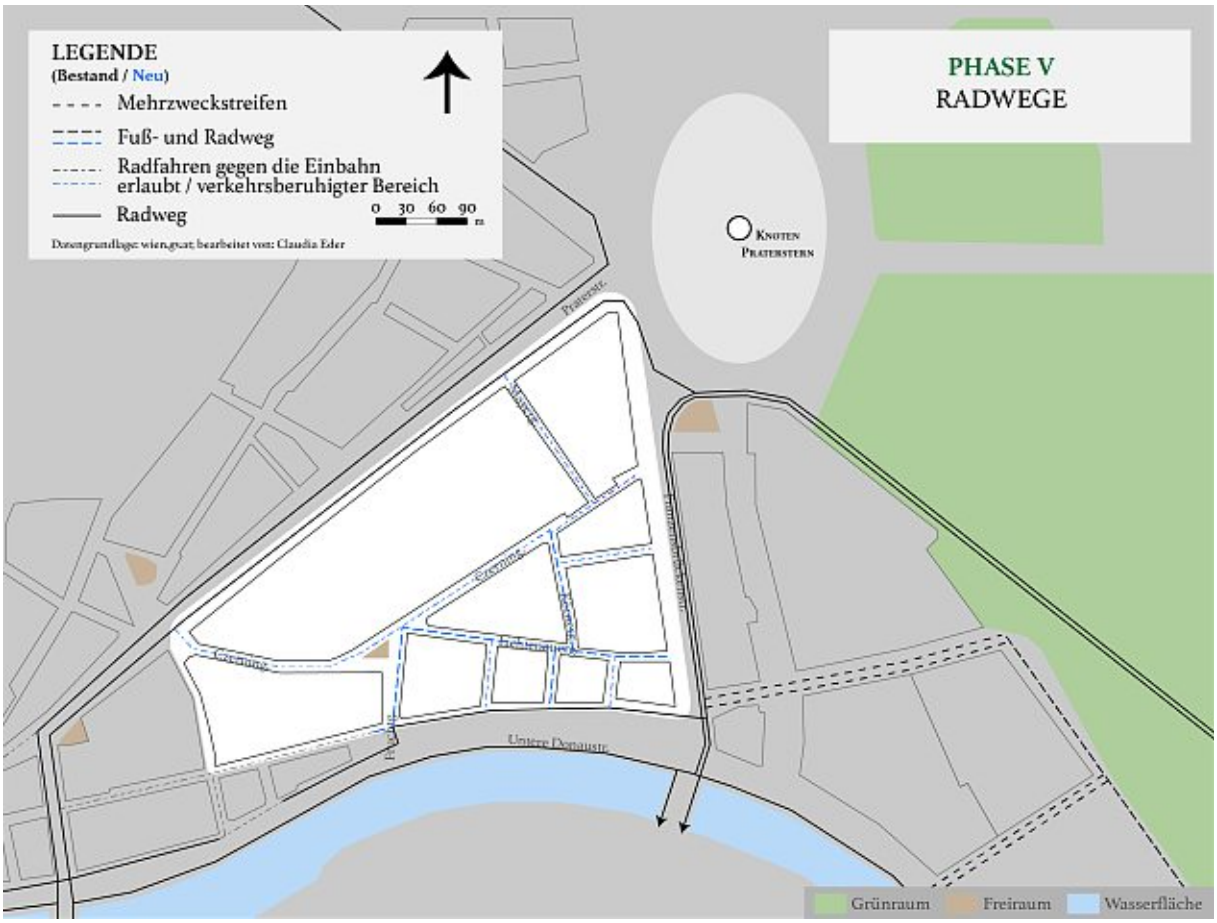

Abbildung 47: Radwege in Phase V | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

D) Shared Mobility

In Phase V gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

In Phase V gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Durch das nun geltende flächendeckende Fahrverbot im Projektgebiet kann in Phase V einerseits die Aufenthaltsfläche [F2] südlich der Lichtenauergasse und ebenso die restlichen grünen Akzente [F1], wie in Abbildung 48 dargestellt, fertig gestaltet werden. Insbesondere im Rahmen dieser Maßnahmen sollen auch weitere Gemeinschaftsprojekte gefördert werden [F3].

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

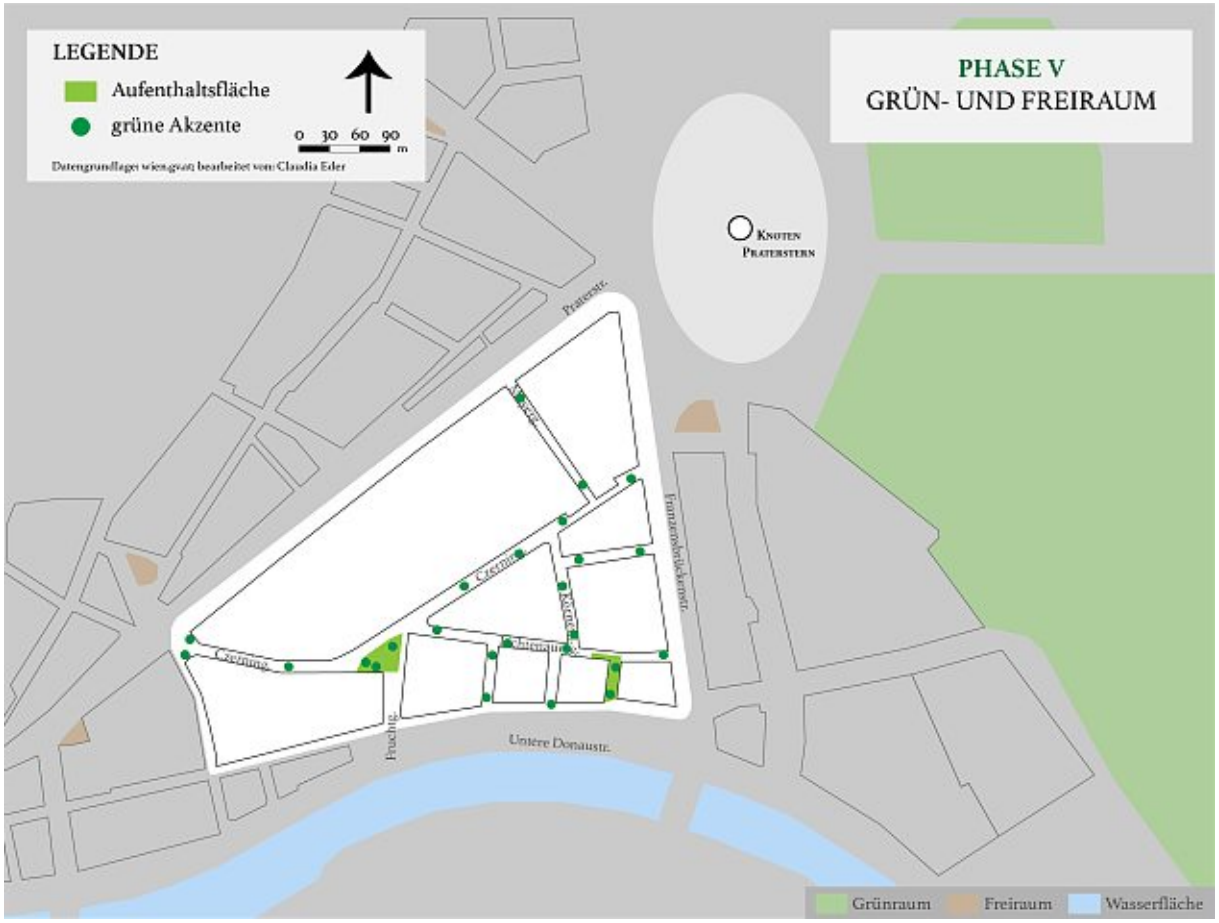

Abbildung 48: Grün- und Freiraum in Phase V | Projektviertel am Praterstern
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

G) Belebung der Erdgeschosszonen

Im Rahmen der Umgestaltung des Projektgebiets in ein autofreies Viertel werden im Laufe der Zeit auch die Privatstellplätze aufgelassen, mit der Umsetzung des flächendeckenden Fahrverbots [A5] können diese Räume und Flächen nun neu genutzt werden [G3]. Hierbei sollen die EigentümerInnen dieser Flächen vom Quartiersmanagement unterstützt und gefördert werden, um diese entweder für die gesamte Quartiersbevölkerung oder spezifisch für das Wohnhaus umzugestalten. Ideen hierfür sind etwa großzügig angelegte Fahrrad- und Kinderwagenabstellräume oder aber auch Gemeinschaftsräume, die für Freizeitaktivitäten und weitere Veranstaltungen genutzt werden können.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

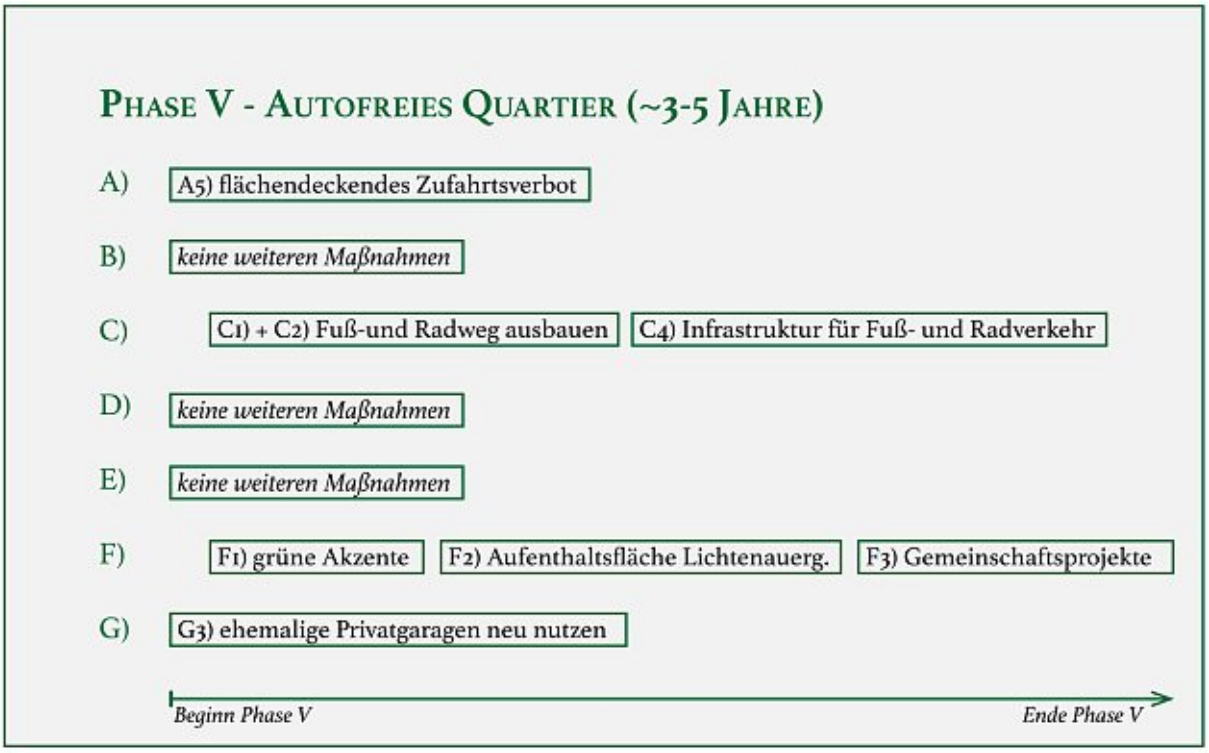

Abbildung 49: Phase V – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung)

8.2.7. Phase VI - nach Projektabschluss

Nach Abschluss der eigentlichen Umgestaltung sollen alle weiteren notwendigen Schritte und Projekte über das Quartiersmanagement laufen. Dazu zählt etwa die fortlaufende Förderung gemeinschaftlicher Projekte im Projektviertel [F3] oder auch die Überprüfung und laufende Erneuerung des quartierseigenen Angebot [D4]. Weitere Aufgaben, die weiterhin anfallen, ist etwa die Einweisung und Orientierungshilfe für neue BewohnerInnen und Betriebe sowie die Anfragenbearbeitung bezüglich besonderer Ausnahmefälle. Das Quartiersmanagement, welches schon vor Projektbeginn die direkte Anlaufstelle für Anfragen der Bevölkerung war, bleibt als diese also weiterhin bestehen.

8.2.8. Gestaltung der Ränder

Drei der vier Gebietsränder am Praterstern werden durch stark befahrene Straßen gekennzeichnet, hier trennt also ein sehr breiter Verkehrsraum die einzelnen Häuserzeilen voneinander, die Straße stellt an diesen drei Rändern eine tatsächliche Grenze dar. Dementsprechend ist bei der Randgestaltung in diesem Projektebiet hauptsächlich die

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

jeweilige Häuserzeile, die an sich noch im Gebiet liegt, aber eben an die Hauptverkehrsstraße grenzt, sowie der vierte westliche Rand zu beachten.
Die meisten Maßnahmen, insbesondere der Handlungsfelder A) und B) treffen auf den Rand insofern nicht zu, als dass die Straßen, die diese Grenze bilden, nicht zum autofreien Quartier selbst gehören und dementsprechend auch nicht autofrei gestaltet werden. Trotzdem hat die Umgestaltung des Projektgebiets aber auch einen Einfluss auf die BewohnerInnen und Betriebe dieser jeweiligen Straßenzüge. Personen, die zwar im Projektgebiet aber in einer randseitigen Wohnung wohnen, sollen gleichermaßen von den Ausgestaltungen profitieren können und dementsprechend können sich diese Personen einerseits für einen fixen Stellplatz in der Quartiersgarage melden, sowie auch das gesamte Shared Mobility Angebot nützen. Die BewohnerInnen der Tempelgasse, welche den westlichen Rand darstellt sowie die BewohnerInnen der Ferdinandstraße am südwestlichen Rand, deren Häuserblock zwar nicht im Projektgebiet liegt, die aber trotzdem direkt angrenzen, sollen ebenso die Möglichkeit bekommen, sich für einen Stellplatz zu melden, wenngleich natürlich bei einer Stelllatzknappheit die QuartiersbewohnerInnen Priorität haben.
Zum Einen sollte auf jeden Fall bei etwaigen Renovierungsarbeiten oder Neu- / Umbauten der am Rand gelegenen Häuser darauf geachtet werden, dass die Hauptwohnfunktionen eher in Richtung Innenhof gerichtet werden, um auch diesen den Großteil des Straßenlärms zu ersparen. Andererseits wurden die Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen an den Rändern geplant, damit einerseits die Zufahrt für die Kurier-, Express- und Paketdienste nicht über das Projetgebiet erfolgen muss, aber andererseits auch um hinsichtlich der Entfernung zur Haustüre einen gewissen Vorteil für die am Rand wohnenden Personen herauszuschlagen.
Wenngleich die am Rand lebende Bevölkerung also nicht den Vorteil einer autofreien Straße unter dem Wohnungsfenster und direkt vor der Haustüre hat, profitieren sie von allen anderen ausgleichenden und mobilitätssteigernden Maßnahmen wie auch der Rest der Quartiersbevölkerung.

8.2.9. Akzeptanz der Maßnahmen

Ein wichtiger Erfolgsfaktor, der im Rahmen dieser Umgestaltung nicht außer Acht gelassen werden darf, ist die Akzeptanz der Bevölkerung der AkteurInnen vor Ort. Um diese zumindest bis zu einem gewissen Maß sicherzustellen, ist der erste wichtige Schritt der ständige und fortlaufende Informationsfluss von den Projektorganisatoren zu allen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

betroffenen Gruppen, sei dies die vor Ort wohnende und / oder arbeitende Bevölkerung, die Betriebe vor Ort oder andere von der Umgestaltung betroffene Personengruppen. Gleichermaßen wird das Quartiersmanagement von Anfang an damit beauftragt, nicht nur einseitig Information auszugeben, sondern durch einen regelmäßigen Diskurs mit den Betroffenen auch deren Wünsche und Anregungen festzuhalten und diese so gut wie möglich umzusetzen. Wenngleich man in einem Projekt dieser Größenordnung nicht immer allen unterschiedlichen Wünschen Rechnung tragen kann, bieten etwa gemeinschaftliche Projekte oder auch die Ausgestaltung der Aufenthaltsflächen den Raum für diverse und auch unterschiedliche Ausrichtungen.

Im Rahmen der Umgestaltung sind die Maßnahmen der Handlungsfelder A) und B) vermutlich jene, die für manche Personen oder Personengruppen am schwierigsten zu akzeptieren sind und daher auf das meiste Unverständnis stoßen. Um die Einschnitte aber nicht allzu radikal zu gestalten, wurde bei der Herangehensweise der Umgestaltung eine graduelle Verkehrsberuhigung und Autoreduzierung gewählt, die erst im Laufe der Zeit zu einem autofreien Viertel führt. Dabei gibt es auch immer wieder Zeiträume, in denen sich die Bevölkerung an die neuen Maßnahmen gewöhnen kann und gleichzeitig aber bereits mit ausgleichenden Alternativen konfrontiert wird. Eben diese ausgleichenden Maßnahmen und Mobilitätsalternativen, die im gesamten Projektgebiet installiert und zur Verfügung gestellt werden, werden immer in gleichmäßigen Schritten mit den mobilitätseinschränkenden Maßnahmen getroffen, um für jeden Einschnitt auch einen positiven Effekt im Gebiet zu erwirken.

Auch nach Projektabschluss soll das Quartiersmanagement dafür Sorge tragen, dass die Bevölkerung weiterhin die Möglichkeit hat, Wünsche und Anregungen vorzutragen und diese auch im Rahmen des Möglichen umgesetzt werden.

8.2.10. Wichtige Kostenaspekte

Ein weiterer beachtenswerter Punkt jedes stadtplanerischen Projekts sind die Kosten, die dafür auf sich genommen werden müssen. Im Falle der Umgestaltung des Bestandsviertels in der Nähe des Knotenpunkts Praterstern gibt es einige größere Aspekte, die aber für das Gesamtkonzept trotzdem unerlässlich sind.

Einen dieser Kostenaspekte stellt der Bau der Quartiersgarage dar. Zunächst muss für das Grundstück, auf welchem derzeit ein normaler oberidischer Stellplatz angebracht ist, eine Baugenehmigung eingeholt werden, sodass der Bau eines Parkhauses dort vonstatten gehen kann. Der größere Anteil der aufzuwendenden Kosten geht hierbei aber sicherlich in die

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Planung und Errichtung des Parkhauses selbst, beachtet werden muss hierbei auch die Implementierung des Mobility Points inklusive Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste sowie das Shared Mobility Center.

Der Erwerb der notwendigen Infrastruktur sowie die Errichtung der weiteren Mobility Points ist ein zweiter Aspekt, der im Budget miteinberechnet werden muss. Im Rahmen dessen sollten auch die Kosten für die Abholstationen und für das zweite Shared Mobility Center einberechnet werden. Da der Standort für den Mobility Point im Süden, wie auch die Haltestelle grundsätzlich auf einem bereits öffentlichen Grundstück geplant ist, muss man für den Erwerb des Grundstücks keine weiteren Kosten einplanen.

Eine relativ kostenintensive Maßnahme ist außerdem die Anschaffung eines quartierseigenen Leihangebots, wobei die Höhe der Kosten sehr stark von der Anzahl und Art der Kraftfahrzeuge abhängig ist, welche für das Quartier eigens angeschafft wird. Zu bedenken sind aber ebenso die Kosten für nicht-motorisierte Fahrzeuge, da die sicherlich in größeren Mengen zur Verfügung gestellt werden, da diese auch im Quartier selber benutzt werden können und die Mobilitätsalternativen zudem gefördert werden sollen.

Kosten fallen auch für die generelle Umgestaltung des öffentlichen Raums an, also unter anderem für die Ausgestaltung der Aufenthaltsflächen und der grünen Akzente, die im ganzen Quartier verstreut angebracht werden sollen. Je nachdem, welche Projektideen umgesetzt werden, fallen auch die umgesetzten Gemeinschaftsprojekte mehr oder weniger ins Gewicht.

Zu beachten sind außerdem die Kosten für die restliche notwendige Infrastruktur, die im gesamten Projektgebiet bereitgestellt wird, sei dies spezifische Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr oder aber auch die verschiedenen Beschilderungen, die im Rahmen der verschiedenen Maßnahmen angebracht werden müssen.

8.3. Umgestaltung des bestehenden Wohnviertels in Floridsdorf

Die Umgestaltung des bestehenden Wohnviertels in Floridsdorf, Wien erfolgt innerhalb mehrerer Phasen. Wie bereits in 8.1. erläutert wurde, ist es aus mehreren Gründen nicht sinnvoll derart radikale Maßnahmen zu setzen, die das Bestandsviertel innerhalb kürzester Zeit in ein autofreies Quartier umgestalten würden. In Bezug auf die Bevölkerung ist der wichtigste Grund sicherlich die Akzeptanz, welche mit radikalen Einschnitten in das alltägliche Leben schwerer sicherzustellen ist, als mit mehreren graduellen Einschnitten, die aber immer auch mit positiven Nebenaspekten und Effekten in Einklang gebracht werden. Auch aus stadtplanerischer Sicht ist die Umsetzung radikaler Maßnahmen, wie etwa die sofortige Einführung einer komplett autofreien Zone, schwieriger zu gestalten, da die

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Ausgleichsmaßnahmen, wie etwa der Bau einer Quartiersgarage, eine gewisse Zeitspanne beanspruchen. Folglich wird die Umgestaltung in mehreren Phasen durchgeführt, diese werden nun detailliert vorgestellt.

8.3.1. Phase 0 - Vorbereitung

Einbeziehung der Öffentlichkeit

Noch bevor die ersten Maßnahmen im Projektgebiet direkt umgesetzt werden können, gilt es mit einer gewissen Vorlaufzeit die Bevölkerung des Gebiets selbst und der benachbarten Häuserblöcke, sowie alle anderen betroffenen Personengruppen über die Umgestaltung zu informieren und in gewissen Punkten auch in die Planung miteinzubeziehen. Bei einem ersten Informationsabend, welcher in etwa ein halbes Jahr vor dem eigentlichen Projektbeginn stattfinden sollte, gilt es also zunächst das Projekt und die wichtigsten Handlungsschritte vorzustellen. Neben dem zeitlichen Rahmen ist es besonders wichtig, nicht nur die einschränkenden Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr sondern auch die ausgleichenden Maßnahmen vorzustellen. Manche Handlungsfelder sollten im Rahmen mehrerer Informations- und Diskussionsabenden mit den Akteuren gemeinsam ausgearbeitet werden, dies betrifft insbesondere die Förderung von Gemeinschaftsprojekten [F3] und die Förderung der vorhandenen Nutzungen [G1]. Von besonderem Interesse sind die Wünsche und Anregungen der Bevölkerung ebenso im Bereich des quartierseigenen Shared Mobility Angebots [D4], sowie der Koordinierung dieses Angebots [D5]. Die Moderation und Bearbeitung dieser Abende, aber auch der eingebrachten Ideen sollte über ein eigens angelegtes Quartiersmanagement laufen, welches nicht nur in allen Phasen des Projekts selbst sondern auch nach Abschluss der eigentlichen Umgestaltung weiterhin für das Gebiet zuständig sein soll.

Einführung des quartierseigenen Parkpickerl

Bei dem Informationsabend selbst, aber auch in schriftlicher Form, muss die Bevölkerung außerdem über die neue Stellplatzregelung [B1] informiert werden. Bereits in Phase I sollen die Stellplätze einerseits in ihrer Anzahl beschränkt werden, andererseits aber nur mehr für BewohnerInnen verfügbar sein. Im Rahmen dieser Maßnahme, kann sich jede Wohneinheit einen Stellplatz sichern und sich für das quartierseigene Parkpickerl melden. Dieses System gilt einerseits der leichteren Kontrolle über abgestellte Fahrzeuge, aber gleichzeitig auch als Erhebung wieviele Stellplätze in einer eigens angelegten Quartiersgarage für die

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

BewohnerInnen [B4] eingeplant werden müssen. Die Anmeldung für das Parkpickerl soll mindestens 3 Monate vor dem eigentlichen Projektbeginn (Phase I) möglich sein.

Standortsuche für die Quartiersgarage

Die Quartiersgarage, welche neben den Stellplätzen für die BewohnerInnen des Projektgebiets auch Stellplätze für Shared Mobility - Kraftfahrzeuge beherbergen soll, muss ebenfalls bereits im Vorfeld geplant werden. Dabei gilt es sich für eine der vorgeschlagenen Potenzialflächen (siehe Abbildung 55) zu entscheiden und diese zu akquirieren. Für den eigentlichen Bau der Quartiersgarage braucht man entsprechend eine Baugenehmigung, diese sollte spätestens mit Projektbeginn eingeholt werden.

Akquise von benötigten Flächen für mobilitätsbezogene Funktionen

Neben dem Standort für die Quartiersgarage [B4] haben auch andere geplante Maßnahmen und Projekte einen gewissen Flächenbedarf. Einerseits betrifft dies Flächen für die Mobility Point im Zuge einer Haltestelle [E1] und die Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste [E4] am Hossplatz und andererseits die Akquise des bereits seit längerer Zeit leerstehenden Geschäftslokals entlang der Leopoldauer Straße, welches in Folge als Mobility Point [E2] in Kombination mit einem Shared Mobility Center [E3] und einer weiteren Abholstation [E4] genutzt werden soll. Zudem ist es wichtig, eine Einigung mit der Volksschule Mengergasse zu finden, wo der letzte Mobility Point [E2] inklusive Abholstation [E4] und Shared Mobility Center [E3] geplant ist.

Festlegung der Ausnahmeregelungen

Aufgrund der vorangegangenen Analyse des Projektgebiets müssen von Anfang an gewisse Ausnahmeregelungen festgehalten werden. Dies betrifft zum Einen die bereits ausgewiesenen Behindertenparkplätze im Projektgebiet. Diese sind allesamt einzelnen Kraftfahrzeugen zugewiesen und sind dementsprechend auch im Zuge der Umgestaltung nicht veränderbar. Zum Anderen trifft dies auch auf Behindertentransporte zu, die entweder als Quell- oder Zielverkehr das Projektgebiet befahren. Für Fahrten dieser Art gelten die gleichen Bestimmungen, wie auch für die Not- und Entsorgungsdienste.

Ebenfalls wurde bei der Analyse festgestellt, dass sich in der Schenkendorfstraße sowohl eine KFZ-Werkstätte als auch eine Filiale der Supermarktkette Billa befindet. Den KundInnen der KFZ-Werkstätte soll es natürlich auch weiterhin möglich sein, diese aufzusuchen. Da entlang der Schenkendorfstraße ohnehin auch nach der vollzogenen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Umgestaltung einen Fahrstreifen für Not- und Entsorgungsdienste bereitgestellt werden muss, sollte auch die Zufahrt der KundInnen kein Problem darstellen. Die Zufahrt der Billa-Filiale befindet sich an sich ohnehin auf der Donaufelder Straße. Hingegen befindet sich die Ausfahrt des Parkplatzes auf der Schenkendorfstraße, dies gilt auch für die Lieferdienste. Sollte es nicht möglich sein, dass der Lieferdienst auf dem Filialparkplatz wendet und die Ausfahrt generell in Richtung Donaufelder Straße verlegt wird, soll auch für den Lieferdienst dieser Filiale eine Ausnahmeregel gelten, insbesondere da der benutzte Straßenabschnitt sehr gering ist.

8.3.2. Phase I – Verkehrsberuhigung

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr
Um den Verkehr von Anfang an etwas einzugrenzen, ist die Zufahrt ab Projektbeginn nur mehr über bestimmte Straßen möglich [A4]. Innerhalb des Projektgebiets gibt es vier Straßen, von denen jeweils zwei parallel verlaufen. Bei der Analyse des Gebiets konnte festgestellt werden, dass die Mehrheit der Privatgaragenzufahrten entlang den Querstraßen

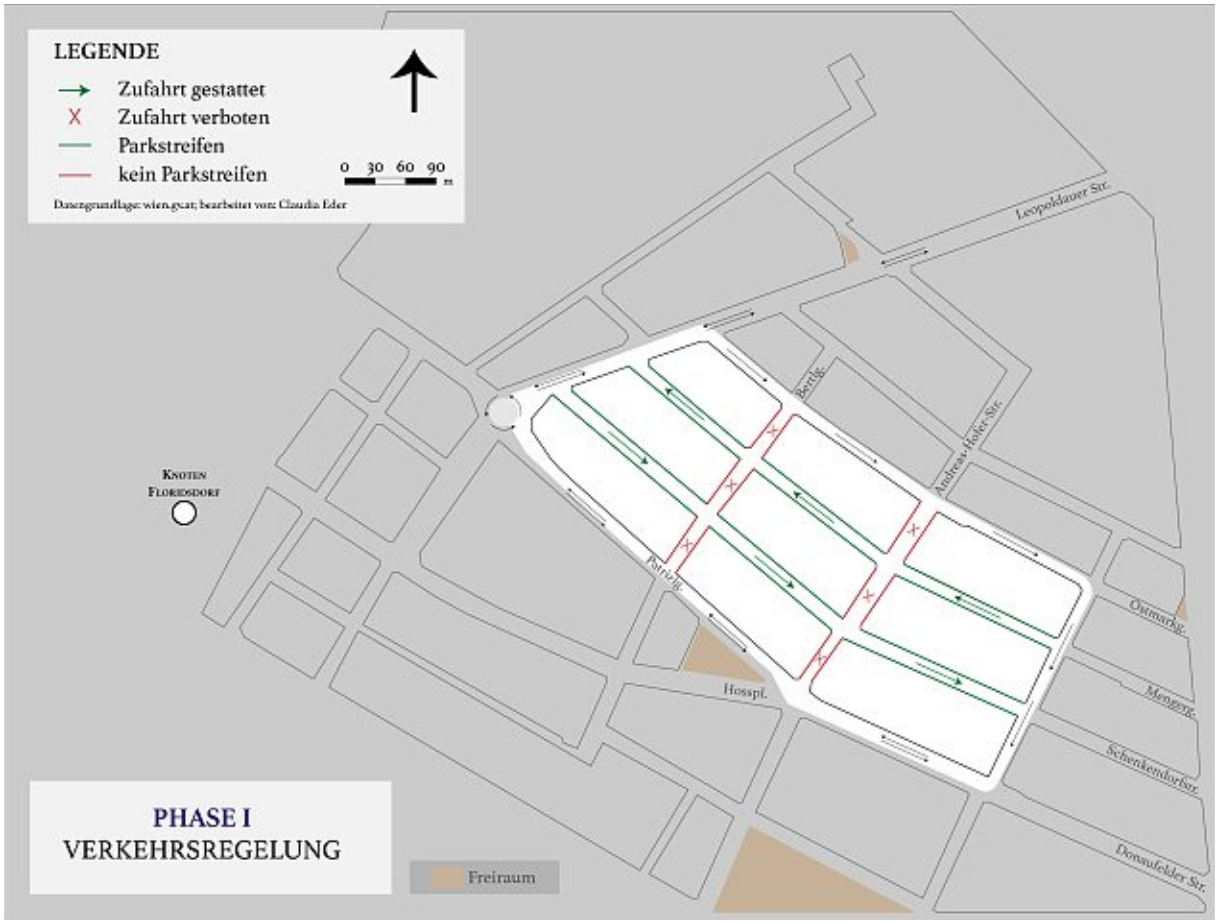

Abbildung 50: Verkehrsregelung in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

zur Leopoldauer Straße liegen. Dementsprechend bleibt die Zufahrt über diese beiden Straßen erhalten, wobei die bestehende Einbahnrichtung nicht geändert wird (siehe Abbildung 50). Für die beiden Nord-Süd-Verbindungen gibt es ab Projektbeginn eine starke Zufahrtsbeschränkung. Dabei ist die Einfahrt in die Straßen von außerhalb gar nicht möglich, die Zufahrt zu den Häusern ist lediglich Notdiensten und PrivatgaragenbesitzerInnen gestattet, die sonst nicht zu ihrem Garagenplatz zufahren können.

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Entsprechend der Zufahrtsbeschränkungen gibt es auch für den ruhenden Verkehr ab Projektbeginn eintretende Einschränkungen. In Phase I kommt es hierbei zu einer Verringerung der Stellplatzanzahl im Projektgebiet selbst [B1]. Dabei sollen jene Parkstreifen entlang der nun für den motorisierten Individualverkehr nicht mehr befahrbaren Straßen aufgelassen und der öffentliche Raum dort neu genutzt werden (siehe Abbildung 50). Damit die nun vorhandenen Stellplätze ausschließlich von tatsächlichen BewohnerInnen des Projektgebiets genutzt werden, wird außerdem ein quartierseigenes Parkpickerl [B1] eingeführt, wobei die Anmeldung für dieses bereits in Phase 0 freigeschalten wird.

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Die Verbesserung und Attraktivierung der Fußwege [C1] und der Ausbau der Radwege [C2] hat von Anfang an Priorität im Rahmen dieser Umgestaltung. Der neu gewonnene Straßenraum soll unter anderem dazu genutzt werden, die Fußverbindungen entlang dieser beiden Straßen sicherer und attraktiver zu gestalten (siehe Abbildung 51). In der Bertlgasse, wo im Norden des Projektgebiets eine größere Aufenthaltsfläche [F2] entstehen wird, soll der Raum für einen gemischten Fuß- und Radweg genutzt werden, welcher durch großzügig angelegte grüne Akzente [F1] gesäumt wird. Insbesondere die Kreuzungsbereiche mit den befahrbaren Straßen gehören dementsprechend durch Verkehrsschilder und Bodenmarkierungen hervorgehoben und gesichert. Die Andreas-Hofer-Straße, welche mit 15m deutlich breiter als die Bertlgasse (8m) ist, bietet neben Aufenthaltsflächen und einem breit angelegten Fußweg, welcher ebenso als Notfallstreifen für Notdienste verwendet werden kann, Raum für einen Zweirichtungsradweg, welcher vom Projektgebiet fast bis zur naheliegenden Haltestelle Hossplatz und in weiterer Folge dann bis zur Alten Donau führt. Insbesondere in der Umgebung dieses Mobility Points bei der Haltestelle [E1] aber auch im gesamten Gebiet wird die notwenige Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zur

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

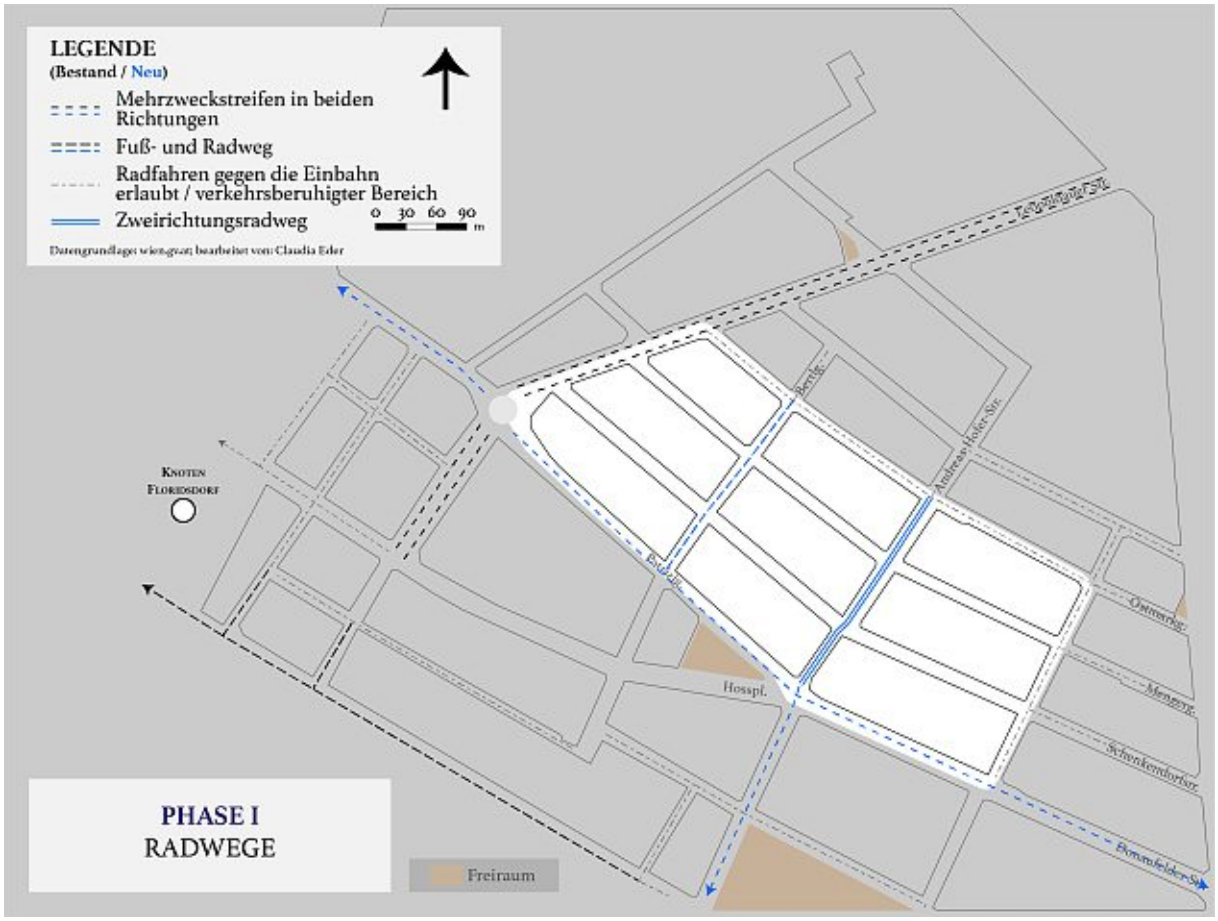

Abbildung 51: Radwege in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Verfügung gestellt [C4], seien dies Parkbänke oder Sitznischen für FußgängerInnen etwa in der Umgebung der neu gestalteten Aufenthaltsfläche oder aber diebstahlsichere Fahrradabstellplätze.

D) Shared Mobility

Insbesondere im Bereich des Mobility Points bei der Haltestelle Hossplatz [E1] sollen Shared Mobility Angebote von Anfang an implementiert werden. Dies betrifft insbesondere das städtische Leihradsystem CityBike [D1], sowie eines oder mehrere E-Scooter-Leihsysteme [D2]. Der Standort des Mobility Points ist für alle diese Systeme insofern praktikabel, da man hier auch weiterhin problemlos zufahren kann und auch kein zusätzlicher Verkehrsaufwand im Projektgebiet entsteht. Die Leihgeräte können zudem nicht nur von BewohnerInnen des Projektgebiets sondern generell genutzt werden, dies stellt also für einen größeren Umkreis eine Verbesserung des Shared Mobility Angebots dar, insbesondere da das derzeitige Betriebsgebiet vieler LeihfahrzeuganbieterInnen den 21. Bezirk oftmals noch ausschließt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Wie bereits erwähnt wurde, soll die Haltestelle Hossplatz um einen Mobility Point im Zuge des Haltestellenbereichs [E1] bereichert werden (siehe Abbildung 52). Neben den bereits angesprochenen Shared Mobility Angeboten [D1, D2] sollen auch Abstellplätze für Fahrräder und Lastenräder [C4] geschaffen werden, je nach Bedarf kann man diese einerseits überdachen und ebenso absperrbare Bikeboxes einplanen.

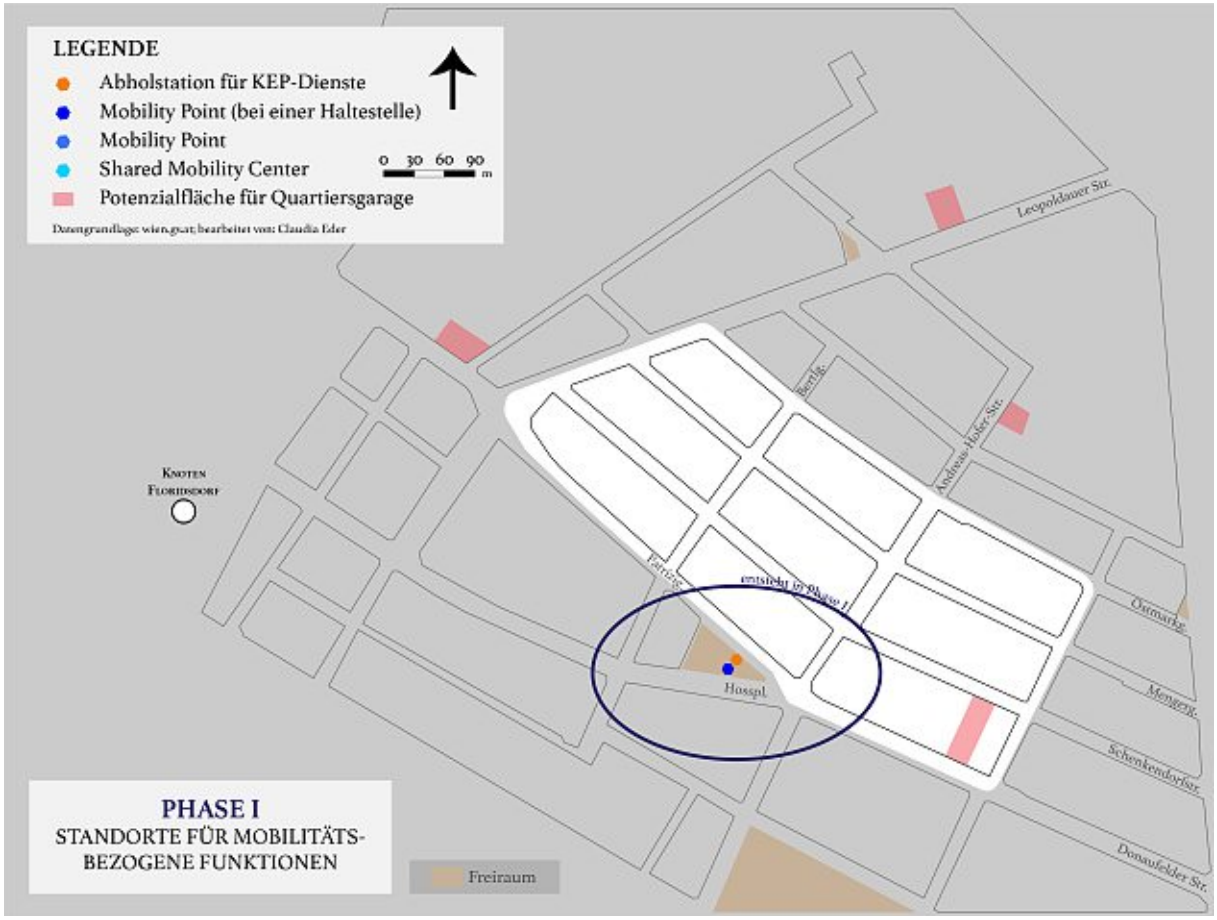

Abbildung 52: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Am Hossplatz wird außerdem die erste Abholstation für Kurier-,Express- und Paketdienste [E4] in Betrieb genommen. Diese Abholstation soll das Anwendungsprinzip unternehmensspezifischer Abholstationen übernehmen (z.B. Postbox) aber für alle Kurier-Express-Paketdienste gleichermaßen zugänglich sein. Die Zulieferung für BewohnerInnen und auch Unternehmen und Dienstleister innerhalb des Projektgebiets erfolgt dementsprechend nur mehr über diese Abholstation. Dies dient einerseits der Verringerung des Verkehrs innerhalb des Projektgebiets selbst und ermöglicht gleichermaßen eine ganztägige Abholung der bestellten Waren. Sobald alle Abholstationen fertig gestellt sind, wird für jede Station ein eigener Rayon festgelegt, damit alle drei gleichermaßen ausgelastet sind (siehe Phase III).

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Hand in Hand mit der Erschließung und Gestaltung der neu geplanten Fuß- und Radwege innerhalb des Projektgebiets [C1, C2] sollen bereits in Phase I grüne Akzente entlang dieser Wege gesetzt werden [F1]. Ebenso wird bereits in Phase I die Ausgestaltung der Aufenthaltsfläche Bertlgasse [F2] initiiert, wenngleich diese erst in Phase II fertig gestellt wird. (siehe Abbildung 53)

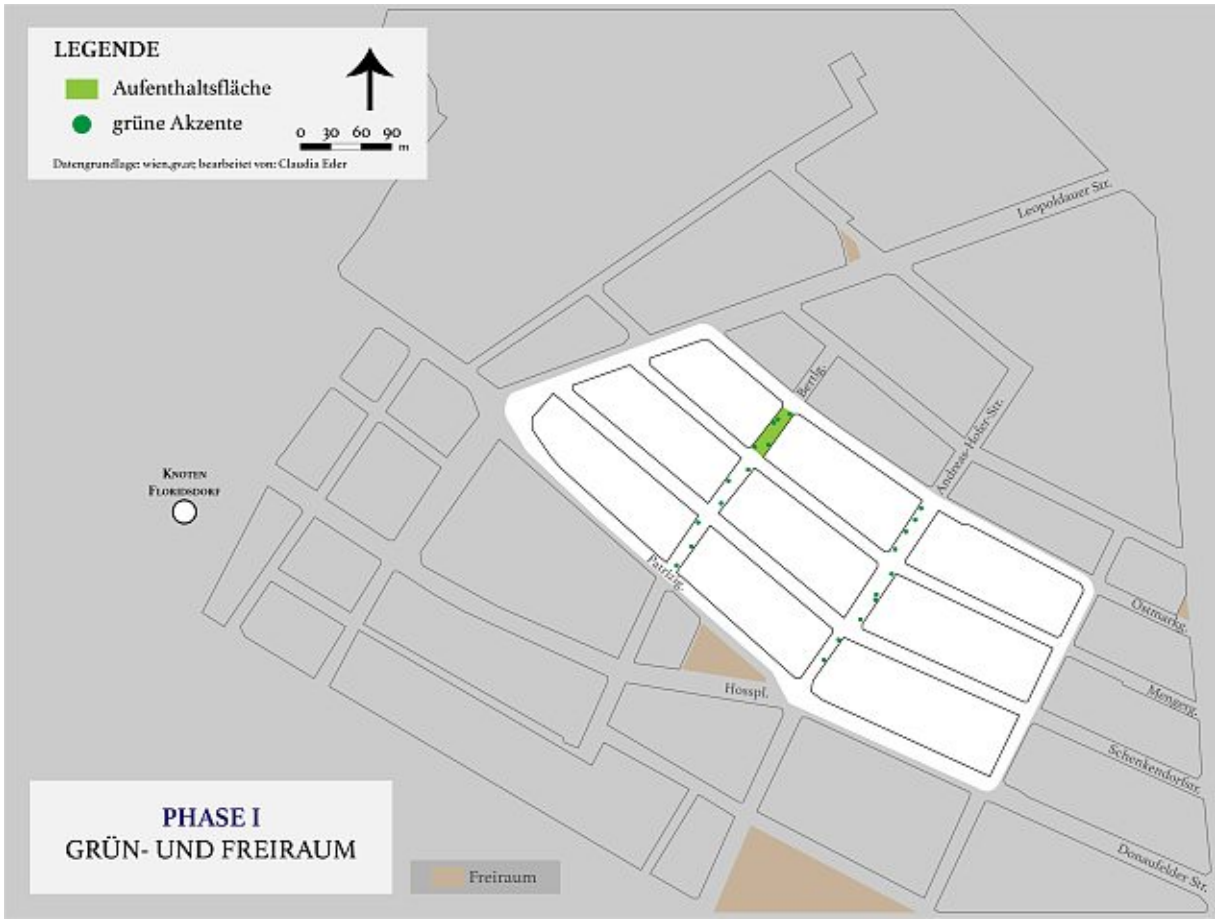

Abbildung 53: Grün- und Freiraum in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Um den öffentlichen Raum gemeinsam mit der Bevölkerung zu gestalten und insbesondere zu nutzen, sollen von Anfang an gemeinsame Projekte, wie etwa Veranstaltungen, Feste oder kleine Märkte gefördert werden [F3]. Dies ist weder auf eine Phase noch auf die gesamte Zeitdauer des Projekts beschränkt, sondern stellt einen immerwährenden Bestandteil des Konzepts dar.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

Insbesondere zu Beginn eines Projekts, in dem Fall der Umgestaltung eines Bestandsviertels, müssen bestehende Nutzungen gefördert und unterstützt werden [G1]. Dazu zählt einerseits

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

eine Erhebung bestimmter Bedürfnisse, wie etwa Lade- und Lieferzonen [E5], aber auch die Etablierung eines Gemeinschaftsgefühls. Möglichkeiten hierfür sind etwa gemeinsame Marketingideen oder gezielte Werbeaktionen, um die BewohnerInnen aus dem eigenen Viertel auf die Angebote vor Ort aufmerksam zu machen.

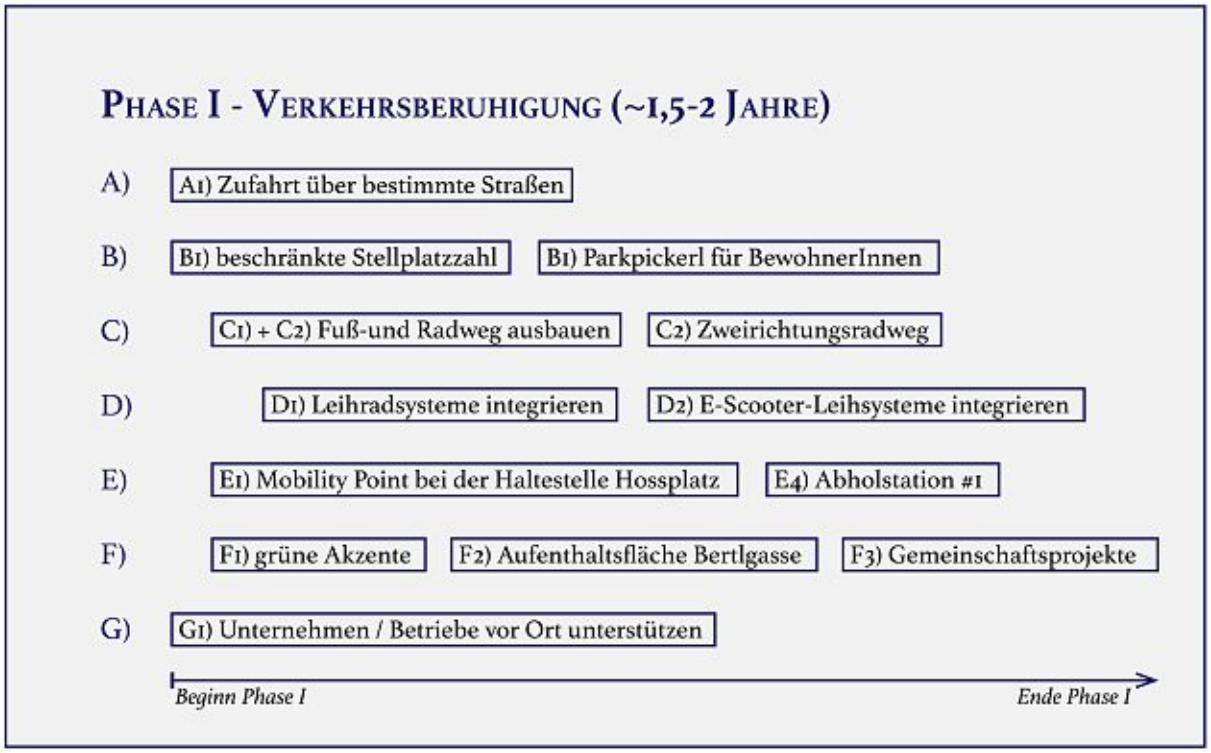

Abbildung 54: Phase I – Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung)

8.3.3. Phase II – MIV-Nutzung erschweren & alternative Mobilitätsformen fördern

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

In Phase II gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Der Bau der Quartiersgarage [B4] als Alternative für die Stellplätze im öffentlichen Raum ist die zeitbestimmende Komponente dieser Projektphase II, wobei für den Bau einer Garage in etwa 4-5 Jahre veranschlagt werden. Bereits im Vorfeld wurden verschiedene potenzielle Standorte für die Quartiersgarage verortet, wobei je nach benötigter Stellplatzanzahl noch festzulegen ist, wieviele Standorte realisiert werden sollten. Für das Projektgebiet, welches in etwa 12 ha umfasst, sollte an sich ein Standort ausreichend sein. Die potenziellen Standorte, welche in Abbildung 55 dargestellt sind, sind allesamt Flächen, die derzeit grundsätzlich kaum genutzt werden oder bei denen das Potenzial besteht, die vorhandene Nutzung als Parkplatz auszuweiten.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

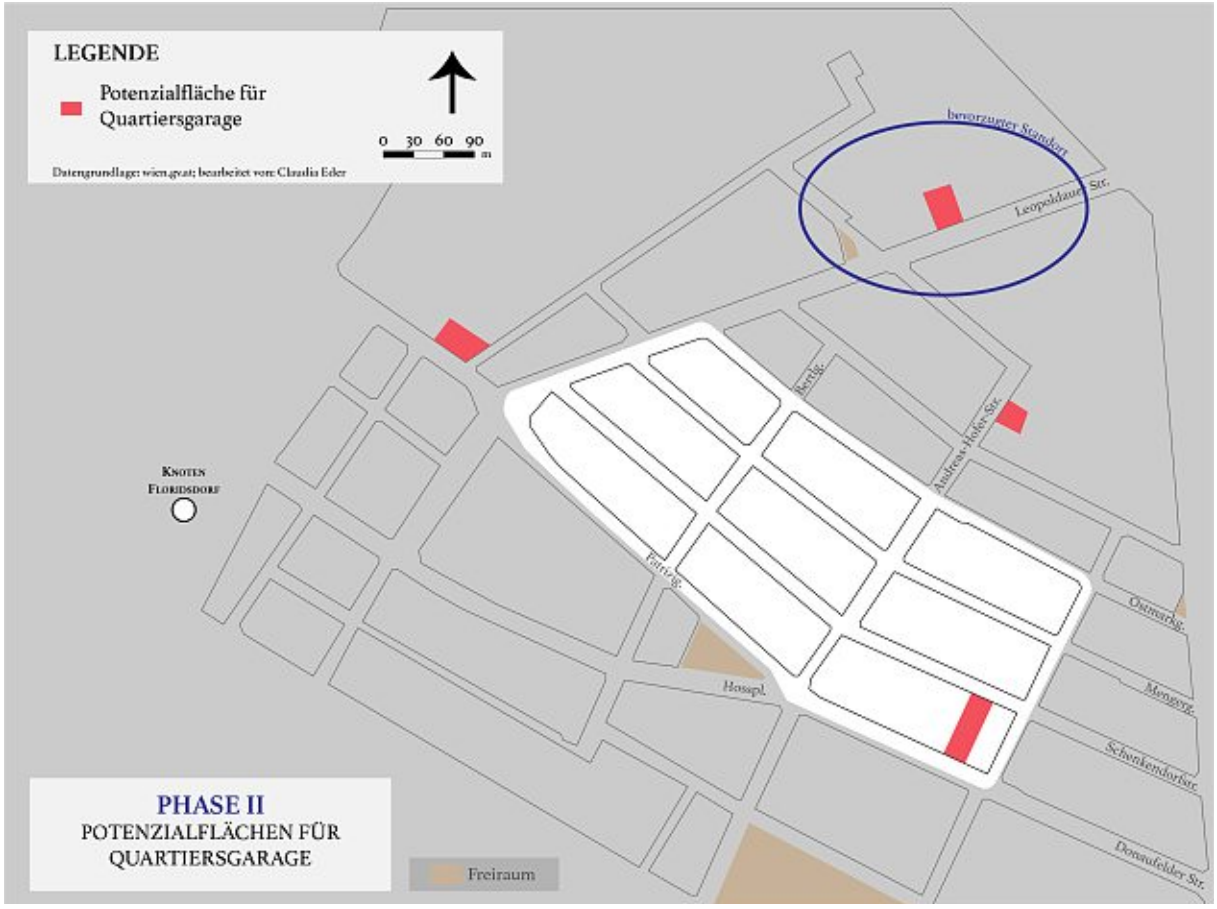

Abbildung 55: Potenzialflächen für die Quartiersgarage in Phase II | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Besonders interessant ist dabei das Gelände entlang der Leopoldauerstraße. Der straßennahe Bereich des Parkplatzes der Hofer-Filiale wird einerseits aufgrund der Entfernung zur Filiale und andererseits aufgrund des Bedarfs kaum genutzt. Dementsprechend könnte man diesen Teilabschnitt des Geländes umwidmen und eine Tief- oder eben auch Hochgarage errichten. Zufahrtsmöglichkeiten sind an sich bereits gegeben, da die Zufahrt zum Parkplatz ohnehin bereits gegeben sein muss. Aufgrund dessen, des Raumangebots und der guten Anbindung an eine stark befahrene Straße gilt dieser Standort als präferiert.

Eine weitere Potenzialfläche befindet sich auf den ÖBB-Gründen entlang der Angerer Straße, östlich vom Kreisverkehr. Der straßenseitige Bereich dieses Grundstücks wird kaum genutzt und wäre durch die verfügbare Fläche ebenso eine gute Alternative zur Potenzialfläche entlang der Leopoldauerstraße.

In der Verlängerung der Andreas-Hofer-Straße befindet sich eine ehemalige Bootswerkstatt, die relativ verwaist scheint. Hier wäre ebenso der Bau einer Garage möglich, wenngleich die Zufahrt hier nicht ideal erscheint, da der Grund selbst nicht an einer Hauptstraße liegt. Auch die Grundstücksfläche spricht nicht unbedingt für diese Potenzialfläche, einzig die Nähe

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

zum Projektgebiet selbst ist als Vorteil gegenüber der beiden bereits genannten Potenzialflächen zu vermerken.

Die letzte Alternative liegt sogar im Projektgebiet selbst, entlang der Donaufelder Straße, eignet sich allerdings aufgrund der geringen Größe nicht als alleiniger Standort für eine Quartiersgarage. Allerdings gäbe es die Möglichkeit im Rahmen der bereits vorhandenen Kundenparkplätze der Billa-Filiale entweder direkt auf Straßenniveau oder eventuell tieferliegend einige Stellplätze zu schaffen, falls dies aufgrund der Entfernung der eigentlichen Quartiersgarage von der Bevölkerung so gewünscht beziehungsweise gefordert wird.

Die genaue Anzahl an Stellplätzen, welche im Rahmen der Quartiersgarage realisiert werden soll, ergibt sich einerseits aus der Erhebung, welche mit der Anmeldung für das quartierseigene Parkpickerl einhergeht, sowie aus der Anzahl an Privatgaragenstellplätzen, welche derzeit im Projektgebiet genutzt werden. Zudem sollen die Kraftfahrzeuge, welche im Rahmen des Shared Mobility Angebots für das Quartier zur Verfügung gestellt werden auch bedacht werden. Das Stellplatzangebot der Garage beinhaltet neben Stellplätzen für herkömmliche PKWs auch Motorradstellplätze und E-Ladestellen.

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Einerseits im Zuge der Fertigstellung der Aufenthaltsfläche [F2] entlang der Bertlgasse und andererseits im Rahmen der Mobility Points [E2], die in Phase II installiert werden, gilt es weiters die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr [C4] im Projektgebiet zu verbessern und das Angebot aufzustocken.

D) Shared Mobility

Das Shared Mobility Angebot, welches sich am Ende der Umgestaltung sowohl aus Fahrzeugen bereits bestehender AnbieterInnen [D1, D2, D3] dieser Branche aber auch aus quartierseigenen Leihfahrzeugen [D4] zusammensetzen soll, bedarf einer gemeinsamen Koordination und Plattform [D5], die allen NutzerInnen den Zugang zu Echtzeitdaten ermöglicht. Im Zuge der Informations- und Diskussionsabende, welche seit Phase 0 in regelmäßigen Abständen vom Quartiersmanagement veranstaltet werden, wurde die Art der Plattform bereits mit der Bevölkerung erarbeitet. Nun gilt es diese Idee tatsächlich umzusetzen. Aufgrund der Größe des Projektgebiets und der Vielfalt an Altersgruppen, die im Bestandsviertel wohnen, ist es auf jeden Fall notwendig eine Plattform zu schaffen, die keinen persönlichen Zugang zum Internet oder zu einem Smartphone voraussetzt. Diese Grundidee wurde im Zuge der Diskussionsrunden, welche seit Phase 0 in sinnvoll

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

gewählten Abständen vom Quartiersmanagement durchgeführt werden, bereits mit den betroffenen Personengruppen besprochen und vorgestaltet. In Phase II startet nun die eigentliche Umsetzung, also einerseits der Aufbau der Plattform selbst, die dann später zunächst im Bereich des Mobility Points am Hossplatz [E1] und der Mobility Points [E2] und aber auch generell zur Verfügung gestellt werden soll. Gleichermaßen gilt es das quartierseigene Angebot zu planen, um bei Inbetriebnahme der Quartiersgarage [B4] und der Shared Mobility Center [E3] in Phase III bereits die ersten Leihfahrzeuge anbieten zu können.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Innerhalb der Projektphase II gilt es zum bereits bestehenden Mobility Point im Zuge einer Haltestelle [E1] zwei weitere Mobility Points [E2] zu schaffen. Da die anderen, in der vorhergehenden Analyse erwähnten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für diesen Zweck nicht ideal gelegen sind, wird davon abgesehen die weiteren Mobility Points mit einer bereits bestehenden Haltestelle zu kombinieren. Beide gewählten Standorte liegen am Rand des Projektgebiets selbst und sind somit leicht belieferbar durch etwaige LeihsystemanbieterInnen (siehe Abbildung 56). Dies ermöglicht auch die Kombination der

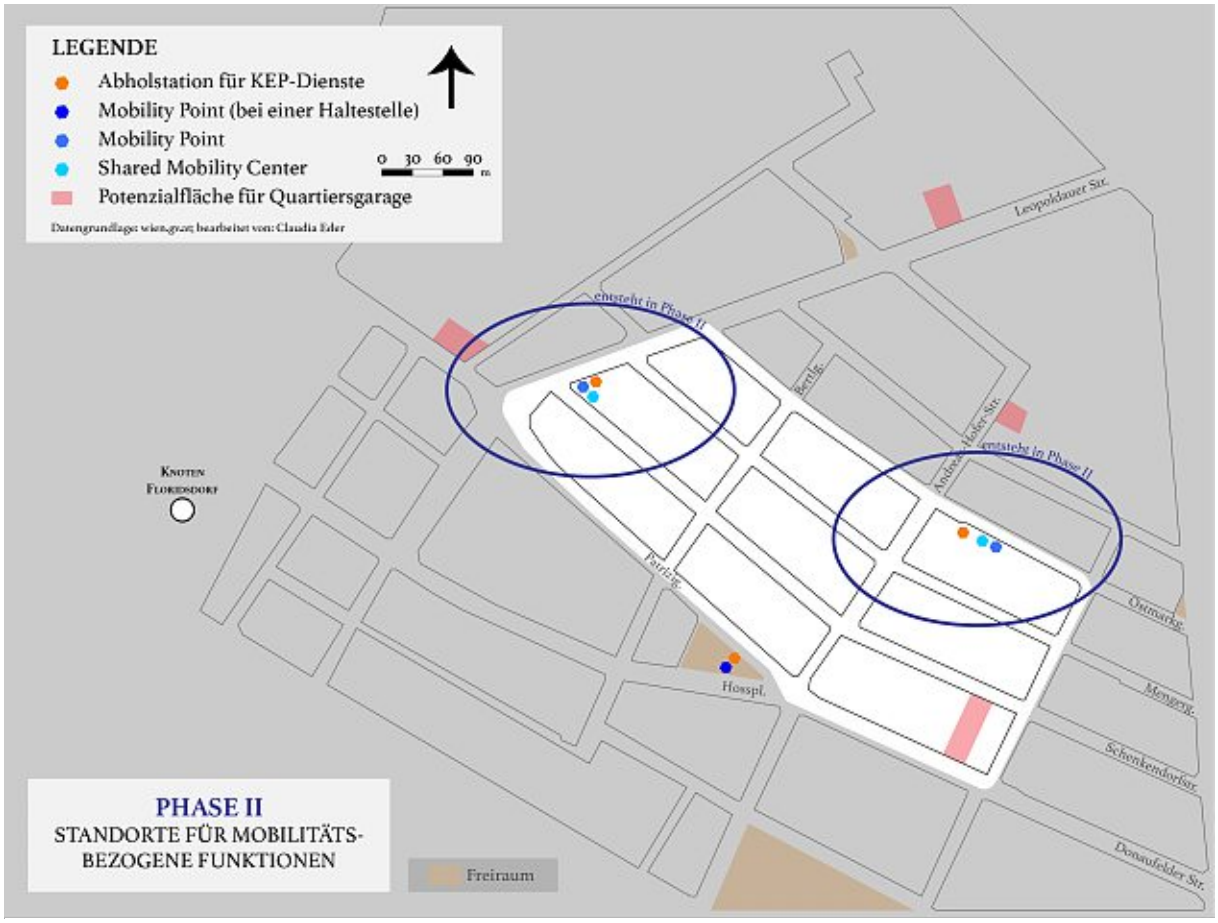

Abbildung 56: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase II | Projektgebiet Floridsdorf
eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

beiden Mobility Points mit jeweils einer weiteren Abholstation [E4], welche wiederum durch die Kurier-,Express- und Paketdienste angefahren werden kann, sowie jeweils einem Shared Mobility Center [E3], wenngleich letztere erst in der nächsten Phase in Betrieb genommen werden.

Für den ersten dieser Mobility Points wird ein bereits seit längerer Zeit freistehendes Geschäftslokal im Erdgeschoss entlang der Leopoldauerstraße angemietet. Dieses soll insofern ausgestattet werden, als dass der multimodale Standort neben Indoor-Fahrradabstellanlagen und versperrbaren Fahrradboxen, sowie Outdoor-Abstellanlagen für Fahrräder und E-Scooter auch eine Indoor-Servicestation für Fahrräder umfasst. Um einerseits die Kundschaft aber auch die Zulieferer räumlich zu trennen, soll es dabei zwei Eingänge in das Geschäftslokal geben, einer der direkt zur Abholstation führt und einer welcher zum Mobility Point selbst und zum späteren Shared Mobility Center führt.

Der zweite Mobility Point wird am Gelände der Volksschule Mengergasse implementiert, wobei hier insbesondere zwei Gründe ausschlaggebend für die Standortwahl sind. Einerseits sollen die Mobility Points möglichst gut im Projektviertel verteilt sein, der Standort im Nordosten des Gebiets stellt eine gute Option hierfür dar. Andererseits ist der Standort einer Volksschule insbesondere für Eltern, welche ihre Kinder abholen oder zur Schule bringen besonders praktisch. Diese können dann mit einem Weg mehrere Erledigungen machen. Der Mobility Point bei der Volksschule wird vom Aufbau eher dem Mobility Point im Zuge der Haltestelle am Hossplatz ähneln, da es sich ebenfalls um einen Outdoor-Standort handelt. Wie entlang der Leopoldauerstraße wird auch hier der Mobility Point mit einer Abholstation und einem in weiterer Folge umgesetzten Shared Mobility Center gebündelt.

Nach Inbetriebnahme aller Abholstationen, wird das Projektgebiet in ebensoviele Rayons eingeteilt. Entsprechend Abbildung 57 werden die insgesamt 9 Häuserblöcke zu Gruppen von je 3 zusammengefasst um die drei Abholstationen gleichmäßig auszulasten.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

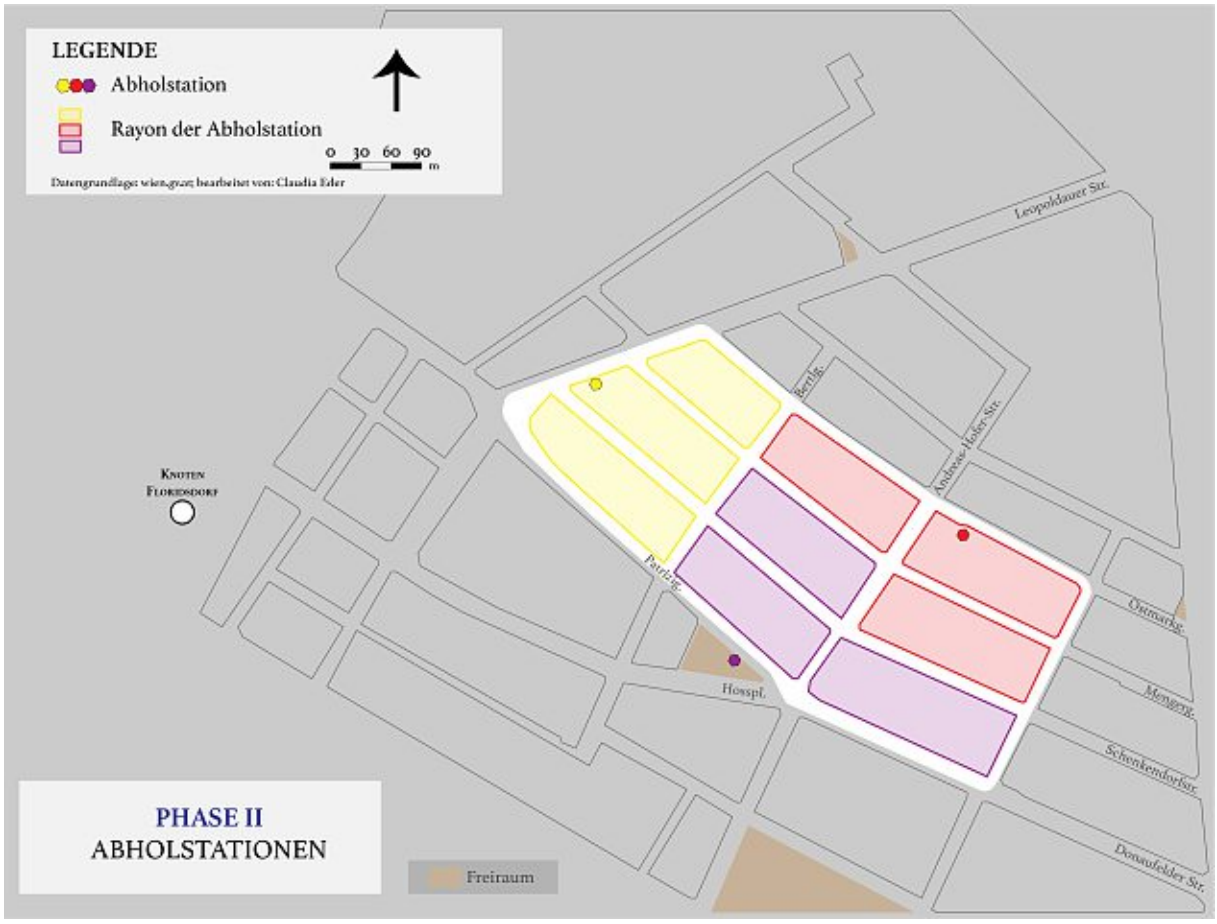

Abbildung 57: Abholstationen in Phase II| Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Die bereits in Phase I begonnene Umgestaltung des früheren Straßenraums des nördlichen Teilabschnitts der Bertlgasse zu einer Aufenthaltsfläche [F2] wird in Phase II fertig gestellt. Weiterhin werden außerdem gemeinschaftliche Aktionen und Projekte [F3] vom Quartiersmanagement gefördert.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

Entsprechend den Wünschen und Anregungen der Bevölkerung sollen mit Phase II neue MieterInnen für die leerstehenden Erdgeschosszonen gefunden werden [G2]. Die neuen Angebote sollen dabei die bereits bestehenden ergänzen und Dienste und Leistungen anbieten, für die die BewohnerInnen bis jetzt weitere Wege auf sich nehmen mussten. Insbesondere im Rahmen der Förderung des Fuß- und Radverkehrs wären mögliche Nutzungen etwa Rad- und Sportgeschäfte.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

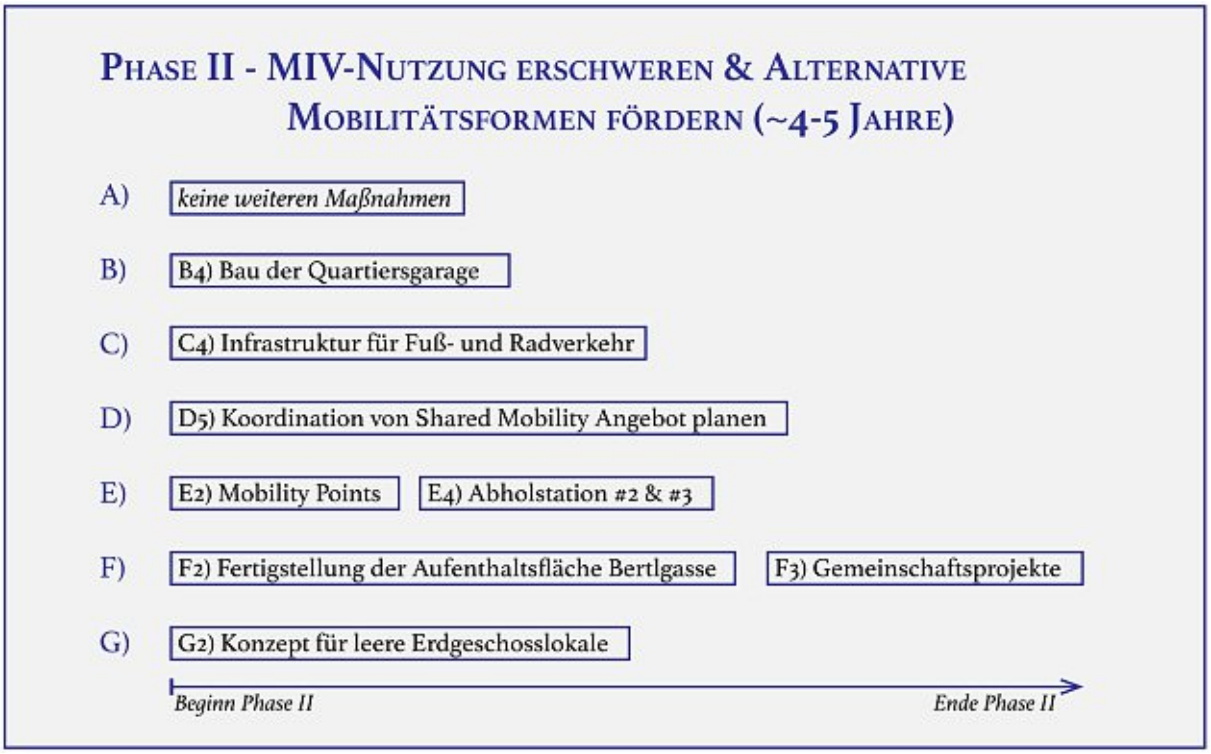

Abbildung 58: Phase II - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung)

8.3.4. Phase III – Autoreduzierung

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

Um die Umgestaltung in ein autofreies Quartier graduell durchzusetzen, werden mit Abschluss der Phase II neue Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr im Projektgebiet durchgesetzt. Zum Einen ist die Zufahrt von nun an nur mehr BewohnerInnen gestattet [A1], zum anderen gilt im gesamten Projektgebiet eine maximale Geschwindigkeit von 10km/h [A6]. Diese beiden Maßnahmen, deren räumliche Auswirkung in Abbildung 59 dargestellt wird, sollen einander gegenseitig insofern bestärken und unterstützen, da die geringe Geschwindigkeit für eventuell anfallenden Transitverkehr unattraktiv ist und demnach eigentlich nur mehr direkter Quell- oder Zielverkehr zu erwarten ist. Gleichermaßen soll die Kombination dieser beiden Regelungen die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs [C3] im Projektgebiet unterstützen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildung 59: Verkehrsregelung in Phase III | Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Quartiersgarage [B4] können nun auch weitere Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im Projektgebiet vorgenommen werden. Neben der weiteren Verminderung der generellen Stellplatzanzahl im öffentlichen Raum soll dies insbesondere durch die Ausweisung einer flächendeckenden Kurzparkzone [B2] im Projektgebiet durchgesetzt werden (siehe Abbildung 59). Entlang der befahrbaren Straßen in Ost-West-Ausrichtung wird dementsprechend jeweils einer der Parkstreifen aufgelassen, wobei jeweils in Fahrrichtung weiterhin geparkt werden darf. Die Kurzparkzone soll in dieser Übergangsphase dazu dienen, bestimmte schwerere Transporte oder Einkäufe weiterhin bis direkt vor die Haustüre transportieren zu können, auch am Wochenende soll die Kurzparkzone geltend gemacht werden. Da die Kurzparkzone flächendeckend für das gesamte Projektgebiet gilt, wird auch die Ausschilderung dementsprechend an den jeweiligen Zufahrten zum Gebiet selbst angebracht. Von einer farblichen Markierung wird abgesehen, da die Kurzparkzone lediglich in dieser Übergangsphase gilt. Ausgenommen von dieser Regelung sind jene Personen, denen ein Behindertenparkplatz im Projektgebiet zusteht und zugewiesen wurde, diese Stellplätze müssen natürlich weiterhin bestehen bleiben.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Durch die weiteren Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr, sollen auch für den Fuß- und Radverkehr weitere wichtige Maßnahmen umgesetzt werden. Zum Einen gilt es auch entlang der Ost-West-Verbindungen die Fuß- und Radwege neu zu gestalten und auszubauen [C1, C2]. Ähnlich der bereits vorangegangenen Umgestaltung der nord-südlich ausgerichteten Straßen, wird entlang der nördlich gelegenen Mengergasse ein Zweirichtungsradweg errichtet, welcher von der Leopoldauerstraße bis zum Zweirichtungsradweg Andreas-Hofer-Straße führt (siehe Abbildung 60). Anhand des freigewordenen Straßenraums anstatt des Parkstreifens ist die Umsetzung dieses Radweges bereits mit Phase III möglich, wenngleich die endgültige Fertigstellung des Konzepts erst mit Phase V erfolgen wird. Der frei gewordene Straßenraum der weiteren Straßenbereiche entlang der Ost-West-Verbindungen soll in einer Art der Mischnutzung sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden, auch für diese Straßenzüge kann die endgültige Umgestaltung erst in Phase V erfolgen.

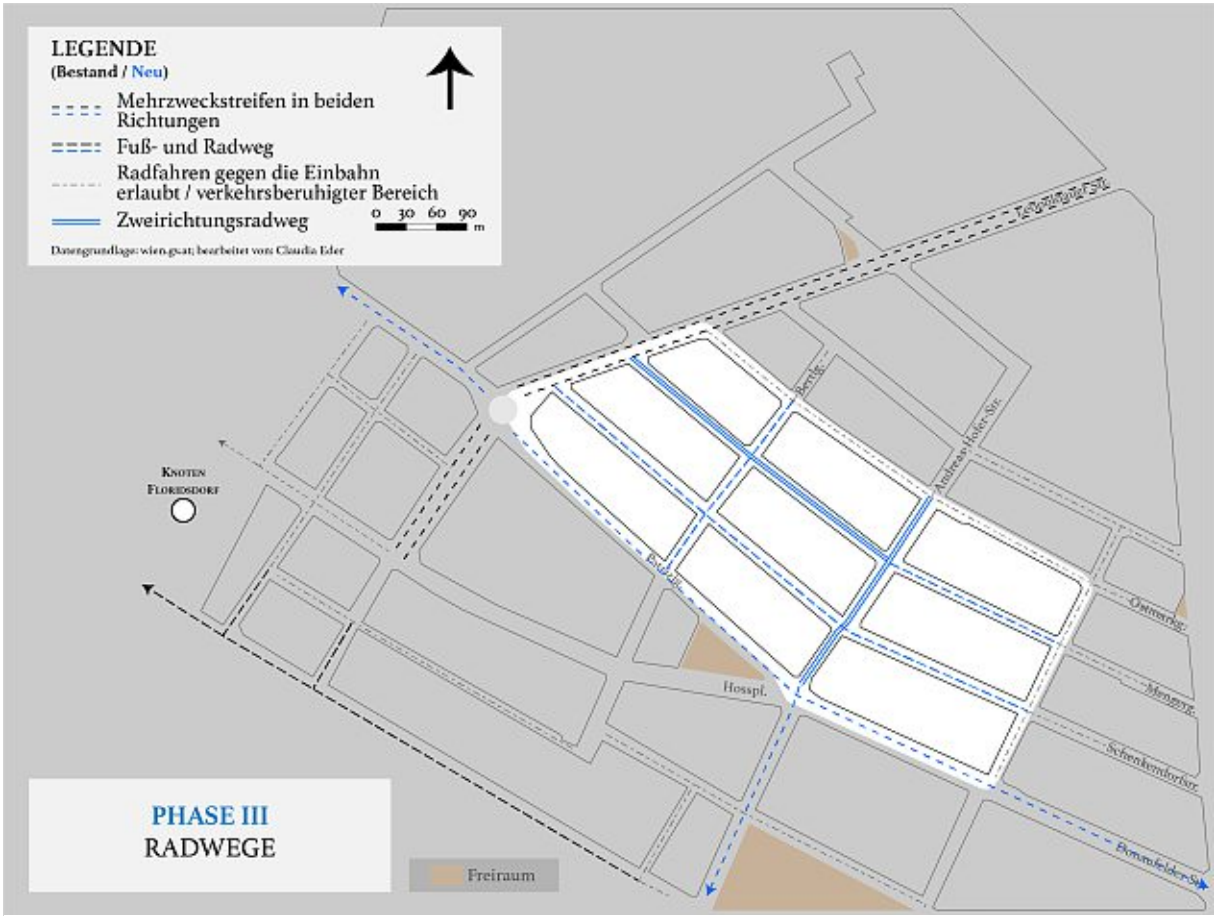

Abbildung 60: Radwege in Phase III | Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Im Zuge aller bereits genannten Neuerungen in Phase III wird außerdem im gesamten Gebiet der Fuß- und Radverkehr priorisiert [C3]. Dies ist insbesondere für Kreuzungsbereiche besonders relevant, der Geltungsbereich ist aber flächendeckend, umfasst also sämtliche Abschnitte des Straßenraums.

D) Shared Mobility

In der Quartiersgarage [B4] sind neben den Stellplätzen für die BewohnerInnen auch Stellplätze für Shared Mobility vorgesehen. Diese sollen teilweise von Fahrzeugen bereits bestehender Sharing-AnbieterInnen [D3], wie etwa ShareNow oder OEAMTC, und teilweise von quartierseigenen Leihfahrzeugen [D4] genutzt werden. Das quartierseigene Angebot wurde bereits in Phase II in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung geplant. Neben Kraftfahrzeugen werden je nach Bedarf und Nachfrage auch nicht-motorisierte Fahrzeuge, wie etwa Lastenräder, Sackkarren, Kistenwägen oder Tretroller ins Angebot aufgenommen. Fahrzeuge dieser Art können von BewohnerInnen bei den beiden Shared Mobility Center [E3] ausgeborgt und retourniert werden. Ebenso sollen die ersten Digital Screens der gemeinsam ausgearbeiteten Plattform zur Koordination des Shared Mobility Angebots [D5] bei den Mobility Points [E1, E2] und bei der Quartiersgarage [B4] installiert werden.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Die beiden Mobility Points [E2], welche gemeinsam mit der jeweiligen Abholstation [E4] bereits in Phase II in Betrieb genommen wurden, werden jeweils um ein Shared Mobility Center [E3] ergänzt. Das Geschäftslokal entlang der Leopoldauerstraße dient dabei als Zentrale, einerseits aufgrund der vorhandenen Fläche und andererseits aufgrund der Möglichkeit von abgesperrten Lagerflächen. Die verschiedenen Leihfahrzeuge werden aber grundsätzlich auf die beiden Standorte verteilt, nach einer bestimmten Laufzeit kann evaluiert werden, welche Fahrzeuge an welchem Standort vielleicht besser oder mehr genutzt werden und dementsprechend in größerer Zahl vorhanden sein sollten. Diese Aufgabe obliegt dem Quartiersmanagement.

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Entlang der Ost-West-Verbindungen werden im frei gewordenen Straßenraum bereits erste grüne Akzente gesetzt [F1], wenngleich die genaue Ausgestaltung erst in Phase V möglich ist. Die fortlaufende Planung und Umsetzung verschiedenster Gemeinschaftsprojekte [F3] sowohl in dieser als auch in den kommenden Phasen stärkt nicht nur das

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Gemeinschaftsgefühl der Bevölkerung sondern sorgt gleichermaßen für ein belebtes Wohnquartier.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

In Phase III gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

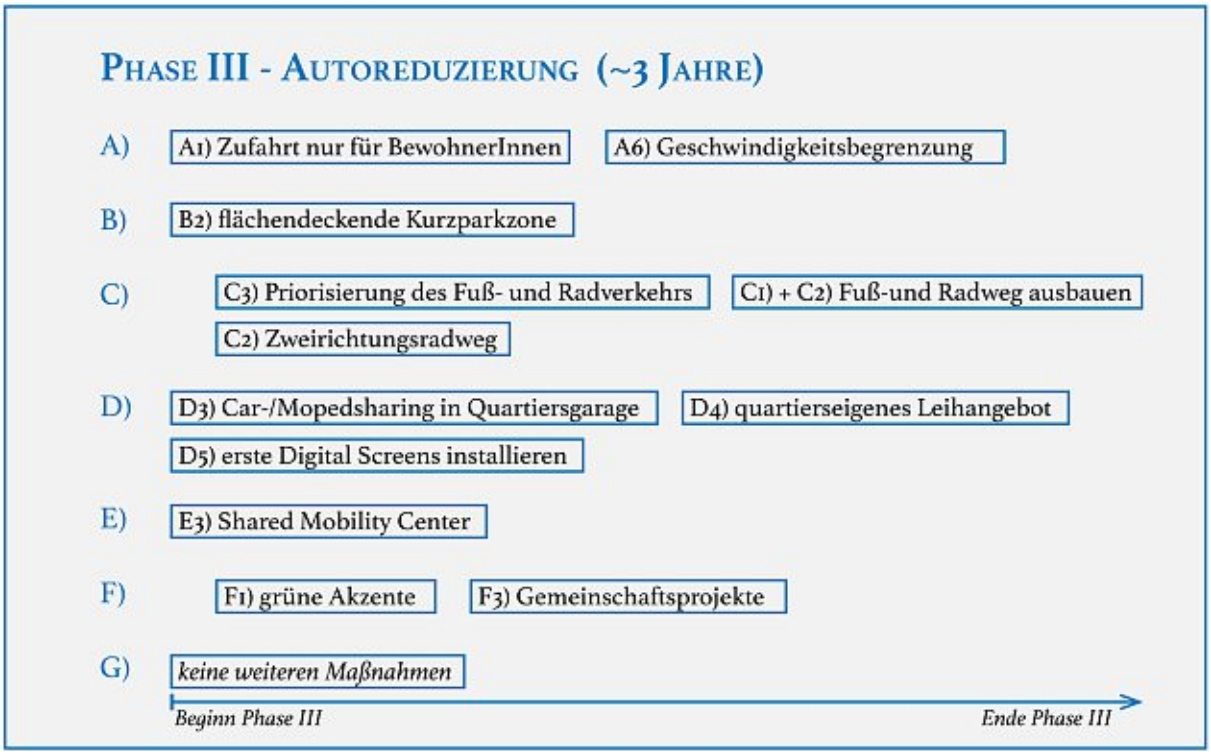

Abbildung 61: Phase III - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung)

8.3.5. Phase IV - Shared Mobility

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

In der vorletzten Projektphase folgt im Bereich der Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr eine zusätzliche Einschränkung, das Projektgebiet darf ausschließlich von BesitzerInnen eines privaten Stellplatzes im Gebiet befahren werden [A2] (siehe Abbildung 62). Davon ausgenommen sind lediglich jene AutofahrerInnen mit einem im Projektgebiet eigens zugewiesenem Stellplatz und Fahrten in das Projektgebiet, die aufgrund größerer Transporte beruflicher oder privater Natur unumgänglich sind. Diese Maßnahme gilt als letzter Schritt der Angewöhnung in Richtung eines autofreien Quartiers. Die BesitzerInnen dürfen ihre Privatgarage in dieser Phase noch in Anspruch nehmen, wenngleich ihnen auch in der Quartiersgarage bereits ein Stellplatz zur Verfügung steht.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildung 62: Verkehrsregelung in Phase IV | Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Aufgrund der in Handlungsfeld A) durchgesetzten Zufahrtsbeschränkungen, können auch für den ruhenden Verkehr weitere Beschränkungen getroffen werden. Dementsprechend gilt im Projektgebiet anstatt einer flächendeckenden Kurzparkzone nun ein flächendeckendes Parkverbot [B3]. Eine Ausnahmeregelung gibt es einerseits für Personen, denen ein Behindertenparkplatz im Projektgebiet zugewiesen wurde und andererseits für größere Transporte privater und beruflicher Natur. Für letztere werden explizite Lade- und Lieferzonen [E5] ausgeschildert.

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Die bereits implementierte Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr [C4] im Quartier soll laufend je nach Nachfrage und Auslastung ergänzt oder ersetzt werden.

D) Shared Mobility Angebot

Bereits in den vorangegangenen Phase wurde unter Einbeziehung der Bevölkerung ein Angebot an quartierseigenen Leihfahrzeugen [D4] geplant und teilweise auch bereits

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

angeschafft. Dieses Angebot wird nun bis zum Abschluss der Phase IV vervollständigt, um den BewohnerInnen die gesamte Bandbreite an Shared Mobility bieten zu können.
Um die Verfügbarkeit aller Shared Mobility Fahrzeuge [D5] nicht nur an den ausgewiesenen Mobilitätsstandorten im Projektgebiet erkenntlich zu machen, soll es zudem einerseits die Möglichkeit geben, die Digital Screens auch in Wohnhäusern zu installieren und andererseits können die Echtzeitdaten auch über eine eigene quartiersspezifische Homepage für alle Personen direkt auf dem Smartphone verfügbar gemacht werden.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

Die in Abbildung 62 sichtlich gemachten Lade- und Lieferzonen [E5] wurden anhand verschiedener Kriterien gewählt. Einerseits wurde auf bereits bestehende DienstleisterInnen und Betriebe Rücksicht genommen, die in regelmäßigen Abständen Lieferungen erhalten oder selbst an KundInnen ausliefern müssen. Zudem war bei der Verteilung der Zonen bedeutend, dass diese in jedem Straßenabschnitt ausgewiesen werden, um auch einmaligen privaten Bedürfnissen nachzukommen. Ein explizites Beispiel hierfür wäre die Notwendigkeit eines Umzugswagens bei einem Ein- oder Auszug aus dem Projektgebiet. In einem letzten Schritt wurde außerdem darauf geachtet, nicht alle Lade- und Lieferzonen an einer Straßenseite anzubringen, da in diesem Fall dann auch der Fahrbahnverlauf komplett geradlinig durch das Gebiet gelegt werden müsste. In verkehrsberuhigten Zonen wird jedoch oft ein eher mäandernder Fahrbahnverlauf gewählt, insbesondere da die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen oftmals bei einem mäandernden Fahrbahnverlauf besser eingehalten werden.

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Wie auch in allen anderen Projektphasen werden gemeinschaftliche Projekte [F3] vom Quartiersmanagement gefördert und durchgeführt.

G) Belebung der Erdgeschosszonen

In Phase IV gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

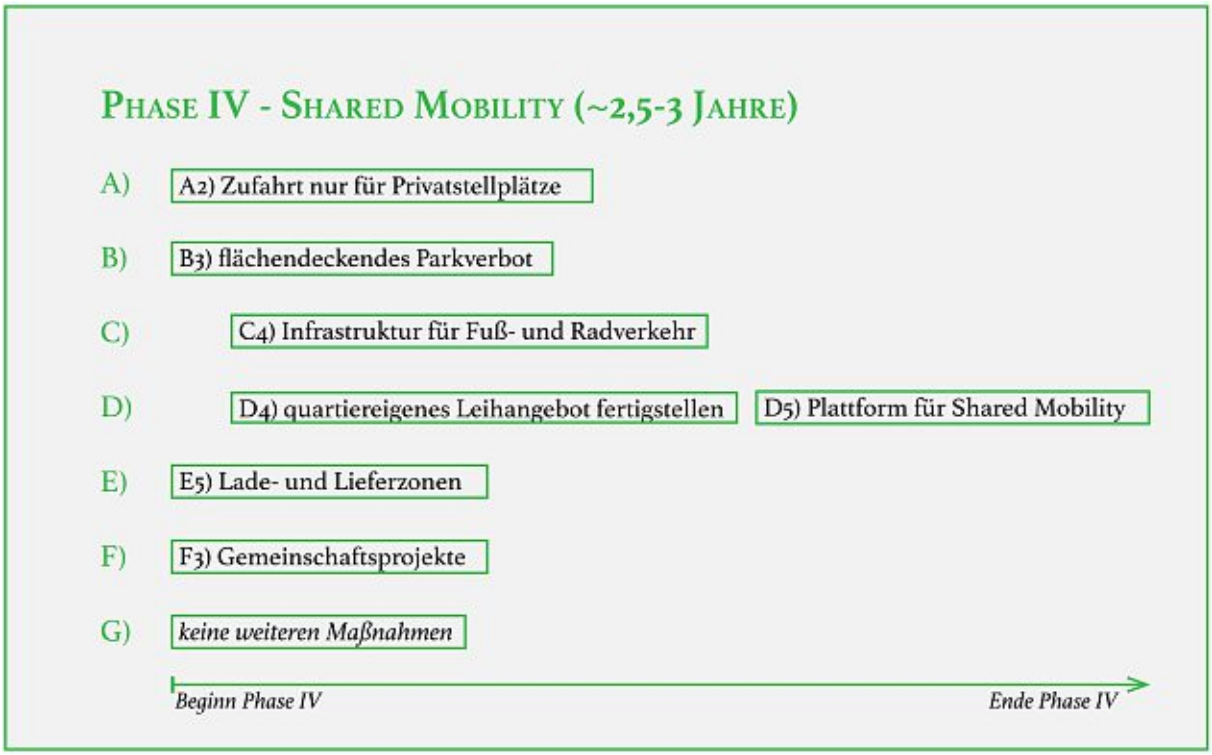

Abbildung 63: Phase IV - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung)

8.3.6. Phase V – Autofreies Quartier

A) Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

Der letzte Schritt zur Umgestaltung des Bestandsviertels in ein autofreies Quartier wird im Bereich der verkehrsregelnden Maßnahmen ein flächendeckendes Zufahrtsverbot für den motorisierten Individualverkehr im Projetgebiet implementiert [A5] (siehe Abbildung 64). Hierbei gibt es wiederum eine Ausnahme für Personen, denen ein Behindertenparkplatz im Projektgebiet zugewiesen wurde. Weiterhin gestattet ist die Zufahrt außerdem den Not- und Entsorgungsdiensten, sowie in Sonderfällen bei größeren Transporten beruflicher oder privater Natur. Auch für diese Ausnahmefälle ist die Zufahrt jedoch weiterhin nur über die beiden ost-westlichen Straßenzüge gestattet.

B) Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

In Phase V gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildung 64: Verkehrsregelung in Phase V | Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

C) Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Anhand des nun geltenden flächendeckenden Zufahrverbots mit Ausnahme bestimmter Sonderfälle werden die bereits vorhandenen Wege für den Fuß- und Radverkehr [C1, C2] an den freigewordenen Straßenraum angepasst, die benötigte Fahrbahn für Not- und Entsorgungsdienste, sowie die Lade- und Lieferzonen [E5] werden dabei selbstverständlich berücksichtigt. Ebenso soll die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr [C4] je nach Bedarf und Nachfrage nochmals überarbeitet und an das nun autofreie Quartier endgültig angepasst werden.

D) Shared Mobility Angebot

In Phase V gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

E) Förderung von multimodaler Infrastruktur

In Phase V gibt es keine zusätzlichen Maßnahmen für dieses Handlungsfeld.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

F) Gestaltung des öffentlichen Raums

Im Zuge der in Handlungsfeld A) und C) durchgesetzten Maßnahmen können in der Phase V einerseits die letzten grünen Akzente und Begrünungsmaßnahmen [F1] im Gebiet vorgenommen werden und andererseits entstehen entlang der Ost-West-Verbindungen zwei weitere Aufenthaltsflächen [F2]. Wie in Abbildung 65 dargestellt wird, handelt es sich dabei um zwei flächenmäßig kleinere Aufenthaltsflächen, die aufgrund der Lage im Gebiet selbst und auch mit Rücksichtnahme auf ausgewiesene Behindertenparkplätze und die beschilderten Lade- und Lieferzonen [E5] ausgewählt wurden. Die genaue Ausstattung aller Aufenthaltsflächen wurde gemeinsam mit den BewohnerInnen des Projektgebiets erarbeitet, der Fokus soll also auf den Bedürfnissen der späteren NutzerInnen liegen. Um der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, die neue Situation kennenzulernen und dann aufkommende Wünsche und Anregungen festzustellen, werden diese beiden Aufenthaltsflächen erst in Phase V angelegt.

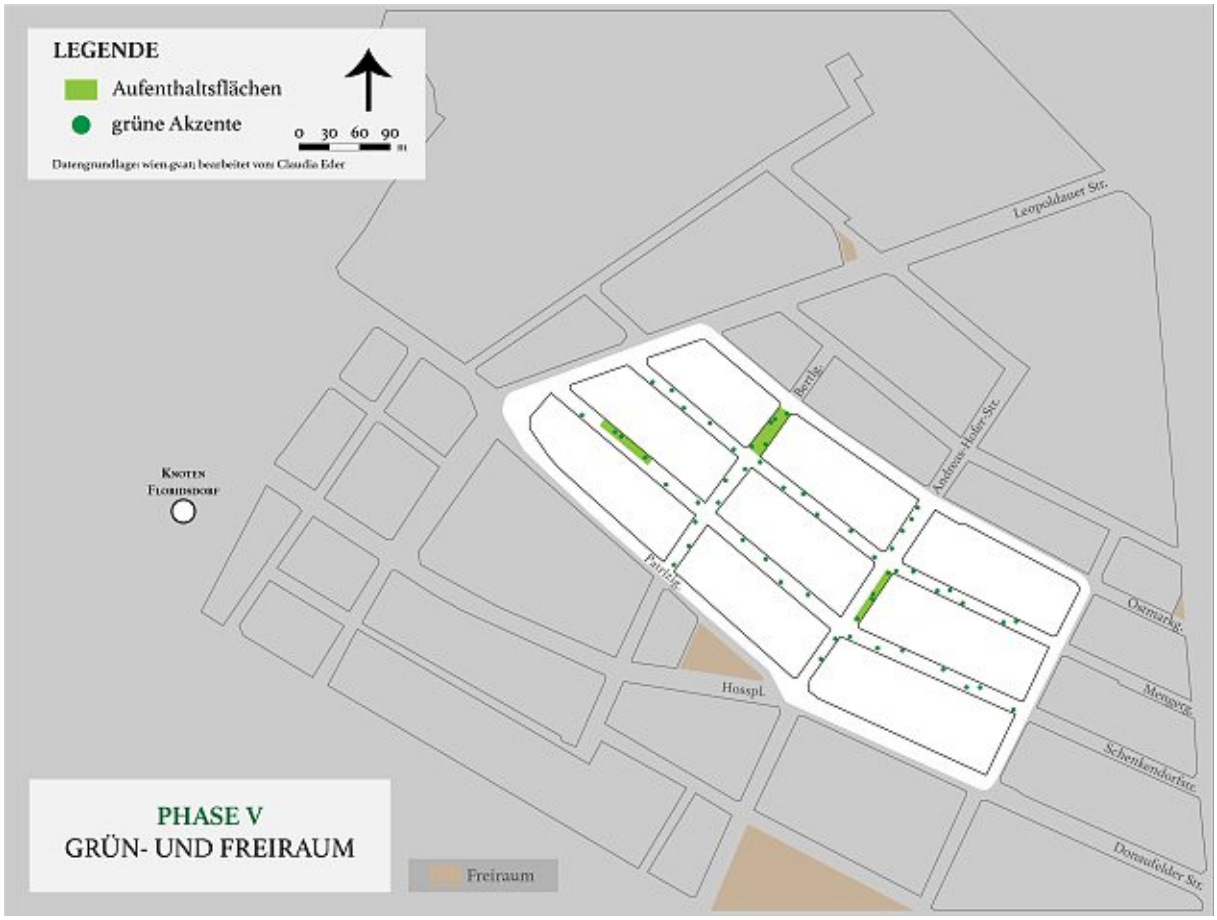

Abbildung 65: Grün- und Freiraum in Phase V | Projektgebiet Floridsdorf
(eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

G) Belebung der Erdgeschosszonen

Im Zuge der letzten Phase dieser Umgestaltung ist es nun auch PrivatgaragenbesitzerInnen untersagt in das Gebiet zuzufahren, alternativ wurde diesen selbstverständlich ein Stellplatz in der Quartiersgarage bereitgestellt. Dementsprechend können die bisher als Privatgaragen verwendeten Erdgeschosszonen und Innenhöfe neu genutzt werden [G3]. Gemeinsam mit den EigentümerInnen und den jeweiligen MieterInnen wurden bereits im Vorfeld Konzepte und Möglichkeiten erarbeitet, inwiefern diese Bereiche neu genutzt werden können. In Phase V werden diese Pläne in die Tat umgesetzt, es gilt hier die jeweils zuständigen Personen zu unterstützen.

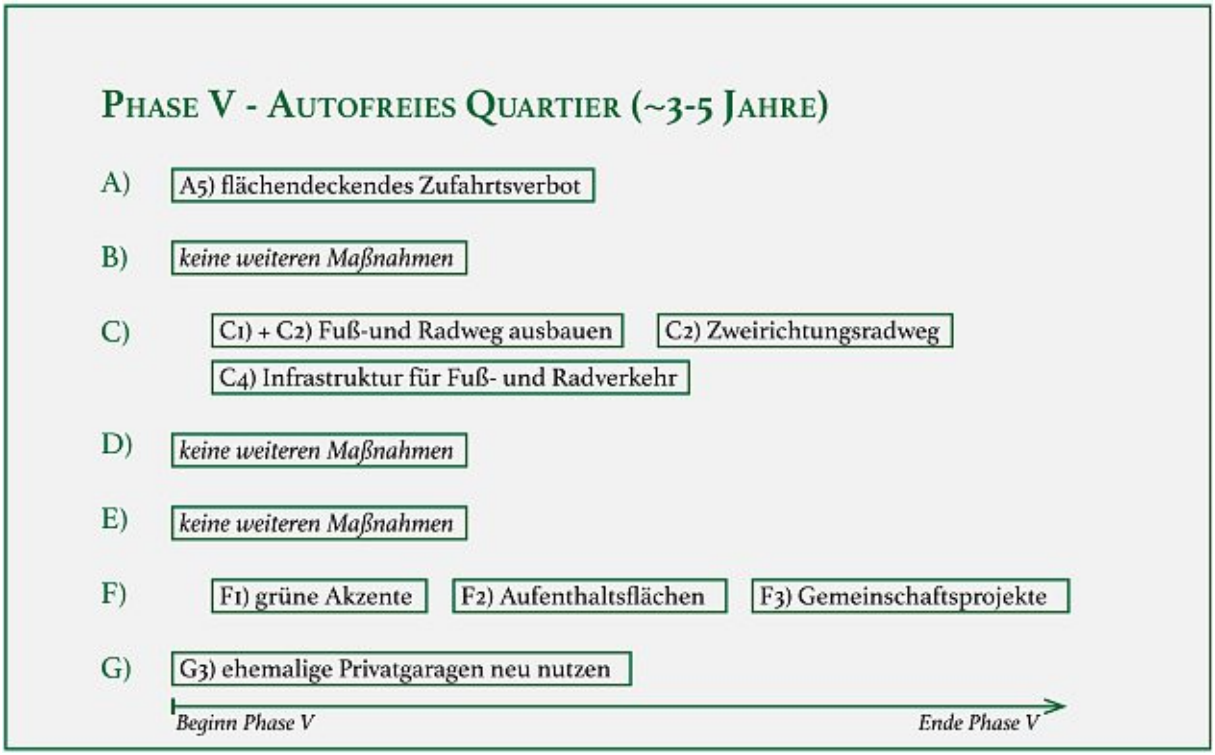

Abbildung 66: Phase V - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung)

8.3.7. Phase VI - nach Projektabschluss

Auch nach der endgültigen Umgestaltung des Viertels in ein autofreies Quartier gibt es fortlaufende Maßnahmen, die weiterhin vom Quartiersmanagement durch- und auszuführen sind. Darunter zählen einerseits die weitere Förderung gemeinsamer Projekte [F3] aber etwa auch die fortlaufende Angebots- und Nachfragekontrolle des Shared Mobility Angebots [D1, D2, D3] generell und des quartierseigenen Angebots [D4] im Besonderen. Das Quartiersmanagement soll außerdem eine Anlaufstelle für neue BewohnerInnen darstellen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

und diesen einen konfliktfreien und einfachen Einstieg in das Wohnen im autofreien Quartier ermöglichen. Dazu gehören etwa Sondergenehmigungen für das Zufahren mit einem Umzugswagen aber auch die Anmeldung für einen Stellplatz in der Quartiersgarage und auch ein Vorstellen aller quartierseigenen Unternehmen und DienstleisterInnen.

8.3.8. Gestaltung der Ränder

Bei der Gestaltung der Ränder kann man zwei verschiedene Arten von Rändern unterscheiden. Die beiden Gebietsränder, die direkt an einer stark befahrenen Straße, in dem Fall der Leopoldauer Straße oder der Patrizigasse / Donaufelder Straße liegen, müssen demnach anders behandelt werden, als jene beiden Ränder, die ohnehin bereits im Vorhinein in einem durch Einbahnregelungen und Geschwindigkeitsbegrenzung verkehrsberuhigten Viertel liegen.

Da die stärker ausgelasteten Straßen aufgrund ihrer Breite und des Verkehrsfluss ohnehin eine gewisse Grenze darstellen, muss man an diesen beiden Rändern lediglich jene Wohnungen und deren BewohnerInnen bedenken, die direkt im Projektgebiet aber eben an einem dieser Ränder liegen. Für diese, sowie auch für die selbigen Wohnungen und deren BewohnerInnen entlang der anderen beiden Ränder, gelten grundsätzlich die gleichen Regelungen, wie für alle anderen QuartiersbewohnerInnen. Das bedeutet, dass sich diese selbstverständlich ebenso für einen Stellplatz in der Quartiersgarage melden können und ebenso das gesamte Shared Mobility Angebot nutzen können. Bei der Wahl der Mobility Points und aber auch bei der Standortfestlegung etwa der Aufenthaltsfläche Bertlgasse wurde darauf geachtet, auch viele Alternativen in Randnähe anzubringen, um eben auch die am Rand lebende Bevölkerung etwas zu bevorzugen.

Im Zuge von Umbauten oder Renovierungsarbeiten in diesen Wohnunge oder Wohnhäusern sollte auf jeden Fall zusätzlich darauf geachtet werden, die Hauptwohnfunktionen eher in Richtung Innenhof anzulegen, damit auch diese BewohnerInnen eine geringe Lärmbelastung durch den Verkehr haben.

Für BewohnerInnen der Ostmarkgasse und der Plankenbüchlergasse, welche direkt gegenüber des Projektviertels wohnen, soll es ebenso die Möglichkeit geben sich für einen Stellplatz in der Quartiersgarage anzumelden, wenngleich je nach Auslastung die BewohnerInnen des Quartiers bei einer Vergabe bevorzugt werden. Gleichermaßen gilt, dass auch das Shared Mobility Angebot für die umliegenden BewohnerInnen nutzbar sein soll, beim quartierseigenen Angebot werden dahingehend eventuell preisliche Abgrenzungen vorgenommen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

8.3.9. Akzeptanz der Maßnahmen

Um die Erfolgschance einer jeden städtischen Umgestaltung oder Neuplanung zu erhöhen, ist es besonders wichtig, dass die betroffenen Personen diese akzeptieren und in weiterer Folge auch begrüßen. Es gibt einige Wege, mit denen man diese Akzeptanz zumindest verbessern kann, eine Garantie gibt es im Vorfeld dafür jedoch nie.

Einer der wichtigsten Punkte ist die stetige Informationsweitergabe an alle betroffenen Gruppen. Dies beginnt bereits vor dem tatsächlichen Projektstart. Wie bereits bei Phase 0 beschrieben wurde, geht es hierbei um einen ersten Austausch insbesondere mit der bewohnenden Bevölkerung aber auch mit jenen Personen, die vor Ort arbeiten oder in der Nachbarschaft wohnen. Aber auch fortlaufend während der gesamten Umgestaltung gilt es die Betroffenen am laufenden zu halten und neue Entwicklungen nicht zu verheimlichen, sondern direkt und konkret anzusprechen, insbesondere für jene AkteurInnen, die von diesen Entwicklungen direkt betroffen sind.

Weiters gilt es allerdings nicht nur einen einseitigen Informationsbeitrag zu leisten, sondern gemeinsam mit der Bevölkerung gewisse Ideen und Maßnahmen zu erarbeiten und den Akteuren somit die Chance zu geben einerseits an der Umgestaltung aktiv teilzunehmen und andererseits ihre Bedenken und Anregungen zu äußern. Bei einigen Maßnahmen wurde explizit darauf hingewiesen, dass diese in Gemeinschaftsarbeit mit der Bevölkerung zu erarbeiten sind, um eben den lokalen Bedürfnissen nachkommen zu können.

Insbesondere bei den verkehrsregelnden Maßnahmen gibt es vergleichsweise wenig Spielraum, daher ist es bei diesen sinnvoll keinen radikalen Einschnitt in der Verkehrsverhalten aller betroffenen Personen zu machen, sondern mit graduell stärker ausgeprägten Maßnahmen eine autofreie Zone zu schaffen. Dadurch gibt es zwischen diesen einzelnen Verschärfungen immer Angewöhnungsphasen, in denen sich die Bevölkerung einerseits an die strikteren Regeln aber gleichermaßen auch an die positiven, alternativen Möglichkeiten der Mobilität gewöhnen kann.

Zu guter Letzt, gilt es, die Arbeit im Projektgebiet selbst nicht mit Umgestaltungsende zu beenden, sondern weiterhin für Fragen und Wünsche der Betroffenen da zu sein. Diese Aufgabe wird dem Quartiersmanagement übertragen, welches auch während der Umgestaltung selbst für die Bevölkerung eine Anlaufstelle darstellt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

8.3.10. Wichtige Kostenaspekte

Bei jedem Planungsprojekt gibt es verschiedene Kostenaspekte, die gleichsam groß ausfallen und aber für das Projekt selbst unerlässlich sind. Beim Fall dieser Umgestaltung ist eine dieser Kostenstelle der Bau der Quartiersgarage. Für dieses Teilprojekt fallen einerseits die Grundstückserwerbskosten, als auch die Bau- und Erhaltungskosten an. Da für die Stellplätze der BewohnerInnen aber eine Alternative geschaffen werden muss, ist diese für das Projekt keine verzichtbare Ausgabe.

Ähnlich steht es auch um Infrastruktur, die benötigt wird, um einerseits den Mobility Point am Hossplatz, sowie auch die beiden anderen Mobility Points im Projektgebiet selbst zu realisieren. Neben den Kosten für das Geschäftslokal, sowie den Umbau desselbigen, gilt es hier auch die Kosten für die Abholstationen und die gesamte Infrastruktur für den Mobility Points selbst einzurechnen. Beispiele hierfür sind etwa diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, Abstellanlagen für Lastenräder, Bikeboxes und die Servicestationen bei besagten Mobility Points.

Ein dritter wichtiger Kostenaspekt ist sicherlich die Anschaffung des quartierseigenen Shared Mobility Angebots, wobei dies stark von der Anzahl an Kraftfahrzeugen abhängig ist, welche eigens für das Quartier gekauft werden.

Der letzte bedeutende Aspekte ist die Infrastruktur da, welche im Rahmen der Umgestaltung des Straßenraums vonnöten ist. Angefangen von der Beschilderung und den neu gestalteten Kreuzungsbereichen, muss man hier aber auch sämtliche Infrastruktur bedenken, welche für den Fuß- und Radverkehr im Projektgebiet installiert wird, sei dies entlang der Straßen oder explizit im Bereich der neu geschaffenen Aufenthaltsflächen. Ebenso zu bedenken sind die Grünraumakzente, welche im gesamten Gebiet implementiert werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

9. Vergleich der Umgestaltungen und Übertragbarkeit der Konzepte

Nachdem nun für beide Projektgebiete die Umgestaltung von einem normalen Bestandswohnviertel in ein autofreies Quartier vorgestellt wurde, werden die jeweilig angewandten Maßnahmen, sowie auch deren zeitliche Abfolge und weitere wichtige Aspekte der beiden Planungen miteinander verglichen. Durch einen direkten Vergleich der beiden Projekte soll einerseits Differenzen und Gleichsamkeiten festgestellt werden und andererseits Handlungsfelder und Maßnahmen erkannt werden, die vielleicht mehr spezifischen Gebietsinput erfordern als andere. Insgesamt soll der Vergleich der Maßnahmen dazu dienen, herauszufinden, inwiefern der vorgestellte Maßnahmenkatalog vielleicht auch für andere Projektgebiete, sowohl in den Innen- als auch in den Außenbezirken, angewandt werden kann. Diese Übertragbarkeit wird aufbauend auf den Vergleich nochmals eigens für jedes Handlungsfeld, aber auch für das Gesamtvorhaben evaluiert.

9.1. Vergleich der Umgestaltungen

In Kapitel 8 wurde sowohl für das Projektgebiet in der Nähe des Knotenpunkt Praterstern, als auch für das Projektgebiet in Floridsdorf im Zuge mehrerer aufeinanderfolgenden Phasen die Umgestaltung in ein autofreies Quartier vorgestellt. Thematisch erfolgten diese Planungsprojekte anhand mehrerer Handlungsfelder und Maßnahmen, die in 8.1. bereits dargestellt wurden. Um die beiden Projekte miteinander zu vergleichen, werden zunächst die einzelnen Handlungsfelder und die dafür ausgearbeiteten Maßnahmen sowohl inhaltlich als auch in Bezug auf die zeitliche Abfolge dieser Maßnahmen verglichen. In einem zweiten Teil wird dann das Gesamtkonstrukt, der zeitliche Rahmen der Umgestaltung, wie auch etwaige gebietsspezifische Besonderheiten einander gegenübergestellt.

9.1.1. Inhaltliche Gegenüberstellung der beiden Umgestaltungsprojekte

Grundsätzlich wurde bei beiden Umgestaltungsprojekten mit demselben Maßnahmensatz gearbeitet, der bereits in Kapitel 8.1. vorgestellt wurde und im Rahmen dessen die einzelnen Maßnahmen auch themenspezifisch zu Handlungsfeldern zusammengefasst wurden. Im

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Zuge der jeweiligen Planung wurden sowohl im Projektgebiet in der Nähe des Knotenpunkt Praterstern, als auch im Projektgebiet in Floridsdorf alle dieser Handlungsfelder bearbeitet. Die inhaltlichen Besonderheiten und Auslegungen der Maßnahmen, sowie die zeitliche Abfolge der einzelnen Maßnahmen in den beiden Gebieten werden nun für jedes Handlungsfeld einander gegenübergestellt.

Handlungsfeld A) – Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

Gemeinsam mit Handlungsfeld B) stellt dieses Handlungsfeld die Grundlage für die Umgestaltung eines Bestandsviertels in ein autofreies Quartier dar. Mit der Durchsetzung der in Tabelle 11 angeführten Maßnahmen, wurde das Fundament für ein autofreies Viertel gelegt. In Kapitel 8.1.1. wurden grundsätzlich zwei verschiedene Wege genannt, um graduell ein autofreies Viertel zu erreichen, wobei die Einschränkungen dabei entweder personen- oder raumbezogener Natur waren. In beiden Umgestaltungsprojekten wurde nun eine Kombination dieser verschiedenen Ansätze gewählt, im Laufe der gesamten Umgestaltung wurden im Endeffekt dieselben Maßnahmen angewandt, jedoch in einer unterschiedlichen Reihenfolge.

Tabelle 11: Vergleich der in Handlungsfeld A) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung)

Praterstern	Phase	Floridsdorf
Ausnahmen festlegen	0	Ausnahmen festlegen
A1) Zufahrt nur für BewohnerInnen **A6)** Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h	I	**A4)** Fahrverbot in bestimmten Straßen
A4) Fahrverbot in bestimmten Straßen	II	X
X	III	**A1)** Zufahrt nur für BewohnerInnen A6) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h
A2) Zufahrt nur für BesitzerInnen und MieterInnen eines privaten Stellplatzes im Projektgebiet	IV	**A2)** Zufahrt nur für BesitzerInnen und MieterInnen eines privaten Stellplatzes im Projektgebiet
A5) flächendeckendes Fahrverbot	V	**A5)** flächendeckendes Fahrverbot
Bei Bedarf zusätzliche Ausnahmen bearbeiten und genehmigen	VI	Bei Bedarf zusätzliche Ausnahmen bearbeiten und genehmigen

Der größte Unterschied ist direkt zu Beginn der Planung, also in den ersten drei tatsächlichen Phasen des Projekts zu erkennen. Während im Projektviertel in der Nähe des Knotenpunkt Praterstern zunächst personenbezogene Merkmale für die

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Zufahrtseinschränkung genutzt wurden, ist die Zufahrtsbeschränkung im Viertel in Floridsdorf zunächst räumlicher Natur. Diese unterschiedlichen Herangehensweisen lassen sich unter anderem durch die verschiedenartige Anordnung der Straßen in den beiden Gebieten erklären. Das Projektviertel in Floridsdorf weist eine rasterartige Struktur auf, bei der jeweils zwei Straßen in einer Nord-Süd-Ausrichtung und zwei Straßen in einer Ost-West-Ausrichtung das Gebiet durchkreuzen. Zudem gibt es bereits vor Projektbeginn eine geltende Einbahnregelung, sodass die Straßen abwechselnd nur aus dem Norden / Osten oder aus dem Süden / Westen befahrbar sind. Hingegen ist die Straßenanordnung im Projektgebiet am Praterstern eher weniger geometrisch geregelt. Die Czerningasse, welche als einziger Straßenzug durch das gesamte Projektgebiet verläuft, stellt mit Sicherheit die wichtigste Anbindung dar, insbesondere im Westen und Süden des Gebiets gibt es zusätzlich einige kleine Straßen und Gassen, die als reine Erschließungsstraßen für die jeweiligen Häuser anzusehen sind.

Im Projektgebiet in Floridsdorf wurde die Variante der raumbezogenen Zufahrtsbeschränkungen in Phase I gewählt, da einerseits weiterhin alle Bereiche des Gebiets gleich gut erreichbar sind und andererseits, da die Analyse (siehe Kapitel 7.2.5) ergeben hatte, dass sich in den von Norden nach Süden ausgerichteten Straßen deutlich weniger Einfahrten zu Privatstellplätzen befinden. Für das Projektgebiet am Praterstern wurde hingegen zu Projektbeginn, also in Phase I, eine personenbezogene Zufahrtsbeschränkung gewählt. Durch das heterogenere Straßengeflecht wäre eine sofortige raumbezogene Zufahrtsbeschränkung für manche BewohnerInnen vielleicht ein relativ starker Einschnitt, da nicht alle Häuserblöcke gleichsam gut erreichbar bleiben können. Hingegen ermöglicht eine personenbezogene Zufahrtsbeschränkung einerseits eine Erleichterung in Bezug auf den Verkehrsfluss und die Verkehrsfrequenz, wodurch alle BewohnerInnen von Anfang an gleichermaßen von der Umgestaltung profitieren. Gekoppelt wurde die personenbezogene Zufahrtsbeschränkung außerdem mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h, wodurch von Anfang an der Fuß- und Radverkehr im Gebiet priorisiert werden kann.

Trotz der unterschiedlichen Herangehensweise in Phase I, passen sich die Maßnahmen der beiden Projekte in Phase II beziehungsweise in Phase III wieder aneinander an. Im Gebiet am Praterstern wird die personenbezogene Zufahrtsbeschränkung bereits in Phase II durch eine raumbezogene Zufahrtsbeschränkung ergänzt. Im Projektviertel in Floridsdorf werden die raumbezogenen Einschränkungen in Phase III um personenbezogene Kriterien sowie die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h erweitert. Ab Phase IV verlaufen die weiteren Maßnahmen im Gleichschritt, hier gibt es bis auf einzelne Ausnahmeregelungen, die

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

ohnehin spezifisch für das Gebiet geklärt werden müssen, keine Unterschiede. Auch in der Vor- und Nachbereitung der vorgestellten Umgestaltungen verhalten sich beide Projektgebiete gleich.

Beide Varianten ermöglichen von Beginn an Maßnahmen, die zu anderen Handlungsfeldern zugehörig sind. Bei der personenbezogenen Zufahrtsbeschränkung, die flächendeckend gilt und mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung einhergeht, kann bereits direkt in Phase I einerseits ein Rückgang der zufahrenden Kraftfahrzeuge erwartet werden und andererseits kann von Beginn an der Fuß- und Radverkehr im gesamten Projektgebiet priorisiert werden. Hingegen werden bei einer raumbezogenen Zufahrtbeschränkung, wie in Floridsdorf in Phase I angewandt, bereits gleich zu Beginn der Umgestaltung Flächen im öffentlichen Raum freigemacht, die einerseits für die Ausgestaltung von Aufenthaltsflächen und aber auch für Fuß- und Radwege genutzt werden können. Beide gewählten Wege bringen also durchaus vorteilhafte Entwicklungen mit sich, wenngleich ebendiese Vorteile der einen Variante auch in gewisser Weise ein Nachteil der anderen Variante ist. Im Gebiet am Praterstern kann erst später, in Phase II, eine erste Aufenthaltsfläche geschaffen werden, da erst in Phase II früherer Straßenraum für anderweitige Nutzungen zur Verfügung gestellt wird. Dahingegen erfolgt die flächendeckende Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs im Projektgebiet Floridsdorf erst in Phase III, gleichzeitig mit der Einführung der flächendeckenden Geschwindigkeitsbegrenzung.

<u>Handlungsfeld B) – Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum</u>

Die Maßnahmen des Handlungsfeld B) stehen in enger Verbindung zu den bereits besprochenen Maßnahmen des Handlungsfelds A) und bilden gemeinsam das Grundgerüst für ein autofreies Quartier. Auch in diesem Handlungsfeld wurde in beiden Gebieten auf eine graduelle Anpassung der Einschränkungen geachtet, um die Anpassungen nicht zu radikal und einschneidend zu gestalten.

Tabelle 12: Vergleich der in Handlungsfeld B) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung)

Praterstern	Phase	Floridsdorf
Standortsuche für Quartiersgarage; Einführung des quartierseigenen Parkpickerl; Ausnahmeregelungen festlegen	0	Standortsuche für Quartiersgarage; Einführung des quartierseigenen Parkpickerl; Ausnahmeregelungen festlegen
B1) Stellplätze nur für BewohnerInnen	I	**B1)** Verringerung der Stellplatzanzahl; Stellplätze nur für BewohnerInnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

B1) Verringerung der Stellplatzanzahl **B4)** Bau der Quartiersgarage	**II**	**B4)** Bau der Quartiersgarage
B2) flächendeckende Kurzparkzone	**III**	**B2)** flächendeckende Kurzparkzone
B3) flächendeckendes Parkverbot	**IV**	**B3)** flächendeckendes Parkverbot
X	**V**	X
Stellplätze in der Quartiersgarage verwalten; bei Bedarf zusätzliche Ausnahmen bearbeiten und genehmigen	**VI**	Stellplätze in der Quartiersgarage verwalten; bei Bedarf zusätzliche Ausnahmen bearbeiten und genehmigen

Wie man anhand der Gegenüberstellung in Tabelle 12 erkennen kann, wurden für beide Umgestaltungsprojekte nicht nur die selben Maßnahmen sondern auch die selbe Maßnahmenabfolge gewählt, wenngleich sich die Zuordnung zu den einzelnen Phasen in einem Punkt unterscheidet.

Im Projektgebiet in der Nähe des Knotenpunkt Praterstern wird in Phase I zunächst keine Verringerung der Stellplatzanzahl vorgenommen, die Stellplätze sind aber generell nur mehr für die BewohnerInnen des Gebiets verfügbar. Die Verringerung der Stellplatzanzahl folgt dann in Phase II, zeitgleich mit der in Handlungsfeld A) besprochenen Zufahrtsbeschränkungen bestimmter Straßen. Durch die unterschiedliche Herangehensweise in Handlungsfeld A), erfolgt die Einschränkung der Stellplatzanzahl im Projektgebiet in Floridsdorf bereits in Phase I, gemeinsam mit der personenbezogenen Einschränkung der Stellplätze. Diese leichte Abweichung stellt eigentlich den einzigen Unterschied in Bezug auf die gewählten Maßnahmen und deren Zuordnung zu den einzelnen Projektphasen dar. Ab Phase III werden jeweils dieselben Maßnahmen gesetzt, wobei jeweils in Phase V keine weiteren Maßnahmen gesetzt werden mussten, da das flächendeckende Parkverbot in beiden Gebieten bereits ab Phase IV durchgesetzt wurde.

Jedoch gibt es zwei weitere Themenbereiche, die für dieses Handlungsfeld besonders wichtig sind, und die in gewisser Weise unterschiedlich behandelt werden mussten. Diese sind einerseits die Einführung des quartierseigenen Parkpickerl und andererseits die Standortsuche und -wahl der Quartiersgarage. Der Knotenpunkt Praterstern sowie das Projektgebiet liegen im 2. Wiener Gemeindebezirk, in dem es bereits seit mehreren Jahren ein bezirksspezifisches Parkpickerl gibt. Dementsprechend soll für das Projektgebiet kein eigenes zusätzliches Parkpickerl eingeführt werden, sondern das bereits bestehende Parkpickerl um eine Kennzeichnung der Zugehörigkeit zu diesem begrenzten Gebiet erweitert werden. Im Gegensatz dazu gibt es im 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf kein allgemeines Parkpickerl [146]. Vor Projektbeginn muss also zunächst eine Form des

[146] Stand März 2021

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

quartierseigenen Parkpickerl konzipiert werden, bevor erhoben werden kann, wer dafür berechtigt ist und auch ein solches benötigt. Diese Erhebung muss generell in beiden Projektgebieten in Phase 0 durchgeführt werden, wobei auch hier die Durchführung im Projektviertel am Praterstern weniger kompliziert ist, da die meisten Daten im Zuge des bezirkseigenen Parkpickerls bereits vorhanden sein sollten.

Der zweite wichtige Punkt, der bereits vor Projektbeginn überlegt werden muss, ist der Bau einer Quartiersgarage, sowie die Suche nach einem geeigneten Standort. Die Unterschiede bei den beiden Umgestaltungen lassen sich aufgrund des verschiedenartigen Flächenangebots in der Umgebung der beiden ausgesuchten Projektgebiete erklären. So befindet sich in der direkten Nachbarschaft zum Projektgebiet am Praterstern bereits eine größere, öffentliche Fläche, die als Parkplatz genutzt wird. Wenngleich auch in der Umgebung des Projektviertels in Floridsdorf ausreichend geeignete Flächen vorhanden sind, um eine Quartiersgarage zu errichten, müssen diese erst erworben werden. In beiden Fällen muss zudem auch eine Baugenehmigung eingeholt werden.

Im Grunde genommen lässt sich sagen, dass der zusätzliche Aufwand für die Durchführung der Maßnahmen in Handlungsfeld B) in Floridsdorf etwas höher ist als am Praterstern, da sowohl in Bezug auf das quartierseigene Parkpickerl, als auch auf die Quartiersgarage mehrere Schritte abgearbeitet werden müssen, um zum letztendlich dasselbe Ergebnis vorweisen zu können.

<u>Handlungsfeld C) – Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr</u>

Im Rahmen beider Projekte wurde auf das Handlungsfeld C) ein besonderes Augenmerk gelegt, da die Förderung des Fuß- und Radverkehrs generell verkehrspolitisch von großem Interesse ist und, da es im Zuge eines autofreien Quartiers neben dem öffentlichen Verkehr keine wichtigere Verkehrsgruppe gibt. Der Maßnahmensatz C1)-C4), welcher in Kapitel 8.1.2. bereits vorgestellt wurde, wurde grundsätzlich in beiden Planungen in einem ähnlichen Ausmaß angewandt, wenngleich die Auslegung und auch die Abfolge der Maßnahmen deutlich variiert, wie in Tabelle 13 erkenntlich gemacht wird.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

Tabelle 13: Vergleich der in Handlungsfeld C) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung)

Praterstern	Phase	Floridsdorf
X	0	X
C3) Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs **C4)** Infrastruktur bereitstellen	I	**C1)** Verbesserung und Attraktivierung der Fußwege **C2)** Zweirichtungsradweg **C4)** Infrastruktur bereitstellen
C1)+C2) Fuß- und Radwege attraktivieren **C4)** Infrastruktur bereitstellen	II	**C4)** Infrastruktur bereitstellen
C4) Infrastruktur bereitstellen	III	**C1)+C2)** Planung und Ausführungsbeginn weiterer Fuß- und Radwege (inkl. Zweirichtungsradweg) **C3)** Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs
C1)+C2) Planung und Ausführungsbeginn weiterer Fuß- und Radwege	IV	**C4)** Infrastruktur bereitstellen
C1)+C2) Fertigstellung aller Fuß- und Radwege **C4)** Infrastruktur bereitstellen	V	**C1)+C2)** Fertigstellung aller Fuß- und Radwege (inkl. Zweirichtungsradweg) **C4)** Infrastruktur bereitstellen
X	VI	X

Bereits ab Projektbeginn, also in Phase I, zeigen sich erste Unterschiede in den beiden Umgestaltungsprojekten. Im Projektviertel in der Nähe des Knotenpunkts Praterstern wird von Beginn an der Fuß- und Radverkehr priorisiert. Dies wird durch die flächendeckende Zufahrtsbeschränkung und insbesondere durch die flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h ermöglicht. Die erste Phase der Umgestaltung des Projektgebiets in Floridsdorf wird in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr eher von der Attraktivierung und Neugestaltung von Fuß- und Radwegen und der Installation eines Zweirichtungsradwegs in der Andreas-Hofer-Straße dominiert. Diese Maßnahmen werden wiederum durch die in Handlungsfeld A) getroffenen Entscheidungen ermöglicht, die bereits in Phase I Straßenzüge großteils freigeben und damit neue Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zulassen. Im Verlauf der weiteren Phasen II und III gleichen sich diese gesetzten Maßnahmen, entsprechend der in Handlungsfeld A) getroffenen Entscheidungen aneinander an. So entstehen im Projektviertel am Praterstern in Phase II die ersten Fuß- und Radwege, insbesondere in den Bereichen, in denen der motorisierte Individualverkehr nicht mehr zufahren darf. Hingegen erfolgt bei der Umgestaltung in Floridsdorf in Phase III, zeitgleich mit der flächendeckenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h, die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Ein weiterer Unterschied in der Maßnahmenabfolge ergibt sich bei der Ausgestaltung der weiteren Fuß- und Radwege. Während die Ausgestaltung dieser am Praterstern bereits in Phase IV beginnt und in Phase V abgeschlossen wird, wird die gesamte Ausgestaltung der weiteren Fuß- und Radwege sowie des weiteren Zweirichtungsradweg im Floridsdorfer Gebiet in Phase V durchgeführt. Der Hauptgrund hierfür ist einerseits die generelle Straßenanordnung und Lage dieser Straßen zueinander und andererseits die Anzahl und der geschätzte Verkehrsfluss dieser Straßen, die erst in der letzten Projektphase für den fließenden Verkehr gesperrt werden. Im Quartier in Floridsdorf gibt es dementsprechend zwei parallel liegende Straßen in Ost-West-Ausrichtung, die bis Phase V mit gewissen Einschränkungen befahrbar sind. Durch die bereits vorab geltende Einbahnregelung verläuft die jeweilige Fahrrichtung einmal von Osten nach Westen und einmal von Westen nach Osten. Da diese beiden Straßen gleichermaßen viele Häuserblöcke im Gebiet erschließen, kann man davon ausgehen, dass beide Straßen auch in Phase IV noch gleich stark befahren werden, dementsprechend wurde im Gebiet in Floridsdorf die Neugestaltung der Fuß- und Radwege, sowie des Zweirichtungsradweges erst für die letzte Projektphase angesetzt. Hingegen ist die Straßenanordnung im Gebiet am Praterstern eher diffuser, auch die drei bis zu Phase V befahrbaren Straßen weisen dementsprechend eine unterschiedliche Länge, Breite und Ausrichtung auf. Dabei weist die Czerningasse aufgrund ihrer Länge und Lage sicherlich die höchste Erschließungsqualität auf, gefolgt von der Lichtenauerstraße und der Mayergasse. Während die Mayergasse relativ schmal ist und dementsprechend auch erst bei einem flächendeckenden Fahrverbot sinnvoll umgenutzt werden kann, kann die Umgestaltung der Lichtenauer Straße sicherlich bereits in Phase IV beginnen. Weitere erste Akzente der Attraktivierung und Neugestaltung der Fuß- und Radwege können in den beiden weiteren Straßen nach Evaluierung des Verkehrsflusses ebenso bereits gesetzt werden.

Ein weiterer wichtiger Unterschied ergibt sich durch die inhaltliche Auslegung der Maßnahme C2), also der Ausgestaltung der Radwege. Das Gebiet in Floridsdorf wird im Zuge der gesamten Umgestaltung um gemeinsam geführte Fuß- und Radwege aber insbesondere auch um zwei Zweirichtungsradwege bereichert. Während auch im Projektgebiet am Praterstern gemeinsam geführte Fuß- und Radwege vorgesehen sind, die durch verkehrsberuhigte Bereiche ergänzt werden, in denen Radfahren ohnehin auch in beiden Richtungen gestattet ist und dementsprechend auch die Flächen dafür verfügbar gemacht werden, wurde für das Gebiet selbst kein eigener Zweirichtungsradweg vorgesehen. Dieser doch sehr große Unterschied ergibt sich einerseits aus der Straßenbreite der Straßen in den beiden Projektgebieten und andererseits aufgrund des in der jeweiligen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Umgebung vorhandenen Radwegenetzes. Die beiden Straßen im Floridsdorfer Quartier, in denen ein Zweirichtungsradweg implementiert wird, haben eine jeweilige Breite von 9 beziehungsweise 15 Metern. Als Vergleich dazu weisen die Straßen im Projektgebiet am Praterstern eine durchschnittliche Breite von 7 Metern auf. Für einen Zweirichtungsradweg sollten in etwa 5 Meter eingeplant werden. Weiters soll einerseits genügend Raum für einen breiten, attraktiven Fußgängerbereich eingeplant werden und für die Not- und Entsorgungsdienste muss grundsätzlich ein mindestens 3,5 Meter breiter Fahrstreifen eingeplant werden, wobei dies kein eigens abgeschotteter Bereich sein muss. Dementsprechend wäre die Umsetzung eines Zweirichtungsradweges im Gebiet am Praterstern nur in wenigen Straßen und auch dort nur schwer umsetzbar gewesen. Gleichzeitig ist aber die Anbindung an das Radwegenetz im Gebiet am Praterstern deutlich besser als in Floridsdorf. Sowohl entlang der Praterstraße, als auch entlang der Franzensbrückenstraße und der Unteren Donaustraße befinden sich jeweils auf beiden Seiten der Straße ein dementsprechender Radweg. Der Radverkehr ist also sowohl in Richtung Innenstadt als auch in Richtung Erholungsraum und Prater Hauptallee relativ gut angebunden. Da im Projektgebiet selbst keinerlei Radwege vorhanden waren, wurde bei der Umgestaltung darauf geachtet, das Gebiet selbst an das gut vernetzte Radwegesystem in der direkten Umgebung anzuschließen. Dahingegen gibt es in der Umgebung des Gebiets in Floridsdorf zwar einige verkehrsberuhigte Bereiche, in denen das Radfahren gegen die Einbahn erlaubt ist sowie entlang der Leopoldauer Straße in beiden Richtungen einen Mehrzweckstreifen, der eben auch von RadfahrerInnen genutzt werden kann, die Anbindung an den naheliegenden Erholungsraum und an weitere wichtige Punkte ist aber deutlich schlechter als am Praterstern. Deswegen wurde hier einerseits darauf geachtet, im Gebiet selbst ein großzügigeres Angebot für RadfahrerInnen zu schaffen und dieses aber auch in Richtung Grün- und Erholungsraum zu erweitern.

Grundsätzlich wurden für beide Umgestaltungsprojekte dieselben Maßnahmen eingesetzt, durch die unterschiedliche inhaltliche Auslegung dieser, entstehen aber doch relativ unterschiedliche Endprodukte. Eine große Gemeinsamkeit findet sind lediglich in der Bereitstellung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, die sich in beiden Projektgebieten durch die gesamte Umgestaltung zieht.

Handlungsfeld D) – Shared Mobility

Ein vielfältiges Angebot im Bereich von Shared Mobility soll im Rahmen beider Umgestaltungsprojekte den BewohnerInnen verschiedenste Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufzeigen und auch gleichermaßen anbieten. Hierbei steht

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

die Kombination von bereits bestehenden Leihsystem, wie etwa ShareNow oder Citybike Wien, und einem quartierseigenem Angebot im Vordergrund. Wie man anhand der Tabelle 14 sehen kann, wurden bei beiden Planungen unabhängig voneinander dieselben Maßnahmen und auch dieselbe Maßnahmenabfolge gewählt.

Tabelle 14: Vergleich der in Handlungsfeld D) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung)

Praterstern	Phase	Floridsdorf
X	0	X
D1) + D2) bestehende Fahrrad- und E-Scooter - Leihsysteme im Gebiet integrieren	I	**D1) + D2)** bestehende Fahrrad- und E-Scooter - Leihsysteme im Gebiet integrieren
D4) Planung des quartierseigenen Leihangebots **D5)** Planung der gemeinsamen Shared Mobility Plattform	II	**D4)** Planung des quartierseigenen Leihangebots **D5)** Planung der gemeinsamen Shared Mobility Plattform
D3) Car- und Mopedsharing in der Quartiersgarage **D4)** quartierseigenes Leihangebot implementieren **D5)** Installation der ersten Screens	III	**D3)** Car- und Mopedsharing in der Quartiersgarage **D4)** quartierseigenes Leihangebot implementieren **D5)** Installation der ersten Screens
D4) quartierseigenes Angebot ergänzen **D5)** Plattform überall im Gebiet anbieten	IV	**D4)** quartierseigenes Angebot ergänzen **D5)** Plattform überall im Gebiet anbieten
X	V	X
Instandhaltung des quartierseigenen Leihangebots	VI	Instandhaltung des quartierseigenen Leihangebots

Den größten Einfluss auf das Handlungsfeld D) haben einerseits die Maßnahmen des Handlungsfelds E) und ganz besonders auch die Inbetriebnahme der Quartiersgarage. Da die Quartiersgarage bei beiden Projekten in derselben Phase fertiggestellt wird, verlaufen auch die Maßnahmen in Bezug auf Car- und Mopedsharing, sowie des quartierseigenen Leihangebots in den jeweils gleichen Phasen. Die einzigen Differenzen in diesem Handlungsfeld ergeben sich aus in den Gebieten variierenden Parametern, die für gewisse Maßnahmen wichtig sind.

Ein großer Unterschied betrifft etwa den Aufwand, der für die Durchführung der Maßnahmen D1) und D2) aufgebracht werden muss. Das derzeitige Operationsgebiet von Citybike Wien, wie auch der meisten E-Scooter-Leihfirmen, schließt das Projektgebiet in Floridsdorf nicht mit ein. Während also für das Projektgebiet am Praterstern lediglich weitere Stationen mit den AnbieterInnen ausgehandelt werden müssen, muss für eine vergleichbare Umsetzung in Floridsdorf die Bereitschaft der AnbieterInnen gegeben sein,

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

das Operationsgebiet zumindest auf die Umgebung des Knotenpunkts Floridsdorf auszuweiten. Gleichermaßen wäre die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahme in Floridsdorf auch für die angrenzenden Wohnblöcke ein bedeutender Meilenstein, da die Fahrzeuge der bestehenden Leihsysteme natürlich von allen Personen gleichermaßen benutzt werden können.

Weitere Unterschiede könnten sich auch bei der Auslegung des quartierseigenen Leihangebots und der gemeinsamen Shared Mobility Plattform ergeben. Diese werden jeweils gemeinsam mit der Bevölkerung ausgearbeitet und müssen dementsprechend unterschiedlichen Anforderungen nachkommen.

Handlungsfeld E) – Förderung von multimodaler Infrastruktur

Um die verschiedenen Mobilitätsangebote an gewissen Punkten im Gebiet zu bündeln, benötigt es verschiedene Strukturen. Die in Handlungsfeld E) gesetzten Maßnahmen zielen darauf ab, verschiedene Verkehrsarten an bestimmte Orten zu bündeln, um den Umstieg von einer Mobilitätsform auf eine andere zu vereinfachen. Grundsätzlich zeigt die direkte Gegenüberstellung der gewählten Maßnahmen in Tabelle 15, sowie deren zeitlicher Ablauf, dass bei beiden Umgestaltungsprojekten die gleichen Prinzipien angewandt wurden, leichte Unterschiede ergeben sich aber trotzdem.

Tabelle 15: Vergleich der in Handlungsfeld E) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung)

Praterstern	**Phase**	**Floridsdorf**
Akquise benötigter Flächen; Koordination mit den Wiener Linien	**0**	Akquise benötigter Flächen; Koordination mit den Wiener Linien
E1) Mobility Point bei der Haltestelle Nestroyplatz **E4)** Abholstation #1	**I**	**E1)** Mobility Point bei der Haltestelle Hossplatz **E4)** Abholstation #1
E2) Mobility Point #1 **E4)** Abholstation #2	**II**	**E2)** Mobility Points **E4)** Abholstationen #2&3
E2) Mobility Point #2 **E3)** Shared Mobility Center **E4)** Abholstation #3	**III**	**E3)** Shared Mobility Center
E5) Ausweisung von Lade- und Lieferzonen	**IV**	**E5)** Ausweisung von Lade- und Lieferzonen
X	**V**	X
X	**VI**	X

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Zunächst lassen sich aber sowohl in der Vorbereitungsphase als auch in Phase I nur Parallelen erkennen. Für beide Projekte ist es wichtig, bereits vorab die benötigten Flächen für die späteren Standorte mit mobilitätsbezogenen Funktionen zu erwerben und dementsprechende Baugenehmigungen zu erlangen. In Phase I wird in beiden Gebieten ein Mobility Point bei einer bestehenden Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit einer Abholstation für Kurier-, Express- und Paketdienste errichtet.

Grundsätzlich sind auch die nächsten getroffenen Maßnahmen einander sehr ähnlich, da in beiden Gebieten jeweils zwei weitere Mobility Points und auch Abholstationen für Kurier-, Express- und Paketdienste eröffnet werden. Hierbei ist aber wichtig zu bemerken, dass im Projektgebiet in Floridsdorf beide Mobility Points sowie auch die zwei weiteren Abholstationen bereits in Phase II fertiggestellt werden. Im Projektgebiet in der Nähe des Knotenpunkts Praterstern wird der letzte Mobility Point in Kombination mit der letzten Abholstation erst in Phase III in Betrieb genommen. Dies lässt sich durch die Lage der jeweiligen Mobility Points erklären. Beim Projektgebiet am Praterstern wird einer der Mobility Points, in Kombination mit einer Abholstation und auch einem Shared Mobility Center, direkt bei der Quartiersgarage in Betrieb genommen. Diese liegt direkt am Rand des Projektgebiets und bietet den perfekten Standort für ein überdachtes Mobility Center inklusive Service Station für Fahrräder, diebstahlsicherer Abstellmöglichkeiten sowie auch für das Shared Mobility Center und die Abholstation. Durch die etwas entferntere Lage der Quartiersgarage des Projektgebiets in Floridsdorf, wurde für dieses Projektgebiet ein leerstehendes Geschäftslokal herbeigezogen, welches direkt am Rand des Gebiets liegt und ebenso ausreichend Platz für einen Mobility Point in Kombination mit einer Abholstation und einem Shared Mobility Center bietet. Da dieses Lokal ohnehin unabhängig von der Quartiersgarage gestaltet werden muss, kann die Inbetriebnahme dieses Standorts bereits in Phase II erfolgen. Diese unterschiedliche Herangehensweise hat zur Folge, dass einerseits die Aufteilung des Projektgebiets in drei Rayons für die Kurier-, Express- und Paketdienste erfolgen kann und andererseits auch das komplette Angebot der Mobility Points inklusive der Servicestation für Fahrräder erst in Phase III, anstatt wie in Floridsdorf bereits in Phase II, zur Verfügung steht.

Im Gleichschritt verläuft jedoch die Eröffnung der Shared Mobility Center, die in beiden Gebieten in Phase III erfolgt, sowie auch die Ausweisung der Lade- und Lieferzonen, die gleichermaßen in Phase IV stattfindet. Bei beiden Maßnahmen ist allerdings zu berücksichtigen, dass das jeweilige Angebot der Shared Mobility Center und auch die Lage der Lade- und Lieferzonen an gebietsspezifische Notwendigkeiten angepasst werden muss.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Handlungsfeld F) – Gestaltung des öffentlichen Raums

Die beiden Handlungsfelder F) und G) bearbeiten hauptsächlich Aspekte der Umgestaltung, die sich nicht spezifisch mit dem Verkehr und der Mobilität befassen. Bei den in Tabelle 16 gegenübergestellten Maßnahmen geht es vielmehr um die Nutzung des freigewordenen Straßenraums und dadurch auch um eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Projektgebiet selbst.

Tabelle 16: Vergleich der in Handlungsfeld F) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung)

Praterstern	Phase	Floridsdorf
X	0	X
F3) Förderung gemeinschaftlicher Projekte	I	**F1)** grüne Akzente **F2)** Aufenthaltsfläche Bertlgasse **F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte
F1) grüne Akzente **F2)** Aufenthaltsfläche Czerninplatz **F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte	II	**F2)** Fertigstellung der Aufenthaltsfläche **F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte
F3) Förderung gemeinschaftlicher Projekte	III	**F1)** grüne Akzente **F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte
F1) grüne Akzente **F2)** Aufenthaltsfläche Lichtenauergasse **F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte	IV	**F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte
F1) grüne Akzente **F2)** Aufenthaltsfläche fertigstellen **F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte	V	**F1)** grüne Akzente **F2)** Aufenthaltsflächen fertigstellen **F3)** Förderung gemeinschaftlicher Projekte
weiterhin Förderung gemeinschaftlicher Projekte	VI	weiterhin Förderung gemeinschaftlicher Projekte

Besonders auffällig ist bei beiden Planungen auf jeden Fall die durchgängige Förderung gemeinschaftlicher Projekte. Die Art dieser Projekte kann aufgrund gebietsspezifischer Anforderungen stark variieren, dementsprechend schwer fällt hier natürlich ein Vergleich. Die Projekte sollen gemeinsam mit und für die Bevölkerung geplant und durchgeführt werden und können sowohl temporärer als auch dauerhafter Natur sein. Die Kreativität ist hierbei einerseits eben der Wohnbevölkerung aber auch dem jeweilig zuständigen Quartiersmanagement überlassen.

In Bezug auf die anderen Maßnahmen werden diese zwar in einem ähnlichen Maß, aber nicht immer zum gleichen Projektzeitpunkt durchgeführt. In beiden Projektgebieten gibt es zwei Zeitpunkte, in denen ein besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung einer großen oder mehrerer kleine Aufenthaltsflächen gelegt wird. Im Floridsdorfer Quartier geschieht

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

dies gleich in der ersten Projektphase, hier wird der freigewonnene Raum durch die raumbezogene Zufahrtsbeschränkung genutzt, um neben den bereits besprochenen Fuß- und Radwegen auch eine größere Aufenthaltsfläche in der Bertlgasse zu gestalten, die spätestens in Phase II fertig gestellt werden soll. Im andere Projektgebiet nahe des Knotenpunkts Praterstern wird die erste große Aufenthaltsfläche am Czerninplatz in Phase II ausgestaltet und auch fertiggestellt. Bereits in Phase IV wird dann an einer weiteren Aufenthaltsfläche in der Lichtenauergasse gearbeitet, die aber erst in Phase V gänzlich fertiggestellt werden kann, bedingt durch das erst in Phase V aufkommende flächendeckende Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr. In Floridsdorf hingegen beginnt die Ausgestaltung der weiteren Aufenthaltsflächen erst in Phase V. Die Gestaltung der Aufenthaltsflächen geht oftmals Hand in Hand mit der Implementierung grüner Akzente im gesamten Projektgebiet. Diese grünen Akzenten sollen graduell angebracht werden. Durch die kleineren Flächenmaße können diese aber etwa auch dann angebracht werden, wenn nur kleinere Flächen im Straßenraum frei werden.
Die genaue Form und Ausgestaltung der grünen Akzente wie auch der Aufenthaltsflächen soll ebenso wie auch die gemeinschaftlichen Projekte in Absprache mit der Bevölkerung getroffen werden, um den spezifischen Anforderungen und Wünschen gerecht zu werden. Dementsprechend können gestaltungsspezifische Punkte in diesem Rahmen nicht miteinander verglichen werden. In Bezug auf die räumliche Anordnung der Aufenthaltsflächen wurde allerdings in beiden Projektgebieten darauf geachtet, diese so zu platzieren, dass ein Großteil der bewohnenden Bevölkerung eine Aufenthaltsfläche fast direkt vor der eigenen Türe vorfindet. Durch die kleinere Straßenbreite war es allerdings im Projektgebiet am Praterstern nicht möglich eine zusätzliche kleine Aufenthaltsfläche im Nordosten des Gebiets zu schaffen.

Handlungsfeld G) – Belebung der Erdgeschosszonen

Um die Projektgebiete nicht nur in Bezug auf die gute Anbindung nach außen hin, sondern eben auch von innen heraus in Bezug auf das quartierseigene Angebot zu stärken, wurden die Maßnahmen des Handlungsfeld G) in beiden Projekten relativ ähnlich umgesetzt, wie man anhand der Tabelle 17 erkennen kann.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Tabelle 17: Vergleich der in Handlungsfeld G) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung)

Praterstern	Phase	Floridsdorf
Analyse bezüglich leerstehender Geschäftslokale im Projektgebiet	0	Analyse bezüglich leerstehender Geschäftslokale im Projektgebiet
G1) bestehende Nutzungen fördern	I	**G1)** bestehende Nutzungen fördern
G2) Konzept für leerstehende Lokale erarbeiten und neue MieterInnen für die Erdgeschosszone finden	II	**G2)** Konzept für leerstehende Lokale erarbeiten und neue MieterInnen für die Erdgeschosszone finden
X	III	X
X	IV	X
G3) Nachnutzung privater Stellplätze	V	**G3)** Nachnutzung privater Stellplätze
X	VI	X

Die jeweiligen Maßnahmen werden dabei nicht nur in derselben Reihenfolge, sondern auch in den selben Projektphasen angewandt. Unterschiede entstehen dabei aber natürlich aufgrund gebietsspezifischer Eigenheiten. Bereits vor Projektbeginn muss ein aktueller Stand eingeholt werden, wieviele und welche Geschäftslokale in den Erdgeschosszonen derzeit freistehen, um für diesen Leerstand dann gemeinsam mit der Bevölkerung und entsprechend des restlichen Angebots im Gebiet ein Nutzungskonzept zu erstellen.

Zunächst sollen aber in beiden Projektgebieten in Phase I die bestehenden Geschäfte und Dienstleistungen gefördert und unterstützt werden. Je nach Angebot und der Bereitschaft der jeweiligen GeschäftsinhaberInnen kann die Form dieser Unterstützung in den beiden Gebieten variieren, der Grundgedanke soll jedoch derselbe sein.

Das bereits angesprochene Konzept wird dann in Phase II ebenfalls für beide Gebiete einzeln erarbeitet, auch diese werden vermutlich sehr spezifisch für das Gebiet ausgearbeitet, die genauen Differenzen könnten aber erst im Laufe einer tatsächlichen Umgestaltung erkannt werden.

In Phase V folgt dann die Nachnutzung der privaten Stellplätze. In beiden Quartieren wird darauf geachtet, die jeweiligen StellplatzbesitzerInnen bei der Suche und Umsetzung einer geeigneten Nachnutzung zu unterstützen. Auch in diesem Bereich lassen sich spezifische Unterschiede erst im Zuge der tatsächlichen Umgestaltung feststellen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

9.1.2. Analyse der Gegenüberstellung

Im Rahmen der Umgestaltung der beiden Projektgebiete in der Nähe des Knotenpunkts Praterstern und in Floridsdorf wurden im Endeffekt zwei autofreie Quartiere geschaffen, die in Hinblick auf das Endprodukt sehr viele Ähnlichkeiten aufweisen.
Sowohl das Viertel in Floridsdorf, als auch das Gebiet in der Nähe des Pratersterns konnten innerhalb von fünf Projektphasen in autofreie Quartiere umgestaltet werden. Für beide Projekte wurden außerdem notwendige Vor- und Nachbereitungsschritte festgelegt, die in Phase 0 und Phase VI, also jeweils vor Projektbeginn und nach Projektabschluss zu tätigen sind. Aufgrund der Art des Projekts und der durchgeführten Maßnahmen sind diese Schritte in beiden Gebieten sehr ähnlich. Hauptaufgabe in der Vorbereitungsphase ist jeweils die Informationsweitergabe an die und Einbeziehung der Bevölkerung, wie auch die Akquise der notwendigen Flächen für mobilitätsbezogene Funktionen und die Festlegung der Ausnahmeregelungen. Insbesondere in Bezug auf die Akquise der benötigten Flächen aber auch bei den Ausnahmeregelungen gibt es gebietsspezifische Unterschiede, die allerdings durch die verschiedenartigen Gegebenheiten vor Ort nicht umgangen werden können.
Innerhalb der eigentlichen Projektphase selbst, gibt es in jeder Phase einen mobilitätsspezifischen Hauptfokus, der sich auch im Titel der jeweiligen Phase wiederfindet. In beiden Umgestaltungsprojekten wurden dabei dieselben fünf Hauptfokusse gewählt. Generell wurden großteils dieselben Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern angewandt, wenngleich die zeitliche Abfolge und Auslegung der Maßnahmen teilweise unterschiedlich ist. Die unterschiedlichen Herangehensweisen in manchen Punkten lassen sich auf gebietsspezifische Merkmale, wie etwa Straßenbreiten und die Anordnung der Straßen zurückführen. Hier merkt man auch am deutlichsten den Unterschied zwischen der Umgestaltung in einem Innen- und in einem Außenbezirks in Wien, da die Straßenbreiten oftmals ihren Ursprung im jeweiligen Bau- und Erschließungsalter des Projektviertels finden. Dadurch ergibt sich dann die Herangehensweise in Bezug auf die Zufahrtsbeschränkungen direkt in Phase I. Der Unterschied zwischen einer raumbezogenen und einer personenbezogenen Zufahrtsbeschränkung wirkt sich auch auf viele weitere Handlungsfelder und die darin angewandten Maßnahmen aus. Dadurch dass allerdings in beiden Projektgebieten in einer darauffolgenden Phase die jeweils andere Zufahrtsbeschränkung zusätzlich implementiert wird, hat die unterschiedliche Herangehensweise zu Beginn des Projekts keinen Einfluss auf das Endprodukt der Umgestaltung.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Im Zuge der Einteilung in Projektphasen wurde auch für beide Gebiete abgeschätzt, wie lange diese jeweiligen Phasen in etwa andauern könnten. Dabei wurden entweder besonders aufwändige Maßnahmen zeitlich geschätzt, wie etwa der Bau der Quartiersgarage, der jeweils in Phase II stattfindet, oder ein genereller Mindestzeitraum gewählt, um den BewohnerInnen und auch den anderen betroffenen Personengruppen bestimmte Übergangszeiten und Angewöhnungsphasen einzuräumen. Bei der Gegenüberstellung der geschätzten Dauer in Tabelle 18 lässt sich erkennen, dass auch in Bezug auf die geschätzte Gesamtdauer eine große Übereinstimmung zwischen den beiden einzelnen Umgestaltungen vorhanden ist.

Tabelle 18: geschätzte Dauer der Projektphasen (eigene Darstellung)

Praterstern	**Phase**	**Floridsdorf**
1-1,5 Jahre	**I**	1,5-2 Jahre
4-5 Jahre	**II**	4-5 Jahre
3-3,5 Jahre	**III**	3 Jahre
2-3 Jahre	**IV**	2,5-3 Jahre
3-5 Jahre	**V**	3-5 Jahre
13-18 Jahre	**Gesamtdauer (geschätzt)**	**14-18 Jahre**

Neben der benötigten Zeit wurde auch die Akzteptanz und die Kosten der beiden Projekte besprochen. Ein genauer Vergleich ist hier natürlich erst nach einer vollzogenen Umgestaltung möglich, da im Vorhinein einige Faktoren nicht genau festgelegt werden und auch über die Reaktionen der Bevölkerung nur gemutmaßt werden kann. In Bezug auf die verschiedenen Kostenaspekte ist trotzdem davon auszugehen, dass durch die Implementierung eines Mobility Points mit Shared Mobility Center und einer Abholstation im Rahmen der Quartiersgarage im Projektgebiet am Praterstern zumindest in dieser Hinsicht weniger Kosten anfallen als für den vergleichbaren eigenständigen Mobility Point im Projektgebiet in Floridsdorf.

Abschließend kann also festgehalten werden, dass beide Umgestaltungsprojekte anhand gradueller Anpassungen im Bereich der mobilitätseinschränkenden Maßnahmen, sowie daran angepasste Maßnahmen zur Quartiersaufwertung und Förderung alternativer Mobilitätsformen, auf eine ähnliche Projektdauer ausgelegt werden konnten. Das Endprodukt der beiden Umgestaltungen sind zwei autofreie Quartiere, in denen der

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

ruhende Verkehr in eine eigens dafür angelegte Quartiersgarage verlegt wurde und der fließende Verkehr bis auf wichtige und notwendige Ausnahmen nur mehr am Rand des Quartiers verkehren darf. Ausgleichsmaßnahmen und Alternativen wurden dabei einerseits in Form von Angebot und Förderung verschiedener alternativer Mobilitätsformen und der dafür notwendigen Infrastruktur , andererseits aber auch in Form einer Innenentwicklung des Gebiets selbst bereitgestellt. Der letzte Punkt bezieht sich dabei hauptsächlich auf den öffentlichen Raum und die Erdgeschosszone, wobei hierfür in beiden Projektgebieten die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung im Vordergrund steht, um den Anforderungen und Wünschen nachkommen zu können. Beide Projektgebiete weisen am Ende der Umgestaltung die Eigenschaften eines autofreien Viertel des Typ III (siehe Kapitel 3) auf. Einzig in Bezug auf die Stellplätze wurde davon abgesehen, die verfügbaren Stellplätze in der Quartiersgarage stark zu begrenzen, um nicht als direkten Effekt einen Stellplatzmangel in den umliegenden Straßenzügen auszulösen.

9.2. Übertragbarkeit

Für die Umgestaltung wurden zwei Projektgebiete aufgrund bestimmter Kriterien ausgewählt (siehe Kapitel 6). Es stellt sich jedoch auch die Frage, inwiefern eine gleichartige Umgestaltung für andere Quartiere in Wien durchgeführt werden könnte.

Besonders im Vordergrund steht hierbei auf jeden Fall eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, da Streckenänderungen insbesondere in bestehenden Stadtgebieten eher schwer durchführbar sind und gleichzeitig der öffentliche Verkehr gemeinsam mit dem Fuß- und Radverkehr die Hauptalternative zum motorisierten Verkehr darstellen soll. Ein weiteres wichtiges Kriterium für die Umgestaltung selbst ist auch die Art der Flächenwidmung und Nutzung im Gebiet selbst. Wichtig ist in diesem Punkt insbesondere die Unterscheidung zwischen gemischten Wohngebieten beziehungsweise reinen Geschäfts- oder Wohnviertel. Während man in reinen Geschäftsviertel mit einem hohen Aufkommen von Lade- und Lieferverkehr rechnen muss, kann es in einem reinen Wohnviertel etwa zu einer Anhäufung von Einfamilienhäusern und Privatgaragen kommen. Hingegen ist der Unterschied zwischen Innen- und Außenbezirken zwar durchaus gegeben, wie in Kapitel 9.1.2. festgestellt werden konnte, stellt aber keinen Ausschlussgrund für ein erfolgreiches Umgestaltungsprojekt dar.

Betrachtet man nun also Bestandswohnviertel in Wien, die eine heterogene Nutzungsstruktur aufweisen, kann man sicherlich viele der in Kapitel 8.1. genannten Maßnahmen und Handlungsfelder auf die gebietsspezifische Situation anpassen und dadurch eine Umgestaltung in ein autofreies Quartier gewährleisten. Je nach Handlungsfeld

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

müssen bestimmte Notwendigkeiten beachtet werden, für die erst nach Analyse des Gebiets und dessen Umgebung eine Lösung gefunden werden kann.

Handlungsfeld A) – Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr

Die Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr können gemäß des Maßnahmenkatalogs durch zwei verschiedene Herangehensweisen erfolgen. Dies erlaubt einen gewissen Planungsspielraum, um sich an die Bedingungen eines Projektgebiets anzupassen. Zu diesen Bedingungen zählen unter anderem die Lage und Anordnung der Straßen im Gebiet, die Straßenbreite aber auch nutzungsspezifische Merkmale. Wenngleich bei beiden Umgestaltungen, die im Rahmen dieser Arbeit durchgeführt wurden, eine Kombination beider Herangehensweise gewählt wurde, ist es auch möglich nur eines der beiden Konzepte anzuwenden. Gekoppelt mit einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung im Projektgebiet können auch weniger stark einschränkende Maßnahmen bereits in den anfänglichen Projektphasen einen verkehrsberuhigenden und auch autoreduzierenden Charakter haben. Um gewährleisten zu können, dass eine flächendeckende Zufahrtsbeschränkung möglich ist, sollte allerdings bei der Quartiersbegrenzung darauf geachtet werden, wichtige Verkehrsstraßen eher außerhalb oder zumindest am Rand des Gebiets zu belassen.

Handlungsfeld B) – Einschränkungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Um die Einschränkungen für den ruhenden Verkehr sinnvoll durchsetzen zu können, muss für die bestehenden Fahrzeuge der BewohnerInnen zumindest in einem gewissen Ausmaß eine Alternative zur Verfügung gestellt werden. Dies kann entweder durch den Bau einer Quartiersgarage außerhalb des Gebiet selbst oder durch die Bereitstellung gewisser freistehender Flächen außerhalb oder am Rand des Gebiets gewährleistet werden. Wenn vorhanden, können auch bestehende Tiefgaragen, die von außerhalb des Gebiets befahrbar sind, als alternative Stellplatzmöglichkeit genutzt werden. Nichtsdestotrotz ist die Verbannung des ruhenden Verkehr aus dem Projektgebiet erst dann sinnvoll möglich, sobald gewisse Alternativen vorhanden sind, um in der direkten Nachbarschaft des Gebiets keinen groben Stellplatzmangel auszulösen. Die weiteren Maßnahmen, die für dieses Handlungsfeld in Kapitel 8.1. vorgestellt wurden, sollen einen graduellen Übergang ermöglichen und sind an sich relativ einfach auf verschiedene Straßen und Gebiete auszulegen. Je nach gebietsspezifischen Möglichkeiten und Notwendigkeiten muss für jede

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Maßnahme der genaue Umfang und generelle Ausnahmeregelungen festgelegt werden, das grundsätzliche Prinzip kann aber relativ problemlos angewandt werden.

Handlungsfeld C) – Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Die Bereitstellung und Attraktivierung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist einerseits besonders wichtig um diesen Verkehrstyp im Gebiet zu fördern, andererseits auch abhängig von den gebietsspezifischen Gegebenheiten. Insbesondere in Bezug auf das Radwegenetz muss einerseits das bestehende Wegenetz der Umgebung, wie auch die verfügbare Straßenbreite im Gebiet selbst beachtet werden. Grundsätzlich sind die Maßnahmen aber zumindest insofern sehr gut auf andere Bestandswohnviertel übertragbar, als dass durch die Einschränkungen sowohl für den Fließverkehr, als auch für den ruhenden Verkehr über kurz oder lang ohnehin Straßenraum frei wird, der anderweitig genutzt werden kann. Besonders die flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung ermöglicht zu jedem Zeitpunkt im Projekt die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs. In Bezug auf die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr kann es also durchaus zu unterschiedlichen Auslegungen und auch zu anderen zeitlichen Abfolgen der Maßnahmen kommen, grundsätzlich gehen diese Maßnahmen aber einher mit den in den Handlungsfeldern A) und B) durchgesetzten Regelungen und sollten somit gut auf andere Bestandswohnviertel übertragbar sein.

Handlungsfeld D) – Shared Mobility

Die Übertragbarkeit der Maßnahmen, welche in Kapitel 8.1.2. zum Thema ‚Shared Mobility' vorgestellt wurden, ist von mehreren Faktoren abhängig. Um im Gebiet selbst oder zumindest direkt am Rande des Gebiets Leihstationen bereits bestehender AnbieterInnen zur Verfügung stellen zu können, bedarf es einerseits der notwendigen Fläche und auch der Kooperation dieser AnbieterInnen. Je nach Lage im Stadtgebiet selbst, können hier mehr oder weniger Probleme auftreten, wobei hier mit einer leichten Benachteiligung der Randbezirke zu rechnen ist. Die Maßnahmen, die auf ein quartierseigenes Leihangebot abzielen sind in dem Fall eher eine Frage der Finanzierung. Während die Umsetzung natürlich dafür ausgewiesener Flächen bedarf, sollte dies, wenn die Finanzierung ermöglicht wurde, durchaus auf alle Viertel übertragbar sein. Wichtig ist hierbei anzumerken, dass insbesondere die Maßnahmen, die das quartierseigene Leihangebot betreffen ohnehin stark von der dort wohnenden Bevölkerung abhängig sind und insofern die Details ohnehin gebietsspezifisch geklärt werden müssen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Handlungsfeld E) – Förderung von multimodaler Infrastruktur

Alle Maßnahmen dieses Handlungsfeld erfordern ein gewisses Raumangebot, das im Gebiet selbst oder zumindest direkt am Rand verfügbar sein muss, um ein sinnvolles Angebot gewährleisten zu können. Wenngleich in beiden Umgestaltungen sowohl die Mobility Points, als auch die Abholstationen für Kurier-, Express- und Paketdienste und die Shared Mobilty Center zwar einerseits in Kombination miteinander und jeweils am Rand des Gebiets platziert wurden, kann die Unterbringung dieser verschiedenen Angebote sowohl unabhängig voneinander als auch im Gebiet selbst stattfinden. Insbesondere bei Projektgebieten, in deren Umgebung oder an deren Rändern wenig Flächen für diese mobilitätsbezogenen Funktionen verfügbar sind, können auch freiwerdende Flächen im Gebiet selbst genutzt werden. Die Übertragbarkeit einzelner Maßnahmen sollte also durchaus möglich sein, inwiefern das volle Ausmaß der Maßnahmen dieses Handlungsfelds durchführbar ist, ist von den gebietsspezifischen Möglichkeiten abhängig.

Handlungsfeld F) – Gestaltung des öffentlichen Raums

Die Ausgestaltung und Bespielung des öffentlichen Raums ist im Grunde genommen bei jeder Planung ein wichtiges Thema, gleichsam aber auch immer sehr spezifisch und individuell zu betrachten. Die in Kapitel 8.1.3. vorgestellten Maßnahmen können sicherlich in jedem Bestandswohnviertel, welches in ein autofreies Quartier umgestaltet werden soll, angewandt werden, die genauen Auslegungen etwa über die Anzahl der Aufenthaltsflächen oder über die Art der gemeinschaftlichen Projekte muss jedoch für jedes Viertel eigens bedacht und geplant werden. Wichtig ist dabei, immer zu beachten, dass die freiwerdenden Flächen, die in diesem Handlungsfeld mit der Bevölkerung bearbeitet und bespielt werden sollen, ein direkter Output aus den Maßnahmen der Handlungsfelder A) und B) sind. Insbesondere in Bezug auf die Art und Größe der Aufenthaltsflächen aber auch der gewählten grünen Akzente sollte die Planung außerdem unbedingt an bereits bestehende Grün- und Freiraumflächen angepasst werden.

Handlungsfeld G) – Belebung der Erdgeschosszonen

Die Belebung der Erdgeschosszone soll gemeinsam mit der Bespielung des öffentlichen Raums dazu dienen, ein möglichst vielfältiges Nutzungs- und Dienstleistungsangebot im Projektgebiet selbst anbieten zu können. Insbesondere die Förderung bestehender Nutzungen, aber auch die Ausarbeitung eines Konzept für leerstehende Geschäftslokale ist

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

sicherlich in jedem Bestandswohnviertel durchführbare Maßnahmen, die natürlich an spezifische Anfordernisse angepasst werden müssen. Auch über die Nachnutzung der ehemaligen Privatstellplätze, die sicherlich erst gegen Ende einer solchen Umgestaltung relevant ist, kann nur in Abstimmung mit den jeweilig Betroffenen und in Hinblick auf gebietsspezifische Notwendigkeiten entschieden werden. Trotzdem sind alle Maßnahmen des Handlungsfelds insofern auf jedes Bestandsviertel übertragbar, als dass die jeweilige Auslegung der Maßnahme nicht so strikt definiert wird, dass kein individueller Spielraum gelassen wird.

Grundsätzlich können die in Kapitel 8.1. festgelegten Handlungsfelder und Maßnahmen als Leitfaden für die Umgestaltung weiterer Bestandswohnviertel in Wien verstanden werden. Dabei muss natürlich zunächst eine umfassende Analyse des jeweiligen Gebiets durchgeführt werden um festzustellen, in welche Maßnahmen, welche Maßnahmenabfolge und in welchem Ausmaß diese angelegt werden sollten. Letztendlich sollten aber bei einer Umgestaltung eines Bestandswohnviertel in ein autofreies Quartier zumindest alle vorgestellten Handlungsfelder bedacht werden, um insgesamt dafür zu sorgen, dass die Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr durch ein großes Angebot an Alternativen aus den verschiedensten Themenbereichen begleitet werden. Zusätzlich sollte aber beachtet werden, dass die Maßnahmen des Leitfadens in gewisser Weise speziell für die Handlungsfelder F) und G) sehr flexibel anzuwenden sind und auf die spezifische Situation vor Ort angepasst werden müssen. Durch den Einfluss der Bevölkerung können gerade für diese thematischen Schwerpunkte ganz neue Ideen entstehen, die man mit einem Leitfaden so nicht vorhersehen oder bestimmen kann.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

10. Schlussfolgerung und Ausblick

Im Laufe der letzten Jahre hat es in Wien bereits einige Entwicklungen und Planungen gegeben, die in bestimmten Stadtteilen oder einzelnen Straßenzügen gezielt eine Verkehrsberuhigung und auch eine Reduktion der Autos oder besser gesagt des motorisierten Individualverkehrs bewirkt haben. Die Thematik des ‚autofreien Wohnens' wurde außerdem sowohl in Wien, als auch in anderen Großstädten insbesondere in Europa behandelt, wobei eine komplette Autofreiheit oft aufgrund des Flächenausmaßes oder der Durchführbarkeit eher einer autoreduzierten Situation weichen muss. Wenngleich Neuentwicklungen sicherlich immer auch einen gewissen Reiz mit sich bringen, ist es gerade heutzutage, wo man in vielen Städten bereits mit einem gewissen Flächenmangel zu kämpfen hat und gleichzeitig versucht wird, nicht zu viele weitere Flächen zu versiegeln, besonders spannend, sich auch mit der Möglichkeit der Entwicklung im Bestand auseinanderzusetzen. Im ländlichen Raum wird die Innenentwicklung als Möglichkeit gesehen, einzelne Orte wieder aufleben zu lassen und diesen durch die Neubespielung der früheren zentralen Standorte wieder eine neue Identität zukommen zu lassen. Wenn auch in einem ganz anderen Kontext, soll auch die Umgestaltung bestehender Wohnviertel einer Großstadt eine Art der Innenentwicklung darstellen. Neben einer gewissen Grätzlidentität soll aber hier insbesondere auch ein neuer Umgang mit dem Straßenraum als gemeinsam nutzbarer Raum und verschiedenen Mobilitätsalternativen entwickelt werden.

Das Ziel dieser Arbeit wurde am Anfang bereits durch mehrere Forschungsfragen festgelegt, wobei diese im Zuge der verschiedenen Kapitel alle beantwortet werden konnten. Zunächst galt es festzustellen, inwiefern sich ein autofreies Quartier auch im Bestand einer Großstadt verwirklichen lässt. Mit Rücksichtnahme auf rechtliche und planerische Grundlagen, sowie auf die Analyseergebnisse aus den betrachteten Fallbeispielen, konnte ein Leitfaden erstellt werden, anhand dessen man im Rahmen von sieben verschiedenen Handlungsfeldern und den dazugehörigen Maßnahmen eine solche Umgestaltung auch im Bestand ermöglichen kann. Dies konnte einerseits anhand der beiden vorgestellten Umgestaltungsprojekte, aber auch durch den Vergleich dieser beiden Planungen deutlich festgestellt werden. Im letzten Kapitel konnte zudem auch die letzte Forschungsfrage beantwortet werden, die sich mit der Übertragbarkeit des vorgeschlagenen Leitfadens und der darin stehenden Maßnahmen befasst. Die Übertragbarkeit ist insofern gegeben, als dass die Handlungsfelder des Leitfadens allesamt wichtige Themenbereiche darstellen, die auf jeden Fall mithilfe der ausformulierten Maßnahmen im Zuge eines Umgestaltungsprojekts dieser Art abgehandelt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

werden sollten, und aber gleichermaßen flexibel genug einsetzbar sind, um den spezifischen Besonderheiten und Bedürfnissen eines Projektgebiets nachkommen zu können.

Grundsätzlich gibt es inmitten einer Großstadt, insbesondere bei einem gut ausgebauten Netzwerk des öffentlichen Verkehrs, viel Potenzial um autofreie Quartiere zu realisieren. Diese sind letztendlich nicht nur in Bezug auf mobilitätsbezogene Aspekte, aber auch in Hinblick auf den Klima- und Umweltschutz sowie auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität eine spannende Möglichkeit, um gemeinsam mit und für die Bevölkerung einen angenehmeren Wohnalltag zu schaffen. Insbesondere in Hinblick auf das Kleinklima einer Stadt, kann man mit einzelnen Umgestaltungsprojekten eine Verbesserung ermöglichen. Besonders spannend ist aber auch die Aussicht auf die Zusammenlegung mehrerer umgestalteter autofreier Quartiere zu einem großen innerstädtischen autofreien Quartier.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

11. Quellenverzeichnis

Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona; **Supermanzana – la nueva célula urbana**; Ciudad Sostenible (2. Trimestre 2012); Madrid; 2012

aspern - die Seestadt Wiens (2021); **Facts and Figures**; verfasst von Spörk, I.; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/uploads/Facts%20and%20Figures/2021_aspern_Seestadt_Facts_Figures_Stand_Q1.pdf

aspern - die Seestadt Wiens (2021); **Lebenswelt - Mobilität**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/mobilitaet/mit_dem_auto

Autofrei (2021); **Darum Autofrei**; abgerufen am 19.03.2021 von https://www.autofrei.de/index.php/darum-autofrei

Autofrei Verein (2021); **Der Verein**; abgerufen am 09.03.2021 von https://autofrei-verein.de/der-verein

Autorevue (2020); **E-Scooter Wien**; abgerufen am 09.03.2021 von https://autorevue.at/ratgeber/e-scooter-wien-vergleich

Baumgartner, A.; **Autofreies Wohnen in Innsbruck**; Diplomarbeit an der TU Wien; Wien; 2013

BCN Ecologia (2021); **Proyectos**; abgerufen 09.03.2021 von http://www.bcnecologia.es/es/proyectos/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-de-barcelona-2013-2018

Brown, A.; **Car-less or car-free? - Socioeconomic and mobility differences among zero-car households**; Transport Policy (60/2017); Elsevier; Los Angeles; 2017

Busch, I.; **Autofreies Wohnen in Karlsruhe**; Vertieferarbeit an der Universität Karlsruhe; Karlsruhe; 1999

Butz, M.; **Autoarm – Autofrei wohnen**; Präsentation von SVI- Regionalgruppe Zürich Höck; Zürich; 2011

Citybike Wien (2021); abgerufen am 09.03.2021 von https://www.citybikewien.at/de/

Europäische Kommission; **Weißbuch zum Verkehr**; Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union; Luxemburg; 2011

Foletta, N. et Field, S.; **Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities**; Institute for Transportation & Development Policy; New York; 2011

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Fränne, L. et al; **Hammarby Sjöstad – a unique environmental project in Stockholm**; GlashusEtt; Stockholm; 2007

Gaffney, A. et al; **Hammarby Sjostad – Stockholm**, Sweden: A Case Study; CP 249; Stockholm; 2007;

Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008); LGBl. Nr. 61/2020; Fassung vom 09.03.2021

Gesetz über die Vermeidung und Behandlung von Abfällen und die Einhebung einer hierfür erforderlichen Abgabe im Gebiete des Landes Wien (Wiener Abfallwirtschaftsgesetz); LGBl. Nr. 23/2020; Fassung vom 09.03.2021

GEWOG; **Modellprojekt Autofreie Mustersiedlung**; GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H.; Wien; 2000

Gyurkovich, M. et al; **Supermanzana in Practice. Ability to Create People Friendly Spaces upon the Example of Selected Barcelona-Based Projects**; IOP Conference Series: Materials Science and Engineering (471 092010); Krakau; 2019

Hofstetter, E.; **Straßenräume Wien – Barcelona**; Diplomarbeit an der TU Wien; Wien; 2017

Homeier, I. et al; **Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050**; Magistrat der Stadt Wien; Wien; 2019

KFZ-Serviceportal (2021); **Freiburg im Breisgau**; abgerufen am 09.03.2021 von https://kfz-serviceportal.de/freiburg-im-breisgau/

Lange, J. et al; **Abschlußbericht über das von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderte Projekt - Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban**; Freiburg; 2003

Leferink, R.; **Verkehrsberuhigte Stadtquartiere – Neue Perspektiven für städtisches Wohnen**; Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen; Dortmund; 1995

Linz, M.; **Von nichts zu viel: Suffizienz gehört zur Zukunftsfähigkeit**; Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfahlen; Wuppertal; 2002

Magistrat der Stadt Wien; **Klimaschutzprogramm der Stadt Wien**; Magistrat der Stadt Wien; Wien; 2009

Magistratsabteilung 18; **Stadtentwicklungsplan 2025**; Magistratsabteilung 18; Wien; 2014

Magistratsabteilung 18; **Fachkonzept Mobilität**; Magistratsabteilung 18; Wien; 2014

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Magistratsabteilung 18; **Erläuterungen zum Leitbild Grünräume Wien**; Magistrat der Stadt Wien; Wien, 2020

Mayer, K. et al; **Quartier Vauban – Von der Kaserne zum Stadtteil, Abschlussbericht zur Entwicklungsmaßnahme Vauban 1992 – 2014**; Stadt Freiburg im Breisgau; Freiburg im Breisgau; 2014

Mobilitätsagentur Wien (2021); **Über Uns**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.mobilitaetsagentur.at/ueber-uns/

Moser, P. et Stocker, E.; **Autofreies Wohnen – Evaluierung der Mustersiedlung in Wien Floridsdorf, Endbericht**; Stadt+Regionalforschung GmbH; Wien; 2008

Myhr, A.; **Fordon i län och kommuner 2018**; Trafikanalys; Stockholm; 2018

Nguyen, M.; **Application of „Car-Free City" and „City of Short Walks" to Living Quarters in Hanoi Towards Sustainable Mobility and Logistics**; Procedia Engineering 142; Elsevier; Hanoi; 2016

OIB Richtlinie 3 – Hygiene, Gesundheit und Umweltschutz; OIB-330.3-007/19; Österreichisches Institut für Bautechnik; 2019

OIB Richtlinie 2 – Brandschutz; OIB-330.2-012/19; Österreichisches Institut für Bautechnik; 2019

ÖBB (2021); **Nahverkehr Ostregion**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.oebb.at/dam/jcr:cc6cd585-cb39-4fdd-9039-9c88ff53ab2d/liniennetz_w-noe-bgld.pdf

Österreichisches Institut für Bautechnik (2020); **Inkrafttreten 2019**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.oib.or.at/de/inkrafttreten-2019

Pasta Project (2018); **Factsheet Barcelona**; abgerufen am 09.03.2021 von https://pastaproject.eu/fileadmin/editor-upload/sitecontent/Publications/documents/AM_Factsheet_Barcelona_WP2.pdf

Pez, P.; **Geographische Handelsforschung - Verkehrsplanung**; Springer Spektrum; Berlin; 2020

Pfaffenbichler, P. et Schopf, J.; **Einfluss der Parkraumorganisation und der Anzahl der Stellplätze auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und die Erreichung verkehrs-, umwelt- und siedlungspolitischer Ziele (PAN)**; Wiener Umweltanwaltschaft; Wien; 2011

Quartiersarbeit Vauban (2021); **Vauban in Zahlen**; abgerufen am 09.03.2021 von http://quartiersarbeit-vauban.de/vauban-in-zahlen/

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Rueda, S.; **La Supermanzana, nueva célula urbane para la construccíon de un nuevo modelo funcional y urbanísico de Barcelona**; Barcelona; 2016

Stadt Freiburg im Breisgau (2021); **Geschichte**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.freiburg.de/pb/208760.html

Stadt Freiburg im Breisgau (2021); **Green City Freiburg**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1371700308/647912/Infotafeln_Vauban_de.pdf

Stadt Wien (2021); **Kontakt**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.wien.gv.at/kontakte/ma.html

Stadt Wien (2021); **Stadtentwicklung**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008206j.pdf

Stadt Wien (2021); **Stadtentwicklung - Projekte**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/projekt/index.html

Stadt Wien (2021); **Stadtplan**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.wien.gv.at/stadtplan/

Statuten des VCÖ; ZVR-Zahl 674059554; Wien; 2019

Tovatt, J. et al; **Masterplan des Flugfelds Aspern**; Wien; 2007

Urban Green Blue Grids (2021); **Hammarby Sjostad**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/hammarby-sjostad-stockholm-sweden/

Wien 3420 aspern Develpoment AG (2018); **Erschließungskonzept**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.aspern-seestadt.at/infocenter/downloads

Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien); LGBl. Nr. 11/1930; Fassung vom 09.03.2021;

Wiener Wohnen (2021); **Über Uns**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.wienerwohnen.at/ueber-uns/ueber.html

WKO (2018); **Statistik**; abgerufen am 09.03.2021 von http://wko.at/statistik/jahrbuch/verkehr-pkwdichte.pdf

World Urban Campaign (2021); **Hammarby Sjostad**; abgerufen am 09.03.2021 von https://www.worldurbancampaign.org/hammarby-sj%C3%B6stad-stockholm%E2%80%99s-biggest-urban-development-project-many-years

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Wright, L. ; **Car-Free Development**; Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung; Berlin; 2005

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

12. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozessgrafik (eigene Darstellung) 13
Abbildung 2: Typen der Autofreiheit nach Wright (2005, S.28) 17
Abbildung 3: Erschließungskonzept Vauban (Quelle: Mayer K. et al (2014, S. 73) 24
Abbildung 4: Mobilitätskonzept Hammarby Sjöstad (Quelle: Foletta, N et Field,S.; 2011; S. 32) 27
Abbildung 5: Erschließungskonzept Aspern (Quelle: Wien 3420 aspern Development AG; 2018) 32
Abbildung 6: Mobilitätskonzept Supermanzana (Quelle: Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona; 2012; S.30) 36
Abbildung 7: Plan der autofreien Siedlung Floridsdorf (Quelle: GEWOG; 2000; S.8) 39
Abbildung 8: Planungsrelevante AkteurInnen in Wien (eigene Darstellung) 56
Abbildung 9: U-Bahn und S-Bahnnetz in Wien (Quelle: ÖBB; Nahverkehr Ostregion) 62
Abbildung 10: Legende des FLWP Wien (Quelle: wien.gv.at) 66
Abbildung 11: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Floridsdorf (Quelle: wien.gv.at) 67
Abbildung 12: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Handelskai (Quelle: wien.gv.at) 68
Abbildung 13: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Hauptbahnhof (Quelle: wien.gv.at) 68
Abbildung 14: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Heiligenstadt (Quelle: wien.gv.at) 69
Abbildung 15: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Landstraße (Quelle: wien.gv.at) 70
Abbildung 16: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Meidling (Quelle: wien.gv.at) 71
Abbildung 17: FLWP in der Umgebung des Knotenpunkt Praterstern (Quelle: wien.gv.at) 72
Abbildung 18: Einwohnerdichte in Wien (Quelle: wien.gv.at) 74
Abbildung 19: Übersichtsplan des Projektgebiet in der Nähe des Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 80
Abbildung 20: Straßenhierarchie im Projektgebiet Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 81
Abbildung 21: Öffentlicher Verkehr im Projektgebiet Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 82
Abbildung 22: Verkehrsregelung im Projektgebiet Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 83
Abbildung 23: Ruhender Verkehr im Projektgebiet Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 84
Abbildung 24: Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen im Projektgebiet Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 86
Abbildung 25: Übersichtskarte des Projektgebiets in Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 87
Abbildung 26: Straßenhierarchie im Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 88
Abbildung 27: Öffentlicher Verkehr im Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 89
Abbildung 28: Verkehrsregelung im Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 90
Abbildung 29: Ruhender Verkehr im Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 91

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildung 30: Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen im Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 92
Abbildung 31: Verkehrsregelung in Phase I | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 117
Abbildung 32: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase I | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 118
Abbildung 33: Phase I – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung) 120
Abbildung 34: Verkehrsregelung in Phase II | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 121
Abbildung 35: Potenzialflächen für die Quartiersgarage in Phase II | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 122
Abbildung 36: Radwege in Phase II | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 123
Abbildung 37: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase II | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 125
Abbildung 38: Grün- und Freiraum in Phase II | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 126
Abbildung 39: Phase II – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung) 127
Abbildung 40: Verkehrsregelung in Phase III | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 128
Abbildung 41: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase III | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 129
Abbildung 42: Abholstationen in Phase III | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 130
Abbildung 43: Phase III – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung) 131
Abbildung 44: Verkehrsregelung in Phase IV | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 132
Abbildung 45: Phase IV – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung) 133
Abbildung 46: Verkehrsregelung in Phase V | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 134
Abbildung 47: Radwege in Phase V | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 135
Abbildung 48: Grün- und Freiraum in Phase V | Projektviertel am Praterstern (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 136
Abbildung 49: Phase V – Fact Box | Projektviertel am Praterstern (eigene Darstellung) 137
Abbildung 50: Verkehrsregelung in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 143
Abbildung 51: Radwege in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 145
Abbildung 52: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 146

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildung 53: Grün- und Freiraum in Phase I | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 147
Abbildung 54: Phase I – Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung) 148
Abbildung 55: Potenzialflächen für die Quartiersgarage in Phase II | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 149
Abbildung 56: Standorte für mobilitätsbezogene Funktionen in Phase II | Projektgebiet Floridsdorf eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 151
Abbildung 57: Abholstationen in Phase II| Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 153
Abbildung 58: Phase II - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung) 154
Abbildung 59: Verkehrsregelung in Phase III | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 155
Abbildung 60: Radwege in Phase III | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 156
Abbildung 61: Phase III - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung) 158
Abbildung 62: Verkehrsregelung in Phase IV | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 159
Abbildung 63: Phase IV - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung) 161
Abbildung 64: Verkehrsregelung in Phase V | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 162
Abbildung 65: Grün- und Freiraum in Phase V | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Bearbeitung, Datengrundlage: wien.gv.at) 163
Abbildung 66: Phase V - Fact Box | Projektgebiet Floridsdorf (eigene Darstellung) 164

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

13. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Typen von autofreien Quartieren (eigene Darstellung) 19
Tabelle 2: Analyse der Fallbeispiele (eigene Darstellung) 41
Tabelle 3: Stellplatzanforderungen an Bauten (eigene Darstellung, Quelle: Wiener Garagengesetz, §50) 54
Tabelle 4: mögliche Projektgebiet nach Kriterium #1 (eigene Darstellung) 63
Tabelle 5: mögliche Projektgebiete nach Kriterium #2 (eigene Darstellung) 65
Tabelle 6: mögliche Projektgebiete nach Kriterium #3 (eigene Darstellung) 72
Tabelle 7: mögliche Projektgebiete nach Kriterium #4 und #5 (eigene Darstellung) 76
Tabelle 8: Rangordnung der Projektgebiete in den Innenbezirken (eigene Darstellung) 77
Tabelle 9: Rangordnung der Projektgebiete in den Außenbezirken (eigene Darstellung) 78
Tabelle 10: Quellenangaben für den Maßnahmensatz (eigene Darstellung) 95
Tabelle 11: Vergleich der in Handlungsfeld A) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung) 169
Tabelle 12: Vergleich der in Handlungsfeld B) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung) 171
Tabelle 13: Vergleich der in Handlungsfeld C) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung) 174
Tabelle 14: Vergleich der in Handlungsfeld D) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung) 177
Tabelle 15: Vergleich der in Handlungsfeld E) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung) 178
Tabelle 16: Vergleich der in Handlungsfeld F) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung) 180
Tabelle 17: Vergleich der in Handlungsfeld G) angewandten Maßnahmen (eigene Darstellung) 182
Tabelle 18: geschätzte Dauer der Projektphasen (eigene Darstellung) 184

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN