



DIPLOMARBEIT

Superblocks, Superkieze, Supergrätzl – Eine Konzeptanalyse und
Maßnahmenentwicklung mit Schwerpunkt auf der Gruppe der blinden und
sehbehinderten Menschen

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades

eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung

von

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Bardo Hörl

E280-05

Institut für Raumplanung

Forschungsbereich Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Stefan Schäfer, BSc.

11775197

Wien am 19.02.2024

eigenhändige Unterschrift

Kurzfassung Deutsch

Die Arbeit analysiert das Konzept der Superblocks mit dem Schwerpunkt auf blinden und sehbehinderten Menschen anhand von drei Beispielen. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen werden Handlungsempfehlungen abgeleitet. Diese sollen die Berücksichtigung der Ansprüche an den Raum durch diese Personengruppe in der Planung, Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes im Konzept der Superblocks fördern und zu einer Adaptierung des Konzeptes führen.

Die Arbeit teilt sich in drei Abschnitte. Im ersten Abschnitt werden Rechtsdokumente, Normen und Standards sowie Strategien und Konzepte hinsichtlich ihrer Aussagen zur Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen im Zuge einer Literaturrecherche untersucht. Nach einer Zusammenfassung der gewonnenen Erkenntnisse werden die unterschiedlichen Formen der Sehbehinderung dargestellt und die damit verbundenen Auswirkungen beschrieben. Daran anschließend werden vorhandene Hilfsmittel und Ansprüche an den Raum sowie Problemstellen im öffentlichen Raum erläutert.

Im zweiten Abschnitt wird das Konzept der Superblocks im Allgemeinen beschrieben und drei Praxisbeispiele im Detail untersucht. Der lokale Kontext wird durch Interviewaussagen von Akteurinnen und Akteuren ergänzend zur Literaturrecherche herausgearbeitet. Die Begehungen und Fotodokumentation der Praxisbeispiele bilden die weitere Grundlage für die Beschreibung des Raumes und möglicher Problemstellen auf lokaler Ebene.

Im dritten Abschnitt werden die gewonnenen Eindrücke aus den Beispielen zusammengefasst und bilden die Grundlage für die Entwicklung der Handlungsempfehlungen. Hierbei werden diese basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen nach weichen und harten Faktoren unterschieden und die für Umsetzung notwendigen Akteurinnen und Akteure benannt. Die Handlungsempfehlungen bilden die Grundlage für die Adaptierung des Superblock-Konzeptes in Bezug auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen.

Abstract English

The paper examines the concept of superblocks and its impact on blind and visually impaired individuals through three case studies. Based on the findings, recommendations are provided to encourage the incorporation of the needs of this group in the planning, design, and use of public spaces within the superblock framework.

The text is divided into three sections. In the first section, legal documents, norms, and standards, as well as strategies and concepts are examined with regard to their statements on the group of blind and visually impaired people in the course of a literature review. Different types of visual impairments are presented, and their associated effects are described. This is followed by an explanation of existing aids and demands on space, as well as problem areas in public spaces.

The second section explains the concept of superblocks and provides detailed analysis of three practical examples. The local context is established through interviews with stakeholders and literature research. Descriptions of the space and potential problem areas at a local level are based on inspections and photo documentation of the practical examples.

The third section summarizes the impressions gained from the examples and provides recommendations for action. These recommendations are differentiated according to soft and hard factors, and the actors required for implementation are named. The recommendations serve as a basis for adapting the superblock concept for the group of blind and visually impaired people.

Danksagung

An dieser Stelle bedanke ich mich bei meinem Betreuer Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Bardo Hörl für seine Anmerkungen, die fachlichen Inputs sowie die exzellente Betreuung über den gesamten Arbeitsprozess hinweg.

Weiters möchte ich mich bei meiner Familie und hier insbesondere bei meiner Mutter für die fortwährende Unterstützung auf meinem Bildungsweg bedanken. Sie hat stets an mich und das Gelingen meiner Projekte und Abgaben geglaubt und mich auch in schwierigen Situationen über die Entfernung unterstützt.

Ich möchte mich bei meinen Studienkolleginnen und Studienkollegen für die Unterstützung und den Zusammenhalt über die vergangenen Jahre bedanken. Hervorheben möchte ich Frau Dipl.Ing Hofbauer und Frau Dipl.-Ing. Schalko, welche mich und meine Arbeit mit Ihren Anmerkungen vorangebracht haben.

Ich möchte mich bei meinem Verlobten Maximilian bedanken, welcher auch in stressigen Phasen einen kühlen Kopf bewahrt hat und mich mit voller Kraft unterstützt hat. Durch seine Anmerkungen und Hinweise konnte die Arbeit stets verfeinert werden.

Abschließend möchte ich mich bei allen Menschen bedanken, welche ich im Rahmen der Erstellung dieser Arbeit kennengelernt habe und welche mir Einblicke in ihren Alltag und ihre Arbeit gewährleistet haben und somit zum Gelingen der Arbeit beigetragen haben. Vielen Dank für die ausführlichen Gespräche und den Austausch.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass die vorliegende Arbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen von mir selbstständig erstellt wurde. Alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, sind in dieser Arbeit genannt und aufgelistet. Die aus den Quellen wörtlich entnommenen Stellen sind als solche kenntlich gemacht.

Das Thema dieser Arbeit wurde von mir bisher weder im In- noch Ausland einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt. Diese Arbeit stimmt mit der von den Begutachterinnen/Begutachtern beurteilten Arbeit überein.

Wien am 21.02.2024

Unterschrift

Glossar

€ = Euro

§ = Paragraf

% = Prozent

& = und

AG = Arbeitsgemeinschaft

AMD = altersbedingte Makuladegeneration

AR = Augmented Reality (erweiterte Realität)

AV = Ausführungsvorschrift

BA = Bezirksamt

BIM = Building Information Modeling (Bauwerksdatenmodellierung)

BGStG = Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz

BMSGPK = Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz

BMK = Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

BVG = Berliner Verkehrsbetriebe

BSVÖ = Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich

BSVWNB = Blinden und Sehbehindertenverband Wien, Niederösterreich und Burgenland

BVV = Bezirksverordnetenversammlung

ca. = Circa

CDU = Christlich Demokratische Union Deutschlands

cm = Zentimeter

DBSV = Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband

DIN = Deutsches Institut für Normung

etc. = et cetera

EU = Europäische Union

e.V. = eingetragener Verein

EW = Einwohner

FGSM = Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende

FGÜ = Fußgängerüberweg

FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FSV = Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

IMPD = Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (Stadtinstitut für Menschen mit Behinderungen)

ISO = Internationale Organisation für Normung

K = Kelvin

KI = Künstliche Intelligenz

Km/h = Stundenkilometer

Lkw = Lastkraftwagen

m = Meter

m² = Quadratmeter

MA 18 = Magistratsabteilung 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung)

MA 19 = Magistratsabteilung 19 (Architektur und Stadtgestaltung)

MA 28 = Magistratsabteilung 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau)

MA 39 = Magistratsabteilung (Prüf-, Inspektions- und Zertifizierungsstelle)

MA 46 = Magistratsabteilung 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten)

MIV = Motorisierter Individualverkehr

mmHg = Millimeter Quecksilbersäule

ÖNORM = Österreichische Norm

ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

Pkw = Personenkraftwagen

RAKi = Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks

RASt = Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

RVS = Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau

SDG = Sustainable Development Goals (Nachhaltige Entwicklungsziele)

STEP = Standortentwicklungsplan

StVO = Straßenverkehrsordnung

SPD = Sozialdemokratische Partei Deutschlands

TBI = Taktile Bodeninformationen

u.dgl. = und dergleichen

UN = United Nation (Vereinte Nationen)

UN-BRK = UN-Behindertenrechtskonvention

v.a. = vor allem

WHO = World Health Organisation (Weltgesundheitsorganisation)

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| 1. Einleitung | 1 |
| 1.1. Problemstellung..... | 1 |
| 1.2. Zielsetzung der Arbeit..... | 2 |
| 1.3. Forschungsfragen und Hypothesen..... | 2 |
| 1.4. Limitationen..... | 3 |
| 2. Aufbau und Methodik der Arbeit | 4 |
| 2.1. Aufbau der Arbeit | 4 |
| 2.2. Angewendete Methoden..... | 4 |
| 2.2.1. Dokumentenanalyse | 5 |
| 2.2.2. Expertinnen- und Experteninterviews | 5 |
| 2.2.3. Begehungen und Fotodokumentation | 5 |
| 3. Vorgaben für die Berücksichtigung der Inklusion und Barrierefreiheit in der Mobilitätsplanung | 6 |
| 3.1. Einleitung Rechtsdokumentenanalyse und Begriffsabgrenzung..... | 6 |
| 3.1.1. UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)..... | 7 |
| 3.1.2. Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG)..... | 9 |
| 3.1.3. Straßenverkehrsordnung (StVO) | 10 |
| 3.1.4. Zusammenfassung Rechtsdokumente | 11 |
| 3.2. ÖNORMEN | 11 |
| 3.2.1. ÖNORM B 1600 | 13 |
| 3.2.2. ÖNORM V 2100 | 13 |
| 3.2.3. ÖNORM V 2101 | 14 |
| 3.2.4. ÖNORM V 2102 | 14 |
| 3.2.5. ÖNORM V 2104 | 16 |
| 3.2.6. ÖNORM V 2105 | 18 |
| 3.2.7. Zusammenschau der ÖNORMEN | 19 |
| 3.3. Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) | 19 |
| 3.3.1. RVS 02.02.36 - Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum | 19 |
| 3.3.2. RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr | 22 |
| 3.3.3. Zusammenschau RVS | 23 |
| 3.4. Zusammenschau der Normen und Standards | 23 |
| 3.5. Strategien und Konzepte zu Mobilität und Stadtentwicklung..... | 24 |
| 3.5.1. Mobilitätsmasterplan 2030 – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)..... | 24 |
| 3.5.2. Masterplan Gehen 2030..... | 25 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 3.5.3. | Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 – Stadt Wien | 29 |
| 3.5.4. | Fachkonzept Verkehr – Stadt Wien..... | 30 |
| 3.5.5. | Fachkonzept Öffentlicher Raum – Stadt Wien | 32 |
| 3.5.6. | Strategiepapier Fußverkehr 2014 – Stadt Wien..... | 35 |
| 3.5.7. | Smart (Klima) City Strategie – Stadt Wien..... | 35 |
| 3.6. | Zusammenschau der Planungsdokumente | 36 |
| 3.7. | Zusammenschau der analysierten Rechtsdokumente, Normen, Standards, Strategien und Konzepte..... | 37 |
| 4. | Sehbehinderung und Blindheit | 38 |
| 4.1. | Aufbau des Auges und Prozess des Sehens | 38 |
| 4.2. | Einstufung der Sehbehinderung | 39 |
| 4.3. | Ursachen für Sehbehinderung und Blindheit | 41 |
| 4.3.1. | Kurz- und Weitsichtigkeit | 41 |
| 4.3.2. | Alterssichtigkeit..... | 42 |
| 4.3.3. | Glaukom | 43 |
| 4.3.4. | Grauer Star (Katarakt) | 43 |
| 4.3.5. | Altersbedingte Makuladegeneration | 44 |
| 4.3.6. | Diabetische Retinopathie | 44 |
| 4.3.7. | Uveitis..... | 45 |
| 4.3.8. | Schädel-Hirn-Trauma..... | 45 |
| 4.3.9. | Netzhautablösung | 45 |
| 4.3.10. | Weitere Ursachen | 46 |
| 4.4. | Kennzahlen | 46 |
| 4.5. | Hilfsmittel und Orientierungshilfen..... | 47 |
| 4.6. | Langstöcke | 47 |
| 4.7. | Blindenführhunde (Assistenzhunde) | 50 |
| 4.8. | Navigationssysteme..... | 53 |
| 4.9. | Taktile Leitsysteme | 53 |
| 4.10. | Mobilitätstrainings..... | 57 |
| 5. | Ansprüche und Hindernisse für blinde und sehbehinderte Menschen | 58 |
| 5.1. | Ansprüche an die Gestaltung und Nutzung des Raumes durch blinde und sehbehinderte Menschen | 58 |
| 5.2. | Hindernisse/Konfliktpunkte im Raum | 59 |
| 6. | Superblocks | 69 |
| 6.1. | Superblock Definition und Konzept..... | 69 |
| 6.2. | Abgrenzung zu anderen verkehrsplanerischen Konzepten | 70 |
| 6.3. | Kritik am Konzept..... | 70 |

| | |
|--|-----|
| 6.3.1. Anforderungen von blinden und sehbehinderten Personen an Superblocks bzw. shared space Konzepte..... | 71 |
| 6.4. Auswertung der Interviews | 72 |
| 6.5. Die Praxisbeispiele..... | 74 |
| 6.6. Praxisbeispiel Barcelona-Poblenou | 74 |
| 6.6.1. Gebietscharakteristiken | 75 |
| 6.6.2. Verkehrserschließung..... | 78 |
| 6.6.3. Entstehungsgeschichte und Phasen der Realisierung..... | 79 |
| 6.6.4. Planungsverlauf und Beteiligungsformate | 79 |
| 6.6.5. Aktueller Stand der Umsetzung | 80 |
| 6.6.6. Zukunftspläne..... | 82 |
| 6.6.7. Interviewaussagen der Expertinnen und Experten zum Praxisbeispiel und der Gruppe der blinden und sehbehinderten Personen..... | 85 |
| 6.6.8. IMPD (Instituto Municipal de Personas con Discapacidad) | 89 |
| 6.6.9. Mobilitätsplan der Stadt Barcelona | 89 |
| 6.6.10. Sensibilisierungsmaßnahme..... | 89 |
| 6.6.11. Strategie zur universellen Zugänglichkeit 2022-2030 | 91 |
| 6.7. Praxisbeispiel Berlin-Kreuzberg | 92 |
| 6.7.1. Gebietscharakteristiken | 92 |
| 6.7.2. Verkehrserschließung..... | 94 |
| 6.7.3. Entstehungsgeschichte und Phasen der Realisierung..... | 95 |
| 6.7.4. Planungsverlauf und Beteiligungsformate | 95 |
| 6.7.5. Aktueller Stand der Umsetzung | 96 |
| 6.7.6. Zukunftspläne..... | 98 |
| 6.7.7. Interviewaussagen der Expertinnen und Experten zum Praxisbeispiel und der Gruppe der blinden und sehbehinderten Personen..... | 100 |
| 6.7.8. Gesetzliche Grundlage und Gremien | 105 |
| 6.7.9. Verein Changing Cities e.V. | 106 |
| 6.7.10. Aufbau und Zonierung der Berliner Gehsteige | 106 |
| 6.7.11. Ausführungsvorschrift (AV) Geh- und Radwege | 108 |
| 6.7.12. Begehung und Fotodokumentation | 111 |
| 6.8. Praxisbeispiel Wien-Favoriten | 113 |
| 6.8.1. Gebietscharakteristiken | 113 |
| 6.8.2. Verkehrserschließung..... | 114 |
| 6.8.3. Entstehungsgeschichte und Phasen der Realisierung..... | 115 |
| 6.8.4. Planungsverlauf und Beteiligungsformate | 117 |
| 6.8.5. Aktueller Stand der Umsetzung | 117 |

| | |
|--|------------|
| 6.8.6. Zukunftspläne..... | 117 |
| 6.8.7. Interviewaussagen der Expertinnen und Experten zum Praxisbeispiel und der Gruppe der blinden und sehbehinderten Personen..... | 118 |
| 6.8.7.1. Begehung und Fotodokumentation | 125 |
| 6.8.7.2. Masterplan gehen | 125 |
| 7. Ergebnisse der Analyse der Praxisbeispiele | 127 |
| 7.1. Beschreibung der Praxisbeispiel mit Schwerpunkt auf der Personengruppe der sehbehinderten und blinden Menschen..... | 127 |
| 7.1.1. Barcelona-Poblenou | 127 |
| 7.1.2. Berlin-Kreuzberg..... | 128 |
| 7.1.3. Wien-Favoriten..... | 130 |
| 7.2. Zusammenschau der Praxisbeispiele..... | 131 |
| 8. Schlussfolgerung und Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Superblockkonzeptes..... | 134 |
| 8.1.1. Harte Faktoren | 136 |
| 8.1.2. Sanfte Faktoren | 138 |
| 8.2. Beantwortung der Forschungsfragen | 141 |
| 8.3. Weiterer Forschungsbedarf..... | 142 |
| 9. Reflexion und Ausblick..... | 143 |
| 9.1. Reflexion der eigenen Arbeit und Arbeitsweise | 143 |
| 9.2. Ausblick..... | 144 |
| 10. Verzeichnisse..... | vi |
| Abbildungsverzeichnis..... | vi |
| Tabellenverzeichnis | ix |
| Quellenverzeichnis | x |
| Normen und Gesetze | xviii |
| Anhang..... | xix |

1. Einleitung

Der Klimawandel und die Anpassung der bestehenden baulichen Struktur, insbesondere auch der verkehrlichen Infrastruktur, ist aktueller denn je. Es wird von unterschiedlichen Seiten die Verlagerung hin zu Verkehrsmitteln bzw. Fortbewegungsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad fahren, zu Fuß gehen) gefordert. Insbesondere im Nahbereich soll die Fortbewegung zu Fuß bzw. mit dem Rad erfolgen.

Es gibt eine Vielzahl an politischen Vorgaben aus Programmen und Konzepten variierender Ebenen, welche vermehrt die Ebene des Bezirks bzw. des Grätzls als Ausgangsebene der Mobilitätswende sehen. Mobilität soll dabei für alle ermöglicht werden. Wer jedoch mit dem Begriff *alle* gemeint ist, wird häufig gar nicht bzw. nur rudimentär definiert. Weshalb auch nicht die Interessen aller Personengruppen im gleichen Umfang berücksichtigt werden.

Durch den anhaltenden Zuzug in Städte und städtische Agglomerationsräume steigt der Druck auf den öffentlichen Raum und dessen Nutzung bzw. Aufteilung. Dieser wird vermehrt kommerzialisiert und durch Veranstaltungen belegt, was zum Ausschluss gewisser Personengruppen führt. Durch diese Selektion ist die Nutzung des öffentlichen Raumes bzw. dessen Aneignung nicht allen Menschen im gleichen Umfang möglich. Unterschiedliche städtebauliche Konzepte wie bspw. das Superblock-Konzept versuchen den öffentlichen Raum neu aufzuteilen und somit einen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität zu leisten.¹

1.1. Problemstellung

Insbesondere die Ebene des Grätzls ist mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Herausforderungen konfrontiert und es bedarf einer vertieften Untersuchung des Konzeptes der Superblocks, welches diesen durch eine Umverteilung des Raumes auf dieser Ebene begegnen möchte. Hierbei soll die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen im Fokus stehen, da diese in den unterschiedlichen Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepten und -programmen nicht explizit oder nur sehr allgemein, im Zuge der *Barrierefreiheit*, genannt werden. Der Schwerpunkt hinsichtlich der Fortbewegung liegt für jene Personengruppe in der Nahmobilität im Bereich des Fußverkehrs, da dieser die Grundlage für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und der selbstständigen Lebensführung ist.

Ein Spannungsfeld im Bereich der Mobilität auf Grätzlebene ist jenes zwischen der geteilten Mobilität (*shared mobility*) und des Fußverkehrs. Insbesondere Leihroller und Leihfahrräder werden häufig auf Gehsteigen abgestellt und stellen somit ein Hindernis für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Dieses Problem wurde von einigen Städten bereits erkannt und es erfolgen erste Gegenmaßnahmen und Regulierungsansätze.² Für Menschen mit Behinderungen stellen diese Gegenstände eine temporäre Barriere in der eigenständigen Mobilität dar und schränken das selbstbestimmte Leben ein. Ebenso in den Bereich der temporären Barrieren fallen Baustellen im öffentlichen Raum. Schadhafte Akustikampeln oder defekte Leitsysteme zählen ebenso zu den temporären Barrieren.

¹ Vgl. VCÖ (2020): Superblocks: Mehr Platz für Grünes und Schönes. URL: <https://vcoe.at/news/details/superblocks-mehr-platz-fuer-gruenes-und-schoenes> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

² Vgl. Stadt Wien/Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2023): E-Scooter, Elektro-Roller und Micro-Scooter - Regeln für das Fahren und Abstellen. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/scooter-regeln.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Neben den temporären Barrieren gibt es zudem eine Vielzahl an permanenten baulichen Barrieren, welche die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen ebenso in ihrer Mobilität einschränken. Diese Barrieren können bspw. mangelhafte Leitsysteme, fehlende Querungsmöglichkeiten oder eine fehlende bauliche Trennung zwischen dem Fuß- und Radverkehr sein.

In Summe führen diese beiden Arten der Barrieren zu großen Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Raumes und der eigenständigen Mobilität für blinde und sehbehinderte Menschen.

1.2. Zielsetzung der Arbeit

Die Arbeit hat das Ziel, das Konzept der Superblocks mit dem Schwerpunkt auf den Anforderungen der blinden und sehbehinderten Menschen an den öffentlichen Raum zu analysieren und Handlungsempfehlungen abzuleiten. Dabei werden drei Superblockkonzepte und deren planerische Entstehung und bauliche Umsetzung untersucht. Hierbei sollen potenzielle Problemstellen, wie bspw. Kreuzungsbereiche, Querungstellen und die Nutzung des Raumes betrachtet werden. Die gewonnenen Erkenntnisse münden in einen Ergebnisteil, welcher potenzielle Handlungsempfehlungen für die Adaption des Superblockkonzeptes mit dem Schwerpunkt auf den Anforderungen der blinden und sehbehinderten Menschen in Bezug auf den Fußverkehr aufzeigt. Diese Handlungsempfehlungen sollen neben der Beschreibung der notwendigen Anpassungen und deren Begründung auch die Akteurinnen und Akteure, welche es für eine Umsetzung benötigt, benennen.

1.3. Forschungsfragen und Hypothesen

Um die genannten Ziele der Arbeit zu erreichen, werden die folgenden vier Forschungsfragen behandelt:

- Wie unterscheiden sich die Anforderungen an den öffentlichen Raum in Bezug auf die Orientierung und Routenwahl zwischen sehenden, blinden und sehbehinderten Menschen?
- Wie muss der öffentliche Raum gestaltet werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeit für blinde und sehbehinderte Menschen zu bieten?
- Welche Informationskanäle und Partizipationsverfahren braucht es, um blinde und sehbehinderte Menschen in den Planungsprozess einzubinden?
- Wie müssen die Phasen der Umgestaltung gestaltet werden, um stets ein Höchstmaß an Orientierung und eigenständiger Mobilität zu gewährleisten?

Hypothesen:

Ergänzend zu den Forschungsfragen wurden nachfolgende Hypothesen aufgestellt:

- Das Konzept der Superblocks ist nicht barrierefreier bzw. inklusiver als andere Ansätze der Stadtplanung, da es sich an den aktuellen Vorgaben ausrichtet und diese lediglich ein Mindestmaß an *Inklusion* bzw. Barrierefreiheit einfordern, ohne besondere Vorgaben für blinde und sehbehinderte Menschen vorzusehen. Das Konzept der Superblocks bleibt teilweise ähnlich unkonkret, wie es viele andere Konzepte und Strategien mit Stadtentwicklungsbezug auch sind. Es werden allgemeine Zielvorgaben gemacht, ohne die konkrete Umsetzungsschritte zur Zielerreichung zu benennen.
- Um das Konzept der Superblocks als barrierefreier und inklusiver für blinde und sehbehinderte Menschen bewerten zu können, braucht es vorab klare Regeln für die Einbindung dieser Personengruppe im Rahmen der Partizipation und der darauf aufbauenden Entwicklung der unterschiedlichen Phasen der Umgestaltung bis zur finalen baulichen Ausgestaltung.
- Das jeweilige Konzept der Superblocks lässt sich nicht 1:1 auf andere Städte bzw. Grätzl übertragen, da die Räume stets individuelle Raumstrukturen aufweisen. Es ist jedoch möglich, Eckpfeiler festzulegen und diese individuell an die unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten anzupassen und gemeinsam mit den lokalen Akteurinnen und Akteure weiterzuentwickeln.

1.4. Limitationen

Die Forschungsarbeit beschränkt sich auf die Personengruppen der blinden und sehbehinderten Menschen und deren Ansprüche, sodass andere Arten der Behinderung und den damit verbundenen Ansprüchen an den Raum und die Mobilität nicht behandelt werden. Ebenfalls abseits des Fokus stehen Genderaspekte in Bezug auf die Wahrnehmung und Nutzung des öffentlichen Raumes. Weiters ist der Verfasser der Arbeit selbst nicht blind oder sehbehindert, sodass auf Erfahrungswerte anderer Personen bzw. Literaturquellen zurückgegriffen werden muss. Bei der Auswahl der Interviewpartnerinnen und Interviewpartner wurde versucht, ein breites Spektrum an Perspektiven einzubinden und somit ein multidimensionales Bild zu erhalten. Bei der Analyse der rechtlichen Grundlagen und der Strategiepapiere wurde der Schwerpunkt auf Österreich bzw. Wien gelegt, sodass hier eine höhere Detailtiefe vorliegt. Dies spiegelt sich auch in Bezug auf die Handlungsempfehlungen wider, welche sich auf Wien bzw. Österreich beschränken.

2. Aufbau und Methodik der Arbeit

2.1. Aufbau der Arbeit

Die Forschungsarbeit untergliedert sich in unterschiedliche Kapitel und thematische Blöcke. Dabei werden im ersten Block zuerst die Definitionen und Grundsätze der Inklusion in Bezug auf die Mobilitätsplanung erläutert, die rechtlichen Grundlagen auf unterschiedlichen Ebenen im Detail dargelegt und die in Bezug auf Mobilität vorhandenen Programme und Strategien beleuchtet. Es folgt das Kapitel zur Sehbehinderung und Blindheit, in welcher die Kennzahlen und unterschiedlichen Ausprägungen von Sehbehinderung erläutert und gegenübergestellt werden. Des Weiteren werden die Hilfsmittel und die Ansprüche an den Raum beschrieben. Der zweite Block widmet sich dem Konzept der Superblocks und den drei gewählten Praxisbeispielen. Hierbei wird zuerst der Begriff bzw. der Ansatz definiert und in weiterer Folge die Praxisbeispiele in ihrer Raumcharakteristik und der Entstehungsprozess sowie der aktuelle Stand als auch der Ausblick auf die Zukunft beschrieben. Für jedes Praxisbeispiel finden sich auch die gewonnenen Erkenntnisse in Hinblick auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen wieder. Der dritte Block beinhaltet einerseits die Zusammenschau der drei Praxisbeispiele und den in Bezug auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen gewonnenen Erkenntnissen als auch die daraus gezogenen Schlussfolgerungen und den damit verbundenen Handlungsempfehlungen. Weiters werden die Ausblicke auf weiteren Forschungsbedarf gegeben.

2.2. Angewendete Methoden

Die im Folgenden im Detail erklärten Methoden ermöglichen es, sowohl die bisherigen Entwicklungen zu verstehen als auch die aktuellen Umstände zu erfassen und das mögliche Zukunftsbild zu skizzieren. Darauf aufbauend können Empfehlungen zur zukünftigen Entwicklung bzw. Gestaltung entwickelt werden. Abbildung 1 zeigt die unterschiedlichen Methoden und den Schwerpunkt der Anwendung dieser auf. Dabei wurden die Methoden eigenständig kombiniert und auf die vorliegende Arbeit abgestimmt angewendet.

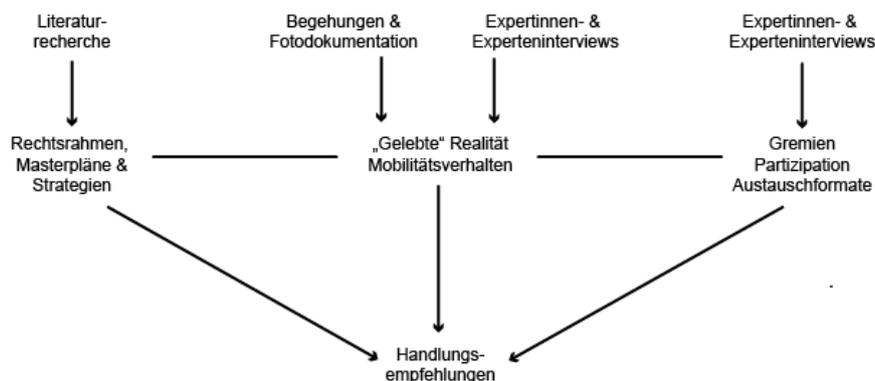


Abbildung 1 Übersicht der in der Arbeit verwendeten Methoden und Schwerpunkte der Methode
Quelle: Eigene Darstellung.

2.2.1. Dokumentenanalyse

Die Dokumentenanalyse von relevanten Dokumenten und Strategien in Bezug auf die Mobilitätsplanung bzw. der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen hat zum Ziel, die aktuellen Rahmenbedingungen und deren Entstehung gut nachzuvollziehen und den Kontext, sowie die Verbindungen untereinander abbilden zu können. Durch die Herausarbeitung relevanter Aussagen sollen mögliche Diskrepanzen zwischen den Dokumenten und etwaige widersprüchliche Ziele aufgezeigt werden. Dabei stehen die Dokumente aus Österreich im Fokus der Analyse. Dies ist auf den Umstand des Studienschwerpunktes als auch dem unterschiedlichen Rechtsbau in den gewählten Ländern bzw. Praxisbeispielen zurückzuführen.

2.2.2. Expertinnen- und Experteninterviews

Die Expertinnen- und Experteninterviews dienen zur Vertiefung bzw. Kontextualisierung der Ergebnisse aus der Dokumentenanalyse. Die Interviews wurden dabei anhand eines individuellen an den lokalen Kontext und der Institution angepassten Leitfadens geführt (siehe Anhang). Dies ist auf die lokal variierenden Zuständigkeiten bzw. Aufbau der Verwaltungsstrukturen und der Rechtslage sowie auf die sich daraus ergebenden Rollen der interviewten Personen zurückzuführen. Durch diesen Schritt ist es möglich, die Unterschiede in den gewählten Praxisbeispielen bestmöglich abzubilden.

Bei der Auswahl der Interviewpartnerinnen und Interviewpartner wurde basierend auf der erfolgten Recherche zu den Praxisbeispielen darauf geachtet, pro Stadt jeweils die unterschiedlichen Perspektiven auf das Projekt einzubinden, um ein multidimensionales Bild zu erhalten. Hierzu wurden jeweils Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung und der Fachabteilungen, als auch andere in den Prozess involvierte Parteien wie Vereine und Interessenvertretungen interviewt. Die Auswahl der interviewten Personen variiert neben der Anzahl auch im konkreten Wirkungsbereich je nach lokalen Gegebenheiten.

2.2.3. Begehungen und Fotodokumentation

Um den gebauten Raum und etwaige Problemstellen aus Sicht der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen zu identifizieren, wurden eigenständige Begehungen der Gebiete in Berlin-Kreuzberg und in Wien-Favoriten durchgeführt. Die Eindrücke wurden durch Fotos dokumentiert und im Anschluss anhand der aus der Literatur abgeleiteten Anforderungen bzw. rechtlichen Vorgaben abgeglichen. Dabei wurden die Gebiete zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten im Zeitraum Sommer 2022 bis Herbst 2023 begangen, um saisonale Schwankungen bzw. tageszeitabhängige Verhaltensmuster oder Aneignungen und damit verbundenen Barrieren wahrzunehmen. Beim Praxisbeispiel in Wien-Favoriten wurden zudem geführte Rundgänge angeboten. Diese wurden durch die Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Magistratsabteilungen und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Planungsbüros LAUT gestaltet und durchgeführt. Bei diesen geführten Rundgängen wurde im Sommer 2022 als auch im Sommer 2023 teilgenommen. Dabei standen die Planungsverantwortlichen für Detailfragen zur Verfügung. Insbesondere beim Praxisbeispiel Wien-Favoriten konnten so über den zeitlichen Verlauf die unterschiedlichen Phasen und die damit verbundenen Änderungen wahrgenommen und dokumentiert werden. Für das Praxisbeispiel in Barcelona wurde einerseits auf digitale Eindrücke basierend auf den Aufnahmen von Google Street View und andererseits auf die mit Fotos und durch Notizen dokumentierten Eindrücke der Frau Dipl.-Ing. Sophie Hofbauer zurückgegriffen. Die Begehung und Fotodokumentation des Praxisbeispiels in Barcelona hat dabei im Oktober 2023 stattgefunden.

3. Vorgaben für die Berücksichtigung der Inklusion und Barrierefreiheit in der Mobilitätsplanung

Der Begriff der Inklusion bzw. Barrierefreiheit wird vielfach in Mobilitätskonzepten und Mobilitätsprogrammen verwendet, jedoch selten konkretisiert bzw. im Detail erläutert. Auf den unterschiedlichen Ebenen existieren jedoch diverse rechtlich verbindliche Vorgaben, welche auf den ihnen nachgereichten Ebenen ihre rechtliche Wirkung entfalten. In diesem Kapitel soll daher zuerst eine Begriffsabgrenzung des Begriffs Inklusion vorgenommen werden und nachfolgend die für die Arbeit wichtigsten Rechtsdokumente, Vorgaben und Mobilitätskonzepte und -programme für die inklusive bzw. barrierefreie Mobilitätsplanung analysiert und Kernaussagen herausgearbeitet werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf für Österreich bzw. die Stadt Wien relevanten Dokumenten und Konzepten.

3.1. Einleitung Rechtsdokumentenanalyse und Begriffsabgrenzung

Vor der Analyse der Rechtsdokumente soll eine Abgrenzung des Begriffs Inklusion erfolgen, sodass ein einheitliches Verständnis des Begriffes für die vorliegende Arbeit geschaffen wird.

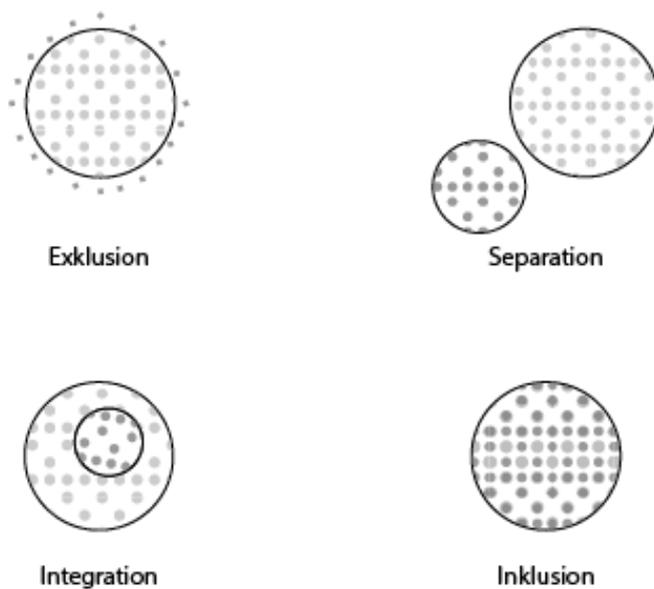


Abbildung 2 Übersicht Begriffsabgrenzung Exklusion, Separation, Integration und Inklusion
Quelle: Eigene Darstellung nach Aguayo-Krauthausen. (2023, S.18).

Abbildung 4 zeigt die Unterschiede der einzelnen Begrifflichkeiten in Bezug auf die Beschreibung der Gesellschaft und dessen Zielbildes. Im alltäglichen Sprachgebrauch werden diese Begriffe teilweise als Synonyme verwendet. Es zeigt sich jedoch in der direkten Gegenüberstellung, dass mit den Begriffen große Unterschiede in der Ausgestaltung unserer Gesellschaft und damit auch in der Mobilität verbunden sein können. Insbesondere in der Gegenüberstellung der Begriffe der *Integration* und *Inklusion* zeigen sich große Unterschiede. Werden bei der *Integration* die Menschen zwar in die Gesellschaft aufgenommen, so bilden sie dennoch eine eigene Gruppe abgeschlossene Gruppe. Dem gegenüber steht das Konzept der *Inklusion*, bei welcher alle Menschen gleichermaßen Bestandteile der Gesellschaft sind.

Der Begriff der Barrierefreiheit wird durch das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) in § 6 Abs. 5 definiert (siehe hierzu Kapitel 3.1.2).

3.1.1. UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)

Die UN-BRK wurde am 13.12.2006 durch die Generalversammlung der Vereinten Nationen beschlossen. Am 03.05.2008 ist sie in Kraft getreten. Dabei sind eine Vielzahl an unterschiedlichen Aspekten des täglichen Lebens in die Konvention aufgenommen worden.³ Innerhalb der EU ist das Abkommen am 22.01.2011 nach erfolgreicher Ratifizierung in Kraft getreten.⁴ Ziel ist es gewesen, eine Konkretisierung der universellen Menschenrechte für Menschen mit Behinderungen zu erreichen.⁵

Weiters ist es den Vereinten Nationen wichtig gewesen, einen Paradigmenwechsel im Umgang mit Menschen mit Behinderungen herbeizuführen. Es ging nicht mehr darum, Menschen zu integrieren, sondern von Beginn an allen Menschen uneingeschränkter Zugang zu den unterschiedlichen Bereichen und Aktivitäten zu ermöglichen. Das Konzept der Inklusion hat damit das Konzept der Integration abgelöst.⁶

Für die Mobilitätsplanung und damit auch für den Fußverkehr sind insbesondere die nachfolgenden Artikel von Relevanz:

Artikel 4 – Allgemeine Verpflichtungen

(1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die volle Verwirklichung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen ohne jede Diskriminierung aufgrund von Behinderung zu gewährleisten und zu fördern. Zu diesem Zweck verpflichten sich die Vertragsstaaten, [...]

g) Forschung und Entwicklung für neue Technologien, die für Menschen mit Behinderungen geeignet sind, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien, Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien, zu betreiben oder zu fördern sowie ihre Verfügbarkeit und Nutzung zu fördern und dabei Technologien zu erschwinglichen Kosten den Vorrang zu geben;

h) für Menschen mit Behinderungen zugängliche Informationen über Mobilitätshilfen, Geräte und unterstützende Technologien, einschließlich neuer Technologien, sowie andere Formen von Hilfe, Unterstützungsdiensten und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen[...]⁷

³ Vgl. UN-Behindertenrechtskonvention (2013): Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. URL: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/> (zuletzt abgerufen am 12.09.2023).

⁴ Vgl. UN-Behindertenrechtskonvention (2013): Die Behindertenrechtskonvention im historischen Kontext. URL: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/die-behindertenrechtskonvention-im-historischen-kontext-3743/> (zuletzt abgerufen am 12.09.2023).

⁵ Vgl. UN-Behindertenrechtskonvention (2013): Die Behindertenrechtskonvention und die Europäische Union. URL: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/die-behindertenrechtskonvention-und-die-europaeische-union-3747/> (zuletzt abgerufen am 12.09.2023).

⁶ Vgl. UN-Behindertenrechtskonvention (2013): Inklusion. URL: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/inklusion-3693/> (zuletzt abgerufen am 12.09.2023).

⁷ Vgl. Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie das Fakultativprotokoll zum Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen
StF: [BGBl. III Nr. 155/2008](#) idF [BGBl. III Nr. 135/2023](#).

Artikel 9 – Barrierefreiheit

(1) Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten u.a. für

a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten;

b) Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.

(2) Die Vertragsstaaten treffen außerdem geeignete Maßnahmen,

a) um Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit von Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, auszuarbeiten und zu erlassen und ihre Anwendung zu überwachen; [...]

d) um in Gebäuden und anderen Einrichtungen, die der Öffentlichkeit offenstehen, Beschilderungen in Brailleschrift und in leicht lesbarer und verständlicher Form anzubringen; [...]

f) um andere geeignete Formen der Hilfe und Unterstützung für Menschen mit Behinderungen zu fördern, damit ihr Zugang zu Informationen gewährleistet wird;

g) um den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, einschließlich des Internets, zu fördern; [...]⁸

Artikel 20 – Persönliche Mobilität

Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem

a) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;

b) den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten;

⁸ Vgl. ebd.

c) Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten;

d) Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.⁹

Artikel 30 – Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport

[...] (5) Mit dem Ziel, Menschen mit Behinderungen die gleichberechtigte Teilnahme an Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen, [...]

c) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Sport-, Erholungs- und Tourismusstätten haben;

d) um sicherzustellen, dass Kinder mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen Kindern an Spiel-, Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten teilnehmen können, einschließlich im schulischen Bereich; [...]¹⁰

Es ist erkennbar, dass die Ziele allgemein gehalten worden sind und überwiegend indirekt auf die Mobilitätsplanung einwirken. Diese Eigenschaften decken sich mit dem Rollenverständnis eines Grundlagendokuments. Dieses ist allgemein verfasst und steckt den Rahmen für die weiteren Ebenen ab.

3.1.2. Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG)

Auf nationaler Ebene ist das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz am 01.01.2006 in Kraft getreten.¹¹ Mit diesem wird der nationale Rahmen gespannt, welche die Grundlage für die weiteren Detailgesetze darstellt.

Mit dem § 1 wird das allgemeine Gesetzesziel erklärt. Mit dem § 3 liegt eine Definition des Begriffes *Behinderung* vor und mit dem § 6 wird der Begriff der Barrierefreiheit definiert. Wörtlich heißt es in den Paragrafen:

Gesetzesziel

§ 1. Ziel dieses Bundesgesetzes ist es, die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen oder zu verhindern und damit die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. [...]

Behinderung

§ 3. Behinderung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist die Auswirkung einer nicht nur vorübergehenden körperlichen, geistigen oder psychischen Funktionsbeeinträchtigung oder Beeinträchtigung der Sinnesfunktionen, die geeignet ist, die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu erschweren. Als nicht nur vorübergehend gilt ein Zeitraum von mehr als voraussichtlich sechs Monaten. [...]

⁹ Vgl. ebd.

¹⁰ Vgl. ebd.

¹¹ Vgl. Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG) StF: BGBl. I Nr. 82/2005 idF BGBl. I Nr. 32/2018.

Unverhältnismäßige Belastungen

§6 [...] (5) Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.¹²

Es ist auch hier der vorhandene Abstraktionsgrad und die geringe Detailtiefe der Aussagen der Paragraphen zu erkennen, somit ergibt sich lediglich ein grober Rahmen für die im Rechtsbau nachgelagerten Ebenen. Dies ist nachvollziehbar, da es sich beim vorliegenden Gesetz um ein Grundlagengesetz handelt, welches in Detailgesetzen weiter spezifiziert wird.

3.1.3. Straßenverkehrsordnung (StVO)

Mit der Straßenverkehrsordnung liegt ein umfangreiches Rechtsdokument vor, welches die alltägliche Mobilität unter Verwendung diverser Mobilitätsformen für viele Menschen beeinflusst. In Hinblick auf den Fußverkehr und damit für die vorliegende Arbeit ist der *VIII. ABSCHNITT. Fußverkehr* und der § 76 von Relevanz. Wörtlich heißt es hier:

§ 76. Fußverkehr

(1) Fußgänger haben, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen, sofern dies zumutbar ist; beim Betreten der Fahrbahn ist auf den übrigen Verkehr achtzugeben. Sind Gehsteige oder Gehwege nicht vorhanden, so haben Fußgänger das Straßenbankett und, wenn auch dieses fehlt, den äußersten Fahrbahnrand zu benützen; hierbei haben sie auf Freilandstraßen, außer im Falle der Unzumutbarkeit, auf dem linken Straßenbankett (auf dem linken Fahrbahnrand) zu gehen. Benützer von selbstfahrenden Rollstühlen dürfen Gehsteige, Gehwege und Fußgängerzonen in Schrittgeschwindigkeit befahren.¹³

Es zeigt sich hier die zentrale Relevanz von Gehsteigen bzw. Gehwegen für den Fußverkehr, da diese durch die Menschen zu nützen sind. Die Begriffe der *Zumutbarkeit* oder *Unzumutbarkeit*, welcher hier als Grund für die Nicht-Benützung angeführt werden, sind nicht weiter definiert und lassen somit einen großen Interpretationsspielraum offen.

Die daran anschließenden § 76a bis 76d regeln die Sonderformen von Fußgängernetzelementen (Fußgängerzone, Wohnstraße, Begegnungszonen und Schulstraße). Hierbei werden in allen vier Paragraphen die gleichen allgemeinen Erfordernisse genannt. So werden Sicherheitsaspekt, entweder die Verkehrsflüssigkeit oder -leichtigkeit, sowie lokale bauliche oder widmungsrechtliche Beschaffenheiten genannt. Zu den Erfordernissen werden für die einzelnen Netzelemente in den Paragraphen noch weitere Vorgaben hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Nutzung der Fahrbahn durch Fußgängerinnen und Fußgänger gemacht.¹⁴

¹² Vgl. ebd.

¹³ Vgl. Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960) StF: BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 129/2023.

¹⁴ Vgl. ebd.

Ein expliziter Bezug auf blinde und sehbehinderte Menschen ist im Abschnitt zum Fußverkehr nicht festzustellen. Lediglich im zweiten Abschnitt in § 24 ist ein Verweis zu eben jener Personengruppe zu finden. Wörtlich heißt es hier:

§ 24. Halte- und Parkverbote.

(1) Das Halten und das Parken ist verboten: [...]

l.) vor Rampen zur barrierefreien Erschließung von Verkehrsflächen oder wenn Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung nicht bestimmungsgemäß genutzt werden können [...]¹⁵

Die Vorgaben in der StVO für den Fußverkehr und die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen sind im Vergleich zum Umfang der Regelungen für andere Verkehrsträger sehr gering und allgemein gehalten. Die Begriffe der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit der Nutzung eines Gehsteiges in § 76 wird nicht definiert und auch der Begriff der Leiteinrichtungen wird nicht definiert. Die Vorgaben können als sehr allgemein gehalten bewertet werden und weisen daher einen großen Interpretationsspielraum auf. Dieser Umstand ist kritisch zu sehen, da es präzise Vorgaben für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bedarf, um die Mobilität für alle Menschen zu ermöglichen.

3.1.4. Zusammenfassung Rechtsdokumente

Die analysierten Dokumente weisen keine (UN-BRK, BGStG) oder nur allgemeine Aussagen für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und den Fußverkehr auf (StVO). Des Weiteren werden Begriffe wie bspw. *besondere Erschwernis*, *erschwingliche Kosten* oder *Zumutbarkeit* nicht genauer definiert und es bleibt somit ein großer Interpretationsspielraum erhalten. Die Vorgaben sind zumeist allgemein gehalten und weisen einen hohen Abstraktionsgrad auf. Dies ist der Verankerung der analysierten Rechtsdokumente im Stufenbau des Rechtssystems bzw. der Stellung der einzelnen Institutionen geschuldet und der Notwendigkeit der Allgemeinhaltung der getätigten Festlegungen. Daher sollen in einem nächsten Schritt die vorhandenen Planungsrichtlinien und -normen analysiert werden, da diesen aufgrund der Allgemeinhaltung der analysierten Vorgaben eine große Relevanz in Bezug auf die Präzisierung der Vorgaben zukommen.

3.2. ÖNORMEN

Nachdem die analysierten Rechtsdokumente nicht die notwendige Detailtiefe hinsichtlich des Fußverkehrs und der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen aufgewiesen haben, sollen die ÖNORMEN analysiert werden. Bevor mit diesem Schritt begonnen wird, soll eine kurze Einordnung der ÖNORMEN in den Rechtsbau und deren Entstehungsprozess erläutert werden. Hierzu soll das Normengesetz die Grundlage bilden.

Das *Bundesgesetz über Normenwesen* (NormG 2016) regelt die Voraussetzungen, welche ein Verein hier *Normungsorganisation* genannt, erfüllen muss, um als solcher zu fungieren. Des Weiteren sind der Verfahrensverlauf als auch die Aufgaben und Pflichten der Normungsorganisation durch das Gesetz festgelegt.¹⁶

¹⁵ Vgl. ebd.

¹⁶ Vgl. Bundesgesetz über das Normenwesen (Normengesetz 2016 – NormG 2016) StF: BGBl. I Nr. 153/2015.

Für die Arbeit werden nur nationale Normen (ÖNORMEN) herangezogen. Als solche definiert das Gesetz in §2 Absatz Eins:

[...]: eine Norm, die von der Normungsorganisation [...] angenommen wurde, hierbei handelt es sich

- a) um eine „rein österreichische Norm“, die innerstaatlich erarbeitet wurde, oder
- b) um eine „übernommene Norm“, die ursprünglich von einer europäischen, internationalen oder anderen ausländischen Normungsorganisation angenommen und in der Folge von der Normungsorganisation gemäß Z 4 in das österreichische Normenwerk übernommen wurde¹⁷

Die Normungsorganisation kann durch den zuständigen Bundesminister per Bescheid die Befugnis erhalten, nationale Normen zu schaffen und zu veröffentlichen. Diese Befugnis wird unbefristet nur einem Verein erteilt.¹⁸ Der Verein hat auf europäischer und internationaler Ebene mitzuwirken und die Interessen Österreichs zu vertreten. In der Geschäftsordnung ist zudem zu regeln, wie die Organisation erfolgt, wie die Normarbeit durchgeführt wird sowie deren Begründungspflicht. Des Weiteren ist eine Datenbank zu führen. Die Normen sind regelmäßig hinsichtlich der Notwendigkeit und der Zweckmäßigkeit zu überprüfen.¹⁹ Die Arbeit an Normen ist an diverse Grundsätze gebunden, so etwa der Transparenz, des Konsenses, der Gesetzeskonformität und der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen. Als ein weiterer Grundsatz ist die Offenheit genannt, welche es allen fachkundigen und zu einem gewissen Interessenkreis zugehörigen Menschen ermöglicht, an den Normen mitzuarbeiten.²⁰

Nationale Normen können durch Anträge einer natürlichen oder juristischen Person die Erarbeitung oder die Überarbeitung von Normen erfolgen, wenn ein begründetes Interesse am fachlichen Inhalt der Norm besteht. Der schriftlichen Antragsstellung ist auch eine Anforderung an den Inhalt der Norm beizufügen. Der Antrag wird durch den Verein geprüft und der relevante Interessenkreis hinsichtlich seiner Unterstützung befragt.²¹

Die nationalen Normen können entweder durch Gesetze oder Verordnungen in Teilen oder in vollem Umfang für rechtsverbindlich erklärt werden. Sollte dieser Schritt durch ein Bundesgesetz oder einer durch ein Bundesorgan erlassene Verordnung vollzogen sein, müssen die Inhalte ebenso zugänglich sein.²²

Die nationalen Normen werden in Österreich durch das nationale Standardentwicklungszentrum Austrian Standards erstellt.²³ Ziel in der Erstellung von Normen ist die Schaffung von Rechtssicherheit.²⁴

¹⁷ Vgl. ebd. §2 Z 1.

¹⁸ Vgl. ebd. §3.

¹⁹ Vgl. ebd. §4.

²⁰ Vgl. ebd. §5.

²¹ Vgl. ebd. §6.

²² Vgl. ebd. §9.

²³ Vgl. Austrian Standards Institute (2023): Nationale/Europäische/Internationale Normen. URL: https://www.oesterreich.gv.at/themen/gesetze_und_recht/oenormen-und-standards/Seite.2560002.html (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

²⁴ Vgl. Austrian Standards Institute (o.J.): Erläuternde Informationen zur ÖNORM und ONR. URL: <https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/warum-standards/grundbegriffe/oenorm/erlaeuternde-informationen> (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

Mit folgenden ÖNORMEN liegen konkrete Vorgaben in Bezug auf die unterschiedlichen Bereiche bzw. Infrastrukturen, welche dem Mobilitätsbereich bzw. dem Bereich des Fußverkehrs und der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen zugeordnet werden können, vor:

- ÖNORM B 1600 - Barrierefreies Bauen – Planungsgrundsätze
- ÖNORM V 2100 - Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Markierungen an Anmeldetableaus für Fußgänger
- ÖNORM V 2101 - Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Akustische und tastbare Hilfssignale an Verkehrslicht-Signalanlagen
- ÖNORM V 2102 - Taktile Bodeninformationen (TBI) – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen
- ÖNORM V 2103 - Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Tragbare Sender zur Aktivierung von Hilfseinrichtungen für behinderte Menschen
- ÖNORM V 2104 - Technische Hilfen für sehbehinderte, blinde und mobilitätsbehinderte Menschen – Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen
- ÖNORM V 2105 - Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen - Tastbare Beschriftungen und Informationssysteme

Diese sollen in weiterer Folge hinsichtlich ihrer für die Arbeit relevanten Vorgaben in den nachfolgenden Kapiteln (3.2.1 bis 3.2.6) kurz dargestellt werden.

3.2.1. ÖNORM B 1600

Mit der *ÖNORM B 1600 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundsätze* liegt ein umfassendes Normenwerk vor, welches den Themenbereich der Barrierefreiheit für unterschiedliche Personengruppen bei der Ausgestaltung von Gebäuden vorgibt. Dabei werden in diversen Unterkapitel Angaben zu den einzelnen Komponenten und Nutzungsbereichen von Gebäuden gemacht.²⁵ Für den Fußverkehr als Mobilitätsform ist v.a. das Kapitel fünf (Außenanlagen – Erschließung von Gebäuden) von Relevanz. In diesem Kapitel sind Vorgaben zur Ausgestaltung von Gehsteigen und Gehwegen sowie zur Absicherung von Hindernissen enthalten.²⁶

Diese ÖNORM bezieht sich überwiegend auf den Innenraum von Gebäuden und weist lediglich mit den Aussagen zur Ausgestaltung von Außenanlagen einen Anknüpfungspunkt für die vorliegende Arbeit auf. Da das Konzept der Superblocks jedoch nicht das Ziel einer grundlegenden Änderung der Erschließung von Gebäuden durch den Fußverkehr hat, wird diese Norm nicht weiter im Detail beschrieben.

3.2.2. ÖNORM V 2100

Diese Norm bezieht sich nur auf die taktilen Komponenten eines Anmeldetableaus an Lichtsignalanlagen. Dennoch weist die Norm darauf hin, dass es beide (akustische und taktile) Komponenten benötigt, sodass Ampelanlagen nach dem *Mehr-Sinne-Prinzip* die Sicherheit von

²⁵ Vgl. ÖNORM B 1600 (2023): Barrierefreies Bauen: Planungsgrundlagen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation. S.2f.

²⁶ Vgl. ebd. S.11-17.

sehbehinderten und blinden Menschen verbessern können. Angaben zu akustischen Elementen behandelt die ÖNORM V2101.²⁷

Da es in Bereichen des Superblocks keine Lichtsignalanlagen gibt bzw. diese nicht im Konzept vorgesehen sind, wird diese Norm nicht weiter im Detail beschrieben.

3.2.3. ÖNORM V 2101

Die ÖNORM V 2101 ist als Ergänzung zur ÖNORM V 2100 zu sehen. Dabei werden Verkehrslichtsignalanlagen allgemein als Beitrag zu einem sicheren Straßenverkehr gesehen. Um diesen Beitrag auch für sehbehinderte und blinde Menschen leisten zu können, bedarf es einer Ausstattung der Anlagen nach dem Mehr-Sinne-Prinzip. Nur so kann laut den Verfasserinnen und Verfassern der Norm das Ziel der in unterschiedlichen Gesetzen definierten gleichberechtigten gesellschaftlichen Teilhabe und damit auch einer selbstbestimmten und sicheren Mobilität geschaffen werden.²⁸

Die Angaben sind hinsichtlich des Konzeptes der Superblocks und der damit verbundenen veränderten Planungsparameter zu hinterfragen und mit den Ansätzen in den Praxisbeispielen abzugleichen. Eine vertiefte Betrachtung dieser Norm findet aus den in Kapitel 3.2.2 genannten Gründen nicht statt.

3.2.4. ÖNORM V 2102

Mit den taktilen Leitsystemen wird eine wichtige Voraussetzung für die eigenständige Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen geschaffen, da diese ein wichtiger Bestandteil in der Orientierung im öffentlichen Raum bzw. in Gebäuden darstellen. Dabei wird darauf verwiesen, dass Menschen mit einem eingeschränkten Sehsinn weiterhin visuelle Eindrücke für die Orientierung nutzen. Um dies zu ermöglichen, sind diese kontrastreich, gut lesbar und mit geeigneten Lichtverhältnissen zu versehen und auszugestalten. Blinde Menschen hingegen verwenden v.a. den Tast- und Hörsinn, sodass sie auf taktil erfassbare bzw. akustisch wahrnehmbare Informationsquellen angewiesen sind. Taktile Bodenindikatoren (TBI) können eben diesem Bereich zugeordnet werden, da diese mittels Taststock ertastbar sind.²⁹ Die Bodenindikatoren können je nach Ausführungsform unterschiedliche Informationen bzw. Funktionen wie Leit-, Warnungs- oder Informations- bzw. Orientierungsfunktionen übernehmen.³⁰

Bei der Planung von Leitsystemen ist jeweils auf den konkreten Raum Bezug zu nehmen und unterschiedliche Faktoren zu berücksichtigen, so etwa die Gehrelationen, Verkehrsströme als auch bestehende Orientierungshilfen bzw. Örtlichkeiten, welche für die Orientierung von Relevanz sind. Basierend auf diesen Erhebungen kann eine Planung eines Leitsystems erfolgen. Dabei muss dieses sowohl podotaktil (über die Füße wahrnehmbar) oder mittels Taststock sowie visuell erfassbar sein. Dazu ist es notwendig, dass sich das Leitsystem sowohl kontrastreich als auch haptisch von der

²⁷ Vgl. ÖNORM V 2100 (2014): Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen: Taktile Markierungen an Anmeldetableaus für Fußgänger. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation.S.3.

²⁸ Vgl. ÖNORM V 2101 (2015): Akustische und tastbare Signale an Verkehrslichtsignalanlagen: Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation. S.3.

²⁹ Vgl. ÖNORM V 2102 (2018): Taktile Bodeninformationen (TBI): Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation. S.4.

³⁰ Vgl. ebd. S.5.

Umgebung abhebt. Generell soll ein hoher Wiedererkennungswert erzeugt werden und eine Überfrachtung bzw. ein hoher Komplexitätsgrad vermieden werden.³¹

Zu den Leitsystemen ist ein Abstand mit baulichen Elementen von mindestens 40 cm, bevorzugterweise von 50 cm zu halten. Damit sind sowohl Gebäude als auch Straßenmöbel gemeint. Insbesondere bei Straßenmöbeln ist auch die Nutzung bei der Abmessung zu berücksichtigen und diese so zu planen, dass die Mindestmaße nicht unterschritten werden. Hier gibt die Norm einen Wert von 150 cm an, wenn eine Nutzung durch Personen mit dem Objekt verbunden ist.³² Um ein Freihalten der Bodenindikatoren zu fördern sowie ein Ausweichen zu ermöglichen, sind die klare visuelle Abgrenzung zur Umgebung unter Einhaltung der notwendigen Kontrastwerte zu berücksichtigen. Dies kann neben der Ausführung der Bodenindikatoren selbst auch durch sogenannte *Begleitstreifen* erreicht werden, welche parallel auszuführen sind, sodass eine kontrastreiche Abgrenzung zur Umgebung erreicht wird.³³

Bodenindikatoren bzw. Leitsysteme bestehen aus unterschiedlichen Elementen. Dabei sind die Leitstreifen jene Elemente, welche die Gehrichtung bzw. den Verlauf des Gehsteigs vorgeben. Sollte sich die Gehrichtung ändern oder verschwenken, so ist sowohl ein stufenweiser Versatz als auch eine schräge Führung der Leitstreifen zulässig.³⁴ Wenn ein Leitstreifen quer zu einer Gehrichtung angeordnet ist, so fungiert dieser als Auffanglinie und übernimmt die Anschlussfunktion an ein TBI-System oder verweist auf ein Element im Raum.³⁵ Neben den Leitlinien gibt es zudem noch Aufmerksamkeitsfelder, welche die Funktion des Anzeigens von Kreuzungen, Abzweigungen oder von Richtungsänderungen übernehmen. Des Weiteren ist ihr Einsatz für die Warnung vor Gefahrenstellen möglich. Für die konkrete Ausführung gibt es unterschiedliche Varianten, je nach baulichem Kontext und der Funktion des Aufmerksamkeitsfeldes.³⁶

Grundsätzlich wird darauf verwiesen, dass TBI eine Ergänzung zu natürlichen Raumelementen, welche eine Orientierung im Raum ermöglichen, darstellen und sehbehinderte und blinde Menschen diese auch bevorzugen. Ein Wechsel zwischen beiden Orientierungsreferenzen ist, wenn möglich zu vermeiden. Ziel sollte es sein, ein eindeutiges, durchgängiges und frei von Hindernissen verwendbares Leitsystem zu erreichen.³⁷

Mit dem Kapitel 8.3.1. der ÖNORM V 2101 besteht ein direkter Anknüpfungspunkt an das Konzept der *Superblocks* bzw. *Supergrätzls*, da es sich hierbei um eine andere Arte der Begegnungszone handelt, aber die gleichen Grundsätze, nämlich die gegenseitige Rücksichtnahme gelten.³⁸ Des Weiteren verweist die Norm darauf, dass die Anforderungen auch für andere Formen der Mischverkehrsflächen umgelegt werden können.³⁹ Zu den Voraussetzungen zählen u.a. die klare Abgrenzung der unterschiedlichen Bereiche, sodass neben den im Mischverkehr genutzten Flächen auch weiterhin Bereiche, welche ausschließlich den Fußgängerinnen und Fußgängern zur Verfügung stehen, erhalten bleiben. Weiters müssen Gefahrenstellen, wie Stufen oder anderweitige Niveauunterschiede, abgesichert sein.⁴⁰

³¹ Vgl. ebd. S.6.

³² Vgl. ebd. S.7.

³³ Vgl. ebd. S.16f.

³⁴ Vgl. ebd. S.17.

³⁵ Vgl. ebd. S.18.

³⁶ Vgl. ebd. S.20-22.

³⁷ Vgl. ebd. S.23.

³⁸ Vgl. ebd. S.41.

³⁹ Vgl. ebd. S.42.

⁴⁰ Vgl. ebd. S.41f.

Für die TBI wird für Begegnungszonen festgehalten, dass diese jeweils am Anfang und Ende einer solchen Zone über die gesamte Gehsteigbreite in Form einer Auffanglinie ausgestaltet werden müssen. Hierbei ist sowohl eine taktile wie auch visuelle Kennzeichnung gefordert. Innerhalb der Begegnungszonen sind die taktilen Bodeninformationen parallel zur Hauptgehlinie auszuführen und sollen somit eine eindeutige Führung und folglich Orientierung schaffen. Querungspunkte in diesen Bereichen sind analog zu anderen Querungen ohne Schutzweg ebenfalls mit TBI auszuführen.⁴¹

Diese Norm ist sehr detailreich und klar formuliert. Neben der Planung und dem Aufbau der taktilen Bodenindikatoren im Allgemeinen wird auch auf die Nutzung des Raumes Bezug genommen. Mit den angepassten Abständen zu Straßenmöbeln ist erkennbar, dass potenzielle Konfliktsituationen erkannt und in der Ausgestaltung der Norm berücksichtigt worden sind. Mit den Aussagen zu Begegnungszonen ist ein direkter Anknüpfungspunkt für das Konzept der Superblocks gegeben, sodass die Ausgestaltung der in der Norm genannten Grundsätzen entsprechen sollten. Hervorzuheben ist hier die Beibehaltung von Flächen, welche exklusiv dem Fußverkehr vorbehalten sind.

3.2.5. ÖNORM V 2104

Der Titel der ÖNORM V 2104 *Technische Hilfen für sehbehinderte, blinde und mobilitätsbehinderte Menschen – Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen* lässt bereits erkennen, welche Bereiche mit dieser Norm abgedeckt werden. Im Dokument selbst heißt es zum Anwendungsbereich:

Diese ÖNORM legt Anforderungen an technische Hilfen für sehbehinderte, blinde und mobilitätsbehinderte Menschen im Bereich der Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen fest. Sie ist bei Arbeiten gemäß § 90 StVO 1960 „Arbeiten auf oder neben der Straße“ für die Aufstellung und den Betrieb von Baustellenabsicherungen, Gerüsten, Dachlawinenabsicherungen (Schneelatten) und für transparente Hindernisse, Glastüren, Glasflächen und für saisonale und ganzjährige Markt- und Verkaufsstände, Zelte, Schanigärten u. dgl. anzuwenden.⁴²

Des Weiteren werden auf diverse andere ÖNORMEN verwiesen, welche ebenfalls die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen umfassen.⁴³ Es werden eine Vielzahl an unterschiedlichen Hindernissen aus dem Alltag aufgezählt und darauf verwiesen, dass Lebensbereiche nur dann als barrierefrei bewertet werden können, wenn sie durch die Personen ohne fremde Hilfe und ohne größere Erschwernis nutzbar sind.⁴⁴ Die ÖNORM regelt die konkrete Ausgestaltung von Baustellen. So müssen bspw. Tasteleisten an Gerüsten angebracht werden, sodass weiterhin eine Orientierung mittels Langstock möglich ist. Weiters befinden sich Angaben zur Bemaßung diverser Elemente als auch zur Absturzsicherung in der Norm.⁴⁵ Ebenso sind die Durchgangsbreiten als auch der freizuhaltende Lichtraum durch die Norm festgelegt.⁴⁶ Sollte es notwendig sein, die Straßenseite zu wechseln, so ist diese Querungsstelle ebenfalls im Bedarfsfall mit einer temporären Lichtsignalanlage mit Blindenakustik und taktilen Bodeninformationen auszugestalten.⁴⁷ Dies entspricht dem *Zwei-Sinne-Prinzip*.

⁴¹ Vgl. ebd. S.42.

⁴² Vgl. ÖNORM V 2104 (2012): Technische Hilfen für sehbehinderte, blinde und mobilitätsbehinderte Menschen: Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation. S.3.

⁴³ Vgl. ebd. S.3.

⁴⁴ Vgl. ebd. S.4.

⁴⁵ Vgl. ebd.

⁴⁶ Vgl. ebd. S.5.

⁴⁷ Vgl. ebd.

In Bezug auf die taktilen Bodeninformationen heißt es weiter:

Ist die Freihaltung nicht möglich, so ist eine eindeutige, optisch und taktil erkennbare Umgehungsmöglichkeit des abgesperrten bzw. beeinträchtigten Blindenleitsystems zu errichten. In Extremsituationen (z. B. bei Baustellen, deren Lage sich kurzfristig und kurzzeitig ändert; bei abgeschalteten akustischen Hilfssignalen bzw. bei komplexen Wegführungen) kann die barrierefreie Gestaltung einer Anlage gemäß § 6 BGStG wirtschaftlich unverhältnismäßig bzw. technisch nicht realisierbar sein. In solchen Fällen muss im Behördenverfahren gemäß § 90 StVO 1960 geprüft werden, wie die Benutzung für blinde und sehbehinderte Menschen durch andere zumutbare Maßnahmen, wie z. B. durch Hilfe in Form von im Umgang mit blinden und sehbehinderten Menschen geschultem Hilfs- bzw. Begleitpersonal des Bauträgers ermöglicht wird.⁴⁸

Insbesondere bei Extremsituationen kann es also durch Umstände zu einer Einschränkung der eigenständigen Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen kommen. Doch nicht nur bauliche Maßnahmen und deren Absicherung sind Bestandteil dieser Norm, auch werden Vorgaben für die Warnung von saisonal auftretenden Gefahren (Dachlawinen) gemacht.⁴⁹ Transparente Hindernisse wie Glastüren und Glasflächen müssen kontrastreich und unter Einhaltung der Maße bzw. Kontrastwerte abgesichert und erkennbar gemacht werden. Hierzu wird auch auf die Vorgaben anderer Normen verwiesen.⁵⁰

Ebenso regelt die Norm die konkrete Ausgestaltung bzw. Absicherung von anderen Objekten im Raum, wie bspw. von Markt- bzw. Verkaufsständen oder von Schanigärten. Hierbei wird auf die übergeordneten Ziele der Sicherheit, Leichtigkeit und der Flüssigkeit des Fußverkehrs verwiesen, welche im Genehmigungsverfahren bzw. im Aufstellprozess zu beachten sind.⁵¹ In Bezug auf die Bodenleitsysteme heißt hier wörtlich:

Vorhandene taktile Bodeninformationen dürfen durch nicht feste Möblierungen (Tische, Sessel, Schirme u. dgl.) weder verstellt noch durch wartende Kunden beeinträchtigt werden. Bei taktilen Bodeninformationen ist ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 1 m einzuhalten, bei Verkaufsständen von mindestens 1,50 m. Im Gehbereich ist eine lichte Höhe von 2,20 m einzuhalten (gilt auch für geöffnete Sonnenschirme und Markisen).⁵²

Konkret wird außerdem die Absicherung der Schanigärten, welche sich auf Gehsteigen befinden, sowohl durch farbliche Kontrastierung als auch durch taktil erkennbare Informationen verlangt. Andere Objekte, welche sich ebenfalls im Bereich der Hausfassade befinden, sind ebenso zu entfernen, da diese die Orientierung von Menschen unter Verwendung der Häuserkante erschweren bzw. verunmöglichen.⁵³ Temporäre taktile Leitsysteme im Bereich von temporären bzw. saisonalen Hindernissen (Märkten, Schanigärten, etc.) werden aufgrund ihrer permanenten Beeinträchtigung der Gehlinie und der damit verbundenen Verwirrung auch in Zeiten des Nichtvorhandenseins der Hindernisse abgelehnt.⁵⁴

⁴⁸ Vgl. ebd. S.5.

⁴⁹ Vgl. ebd.

⁵⁰ Vgl. ebd. S.6f.

⁵¹ Vgl. ebd. S.7.

⁵² Vgl. ebd.

⁵³ Vgl. ebd.

⁵⁴ Vgl. ebd. S.8.

Mit der ÖNORM V 2104 liegt eine umfangreiche Grundlage für die Baufirmen, aber auch für Bereiche der Hausverwaltung, des Gastgewerbes und des Handels zur konkreten Ausgestaltung und Absicherung der einzelnen Bereiche vor. Inwiefern den Regelungen im Alltag insbesondere in Bezug auf das Bereitstellen von alternativen Hilfsmitteln, wie bspw. Hilfspersonen entsprochen wird gilt es zu hinterfragen und durch weitere Analyseschritte zu überprüfen.

3.2.6. ÖNORM V 2105

Tastbare Informationen sind eine Ergänzung zu den taktilen und damit ein wichtiger Bestandteil der Orientierung und Informationsaufnahme für blinde und sehbehinderte Menschen. Dabei werden in der Norm die unterschiedlichen Formen der Behinderung einbezogen, sodass ein System entstehen kann, welches allen Menschen gleichermaßen zur Verfügung steht. Die konkrete Ausgestaltung der Informationen bzw. deren Form kann dabei variieren.⁵⁵ Für die vorliegende Arbeit sind jedoch insbesondere die in der Norm erwähnten Pläne (Umgebungs- und Gebäudepläne als auch Stadtpläne) in blinden- bzw. sehbehindertengerechten Ausführung von Relevanz.⁵⁶ Diese bieten die Möglichkeit, einen Überblick über die räumliche Ausgestaltung zu gewinnen und sich zu orientieren. Dabei können diese sowohl eigenständig als auch bspw. im Rahmen eines Mobilitätstrainings verwendet werden.⁵⁷

Um den Personenkreis, der die bereitgestellten Informationen abrufen kann, zu vergrößern, soll das *Drei-Sinne-Prinzip* dem *Zwei-Sinne-Prinzip* vorgezogen werden. Hierbei werden der Seh-, Hör- und Tastsinn angesprochen. Olfaktorische Informationen (Gerüche) sind als Ergänzung zum Tast- und Hörsinn ebenso denkbar.⁵⁸

Orientierungshilfen im Raum sind an den jeweiligen Standort bzw. die Umgebung anzupassen, wobei auf vorhandene Gehrelationen und Verkehrsströme Bezug zu nehmen ist. Bei der Planung ist die Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen unabdingbar. Weiters ist auch die Abnahme gemeinsam durchzuführen.⁵⁹

Für die Ausgestaltung der tastbaren Informationen gibt es zwei mögliche Prinzipien: Einerseits können die Systeme unter Verwendung von Leitlinien eine durchgehende Führung vom jeweiligen Ausgangspunkt zum Ziel ausgeführt werden oder es werden kontrastreiche (taktile und optische) Info-Bojen errichtet und eine punktuelle Informationsausgabe und damit Referenzbildung für die weitere Orientierung kann erfolgen.⁶⁰

Bei den tastbaren Informationen kommt der Instandhaltung ein großer Stellenwert zu, da bei Abnutzung oder Beschädigung dieser die Gefahr einer Verletzung oder der unvollständigen Informationsweitergabe besteht. Auch in Hinblick auf Baustellen sind die Systeme zu adaptieren (bspw. Umleitung) und nach Abschluss in den Originalzustand oder den neuen baulichen Zustand der Umgebung anzupassen.⁶¹

⁵⁵ Vgl. ÖNORM V 2105 (2011): Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen: Tastbare Beschriftungen und Informationssysteme. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation. S.3.

⁵⁶ Vgl. ebd.

⁵⁷ Vgl. ebd. S.10.

⁵⁸ Vgl. ebd. S.4.

⁵⁹ Vgl. ebd. S.7.

⁶⁰ Vgl. ebd. S.7f.

⁶¹ Vgl. ebd. S.10.

Die Norm verweist neben der Ausgestaltung der tastbaren Informationen und deren Einzelkomponenten auch auf den Entstehungsprozess und die Notwendigkeit der Einbindung der Interessensvertretungen. Dies ist positiv hervorzuheben, da somit die Bedürfnisse der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen beginnend bei der Planung bis zur Abnahme eingebunden werden und somit ein praxistaugliches System aufgebaut werden kann.

3.2.7. Zusammenschau der ÖNORMEN

Durch die Analyse der unterschiedlichen ÖNORMEN ist erkennbar, dass bereits ein hoher Grad an Detailfestlegungen vorhanden ist und dass sehr unterschiedliche Bereiche und Nutzungen des öffentlichen Raumes bereits geregelt sind. Festzustellen ist hierbei, dass neben der Festlegung von Teilkomponenten und deren Ausführungen auch auf mögliche Konfliktpunkte und der Abschwächung dieser eingegangen wird, wie bspw. Abstand zu Sitzmöbeln (ÖNORM V2102). Auch die Einbindung der Interessensvertretungen in den Planungsprozess ist in den Normen erwähnt (ÖNORM V2105). Andererseits finden sich auch vage Aussagen, welche einen großen Interpretationsspielraum offenlassen, so bspw. hinsichtlich der Bereitstellung von alternativen Hilfsmitteln im Baustellenbereich (V2104). Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass viele konkrete Vorgaben bereits vorhanden sind, es jedoch auch bei den analysierten Normen teilweise den Bedarf der weiteren Präzisierung bedarf. Inwiefern die Vorgaben der ÖNORMEN in der Praxis eingehalten werden, gilt es für die Praxisbeispiele herauszufinden.

3.3. Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Mit nachfolgenden Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) liegen konkrete Vorgaben in Bezug auf die unterschiedlichen Bereiche und Infrastrukturen, welche dem Mobilitätsbereich oder dem Bereich des Fußverkehrs zugeordnet werden können, vor. Diese Richtlinien werden durch die *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr* (FSV) erarbeitet. Die Erstellung der Vorgaben erfolgt durch Ausschüsse, welche sich aus unterschiedlichen Branchen zusammensetzen. Durch die Verwendung der aufgestellten Vorgaben soll sowohl während der Planungs- und Bauphase als auch in der Betriebsphase ein hohes Sicherheits- und Qualitätsniveau erreicht werden.⁶²

Folgende RVS- Dokumente sollen in den nachfolgenden Kapiteln betrachtet werden:

- RVS 02.02.36 – Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum
- RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr

3.3.1. RVS 02.02.36 - Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

In der RVS werden die unterschiedlichen Bestandteile des Straßenraumes, sowohl die baulichen wie auch organisatorischen Elemente und Zuständigkeiten erläutert. Allgemeines Ziel ist es, die „[...]“

⁶² Vgl. FSV (o.J.): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. URL: <http://www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=9815dd09-f5a8-41a8-9fb5-b1197ffb1cd2> (zuletzt abgerufen am 10.01.2024).

Sicherstellung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs unter besonderer Berücksichtigung von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen [...]“⁶³ zu erreichen.

Die Umwegeempfindlichkeit ist bei der Gruppe der sehbehinderten und blinden Menschen sowie bei anderen in ihren Sinnen bzw. Bewegungen eingeschränkten Personen besonders hoch, daher sind sichere, dichte und durchgängige Wegenetze zu schaffen. Grundsätzlich gilt sinngemäß das Verschlechterungsverbot. So dürfen durch Hilfseinrichtungen für eine gewisse Personengruppe in keiner Verschlechterung für eine andere Personengruppe resultieren.⁶⁴

Stadtmöbel werden positiv in Bezug auf die soziale Kontrolle und das Sicherheitsempfinden hervorgehoben, jedoch sollten diese die Orientierung von blinden und sehbehinderten Menschen nicht einschränken, weiterführend taktil erfassbar zu gestalten, gegebenenfalls auch unter Verwendung von natürlichen Leitlinien.⁶⁵ Des Weiteren müssen Oberflächen so gestaltet sein, dass durch einen Belagswechsel die Orientierung von sehbehinderten Menschen nicht erschwert bzw. verfälscht wird.⁶⁶

Im öffentlichen Raum existieren unzählige potenzielle Störelemente, welche dem allgemeinen Ziel der Barrierefreiheit widerlaufen. Um diesen zu begegnen, heißt es wörtlich:

Natürliche Leitlinien bzw. taktile Bodeninformationen sollen für sehbehinderte und blinde Menschen frei von Hindernissen jeglicher Art gehalten werden. [...] Warenausräumungen aller Art sowie Zeitungsstände und Zeitungsboxen sind in Längsrichtung entlang der Gebäudefront zu positionieren, um größere Einschränkungen der Gehsteigbreite zu vermeiden. Hierbei ist auch auf die Orientierung sehbehinderter und blinder Menschen Bedacht zu nehmen: Es sind geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Tastbarkeit mit dem Blindenstock sicherzustellen [...] Müllsammelbehälter u.a. sind keinesfalls im Zuge der Gehlinie aufzustellen (z.B. Aufstellung in Parkstreifen). [...] Die Radabstellanlagen sind außerhalb von Gehlinien aufzustellen, das ungeordnete Aufstellen von Rädern ist zu vermeiden. [...] Auch bei temporären Einrichtungen wie beispielsweise bei Schanigärten und Baustellen sind Regelbreiten einzuhalten. Die Zugänglichkeit von taktilen und/oder akustischen Leitsystemen (z.B. bei Fußgängerampeln) ist zu gewährleisten.⁶⁷

Dieses Zitat zeigt, dass neben der baulichen Gestaltung auch die konkrete Nutzung bzw. das Nutzungsverhalten der Menschen unmittelbaren Einfluss auf die Barrierefreiheit hat.

Bei den baulichen bzw. organisatorischen Ausführungen zu Lichtsignalanlagen wird darauf verwiesen, dass auch auf unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten Bedacht genommen werden muss. Für sehbehinderte und blinde Menschen wird auf spezielle Vorrichtungen zum Eingriff in die Ampelsteuerung verwiesen.⁶⁸

Bei der Planung von visuellen Leitsystemen ist eine Balance zwischen der Informationsdichte und der Erfassbarkeit, sowie dem Mindestmaß an Informationen zu erreichen, sodass weder zu viel noch zu

⁶³ Vgl. RVS 02.02.36 (2010): Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV). S.2.

⁶⁴ Vgl. ebd. S.4.

⁶⁵ Vgl. ebd. S.4f.

⁶⁶ Vgl. ebd. S.5.

⁶⁷ Vgl. ebd. S.5f.

⁶⁸ Vgl. ebd. S.6.

wenig Informationen vorhanden sind. Dabei ist eine klare Abgrenzung zur Umgebung zu erzeugen, um die Aufgabe der Informationsweitergabe bestmöglich erfüllen zu können.⁶⁹ Bei der Planung von taktilen Leitsystemen ist eine gemeinsame Planung unter Einbindung der relevanten Personengruppe und den damit verbundenen Institutionen durchzuführen.⁷⁰ Als Projektziele bei der Umsetzung der taktilen Leitsysteme werden die nachfolgenden Punkte genannt:

- Erhöhung der Selbstständigkeit
- Mobilitätswachstum von blinden und sehbehinderten Menschen
- Einfache und leichte Erlernbarkeit
- Jederzeitige Verfügbarkeit
- Erhaltung einer durchgängigen Informationskette
- Setzen entsprechender Orientierungspunkte (Landmarker, Bojen u.dgl.)
- Einfachheit und Überschaubarkeit⁷¹

Diese Aufzählung zeigt bereits sehr gut die Vielschichtigkeit der Wirkebenen und die Notwendigkeit der Zusammenschau der Teilkomponenten, um das übergeordnete Ziel zu erreichen.

Als Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Personengruppen, welche den öffentlichen Raum nutzen, wird die Absenkung der Randsteine auf ein Niveau von drei Zentimeter gesehen. Dabei ist sowohl auf Aspekte der Bewegungsfreiheit wie auch der Orientierung Bezug genommen worden.⁷² Bei den Absenkungen im Kreuzungsbereich sind zwei unterschiedliche Varianten möglich: So kann eine getrennte und eine gemeinsame Anordnung der Absenkungen erfolgen. Dies ist jeweils abhängig von den lokalen Gegebenheiten. Zudem ist es möglich, in Spezialfällen eine Absenkung der Randsteine auf einen Zentimeter zu veranlassen. Dies ist bspw. im Umfeld von Seniorenheimen oder medizinischen Einrichtungen möglich. Zeitgleich ist es in diesen Fällen unabdingbar, die Absenkungen mittels taktilen Bodenindikatoren zu sichern.⁷³

Bezugnehmend auf die Vorgaben der ÖNORM V 2104 (siehe Kapitel 3.2.5) wird in der RVS darauf hingewiesen, dass Gehsteigsperrungen aufgrund von Bauarbeiten die letzte Stufe der Einschränkung des Fußverkehrs sein sollten. Einengungen oder die Schaffung von Ersatzgehsteigen sind eine Sperrung vorzuziehen. Sollte eine Sperrung dennoch notwendig sein, müssen Orientierungshilfen frühzeitig auf diesen Umstand hinweisen, sodass ein sicheres Queren der Fahrbahn erfolgen kann.⁷⁴

Auf saisonale Phänomene nimmt die RVS mit dem Kapitel elf Bezug. So ist die Nutzung der Mindestbreite des Gehwegs ebenso wie die Nutzung der taktilen Bodeninformationen durch Schnee- und Eisentfernung zu gewährleisten. Weiters ist die Freihaltung der Hausfassaden und Signalmasten sicherzustellen, damit die Verwendung dieser Einrichtungen weiterhin möglich ist. Beschädigungen von taktilen Bodeninformationen durch das unsachgemäße Verwenden von Maschinen werden hier als Gefahr bzw. als zu unterlassender Sachverhalt genannt.⁷⁵

⁶⁹ Vgl. ebd. S.7.

⁷⁰ Vgl. ebd. S.9.

⁷¹ Vgl. ebd. S.10.

⁷² Vgl. ebd. S.13.

⁷³ Vgl. ebd. S.13f.

⁷⁴ Vgl. ebd. S.28.

⁷⁵ Vgl. ebd. S.29.

Was die Informationsweitergabe hinsichtlich saisonal gesperrter Wege oder der Warnung von Dachlawinen anbelangt, wird darauf verwiesen, dass auch hier das Mehr-Sinne-Prinzip anzuwenden ist. Eine Absicherung hat hier nach den Vorgaben der ÖNORM V 2104 zu erfolgen.⁷⁶

Es zeigt sich eine Spannweite der getätigten Vorgaben, welche sowohl bauliche als auch organisatorische Aspekte umfassen und neben permanenten Phänomenen auch temporäre und saisonale Umstände mitregelt. Die Aussagen der RVS decken sich mit denen aus der ÖNORM, was durch die Verweise in der RVS unterstrichen wird. Die Vorgaben können als stringent bewertet werden.

3.3.2. RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr

Mit der vorliegenden RVS ist ein umfangreiches Dokument mit Bezug zu den unterschiedlichen Elementen des Fußverkehrs vorhanden. Durch die Ungeschützttheit der Fußgängerinnen und Fußgänger kommt der Sicherheit dieser ein zentraler Stellenwert zu. Hervorgehoben werden zudem Menschen mit Sinnesbehinderungen und Mobilitätseinschränkungen, da diese ein noch höheres Gefährdungsrisiko aufweisen. Als Gefahrenbereiche werden u.a. Grundstückszufahrten, schlecht gestaltete Anlagen für den Radverkehr als auch fehlende Querungshilfen gesehen.⁷⁷ Als allgemeine Planungsgrundsätze gelten neben der Schaffung von attraktiven Bereichen auch die Vernetzung von Orten und die Barrierefreiheit.⁷⁸

Bezogen auf die Gruppe der blinden und sehbehinderten Personen ist folgende Aussage zu finden: „Zur Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten für sehbehinderte bzw. blinde Menschen ist eine Optimierung der optischen Kontraste und taktilen Elemente zu berücksichtigen [...]“⁷⁹ Diese Aussage zeigt die Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips in der RVS, zeitgleich ist sie etwas unspezifisch, dahingehend, wie sie zu berücksichtigen ist.

Weiters wird auf diverse andere Normen diesbezüglich verwiesen.⁸⁰ Ebenso werden Vorgaben in Bezug auf den Verkehrs- und Lichtraum gemacht, welcher die unterschiedlichen Begegnungsfälle als auch die Verkehrsstärken und die notwendigen Breitenzuschläge umfassen.⁸¹ Eine Unterteilung des Gehsteiges bei ausreichender Breite in unterschiedliche Nutzungsbereiche/Zonen wird als erstrebenswert erachtet.⁸²

Bezüglich der Verkehrszeichen wird darauf verwiesen, dass von ihnen keine Gefahr ausgehen darf und diese nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sowohl taktil als auch kontrastreich zu markieren sind. Bezüglich mobiler Verkehrszeichen aufgrund von Bautätigkeiten wird darauf verwiesen, dass diese den Sockel nicht überragen dürfen und taktil erfassbar sein müssen.⁸³ In Bezug auf die Gehgeschwindigkeiten wird auf eine breite Streuung der Tempi zwischen den Personen verwiesen und zeitgleich festgehalten, dass Menschen mit Sinneseinschränkungen und/oder Mobilitätseinschränkungen geringere Geschwindigkeiten aufweisen.⁸⁴

⁷⁶ Vgl. ebd.

⁷⁷ Vgl. RVS 03.02.12 (2015): Fußgängerverkehr. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV). S.3.

⁷⁸ Vgl. ebd. S.4.

⁷⁹ Vgl. ebd.

⁸⁰ Vgl. ebd.

⁸¹ Vgl. ebd. S.5-7.

⁸² Vgl. ebd. S.8.

⁸³ Vgl. ebd. S.9.

⁸⁴ Vgl. ebd. S.11.

Verlaufen Radwege und Bereiche des Fußverkehrs nebeneinander, so sind die beiden Bereiche ebenfalls nach dem Zwei-Sinne-Prinzip durch eine taktile Trennung als auch eine kontrastreiche Abgrenzung zu trennen.⁸⁵ Eine gemeinsame Führung vom Rad- und Fußverkehr ist nur unter Berücksichtigung diverser Faktoren und dem Nachweis der Verträglichkeit der beiden Verkehrsarten anzudenken.⁸⁶ Hinsichtlich der Querungshilfen sind unterschiedliche Ausführungen möglich, hierbei ist wiederum auf die taktile Erkennbarkeit Bezug zu nehmen und gemäß den Vorgaben anderer Normen herzustellen.⁸⁷ Ebenfalls in der RVS enthalten sind die unterschiedlichen Entwurfparameter bzw. Sichtweiten bei unterschiedlichen Arten von Querungsstellen. Dabei ist grundsätzlich die Sichtbeziehung zwischen dem Fahrzeuglenkenden und des zu-Fuß-Gehenden ein zentraler Aspekt. Das unmittelbare Umfeld einer Querungsstelle ist frei von jeglichen Hindernissen zu halten.⁸⁸

Die RVS umfasst die wichtigsten Elemente des Fußverkehrs und die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen wird mit ihren Anforderungen an diese häufig bzw. direkt erwähnt. Das Zwei-Sinne-Prinzip wird mehrfach hinsichtlich unterschiedlicher Elemente und Situationen erwähnt. Durch die RVS ergibt sich in Ergänzung zu den anderen Normen ein konsistentes und umfangreiches Bild.

3.3.3. Zusammenschau RVS

Mit den vorliegenden Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau sind eine Vielzahl an unterschiedlichen Bereichen abgedeckt und es zeigen sich konkrete Bezüge zur Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen. So wird bspw. das Zwei-Sinne-Prinzip als zentrale Notwendigkeit für diese Personengruppe hervorgehoben und die möglichen Einschränkungen der Orientierung durch temporäre wie auch permanente Hindernisse erwähnt. Es werden Hilfsmittel und deren Einsatzgebiete und mögliche Einschränkungen explizit genannt, sowie die notwendigen Schritte aufgezeigt um diesen zuvorzukommen. Des Weiteren werden die Interessensvertretungen bezüglich ihrer Relevanz im Planungsprozess hervorgehoben. Die konkrete Ausgestaltung wird jedoch nicht näher erläutert, sodass hier ein Interpretationsspielraum vorhanden ist.

3.4. Zusammenschau der Normen und Standards

Die Analyse der Normen und Standards hat gezeigt, dass bereits weite Bereiche des öffentlichen Raumes und der damit in Verbindung stehenden Infrastruktur geregelt sind. Mit den vorliegenden analysierten Dokumenten kommt zum Ausdruck, dass sowohl permanente bauliche Aspekte geregelt sind als auch festgelegt ist, dass temporäre Hindernisse wie bspw. Baustellen oder Verkaufsstände den Vorgaben entsprechend zu errichten und abzusichern sind. Auch sind Vorgaben zu finden, welche saisonale Phänomene wie etwa den Winterdienst betreffen. Weiters ist festzustellen, dass die Dokumente ineinander übergreifen und eine Konsistenz der Vorgaben weitestgehend vorliegt. Bei aller Präzision der Vorgaben ist dennoch an einigen Stellen erkennbar, dass Abweichungen bzw. Anpassungen an den konkreten (lokalen) Kontext möglich sind. So wird die Einbindung der Interessensvertretungen mehrfach erwähnt, um eine bestmögliche Planung zu erzielen, die konkrete Ausgestaltung und die Formate der Einbindung werden jedoch nicht erwähnt. Ebenso werden in Bezug auf Baustellen die Prüfung von alternativen Hilfsmitteln im Zuge des Prüfverfahrens genannt. Die

⁸⁵ Vgl. ebd. S.13.

⁸⁶ Vgl. ebd. S.14.

⁸⁷ Vgl. ebd. S.15.

⁸⁸ Vgl. ebd. S.21.

Adaption an den lokalen Kontext ist einerseits zu begrüßen, da somit den lokalen Strukturen angepasste Lösungen, Formate und Ausführungen entwickelt werden können, andererseits besteht die Gefahr, dass eine notwendige Einheitlichkeit nicht oder nicht einem zufriedenstellenden Maße erreicht wird. Durch diesen Spielraum kommen den jeweiligen Behörden als auch den lokalen Interessenvertretungen ein großes Gewicht im Erarbeitungsprozess zu.

3.5. Strategien und Konzepte zu Mobilität und Stadtentwicklung

Neben den bisher analysierten Gesetzen, Normen und Standards sollen in einem nächsten Schritt die strategischen Dokumente, welche für den Bereich des Fußverkehrs bzw. den Mobilitätsbereich in Österreich und der Stadt Wien vorliegen, einer Analyse unterzogen werden. Dabei wird dem Stufenbau folgend zuerst die Bundesebene betrachtet und nachgereiht die Ebene der Stadt Wien mit ihren entsprechenden Strategien und Konzepten beleuchtet.

3.5.1. Mobilitätsmasterplan 2030 – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

Der *Mobilitätsmasterplan 2030* wurde vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), als ein auf den *Gesamtverkehrsplan 2012* folgendes Strategiedokument zum Erreichen des Pariser Klimaabkommens erstellt.⁸⁹ Es wird sich auf die für die Arbeit relevanten Abschnitte beschränkt. So heißt es im Kapitel zur aktiven Mobilität: „Aktive Mobilität ist platzsparend, sozial inkludierend und wirtschaftsbelebend.“⁹⁰

Weiters heißt es:

Rechtliche Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Straßenverkehrsordnung (StVO) und Vorschriften für Verkehrsorganisation, Planung und Infrastruktur werden rad- und fußverkehrsfreundlich umgestaltet. Die Reorganisation des öffentlichen Raums zugunsten der aktiven Mobilität mit flächenhafter Verkehrsberuhigung, Senkung der Tempolimits auf 30 Kilometer pro Stunde innerorts und dem Ausbau von Begegnungszonen, Wohnstraßen, Fußgängerzonen und attraktiven Rad- und Fußwegenetzen hebt die Attraktivität der Siedlungen und Gemeinden und stärkt die Nahversorgung. [...]

Essentiell ist die Verankerung der Förderung der aktiven Mobilität in der Raumordnung sowie der Verkehrs- und Stadtplanung, insbesondere in der Gestaltung und Verteilung des öffentlichen Raums und durch die Planungsprinzipien der kurzen Wege und der Nutzungsmischung. Aktive Mobilität erfordert damit Partnerschaften des Bundes mit Ländern, Städten und Gemeinden, sowie sektorenübergreifend mit dem Gesundheitssektor, der Klima- und Umweltpolitik, der Raumordnung und Siedlungsplanung, sowie Unternehmen und der Zivilgesellschaft wie NGOs und Vereine.⁹¹

⁸⁹ Vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): *Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich: Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital*. URL: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

⁹⁰ Vgl. ebd. S.31.

⁹¹ Vgl. ebd. S.32.

Es zeigt sich an diesem Zitat sehr gut, dass einerseits klare und detaillierte Vorhaben bzw. Ziele genannt werden, andererseits auf Partnerschaften und die Zusammenarbeit von unterschiedlichen Bereichen verwiesen wird, ohne diese im Detail zu nennen, sodass weiterhin ein Spielraum für die Berücksichtigung lokaler Eigenheiten besteht.

In Bezug auf die Veränderung der Rahmenbedingungen durch Umsetzung der Maßnahmen und den sich daraus ergebenden Folgen für Menschen wird folgendes festgehalten:

Ein klimaneutrales Verkehrssystem führt zu einer Verbesserung der Lebensqualität aller Menschen. Unabhängig von Lebenslage und Wohnort erhalten Frauen und Männer, Junge wie Alte und physisch wie psychisch beeinträchtigte Personen gleiche Chancen beim Zugang zu Mobilität. [...] Von der Fokussierung des Mobilitätsmasterplans 2030 auf öffentlich zugänglichen Verkehr, barrierefrei nutzbare Mobilitätsangebote sowie Sharing-Systeme – nach dem Prinzip einer Mobilitätsgarantie auch ohne Führerschein und eigenen PKW – profitiere in erster Linie jene Gruppen, die bisher in ihrer Mobilität benachteiligt waren.⁹²

Die Aussagen aus dem Kapitel *aktive Mobilität* aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 lassen eine deutliche Richtung erkennen und verweisen indirekt auf die Inklusion, wenngleich keine detaillierten Aussagen getroffen werden. Mit dem Verweis auf die Adaptierung der StVO ist erkennbar, dass es auch im rechtverbindlichen Bereiche Veränderungen geben muss, sodass die Zielsetzungen erreicht werden können. Die Analyse der StVO (siehe Kapitel 3.1.3) hat gezeigt, dass es aktuell wenige Bezugspunkte für den Fußverkehr gibt und diese recht vage gehalten sind, weshalb die erwähnte Umgestaltung zu begrüßen ist. Die Strategie weist, wie auch die anderen analysierten Strategiedokumenten einen allgemeinen Charakter auf, welche auf die Art des Dokumentes zurückzuführen ist.

3.5.2. Masterplan Gehen 2030

Das Strategiedokument möchte die aktive Mobilität und die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen, insbesondere dem ÖPNV, verbessern und somit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der *Masterplan Gehen 2030* ist eine Weiterentwicklung des *Masterplans Gehen 2015* und ist als Ergänzung zum Mobilitätsmasterplan 2030 zu verstehen.⁹³ So heißt es im Dokument:

Der Masterplan Gehen 2030 beschreibt die vielen Vorteile des Gehens und unterstreicht die wesentliche Bedeutung des Gehens für Klimaschutz und Gesundheitsförderung, für die Lebensqualität in Städten und Gemeinden, für die Förderung der lokalen Wirtschaft und für ein inklusives barrierefreies Mobilitätssystem für alle Menschen.⁹⁴

Anhand dieses Zitats ist erkennbar, dass es sich auch hier um eine allgemein gehaltene Formulierung handelt, welche dem Charakter eines Rahmen- bzw. Strategiedokumentes entspricht, zeitgleich jedoch die unterschiedlichen Dimensionen des Wirkens erkennen lässt.

Aspekte der Sicherheit im objektiven als auch im subjektiven Sinne werden im Rahmen des Strategiedokumentes ebenso behandelt. Dabei wird die Breite der Gehsteige zusätzlich zur

⁹² Vgl. ebd. S.54.

⁹³ Vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): *Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030: Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030*. URL: <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024). S.4.

⁹⁴ Vgl. ebd. S.7.

unmittelbar angrenzenden Gestaltung behandelt. Dabei sollen unterschiedlichen Perspektiven integriert und somit ein positives Empfinden von Wegen erzielt werden.⁹⁵

Des Weiteren wird festgehalten, dass:

Die Förderung des Gehens [...] in einer alternden Gesellschaft (*Silver Society*) eine barrierefreie, selbstbestimmte, eigenständige und inklusive Mobilität [ermöglicht]. Fußverkehrsfreundliche Städte und Siedlungsstrukturen mit funktionierender Nahversorgung leisten einen wichtigen Beitrag für eine faire und gleichberechtigte Mobilität, die wiederum zu einer faireren und sozialeren Gesellschaft beiträgt.⁹⁶

Anhand dieser Aussage ist zu erkennen, dass das Gehen die Grundlage für die Teilnahme am öffentlichen Leben bis ins hohe Alter darstellt, es jedoch auch weitere ergänzende Komponenten, wie die Nahversorgung und die Siedlungsgestaltung benötigt, um eine Veränderung der Gesellschaft, sowie der Mobilität zu erreichen.

In Bezug auf die Planung heißt es weiter:

Eine integrative und partizipative Planung unter Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung und von Expert:innen soll dafür sorgen, dass in der Planung auf die Bedürfnisse aller Gesellschaftsgruppen eingegangen wird und so die optimalen Dorf- und Stadtstrukturen wieder „wachsen“ können.⁹⁷

Diese Aussage ist sehr unkonkret, da zentrale Begriffe nicht weiter erläutert werden und auch Formate zum Erreichen nicht benannt oder definiert werden. Somit ist hier ebenfalls ein großer Auslegungsspielraum vorhanden, welcher die Gefahr birgt, dass das Ziel der Einbindung *aller* Menschen nicht erreicht wird.

Eine im Dokument genannte Möglichkeit ist der „Fußgänger:innen-Check“⁹⁸, um Defizite im Bereich des Fußverkehrs zu erkennen und diese in weiterer Folge zu beheben. Dieser umfasst eine Vor-Ort-Begehung und eine Analyse der baulichen Gegebenheiten sowie vertiefende Gespräche mit der Bevölkerung. Die Ergebnisse dieses Checks bilden die Grundlage für die Ausarbeitung spezifischer Maßnahmen.⁹⁹

In weiterer Folge werden eine Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen beschrieben und die Umsetzungsebene, der Aufwand, der Nutzen und der Zeithorizont genannt, um die Ziele zu erreichen. Dabei hervorzuheben sind insbesondere die folgenden Maßnahmen:

Maßnahme 3, welche die Erstellung eines lokalen Masterplans bzw. eines Fußgängerinnen- und Fußgängerkonzeptes als Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs versteht.¹⁰⁰

Maßnahme 9, welche barrierefreie und umwegfreie Strukturen unter der Verwendung von Konzepten wie *shared space* oder Begegnungszonen als Notwendigkeit erachtet. Dabei soll auch die Beschilderung bzw. Wegweisung mitgedacht und mitumgesetzt werden, um ein Höchstmaß an Orientierung zu bieten.¹⁰¹

⁹⁵ Vgl. ebd. S.22.

⁹⁶ Vgl. ebd. S.23.

⁹⁷ Vgl. ebd. S.24.

⁹⁸ Vgl. ebd. S.33

⁹⁹ Vgl. ebd. S.33.

¹⁰⁰ Vgl. ebd. S.45.

¹⁰¹ Vgl. ebd. S.49.

Maßnahme 11 hat zum Ziel die inklusive Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Fußverkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Dabei sollen bestehende Normen aktualisiert und neue Richtlinien erarbeitet werden. Weiters sollen Querungsstellen sicher sein und leicht Orientierung bieten. Fußwege sollen unabhängig von der Jahreszeit und Witterung stets barrierefrei und umwegfrei durch die Menschen nutzbar sein.¹⁰²

Maßnahme 12 verfolgt ähnliche Ziele wie Maßnahme 11, jedoch ist der Detailgrad höher. Randsteine soll allgemein flach ausgeführt werden und in Querungsbereichen auf eine maximale Höhe von drei Zentimetern abgesenkt werden. Bei temporären Einschränkungen, wie bspw. bei Baustellen, soll eine sichere Fußverkehrsführung verpflichtend gewährleistet werden. Barrierefreiheit soll stets mitgeplant und mitumgesetzt werden.¹⁰³

In **Maßnahme 14** heißt es wörtlich:

Eine räumliche Beschränkung des Kfz-Verkehrs soll verstärkt bei hohem Fußverkehrsaufkommen [...], in dicht bebauten Wohngebieten, im Umgebungsbereich von Bildungseinrichtungen, Seniorenheimen und Parkanlagen, in Straßen mit dichtem Öffentlichem Verkehr, in Einkaufsstraßen [...] vorgenommen werden. Die Möglichkeiten den Kfz-Verkehr zu beschränken (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsreduktionen, Einfahrtsbeschränkungen) sowie die gewünschten bzw. erzielbaren Effekte sind situationsabhängig zu beurteilen [...]¹⁰⁴

Die Maßnahme bringt deutlich zum Ausdruck, dass der verfügbare Raum endlich ist und die Beschränkung gewisser Verkehrsträger (hier das Kfz) notwendig ist, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Maßnahme 18 baut auf der Maßnahme 14 auf und fordert:

Es bedarf mehr Platz für den Fußverkehr und für konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten. [...]. Daher gilt es den vorhandenen Siedlungsraum effizient und intelligent zu nutzen, z. B. in Form von Begegnungszonen oder temporären und dauerhaften Öffnungen von Straßenzügen zugunsten der Aktiven Mobilität. Wertvoller Platz, der bisher ruhendem Kfz-Verkehr zur Verfügung stand, sollte vielmehr zur Stärkung der Aktiven Mobilität verwendet werden. Reduktion von Kfz-Stellplätzen an der Oberfläche oder von Fahrstreifen zugunsten von Gehen, Radfahren oder Baumpflanzungen ist eine Umverteilung für lebenswerte Gemeinden.¹⁰⁵

Maßnahme 20 definiert, wen es in der Planung stärker einzubeziehen gilt. So heißt es wörtlich:

[...] Bei Planungsprozessen ist partizipativ vorzugehen, die Einbindung von Anwohner:innen, Kindern, Jugendlichen, älteren Personen und Personen mit kognitiven und/oder physischen Einschränkungen ist notwendig und erhöht die Qualität der Planungsergebnisse.¹⁰⁶

¹⁰² Vgl. ebd. S.50.

¹⁰³ Vgl. ebd. S.51.

¹⁰⁴ Vgl. ebd. S.52f.

¹⁰⁵ Vgl. ebd. S.55.

¹⁰⁶ Vgl. ebd. S.56.

Grundsätzlich ist die Aussage der Maßnahme zu begrüßen, jedoch ist sie sehr allgemein gehalten und es werden keine konkreten Formate oder Methoden genannt, sodass die lokalen Akteurinnen und Akteure einen großen Gestaltungsspielraum hinsichtlich der Ausgestaltung der Partizipation erhalten. Hier wären konkretere Aussagen notwendig, welche bspw. Vorgaben für die Einbindung einzelner Personengruppen umfassen.

Maßnahme 21 nimmt die Verwaltung in den Fokus und sieht die Anwendung von Fußgängerinnen- und Fußgänger-Checks bei Verkehrsplanungen und Entscheidungen als relevant an, sodass eine Erhebung der realen Verkehrssituation erfolgt und Fußverkehrsanlagen in ihrer Qualität gesichert werden. Dabei sollen neben Expertinnen und Experten und der Bevölkerung auch Lobbyverbände (aus dem Bereich des Fußverkehrs) beteiligt werden.¹⁰⁷

Wie genau dieser gestaltet werden soll, ist der Maßnahmenbeschreibung nicht zu entnehmen, weshalb eine Bewertung bei konkreter Durchführung erfolgen müsste.

Maßnahme 29 nimmt sich der widmungsfremden Verwendung von Fußverkehrsanlagen an. Dabei werden „[...] falsch parkende Kraftfahrzeuge, behindernd abgestellte Fahrräder und E-Scooter, ungünstig aufgestellte Verkehrszeichen, Schaltkästen für Strom oder Telekommunikation, Müllcontainer, E-Lade-Punkte“¹⁰⁸ als Hindernis für Fußgängerinnen und Fußgänger gesehen. Es sollen neue Rahmenbedingungen geschaffen werden, sodass die Flächen vorrangig den Fußgängerinnen und Fußgängern dienen.

In der Maßnahme wird die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen nicht genannt, jedoch stellen diese Hindernisse eine große Barriere für diese dar. Die Benennung der Einschränkungen kann als positiv gewertet werden, da ein Bewusstsein für diese Probleme erzeugt wird und ein Abbau beabsichtigt ist.

Maßnahme 31 umfasst die Bundes-, Landes- und Gemeindeebene und zielt auf eine Anpassung und Vereinheitlichung von Vorgaben ab. Diese soll die Position von Fußgängerinnen und Fußgängern im Allgemeinen stärken.¹⁰⁹

Diese Maßnahme ist zu begrüßen, da so überall dieselben Vorgaben im Bereich des Fußverkehrs erzeugt werden und es zu einer Vereinheitlichung und damit einer verbesserten Möglichkeit der Orientierung und Nutzung des Raumes durch die Gruppe der blinden und sehbehinderten Menschen kommen kann.

Maßnahme 35 fordert die Richtlinienüberarbeitung. Wörtlich heißt es hier:

[...] Diese RVS [03.02.12] soll bei Planungen statt der herkömmlichen Mindest- und Regelmaße bei Planungen attraktivere Abmessungen empfehlen, die das Gehen fördern. Die RVS Fußverkehr soll unter breiter Beteiligung der Arbeitsgruppe Gehen und der Zivilgesellschaft überarbeitet und aktualisiert werden. Auch andere fußverkehrsrelevante RVS sind zu überarbeiten. Hinsichtlich der Straßenquerschnitte ist auf ausreichende Breiten der Fußwege unter Berücksichtigung der Begegnungsfälle zweier Fußgänger:innen mit Gepäck, Regenschirm, Rollator bzw. Kinderwagen zu achten. Bei Verkehrslichtsignalanlagen sind die oftmals zu kurzen Grünzeiten für Fußgänger:innen den Bedürfnissen der schwächsten Fußgänger:innen angepasst zu

¹⁰⁷ Vgl. ebd.

¹⁰⁸ Vgl. ebd. S.61.

¹⁰⁹ Vgl. ebd. S.62.

verlängern. Bestehende Verkehrslichtsignalanlagen sind auf ihre Fußgänger:innenfreundlichkeit zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.¹¹⁰

Es ist erkennbar, dass die bestehenden Regeln überarbeitet werden müssen und ein Wechsel der Planungsgrundlagen und Annahmen stattfinden muss. Es wird in der Maßnahme nicht explizit auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen eingegangen, jedoch ist diese in der erwähnten RVS benannt.

Zusammenfassung

Die aufgezählten Maßnahmen sind nur ein kleiner Ausschnitt der im Strategiedokument enthaltenen Ideen zur Verbesserung des Fußverkehrs. Sie zeigen jedoch sehr deutlich, dass an unterschiedlichen Stellen und auf unterschiedlichen Ebenen Veränderungen notwendig sind, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Wie bereits beim Mobilitätsmasterplan 2030 (siehe Kapitel 3.5.1) erwähnt, sind die Aussagen entsprechend der Erwartungshaltung an ein Strategiedokument teilweise sehr allgemein gehalten, teils jedoch wiedererwartend sehr detailliert bzw. ergänzend zu den Aussagen aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 zu sehen. Dies ist v.a. auch auf die Benennung der möglichen Umsetzungsebene, des Aufwands, des Nutzens und des Zeithorizonts zurückzuführen. Punktuell lassen sich Bezugspunkte zur Gruppe der sehbehinderten und blinden Menschen herstellen. Dies gilt bspw. hinsichtlich der Benennung der Problemstellen im Bereich der Gehsteige oder der Anpassung der Richtlinien und des Planungsparadigmas.

3.5.3. Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 – Stadt Wien

Beim *STEP 2025* handelt es sich um den Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien, welcher einen Strategiecharakter aufweist und sich neben dem Hauptdokument in diverse Fachkonzepte untergliedert. Im Jahr 2011 wurde mit dem Erstellungsprozess begonnen. Dieser Prozess dauerte ca. zweieinhalb Jahre und mündete in einem Gemeinderatsbeschluss am 25.06.2014. Während des Erstellungsprozess wurden in unterschiedlichen Formaten die diversen Stakeholder eingebunden.¹¹¹

Das Entwicklungsziel aus der *Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum* und die daran anknüpfenden Fragestellungen geben Einblicke in die Entstehung des STEP 2025 und den ihm während der Erstellung zu Grunde liegenden Fragestellungen. Das Entwicklungsziel wurde in der Arbeitsgruppe wie folgt definiert:

Allen Wienerinnen und Wienern müssen öffentliche Räume gleichberechtigt zur Verfügung stehen. Es müssen Möglichkeiten des Zeitvertreibs für Kommunikation, Erholung, Treffen und vieles mehr in hoher Attraktivität zur Verfügung gestellt werden.¹¹²

Weiters stellte sich die Arbeitsgruppe die Frage nach den Anforderungen durch die neuen Qualitätsstandards und den dafür notwendigen Arbeitsschritten und Werkzeugen. Ebenfalls wurde die

¹¹⁰ Vgl. ebd. S.64.

¹¹¹ Vgl. Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2015): Erstellungsprozess - STEP 2025. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/erstellung.html> (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

¹¹² Vgl. Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2015): Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum“ - STEP 2025. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/ag-oeffentlicher-raum.html> (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

Kooperation zwischen der öffentlichen und privaten Seite thematisiert und durch die diversen Nutzungsinteressen an den öffentlichen Raum in der Betrachtung ergänzt.¹¹³

Das nachstehende Zitat aus dem Hauptdokument des STEP 2025 zeigt die Bestrebungen der Stadt Wien hinsichtlich der Mitbeachtung der Inklusion in der Stadtentwicklung und der ihr zu Grunde liegenden Philosophie:

In den Fokus soll im Sinne einer Inklusions- und Diversitätsorientierung der Stadt die gesamte, sich dynamisch wandelnde Stadtgesellschaft kommen, unabhängig von Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung und geschlechtlicher Identität, Religion, Weltanschauung, Gesundheit, Behinderung, Alter, oder ökonomischem Status. Eine antidiskriminatorische und potenzialorientierte Grundhaltung in der Entwicklung der Stadt ist daher von größter Bedeutung und stellt sicher, dass sozialer Aufstieg und Entfaltung für alle Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt gleichermaßen möglich sind. Dafür ist der Ausbau von qualitativvollen öffentlichen Räumen ohne Konsumverpflichtungen als Orte des Dialogs und des sozialen Lernens ebenso zentral [...] ¹¹⁴

Diese allgemein gefasste Aussage dient als Richtschnur für die Stadtentwicklung und wird in den angegliederten Konzepten und Strategien (siehe Kapitel 3.5.4 bis Kapitel 3.5.7) detaillierter ausformuliert. Im Hauptdokument des STEP 2025 sind keine weiteren Aussagen zur Inklusion enthalten.

3.5.4. Fachkonzept Verkehr – Stadt Wien

Das *Fachkonzept Verkehr* fungiert als Ergänzung zum STEP 2025. Es wurde ebenfalls im Jahr 2014 durch den Wiener Gemeinderat beschlossen.

Als Ziel wird im Konzept das Wort *fair* verwendet, welches sich über die Aufteilung des Straßenraumes definiert und es den unterschiedlichen Nutzenden ermöglichen soll, nachhaltige und leistbare Mobilität zur Verfügung zu haben.

Wörtlich heißt es:

Die Verteilung der Flächen im öffentlichen Raum ist ein Schlüssel zur Ermöglichung von Mobilität für alle. Sie soll dem überwiegenden Anteil des Umweltverbunds an den Wegen Rechnung tragen, Personen, die einen kleinen Aktionsradius haben, wie mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder, besonders berücksichtigen und Raum für andere Nutzungen als den Autoverkehr sichern und neu schaffen.¹¹⁵

Die Stadt Wien widmet sich auch dem Wirkungsgefüge der Struktur der Stadt und Mobilität. Dabei soll das Konzept der *kompakten Stadt* weiterverfolgt werden, sodass die alltäglichen Lebensbereiche und -bedürfnisse in einem geringen Radius abgedeckt werden können. Dabei steht das Thema Wohnen an erster Stelle, gefolgt von Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Arbeits- und

¹¹³ Vgl. ebd.

¹¹⁴ Vgl. Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2014): STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien: Mut zur Stadt. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/publikationen.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024). S.128.

¹¹⁵ Vgl. Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2014): STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität: Werkstattbericht 145. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/publikationen.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024). S.19.

Ausbildungsplätzen, Kultur- und Sportangeboten sowie Grün- und Freiräumen. Neue Siedlungsformen sollen fuß- und radwegorientiert sein und somit den menschlichen Maßstab als Grundlage annehmen. Stadterweiterung soll primär dort entstehen, wo eine gute Anbindung an bzw. durch den öffentlichen Verkehr besteht bzw. diese ausgebaut wird.¹¹⁶

Nahmobilität schafft die Möglichkeit, die alltäglichen Wege in der Wohnumgebung zu erledigen und dabei aktiv in Bewegung zu sein. Damit schafft sie auch die Grundvoraussetzung für Gesundheit und Klimaschutz, gestaltet selbstbestimmtes, mobiles Leben, unterstützt Versorgungsarbeit und fördert eine am Maßstab Mensch orientierte Stadtentwicklung. [...] Für das Mobilitäts- und städtebauliche Ziel der kompakten Stadt sind kurze Fußwegdistanzen der Alltagswege ein entscheidender Indikator. Bei Neuplanungen ist daher die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Nahversorgungseinrichtungen innerhalb von 300 m anzustreben.¹¹⁷

Zur Barrierefreiheit im Mobilitätsbereich heißt es im Konzept:

Viele Schritte wurden auch in Richtung eines barrierefrei nutzbaren Verkehrssystems getan: An nahezu allen Kreuzungen wurden Gehsteigkanten abgesenkt, die Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs wurde erhöht, akustische Ampeln und taktile Leitsysteme eingerichtet und bei Bauvorhaben werden Fachleute der Organisationen beigezogen, welche die Interessen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vertreten. Barrierefreiheit ist als Thema in Planung und Verwaltung somit bereits selbstverständlich. Diesen Weg gilt es, nach Maßgabe der budgetären Mittel weiter fortzusetzen.¹¹⁸

Durch die Kategorisierung des Straßen- und Wegenetzes soll es möglich sein, die jeweiligen Straßenabschnitte so aus- bzw. umzubauen, dass diese den Anforderungen bzw. Aufgaben gerecht werden. Auch sollen Diversitätskriterien und die Perspektiven, der zu Fußgängerinnen und Fußgänger zum Bewerten der Planungen verstärkt herangezogen werden.¹¹⁹

Die Stadt Wien hat die Notwendigkeit der Umverteilung des öffentlichen Raumes erkannt und möchte Straßenräume zukünftig weniger als Transitraum zur Abwicklung von Verkehrsströmen sehen und planen, sondern aus der Perspektive der Nutzenden heraus, welche die Aufenthaltsfunktion in den Vordergrund rückt. Auch soll der Verschiebung zwischen den Verkehrsträgern hinzu einer vermehrten Nutzung der aktiven Mobilität im baulichen und regulativen Bereich Rechnung getragen werden, sodass sich die Rahmenbedingungen für zu Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer verbessern.¹²⁰

Das Thema Barrierefreiheit wird ebenso als Grundlage für die verstärkte Nutzung der aktiven Mobilität gesehen und im Konzept wie folgt beschrieben:

Die Barrierefreiheit ist eine wichtige Basis für die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Die Ansprüche dazu sind vielfältig und betreffen, neben räumlichen Barrieren, die es zu vermeiden gilt, beispielsweise auch zeitliche oder finanzielle Ressourcen der verschiedenen NutzerInnen. Durch die gezielte Schaffung von Alternativen können

¹¹⁶ Vgl. ebd. S.31.

¹¹⁷ Vgl. ebd. S.32.

¹¹⁸ Vgl. ebd. S.38.

¹¹⁹ Vgl. ebd. S.45.

¹²⁰ Vgl. ebd. S.48f.

auch widersprüchliche Anforderungen bedient bzw. Konflikte vermieden werden. Gestalterische Elemente, die der Barrierefreiheit dienen, bedeuten häufig auch eine höhere Qualität des öffentlichen Raumes insgesamt.¹²¹

Zum Konzept der Begegnungszone wird festgehalten, dass vor und während der Errichtung bzw. dem Umbau zu einer Begegnungszone eine Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern und dem jeweiligen Bezirk als notwendig und sinnvoll angesehen wird. Es sollen bewusstseinsbildende Maßnahmen gesetzt und die Bürgerinnen und Bürger eingebunden werden. Bei der Gestaltung sollen blinde und sehbehinderte Menschen bzw. deren Bedürfnisse in der Gestaltung berücksichtigt werden, sodass eine sichere und intuitive Nutzung der umgestalteten Straßen möglich ist. Es sollen weitere Straßen als Begegnungszonen ausgewiesen werden und einen positiven Effekt auf lokaler Ebene des Fußverkehrs hervorrufen.¹²²

Zum Thema Haltestellen bzw. multimodale Haltestellen wird darauf hingewiesen, dass diese leicht zu finden sein sollten und durch Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit gekennzeichnet sein sollen. Das Mehr-Sinne-Prinzip soll hier zum Tragen kommen, sodass blinde und sehbehinderte Menschen die Haltestelle nutzen können.¹²³

Im Rahmen der Ausweisung bzw. Ausbau der Flaniermeilen innerhalb Wiens sollen Stelen Bestandteil eines Orientierungsleitsystems bilden und weitergehende Informationen zu anderen Verkehrsträgern und der näheren Umgebung liefern.¹²⁴ Es zeigen sich im Fachkonzept diverse Anknüpfungspunkte und Bezüge für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen. Des Weiteren wird hinsichtlich der Barrierefreiheit bereits auf die unterschiedlichen Ansprüche an den Raum und die Differenzierung zwischen den Personengruppen und den damit in Verbindung stehenden notwendigen Infrastrukturen verwiesen.

3.5.5. Fachkonzept Öffentlicher Raum – Stadt Wien

Das *Fachkonzept zum öffentlichen Raum* wurde im Jahr 2018 durch den Gemeinderat beschlossen und fungiert ebenfalls als Ergänzung zum STEP 2025. Es handelt sich dabei um das erste Konzept, das sich explizit mit dem öffentlichen Raum in den unterschiedlichen Facetten beschäftigt und die unterschiedlichen Ansprüche adressiert. Dabei wird der öffentliche Raum als Ort des sozialen Austauschs, Kulturort aber auch Ort der Teilhabe und Inklusion beschrieben. Die Erarbeitung fand durch die unterschiedlichen Magistratsstellen und anderen Stakeholderinnen und Stakeholder statt.¹²⁵

Die Anzahl der für den öffentlichen Raum bestehenden Normen wird einerseits in Bezug auf die Barrierefreiheit sehr positiv gesehen, andererseits wird dadurch die Möglichkeit der Gestaltung durch Bürgerinnen und Bürger mit innovativen Konzepten und Ideen eingeschränkt.¹²⁶

Zwischennutzungen sollen, wenn möglich laut Konzept barrierefrei nutzbar sein und somit temporär Raum, Aufenthalt, Spiel und Bewegung bieten.¹²⁷ Dieser Anspruch widerspricht den gesetzten Zielen

¹²¹ Vgl. ebd. S.48.

¹²² Vgl. ebd. S.50f.

¹²³ Vgl. ebd. S.85.

¹²⁴ Vgl. ebd. S. 87-88.

¹²⁵ Vgl. Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2018): STEP 2025 - Fachkonzept Öffentlicher Raum: Werkstattbericht 175. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/oeffentlicher-raum/index.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024). S.8.

¹²⁶ Vgl. ebd. S.16.

¹²⁷ Vgl. ebd. S.33.

bzw. der Vorstellung vom öffentlichen Raum, nämlich dass dieser für alle Menschen gleichermaßen zugänglich und nutzbar ist.

Diverse flexible Möblierungselemente und Verkehrszeichen kommen während temporären Umnutzungen zum Einsatz. Dies konnte auch bei der Errichtung von temporären Begegnungszonen während der Corona-Pandemie beobachtet werden. Teilweise wurden die Verkehrszeichen so aufgestellt, dass sie ein Hindernis für zu Fußgehende darstellten.¹²⁸

Das Thema Inklusion ist in der Matrix *Aufenthaltsqualität* in der Kategorie *Zugänglichkeit und Sicherheit* enthalten und sieht als Grundlage für das Erfüllen des Kriteriums den Zugang für alle und Barrierefreiheit vor.¹²⁹

Durch die Unterteilung der Straßenräume und Plätze sollen die Bedeutung und Funktion bzw. die Qualitäten der Räume bewertet und bestmöglich genutzt werden. Dabei reicht die Skala von Mikrofneiräumen bis hin zu Stadtplätzen mit gesamtstädtischer Bedeutung.¹³⁰

Abbildung 5 zeigt die komplexe Zuständigkeit in Bezug auf die Teilbereiche des öffentlichen Raumes und den sich daraus ergebenden Abstimmungsbedarf. Eine Zusammenarbeit und eine frühzeitige Einbindung der unterschiedlichen Akteurinnen und Akteure soll dazu führen, dass der öffentliche Raum integrativ geplant wird und die unterschiedlichen Kommunikationskanäle zur Verbreitung von Informationen und der Einbindung von unterschiedlichen Perspektiven genutzt werden. Die Umsetzung soll durch eine Monitorgruppe begleitet werden und es soll darauf geachtet werden, dass die geplanten Maßnahmen auch wie vereinbart umgesetzt werden.¹³¹

Im Fachkonzept heißt in Bezug auf die Partizipation und die Weiterentwicklung dieser:

Ziel ist es, zukünftig mehr Partizipationsprozesse bei Neu- und Umplanungen im öffentlichen Raum durchzuführen. Dabei soll systematisch vorgegangen werden, denn das schafft Transparenz für Bürger:innen. Dazu werden Leitlinien „Partizipation öffentlicher Raum“ erstellt. Als Basis dienen das „Praxisbuch Partizipation“ und der „Masterplan für eine Partizipative Stadtentwicklung“.¹³²

Ergänzend zu den Partizipationsangeboten soll das Instrument der Funktions- und Sozialraumanalyse angewendet werden, sodass ein möglich breites Spektrum an Menschen erreicht werden kann und deren Interessen berücksichtigt werden können.¹³³

¹²⁸ Vgl. Frey et al. (2020): *Mobilität in Wien unter COVID19: Mobilität in Wien unter COVID19 Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur*. URL: <https://www.mobilitaetsagentur.at/jahresrueckblick-2020/mobilitaet-in-der-corona-krise-wienerinnen-und-wiener-sind-zu-fuss-und-per-fahrrad-unterwegs/> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024). S.40.

¹²⁹ Vgl. Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2018): *STEP 2025 - Fachkonzept Öffentlicher Raum: Werkstattbericht* 175. S.40.

¹³⁰ Vgl. ebd. S.41f.

¹³¹ Vgl. ebd. S.58.

¹³² Vgl. ebd. S.70.

¹³³ Vgl. ebd. S.71.

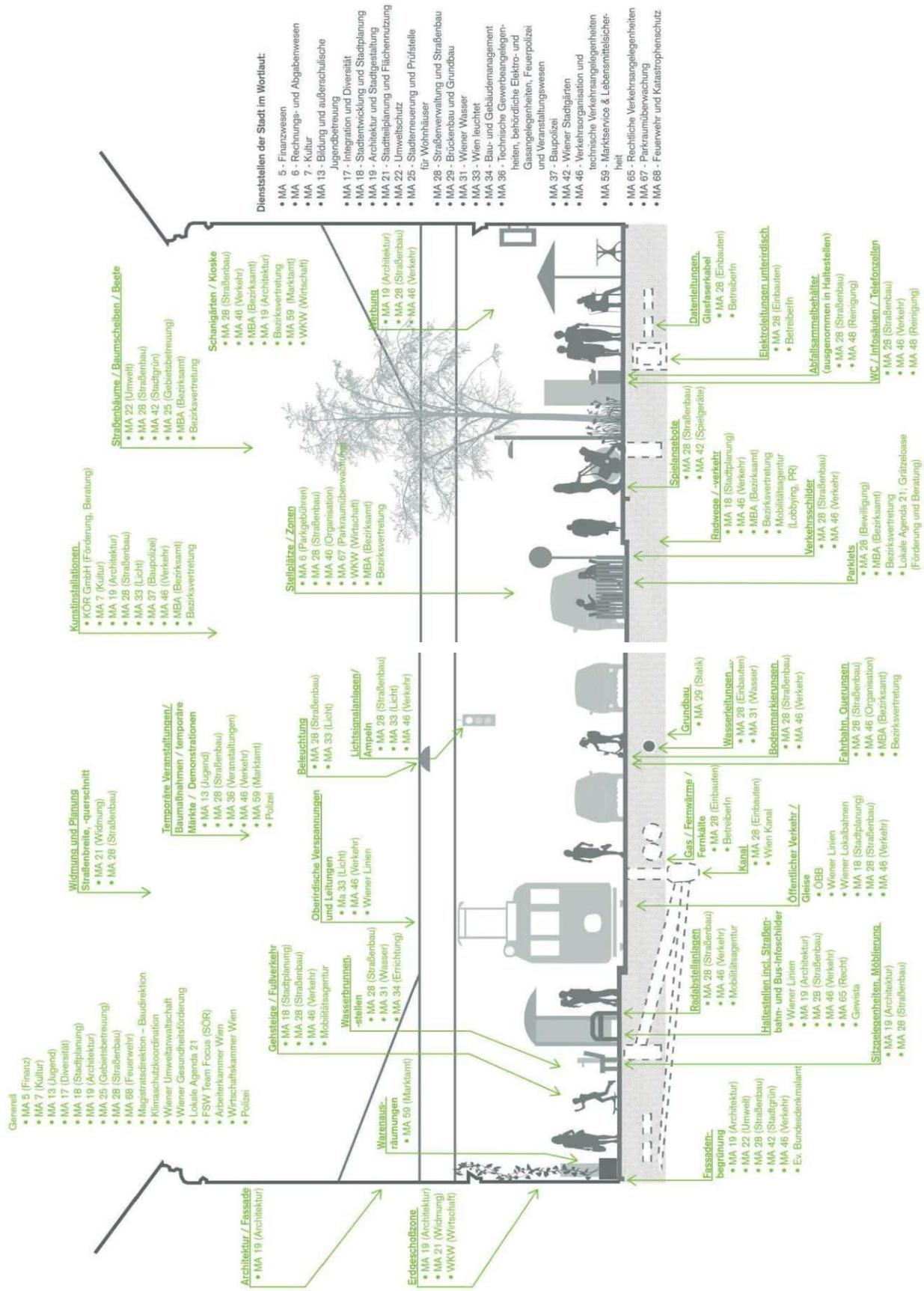


Abbildung 3 Übersicht der Zuständigkeiten der Teilbereiche des öffentlichen Raumes in der Stadt Wien
Quelle: Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2018). S. 56-57.

Dem Konzept ging auch die Recherche von internationalen Beispielen voraus. So wurden auch Barcelona und seine Superblocks betrachtet und als interessanter Aspekt in Bezug auf den öffentlichen Raum bzw. die Umgestaltung dessen hervorgehoben.¹³⁴

Die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen wurden im Zuge des sogenannten *Fairness-Checks* berücksichtigt. Dabei wurden alle Menschen mit Behinderungen laut UN-Charta als Grundlage herangezogen.¹³⁵

Das Fachkonzept zeigt deutlich, dass der öffentliche Raum ein wichtiger Raum für das Konzept der Inklusion ist. In weiten Teilen bleibt es jedoch vage in seinen Aussagen in der konkreten Umsetzung oder es wird auf zu entwickelnde Strukturen, Instrumente und Formate verwiesen. Die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen wird im Fachkonzept nicht explizit erwähnt.

3.5.6. Strategiepapier Fußverkehr 2014 – Stadt Wien

Das Papier gibt einen groben Überblick über die Ziele der Stadt zum Thema Fußverkehr, wobei sowohl auf die bauliche Ausgestaltung als auch auf Sicherheitsaspekte als auch Servicierung, wie bspw. Winterdienst, Bezug genommen wird. Die Zielgruppen sollen noch stärker angesprochen werden und unterschiedliche Kampagnen und Veranstaltungen das Gehen in den Fokus stellen.¹³⁶

Barrieren sollen abgebaut werden und Leitsysteme sowohl taktiler als auch akustischer Art sollen die Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen verbessern. Dabei wird den Zielen der UN-Behindertenrechts-Konvention entsprochen sowie den Zielen der Smart City Strategie (siehe Kapitel 3.5.7).¹³⁷

3.5.7. Smart (Klima) City Strategie – Stadt Wien

Die erste *Smart City Wien*-Rahmenstrategie wurde im Jahr 2019 verabschiedet, eine Überarbeitung und Ergänzung um den Begriff des Klimas fand im Jahr 2022 statt.¹³⁸ Aufbauend auf den Nachhaltigkeitszielen (SDGs) der Vereinten Nationen (UN) wurde diese auf den Wiener Kontext angepasst und präzisiert.¹³⁹ Als drei Ziele der Wiener Smart City-Strategie werden die Bereiche Lebensqualität, hier steht soziale Inklusion im Fokus, Ressourcenschonung und Innovation genannt.¹⁴⁰

Die *Stadt der kurzen Wege* soll aufgrund der gezielten Förderung einer Nutzungsdurchmischung und einer damit verbundenen Verkürzung der Wegstrecken attraktiver und *smarter* werden. Die Neu- bzw. Umverteilung des öffentlichen Raumes soll die aktive Mobilität als auch die anderen Verkehrsträger des Umweltverbundes stärken und die Aufenthaltsqualität verbessern.¹⁴¹

¹³⁴ Vgl. ebd. S.87.

¹³⁵ Vgl. ebd. S.89.

¹³⁶ Vgl. Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2014): Strategiepapier Fußverkehr 2014. URL:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/strategiepapier.html>

(zuletzt abgerufen am 27.01.2024). S.5-8.

¹³⁷ Vgl. ebd. S.9.

¹³⁸ Vgl. Magistrat der Stadt Wien (2022): Smart City Strategie: Der Weg zur Klimamusterstadt. URL:

<https://smartcity.wien.gv.at/strategie/> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024). S.9.

¹³⁹ Vgl. ebd. S.18.

¹⁴⁰ Vgl. ebd. S.40.

¹⁴¹ Vgl. ebd. S.55f.

Eine flächendeckende Verkehrsberuhigung soll neben gezielten Geschwindigkeitsreduktionen auch durch Supergrätzls erreicht werden. Des Weiteren sollen Gehsteige in ihrer Qualität verbessert und Stadtteile in ihrer Mischung durch Angebote aus den unterschiedlichen Lebensbereichen gestärkt werden.¹⁴²

Es wird in der Strategie auch darauf verwiesen, dass es Änderungen von Bundesgesetzen bedarf, um die gesetzten Ziele zu erreichen. So etwa eine Novellierung der StVO und eine Abbildung des menschlichen Maßstabs und den damit verbundenen Anforderungen an den öffentlichen Raum bzw. Mobilitätsformen.¹⁴³

Um Stadtteile noch lebenswerter für die Menschen zu machen und um Teilhabe von allen Menschen zu ermöglichen, sollen Maßnahmen und Vorhaben im Infrastrukturbereich so gestaltet sein, dass die Anzahl der Barrieren weiter abnimmt. Alltagswege im Stadtteil sollen sicher und barrierefrei sein und den Austausch unter den Bewohnenden fördern. Beteiligungsformate sollen für die unterschiedlichen Gruppen der Menschen zugänglich sein und die Möglichkeit der aktiven Rolle in der Gestaltung der Stadt eröffnen.¹⁴⁴ Dabei geht es auch um die Frage der Repräsentation von Gruppen und deren Interessen, welche bisher nicht im Fokus standen. Dabei sollen sowohl physische Angebote und Formate als auch digitale Formate ausgebaut werden.¹⁴⁵

Die Strategie ist vielfältig gestaltet und nimmt auf das Konzept der Inklusion, wie auch der Barrierefreiheit in unterschiedlichen Bereichen Bezug. Die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen wird nicht explizit benannt. Die Aussagen der Strategie decken sich mit den Vorgaben aus anderen Strategien und Konzepten.

3.6. Zusammenschau der Planungsdokumente

Die Zusammenschau der Planungsdokumente zeigt, dass die Notwendigkeit der Anpassung von Rechtsvorgaben in unterschiedlichen Strategien erwähnt wird und auch das Konzept der Inklusion und der Barrierefreiheit in unterschiedlichen Detailgrad benannt wird. Die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen wird in Bezug auf vorhandene Problemstellen als auch der verwendeten Hilfsmittel und der Anpassung, sowie in der Weiterentwicklung des Raumes des Raumes in unterschiedlichem Ausmaß genannt. Auffallend ist, dass die konkrete Einbindung und Ausgestaltung von Partizipationsverfahren im Allgemeinen als auch in Bezug auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen oftmals nur umrissen werden, ohne detaillierte Vorgaben zu machen. Dies ermöglicht einerseits eine Anpassung an den lokalen Kontext, andererseits kann es zu sehr unterschiedlichen Ausprägungen kommen und die Partizipationsmöglichkeit der blinden und sehbehinderten Personen können sich stark unterscheiden.

Die Strategien und Konzepte sind jedoch anders als die analysierten Normen und Standards nicht rechtsverbindlich, weshalb deren Umsetzung bzw. Zielerreichung nicht als gesichert angesehen werden kann. Dem Charakter von Strategien bzw. Konzepten wohnt stets ein gewisser Abstraktionsgrad inne, welcher die konkrete Umsetzung bzw. das Messen des Erreichens der Vorgaben häufig erschwert und sich auch in der Analyse widerspiegelt hat.

¹⁴² Vgl. ebd. S.57.

¹⁴³ Vgl. ebd. S.59.

¹⁴⁴ Vgl. ebd. S.99f.

¹⁴⁵ Vgl. ebd. S.114ff.

3.7. Zusammenschau der analysierten Rechtsdokumente, Normen, Standards, Strategien und Konzepte

Sowohl aus der Analyse der rechtsverbindlichen Vorgaben als auch aus den strategischen Dokumenten lässt sich erkennen, dass das Thema der Barrierefreiheit und in weiterer Folge auch die Inklusion eine große Rolle auf unterschiedlichen Ebenen einnimmt. Die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Personen wird dort teilweise direkt (insbesondere im rechtsverbindlichen Bereich) und teilweise indirekt genannt, es erwachsen sich daraus Ansprüche an die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Beide Bereiche, sowohl der rechtsverbindlich, normative als auch der strategische, konzeptionelle ergänzen einander und spannen einen Rahmen auf, welcher eine Verbesserung der Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen in Österreich bewirken kann. Die Analyse hat gezeigt, dass die Dokumente sich ergänzen und keine gegenläufigen Ziele gefunden werden konnten. Letzteres ist unter anderem auf den Umstand zurückzuführen, dass sowohl im Bereich der Normen und Standards als auch bei den Strategien und Konzepten teilweise allgemeine und unkonkrete Aussagen getroffen worden sind, welche den Interpretationsspielraum und den Gestaltungsspielraum weiterhin offenlassen. Die Ausgestaltung und Umsetzung im Raum können sich daher weiterhin stark, je nach lokalem Kontext unterscheiden.

4. Sehbehinderung und Blindheit

Nach der erfolgten Dokumentenanalyse und der Herausarbeitung der Aussagen zur Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen ist es wichtig diese Gruppe näher zu beschreiben. Zuerst wird der Prozess des Sehens und der Aufbau des Auges beschrieben, um danach die unterschiedlichen Formen der Sehbehinderung und deren Ursache zu erläutern.

4.1. Aufbau des Auges und Prozess des Sehens

Die Augen sind eines der fünf Sinnesorgane des Menschen. Sie sind v.a. Grundlage für die Wahrnehmung von Licht und in weiterer Folge der visuellen Wahrnehmung der Umgebung und der optischen Orientierung im Raum. Das Auge besteht aus einer Vielzahl unterschiedlicher Komponenten, die wenigsten davon sind von außen zu erkennen. In der Abbildung 6 ist der Querschnitt durch das Auge dargestellt.

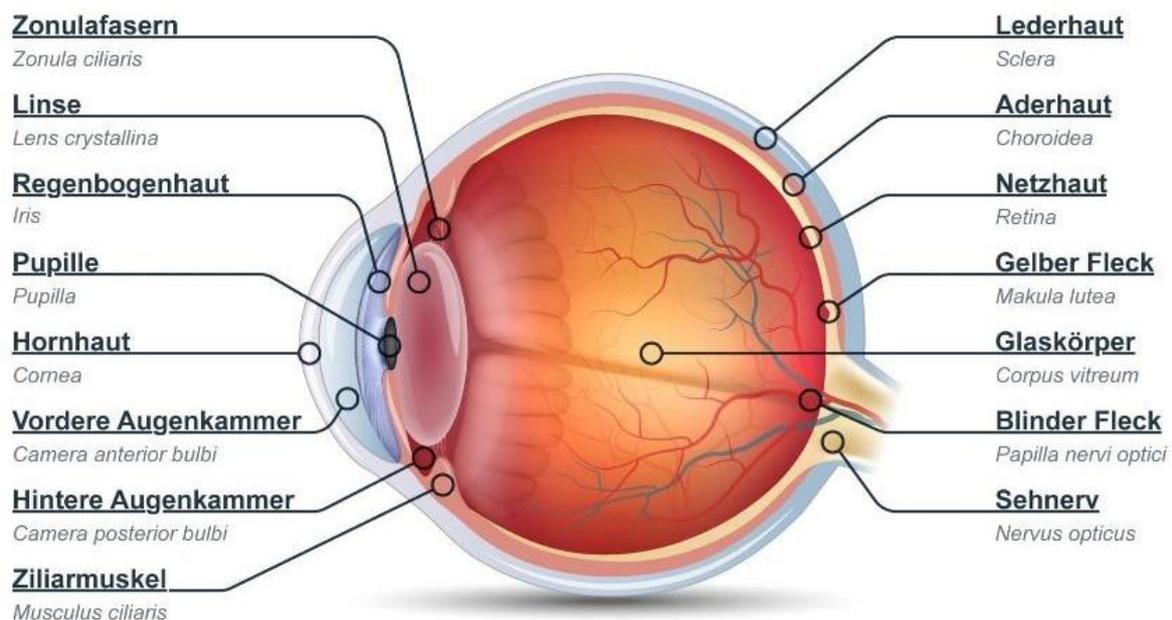


Abbildung 4 Anatomie des Auges

Quelle: Kuratorium Gutes Sehen e.V. (o.J).

Der Augapfel besteht aus unterschiedlichen Hüllen: der Hornhaut, Lederhaut, Aderhaut und Netzhaut. Der vordere Abschnitt des Auges besteht aus der Regenbogenhaut (auch *Iris* genannt). Ebenfalls im vorderen Bereich befindet sich die Linse. Beide werden durch das Kammerwasser aus dem Ziliarkörper umspült, welches Nährstoffe enthält. Es ist auch maßgeblich für den konstanten Augendruck verantwortlich. Der Glaskörper bildet den hinteren Bereich des Augeninneren. Er besteht aus einer durchsichtigen gelartigen Substanz. Im hinteren Teil des Auges befindet sich der Sehnerv, welcher zum Gehirn führt.¹⁴⁶

¹⁴⁶ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Augen: Basis-Info. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/auge-aufbau-sehvorgang.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Die Hornhaut bildet gemeinsam mit der Linse den Bereich, wo das einfallende Licht gebrochen und gebündelt wird. Durch die Pupille, eine in der Linse befindliche Öffnung, fällt Licht in das Augeninnere. Je nach Helligkeit vergrößert oder verkleinert sich die Pupille. Die Linse und die Hornhaut bündeln das Licht und es entsteht das verkleinerte Abbild der Umgebung auf der Netzhaut.¹⁴⁷

Die Aderhaut dient der Temperaturregulation des Auges und versorgt die äußeren Netzhautschichten mit Nährstoffen. Eingebettet in die Netzhaut sind die Zapfen und Stäbchen, welche als Fotorezeptoren bezeichnet werden. Die Netzhautmitte, welche auch als *Gelber Fleck* bezeichnet wird, stellt den Bereich im Auge dar, an welchen am schärfsten gesehen wird. In diesem Bereich befinden sich hauptsächlich Zapfenzellen, die anderen Bereiche der Netzhaut sind v.a. mit Stäbchenzellen bedeckt, welche für das Hell-Dunkel-Sehen verantwortlich sind. Der *Blinde Fleck* ist jene Stelle, an dem der Sehnerv aus dem Auge austritt. Hier ist keine Sehfunktion möglich, daher die Bezeichnung. Das Gehirn gleicht diesen Bereich aus, sodass diese Einschränkung im Sichtfeld nicht bemerkt wird.¹⁴⁸

Das an den Fotorezeptoren wahrgenommene Licht wird in Nervenimpulse umgewandelt und diese mittels des Sehnervs an das Gehirn weitergeleitet. Das Gehirn wandelt diese Impulse in weiterer Folge in Bilder bzw. Sinneseindrücke um. Durch die Veränderung der Krümmung der Linse und der damit verbundenen Veränderung der Brechkraft der Linse bei zeitgleicher Verengung der Pupille ist es möglich, Streulicht auszublenden und Objekte in der Nähe scharf zu sehen. Beim Wahrnehmen von Objekten in der Ferne flacht die Linse wieder ab.

Die Augenlider dienen dem Schutz des Auges, da sie das Eindringen von Fremdkörpern verhindern. Des Weiteren wird das Augeninnere vor starker Lichteinstrahlung geschützt. Das kontinuierliche Schließen der Lider führt dazu, dass die Tränenflüssigkeit gleichmäßig auf der Augenoberfläche verteilt wird und so das Auge nicht austrocknet. Die optische Qualität der Hornhaut wird dadurch ebenfalls positiv beeinflusst.¹⁴⁹

4.2. Einstufung der Sehbehinderung

Sehbehinderungen und Blindheit werden je nach Organisation bzw. Land unterschiedlich klassifiziert oder abgegrenzt. Weshalb im folgenden Abschnitt die Unterschiede aufgezeigt werden sollen. Hierbei wird einerseits die Klassifikation durch die WHO, durch die Republik Österreich und die Definition in der deutschen Industrienorm (DIN) betrachtet.

Die Kriterien und die Einteilung zwischen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und der Republik Österreich in Bezug auf eine Sehbehinderung bzw. Blindheit weichen voneinander ab. Bei der WHO wird eine Unterteilung der Sehbehinderung in Nähe oder in Ferne vorgenommen. Eine weitere Unterteilung in vier unterschiedliche Stufen erfolgt in der Sehbehinderung in der Ferne. Bei der Sehbehinderung in der Nähe erfolgt keine weitere Abstufung. In Österreich bildet die Messung der Sehschärfe (*Visus*) die Grundlage für die Einstufung einer Sehbehinderung bzw. der Feststellung einer Erblindung.¹⁵⁰

¹⁴⁷ Vgl. ebd.

¹⁴⁸ Vgl. ebd.

¹⁴⁹ Vgl. ebd.

¹⁵⁰ Vgl. Rottensteiner (2022): Ab wann spricht man von Sehbehinderung? URL:

<https://www.hilfsgemeinschaft.at/aktuelles/blog/detail/ab-wann-spricht-man-von-sehbehinderung> (zuletzt abgerufen am 10.09.2023).

Neben der Sehschärfe spielen auch die Qualität des Sehvermögens und das Gesichtsfeld eine wesentliche Rolle in der Bestimmung des Grades der Sehbehinderung.¹⁵¹

In Österreich ist die Einstufung auch in Bezug auf das Bundespflegegeldgesetz (BPGG) von Relevanz. Dabei wird im Gesetz definiert, welche Personen als hochgradig sehbehindert gelten und welcher Stufe im Pflegebedarf dies in Folge mit sich bringt. Des Weiteren definiert das Gesetz, wer als blind gilt und welche Stufe im Pflegebedarf dies mit sich bringt und welche Geldmittel abgerufen werden können.¹⁵²

Konkret heißt es hierzu im Gesetz:

§4a [...]

(4) Bei hochgradig sehbehinderten Personen ist mindestens ein Pflegebedarf entsprechend der Stufe 3 anzunehmen. Als hochgradig sehbehindert gilt, wer am besseren Auge mit optimaler Korrektur eine Sehleistung mit

- einem Visus von kleiner oder gleich 0,05 (3/60) ohne Gesichtsfeldeinschränkung hat oder
- einem Visus von kleiner oder gleich 0,1 (6/60) in Verbindung mit einer Quadrantenanopsie hat oder
- einem Visus von kleiner oder gleich 0,3 (6/20) in Verbindung mit einer Hemianopsie hat oder
- einem Visus von kleiner oder gleich 1,0 (6/6) in Verbindung mit einer röhrenförmigen Gesichtsfeldeinschränkung hat.

(5) Bei blinden Personen ist mindestens ein Pflegebedarf entsprechend der Stufe 4 anzunehmen. Als blind gilt, wer am besseren Auge mit optimaler Korrektur eine Sehleistung mit

- einem Visus von kleiner oder gleich 0,02 (1/60) ohne Gesichtsfeldeinschränkung hat oder
- einem Visus von kleiner oder gleich 0,03 (2/60) in Verbindung mit einer Quadrantenanopsie hat oder
- einem Visus von kleiner oder gleich 0,06 (4/60) in Verbindung mit einer Hemianopsie hat oder
- einem Visus von kleiner oder gleich 0,1 (6/60) in Verbindung mit einer röhrenförmigen Gesichtsfeldeinschränkung hat.¹⁵³

Es zeigt sich anhand des Auszuges aus dem BPGG, dass die Messung des Visus (Sehschärfe) eine zentrale Rolle zukommt und bereits korrigierende Hilfsmittel bei der Einstufung berücksichtigt werden.

Diesem Gesetzesauszug soll eine Definition aus Deutschland aus der deutschen Industrienorm (DIN) 18040-1 hinsichtlich der Definition des Begriffs *Sehbehinderung* gegenübergestellt werden. Dieser wird definiert als: „Erhebliche Einschränkung des Sehvermögens, wobei sich der Betroffene noch in hohem Maße visuell orientieren und informieren kann.“¹⁵⁴

¹⁵¹ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2021): Behinderung. Sehbehinderung & Blindheit. URL:

<https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/behinderung/blindheit.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁵² Vgl. Bundesgesetz, mit dem ein Pflegegeld eingeführt wird (Bundespflegegeldgesetz — BPGG) StF: BGBl. Nr. 110/1993 idF BGBl. I Nr. 170/2023

¹⁵³ Vgl. ebd.

¹⁵⁴ Deutsches Institut für Normung e.V. (2010): DIN 18040-1:2010-10: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude. Berlin: Beuth-Verlag. S.6.

Ebenfalls in der DIN 18040-1 wird der Begriff der *Blindheit* definiert. Dieser wird definiert als:

Vollständiger Ausfall des Sehvermögens oder eine so minimale Lichtwahrnehmung, dass sich der Betroffene primär taktil und akustisch orientieren und informieren muss und sich in der Regel mit Hilfe des Blindenstocks oder Blindenführhundes bewegt.¹⁵⁵

In der Gegenüberstellung beider Definitionen ist erkennbar, dass dem Charakter eines Gesetzes entsprechend sehr klare Aussagen und Abgrenzungen der beiden Begriffe im Bundespflegegeldgesetz erfolgen und sich auf quantifizierbare Merkmale bezogen wird. Die in der DIN enthaltenden Definitionen sind in ihrer Formulierung einfacher zu verstehen, jedoch unpräziser in ihrer Abgrenzung. Hervorzuheben ist zudem, dass in den Definitionen in der DIN bereits Hilfsmittel und deren Notwendigkeit enthalten sind.

Ergänzend zu den Definitionen aus der DIN ist darauf zu verweisen, dass in Deutschland zudem zwischen blinden Menschen und hochgradig sehbehinderten Menschen unterschieden wird. Als blind gelten Menschen, welche trotz Hilfsmitteln weniger als zwei Prozent Restsehvermögen haben. Als hochgradig sehbehindert gelten Menschen mit einem Restsehvermögen von maximal fünf Prozent. Hinzu kommen die Menschen, welche ein maximales Restsehvermögen von 30 % haben, diese gelten als sehbehindert im rechtlichen Sinne.¹⁵⁶

Für die Arbeit dient die Definition aus dem Bundespflegegesetz als Grundlage, da diese sich auf Österreich bezieht und der Fokus auf dem österreichischen Kontext liegt.

4.3. Ursachen für Sehbehinderung und Blindheit

Für Blindheit bzw. Sehbehinderungen in ihren unterschiedlichen Ausprägungen gibt es diverse Gründe. In den folgenden Kapiteln sollen die häufigsten Formen und deren Ursachen beschrieben werden.

4.3.1. Kurz- und Weitsichtigkeit

Fehlsichtigkeit in Form von Kurz- und Weitsichtigkeit ist ein weit verbreitetes Phänomen in Österreich, aber auch auf globaler Ebene.

Sowohl bei Kurz- als auch Weitsichtigkeit handelt es sich um Fehlsichtigkeit. Die Augenform ist dabei verändert, was dazu führt, dass Lichtstrahlen vor bzw. hinter der Netzhautebene auftreffen, was zu einem unscharfen Sehen führt.¹⁵⁷

Bei Kurzsichtigkeit können Objekte bzw. Personen im Nahbereich scharf gesehen werden, bei weiter entfernten Bereichen bzw. Objekten wird die Sicht zunehmend unscharf.¹⁵⁸ Es wird in zwei unterschiedliche Formen der Kurzsichtigkeit unterschieden:

- *Einfache Myopie*: Hierbei tritt die Kurzsichtigkeit im Alter von zehn bis 12 Jahren auf und nimmt ab dem 30. Lebensjahr nicht mehr zu.¹⁵⁹

¹⁵⁵ ebd. S.5.

¹⁵⁶ Vgl. DBSV (2024): Zahlen und Fakten. URL: <https://www.dbsv.org/zahlen-fakten.html> (zuletzt abgerufen am 08.02.2024).

¹⁵⁷ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/fehlsichtigkeit.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁵⁸ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. Kurzsichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/fehlsichtigkeit/kurzsichtigkeit-myopie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁵⁹ Vgl. ebd.

- *Einfache Myopie (progressive Myopie)*: Hierbei handelt es sich um eine voranschreitende Krankheit. Damit verbunden können auch starke Sehschwächen auftreten und schwere Augenschädigungen durch das Netzhautablösen (siehe Kapitel 4.3.8.) entstehen.¹⁶⁰

Weitsichtigkeit führt dagegen dazu, dass Objekte und Personen im Nahbereich unscharf wahrgenommen werden. Dabei ist der Abstand vom vorderen zum hinteren Bereich des Auges zu klein, was dazu führt, dass Bilder theoretisch erst hinter der Netzhaut scharf abgebildet werden können. Kinder sind in der Regel, wenn sie auf die Welt kommen, weitsichtig, da das Wachstum des Auges noch nicht abgeschlossen ist. Die endgültige Größe wird ungefähr bis zum siebten Lebensjahr erreicht. Bis dahin können Abweichungen bis zu einem gewissen Maße durch die Augenmuskeln ausgeglichen werden.¹⁶¹

Es wird von einer *Achsenhypermetropie*, einem zu geringen Verhältnis im Auge, gesprochen oder von einer *Brechungshypermetropie*, bei welcher bspw. durch Veränderungen an der Hornhaut die Brechkraft des Auges verringert ist.¹⁶²

Sowohl bei Kurz- als auch Weitsichtigkeit wird zumeist unter Zuhilfenahme von Brillen oder Kontaktlinsen versucht, die Fehlsichtigkeit zu korrigieren. Weiters ist auch eine operative Korrektur möglich.

4.3.2. Alterssichtigkeit

Bei dieser Form der Fehlsichtigkeit handelt es sich um eine mit der Lebenszeit in Verbindung stehenden Ausprägung der Fehlsichtigkeit. Über den Zeitverlauf hinweg kommt es zu einer Linsenverhärtung, was der Linse die Fähigkeit, sich zu verformen, nimmt. Dies führt zu einer verminderten Fähigkeit, zwischen Nah- und Ferneinstellung umzustellen. Der scharfe Bereich des Sehens rückt im Allgemeinen in die Ferne. Die Veränderung erfolgt bereits vor dem 45. Lebensjahr, wird dann jedoch von einer großen Anzahl von Menschen erst wahrgenommen. Weitsichtige Menschen bemerken die Veränderungen zumeist vor kurzsichtigen Menschen. Mit dem 60. Lebensjahr ist die Veränderung weitgehend abgeschlossen. Eine Korrektur ist wie auch bei den anderen Formen der Fehlsichtigkeit (siehe Kapitel 4.3.1.) durch Sehhilfen oder medizinische Eingriffe möglich.¹⁶³

¹⁶⁰ Vgl. ebd.

¹⁶¹ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. Weitsichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/fehlsichtigkeit/weitsichtigkeit-hyperopie-hypermetropie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁶² Vgl. ebd.

¹⁶³ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. Alterssichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/fehlsichtigkeit/alterssichtigkeit-presbyopie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

4.3.3. Glaukom

Glaukom, auch als *Grüner Star* bekannt, ist eine Augenerkrankung bzw. eine Gruppe unterschiedlicher Krankheiten, welche zu einer Schädigung des Sehnervs bis hin zur Erblindung führen kann. Als Ursache des Glaukoms ist die fehlerhafte Produktion bzw. der gestörte Abfluss des Kammerwassers zu nennen. Dessen Funktion ist, wie im Kapitel 4.1. beschrieben, u.a. die konstante Beibehaltung des Augeninnendrucks. Als Bereich des normalen Augeninnendrucks gilt der Bereich zwischen zehn und 21 mmHg.¹⁶⁴

Es wird zwischen unterschiedlichen Formen des Glaukoms unterschieden:

- *Primären Offenwinkelglaukom*: Als eine häufige und zumeist chronische Form des Glaukoms sind hier meistens beide Augen betroffen. Sehbeeinträchtigungen werden zumeist erst in einem weit fortgeschrittenen Stadium bemerkt. In diesem sind die Schäden jedoch häufig bereit fortgeschritten.¹⁶⁵
- *Normaldruckglaukom*: Der Augeninnendruck liegt im Normalbereich, jedoch zeigen sich glaukom-typische Schäden – so etwa am Sehnerv bis hin zu Gesichtsfeldausfällen.¹⁶⁶
- *Winkelblockglaukom*: Bei dieser Form ist der Kammerwinkel, welcher für den Abfluss des Kammerwasser verantwortlich ist, verlegt. Bei einer plötzlichen Verlegung des Kammerwinkels kann der sich Augendruck innerhalb von Stunden stark erhöhen und zu massiven Schmerzen und auch Sehstörungen führen. Die Gefahr einer dauerhaften Schädigung und eine damit verbundene Erblindung ist dadurch gegeben.¹⁶⁷
- *Kongeniales Glaukom*: Diese Form des Glaukoms tritt eher selten auf. Sie führt jedoch zur schnellen Erblindung, wenn sie nicht durch geeignete Maßnahmen unterbunden wird. Sie tritt häufig vor der Geburt im Mutterleib, bei der Geburt oder im ersten Lebensjahr auf.¹⁶⁸
- *Sekundäres Glaukom*: Hierbei handelt sich um ein durch eine andere Krankheit oder eine andere Augenkrankheit verursachtes Glaukom.

4.3.4. Grauer Star (Katarakt)

Beim *Katarakt* bzw. *grauen Star* kommt es zu einer Trübung der normalerweise glasklaren Augenlinse. Dabei sind v.a. der Kern und die Rinde von der Trübung betroffen. Die Linse bleibt zumeist klar. Häufig treten die Symptome im Zuge von normalen Alterserscheinungen auf. Ein angeborener grauer Star bzw. die Folgeerscheinung einer Infektion im embryonalen Stadium sind ebenfalls mögliche Ursachen. Durch das Auftreten des grauen Stars kann nur noch verschwommen gesehen werden, die Kontrastwahrnehmung ist eingeschränkt und Farben werden weniger intensiv wahrgenommen, so als ob sich ein Schleier vor den Augen befindet. Ein operativer Eingriff zur Behebung der Sehbehinderung ist möglich und in den meisten Fällen erfolgreich.¹⁶⁹

¹⁶⁴ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Glaukom (Grüner Star). URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/glaukom-gruener-star.html#welche-ursachen-hat-ein-glaukom> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁶⁵ Vgl. ebd.

¹⁶⁶ Vgl. ebd.

¹⁶⁷ Vgl. ebd.

¹⁶⁸ Vgl. ebd.

¹⁶⁹ Vgl. Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, Niederösterreich und Burgenland (o.J.): Grauer Star. (Katarakt). URL: <https://www.blindenverband-wnb.at/rund-ums-auge/die-7-haeufigsten-augenerkrankungen/grauer-star-katarakt/> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

4.3.5. Altersbedingte Makuladegeneration

Bei dieser Form der Sehbehinderung handelt es sich um eine Erkrankung des Gelben Flecks, auch *Makula lutea* genannt, daher der Name der Erkrankung. Dieser ist wichtig für das Sehen und die Sehschärfe. Es kann zu unterschiedlichen Einschränkungen des Sehens kommen. So können Schatten oder Flecken in der Mitte des Gesichtsfeldes, aber auch Verzerrungen bzw. Verschiebungen von Linien und Objekten das Sehen massiv einschränken. Darüber hinaus kann auch die Farbwahrnehmung gestört sein.¹⁷⁰

Neben dem Altern sind auch andere Ursachen für *altersbedingte Makuladegeneration* (AMD) verantwortlich. So können familiäre Vorbelastungen, der Lebensstil und andere Krankheiten wie etwa Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu einer AMD führen.¹⁷¹

Bei einer AMD kommt zu einer Ansammlung von Stoffwechselprodukten und in weiterer Folge zu einer Zerstörung der Zellen des Gelben Flecks. Dies führt zu einer Verminderung der Sehschärfe. Eine Orientierung im Raum ist durch die Beibehaltung des äußeren Gesichtsfeldes zumeist noch möglich.¹⁷²

Eine AMD kann in zwei Formen auftreten:

- *Trockene Form*: Unter der Netzhaut sind gelbliche Ablagerungen erkennbar. Es kommt zu Verdickungen sowie zu Ausdünnungen. Es sterben über den Verlauf Zellen ab und das betroffene Areal kann sich vergrößern. Die Betroffenen merken zu Anfang häufig nichts von ihrer Erkrankung, da diese langsam voranschreitet. Es kann über die Zeit jedoch ein Übergang in die zweite Form der AMD, der feuchten Form, kommen.¹⁷³
- *Feuchte Form*: Im Gegensatz zur trockenen Form schreitet diese Form schnell voran und es kommt zur spürbaren Verschlechterung des Sehvermögens. Durch eingewachsene Blutgefäße und deren Undichtheit, kann es einerseits zu Blutungen, aber auch zur Ansammlung von Flüssigkeiten kommen. Die Netzhaut kann sich anheben und Netzhautzellen geschädigt werden und in weiterer Folge absterben. Bei Nichtbehandlung bleibt zumeist ein peripheres Sehen möglich, ansonsten ist das Sehen stark eingeschränkt bzw. nicht mehr möglich.¹⁷⁴

4.3.6. Diabetische Retinopathie

Bei dieser Form der Sehbehinderung kommt es zu einer Schädigung der kleinen Gefäße der Netzhaut. Der größte Risikofaktor für das Auftreten und das weitere Verschlechtern einer diabetischen Retinopathie ist ein konstant zu hoher Blutzuckerspiegel. Neben den Blutzuckerwerten gilt auch Bluthochdruck als Risikofaktor. Bei Nichtbehandlung kann es bis zu einer Erblindung kommen.¹⁷⁵

¹⁷⁰ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Netzhauterkrankungen. Altersbedingte Makuladegeneration. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/netzhaut/altersbedingte-makuladegeneration.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁷¹ Vgl. ebd.

¹⁷² Vgl. ebd.

¹⁷³ Vgl. ebd.

¹⁷⁴ Vgl. ebd.

¹⁷⁵ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Netzhauterkrankungen. Diabetische Retinopathie. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/netzhaut/diabetische-retinopathie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Es kann durch Blutungen und Schwellungen im Bereich der Netzhaut zu einer Verminderung des Sehens und Bildverzerrungen kommen. Auch hier wird nach unterschiedlichen Formen unterschieden:

- *Nicht proliferative diabetische Retinopathie*: Hierbei kommt es zu einer Gefäßveränderung sowie zu Blutungen und Ablagerungen.
- *Proliferative diabetische Retinopathie*: Diese Form ist eine Fortschreitung der Schädigungen, welche zur Folge hat, dass auch neugebildete Gefäße in den Glaskörper einwachsen und es in weiterer Folge zu Blutungen und Vernarbungen kommt. Eine Netzhautablösung ist hierdurch möglich, was das Sehen massiv beeinträchtigen kann.¹⁷⁶

4.3.7. Uveitis

Uveitis ist der Begriff für die Entzündung der mittleren Augenhaut. Diese kann entweder akut oder chronisch verlaufen und sich auf andere Bereiche des Auges, so etwa auf den Glaskörper oder die Netzhaut, ausweiten. Die Ursachen der Entzündung können entweder Erreger jeglicher Art sein oder andere Systemerkrankungen (Bsp. Rheuma). Es kommt zu Lichtempfindlichkeit, Schmerzen im allgemeinen Sinne, aber auch eine Verschlechterung des Sehens, welche sich durch Verschwommenheit äußert. Es kann zu Spätfolgen kommen, wenn keine Behandlung erfolgt.¹⁷⁷

4.3.8. Schädel-Hirn-Trauma

Ein solches Traum kann unterschiedlichste Ursachen haben. Verletzungen beim Ausüben von Sport, Verkehrsunfälle aber auch Stürze im Allgemeinen können Ursache sein. Dabei kommt es unabhängig von der Ursache zu Verletzungen am Schädelknochen, welche zu Funktionseinschränkungen des Gehirns führen. In Bezug auf das Sehen sind Differenzen in der Pupillengröße zwischen dem linken und rechten Auge ein mögliches Anzeichen für das Vorliegen eines Schädel-Hirn-Traumas.¹⁷⁸

4.3.9. Netzhautablösung

Bei einer Netzhautablösung kommt es zu einer Ablösung der Netzhaut vom Augenhintergrund, der Aderhaut. Dabei wird nach drei unterschiedlichen Formen der Netzhautablösung unterschieden.¹⁷⁹

- *Rhegmatogene Netzhautablösung*: Durch Risse und Löcher in der Netzhaut kann Flüssigkeit eintreten und es zu einer Ablösung der Netzhaut kommen. Diese Form tritt v.a. bei älteren Menschen oder bei Kurzsichtigkeit auf. Durch Verletzungen bzw. Traumata kann diese Form ebenfalls auftreten.¹⁸⁰

¹⁷⁶ Vgl. ebd.

¹⁷⁷ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (o.J.): Lexikon: Uveitis. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/lexikon/U/lexikon-uveitis.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁷⁸ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2019): Krankheiten. Verletzungen & Verbrennung. Schädel-Hirn-Trauma. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/verletzungen/schaedelhirntrauma.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁷⁹ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Netzhauterkrankungen. Netzhautablösung. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/netzhaut/netzhautablosung.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁸⁰ Vgl. ebd.

- *Traktionsablatio*: Eine Abhebung der Netzhaut erfolgt durch Zug. Dieser kann durch einwachsende Blutgefäße, krankhafte Prozesse oder durch mitwachsendes Gewebe erzeugt werden. Ebenfalls kann ein Zusammenhang mit diabetischer Retinopathie (siehe Kapitel 4.3.6) bestehen.¹⁸¹
- *Exsudative Netzhautablösung*: Tumore, Infektionen oder andere Formen der Veränderungen können dazu führen, dass Flüssigkeit aus der Aderhaut unter die Netzhaut gelangt und diese abgehoben wird.¹⁸²

4.3.10. Weitere Ursachen

Neben den in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Krankheitsformen können auch andere Ursachen für die temporäre oder permanente Einschränkung des Sehvermögens verantwortlich sein. So etwa Tumore der Aderhaut im Auge und Verletzungen des Auges im Allgemeinen.¹⁸³

4.4. Kennzahlen

In Wien sind es rund 26.000 Menschen, die aufgrund ihrer Behinderung als blind bzw. sehbehindert gelten. In Niederösterreich sind es rund 25.000 Menschen und im Burgenland ca. 4.000 Personen. Insgesamt sind es in der Ostregion 55.000 Menschen. Deren Interessen werden u.a. vom *Blindenverband WNB-Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, NÖ und Burgenland* (BSVWNB) vertreten.¹⁸⁴

Für Berlin wird seitens des *Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin (ABSV)* die Zahl der blinden Menschen mit 6.000 Personen und die der sehbehinderten Menschen mit 20.000 Personen angegeben. Zeitgleich wird jedoch darauf verwiesen, dass es sich hierbei um Schätzungen handelt und die Weltgesundheitsorganisation von höheren Zahlen ausgeht.¹⁸⁵ Setzt man die Gruppe der blinden und hochgradig sehbehinderten Menschen in Relation zur Gesamtbevölkerung in Berlin (3.866.385; Stand Juni 2023)¹⁸⁶, so macht diese Gruppe weniger als ein Prozent (0,0067%) der Bevölkerung aus.

Insgesamt ist festzuhalten, dass mit einer Zunahme der Anzahl der Menschen mit Sehbehinderungen bzw. Blindheit zu rechnen ist. Diese Annahme ist auf Studien zurückzuführen, welche in der steigenden Lebenserwartung der Menschen und der besseren medizinischen Behandlung von Grunderkrankungen Gründe für diese Annahme sehen bzw. belegen.¹⁸⁷

¹⁸¹ Vgl. ebd.

¹⁸² Vgl. ebd.

¹⁸³ Vgl. Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Behinderungen. Sehbehinderung & Blindheit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/behinderung/blindheit.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

¹⁸⁴ Vgl. Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, NÖ und Burgenland (WNB) (2023): Jahresbericht 2022.

Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, Niederösterreich und Burgenland. URL:

https://www.blindenverband-wnb.at/fileadmin/user_upload/Blindenverband/Downloads/Jahresbericht_2022_barrierefrei.pdf (zuletzt abgerufen am 09.09.2023). S.4.

¹⁸⁵ Vgl. ABSV (o.J.): Startseite. Themen. Fragen und Antworten. URL: <https://www.absv.de/themen/fragen-und-antworten> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023)

¹⁸⁶ Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2023): Statistischer Bericht: Einwohnerregisterstatistik Berlin 30. Juni 2023. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/a-i-5-hj> (zuletzt abgerufen am 10.12.2023).

¹⁸⁷ Vgl. Lammersdorf/Holz/Finger (2010): Sehbehinderungen und Blindheit im Alter. IN: Heilberufe, 62(5). München: Urban and Vogel.

Hieraus ergibt sich die Dringlichkeit den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er für die wachsende Gruppe der Menschen mit Sehbehinderungen sicher und eigenständig nutzbar wird und eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben weiterhin möglich ist.

4.5. Hilfsmittel und Orientierungshilfen

Um eine eigenständige Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen zu ermöglichen, gibt es unterschiedliche Hilfsmittel bzw. Orientierungshilfen, welche in den nachfolgenden Kapiteln erläutert werden sollen. Hierbei ist darauf zu verweisen, dass es wie in allen anderen Bereichen des Lebens auch hier zu Weiterentwicklungen und neuen Ansätzen in der Kombination von Hilfsmitteln kommt. Die nachfolgenden Beschreibungen beziehen sich auf den aktuellen Stand.

4.6. Langstöcke

Beim Langstock handelt es sich um ein wichtiges Hilfsmittel, um sehbehinderten und blinden Menschen eine selbstständige Mobilität zu ermöglichen. Dabei gibt es unterschiedliche Modelle und Ausführungen, die sich an den individuellen Bedürfnissen orientieren. Die Auswahl richtet dabei nach Personengröße, der damit verbundenen Schrittlänge und Laufgeschwindigkeit als auch der bevorzugten Haltung des Armes.¹⁸⁸

Weiters sind Anforderungen an das Material zu berücksichtigen. So sollte der Stock einerseits stabil und elastisch sein und zeitgleich ein geringes Gewicht aufweisen. Es sollte unabhängig von der Beleuchtungssituation stets eine gute Sichtbarkeit gewährleistet sein und er sollte flexibel transportierbar sein, sprich zusammengefaltet und verstaut werden können (siehe Abbildung 5).

¹⁸⁸ Vgl. Kleiß (o.J.): Mobil zum Ziel: Schulung in Orientierung und Mobilität. URL: <http://www.blindenlangstock.de/hilfsmittel.htm> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).



Abbildung 5 Zusammengefalteter Langstock mit Schlaufe

Quelle: lightpoet- stock.adobe.com

Neben diesen Faktoren ist auch Bedacht auf die Gleitfähigkeit der Stockspitzen zu legen und auf Witterungseinflüsse (Hitze, Kälte) in Bezug auf die Haltegriffe.¹⁸⁹

Der Langstock setzt sich grundsätzlich aus zwei Komponenten zusammen – dem Stock an sich und einer am unteren Ende angebrachten Stockspitze (siehe Abbildung 6). Diese bildet den wichtigsten Teil des Langstock, da sie die Verbindung zwischen der nutzenden Person und dem Boden herstellt. Bei den Spitzen sind zwei teils gegenläufige Pole zu berücksichtigen. Einerseits müssen geringe Höhenunterschiede und damit eine große Präzision gewährleistet werden, andererseits muss ein Hängenbleiben bei Unebenheiten des Untergrundes vermieden werden. Es gibt hinsichtlich der Stockspitzen eine Vielzahl an Varianten, die sich in Größe, Materialität, Geräuschpegel sowie Lebensdauer unterscheiden.¹⁹⁰ Abbildung 7 und 8 zeigen die unterschiedlichen Ausführungen der Stockspitzen.



Abbildung 6 Detailansicht einer Kugel als Stockspitze

Quelle: Михаил Решетников - stock.adobe.com.

Neben den klassischen Komponenten des Langstocks gibt es zudem die Möglichkeit, weitere auf elektronischen Komponenten aufbauende Hilfen in den Langstock zu integrieren. Als Beispiel sei hier der Laser-Langstock genannt, welche durch die Verwendung von Lasermesstechniken den

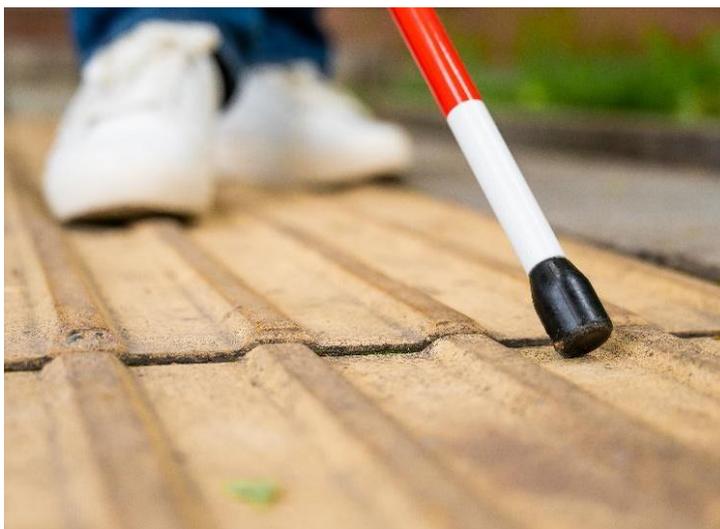
¹⁸⁹ Vgl. ebd.

¹⁹⁰ Vgl. ebd.



Abbildung 7 Gesamtansicht einer Frau mit Langstock mit einer Kugel als Stockspitze.

Quelle: lightpoet- stock.adobe.com.



unmittelbaren Bereich scannt und die den Langstock verwendende Person vor möglichen Hindernissen via Vibration warnt.¹⁹¹

Die Verwendung des Langstocks kann mit folgenden Techniken erfolgen: So gibt es die *Pendeltipptechnik*, bei welcher die Körpermitte als Ausgangslage darstellt. Hierbei wird dann von der Ausgangslage aus nach links und rechts in der Breite des Körpers auf den Untergrund getippt und der Stock zwischen beiden Punkten in einem Bogen hin und her geführt. Mittlerweile kommt jedoch primär die *Pendelrolltechnik* zum Einsatz. Bei dieser Technik wird der Bereich vor der Person in einem ähnlich wie bisher aufgestellten Bereich mittels Langstock berollt und es können taktile Informationen zur Untergrundbeschaffenheit und/oder Leitsystemen aufgenommen werden.¹⁹²

Des Weiteren existiert die *Pendelziehtechnik*, welche insbesondere bei der Informationssuche im Bereich von Bordsteinkanten eingesetzt wird. Hierbei wird die Stockspitze nach unten fallen gelassen und beim nächsten Schritt nach oben gezogen. In Gebäuden kann zudem die Diagonalmethode angewendet werden, bei welcher der Stock diagonal vom Körper entlang einer Leiste geführt wird. Diese Technik kann z.B. für das Auffinden einer Tür oder Nische verwendet werden.¹⁹³

Abbildung 8 Detailansicht einer Stockspitze auf einem taktilen Leitsystem

Quelle: Михаил Решетников - stock.adobe.com.

¹⁹¹ Vgl. ebd.

¹⁹² Vgl. Krumpfen (2024): Unterwegs mit dem Langstock. Informationen. URL: <https://www.sinnvoll.mobi/langstock.html> (zuletzt abgerufen am 21.01.2024).

¹⁹³ Vgl. ebd.

Die unterschiedlichen Techniken und die Verwendung von Langstöcken bzw. die Informationsaufnahme werden in Mobilitätstrainings oder auch *Schulungen der Orientierung und Mobilität* genannt, vermittelt und trainiert.¹⁹⁴

4.7. Blindenführhunde (Assistenzhunde)

Blindenführhunde sind neben den Langstöcken ein weiteres Hilfsmittel in der eigenständigen Mobilität von blinden bzw. sehbehinderten Menschen. Dabei eignen sich nicht alle Hunderassen als Blindenführhund. Dies hat einerseits etwas mit den anatomischen Anforderungen zu tun, andererseits mit Charaktereigenschaften. So müssen die Rassen: „friedfertig, menschenfreundlich intelligent und neugierig“¹⁹⁵ sowie über keinen oder einen sehr schwachen Jagdtrieb verfügen.¹⁹⁶ Die Schulterhöhe muss in einem Bereich zwischen 50 und 65 Zentimetern liegen, da sich ansonsten das notwendige Führungsgeschirr (siehe Abbildung 9) nicht in der erforderlichen Höhe befindet. Aufgrund dieser Einschränkungen haben sich Labrador Retriever, Golden Retriever und Deutsche Schäferhunde als geeignete Rassen herauskristallisiert. Daneben können auch Riesenschnauzer oder im Fall einer Allergie Großpudel zu Führhunden ausgebildet werden.¹⁹⁷

Ob ein Führhund ein geeignetes Hilfsmittel für die jeweilige Person ist, hängt von vielen unterschiedlichen Faktoren ab. So ist eine körperliche Fitness, ein geregelter Tagesablauf und auch das Bewusstsein der Pflege des Tieres und der notwendigen Auslauf zu berücksichtigen. Ein guter Orientierungssinn ist ebenfalls notwendig, um im Falle eines Ausfalls des Hundes bzw. in fremden Gegenden trotzdem ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität zu gewährleisten. Auch das Thema Führung bzw. ein klares Rollenverständnis sind notwendig. So darf der Hund nie das Gefühl

¹⁹⁴ Vgl. Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2013): Mobil im Alltag: Schulung in Orientierung & Mobilität (O&M) Mobil im Alltag. Berlin: DBSV. S.8.

¹⁹⁵ Vgl. Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2006): Der Blindenführhund: als Mobilitätshilfe für blinde und sehbehinderte Menschen. Berlin: DBSV. S.14.

¹⁹⁶ Vgl. ebd.

¹⁹⁷ Vgl. ebd. S.36-37.

bekommen, die Oberhand zu erlangen, da er somit nicht mehr den Anforderungen nach sicherer Führung gerecht wird.¹⁹⁸



Abbildung 9 Ein Retriever als Blindenführhund mit rotem Führgeschirr

Quelle: Roman – stock.adobe.com.

Das angelegte Führgeschirr besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen: Einerseits aus einem Gestell selbst, das eng und damit sicher am Hund anliegt, andererseits aus einem Führbügel. Während des Führens wird dieser zumeist in der linken Hand durch die Person gehalten. (siehe Abbildung 10) Bei Nichtverwendung des Bügels liegt dieser auf dem Rücken des Tieres. Das Geschirr bietet auch die Möglichkeit, den Hund als Mobilitätshilfe zu kennzeichnen, welches in weiterer Folge diverse rechtliche Konsequenzen bspw. beim Betreten von Gebäuden bzw. Geschäften mit sich bringt. Um den Hund auch während des Freilaufens als Führhund kenntlich zu machen, eignen sich spezielle Kenndecken, da das Geschirr nur während der Arbeit durch den Hund getragen wird.¹⁹⁹

Beim Freilaufen sind die Blindenführhunde vom möglichen Leinenzwang in vielen Fällen ausgenommen, sodass sie sich im Siedlungsgebiet bzw. in Freizeit- und Erholungsgebieten frei bewegen können.²⁰⁰

Die Führhunde erlauben es der blinden bzw. sehbehinderten Person, in einer geraden Linie zu gehen, da sie gezielt dafür geschult worden sind. Dabei achtet der Hund ebenfalls darauf, dass nicht zu nahe an der Kante zur Fahrbahn, aber auch nicht zu nahe an der Häuserkante gegangen wird, da bei beiden Umständen eine Verletzungsgefahr für die zu führende Person besteht. Erhält der Hund keine anderen Anweisungen oder ist der Gehsteig in seiner kompletten Breite gesperrt, so geht er bis zur nächsten

¹⁹⁸ Vgl. ebd. S.45-47.

¹⁹⁹ Vgl. ebd. S.67-70.

²⁰⁰ Vgl. ebd. S.80-81.



Abbildung 10 Ein Mann mit einem Golden Retriever als Blindenführhund mit schwarzem Führgeschirr und einem Langstock
Quelle: Quelle: Roman – stock.adobe.com

Gehsteigkante und hält dort an. Dieser Umstand führt zu einer verbesserten Orientierung für die Person und ermöglicht auch sicheres Vorankommen in ungewohnter Umgebung.²⁰¹ Bei der Erkennung von Hindernissen ist nach der Höhe der Hindernisse zu unterscheiden. So kann es in Ausnahmefällen passieren, dass nicht vor Hindernissen in Kopf- bzw. Bauch-/Brusthöhe der Person Halt gemacht wird. Insbesondere wenn diese Art von Hindernissen nicht in der gewohnten Umgebung auftreten bzw. der letztmalige Kontakt längere Zeit her ist, kann es zu solchen Fehlern kommen. Bei Hindernissen im Bereich des Bodens treten solche Fehler wesentlich weniger auf, da der Hund sie selbst unmittelbar wahrnimmt und vor ihnen Halt macht.²⁰²

Das sichere Überqueren der Straße ist in erster Linie von den im Mobilitätstraining erlernten Fähigkeiten und hier des bewussten Hörens abhängig. Das Gehör bei blinden bzw. sehbehinderten Menschen ist in vielen Fällen besser geschult als bei sehenden Personen. Dies erlaubt ihnen die Richtung des Autos zu erhören und zu erkennen, in welche Richtung es sich bewegt. Die Person muss selbständig entscheiden, ob sie die Fahrbahn queren möchte. Der Hund ist jedoch in der Lage, bei gezielter Schulung, überhörte Fahrzeuge als Gefahr zu identifizieren und gegeben falls stehen zu bleiben bzw. die Person zurückzudrängen, sodass die Gefahrensituation

entschärft wird. Um das Überqueren der Fahrbahn anzugeben, erhält der Blindenführhund das entsprechende Kommando und der Hund beginnt zu laufen. Die Person verlässt sich nun bis zum Erreichen der gegenüberliegenden Gehsteigkante auf die Fertigkeiten des Hundes und muss somit auf ein schnelles Reagieren auf das Verhalten des Hundes eingestellt sein.²⁰³

Durch das ausgeprägte Ortsgedächtnis können die Hunde ihren Halter bzw. ihre Halterin gezielt zu Orten und Zielen führen. So können Treppen, Fahrstühle, aber auch Sitzmöglichkeiten und Fahrbahnüberquerungen aufgesucht werden. Viele diese Ziele werden dem Hund bereits in der Führungsschule gelernt, darüber hinaus kann der Hund weitere Ziele in der Alltagsumgebung erlernen.²⁰⁴ Führhunde sollten nicht durch andere Menschen und deren Handlungen gezielt abgelenkt werden. Weiters sollten andere Menschen mit Hund einen Abstand zum Führhund halten. Es sollte auch das Anfassen der Tiere unterlassen werden und darauf geachtet werden, dass in Verkehrsmitteln möglichst Raum gelassen wird, da die Konzentration ansonsten nachlassen kann.²⁰⁵

²⁰¹ Vgl. ebd. S.21-23.

²⁰² Vgl. ebd. S.24-26.

²⁰³ Vgl. ebd. S.28-32.

²⁰⁴ Vgl. ebd. S.32-33.

²⁰⁵ Vgl. Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2019): Der Blindenführhund - Assistenz auf vier Pfoten: Wie Sie Hund und Mensch unterstützen können. Berlin: DBSV. S.4-5.

4.8. Navigationssysteme

Ergänzend zu den genannten Hilfsmitteln können auch Navigationssysteme zur Orientierung von blinden und sehbehinderten Personen eingesetzt werden. Hierzu können sowohl auf die Zielgruppe zugeschnittene App-Lösungen oder marktübliche, insofern sie barrierefrei sind, Programme verwendet werden. Eine Navigation von einem Quell- zu einem Zielort ist mit den marktüblichen Apps möglich. Wo diese jedoch an ihre Grenzen stoßen, sind der zweite wichtige Einsatzbereich solcher Apps, nämlich der Bereitstellung von Informationen zum Nahbereich. Diesen Einsatzbereich decken Apps, wie *Blindsquare* ab. Hierzu werden öffentlich verfügbare Daten verwendet, die durch die anwendende Person mit weiteren Punkten erweitert werden können, sodass diese in Zukunft wieder gefunden werden können. Des Weiteren können in den zielgruppenzugeschnittenen Apps eigene Routen mitgetrackt und gespeichert und geteilt werden.²⁰⁶

Hinsichtlich der technologischen Fortschritte, die auf diesem Gebiet noch zu erreichen wären, richtet der südbadische Blinden- und Sehbehindertenverein seinen Appell dahingehend aus, dass „[...] bei der Programmierung herkömmlicher Apps im Sinne einer Inklusion die barrierefreie Nutzung durch blinde und sehbehinderte Smartphone-Benutzer noch stärkere Berücksichtigung findet.“²⁰⁷ Dabei sei ein wichtiges Ziel, die Anzahl an Applikationen für die Benutzenden so gering wie möglich zu halten, um eine einfache Verwendung sowie Kompaktheit in der Erfüllung aller Bedürfnisse zu gewährleisten und gleichzeitig eine gemeinsame Nutzung durch Bekannte und Freunde gemeinsam mit den primär nutzenden Personen zu ermöglichen.²⁰⁸

4.9. Taktile Leitsysteme

Bei taktilen Leitsystemen handelt es sich um ein System bestehend aus Linien und Feldern. Die Leitlinien sind nebeneinanderliegende Streifen, welche sich durch einen hohen Kontrast vom Untergrund abheben. Ihre Ausführung variiert je nach Kontext. Es gibt sowohl in Kaltplastik (siehe Abbildung 11) aufgebrachte Leitsysteme als auch in den Boden eingelassene Platten (siehe Abbildung 12) oder eingefräste Leitlinien. Unabhängig ihrer Ausführung ermöglichen sie es Personen unter Verwendung des Langstocks an ihnen entlangzugehen und sich sicher durch Raum zu bewegen. An Verzweigungspunkten oder anderen wichtigen Orten, sind so genannte *Aufmerksamkeitsfelder* bzw. *Auffanglinien* in das System integriert. Diese Felder verweisen auf eine Information und sollen, wie der Name bereits erahnen lässt, die Aufmerksamkeit erhöhen.²⁰⁹

²⁰⁶ Vgl. BSVSB (2023): Barrierefreie Apps. URL: <https://www.bsvsb.org/hilfe-information/digitale-welt/barrierefreie-apps/> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

²⁰⁷ Vgl. ebd.

²⁰⁸ Vgl. ebd.

²⁰⁹ Vgl. Mobilitätsagentur Wien (2021): Taktile Bodenleitlinien - Wien zu Fuß. URL: <https://www.wienzufuss.at/barrierefreiheit/taktile-bodenleitlinien/> (zuletzt abgerufen am 19.09.2023).

Bodenindikatoren sollten sparsam und bewusst eingesetzt werden, da das Kontakthalten einerseits die Gehgeschwindigkeit reduziert und andererseits den Fokus von der Umgebung auf den Bodenindikator lenkt.²¹⁰



Abbildung 11 Leitlinien als Platten in eine Pflasterung eingefügt

Quelle: Himmelssturm – stock.adobe.com.



Abbildung 12 Leitlinien und Aufmerksamkeitsfeld als Kaltplastik ausgeführt an einer Querungsstelle

Quelle: Glaser – stock.adobe.com.

²¹⁰ Vgl. Deutschland Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Hinweise: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verlag für Neue Wissen. S.63.

Die Bodenindikatoren sind nicht einheitlich in Europa (siehe Abbildung 13; 14 und 15) bzw. international geregelt, dies macht bspw. grenzüberschreitendes Reisen schwer und erfordert eine genaue Planung der Reise bzw. das Bekanntmachen mit den länderspezifischen Ausprägungen der Bodenindikatoren.²¹¹



Abbildung 13 Ausführung eines Leitsystems im Bereich einer Querungsstelle in Mailand (IT)
Quelle: Eigene Aufnahme.

²¹¹ Vgl. ebd. S.65.



Abbildung 14 Taktile Abgrenzung von Bereichen des Fuß- und Radverkehrs in Lindau (DE)
Quelle: Eigene Aufnahme.

Bodenindikatoren sind insbesondere auch dann wichtig, wenn Fuß- und Radwege sich auf einer Höhe befinden (siehe Abbildung 14). Hier muss deutlich gekennzeichnet werden, wo der jeweilige Bereich endet, sodass es nicht zu gefährlichen Situationen kommt (siehe hier auch Kapitel 3.2.4).

Die Veränderung der Langstöcke in Bezug auf ihre Ergonomie hat zur Folge gehabt, dass sich die Spitzen ebenfalls verändert haben. Aufgrund dieser Entwicklung haben sich die Anforderungen an die Bodenindikatoren ebenfalls verändert. Konkret hat dies in Deutschland dazu geführt, dass Rippen- bzw. Rillenstrukturen gröber geworden sind. Im Allgemeinen finden fortlaufend Tests von neuen Materialien und Strukturen statt. Hierbei werden auch die Interessen anderer Gruppen berücksichtigt, wie bspw. von Menschen, die Rollstühle oder Rollatoren verwenden.²¹²

Leitsysteme dienen der Orientierung und der Warnung vor Hindernissen – diese Funktion erfüllen sie für blinde Menschen durch die taktile Ausführung, welche mittels Langstock oder direkt über die Füße (podotaktil) wahrgenommen werden kann und die sichere Fortbewegung ermöglicht. Andererseits erfüllen sie diese Funktionen auch für sehbehinderte Menschen, indem sie kontrastreich ausgeführt werden, dabei ist der Wert von $K \geq 0,4$ zu erreichen. Wird dieser Wert nicht erreicht, braucht es begleitend zu den taktilen Elementen auch visuelle Begleitstreifen.²¹³

²¹² Vgl. Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (2016): Bodenindikatoren: Sicherheit und Orientierung im öffentlichen Raum für blinde und sehbehinderte Menschen. Berlin: DBSV. S.2f.

²¹³ Vgl. ebd. S.6.



Abbildung 15 Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder als Platten ausgeführt im Bereich einer Querungsstelle in Trnava (SLO)

Quelle: Nina Svanda.

4.10. Mobilitätstrainings

Mobilitätstrainings sind eine weitere Grundlage in der eigenständigen Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen, da in diesen die Verwendung der Hilfsmittel wie etwa Taststock und/oder Blindenführhund vermittelt wird. Darüber hinaus werden Kenntnisse über das Erschließen weiterer Informationen durch das Hören oder aber den direkten Bodenkontakt vermittelt. Die Orientierung und das Erkennen von Hindernissen aber auch die optimale Routenwahl werden trainiert und ermöglichen in weiterer Folge eine eigenständigere Mobilität. Neben den Routenwegen sollen auch die notwendigen Fähigkeiten vermittelt werden, um weitere Ziele bzw. die notwendigen Informationen abrufen zu können.²¹⁴

²¹⁴ Vgl. Loeschcke/Pourat (2015): Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume. Kommentar zur DIN 18040-3: Handbuch und Planungshilfe. Berlin: DOM. S.65.

5. Ansprüche und Hindernisse für blinde und sehbehinderte Menschen

Nach der Beschreibung der vorhandenen Hilfsmittel sollen im folgenden Kapitel die Anforderungen an den öffentlichen Raum und dessen Gestaltung und Nutzung durch die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen beschrieben werden. Darauf aufbauen werden Problemstellen im öffentlichen Raum erläutert und durch fotodokumentierte Beobachtungen ergänzt. Das Kapitel soll verdeutlichen, welche Hindernisse im Raum existieren.

5.1. Ansprüche an die Gestaltung und Nutzung des Raumes durch blinde und sehbehinderte Menschen

Die Abgrenzung der unterschiedlichen Funktionsbereiche (Fahrbahn, Radweg, Schanigarten), muss sowohl visuell als auch taktil erfolgen, sodass der Raum auch für die sehbehinderten und blinden Menschen nutzbar ist. Hindernisse und Gefahrenstellen sind taktil wahrnehmbar und kontrastreich auszuführen bzw. zu kennzeichnen. Dabei unterstützen gerade und rechtwinklig geführte Wege die Raumerfassung und damit auch die Orientierung.²¹⁵

Für sehbehinderte Menschen ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen sich durch einen hohen visuellen Kontrast vom Umfeld unterscheiden. Eine wichtige Messgröße diesbezüglich ist der Leuchtdichtekontrast (K). Ein hoher K-Wert ist anzustreben, dieser wird bspw. durch Schwarz/Weiß-Kontraste oder Hell/Dunkelkontraste erreicht. Es ist zudem wichtig, dass die Informationen blendfrei sind und Aspekte wie die Schriftform, aber auch die Größe des Objektes berücksichtigt werden.²¹⁶

Des Weiteren sind:

Sehbehinderte und blinde Menschen [...] weitaus stärker darauf angewiesen, dass Informationen im öffentlichen Raum, die der Orientierung dienen, erwartungskonform und lückenlos dargeboten werden. Erwartungskonform sind diese, wenn sie nach einem strengen und wiederkehrenden Prinzip – möglichst ohne Ausnahmen und Sonderformen – dargeboten sind.²¹⁷

Es ist zudem wichtig, dass Informationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip bereitgestellt werden, dies wird erreicht:

[...], indem taktil, strukturell über Bodenoberflächen und visuell über kontrastreiche Bereichsgliederungen Gefahren markiert werden. Damit ist gewährleistet, dass blinde Menschen, die einen Langstock einsetzen, die Informationen haptisch erfassen können, während sehbehinderte Menschen, die sich noch visuelle orientieren, die Information über das Auge erhalten. Innerhalb der Grundprinzipien wird empfohlen, Wegeführungen nach einem orthogonalen System anzulegen. Nachweislich können sich blinde Menschen rektanguläre Strukturen besser einprägen und so ein Gefühl für Distanzen entwickeln. Zudem erleichtert einen besseren Ortsbezug zum Ausgangspunkt. [...] Ähnliche Orientierungs- und Fixpunkte im öffentlichen Raum sind eher rar, so dass ein orthogonales System zur Kompensation beitragen kann.²¹⁸

²¹⁵ Vgl. Loeschcke/Pourat (2015): Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume. Kommentar zur DIN 18040-3: Handbuch und Planungshilfe. S.54.

²¹⁶ Vgl. ebd. S.74f.

²¹⁷ Vgl. ebd. S.55.

²¹⁸ Vgl. ebd. S.56.

Basierend auf den Studienergebnissen der Stadt Wien zur barrierefreien Gestaltung von Freiräumen müssen diese bzw. der öffentliche Raum im Allgemeinen frei von Hindernissen und klar strukturiert sein, um so den Menschen mit Behinderungen eine Orientierung zu ermöglichen und die Räume für sie nutzbar zu machen. Durch das Bereitstellen von Aufenthaltsbereichen und Sitzmöbeln verändert sich das Entfernungsempfinden und es werden andere Nutzungen ermöglicht. Um die Freiraumqualitäten nutzen zu können, braucht es daher die Zugänglichkeit, aber auch die Möglichkeit zur Orientierung im öffentlichen Raum.²¹⁹ Dabei sollen nicht nur technische Normen und optische Aspekte berücksichtigt werden, sondern auch auf Faktoren des Riechens, des Hörens und des Tastens Rücksicht genommen werden.²²⁰

Der Raum muss eine klare Aufteilung besitzen und die Informationen zu dieser müssen auf unterschiedlichen Kanälen erfassbar sein. Es zeigt sich zudem, dass dem Thema der Stringenz in der Ausführung der Hilfsmittel, wie bspw. Leitlinien ein großer Stellenwert zukommt, sodass eine eigenständige Mobilität möglich wird. Neben der baulichen Ausführung kommt auch der regelkonformen Nutzung der Infrastruktur eine große Wichtigkeit zu, da ansonsten der Erwartungshaltung der durch Hilfsmittel vermittelten Informationen nicht entsprochen wird und dadurch Gefahrensituationen entstehen können. Die bisher erfolgte Literaturanalyse der gesetzlichen Vorgaben, sowie Standards und Normen hat gezeigt, dass bereits viele Regularien hinsichtlich der Ausführung vorhanden sind und den erläuterten Grundsätzen, bspw. Zwei-Sinne-Prinzip, entsprochen wird.

5.2. Hindernisse/Konfliktpunkte im Raum

Hindernisse im Gehsteigbereich können unterschiedliche Ausprägungen haben, so sind einerseits permanente Hindernisse, wie Stadtmöbel bzw. Einbauten (Leuchtmasten, Fahrradbügel, etc.) ein Hindernis in Bezug auf die nutzbare Gehwegebreite und damit auch in der sicheren Nutzung dieser (siehe Abbildung 21). Andererseits ergeben sich eine Vielzahl von temporären Hindernissen, wie etwa durch das Hineinragen von Ästen, das Aufstellen von Werbetafeln oder das Abstellen von Rollern und Fahrrädern am Gehsteig. (Siehe Abbildung 19 und 20) Die Summe der Barrieren und damit verbundenen Gefahren für blinde und sehbehinderte Menschen ist groß.²²¹

Insbesondere der Ausgestaltung der Schanigärten kommt aufgrund der unlängst geänderten Rechtslage in Wien eine wichtige Rolle zu.²²² Nachdem diese nun ganzjährig erlaubt sind und damit den öffentlichen Raum auch ganzjährig prägen, gilt es diese noch genauer nach den Regeln abzusichern, sodass sie kein Hindernis oder Gefahr für Menschen mit Behinderungen darstellen. Sie sind für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen so abzusichern, dass diese um diese Bereiche herumgeleitet werden und ein versehentliches Betreten des Schanigartens

²¹⁹ Vgl. Drexel A. et al. (1991): Behindertengerechte Städtische Freiräume. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Band 36, Stadtplanung. Wien. S.111.

²²⁰ Vgl. ebd. S.124.

²²¹ Vgl. Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Bezirk im Auftrag der Stadt Wien - MA 25 (2011): Mobil im Grätzel: Leitfaden für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. URL: <https://docplayer.org/22454498-Mobil-im-graetzel-leitfaden-fuer-barrierefreiheit-im-oeffentlichen-raum.html>. (zuletzt abgerufen am 10.12.2023). S.12.

²²² Vgl. Stadt Wien/Rechnungs- und Abgabewesen (2023): Neue Schanigarten-Regelungen seit 1. September 2023. URL: <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma06/schanigarten-neuerungen.html> (zuletzt abgerufen am 16.11.2023).

ausgeschlossen werden kann.²²³ Die Abbildungen 18 und 19 zeigen die beobachteten Ausgestaltungen in Wien im Jahr 2023 und lassen klar erkennen, dass den Vorgaben nicht entsprochen wird.

Der regelmäßigen Vegetationspflege kommt ebenso eine große Bedeutung insbesondere in der Sicherstellung des Freihaltens des Lichtprofilraumes zu, da hineinragende Äste eine Unfallquelle und damit Gefahr für blinde Menschen bei der Nutzung dieser Bereiche darstellen.²²⁴

Es ist daher unbedingt darauf zu achten, dass einerseits die permanenten Einbauten den gültigen Regeln entsprechen und andererseits auch die Anzahl der temporären Hindernisse weiter reduziert wird.

Die Beobachtungen aus Wien zeigen eine Vielzahl unterschiedlicher Problemstellen. So stellen bspw. Baustellen und deren Ausgestaltung eine Barriere und eine Gefahr dar. Leitlinien werden unterbrochen oder abgedeckt und sind so in ihrer Nutzung eingeschränkt (siehe Abbildung 16 und 17). Ebenfalls können ungesicherte Baustellen (siehe Abbildung 22) zu Verletzungen durch Stürze bei blinden und sehbehinderten Menschen führen. Auch die Abdeckung oder Verstellung von Hilfseinrichtungen im Bereich von Blindenakustikampeln stellt ein Problem dar (siehe Abbildung 20 und 23).

Insgesamt ist festzustellen, dass es viele unterschiedliche Problemstellen für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen im Straßenraum gibt, welche die eigenständige und sichere Mobilität zu Fuß einschränken.

²²³ Vgl. Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Bezirk im Auftrag der Stadt Wien - MA 25 (2011): Mobil im Grätzel: Leitfaden für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. URL: <https://docplayer.org/22454498-Mobil-im-graetzel-leitfaden-fuer-barrierefreiheit-im-oeffentlichen-raum.html>.

(zuletzt abgerufen am 10.12.2023). S.41.

²²⁴ Vgl. ebd. S.37.



Abbildung 16 Eingeschränkte Nutzbarkeit der aufgeklebten Leitlinien auf Granitplatten durch Beschädigungen und Unvollständigkeit der Leitlinien
Quelle: Eigene Aufnahme.



Abbildung 17 Unterbrochene Leitlinien durch Baustellenabdeckungen und Schaffung einer Stolperfalle
Quelle: Eigene Aufnahmen.



Abbildung 18 Ungesicherter Schanigarten an der Hausfassade und ein zu geringer Abstand zu den eingefrästen Leitlinien

Quelle: Eigene Aufnahme.



Abbildung 19 Ungesicherter Schanigarten an der Hausfasse und Einschränkung der Gehsteigbreite durch an den Verkehrszeichensteher angeschlossenes Fahrrad
Quelle: Eigene Aufnahme.



Abbildung 20 Eingeschränkte Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Leitsystems und der Akustikampel im Bereich einer Querungsstelle in einer Begegnungszone durch ein angeschlossenes Fahrrad
Quelle: Eigene Aufnahme.



Abbildung 21 Eingeschränkte Gehsteigbreite durch Mistkübel im Kreuzungsbereich
Quelle: Eigene Aufnahme.



Abbildung 22 Unzureichend abgesicherte Baustelle im Bereich der Hausfassade
Quelle: Eigene Aufnahme.



Abbildung 23 Eingeschränkte Nutzbarkeit des Gehsteiges und Abdeckung der Blindenakustikampel durch Zeitungsverkauf

Quelle: Eigene Aufnahme.

6. Superblocks

Dieses Kapitel widmet sich dem Konzept der Superblocks und dessen lokaler Umsetzung. Neben der theoretischen Erläuterung des Konzeptes und der Abgrenzung zu anderen verkehrsplanerischen Konzepten, werden die Erfordernisse von blinden und sehbehinderten Menschen an das Konzept und shared space Konzepten und die Auswertung der Interviews beschrieben. Im Anschluss daran erfolgt die Vorstellung der drei gewählten Praxisbeispiele und deren Auswertung hinsichtlich der Erfüllung der Bedürfnisse der blinden und sehbehinderten Menschen.

6.1. Superblock Definition und Konzept

Die Idee der Superblocks kam von Salvador Rueda, welcher eine Studie zur Reduzierung von Lärm und anderen Emissionen entlang von stark befahrenen Straßen in den 80er-Jahren leitete.²²⁵ Das Konzept der Superblocks wird in unterschiedlichen Städten aktuell erprobt oder steht kurz davor, erprobt zu werden, dabei variiert die Bezeichnung des Konzeptes je nach lokalem Kontext. In Barcelona heißt das Konzept Superblocks oder auf Katalanisch *Superille*, in Berlin werden sie als *Kiezblocks* bezeichnet und in Wien ist das erste Supergrätzl entstanden. Abseits der unterschiedlichen Namensgebung liegt allen Konzepten die gleiche Idee zu Grunde. Es geht darum, den Durchzugsverkehr zu unterbinden und eine Temporeduktion herbeizuführen. Der Straßenraum soll von einem Verkehrsraum zu einem Lebensraum für die Bewohnerinnen und Bewohner der Nachbarschaften werden.²²⁶

Dabei werden angrenzende Wohnblöcke zu einem Superblock zusammengefasst und die Kreuzungsbereiche durch Diagonalsperren in unterschiedlicher Ausführung für den Durchgangsverkehr gesperrt. Der verbleibende motorisierter Individualverkehr (MIV), also Anrainerinnen- und Anrainerverkehr, Lieferverkehr und dergleichen, wird in seiner Geschwindigkeit begrenzt und zumeist in schleifenförmigen Einbahnstraßen durch das Gebiet geführt (siehe Abbildung 24). Es ging Rueda darum, eine Fläche zur Mischnutzung zu schaffen.²²⁷

Einhergehend mit der Umverteilung des öffentlichen Raumes und der damit beabsichtigten Verschiebung der Nutzung der Verkehrsträger hin zu einer aktiveren Mobilität, werden die positiven Effekte auf die Lebenserwartung der Menschen durch die Abnahme der Lärmbelastung, Hitze und Luftverschmutzung ersichtlich.²²⁸ Durch die baulichen Eingriffe werden der Fußverkehr und die Gehrelationen nicht verändert. Der Radverkehr wird je nach Kontext verändert. Grundsätzlich ist bei den Konzepten jedoch eine verkehrliche Veränderung des MIV das Ziel.

²²⁵ Vgl. Reischer (2022): Die Superblöcke von Barcelona. URL:

<https://app.smarticle.com/html5/k3EArVBv5K/mRo7Ak3eMFclo/article/54398b3bceb94f84bc1a2f98617dd8db> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023).

²²⁶ Vgl. Hug (2023): Verkehrswende-Kolumne: Das Ausland ist nicht besser – aber schneller. URL:

<https://tsri.ch/a/MmEk7426hTdNr4G5/verkehrswende-kolumne-thomas-hug-ausland-ist-nicht-besser-aber-schneller> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023).

²²⁷ Vgl. Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact. URL:

<https://goodimpact.eu/recherche/fokusthema/superblocks-von-barcelona> (zuletzt abgerufen am 01.10.2023).

²²⁸ Vgl. Mueller et al (2020): Changing the urban design of cities for health: the Superblock model. Environment International, 134, 105132. Amsterdam: Elsevier Ltd. URL: <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132> (zuletzt abgerufen am 31.01.2024).



Abbildung 24 Schematische Darstellung des Superblock-Konzeptes
Quelle: Eigene Darstellung nach Ajuntament de Barcelona. (2014, S. 10).

6.2. Abgrenzung zu anderen verkehrsplanerischen Konzepten

Hinsichtlich der Abgrenzung des Konzeptes handelt es sich je nach lokaler Ausgestaltung um eine Kombination der unterschiedlichen bereits in Verwendung befindlichen baulichen, wie auch regulatorischen Maßnahmen. Eine trennscharfe Abgrenzung zu anderen Konzepten ist daher nicht möglich bzw. abhängig vom jeweiligen Land.

6.3. Kritik am Konzept

Das Konzept der Superblocks wurde in jenen Städten, wo es umgesetzt worden ist, aufgrund unterschiedlicher Faktoren kritisiert. Einerseits wurde die Verlagerung des Verkehrs auf die Straßen außerhalb des Superblocks angemahnt, andererseits wird der Wegfall von Parkplätzen durch die Bewohnerinnen und Bewohner beanstandet. Neben den verkehrlichen Kritikpunkten sind auch die steigenden Mieten durch das aufgewertete Umfeld und die dadurch stattfindende Gentrifizierung in der Kritik. Vormalig unattraktive Wohnviertel werden renoviert und neue Immobilien werden gebaut, sodass die Wohnbevölkerung verdrängt wird.²²⁹ Um diesem Thema zu begegnen, braucht es ein aktives Eingreifen der politisch Verantwortlichen in Form von sozialem Wohnungsbau bzw. der Deckelung von Mieten.²³⁰

Teilweise fühlen sich die Bürgerinnen und Bürger im Prozess nicht mitgenommen und es müssen Projekte wieder aufgegeben werden bzw. erneuert werden²³¹ oder gerichtliche Entscheidungen verlangen die Rückabwicklung bereits umgesetzter Projekte.²³²

²²⁹ Vgl. Süntinger (2020): Superblocks sollen Städte wieder lebenswert machen. IO. URL: <https://innovationorigins.com/de/superblocks-sollen-stadte-wieder-lebenswert-machen/> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023); Vgl. Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact.

²³⁰ Vgl. ebd.

²³¹ Vgl. Hug (2023): Verkehrswende-Kolumne: Das Ausland ist nicht besser – aber schneller.

²³² Vgl. Macher (2023): Superblocks: Selbst für Barcelona zu radikal. URL: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/barcelona-superblocks-stadtentwicklung-verkehrswende/komplettansicht> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

Ein weiterer Kritikpunkt, der in den Diskussionen um das Konzept der Superblocks immer wieder auftaucht, ist der, dass es zu einer Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf die umliegenden Straßen kommt und es durch die Überlastung zu Staus kommt und in weiterer Folge die Lebensqualität sinkt. Dies ist laut der Architektin Clara de Solà-Morales auch einer der Gründe, weshalb die Stadtregierung von Barcelona vom Plan der Umsetzung von 500 Superblocks über das gesamte Stadtgebiet abgewichen ist, da ansonsten die verbliebenen Straßen zu gestaut gewesen wären.²³³

6.3.1. Anforderungen von blinden und sehbehinderten Personen an Superblocks bzw. shared space Konzepte

Insbesondere bei der Planung von Straßenzügen im Sinne des Shared-Space-Ansatzes ist stets darauf zu achten, dass eine Orientierung bzw. sichere Querung möglich ist und dass die zu Fußgehenden nicht unbeabsichtigt auf die vom fließenden Verkehr genutzten Flächen geraten. Weiters ist bei der Planung von Abstellflächen von Fahrzeugen die Notwendigkeit gegeben, die Orientierungselemente, wie Leitstreifen und optisch kontrastierende Gestaltungen zu berücksichtigen und deren Nutzbarkeit nicht einzuschränken.²³⁴

Das Konzept des shared space ist als ein klarer Bruch mit den bisher in der Verkehrsplanung forcierten Ansatzes des Trennprinzips zu sehen. Für diesen Ansatz wurden über den zeitlichen Verlauf stets mehr Regularien und planungsrelevante Vorgaben erlassen, welche sich auch in den Verwaltungsstrukturen und den Zuständigkeiten widerspiegeln. Mit der gemeinsamen Nutzung des Raumes durch alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wird mit diesem Prinzip gebrochen und es bedarf neuen Regularien bzw. Planungsansätzen bzw. Umgangsformen. Waren bisher Ver- und Gebotsschilder eindeutige Vorgaben für das Verhalten, so rückt mit dem Konzept des shared space die Rücksichtnahme und die nonverbale Kommunikation in den Vordergrund. Um erfolgreich kommunizieren zu können, bedarf es einer Rückmeldung, ob die Botschaft angekommen ist. Diese Rückmeldung ist für blinde und sehbehinderte Menschen jedoch nicht wahrnehmbar, weshalb diese Gruppe diesem neuen Planungsansatz skeptisch bzw. kritisch gegenübersteht.²³⁵

Festzuhalten ist jedoch, dass: „Grundsätzlich [...] jeder Shared Space als Einzelfall zu betrachten und situativ auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu entwickeln [ist].“²³⁶

Querungsstellen in Bereichen nach dem shared-space-Konzept stellen für blinde und sehbehinderte Menschen eine große Herausforderung dar, da eine Querung theoretisch im gesamten Bereich möglich ist. Es bedarf für die Personengruppe daher eine taktile und kontrastreiche Ausgestaltung von sicheren Querungsstellen, dabei kann sowohl mit Elementen der klassischen Leitsysteme gearbeitet werden, oder mittels Belagswechseln oder natürlichen Leitelementen diese Bereiche gekennzeichnet.²³⁷

²³³ Vgl. De Solà-Morales, C. (2023): Schnittpunkte Barcelona – Wien, Stadt neu gedacht. Städtische Superinseln. Grüne Räume für eine wohllichere und nachhaltigere Stadt. Vortrag bei der Veranstaltung Architektur des 21. Jahrhunderts. Instituto Cervantes, Wien [eigene Mitschrift].

²³⁴ Vgl. Loeschke/Pourat (2015): Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume. Kommentar zur DIN 18040-3: Handbuch und Planungshilfe. S.126-127.

²³⁵ Vgl. ebd. S.128.

²³⁶ Vgl. ebd.

²³⁷ Vgl. ebd. S.129.

6.4. Auswertung der Interviews

Im Kapitel 2.2.2 wurde die Vorgehensweise hinsichtlich der Expertinnen- und Experteninterviews bereits bis zur Auswertung beschrieben. In diesem Kapitel wird die Auswertung der Interviews beschrieben. Der gesamte Ablauf der Interviews ist in Abbildung 25 dargestellt.

Nach der Durchführung der Interviews wurden diese transkribiert und an die interviewten Personen zur Durchsicht gesendet. Basierend auf den rückgemeldeten Anmerkungen wurden diese überarbeitet. In diesem Schritt wurde zudem eine Glättung des Gesprochenen vorgenommen, um die Verständlichkeit bzw. der Lesbarkeit zu verbessern. Bei diesem Arbeitsschritt wurden Wortdopplungen, sowie Füllwörter entfernt und grammatische Fehler berichtigt, ohne dabei den Sinn der Aussagen zu verändern.

Die überarbeiteten Transkripte bildeten die Grundlage für die weiteren Bearbeitungsschritte. Die so gewonnenen Aussagen sollen inhaltlich nach Mayring analysiert werden. Dabei soll das Material in seinem Umfang reduziert werden, bei zeitgleicher Erhaltung der Grundaussagen²³⁸, dazu wurden in einem nächsten Schritt die Themenblöcke der Leitfragen je nach Interviewpartnerin oder Interviewpartner und die darin enthaltenden Leitfragen reflektiert. Dieser Schritt bildete die Ausgangsbasis für die Bildung der Hauptkategorien. Dabei hat sich aus der Eigenreflexion ergeben, dass eine Adaption der Begriffe notwendig ist. Die aus der Eigenreflexion entstandenen Hauptkategorien sind im Anhang (siehe Anhang I) abgebildet. Nach der Bildung der Hauptkategorien wurden die Unterkategorien, basierend auf den Transkripten, in einem induktiven Verfahren gebildet. Dieser Schritt entspricht der Strukturierung nach Mayring, bei welcher das Material, hier die Interviews und Aussagen, den Kategorien zugeordnet werden.²³⁹ Die relevanten Erkenntnisse wurden zu den aus der Literatur gewonnenen Erkenntnissen hinzugefügt und bilden die Grundlage für die Handlungsempfehlungen. Die Aussagen, welcher der Kategorie null zugeordnet worden sind, wurden nicht ausgewertet, da diese nicht relevant für die vorliegende Arbeit waren.

Im Anhang (Anhang II) ist für ein Interview beispielhaft der Bearbeitungsprozess in vollem Umfang abgebildet. Dabei wurden die Aussagen aus dem Interview (Transkript) in der Spalte *Paraphrase* eingefügt und in einem nächsten Schritt generalisiert in der nächsten Spalte (*Generalisierung*) abgebildet. Die generalisierten Aussagen wurden reduziert und wiederum in der rechts daneben liegenden Spalte (*Reduktion*) eingefügt. Diese Spalte bildete die Grundlage für die Zuordnung zu den Haupt- bzw. Unterkategorien. Der durchgeführte Prozess ermöglicht es, die großen Textmengen zu verarbeiten und dabei die unterschiedlichen Aspekte abzubilden und in die Arbeit einzubinden.

Durch die Expertinnen- und Experteninterviews ist es möglich gewesen den lokalen Kontext und die erfolgten Planungs- und Umsetzungsschritte je nach Praxisbeispiel differenziert zu betrachten und zu bewerten.

²³⁸ Vgl. Mayring/Philipp (2000): Qualitative Inhaltsanalyse. Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research. S.193.

²³⁹ Vgl. ebd. S.197f.

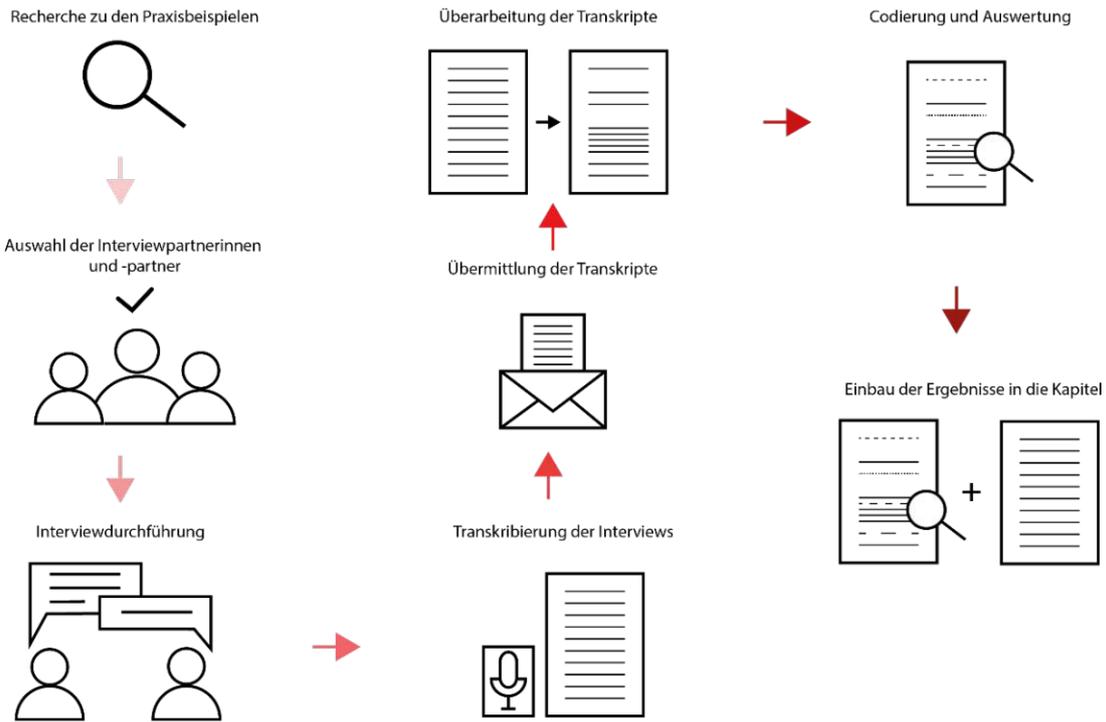


Abbildung 25 Prozessdarstellung der durchgeführten Expertinnen- und Experteninterviews

Quelle: Eigene Darstellung.

| Paraphrasierung | Generalisierung | Reduktion | Kategorien |
|---|--|--|---|
| Wir sind eine GmbH, die der Abteilung für Straßenbau der Stadt Wien gehört, wir werden geleitet von Radfahrbeauftragten und von den Fußgängerbeauftragten in der Stadt Wien. Wir fühlen uns als Drehscheibe. Für die Stadt Wien als Thinktank für das Radfahren und zu Fuß gehen und für die aktive Mobilität. Wir sind 17 Personen, in den letzten zehn Jahren sind wir gewachsen und bieten Koordinierung zur aktiven Mobilität in der Stadt an. Durch das Herantragen des Themas an die Stadtverwaltung und in der Zusammenarbeit mit der Stadträtin für Mobilität wollen wir Verkehr verändern, Rad- und Fußverkehr sicherer, bequemer und einfacher zu gestalten, das ist unser Motto. | Die Mobilitätsagentur gehört zur Stadtverwaltung und ist für die unterschiedlichen Themen des Rad- und Fußverkehrs zuständig. Die Arbeit besteht dabei einerseits aus der Information der Stadtverwaltung und andererseits aus der gemeinsamen Gestaltung der Zukunft dieser zwei Mobilitätsarten. Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen ist dabei das Ziel. | Das Unternehmen setzt sich für den Rad- und Fußverkehr und die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein. | 0.1 Zielsetzung 3.4. Selbstverständnis |

Abbildung 26 Tabellenausschnitt der Auswertung eines geführten Interviews und der durchgeführten Bearbeitungsschritte

Quelle: Eigene Darstellung.

6.5. Die Praxisbeispiele

Das Konzept der Superblocks soll anhand von drei Beispielen in seiner lokalen Ausprägung bzw. Entstehung näher betrachtet werden. Dabei werden die Beispiel Berlin, Barcelona und Wien vorgestellt und untersucht. Dabei erfolgt stets der gleiche Aufbau: So werden in einem Kurzsteckbrief die Städte und die Lage der Gebiete bzw. die Gebietscharakteristik beschrieben. Die verkehrliche Erschließung wird thematisiert und sowie die Entstehungsgeschichte, der aktuelle Stand als auch ein Ausblick in die Zukunft. Abschließend werden die Erfahrungen, Perspektiven bzw. Anforderungen durch Gruppe der blinden und sehbehinderten Menschen für das jeweilige Praxisbeispiel dargelegt. Dabei werden sowohl auf die aus den Interviews gewonnenen Erkenntnisse zurückgegriffen als auch die Fotodokumentation als Grundlage herangezogen.

6.6. Praxisbeispiel Barcelona-Poblenou

Barcelona als Hauptstadt Kataloniens und als zweitgrößte Stadt Spaniens hat 1.636.193 Einwohnende (Stand 2022).²⁴⁰ Die Stadt untergliedert sich dabei in zehn Bezirke. Der erste Superblock in Barcelona nach Beschluss des Mobilitätsplans wurde im Stadtteil *Sant Martí* in der Nachbarschaft *Poblenou* und *Parc i la Llacuna del Poblenou* realisiert. Der Stadtteil insgesamt hat 238.995 Einwohnende (Stand 2022).²⁴¹

Die Entstehung der Superblocks in Barcelona begann 1993 mit dem ersten Superblock im Quartier *Born*. Auf ihn folgten zwei weitere Superblöcke im Jahr 2003 im Stadtteil *Gracia*.²⁴² Grundlage für die Ausweitung des Konzeptes war der 2015 verabschiedete Mobilitätsplan, welcher 500 Superblöcke für ganz Barcelona vorsah.²⁴³ Treibende Faktoren für die Umsetzung des Konzeptes sind hierbei v.a. die schlechten Luftwerte, die Lärmbelastung, aber auch die schlechte Versorgung mit Grünraum gewesen.²⁴⁴ Die neugewählte Bürgermeisterin Ada Colau gab das Motto aus: „Omplim de vida els carrers! Lasst uns die Straßen mit Leben füllen!“²⁴⁵ (siehe Abbildung 27). Der Ausbau und das Ausrollen des Konzeptes bekam mit dem Mobilitätsmasterplan 2015-2019 eine seit der erstmaligen Erwähnung in der Agenda21 in den 2000er-Jahren erhöhte Aufmerksamkeit.²⁴⁶ Das Projekt in Poblenou soll in den weiteren Kapiteln näher beleuchtet werden und bildet das Praxisbeispiel aus Barcelona.

²⁴⁰ Vgl. Oficina Municipal de Dades Departament d'Estadística i Difusió de Dades (2023): Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona 2022. URL: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/catala/Anuaris/Anuari/Anuari2022.pdf>. (zuletzt abgerufen am 28.01.2024) S. 38.

²⁴¹ Vgl. ebd.

²⁴² Vgl. Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact.

²⁴³ Vgl. Reischer (2022): Die Superblöcke von Barcelona.

²⁴⁴ Vgl. Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact.

²⁴⁵ Vgl. ebd.

²⁴⁶ Vgl. Barcelona City Council (2021): BCNecologia. 20 years of the Ecology Agency of Barcelona. URL: <https://www.barcelona.cat/en/discoverbcn/publications/bcnecologia-2> (zuletzt abgerufen am 28.01.2024). S.184.



OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS

La implantació de les Superilles a Barcelona



Abbildung 27 Ausschnitt der Kampagne der Stadt Barcelona für das Konzept der Superblocks
 Quelle: Ajuntament de Barcelona (2016). S. 1.

6.6.1. Gebietscharakteristiken

Poblenou galt seit dem 19. Jahrhundert als Arbeiterviertel. Dies änderte sich jedoch zu Beginn der 2000er-Jahre als Bestandsgebäude abgerissen und durch neue teilweise von international bekannten Architektinnen und Architekten entworfene Gebäude ersetzt wurden. Gewerbe- und Industrienutzungen wurden von Universitätsfakultäten und Start-Ups abgelöst bzw. nachgenutzt.²⁴⁷ Durch die Begehung und erfolgreicher Fotodokumentation (siehe Abbildung 28 und 29) durch Frau Dipl.-Ing. Sophie Hofbauer konnte der Eindruck gewonnen werden, dass sowohl die Gebäudehöhen als auch die Gebäudenutzungen variieren und sich somit ein heterogenes Gesamtbild ergibt.

²⁴⁷ Vgl. Dambeck/Zuber (2020): Wie eine Stadt mit Superinseln die Verkehrswende schaffen will. URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehrswende-in-barcelona-auf-superinseln-haben-fahrraeder-und-fussgaenger-vorrang-a-2c5f7774-7fb5-4965-9ed2-afe85010f7c5> (zuletzt abgerufen am 10.10.2023).



Abbildung 28 Straßenansicht C/ dels Almogàvers mit gemischten Gebäudehöhen im Herbst 2023 mit laufenden Arbeiten im Gehsteigbereich
Quelle: Sophie Hofbauer.



Abbildung 29 Neu errichtetes Gebäude im Kreuzungsbereich C/ dels Almogävers und C/ de Badajoz im Herbst 2023

Quelle: Sophie Hofbauer.

6.6.2. Verkehrserschließung

Das Gebiet wird auf allen vier Seiten durch diverse Buslinien, als auch durch eine Tramlinie erschlossen bzw. durchqueren einige Buslinie das Gebiet und bieten somit eine gute öffentliche Anbindung an den Rest der Stadt und an das Metronetz der Stadt (siehe Abbildung 30). So verbindet die Buslinie V25 den Superblock mit dem Strand und dem Bezirk *Horta*. Im Linienvverlauf werden dabei diverse Metrolinien gekreuzt.²⁴⁸ Die Linie 6 verbindet Poblenou mit dem westlichen Teil der Stadt. Auch diese Linie stellt eine Verbindung zu einer Vielzahl an unterschiedlichen Metrolinien her.²⁴⁹

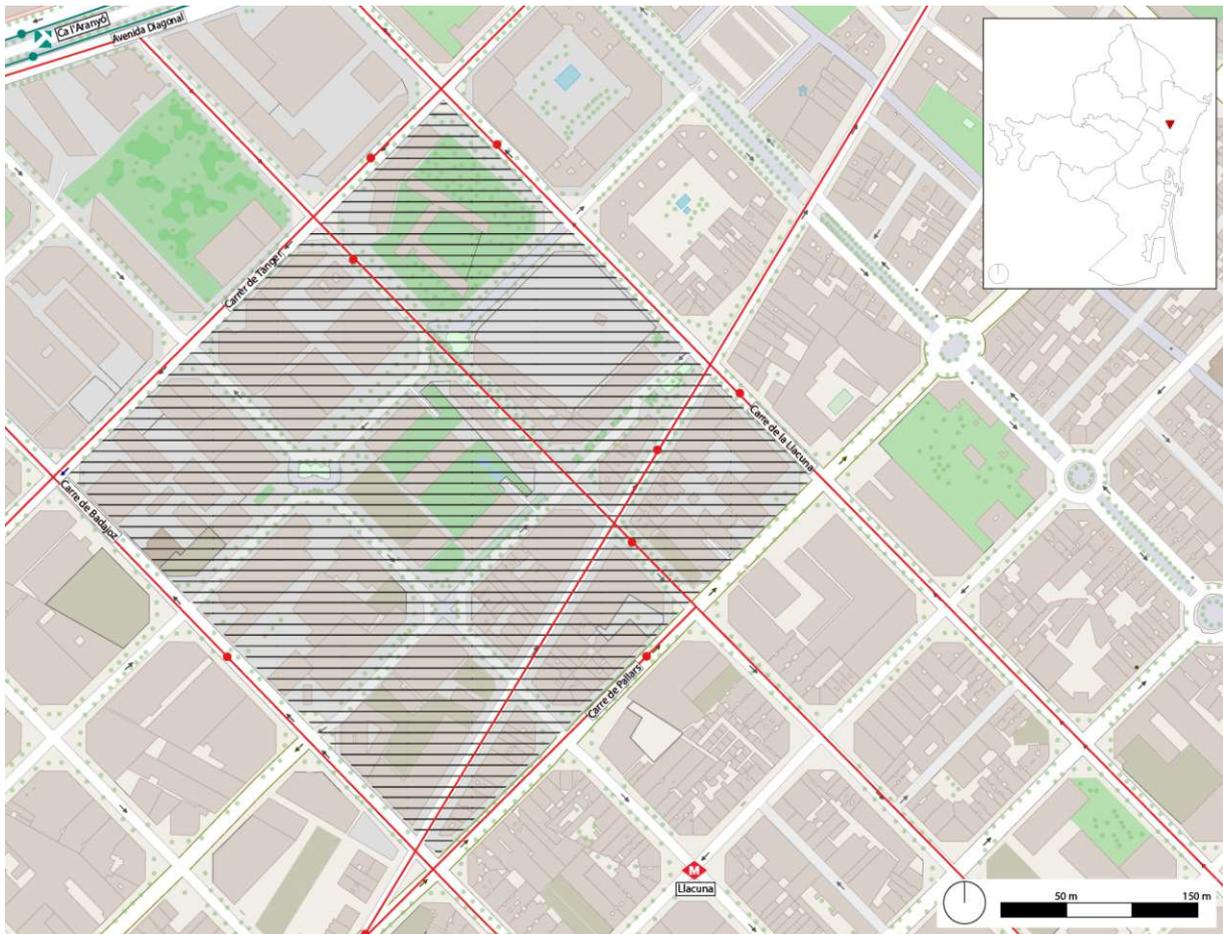


Abbildung 30 Übersichtskarte Superblock Poblenou mit Verkehrserschließung

Quelle: eigene Darstellung auf Basis von OpenStreetMap und bcn.cat

Die Linie V23 bindet ebenfalls wie die Linie V25 den Strand als auch den Stadtteil Horta an. Die konkrete Linienführung variiert jedoch zwischen beiden Linien.²⁵⁰ Die Linie 192 bietet eine direkte Verbindung zu einem Krankenhaus und verbindet zeitgleich die beiden Stadtteil *San Martín* und *Camp de l'Arpa*.²⁵¹

²⁴⁸ Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line V25 bus – Nova Icària / Horta. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁴⁹ Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 6 bus – Pg. Manuel Girona / Poblenou. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁵⁰ Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line V23 bus – Nova Icària / Can Marçet. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁵¹ Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 192 bus – Poblenou / Hospital de Sant Pau. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Die Linie H14 verläuft parallel zur Küstenlinien und bindet den Superblock sowohl an den Hafen, den Bahnhof *Barcelona-França* und den Stadtteil *San Antoni* an.²⁵²

Nordwestlich des Superblocks befindet sich mit der Metrostation *Glories* der Metrolinie L1 eine weitere wichtige Station des ÖPNV, da hier auch drei Tramlinien verkehren.²⁵³ Eine dieser Straßenbahnlinien (T4) verkehrt auch auf der *Avinguda Diagonal*, auf welcher die Station *Ca l'Aranyó* nur einen bzw. zwei Blöcke vom Superblock entfernt liegt. Die Linie bindet dabei neben diversen Metrolinien u.a. auch eine Universität an.²⁵⁴ Mit der Metrolinie L1 besteht sowohl eine Verbindung Richtung Norden als auch Süden der Stadt. Dabei werden diverse andere Metrolinien gekreuzt und wichtige Ziele, wie etwa der *Plaça de Catalunya* oder die Station *Universitat* bedient.²⁵⁵

Mit der Station *Llacuna* befindet sich eine weitere Metrostation der Linie L4, einen Block von der südöstlichen Kante des Superblocks entfernt. Die Linie bindet dabei neben dem Bahnhof *Barcelona-França* auch eine Vielzahl an anderen Stationen an, bei welchen auf diverse andere Linien unterschiedlicher Verkehrsmittel umgestiegen werden kann.²⁵⁶

Die Anbindung des Superblock durch den ÖPNV kann somit als sehr gut bewertet werden, da eine Vielzahl an Linien und Haltestellen vorhanden sind und diese eine Anbindung an weite Teile der Stadt und wichtigen Orten der Stadt herstellen.

6.6.3. Entstehungsgeschichte und Phasen der Realisierung

Im Jahr 2016 wurde mit der Umsetzung des Superblocks Poblenou begonnen. Zuerst als temporäres studentisches Projekt und als Testphase angedachte Umsetzung wurde es durch die *Urban Ecology Agency* genehmigt und in weiterer Folge durch die Stadt umstrukturiert fortgesetzt. Neben Bäumen in Töpfen wurden auch Picknicktische aufgestellt.²⁵⁷ Auch die Entwürfe der Studierenden zu Spielflächen wurden in permanente bauliche Lösungen umgestaltet, so entstanden in den Kreuzungsbereichen Spielplätze.²⁵⁸

6.6.4. Planungsverlauf und Beteiligungsformate

Nach der Einführung der Superblocks durch die Stadtregierung gab es diverse Proteste gegen das Konzept, so wurde seitens der Bewohnerinnen und Bewohner kritisiert, dass sich Fahrtwege mit dem Pkw verlängert haben und die Alltagsmobilität dadurch stark eingeschränkt sei.²⁵⁹ Die Bürgerinnen und Bürger fühlten sich teilweise übergangen und nicht in dem Maße eingebunden, wie es von ihnen als

²⁵² Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line H14 bus – Paral·lel / Sant Adrià. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁵³ Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Glòries | Metro line 1 (L1). URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁵⁴ Vgl. TRAM (o.J.): TRAM – Barcelona. URL: <https://www.tram.cat/en> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁵⁵ Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 1 metro (Red). URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁵⁶ Vgl. Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 4 metro (Yellow). URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁵⁷ Vgl. Reischer (2022): Die Superblöcke von Barcelona.

²⁵⁸ Vgl. Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact.

²⁵⁹ Vgl. O'Sullivan (2017): Barcelona's Car-Taming 'Superblocks' Meet Resistance. Bloomberg. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-20/barcelona-s-superblocks-expand-but-face-protests> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023).

notwendig erachtet worden ist. Die Stadt fasst die Erfahrungen aus Poblenou im Allgemeinen als positiv zusammen, da so Grundlagen in Bezug auf die Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung bei weiteren Superblock-Konzepten gesammelt werden konnten.²⁶⁰ Insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner der an den Superblock angrenzenden Nachbarschaften sahen sich mit dem Konzept und den in ihren Augen negativen Änderungen konfrontiert.²⁶¹

Durch die Umverteilung des Raumes ist die Gesamtfläche für Fußgängerinnen und Fußgänger im Projektgebiet von 21.864 m² (2016) auf 37.412 m² gestiegen.²⁶² Dieser Anstieg ist mit 46 % fast eine Verdopplung der Fläche, wobei hier nicht differenziert wird, welche Flächen baulich abgetrennt als Gehwege ausgeführt sind und welche durch Linien im Straßenraum als Gehwege markiert sind.

Die Gruppe *Collectiu Superilla del Poblenou* organisierte sich zum Beginn der Umgestaltung des Gebietes und organisiert mittlerweile unterschiedliche Aktivitäten im Grätzl und hat sich zum Ziel gesetzt, den neu gewonnenen Raum zu bespielen und den Bewohnerinnen und Bewohnern zu zeigen, was mit der Fläche möglich ist. Neben der Organisation von Festen und anderen Aktivitäten sehen sie sich in der Vergangenheit auch als Vermittlerinnen und Vermittler von Informationen. Kritisch bewertet das Kollektiv die Kommunikation im Vorfeld der Umsetzung und auch das Tempo im Aufbau der Kinderspielplätze und dem Aufstellen von Sitzmöbeln wird kritisiert.²⁶³ Der Sprecher der Gruppe gab im Interview zu verstehen, dass sie zu Beginn des Projektes viele Anfragen aus dem internationalen Ausland erhalten haben und sich die Stadt mit ihren zuständigen Stellen zurückgehalten hat. Im Laufe der Zeit hat die Stadt die Kommunikation übernommen und die Bürgerinitiative hat sich auf das Vernetzen der Nachbarinnen und Nachbarn bzw. der Organisation von Aktivitäten im Gebiet zurückbesonnen.²⁶⁴ Die Bürgerinitiative setzt sich auch für neue Sportmöglichkeiten im Gebiet ein und tritt an die Regierung heran, um Probleme bzw. Verbesserungsvorschläge vorzubringen. Dies jedoch ohne weiteren Erfolg, da diese laut Aussage des Kollektivs neue Schwerpunkte in der Stadtentwicklung bzw. auf neue Gebiete gelegt haben.²⁶⁵

6.6.5. Aktueller Stand der Umsetzung

Die Beschreibung des aktuellen Standes basiert auf Fotoaufnahmen aus dem Oktober 2023, welche durch Frau Dipl.-Ing. Sophie Hofbauer angefertigt worden sind. Der Superblock in Poblenou kann in seiner Charakteristik weiterhin eher dem *tactical urbanism* zugeordnet werden, da eine bauliche Ausgestaltung der durch Linien angedeuteten neuen Bereiche des Fußverkehrs nach wie vor in weiten Teilen ausständig ist. Zugleich ist zu beobachten, dass eine Vielzahl an Neubauprojekten in der Nachbarschaft umgesetzt werden und es daher zu einer Häufung von Baustellen, welche wiederum den Straßenbereich verändern bzw. weite Teile davon einnehmen, kommt. Der Sprecher der Bürgerinitiative von Poblenou verwies zudem während des Interviews darauf, dass es schwierig sei, die Markierungen erneuert zu bekommen, aufgrund der Verschiebung der politischen Aufmerksamkeit.²⁶⁶

²⁶⁰ Vgl. Dambeck/Zuber (2020): Wie eine Stadt mit Superinseln die Verkehrswende schaffen will.

²⁶¹ Vgl. Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact.

²⁶² Vgl. Ajuntament de Barcelona (2022a): Pla de Mobilitat Urbana 2024. Ens movem cap al futur de manera més sostenible, segura, saludable, equitativa i efficient. URL: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/128157/1/Pla%20de%20Mobilitat%20Urbana_bcn_2024.pdf (zuletzt abgerufen am 03.10.2023). S.143.

²⁶³ Vgl. Alegre (2017): La Superilla hace la ciudad más amable, respirable y sostenible". Metropoli abierta. URL: https://metropoliabierta.elespanol.com/sant-marti/20170707/la-superilla-hace-la-ciudad-mas-amable-respirable-sostenible/229477109_0.html (zuletzt abgerufen am 03.10.2023).

²⁶⁴ Vgl. Interview Bürgerinitiative Poblenou am 06.10.2023.

²⁶⁵ Vgl. Interview Bürgerinitiative Poblenou am 06.10.2023.

²⁶⁶ Vgl. Interview Bürgerinitiative Poblenou am 06.10.2023.



Abbildung 31 Kreuzungsbereich C/ de la Ciutat de Granada und C/ de Sancho de Ávila mit Spielplatz und markierter und taktill abgegrenzter Fahrbahn
Quelle: Sophie Hofbauer.



Abbildung 32 Kreuzungsbereich C/ de la Ciutat de Granada und C/ dels Almogàvers mit Einschränkungen durch Baustellenabsperungen ohne Adaption des taktillen Leitsystems
Quelle: Sophie Hofbauer.



Abbildung 33 C/ de Sancho de Ávila mit Aufenthaltsflächen und Sitzmöbeln auf Fahrbahnniveau
Quelle: Sophie Hofbauer.

6.6.6. Zukunftspläne

Das Konzept der Superblocks soll auf große Teile der Stadt ausgeweitet werden. Dabei soll das gesamte Mobilitätsnetz bestehend aus Fahrradwegen und ÖV-Linien mitverändert werden. Ebenfalls sollen Grünflächen in die Planung miteinbezogen werden.

Der sogenannte Erfinder des Superblock-Konzept, Salvador Rueda, ist sich der sozialen Komponenten seiner Idee zunehmend bewusst. Neben der Reorganisation des Verkehrs sieht er das Konzept in der Zukunft vermehrt auf soziale Aspekte ausgerichtet. Dabei sollen Logistikzentren, Gemeinschaftsgärten, Entsorgungseinrichtungen und Gesundheitsinfrastruktur in Summe dafür sorgen, dass der Block auch für Bewohnerinnen und Bewohner autark funktioniert. Bewohnerinnen und Bewohner im höheren

Alter und Menschen mit Behinderungen sollen durch die lokale Gesundheitsinfrastruktur und mögliche Pflegeangebote ein hohes Maß an Lebensqualität in einem vertrauten Umfeld haben können.²⁶⁷

Dafür wurde das Konzept der sozialen Superblocks (siehe Abbildung34) gemeinsam von der *BCNecology* und dem *Home Care Service* (SAD) entwickelt. Dabei spiegeln die sozialen Superblocks auch die Gebietsgröße wider, in denen Menschen ein Zusammengehörigkeitsgefühl verspüren und sich ein Netzwerk aufbauen können.²⁶⁸ Die Größe der Blöcke beträgt dabei zwischen 600x600 Metern und 900x900 Metern. Durch die variablen Größen leben zwischen 15.000 und 32.500 Menschen in den definierten Blöcken.²⁶⁹ Grundlage für die Gebietsdefinition waren 26 Indikatoren. Neben den baulichen Voraussetzungen werden auch soziale Indikatoren in die Bewertung der Teilgebiete der Stadt einbezogen. Dabei spielen die Themen Zugänglichkeit, Gesundheit und soziale Inklusion eine tragende Rolle in Bezug auf die Weiterentwicklung des Konzeptes.²⁷⁰

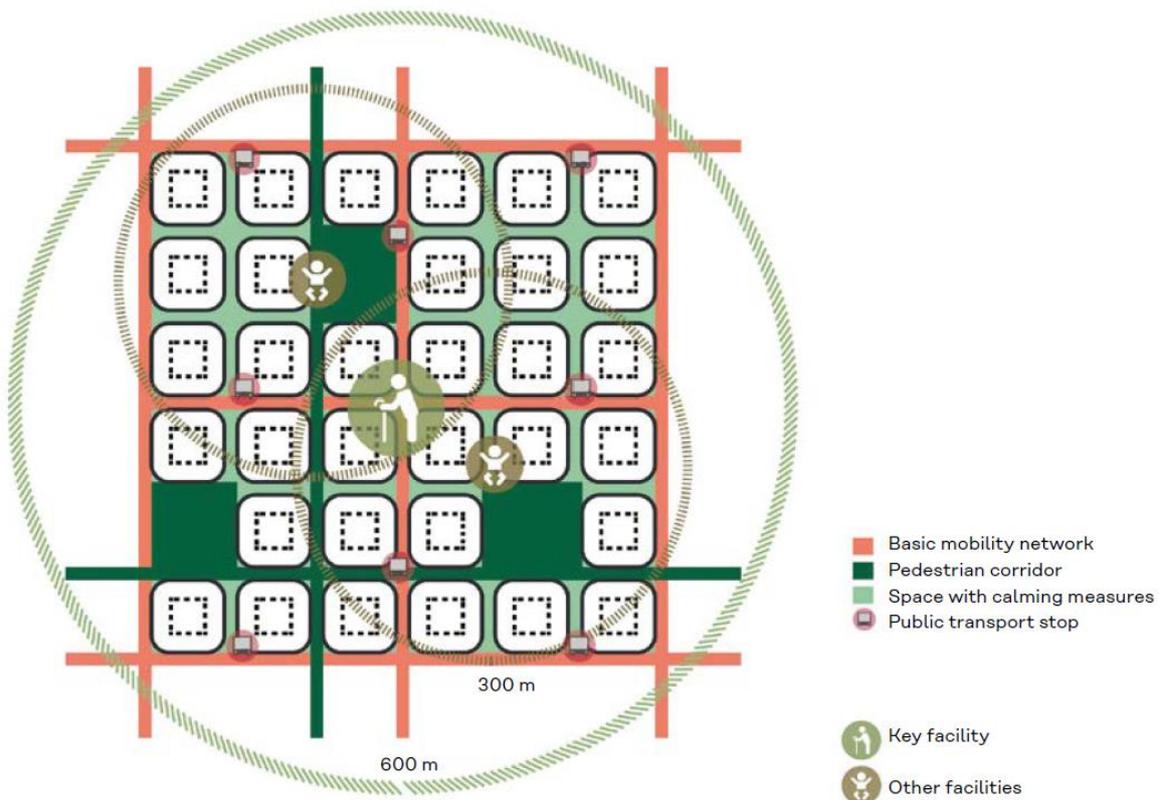


Abbildung 34 Schematische Darstellung eines sozialen Superblock als Weiterentwicklung des Konzeptes
Quelle: Barcelona City Council (2021). S.163.

Aufgrund der veränderten politischen Verhältnisse bzw. einem Wechsel an der politischen Spitze durch die Wahlen im Frühjahr 2023²⁷¹ und einem Gerichtsurteil zu einem bereits umgebauten Straßenzug in einem weiteren Superblock ist nicht ganz klar, wie es weiter gehen wird in Bezug auf die Superblocks.

²⁶⁷ Vgl. Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact.

²⁶⁸ Vgl. Barcelona City Council (2021): BCNecologia. 20 years of the Ecology Agency of Barcelona. S.161-163.

²⁶⁹ Vgl. ebd. S. 163.

²⁷⁰ Vgl. ebd. S.164f.

²⁷¹ Vgl. Redaktionsnetzwerk Deutschland (2023): Überraschende Wahl in Spanien: Sozialist wird Bürgermeister von Barcelona. RND.de. URL: <https://www.rnd.de/politik/ueberraschende-wahl-in-spanien-sozialist-wird-buergermeister-von-barcelona-75EKLHM2PJOXHPNDWOWG4G76GA.html> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

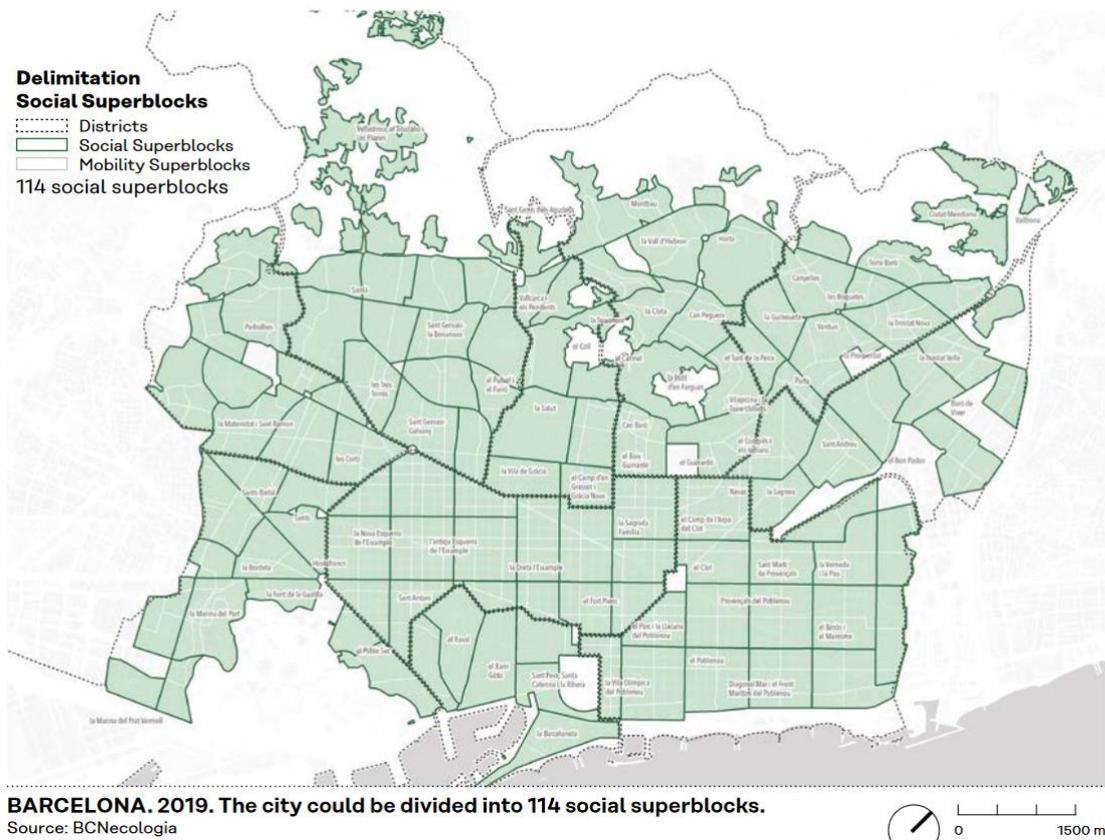


Abbildung 35 Übersicht der geplanten sozialen Superblocks und der Superblocks mit Mobilitätsschwerpunkt

Quelle: Quelle: Barcelona City Council (2021). S.164.

Der amtierende Bürgermeister Collboni gab bereits bekannt, dass es zu einer Pausierung der weiteren Umsetzung der Superblocks in der Form von tactical urbanism kommen soll. Vielmehr soll der Dialog und der Austausch mit den Stakeholdern priorisiert werden.²⁷² Dies wird auch seitens der Bürgerinitiative in Poblenou so wahrgenommen, jedoch anders gewertet. Vielmehr wird infrage gestellt, ob für den Umbau der Bestandsstadt die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung stehen und inwieweit es somit zu einer potenziellen zeitlichen Streckung der Umsetzung kommen könnte.²⁷³

Wörtlich hieß es im Interview:

Well, they lost their elections now and the superblock was one of the big things. But then the ones who are in charge now they won't stop the superblocks. They will continue. I think maybe it will go slower. [...] They want to create beautiful streets and not only some paint on the floor. So, the tactical urbanism is wiped out, which means that the project will go a lot slower. [...]

The government won't put it back to how it was before, but it will have some impact on the decision making. Which will go a lot slower. I think that's sad because I think that we already go way too slow in improving our space.²⁷⁴

²⁷² Vgl. Macher (2023): Superblocks: Selbst für Barcelona zu radikal.

²⁷³ Vgl. Interview Bürgerinitiative Poblenou am 06.10.2023.

²⁷⁴ Vgl. Interview Bürgerinitiative Poblenou am 06.10.2023.

6.6.7. Interviewaussagen der Expertinnen und Experten zum Praxisbeispiel und der Gruppe der blinden und sehbehinderten Personen

Basierend auf der in Kapitel 6.4 erläuterten Auswertung der Expertinnen- und Experteninterviews sind nachfolgend die Aussagen zu den gebildeten Unterkategorien für das Praxisbeispiel in Barcelona zu finden. Die dabei verwendete Nummerierung entspricht dabei der im Anhang I abgebildeten Struktur, wobei die Hauptkategorie jeweils durch eine einstellige Zahl gekennzeichnet wird.

1 Ansprüche der blinden und sehbehinderten Person

1.1. Hilfsmittel

Die taktilen Leitsysteme wurden zeitnah zu Beginn des Projektes aufgebracht. (Bürgerinitiative Poble Nou) Das Vorhandensein von Leitsystemen ist für taktische Superblocks nicht vorgesehen. (Stadtregierung Barcelona) Die Notwendigkeit dieser Einrichtungen wird nicht gesehen bzw. passt es nicht zum Grundgedanken, dass Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang haben. (Bürgerinitiative Poble Nou) Die Ampeln bzw. die Blindenakustik können über spezielle Apps gesteuert werden. Ein weiteres Hilfsmittel bietet eine Navigationsapp. (Stadtregierung Barcelona)

Die Aussagen zeigen deutlich, dass sehr widersprüchliche Aussagen der Interviewpartnerinnen und -partner hinsichtlich der Hilfsmittel getätigt worden sind. Dies ist auch deshalb zu hinterfragen, da insbesondere die Bürgerinitiative für die konkrete Nutzung des Raumes mitverantwortlich ist und als Plattform für den Austausch und mögliche Veränderungen fungiert.

1.2. Kommunikation

Eine gezielte Kommunikation wird durch eine Verwaltungseinheit in Bezug auf Projekte durchgeführt, wobei die Interessenvertretungen dabei kontaktiert werden. Für die Kommunikation abseits der großen Projekte bestehen keine gesonderten Informationskanäle. (Stadtregierung Barcelona)

Die Kommunikation mit den Interessenvereinigungen im Speziellen findet nur in Bezug auf konkrete Projekte statt. Diesen Umstand gilt es zu hinterfragen, da mit dem Kapitel 5.2 gezeigt werden konnte, dass eine Vielzahl an Hindernissen im Raum bspw. Auch durch Baustellen vorhanden sind und diese in den Zuständigkeitsbereich der Verwaltung fallen.

1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes

Fußgängerüberwege sind weiterhin vorhanden und mit taktilen Elementen ausgestattet. (Bürgerinitiative Poble Nou) Neben der Verwendung im Bereich der Überwege kommen die taktilen Elemente auch bei niveaufreien Lösungen zum Einsatz. Durch die Verwendung unterschiedlicher Beläge als auch dem Freihalten der Fassaden ist eine Orientierung möglich. Schanigärten befinden sich stets auf der Seite zur Straße. (Stadtregierung Barcelona)

Es zeigt sich, dass die Nutzung und Gestaltung des Straßenraumes hinsichtlich der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen in den Planungen und Genehmigungen berücksichtigt werden.

2 Superblocks, Superkieze, Supergrätzl

2.1. Lebensqualität

Durch die Umverteilung des Raumes ist die Möglichkeit entstanden, sich auszutauschen und das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträger wiederherzustellen. Die Aufmerksamkeit gegenüber den Mitmenschen wird erhöht und der Druck auf den öffentlichen Raum insbesondere durch den Verkehr nimmt ab. Unterschiedliche Gruppen können den Raum nutzen. (Bürgerinitiative Poblenu)

Der Mensch steht wieder im Mittelpunkt bzw. ist wieder der Maßstab. Es kam zu einer Prioritätenverlagerung. Das Sicherheitsempfinden ist ebenso Bestandteil der Planung und der Schaffung einer guten und hohen Lebensqualität. Lebensqualität ist dabei immer auch abhängig von der Personengruppe. (Stadtregierung Barcelona)

Der Begriff der Lebensqualität wird vor allem mit einer Verschiebung des Planungsmaßstabes hin zum Menschen gesehen. Die Möglichkeit des Austausches wird ebenso als positiver Beitrag zur Lebensqualität gesehen, wenngleich auch erkennbar ist, dass der Begriff je nach Personengruppe verschieden definiert oder mit einer anderen Raumnutzung in Verbindung zu stehen scheint.

2.2. Bauliche Umsetzung

Aktuell sind v.a. auch noch taktische Interventionen bzw. temporäre Maßnahmen im Gebiet vorhanden. Dem gegenüber stehen jedoch die Spielplätze in den Kreuzungsbereichen und die fixierten Bänke und Sitzmöbel. Die Umsetzung der einzelnen Elemente hat teilweise sehr lange gedauert. (Bürgerinitiative Poblenu)

Die bauliche Umsetzung ist noch nicht abgeschlossen, jedoch hat eine Verlagerung der Funktionen stattgefunden und es kam zu einer Erweiterung des nutzbaren Raumes für viele Menschen.

3 Austauschformate und Bewusstseinsbildung

3.1. Diversität

Diversität wird seitens der Initiative als gegeben bewertet, aufgrund des Frauenanteils. Laut der Initiative wird Wert daraufgelegt sowie hervorgehoben, dass es sich um eine ausgeglichene Gruppe handelt. (Bürgerinitiative Poblenu) Die Verwaltung sieht in der Diversität und der Berücksichtigung in der Planung ein zentrales Thema, welches sich auf unterschiedliche Ebenen auswirkt. (Stadtverwaltung Barcelona)

Sowohl die Aussage der Verwaltung als auch der Bürgerinitiative sind kritisch zu sehen, da sie entweder sehr allgemein und damit unkonkret sind oder auf der anderen Seite sich auf ein sehr klares Merkmal, hier Geschlecht, beziehen und damit den Begriff sehr eng fassen und wiederum einen Großteil der Gesellschaft nicht mitberücksichtigen.

3.2. Partizipation

Die Initiative war bei unterschiedlichen Partizipationsprozessen beteiligt. Zeitgleich wurde jedoch das etablierte Format der Partizipation aufgrund veränderter Prioritäten und damit verbundenen Budgetverschiebungen seitens der Politik ersatzlos gestrichen. Es besteht nach wie vor der Wunsch, in den Austausch zu gehen und Ideen einzubringen. (Bürgerinitiative Poblenu)

Die Stadtregierung hingegen gibt an, dass keine Partizipation im vollumfänglichen Sinn stattgefunden hat, was die Umsetzung bzw. die Zustimmung zum Projekt erschwert hat. Nach den Erfahrungen in Poblenu wurden neue Partizipationsformate eingeführt und in den nächsten Superblocks angewendet. Um die Formate auf den lokalen Kontext abzustimmen, arbeiten die jeweiligen Ebenen

zusammen und lokale Akteurinnen und Akteure werden eingebunden. Der Prozess wird fortlaufend evaluiert. Neben der Partizipation im realen Raum werden auch digitale Partizipationsformate angeboten, welche die Transparenz der Prozesse erhöht. Mittels App ist so eine niederschwellige Partizipation möglich. Die Stadtregierung sieht in der Partizipation im Allgemeinen eine wichtige Grundlage in der Ausarbeitung einer gemeinsamen Vision. (Stadtregierung Barcelona)

In Bezug auf das Praxisbeispiel sind die Aussagen der Interviewpartnerinnen und -partner ebenfalls widersprüchlich, da nicht ganz klar ist, welche Partizipation stattgefunden hat bzw. wie die Befragten den Begriff für sich definieren. Anhand der Erfahrungen bei der Umsetzung des Superblocks in Poblenou wurden die Formate adaptiert. Zeitgleich ist ein Widerspruch in der positiven Bewertung der Partizipation durch die Verwaltung für die Weiterentwicklung der Stadt und in der Einstellung von Formaten im vorliegend Praxisbeispiel zu erkennen.

3.3. Beteiligungsformate

Mit der Kommission zur Verbesserung des Gebietes kam es zum Austausch und Beteiligung, der eine Schnittstelle zwischen der Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern darstellte. (Bürgerinitiative Poblenou)

Wahlen werden als wichtiges politischen Beteiligungsformat gesehen. Mit dem Superblockfestival wurde ein eigenes Beteiligungsformat angedacht, welches jedoch aufgrund der Pandemie nicht stattgefunden hat. Hier sollte ein Diskurs zur Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes stattfinden. (Bürgerinitiative Poblenou)

Zwischen den Bezirken und der Stadtregierung findet eine Abstimmung der Planungen statt, sodass die Planungen gut und fundiert aufeinander abgestimmt sind. Über den zeitlichen Verlauf wurden Beteiligungsverfahren für die betroffenen Gruppen entwickelt, um deren Perspektiven in der Planung zu berücksichtigen. Neben Informationsveranstaltungen sind auch Infostände im Straßenraum zur Anwendung gekommen. Begehungen und Tests durch Interessenverbände werden ebenso durchgeführt. (Stadtregierung Barcelona)

Die Bürgerinitiative sieht sich sowohl in der Rolle des Teilnehmenden bei Beteiligungsformaten als auch als in der Rolle des Organisierenden von eigenen Formaten. Die Verwaltung hingegen differenziert bei der Beteiligung zwischen der internen Ebenen und der externen Ebenen. Hinsichtlich der externen Ebene ist zu erkennen, dass eine Weiterentwicklung stattgefunden hat.

3.4. Selbstverständnis

Die Initiative sah sich als Austauschplattform, um Ideen für die neuen Flächen zu gewinnen. Dies hat sich über den zeitlichen Verlauf geändert. Zwischenzeitlich haben sie das Konzept verteidigen müssen und sind daher politisch aktiv gewesen. Mittlerweile geht es ihnen darum, die Verbesserung des Superblocks zu erreichen, sodass wiederum Ideen gesammelt werden. (Bürgerinitiative Poblenou)

Die Stadtverwaltung sieht sich als Schnittstelle zwischen den Initiativen und den Bezirken und als Planungsinstanz. Zeitgleich sehen sich auch in der Datenbeschaffung bzw. -auswertung, um Aussagen bzw. Meldungen zu den Superblock zu verifizieren bzw. zu falsifizieren. (Stadtverwaltung Barcelona)

Das Selbstverständnis der Bürgerinitiative hat sich gewandelt, wobei der Fokus der Nutzung des Raumes erhalten geblieben ist. Die Verwaltung hingegen sieht sich mit mehreren Aufgaben betraut und differenziert hier ebenfalls zwischen der tendenziell eher internen und externen Ebene.

3.5. Finanzierung

Für die Partizipation war kein Budget seitens der Stadt eingeplant, sodass dieses parallel erfolgte. Es wird angezweifelt, dass das Budget für die zukünftige bauliche Umsetzung einer Vielzahl an Superblock ausreichen wird, da bereits jetzt erkennbar bzw. spürbar ist, dass kein Budget für die Erneuerung vorhandener Maßnahmen zu sein scheint. (Bürgerinitiative Poblenou) Die Stadt ist jedoch größtenteils für die Finanzierung der Superblock zuständig. Für die Umsetzung von Ideen seitens der Bevölkerung wurde ein Bürgerbudget eingeführt. Es ist noch nicht klar, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen auch umgesetzt werden. (Stadtverwaltung Barcelona)

Es zeigt sich deutlich die Relevanz des Vorhandenseins von Geldern für die Planung und Umsetzung der Vorhaben. Beide Aussagen lassen Zweifel für die Zukunft hinsichtlich der Umsetzung erkennen.

4 Rahmendokumente

4.1. Organe

Für die Superblocks hat sich erst im zeitlichen Verlauf eine zuständige Institution gefunden, sodass die Presseanfragen anfänglich über die Initiative gelaufen sind. Die Stadtregierung ist das wichtigste Organ in der Umsetzung des Konzeptes, dabei sind die politischen Verhältnisse ausschlaggebend. Die Parteien denken dabei in Legislaturperioden und mögliche Konsequenzen für die nächste Wahl werden als Grund für zögerliches Handeln gesehen. (Bürgerinitiative Poblenou) Sowohl dem Bürgermeister als auch der Verwaltung und den Bezirken kommt eine eigene Rolle in der Umsetzung des Konzeptes zu. Die Wirtschaftskammer wird ebenfalls als wichtiges Organ angesehen, das es in den Planungsprozess einzubinden gilt. Die Kontrolle von etwaigen Regeln bezüglich der Nutzung des öffentlichen Raumes entfällt auf Inspektionsteams der Bezirke, aber auch der Stadt. (Stadtregierung Barcelona)

Die Stadtverwaltung wird als zentrales Organ in der Konzeptumsetzung von beiden Interviewpartnerinnen und -partner gesehen. Seitens der Verwaltung wird näher im Detail auf die Zuständigkeiten eingegangen, was aufgrund des internen Wissens zu Abläufen auch naheliegend erscheint.

4.2. Rechtliche Vorgaben

Die Anerkennung als Organisation im legalen Sinne erforderte eine Registrierung der Initiative. Die vorhandenen und angewendeten Ausführungsvorschriften für die Gestaltung des öffentlichen Raumes bieten der Verwaltung Planungs- und Haftungssicherheit. Dies wird von der Initiative hinterfragt, da das Konzept mit vielen bis dahin angewendeten Regeln bricht bzw. ein anderes Planungsparadigma die Grundlage ist. Die Adaptierung des Mietrechts und Investition in den sozialen Wohnungsbau werden als wichtig eingestuft. Die StVO ist primär auf die Bevorrangung des Autos ausgerichtet und schafft kein Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern. (Bürgerinitiative Poblenou)

Die DSGVO schränkt eine zielgruppenspezifische Kommunikation ein. Mit den Festlegungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes liegen Regularien zum öffentlichen Raum vor, welche einzuhalten sind. Der Genehmigungsvorgang in seinen Teilschritten für das Aufstellen eines Schanigartens ist gesetzlich geregelt und dient der Einhaltung der Mindestbreiten. (Stadtregierung Barcelona)

Hinsichtlich der Regularien der Ausgestaltung des Raumes sind zwei unterschiedliche Pole erkennbar, die Bürgerinitiative sieht die Vorgaben als interpretierbar und adaptierbar an, insbesondere im Kontext des Superblocks. Die Verwaltung hingegen sieht die Einhaltung der Vorgaben als Notwendigkeit an. Basierend auf den Anforderungen an den Raum durch die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und die Notwendigkeit der Wiedererkennung und Stringenz ist die Aussage der Verwaltung zu unterstützen.

6.6.8. IMPD (Instituto Municipal de Personas con Discapacidad)

In Barcelona existiert mit dem IMPD (*Instituto Municipal de Personas con Discapacidad*) ein eigenes Stadtinstitut, welches sich den Menschen mit Behinderungen und ihren Bedürfnissen widmet. Mit den städtischen Abteilungen finden Abstimmungstreffen statt, in denen die unterschiedlichen Fachbereiche beraten und unterstützt werden, um den Raum bzw. die Dienstleistung für alle Menschen zugänglich zu machen. In Abstimmung und durch die Anfrage/Beauftragung werden einzelne Stadtgebiete im Detail analysiert und gemeinsam barrierefreie Lösungen für den (öffentlichen) Raum erarbeitet.²⁷⁵

Ein weiterer Bereich, in dem das IMPD Unterstützung anbietet, ist der Bereich der Kommunikation und der neuen Technologien. Hierbei werden die Abteilungen beim Ausbau der barrierefreien Zugänglichkeit ihrer Angebote unterstützt. Die Entwicklung geeigneter Standards für Menschen mit besonderen Anforderungen an die Kommunikation bilden dabei die Grundlage für den Ausbau digitaler Dienstleistungen.²⁷⁶

6.6.9. Mobilitätsplan der Stadt Barcelona

Der aktuelle Mobilitätsplan der Stadt Barcelona sieht eine Umverteilung der Verkehrsmodi vor. Dies soll sich auch in der Aufteilung des öffentlichen Raumes widerspiegeln.²⁷⁷

Im Begleitdokument zum Mobilitätsplan wird als erste notwendige Maßnahme für die Förderung des Fußverkehrs die verbesserte Zugänglichkeit und die Verbesserung des Komforts auf den Gehsteigen bzw. Flächen für den Fußverkehr genannt. Hierbei werden explizit die sehbehinderten und blinden Menschen erwähnt. Einrichtungen, die nicht dem Fußverkehr dienen bzw. diesen einschränken, sollen dabei möglichst von den Gehwegen entfernt und die Anzahl der Barrieren reduziert werden. Dazu gehören neben baulichen auch temporäre Hindernisse wie Fahrräder oder Motorräder. Anderen Vorgaben, wie denen der katalonischen Regierung oder der Stadt Barcelona in Bezug auf die Zugänglichkeit, sind zu entsprechen.²⁷⁸ Es ist eine Aufgabe von vielen unterschiedlichen Stellen, eine barrierefreie Stadt für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt zu gewährleisten. Die Mobilität soll sicher, nachhaltig, fair und effizient sein. Mehr als 80% der Wege sollen auf den Umweltverbund entfallen.²⁷⁹

6.6.10. Sensibilisierungsmaßnahme

Die Stadtregierung hat eine Kampagne gestartet und Regularien erlassen, welche das richtige Abstellen der Fahrzeuge, insbesondere von Mopeds bzw. Motorrädern in den Fokus stellt, sodass die Anzahl der falsch abgestellten Fahrzeuge abnimmt und temporäre Hindernisse insbesondere für Menschen mit

²⁷⁵ Vgl. Ajuntament de Barcelona Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (o.J.): Otras acciones de promoción de la accesibilidad y la inclusión. URL: <https://ajuntament.barcelona.cat/accessible/es/quienes-somos/que-hacemos/promocion-de-la-accesibilidad-y-la-inclusion/otras-acciones-de-promocion> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

²⁷⁶ Vgl. ebd.

²⁷⁷ Vgl. Ajuntament de Barcelona (o.J.): Mobility and transport. Urban Mobility Plan. URL: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/about-us/urban-mobility-plan> (zuletzt abgerufen am 04.10.2023).

²⁷⁸ Vgl. Ajuntament de Barcelona (2022b): Pla de mobilitat urbana 2024. V. ANNEXOS I. URL: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/128157/2/pmu_bcn_2024_anexos.pdf (zuletzt abgerufen am 04.10.2023). S.4-6.

²⁷⁹ Vgl. Ajuntament de Barcelona (o.J.): Mobility and transport. Urban Mobility Plan. URL: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/about-us/urban-mobility-plan> (zuletzt abgerufen am 04.10.2023).

Behinderungen abnimmt.²⁸⁰ Die Abbildungen 36 und 37 zeigen dabei Screenshots aus dem entstandenen Kurzfilm aus der Kampagne, welcher die unterschiedlichen Situationen auf einfache, aber prägnante Weise aufzeigt.



Abbildung 36 Screenshot der Kampagne zum Abstellen von Motorrädern (Ist-Zustand)
Quelle: Barcelona.cat. (2017)

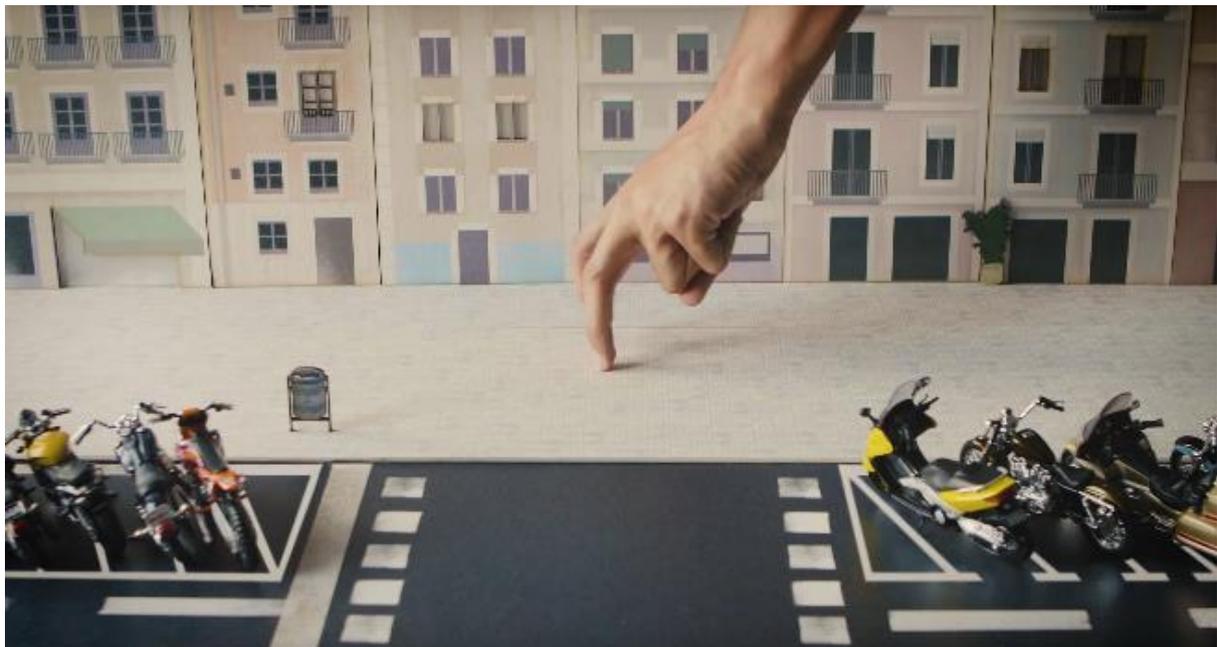


Abbildung 37 Screenshot der Kampagne zum Abstellen von Motorrädern (Zielzustand)
Quelle: Barcelona.cat. (2017)

²⁸⁰ Vgl. Ajuntament de Barcelona (o.J.): By Motorcycle | Mobility and Transport | Barcelona City Council. URL: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/means-of-transport/motorcycle> (zuletzt abgerufen am 04.10.2023).

6.6.11. Strategie zur universellen Zugänglichkeit 2022-2030

Barcelona hat mit seiner *Estratègia Barcelona per a l'Accessibilitat Universal 2022-2030* (Strategie zur universellen Zugänglichkeit 2022-2030) eine umfangreiche Grundlage geschaffen, um das Thema in den umfassenden Dimensionen weiter zu bearbeiten. Es wird in der Zusammenfassung angemerkt, dass das Dokument einen hohen Abstraktionsgrad hat und der Grundstein für die weitere Arbeit darstellt.²⁸¹

²⁸¹ Vgl. Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (2021): *Estratègia Barcelona per a l'Accessibilitat Universal 2022-2030*. URL: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/123934/3/Estrategia%20Bcn%20Accessibilitat%20Universal_acc.pdf (zuletzt abgerufen am 04.10.2023). S.61.

6.7. Praxisbeispiel Berlin-Kreuzberg

Berlin als Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschlands ist mit 3.866.385 (Stand Juni 2023²⁸²) die größte Stadt in Deutschland. Sie untergliedert sich in 12 Bezirke²⁸³, wovon auf den Bezirk *Friedrichshain-Kreuzberg* ca. 289.014 Menschen entfallen (Stand 31.12.2021)²⁸⁴ und im Planungsraum *Chamissokiez* bzw. *Bergmannkiez* leben ca. 15.107 Menschen (Stand 31.12.2018).²⁸⁵ Der dortige Kiezblock soll als Praxisbeispiel aus Berlin in den nachfolgenden Kapiteln genauer betrachtet werden. Zuerst soll jedoch das Gebiet kurz beschrieben und die verkehrliche Erschließung erläutert werden.

6.7.1. Gebietscharakteristiken

Der Bergmannkiez befindet sich im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Stadtteil *Kreuzberg* und damit innerhalb des S-Bahnringes.



Abbildung 38 Blockrandbebauung in der Bergmannstraße und die Marheinekehalle am Marheinekeplatz
Quelle: Eigene Aufnahme.

Der Kiez besteht vorrangig aus Gründerzeitbauten aus dem 19. Jahrhundert (siehe Abbildung 38 und 39). Er wird im Norden durch die Gneisenaustraße begrenzt, im Osten bilden die Friedhöfe an der Bergmannstraße und im Süden die Fidichstraße die Grenze. Der Mehringdamm bildet im Westen die Grenze.²⁸⁶

²⁸² Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2023): Statistischer Bericht: Einwohnerregisterstatistik Berlin 30. Juni 2023. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/a-i-5-hj> (zuletzt abgerufen am 10.12.2023).

²⁸³ Vgl. Berlin Tourismus & Kongress GmbH (o.J.): Berlins Bezirke & Kieze. URL: <https://www.visitberlin.de/de/stadtteile-berlin> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

²⁸⁴ Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2022): Einwohner*innen in Friedrichshain-Kreuzberg nach Geschlecht, Migrationshintergrund und zeitlicher Entwicklung. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/> (zuletzt abgerufen am 21.09.2023).

²⁸⁵ Vgl. Sozialraumorientierte Planungskoordination (SPK) (2020): Zahlen und Fakten. Broschüre: Friedrichshain-Kreuzberg - Kleinräumige Daten. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/> (zuletzt abgerufen am 28.01.2024), S.28.

²⁸⁶ Vgl. Berlin.de (2023): Bergmannkiez. URL: <https://www.berlin.de/special/stadtteile/kieze/7480200-7429665-bergmannkiez.html> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).



Abbildung 39 Blockrandbebauung in der Bergmannstraße mit belebter Erdgeschosszone
Quelle: Eigene Aufnahme.

Die Kiezblock-Initiative bzw. der beschlossene Kiezblock sehen die Grenze im Osten an der Lilienthalstraße bzw. die Züllichauer Straße. Im Süden ist der Columbiadamm und im Westen der Mehringdamm die Grenze (siehe Abbildung 40). Sie orientieren sich dabei an der Abgrenzung des Chamissokiezes durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg.²⁸⁷

²⁸⁷ Vgl. Sozialraumorientierte Planungskoordination (SPK) (2020): Zahlen und Fakten. Broschüre: Friedrichshain-Kreuzberg - Kleinräumige Daten. S.28.

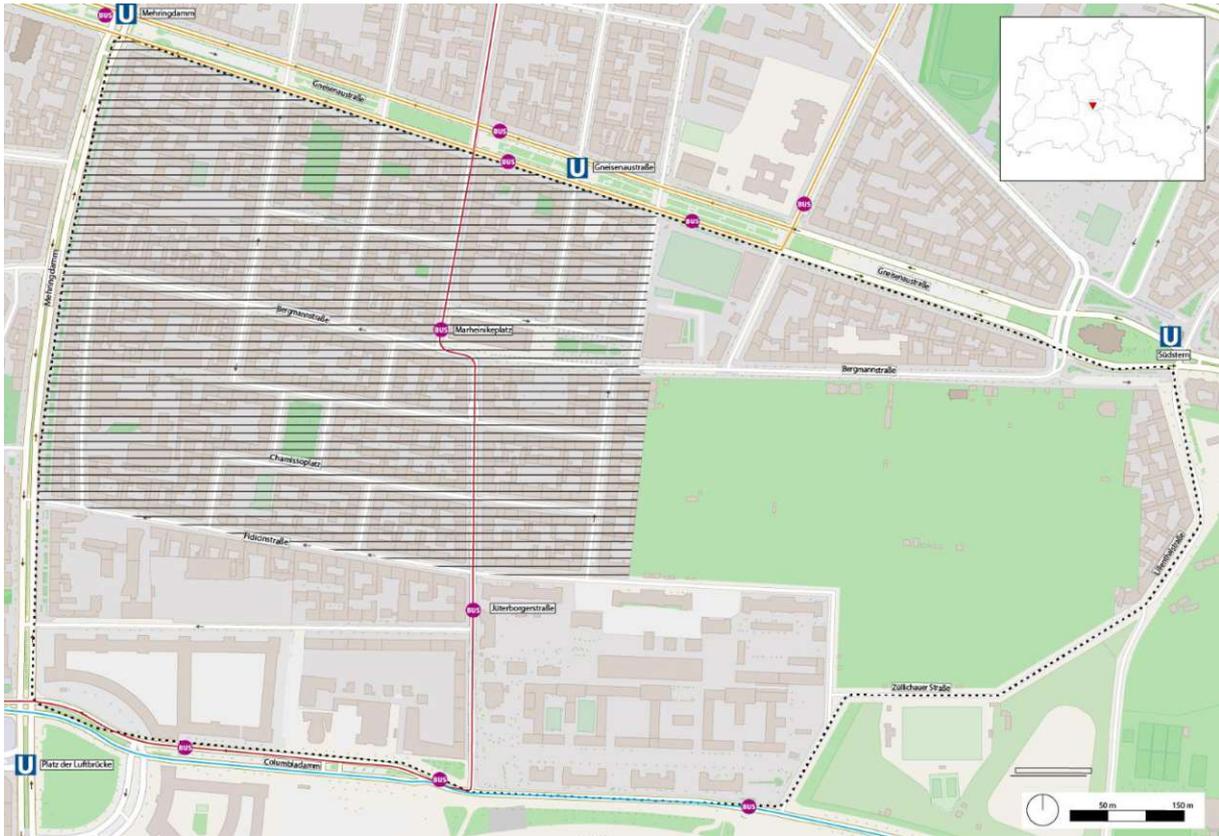


Abbildung 40 Ausschnitt Bergmannkiez-Kiezblock (punktirt) und offiziell abgegrenzter Kiez (schraffiert) mit Verkehrserschließung

Quelle: eigene Darstellung auf Basis von OpenStreetMap und d-maps.com

6.7.2. Verkehrserschließung

In Abbildung 40 sind die wichtigen Stationen des ÖPNV die U-Bahnstationen *Mehringdamm* (U6/U7), *Gneisenaustraße* (U7), *Südstern* (U7) und die Station *Platz der Luftbrücke* (U6) und deren Lage dargestellt. Durch das Gebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung die Buslinie 248, dabei liegen die Haltestellen *Marheinikeplatz* und *Jüterborger Straße* im Kiez. Der Kiez wird am Rand durch die Buslinie 140 (entlang der Gneisenaustraße) und den M43 (entlang des Columbiadamm) erschlossen. Durch die bestehenden ÖV-Anbindungen werden u.a. die Bahnhöfe *Berlin-Südkreuz* und *Berlin-Alexanderplatz* (beide durch die Buslinie 248) an den Kiez angebunden. Der Bahnhof *Berlin-Ostbahnhof* ist durch die Buslinie 140 an das Gebiet angebunden. Die U6 bietet eine Anbindung sowohl an die Ringbahn (Tempelhof und Wedding), als auch an die Stadtbahn an der Station Berlin-Friedrichstraße. Die U7 ermöglicht ebenfalls eine Anbindung an die Ringbahn (Neukölln, Jungfernheide), sowie an die Stadtbahn (Berlin-Charlottenburg).²⁸⁸

Die Verkehrsanbindung durch den ÖV kann daher als sehr gut bewertet werden, da hochrangige Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss entweder direkt oder mit einmaligem Umsteigen erreicht werden können.

²⁸⁸ Vgl. Berliner Verkehrsbetriebe (2024): Netzpläne & Linien. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/netzplaene-und-linien> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

6.7.3. Entstehungsgeschichte und Phasen der Realisierung

In Berlin existieren aktuell 70 Kiezblock-Initiativen, davon sind jedoch nur wenige bereits politisch beschlossen, die Mehrheit der Kiezblöcke sind noch nicht verordnet, weisen jedoch eine Initiative auf.²⁸⁹ Der erste Kiezblock wurde 2019 in der BVV Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen. Ziel ist es, dabei den Bergmannkiez verkehrlich zu beruhigen, den Durchgangsverkehr zu unterbinden und eine sichere Infrastruktur für Radfahrende zu schaffen.²⁹⁰

6.7.4. Planungsverlauf und Beteiligungsformate

Dem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) zur Ausweisung eines Kiezblocks ist eine lange Geschichte vorausgegangen, in welcher die politischen Zielsetzungen und baulichen Gestaltungen der Bergmannstraße immer wieder verändert worden sind. Im Jahr 2011 wurde mit der Fußverkehrsstrategie durch den Berliner Senat die Zielsetzung der Förderung dieser Mobilitätsform verabschiedet. Das Konzept der Begegnungszone ist Bestandteil dieser Strategie. Im Jahr 2012 wurde durch den Bezirk die Bergmannstraße als Pilotbereich für die erste Begegnungszone vorgeschlagen. Nach erfolgreicher Bewerbung wurde eine Ist-Zustands-Analyse durchgeführt und basierend auf Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligungsformaten im Jahr 2015/2016 wurden die Planungen dann überarbeitet. Als Ergebnis des Austauschs wurde vereinbart, das Konzept zunächst in einer Testphase umzusetzen. Vor der eigentlichen Testphase gab es eine Probephase, in welcher Parklets aufgestellt worden sind und eine parallele Befragung stattgefunden hat. Die gesammelten Ergebnisse sind in weiterer Folge in die Planungen der Ausgestaltung der Testphase eingeflossen. Im Herbst 2018 startete die Testphase, welche bis Herbst 2019 andauerte. Während dieser Phase gab es erneut eine Befragung der Menschen aus dem Kiez, um die zukünftige Gestaltung der Bergmannstraße basierend auf den Rückmeldungen zu adaptieren.²⁹¹ Im Rahmen dieser unterschiedlichen Phasen wurden auch zielgruppenspezifische Diskussionsrunden vor der Testphase durchgeführt. Ziel dieser Runden ist es gewesen, ein gemeinsames Verständnis von Barrierefreiheit bzw. eine Definition dieser zu erreichen und als Grundlage für die Umsetzung der Testphase zu nehmen.²⁹²

²⁸⁹ Vgl. Changing Cities e.V. (2023): Die 70. KiezBlock-Initiative legt los. URL: <https://changing-cities.org/die-70-kiezblock-initiative-legt-los/> (zuletzt abgerufen am 28.11.2023).

²⁹⁰ Vgl. Changing Cities e.V. (2019): Bergmannkiez wird erster „Superblock“ Berlins. URL: <https://changing-cities.org/bergmannkiez-wird-erster-superblock-berlins/> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

²⁹¹ Vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2020): Neues Miteinander in der Bergmannstraße: Fußverkehrsstrategie Berlin: Modellprojekt Begegnungszonen: Testphase, Auswertung der Beteiligung August bis September 2019. URL: https://www.berlin.de/bergmannkiez/haeufige-fragen/bzb_auswertung_testphase_dokumentation.pdf (zuletzt abgerufen am 20.09.2023). S.5-7.

²⁹² Vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (o.J.): Die Beteiligung im Vorfeld 2014 - 2017: „Neues Miteinander in der Bergmannstraße“ [Vorlesungsfolien; Plakat]. Ausstellungsplakat 5. URL: https://www.berlin.de/bergmannkiez/ausstellung/plakate/200908_bzb_ausstellungsplakate_a0_05.pdf?ts=1705017654 (zuletzt abgerufen am 28.11.2023).

6.7.5. Aktueller Stand der Umsetzung

Aktuell ist der Kiez noch kein vollständig umgesetzter Superkiez, es wurden zwar bereits in unterschiedlichen Phasen²⁹³ verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie das Einrichten von Einbahnstraßen und die Ausweisung von Fahrradstraßen, umgesetzt und bereits einige Modalfilter errichtet, jedoch wurde das Kernelemente, die Fußgängerzone, baulich noch nicht umgesetzt. Die namensgebende Straße des Kiezes, die Bergmannstraße, weist daher aktuell einige Besonderheiten auf. So wurde im Jahr 2021 ein baulich getrennter Zwei-Richtungs-Radweg zwischen der Nostitzstraße und der Zossener Straße errichtet. Die Abtrennung erfolgt durch das Aufstellen von Pflanztrögen auf der Straße und der Markierung des Radweges. Durch Bodenwellen soll die Geschwindigkeit des hier in einer Einbahn geführten MIV auf zehn km/h reduziert werden²⁹⁴ (siehe hierzu Abbildung 41).



Abbildung 41 Bodenwellen und abgegrenzter Zwei-Richtungsradweg in der Bergmannstraße
Blickrichtung Marheinekeplatz
Quelle: Eigene Aufnahme.

²⁹³ Vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2021): Pressemeldung: Verkehrsberuhigung Bergmannkiez: Umsetzung der ersten Phase. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1084639.php> (zuletzt abgerufen am 31.01.2024); Vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2021): Pressemeldung: Verkehrsberuhigung Bergmannkiez – Schritt 2: Bergmannstraße wird zur Einbahnstraße und erhält geschützte Radwege. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1096055.php> (zuletzt abgerufen am 31.01.2024).

²⁹⁴ Vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2021): Zukunft Bergmannkiez. Es geht weiter. . . URL: <https://www.berlin.de/bergmannkiez/aktuelles/> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Weiters wurden zahlreiche temporäre Gehsteigvorziehungen in Kreuzungsbereichen durch das Setzen von Pollern umgesetzt. Diese Bereiche wurden um taktile Bodenleitsysteme ergänzt (siehe Abbildung 42).



Abbildung 42 Kreuzungsbereich Bergmannstraße/ Nostizstraße mit temporären Gehsteigvorziehungen und taktilen Bodenindikatoren

Quelle: Eigene Aufnahme.

Außerdem wurden zwei neue Querungsstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger entlang der Bergmannstraße in Form von Zebrastreifen umgesetzt, im Bereich der Hausnummer fünf (vor einem Supermarkt) und vor der Hausnummer 19, welche ebenfalls über taktile Bodenindikatoren verfügen (siehe Abbildung 43). Auch Abstellanlagen für Fahrräder und Roller wurden auf der Fahrbahn errichtet. Im Bereich um den Chamissoplatz wurden Poller zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs gesetzt und temporäre Gehsteigvorziehungen durch Poller und Fahrradabstellbügel erzeugt. Diese wurden jedoch anders als im Nahbereich der Bergmannstraße nicht mit temporären Leitsystemen ausgestattet. Diese gesetzten Maßnahmen stoßen dabei nicht nur bei der Wohnbevölkerung auf Widerstand, sondern werden auch seitens des Denkmalschutzes kritisiert.²⁹⁵ Mittlerweile wurden dieser Kritik, zumindest was den Denkmalschutz angeht, Rechnung getragen, da erneut historische Poller eingesetzt worden sind und zeitgleich die bauliche Umsetzung der Gehsteigvorziehungen erfolgt ist. Dabei konnte eine Absenkung der Bordsteinkante von vormals 16 cm auf drei Zentimeter erfolgen.²⁹⁶

²⁹⁵ Vgl. Klaus (2023): Poller-Wahnsinn: Wie die Grünen den Chamissoplatz ruinieren. URL: <https://mogblog.org/poller-wahnsinn/> (zuletzt abgerufen am 29.11.2023).

²⁹⁶ Vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2023): Pressemeldung: Bau von Gehwegvorstreckungen am Chamissoplatz. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-reuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1320319.php> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).



Abbildung 43 Neugeschaffene Querungsstelle mit taktilen Bodenindikatoren
Quelle: Eigene Aufnahme.

6.7.6. Zukunftspläne

Der Bergmannkiez bzw. der dortige Kiezblock ist eines der Modellprojekte der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Aufgrund der veränderten politischen Verantwortlichkeiten und einer damit verbundenen Überarbeitung der Zielvorgaben bzw. Begleitdokumente bleibt abzuwarten, inwiefern das geplante Modellprojekt bzw. das Konzept der Superkieze und der Verkehrsberuhigung umgesetzt werden wird. Konkret sagte die interviewte Person der Senatsverwaltung, dass im Regierungsübereinkommen steht:

[...], dass Verkehrsberuhigung durchaus noch Ziel des Senats ist. Und da Kiezblocks ja der Verkehrsberuhigung dienen. Kann ich mich jetzt erst mal daran halten und das auch weiter voranschreiten. Wir reden jetzt halt hier von Kiezen. Die sind in der Regel Nebenstraßen. Und Nebenstraßen liegen in der Regel in der Hand der Bezirke. Insofern selbst wenn meine Hausleitung das nicht machen wollen würde, könnten diese Bezirke es halt trotzdem umsetzen. Einziges Problem ist, Bezirke haben keine eigenen Mittel. [...] Und wenn die Mittel nicht bereitgestellt werden, aus welchen Gründen auch immer, dann haben die Bezirke es natürlich auch schwer.²⁹⁷

²⁹⁷ Vgl. Interview Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt am 04.10.2023

Sollte das Projekt jedoch wie geplant umgesetzt werden, so soll die Bergmannstraße im Bereich der Nostitzstraße und der Schleiermacherstraße zu einer Fußgängerzone ausgebaut werden, in welcher v.a. die Klimawandelanpassung eine große Rolle spielen wird. Zeitgleich soll dadurch dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum gegeben werden. Neben dem Kernelement der Fußgängerzone sollen weitere Maßnahmen im gesamten Kiez umgesetzt werden, um das Ziel der Stärkung des Fuß- und Radverkehr zu erreichen.²⁹⁸ Wie die mögliche Umgestaltung der Bergmannstraße aussehen kann, zeigt Abbildung 44.



Abbildung 44 Mögliche Umgestaltung der Bergmannstraße
Quelle: Berlin.de (2020) - raumscript

²⁹⁸ Vgl. Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (o.J.): Umwandlung der Bergmannstraße und des Bergmannkiezes
(Friedrichshain-Kreuzberg). URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/fussverkehrsprojekte/modellprojekte/bergmannkiez/> (zuletzt abgerufen
am 31.01.2024).

6.7.7. Interviewaussagen der Expertinnen und Experten zum Praxisbeispiel und der Gruppe der blinden und sehbehinderten Personen

Basierend auf der in Kapitel 6.4 erläuterten Auswertung der Expertinnen- und Experteninterviews sind nachfolgend die Aussagen zu den gebildeten Unterkategorien für das Praxisbeispiel in Berlin zu finden. Die dabei verwendete Nummerierung entspricht dabei der im Anhang I abgebildeten Struktur, wobei die Hauptkategorie jeweils durch eine einstellige Zahl gekennzeichnet wird.

1 Ansprüche der blinden und sehbehinderten Person

1.1. Hilfsmittel

Als Hilfsmittel für blinde und sehbehinderte Menschen werden Leitlinien sowohl baulicher als auch natürlicher Art genannt. Des Weiteren bilden Ampelanlagen mit Blindenakustik ein Hilfsmittel für diese Personengruppe. Ebenso wird das Zurückgreifen auf Privatpersonen als mögliches Hilfsmittel gesehen. (Senatsverwaltung Berlin)

Hinsichtlich der Hilfsmittel werden klassische Hilfsmittel als auch Personen zur Unterstützung genannt. Seitens des Vereins Changing Cities wurden keine Aussagen getroffen.

1.2. Kommunikation

Die Kommunikation des Vereines ist aktuell nicht barrierefrei und ist sich diesem Umstand bewusst, dies soll jedoch angepasst werden und somit auch für blinde und sehbehinderte Menschen das Abrufen der Informationen ermöglichen. (Verein Changing Cities)

Die Senatsverwaltung sieht die Interessensvertretungen als wichtige Kommunikationsplattform. Hier wird ein noch intensiverer Austausch gewünscht. Durch die Einbindung von den Beauftragten für Barrierefreiheit in Planungsprozesse soll eine zielgruppenspezifische Kommunikation stattfinden. (Senatsverwaltung Berlin)

Es ist erkennbar, dass eine Veränderung der Kommunikation als notwendig erachtet wird. Teilweise sind Änderungen bereits in der Umsetzung und andere geplant, aber nicht genauer spezifiziert oder an andere Stellen ausgelagert. Hier zeigt sich ein Abhängigkeitsverhältnis bzw. eine Auslagerung an andere Akteurinnen und Akteure. Dies ist aufgrund der unterschiedlichen Mittel und Größe zu kritisieren.

2 Superblocks, Superkieze, Supergrätzl

2.1. Lebensqualität

Die Verkehrsberuhigung durch das Konzept wird als erster Schritt in Bezug auf die Lebensqualität gesehen, in weiterer Folge kann über die Umgestaltung des neu gewonnenen Raumes nachgedacht werden. Dabei steht der Mensch mit seinen Bedürfnissen im Mittelpunkt der Überlegungen und der öffentliche Raum wird nicht nur als Raum zur Abwicklung von Verkehrsbedürfnissen gesehen. Die durch die erreichte Verkehrsberuhigung erreichte Ruhe und Entschleunigung sind ebenso Bestandteil der Lebensqualität. (Verein Changing Cities)

Dem kann sich die Senatsverwaltung anschließen, denn auch sie sieht autofreie oder autoarme Bereiche neben der Schaffung von Verweilorten und der Umsetzung guter Stadtgestaltung als Grundlage für die Steigerung der Lebensqualität. Um Lebensqualität aber auch zu quantifizieren, sollen Daten zu Parameter wie Grünraumversorgung oder der Schadstoffbelastung herangezogen werden. (Senatsverwaltung Berlin)

Die Beiden Aussagen zeigen eine grundsätzliche Übereinstimmung hinsichtlich der Erhöhung der Lebensqualität durch Veränderungen im Verkehrsbereich und einer Reduktion des Autoverkehrs. Zeitgleich ist erkennbar, dass die Verwaltung auf Daten zur Validierung und Quantifizierung der Veränderungen hinweist. Dies ist unter der Annahme, dass die Verwaltung datenbasierte und nachvollziehbare Entscheidungsgrundlagen benötigt, verständlich und mit dem Verständnis von Verwaltung verbunden. Eine Benennung der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen oder eine Differenzierung nach anderen Gruppen erfolgt nicht.

2.2. Bauliche Umsetzung

Die Ausgestaltung der Kiezblöcke variiert stark je nach lokalem Kontext und den Forderungen der Bürgerinnen und Bürger. Es geht jedoch in erster Linie darum, mit schnell umsetzbaren Mitteln eine Verkehrsberuhigung zu erzeugen, wobei ein Kiezblock für sich dieses Ziel nicht erreichen kann, da es zu einer Verlagerung in die Umgebung kommt. Das Ziel muss daher sein, angrenzende Kieze ebenso umzugestalten. (Verein Changing Cities)

Die Senatsverwaltung sieht die Verkehrsberuhigung durch bauliche Elemente ebenso als Ziel des Konzeptes, jedoch ist die Begründung aktuell primär über die Verkehrssicherheit möglich, sodass die Ausgestaltung in ihrer Form durchaus eingeschränkt ist. Dennoch kamen bzw. kommen unterschiedliche Elemente im Praxisbeispiel zum Einsatz, welche sowohl die Trennung der Verkehrsträger als auch den Raum für den Fußverkehr und die Sicherheit dieses fördert. (Senatsverwaltung Berlin)

Beide Interviewpartnerinnen und -partner sehen bauliche Elemente als Notwendigkeit für die Veränderung der Verkehrsströme, es zeigt sich jedoch, dass die Verwaltung an verbindliche Vorgaben gebunden ist und diese als Beschränkung des Gestaltungsspielraum anführt. Auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen wird nicht eingegangen.

3 Austauschformate und Bewusstseinsbildung

3.1. Diversität

Der Verein ist sich der Wichtigkeit des Themas bewusst, jedoch werden in der konkreten Arbeit nicht alle Menschen in gleichem Umfang mitgedacht. Die einzelnen Initiativen sind teilweise weiter in Bezug auf dieses Thema und diverser. Diversität wird zudem als sehr komplexes Thema und teilweise auch der Grundideen des Vereins, Schnelligkeit und Leichtigkeit, in der Umsetzung gegenüberstehend wahrgenommen. (Verein Changing Cities)

Der Senat sieht die Zusammensetzung der Gremien als sehr divers an, zeitgleich wird ähnlich der Aussage des Vereins Changing Cities darauf verwiesen, dass die Diversität auch unter Bedachtnahme auf die Effizienz/Aufgabe der Gremien zu sehen ist. (Senatsverwaltung Berlin)

Diversität wird durch die Interviewpartner als wichtig und zeitgleich als Beschränkung hinsichtlich der Ziele und/oder der Schnelligkeit der Arbeit und Zielerreichung gesehen. Diesen Umstand gilt es dahingehend stark zu hinterfragen, inwiefern eine soziale Nachhaltigkeit und eine inklusive Gesellschaft ohne die Einbindung der unterschiedlichen Menschen, Institutionen und damit einer diversen Akteurinnen- und Akteurslandschaft erreicht werden kann.

3.2. Partizipation

Die einzelnen Initiativen organisieren sich lokal selbst, sodass die Partizipation auch immer an den lokalen Kontext gebunden ist. Grundsätzlich wird jedoch die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger als Chance für eine fundierte Legitimation und in weiterer Folge Umsetzung gesehen. Dabei kommt dem Instrument des Bürgerinnenantrags ein hoher Stellenwert in Bezug auf die politische Partizipation zu. (Verein Changing Cities)

Die Senatsverwaltung sieht in der Partizipation ein gesetzlich verankertes Instrument, welches bei größeren Projekten eingesetzt wird. Zeitgleich wird darauf verwiesen, dass Partizipation nicht immer bzw. vollumfänglich barrierefrei ist und häufig von privilegierten Menschen eingefordert bzw. angestoßen wird. (Senatsverwaltung Berlin)

Anhand dieser Aussagen ist klar erkennbar, dass Partizipation und deren Stellenwert sehr unterschiedliche bewertet wird. Der Verein Changing Cities sieht darin eine Befähigung der Bürgerinnen und Bürger, um ihr Umfeld mitzugestalten. Die Verwaltung hingegen sieht Partizipation als ein für bestimmte Projekte umzusetzendes Format. Der Hinweis bezüglich der eingeschränkten Barrierefreiheit ist insbesondere hinsichtlich der Schaffung einer inklusiven Gesellschaft und der Notwendigkeit der Möglichenmachung der Beteiligung aller Menschen kritisch zu sehen.

3.3. Beteiligungsformate

Der Austausch in Fachgremien wird durch den Verein als sehr wichtig erachtet auch im Hinblick auf der Entwicklung von Vorgaben. (Verein Changing Cities) Der Gremiumsarbeit und die daraus hervorgehenden Inhalte bilden die Grundlage für die Interessensabwägung bei Projekten und ist daher für die verwaltungsinterne Arbeit von Relevanz. (Senatsverwaltung Berlin)

Durch den Verein wird die Bündnisarbeit als sehr wichtig erachtet, wenngleich diese als ressourcenintensiv gewertet wird. Diese findet daher überwiegend anlassbezogen statt. Dies wird mit Hinblick auf die Notwendigkeit der Unterstützung, des gegenseitigen Lernens und der Bündelung der Kräfte durchaus kritisch gesehen. Die Beteiligungsformate sind je nach lokalem Kontext sehr unterschiedlich in ihrer Ausgestaltung und Umfangs. (Verein Changing Cities)

In Bezug auf Beteiligungsformat in Verbindung mit Bürgerinnen und Bürgern werden unterschiedliche Angebote gemacht, so etwas Straßenfest, Informationsveranstaltungen oder aber auch Befragungen durchgeführt (Senatsverwaltung Berlin)

Mit der Ausarbeitung eigener Richtlinien wurden unterschiedliche Interessenvertretungen eingeladen und zur Mitarbeit aufgerufen. (Verein Changing Cities)

Eine Vertiefung des Austausches mit den Interessensvertretungen wird auch als notwendig gesehen und soll in Zukunft stärker forciert werden. (Senatsverwaltung Berlin)

Der nationale und internationale Austausch ist wichtig in Bezug auf den Erfahrungsaustausch. (Verein Changing Cities) Letzteren räumt auch die Senatsverwaltung einen hohen Stellenwert ein. Der lokale als auch internationale Austausch ist notwendig und sollte dabei unterschiedliche Stakeholder zusammenbringen, sodass unterschiedliche Perspektiven berücksichtigt werden können. (Senatsverwaltung Berlin)

Der Arbeit in Gremien räumen beide Befragten eine Wichtigkeit in Bezug auf die eigene Arbeit und Institution ein. Weiters stellt die Bündnisarbeit für den Verein Changing Cities eine wichtige Plattform für den Austausch und die Beteiligung dar. Im Praxisbeispiel fanden unterschiedliche Formate der Beteiligung statt, inwiefern diese barrierefrei und an die Bedürfnisse der blinden und sehbehinderten

Menschen angepasst gewesen sind, wird nicht erwähnt. Dem Austausch auf unterschiedlichen Ebenen, insbesondere auf internationaler Ebene wird eine große Wichtigkeit beigemessen, ob hier auch ein Austausch hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen stattfindet, wurde nicht erwähnt.

3.4. Selbstverständnis

Der Verein sieht sich als Impulsgeber, um die Menschen ins Machen zu bringen und als Informationsplattform bzw. Service-/ Ansprechpartner. Es geht dem Verein darum, mit der Verwaltung und Politik auf Augenhöhe zu kommunizieren. (Verein Changing Cities)

Die Verwaltung sieht sich als abwägende Institution, welche die unterschiedlichen Interessenlagen überblickt und in den Prozessschritten einbindet. (Senatsverwaltung Berlin)

Hier zeigt sich deutlich, dass die Interviewpartnerinnen und -partner ein stark ausgeprägtes Selbstverständnis haben und sich der Verein in der Aktivierung sieht und die Verwaltung eher die Steuerung und Abwägung. Zeitgleich wird ein Verhältnis oder ein Wunsch für ein verändertes Verhältnis zwischen beiden erkennbar.

3.5. Finanzierung

Das Kostenargument als Verneinungsgrund ist nicht alleinig zulässig, wenn es um die Barrierefreiheit von Projekten geht. Es geht vielmehr um einen wirtschaftlichen Einsatz der Mittel, sodass auch temporäre Lösungen zeitweise umzusetzen sind. Für den Umbau von Querungsstellen steht ein eigenes Förderprogramm zur Verfügung, zeitgleich ist jedoch zu wenig Budget für die Schadensbeseitigung an Bestandsinfrastruktur vorhanden. Hinsichtlich der Finanzierung von Superkiezen bzw. deren bauliche Ausgestaltung sind die Bezirke auf Mittel des Senates angewiesen, sollte es hier zu veränderten Schwerpunkten kommen, kann dies zum Ende des Konzeptes führen. (Senatsverwaltung Berlin)

Es ist klar erkennbar, dass die Barrierefreiheit und die Adaptierung der Infrastruktur, als auch die Instandhaltung unmittelbar mit der Bereitstellung von Finanzmitteln verbunden ist. Dabei ist die Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes für die Verwaltung von zentraler Bedeutung. Weiters ist ein Abhängigkeitsverhältnis der Bezirke an Mittel des Senats hinsichtlich der weiteren Umsetzung des Konzeptes benannt. Es zeigt sich hieran auch, dass es eine langfristige Absicherung im Bereich der Finanzen für die vollständige Umsetzung eines Projektes von hoher Relevanz ist.

4 Rahmendokumente

4.1. Organe

Der BVV kommt eine wichtige Rolle in der Umsetzung von Kiezblocks zu. Grundsätzlich wird die Verwaltung im Allgemeinen als Kooperationspartner im Erreichen der Klimaschutzziele gesehen, zeitgleich wird diese jedoch auch als träge und beharrlich erachtet. Die politischen Parteien werden in der Verantwortung für die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen gesehen. Daneben sind aber auch Gremien, welche Normen bzw. Richtlinien erlassen als zweite Säule wichtig in diesem Prozess bzw. der Schaffung von Grundlagen. (Verein Changing Cities)

Die Verwaltungsstrukturen bzw. die Zuständigkeit sind je nach Straßenkategorie unterschiedlich. Grundsätzlich muss zwischen der Ebene der Hauptverwaltung und den Bezirken unterschieden werden. Es kann auch zu einer räumlichen Überschneidung der Kompetenzbereiche kommen. Durch den Paradigmenwechsel hin zu einer Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr sind auch die Verwaltungsstrukturen dahingehend angepasst worden. Dem Abgeordnetenhaus kommt als

Beschlussorgan für die Zusammensetzung der Gremien ein wichtiger Stellenwert zu. Hierbei sind v.a. das *Gremium Fußverkehr* als auch die *AG Bauen und Barrierefreiheit* hervorgehoben worden. (Senatsverwaltung Berlin)

Hinsichtlich der genannten Organe ist eine breite Streuung der Zuständigkeiten und der Relevanz der unterschiedlichen Ebenen erkennbar. Hinsichtlich der Kiezblocks kommen sowohl der Bezirksebene als auch der Senatsebene Zuständigkeiten hinsichtlich des Beschlusses und der Umsetzung zu, wobei hier eine Überschneidung möglich ist. Dies hat wahrscheinlich Auswirkungen auf die Umsetzungsgeschwindigkeit. Die Barrierefreiheit ist sowohl in Bezug auf die Gremien als auch der Vorgaben und deren Schaffung von Grundlagen benannt worden.

4.2. Rechtliche Vorgaben

Die Erstellung des Mobilitätsgesetzes ist auf den Volksentscheid zurückzuführen. (Senatsverwaltung Berlin)

Das Mobilitätsgesetz wurde durch den Verein mitverhandelt und bildet die wichtigste Grundlage für das Konzept der Superkieze. Durch den Einwohnerinnenantrag wird eine Möglichkeit gesehen, die Inhalte des Gesetzes einfordern zu können, zeitgleich gilt er als wichtigster politischer Hebel für die Umsetzung der Kiezblocks. (Verein Changing Cities)

Mit der *AV Geh- und Radwege* ist eine umfangreiche Sammlung an Vorgaben über den zeitlichen Verlauf entstanden, welche die Planung maßgeblich beeinflusst. Eine lokale Differenzierung der Vorgaben ist aktuell nicht möglich. Grundsätzlich können mit Richtlinien die Planung beschleunigt bzw. rechtssicher durchgeführt werden. (Senatsverwaltung Berlin)

In Bezug auf Standards sieht der Verein eine Form der Qualitätssicherung, ist sich aber auch darüber bewusst, dass die Vorgaben hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit zu definieren sind. Die gesetzlichen Grundlagen werden als komplex und schwer zu überwachen bewertet. (Verein Changing Cities)

Als zentrale Gesetze werden die StVO und das Straßengesetz gesehen, welche jedoch nicht immer als eindeutig gewertet werden und welche den Gestaltungsspielraum einschränken. Auch andere Bestimmungen, wie bspw. zu berücksichtigende Bemessungsfahrzeuge werden als Einschränkung bzw. Beschränkung gesehen. (Senatsverwaltung Berlin)

Es ist erkennbar, dass durch die Schaffung neuer gesetzlicher Grundlagen eine Veränderung der Vorgaben zur Barrierefreiheit als auch die Grundlage für die Schaffung von Kiezblocks geschaffen worden ist. Im Allgemeinen ist den Aussagen zu entnehmen, dass gesetzliche Grundlagen einerseits positiv hinsichtlich der Schaffung von Standards gesehen werden und andererseits den Gestaltungsspielraum einschränken.

6.7.8. Gesetzliche Grundlage und Gremien

In Berlin existiert mit dem Mobilitätsgesetz eine umfangreiche gesetzliche Grundlage für die unterschiedlichen Mobilitätsarten und die Ausrichtung der Mobilität in der Zukunft. Daneben wurde durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ein konkreter Leitfaden für die Kiezblöcke erstellt. Dieser befindet sich aktuell in einer Überarbeitung, im zuletzt verfügbaren Leitfaden zur Verkehrsberuhigung von Kiezen heißt es wörtlich:

Die Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen werden bei der Einrichtung von Kiezblocks mitgedacht und verkehrlich in geeigneter Form zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen barrierefrei im Sinne von § 2 Abs. 6 MobG BE gestaltet.²⁹⁹

Dem Gremium Fußverkehr, welches ebenfalls im Mobilitätsgesetz verankert ist, kommt diesbezüglich eine wichtige Rolle zu, da es sich aus unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren der Stadt zusammensetzt und den Verein Changing Cities als auch den Allgemeine Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin (ABSV) als Mitglieder hat.³⁰⁰ Ziel dieses Gremiums bzw. die Schwerpunkte seiner Arbeit liegen in der:

- Mitwirkung bei der Erarbeitung des Fußverkehrsplans
- Mitwirkung bei der Erstellung bzw. Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung
- Mitwirkung bei der Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Ausstattung von Straßen, Wegen und Plätzen
- Mitwirkung bei der Kategorisierung und Priorisierung von Fußverkehrsnetzen
- Sicherstellung transparenter Verfahrensverläufe und der Einbindung aller Bevölkerungsgruppen durch geeignete Beteiligungsverfahren im Bereich der Fußverkehrspolitik.³⁰¹

Es zeigt sich anhand dieser Aufzählung das breite Spektrum der Aufgaben, die diesem Gremium zukommen und welche Relevanz seine Entscheidungen bzw. Empfehlungen auf unterschiedlichen Ebenen haben kann.

Neben diesem Gremium existiert auch die AG Bauen und Verkehr barrierefrei, wo ebenfalls unterschiedliche Vertreterinnen und Vertreter der Behindertenverbände beteiligt sind. Diese wurden bzw. werden bei aktuellen Projekten wie etwa dem Superkiez eingebunden.³⁰²

Im Sitzungsprotokoll des Gremiums Fußverkehr vom 06.07.2023 ist ein Eintrag zu finden, welcher sich den temporären Gehsteigvorziehungen widmet. Seitens des ABSV wird darauf verwiesen, dass es taktile Elemente in diesen Bereichen bedarf. Positiv wird von den Gremiumsmitgliedern

²⁹⁹ Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Öffentlichkeitsarbeit (2023): Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen: Hauptdokument. URL: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/planung-entwurf-neubau/leitfaden-zur-verkehrsberuhigung-in-kiezen.pdf?ts=1707151888> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023). S.15.

³⁰⁰ Vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (o.J.): Gremium Fußverkehr: Beratungsgremium zur Förderung des Fußverkehrs in Berlin. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/akteure-und-gremien/gremium-fussverkehr/> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

³⁰¹ Vgl. ebd.

³⁰² Vgl. Interview Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt am 04.10.2023

hervorgehoben, dass durch temporäre Maßnahmen eine Vielzahl an Knotenpunkten umgestaltet werden können, jedoch wird auch auf die negativen Auswirkungen dieser Vorgehensweise verwiesen. So ergeben sich nicht für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Verbesserungen, außerdem würde auf gewisse Bedürfnisse systematisch keine Rücksicht genommen. Dieser Umstand entspricht nicht dem Verständnis der Gleichberechtigung bzw. der Inklusion. Grundsätzlich wird ein Zielkonflikt zwischen den zur Verfügung stehenden Budgetmitteln und den Anforderungen an die Planung von Infrastruktur gesehen. Forderungen nach Erhöhungen der Mittel für die Umsetzung werden als unrealistisch gesehen.³⁰³

6.7.9. Verein Changing Cities e.V.

Der Verein Changing Cities e.V. als treibende Kraft hinter den Kiezblöcken bzw. den Kiezblockinitiativen in ganz Berlin hat durch seine *Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende* (FGSM) einen ersten eigenen Entwurf für die Ausgestaltung der Kiezblocks erstellt und sieht diese als Ergänzung zu den Regelwerken der FGSV (*Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*).³⁰⁴ Die Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, insbesondere im Umweltverbund, sollen unterbunden bzw. abgemildert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird auf bestehende Normen und Regelwerke verwiesen, welcher der Barrierefreiheit dienen. Auch die Interessen der Blinden werden in Bezug auf das Queren von Radrouten genannt.³⁰⁵ Weiters wird jedoch darauf verwiesen, dass das Dokument in seiner aktuellen Form bewusst reduziert und allgemein gehalten ist und dass eine Weiterentwicklung angestrebt wird.³⁰⁶

Es gilt abzuwarten, inwiefern die ausgesprochenen Empfehlungen auch in der Praxis ihre Anwendung finden werden bzw. wie sich das Gremium als Gegengewicht zur FGSV etablieren wird. Dieses Gremium genießt aufgrund seines langjährigen Bestehens und der breiten Anwendung der ausgegebenen Regelwerke hohes Ansehen in der planenden Verwaltung.

6.7.10. Aufbau und Zonierung der Berliner Gehsteige

Im Interview mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde unter anderem der Aufbau und die Zonierung der Berliner Gehsteige thematisiert. In Bezug auf Leitsysteme wurde seitens der Senatsverwaltung gesagt:

Also generell muss ich sagen, ist die Stadt Berlin recht sparsam mit Leitsystemen gewesen bislang, also gerade mit den taktilen Platen. Die haben sich ja an Bushaltestellen [...], dass der Blinde weiß, wo er einsteigen muss, aber es ist jetzt nicht so, dass wir in der ganzen Stadt Blindenleitplatten hätten. Wir haben halt eher die Unterscheidung in Berliner Platen oder Schweinebäuche, so nennen wir die. Das sind

³⁰³ Vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (2023): Protokoll der Sitzung des landesweiten Gremiums Fußverkehr Berlin. URL:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/akteure-und-gremien/gremium-fussverkehr/gremium-fussverkehr-protokoll-juli-2023.pdf?ts=1705104083> (zuletzt abgerufen am 26.11.2023). S.6-7.

³⁰⁴ Vgl. Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM): Empfehlungen für Superblocks: ESu 2023. URL: https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2023/11/Empfehlungen_fuer_Superblocks_2023_Version_1_1-1.pdf (zuletzt abgerufen am 08.01.2024). S.1.

³⁰⁵ Vgl. ebd. S.15.

³⁰⁶ Vgl. ebd. S.20.

so Granitplatten, 2 Meter mal 1 Meter in älteren Straßen findet man die noch und halt das Mosaikkleinsteinpflaster. Ja, und der Blinde kann sich dann halt an diesem Übergang zwischen dem kleinen, geriffelten Pflaster und den größeren Platen orientieren und da auch lang entlanghangeln.³⁰⁷

Es lässt sich also erkennen, dass die Berliner Gehsteige seit jeher über eine Differenzierung durch unterschiedliche Materialien verfügen und so eine Unterteilung der Räume erfolgt. Der Oberstreifen ist jener Bereich vom Haus bis zu den Granitplatten, in welchem z.B. Sitzmöbel oder Auslagen zu finden sind. Gefolgt wird dieser vom Gehweg bzw. dem Laufbereich und zur Straße erfolgt noch der Unterstreifen, in welchem Radständer, Straßenbäume und andere Stadtmöbel untergebracht werden können.³⁰⁸ Mit dieser Differenzierung kann eine Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen theoretisch auch ohne Leitstreifen und damit eher über natürliche Leitelemente erfolgen.

Der historischen Aufteilung (siehe Abbildung 45) wird jedoch mittlerweile nicht mehr überall entsprochen. So wurden bspw. im Zuge des Umbaus einer Tramhaltestelle in Berlin-Mitte der Radweg in den Laufbereich und damit auf die Granitplatten verlegt (siehe Abbildung 46). Auch Werbetafeln bzw. Fahrräder und (E)-Roller werden vermehrt in den Laufbereichen abgestellt.



Abbildung 45 Klassischer Aufbau und Zonierung eines Berliner Gehsteigs

Quelle: Tobias Seeliger - stock.adobe.com.

³⁰⁷ Interview Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

³⁰⁸ Vgl. Wörrle (2016): Kampf um die Berliner Bürgersteige: pure Anarchie. TAZ Verlags- und Vertriebs GmbH. URL: <https://taz.de/Kampf-um-die-Berliner-Buergersteige/!5345772/> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).



Abbildung 46 Radangebotsstreifen im Laufbereich

Quelle: falk-steiner.de (2016).

6.7.11. Ausführungsvorschrift (AV) Geh- und Radwege

Mit der Ausführungsvorschrift (AV) *Geh- und Radwege* existiert ein Dokument mit textlichen Erläuterungen als auch graphischen Abbildungen zur konkreten Umsetzung der Vorgaben. Die nachfolgenden Abschnitte sind u.a. für die Superkieze von Relevanz.

So heißt es in der Ausführungsvorschrift in Teil A, Kapitel IV, Nr. 4, Abs. 1 und 2 (Flächen nach dem Mischverkehrsprinzip):

(1) Flächengestaltung

Die Flächen [nach Mischverkehrsprinzip] sind in Abhängigkeit von der örtlichen Situation und der Nutzergruppen gestalterisch zu gliedern. Das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen ist durch geeignete baulich und/oder technische Maßnahmen zu verhindern. Mischverkehrsflächen sollten grundsätzlich weitgehend autofrei gestaltet und Durchgangsverkehr wirkungsvoll verhindert werden.

(2) Barrierefreiheit

Um die Belange von zu Fuß Gehenden - insbesondere von Älteren, Kindern und Menschen mit Behinderungen - zu berücksichtigen, muss eine geschützte Fläche für diese Personengruppe vorgesehen werden. Diese ist so zu gestalten, dass auch für sehbehinderte und blinde Menschen eine eindeutige Orientierung ermöglicht wird. Die Fläche ist mit einer taktilen Leitstruktur und Orientierungselementen (z. B. Wechsel im Oberflächenbelag) zu gestalten.³⁰⁹

Des Weiteren wird in Bezug auf Gehwege in Teil B Kapitel II, Nr. 1 folgendes festgehalten:

Verkehrsanlagen für zu Fuß Gehende gehören zur Daseinsvorsorge und müssen auch dem Sicherheitsbedürfnis eingeschränkt mobiler Menschen genügen. Das Berollen mit Rollstühlen und anderen mobilitätsunterstützenden Hilfsmitteln ist ebenso zu berücksichtigen, wie die Erkennbarkeit für sehbehinderte und blinde Personen. Die Gehbahn muss eindeutig erkennbar und gut berollbar sein. Potentielle Konfliktstellen wie zum Beispiel Gehwegüberfahrten müssen eindeutig wahrgenommen werden können. Die Abgrenzung zu anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch zum Radverkehr, muss durch Begrenzungsstreifen gewährleistet werden.³¹⁰

Dieser Grundsatz unterstreicht die Wichtigkeit des Fußverkehrs und die Notwendigkeit der Abgrenzung der Verkehrsarten zueinander bzw. die Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessenslagen der Personengruppen.

Wie bereits erwähnt, weist die AV Geh- und Radwege neben den textlichen Erläuterungen auch diverse Anhänge auf, welche die Ausführungen im jeweiligen Kontext verdeutlichen. In diesen befinden sich neben den Bemaßungen auch ergänzende textliche Ergänzungen. Diese sind nachfolgend in der Übersicht zu sehen und im Anhang (XV– XVIII) größer zu finden. Die typische Struktur des Gehwegs in Berlin ist der Anlage 1 (Abbildung 47) zu entnehmen. Hier wird bereits auf die Differenzierung durch die unterschiedlichen Materialien und die Einbaufreiheit verwiesen. Anlage 2 (Abbildung 48) zeigt die unterschiedlichen Varianten in Bezug auf Grundstückszufahrten über Gehwege auf. Diese sind in Bezug auf die Pflasterung auf die angrenzende Gehbahn abzustimmen.³¹¹

Nachdem die Doppelquerung der neue Standard in Berlin in Bezug auf Querungsstellen ist, soll hier exemplarisch die Anlage 15 bzw. 15.1. gezeigt werden, welche sich auf ungesicherte Gehsteigvorziehungen bezieht (siehe Abbildung 49 und 50). Hierbei ist deutlich erkennbar, dass den unterschiedlichen Interessen in Bezug auf Orientierung, Auffindbarkeit, aber auch Berollbarkeit Rechnung getragen worden ist.

³⁰⁹ Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_geh-und_radwege-2023.pdf?ts=1687193039 (zuletzt abgerufen am 20.01.2024). S.27.

³¹⁰ Vgl. ebd. S.38.

³¹¹ Vgl. ebd. S.45.

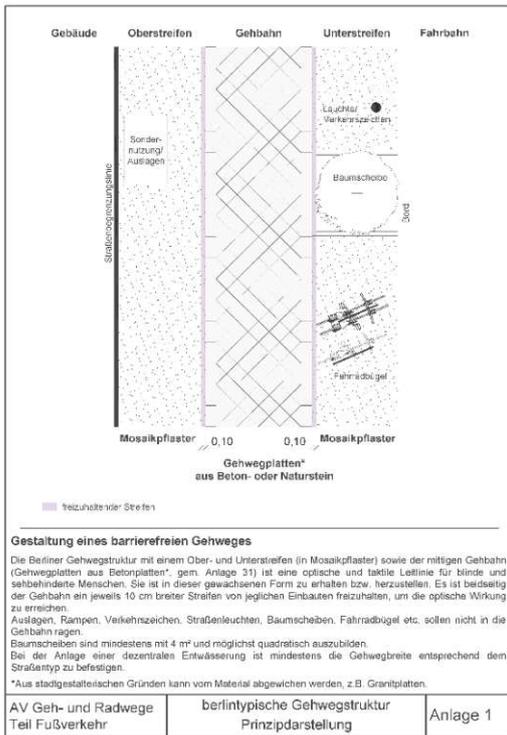


Abbildung 47 Aufbau typischer Berliner Gehweg
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023). S.50.

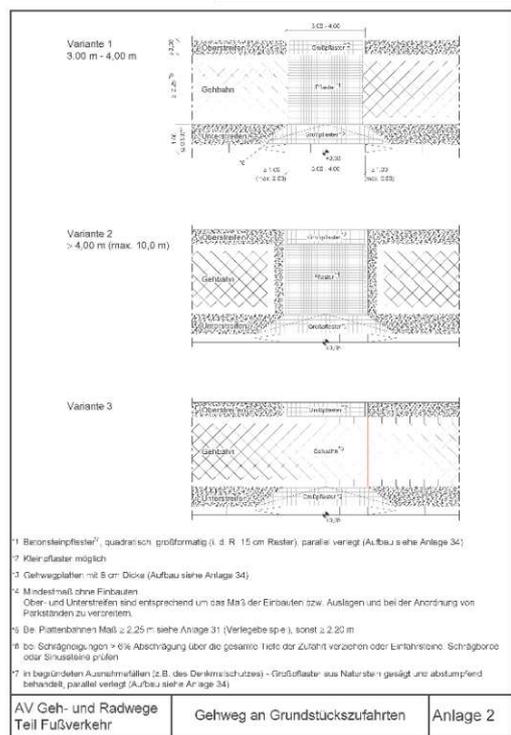


Abbildung 48 Ausführung von Gehwegen an Grundstückszufahrten
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023). S.51.

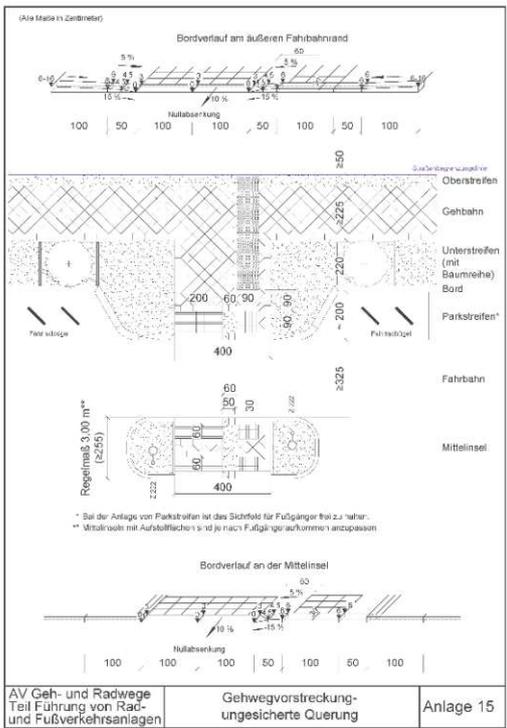


Abbildung 49 Gehsteigvorziehungen an ungesicherten Querungen
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023). S.66.

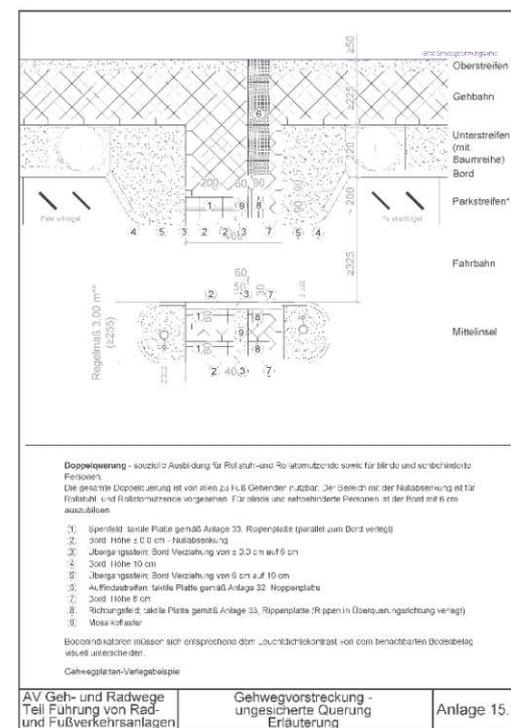


Abbildung 50 Gehsteigvorziehungen an ungesicherten Querungen
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023). S.67.

6.7.12. Begehung und Fotodokumentation

Bei der Begehung des Bergmannkiezes ist vor Ort zu erkennen gewesen, dass der typischen Gehsteigaufteilung nur teilweise gefolgt wird. So ragen Sitzmöbel, aber auch Warenauslagen in den freizuhaltenden Bereich hinein. Fahrräder und andere abstellte Gegenstände wie Mülltonnen oder Altglascontainer stellen ebenso Barrieren im Bereich des Gehsteigs dar.



Abbildung 51 Detailansicht Bodenleitsystem im Kreuzungsbereich Bergmannstraße/Nostizstraße
Quelle: Eigene Aufnahme.

Positiv hervorzuheben ist, dass taktile Bodenleitsysteme teilweise auch bei den temporären Gehsteigvorziehungen in Kreuzungsbereichen umgesetzt worden sind, jedoch sind diese teilweise beschädigt oder bei Nässe rutschig (siehe Abbildung 51) Durch diesen Umstand stellen sie teilweise eine Stolper- bzw. Rutschgefahr für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. In Bezug auf die taktilen Bodenleitsysteme ist auch anzumerken, dass diese im Bereich des Fußgängerüberwegs im Bereich der Bergmannstraße 19 nicht vollständig ausgeführt sind bzw. eine ungesicherte Querung des Radweges erfolgt, da dieser nicht taktil hervorgeben ist.

Positiv hervorzuheben ist der Umstand, dass Abstellanlagen für Fahrräder und Leihroller (siehe Abbildung 52 und 53) im Bereich des ruhenden Verkehrs gebaut worden sind und somit tendenziell die Gehsteige frei von diesen Fahrzeugen gehalten werden können und somit die Anzahl der Barrieren dadurch abnimmt. Durch die Gehsteigvorziehungen konnten die Sichtverhältnisse verbessert und die Querungsbreite reduziert werden.

Durchaus kritisch zu sehen sind die historischen Poller, welche bei der baulichen Ausgestaltung der Gehsteigvorziehungen zum Einsatz kommen und sich nicht kontrastreich genug von der Umgebung absetzen.



Abbildung 52 Abstellflächen für Fahrräder
Quelle: Eigene Aufnahme.



Abbildung 53 Abstellflächen für Leihroller
Quelle: Eigene Aufnahme.

Insgesamt ist auf die Infrastruktur festzustellen, dass durch die bisher erfolgten Eingriffe teilweise Verbesserungen der Barrierefreiheit bzw. die eigenständige Mobilität für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen in dem Bereich erreicht werden konnten, andererseits aber auch Verschlechterungen bzw. neue Barrieren (historische Poller) geschaffen worden sind.

Dies ist teilweise auch damit verbunden, dass die Flächen für den Fußverkehr bisher nur geringfügig vergrößert worden sind. Es bleibt abzuwarten, inwiefern insbesondere die endgültige bauliche Umgestaltung der Fußgängerzone im Bereich der Bergmannstraße die Anforderungen der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Personen berücksichtigt.

6.8. Praxisbeispiel Wien-Favoriten

Wien als bevölkerungsreichstes Bundeslands Österreichs und als größte Stadt weist aktuell eine Gesamtbevölkerung von 2.002.821 (Stand 01.10.2023)³¹² Personen auf. Davon leben im 10. Bezirk 212.255 Menschen (Stand 01.01.2022).³¹³ In den folgenden Abschnitten soll das Supergrätzl, welches sich im 10. Bezirk befindet, genauer beschrieben werden und die Gebietscharakteristik als auch die Entstehungsgeschichte beleuchtet werden.

6.8.1. Gebietscharakteristiken

Das Supergrätzl wird im Norden durch die Gudrunstraße begrenzt, im Osten durch die Leebgasse. Die südliche Grenze wird durch die Quellenstraße gebildet, im Westen ist die Neilreichgasse die Begrenzung des Gebietes (siehe Abbildung 55). Von Nord nach Süd weist das Gebiet einen leichten Anstieg auf und hat eine Gesamtfläche von 9,5 ha.³¹⁴ Das Grätzl ist durch Gründerzeitbauten in einer Blockrandbebauung gekennzeichnet. (Siehe Abbildung 54) Die regelmäßige Blockrandbebauung weist mit dem Erlachpark einen in diese Struktur eingebettete Freiraum auf.



Abbildung 54 Temporäre Fußgängerzone in der Herzgasse mit angrenzender Bebauung

Quelle: Eigene Aufnahme.

³¹² Vgl. Stadt Wien/Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2023): Bevölkerungsstand Statistiken. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

³¹³ Vgl. Landesstatistik Wien (MA 23) (2022): Favoriten in Zahlen 2022: 10. Bezirk. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-10.pdf> (zuletzt abgerufen 01.02.2024). S.5.

³¹⁴ Vgl. Servicestelle Stadtentwicklung (o.J.): Supergrätzl Favoriten. Stadtplanung. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten> (zuletzt abgerufen am 21.09.2023).

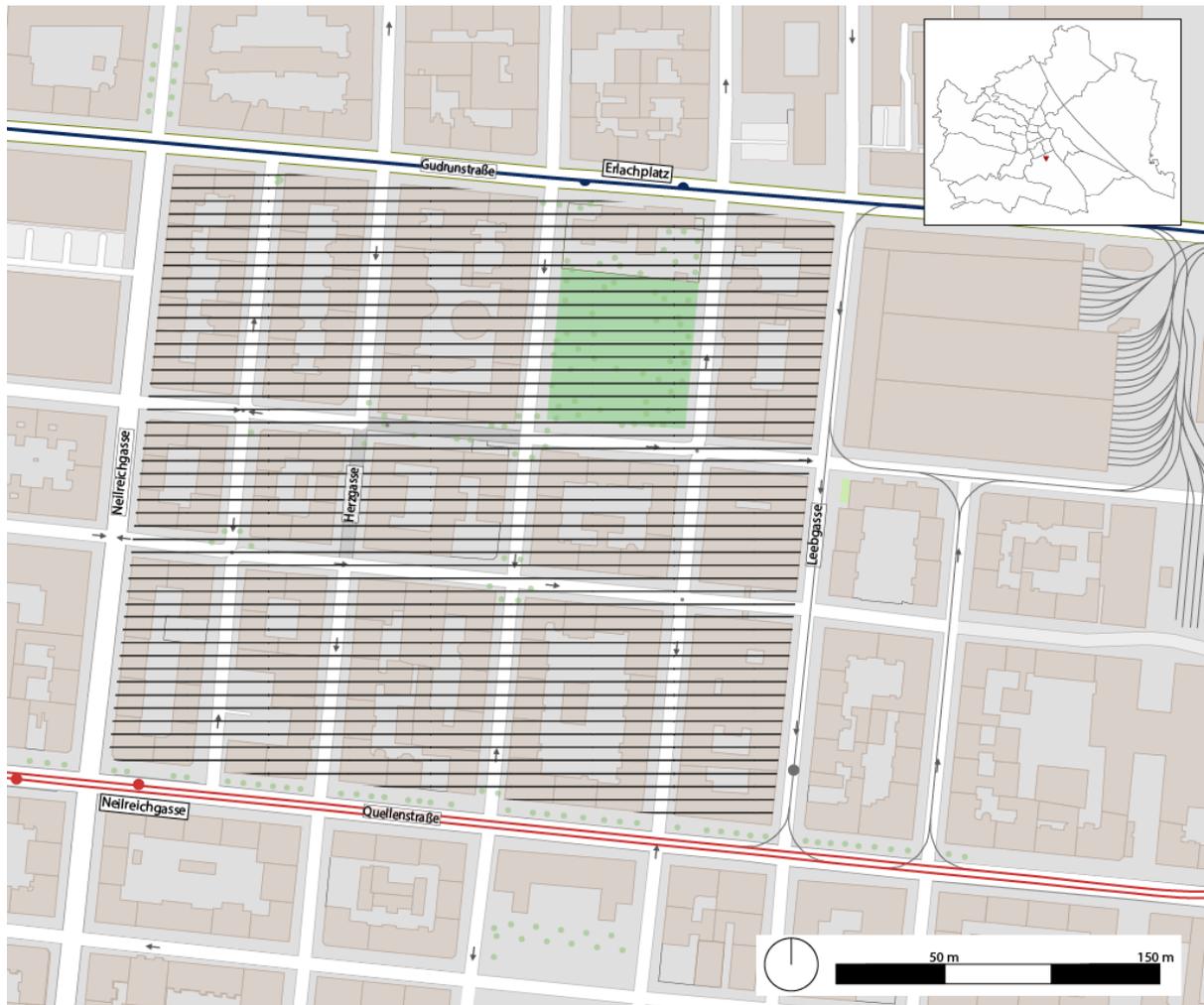


Abbildung 55 Lage, Abgrenzung und Verkehrserschließung des Supergrätzs in Wien-Favoriten
Quelle: eigene Darstellung auf Basis von OpenStreetMap und d-maps.com

Zwischen dem Erlachplatz und der Herzgasse ist die Erlachgasse bereits vor Umsetzung des Pilotprojekts eine Fußgängerzone gewesen. Daran angrenzend in der Mitte des Gebiets befindet sich die Mittelschule Herzgasse.

6.8.2. Verkehrserschließung

Verkehrlich ist das Gebiet durch die Autobuslinie 14a (*Neubaugasse-Reumannplatz*) mit einer Haltestelle am Erlachpark und durch die Straßenbahnlinie 6 (*Burggasse/Stadthalle-Geiereckstraße*) mit einer Haltestelle an der Kreuzung Neilreichgasse/Quellenstraße erschlossen (siehe Abbildung 55). Die Autobuslinie 14a bindet das Gebiet dabei an drei U-Bahnlinien, als auch an diverse S-Bahnlinien (Station *Matzleinsdorfer Platz*) sowie Straßenbahnlinien (Station *Matzleinsdorfer Platz*, *Laxenburger Straße/ Gudrunstraße*, *Reumannplatz*) an. Mit der Straßenbahnlinie 6 werden ebenfalls diverse U-Bahnlinien, S-Bahnlinien (Station *Matzleinsdorfer Platz*, *Westbahnhof*) als auch Buslinien an das Gebiet angebunden. Mit der Station am Westbahnhof besteht zudem die Möglichkeit zum Umstieg in den Regional- und Fernverkehr.³¹⁵

³¹⁵ Vgl. Wiener Linien GmbH & Co KG (2023): Gesamtnetzplan. URL:

https://www.wienerlinien.at/documents/2424499/7499525/Tagnetz_2023-12.pdf/28d46ca1-e198-b563-8911-c2c6358ee301?t=1702297554561

(zuletzt abgerufen am 02.01.2024).

In Bezug auf den MIV ist zu sagen, dass alle im Gebiet befindlichen Straßen Einbahnstraßen sind. Ein Teil der Erlachgasse ist zudem eine baulich ausgestaltete Fußgängerzone und kann weder mit dem Auto noch mit dem Rad befahren werden.

6.8.3. Entstehungsgeschichte und Phasen der Realisierung

Vor der Umsetzung des Pilotprojekts in Favoriten ist eine Studie im Volkertviertel im 2. Bezirk (*Leopoldstadt*) im Jahr 2020 bis 2021 vorausgegangen.³¹⁶ Dabei wurden die Bürgerinnen und Bürger bereits in unterschiedlichen Partizipationsverfahren eingebunden. Die Umsetzung des Projekts wurde jedoch nicht weiterverfolgt.



Abbildung 56 Kreuzungsbereich Herzgasse/Pernerstorfergasse mit temporären Gehsteigvorziehungen und der temporären Fußgängerzone im Hintergrund
Quelle: Eigene Aufnahme.

Im Juni 2022 wurde mit der Errichtung des Supergrätzls im 10. Bezirk begonnen, welches in weiterer Folge auch näher im Detail beschrieben werden soll. Die Zwischen- bzw. Planungsschritte sind im nachfolgenden Kapitel genauer erläutert. Mit Beginn der Umsetzung des Supergrätzls wurden an den Einfahrten in das Gebiet Bodenmarkierungen aufgebracht (siehe Abbildung 57) und die Kreuzungen mit Modalfiltern (Pollern) ausgestattet.

³¹⁶ Vgl. Wolf (o.J.): Supergrätzl – original magazin. URL: <https://original-magazin.at/supergraeztl> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Des Weiteren wurde die Herzgasse zwischen Erlachgasse und Pernerstorfergasse zur Fußgängerzone erklärt und ein Bodenplan des Grätzls auf der ehemaligen Fahrbahnfläche in der Herzgasse aufgebracht (siehe Abbildung 56).



Abbildung 57 Bodenmarkierung im Bereich Erlachgasse/Neilreichgasse
Quelle: Eigene Aufnahme



Abbildung 58 Kreuzungsbereich Erlachgasse/Eckertgasse mit Modalfilter
Quelle: Eigene Aufnahme.

Die Fahrrichtungen wurden verändert, Straßenmöbel aufgestellt und farbliche Bodenmarkierungen (temporäre Gehsteigvorziehungen) insbesondere in den Kreuzungsbereichen aufgebracht. Im Zuge dieser ersten Umgestaltung wurden bereits Parkplätze gestrichen und einer anderen Nutzung zugeführt.

Im Jahr 2023 wurde in Bezug auf die Modalfilter nachgeschärft. Diese wurden häufig missachtet bzw. von Autofahrerinnen und Autofahrern umfahren³¹⁷, weshalb zusätzlich zu den Pollern Betonringe aufgestellt worden sind (siehe Abbildung 58). Seit dem Aufstellen dieser ist es zur Einhaltung der neuen Verkehrsführung gekommen und die Modalfilter erfüllen ihren Zweck vollumfänglich. Im Jahr 2023 gab es ebenfalls eine Vielzahl an Veranstaltungen mit betroffenen Zielgruppen zur Information und Partizipation dieser.³¹⁸ Mit Herbst 2023 erfolgt die erste Phase der baulichen Umsetzung, dabei werden die Bereiche außerhalb der Fußgängerzone umgestaltet. Ab Herbst 2024 ist die bauliche Umsetzung der zweiten Phase geplant. Hierbei werden dann die Bereiche der zukünftigen Fußgängerzone umgestaltet.

Die in der Pilotphase gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Planung der permanenten baulichen Umgestaltung des Grätzls ein.

³¹⁷ Vgl. ORF (2023): Verkehr: Leitsystem in Supergrätzl oft ignoriert. URL: <https://wien.orf.at/stories/3209814/> (zuletzt abgerufen am 21.09.2023).

³¹⁸ Vgl. ebd.

6.8.4. Planungsverlauf und Beteiligungsformate

Nach der Machbarkeitsstudie im Volkertviertel wurden durch den Impuls der Stadtregierung und der Bereiterklärung des 10. Bezirkes ein Supergrätzl umsetzen zu wollen, mögliche Standorte für das Supergrätzl durch die MA 18 und externe Planungsbüros im Bezirk eruiert. Dabei wurde auf unterschiedliche Kriterien wie bspw. die Stadtklimaanalyse-Daten oder den Motorisierungsgrad zurückgegriffen. Weiters sollte an der Außenkante eine Anbindung an den ÖV bestehen und zudem Kennzahlen wie der Motorisierungsgrad in die Auswahl des Gebietes einbezogen.³¹⁹

Mit dem Jahr 2021 startete die Entwicklung eines Konzeptes für das Pilotgrätzl, welches die Grundlage für die Umsetzung der Pilotphase ab dem Jahr 2022 bilden sollte. Parallel dazu hat bereits eine Information der Bürgerinnen und Bürger stattgefunden, wobei hier ein positives Stimmungsbild dem Konzept gegenüber zu erkennen gewesen ist. Im Hintergrund erfolgten die Abstimmungen der zuständigen Magistratsabteilungen, sodass die temporären Maßnahmen und die Änderungen der Verkehrsführung im Zuge der Pilotphase erfolgen konnten. In der Pilotphase im Jahr 2022 wurden unterschiedliche Formate der Beteiligung bzw. Information umgesetzt, um die Bevölkerung zu aktivieren und zu informieren. Die Möglichkeit der grundlegenden Entscheidung, ob ein Supergrätzl in diesem Bereich des Bezirkes entstehen soll, war der Bevölkerung dabei nicht gegeben. Die Anmerkungen der Bevölkerung aus dieser Phase wurden jedoch mit in die Detailplanung, welche im Anschluss an die Pilotphase begonnen hat, eingebunden. Zeitgleich wurde an die Pilotphase noch eine Aktivierungsphase angehängt, in welcher durch die Mobilitätsagentur ein Programm zur Aktivierung der Bevölkerung organisiert worden ist. Durch diese Phase sollte unterbunden werden, dass die Bevölkerung den Eindruck hat, es handle sich um den Endzustand der Umgestaltung. Ab Herbst 2023 begann dann die bauliche Umgestaltung in einer ersten Phase. Bis zum Abschluss der ersten Umsetzungsphase im laufenden Jahr 2024 sind noch weitere Planungen für den zweiten Bauabschnitt notwendig. Im gesamten bisherigen Planungsprozess als auch in der Umsetzung sind diverse Magistratsabteilungen eingebunden.³²⁰

6.8.5. Aktueller Stand der Umsetzung

Aktuell befindet sich das Supergrätzl in der ersten baulichen Umsetzungsphase, welche auf den Plänen der zuständigen Magistratsabteilungen fußt. Der Abschluss der ersten Bauphase ist für das laufende Jahr 2024 geplant. Die Bauarbeiten laufen aktuell im Bereich außerhalb der zukünftigen Fußgängerzone. Dabei werden neue Baumstandorte baulich vorbereitet und Aufpflasterungen an den Rändern des Supergrätzls umgesetzt.

6.8.6. Zukunftspläne

Nach Abschluss der baulichen Maßnahmen soll eine Evaluierung durchgeführt werden, ob und in welchem Umfang die gesetzten Ziele erreicht werden konnten. Darauf aufbauend soll von der Stadtregierung entschieden werden, ob weitere Bestandsgrätzl nach dem Konzept des Supergrätzls umgestaltet werden. Das Interesse weiterer Bezirke für die Umsetzung des Konzeptes ist vorhanden. Es bleibt abzuwarten, ob das Konzept eine großflächige Ausrollung über das Stadtgebiet erfährt oder ob anderen Konzepten der Stadtplanung in Wien Vorrang eingeräumt werden. Die Stadt Wien hat sich diesbezüglich noch nicht geäußert bzw. festgelegt.³²¹

³¹⁹ Vgl. Interview MA 18 am 10.11.2023

³²⁰ Vgl. ebd.

³²¹ Vgl. ebd.

6.8.7. Interviewaussagen der Expertinnen und Experten zum Praxisbeispiel und der Gruppe der blinden und sehbehinderten Personen

Basierend auf der in Kapitel 6.4 erläuterten Auswertung der Expertinnen- und Experteninterviews sind nachfolgend die Aussagen zu den gebildeten Unterkategorien für das Praxisbeispiel in Wien zu finden. Die dabei verwendete Nummerierung entspricht dabei der im Anhang I abgebildeten Struktur, wobei die Hauptkategorie jeweils durch eine einstellige Zahl gekennzeichnet wird.

1 Ansprüche der blinden und sehbehinderten Person

1.1. Hilfsmittel

Je nach Saison sind die Hilfsmittel in ihrer Benützbarkeit eingeschränkt. (Mobilitätsagentur, Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Leitlinien sind notwendig bei Ampeln mit Blindenakustik. (Mobilitätsagentur) Bezüglich der Blindenakustik muss auf eine regelmäßige Kontrolle geachtet werden und diese in der Nutzung einfach und auffindbar sein. (Vereinsmitglied Interessensvertretung) Generell kommen Querungsstellen eine große Wichtigkeit für den Fußverkehr zu. (Mobilitätsagentur)

Für die Orientierung im Raum ist der Taststock das wichtigste und weitverbreitetste Hilfsmittel. Dabei können sowohl künstliche Leitlinien als auch natürliche Leitlinien wie Häuserkanten für die Orientierung genutzt werden. Letztere werden eher begrüßt. Der Blindenführhund als weiteres Hilfsmittel ist für mobile Personen geeignet, die sich auch um den Hund kümmern können. Für die Orientierung stehen darüber hinaus noch andere Hilfsmittel wie Navigationssysteme, taktile Stadtpläne oder Wegbeschreibungen zur Verfügung. Eine Kombination von der Verwendung von Navigationssystemen und Beschreibungen wird als alltagstauglich gesehen. (Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Bei den baulichen Hilfsmitteln ist erkennbar, dass diese in ihrer Nutzung saisonalen Schwankungen unterworfen sind und es neben der Errichtung auch eine Wartung und Instandhaltung dieser bedarf. Durch das Vereinsmitglied werden die Anwendungsgebiete und die Kombination von Hilfsmitteln näher spezifiziert. Diese Aussagen decken sich auch mit den Erkenntnissen aus der Literatur (siehe Kapitel 4.6 - 4.10)

1.2. Kommunikation

Die Weiterentwicklung von Barrierefreiheit kann nur im Dialog sowie interdisziplinär erfolgen und in weiterer Folge geplant werden. (Mobilitätsagentur) Dabei sind der direkte Austausch in eigenen Gremien bzw. das Einholen von Stellungnahmen mögliche Kommunikationskanäle. (MA 18, MA 28) In den Gremien werden die Plangrundlagen bestmöglich erklärt bzw. erfolgt eine Unterstützung durch die Interessensvertretungen. (MA 28) Letztere sind jedoch in der Teilnahme an Sitzungen durch eigene Ressourcen begrenzt. (Mobilitätsagentur)

Missstände werden durch die Personengruppe zumeist eigenständig gemeldet. (Mobilitätsagentur, Vereinsmitglied Interessensvertretung) Dies trifft auch auf defekte Hilfsmittel insbesondere Blindenakustikampeln zu, da hier eine Auslagerung seitens der Stadt Wien stattgefunden hat. (Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Hinsichtlich der Kommunikation von Baustellen wird auf das private Netzwerk der blinden und sehbehinderten Menschen zurückgegriffen, über welches eine Aussendung erfolgen kann. (MA 28, Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Erstellte Broschüren zur Kommunikation von Anforderungen an den Raum haben nicht den gewünschten Erfolg gebracht bzw. waren andere Ansätze, insbesondere rechtlicher Natur, besser geeignet. Eine Sensibilisierung der Baufirmen bzw. eine Kommunikation zur barrierefreien Einrichtung von Baustellen muss stattfinden. (Mobilitätsagentur)

Die Relevanz des Austausches wird betont und es werden zudem einige Formate und Kanäle konkret benannt. Hier zeigt sich jedoch auch, dass insbesondere im Bereich der Baustellenkommunikation auf private Strukturen innerhalb der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen zurückgegriffen wird und die Verwaltung Kommunikationsaufgaben teilweise ausgelagert zu haben scheint. Dies ist sehr fraglich, da die Aufgabe der Informationsbereitstellung der Verwaltung so nur bedingt entsprochen wird und die Personengruppe stärker in Pflicht genommen zu sein scheint als es andere Gruppen werden. Weiters hängt die Kommunikation an privatem Engagement.

1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes

Eine Unterscheidung der unterschiedlichen Bereiche ist durch tastbare Kanten oder andere Materialien zu ermöglichen. (Mobilitätsagentur, Vereinsmitglied Interessensvertretung) Insbesondere die Unterscheidung von Bereichen des Fußverkehrs und der Fahrbahn ist notwendig, auch im Hinblick auf die Verwendung von unterschiedlichen Hilfsmitteln. (Vereinsmitglied Interessensvertretung) Die bauliche Trennung in der Ausgestaltung für die unterschiedlichen Interessengruppen ist unter gewissen Voraussetzungen zu begrüßen. (Mobilitätsagentur)

Von temporären Maßnahmen gehen grundsätzlich keine Einschränkungen aus, da bisherige Strukturen erhalten bleiben. (Mobilitätsagentur) Deren konkrete Ausgestaltung sollte dennoch mit den Interessensvertretungen abgestimmt werden. (MA 18)

Der Gehsteig soll frei von jeglichen Fahrzeugen gehalten werden. (Vereinsmitglied Interessensvertretung) Klare Abstellorte bzw. -zonen für Verkehrsträger jeglicher Art sind notwendig, sodass diese keine Barrieren darstellen. (Mobilitätsagentur)

Die Trennung der Verkehrsarten wird grundsätzlich befürwortet bzw. sollten Bereiche, die dem Fußverkehr vorbehalten sind, erhalten bleiben. (Vereinsmitglied Interessensvertretung) Gehlinien müssen frei von jeglichen Hindernissen sein. (MA 28, Vereinsmitglied Interessensvertretung) Schanigärten müssen hinreichend abgesichert sein. (Mobilitätsagentur, Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Es braucht genügend Abstand zu den Leitlinien, welche frei von Hindernissen gehalten werden muss. Dabei sind sowohl die natürlichen Leitlinien als auch die Leitsysteme freizuhalten. Die natürlichen Abgrenzungen werden den Leitlinien grundsätzlich vorgezogen. Im Bereich von Gehsteigvorziehungen ist die Orientierung aufgrund der Rundung schwierig, da keine rechtwinklige Kante vorhanden ist. Hier können Leitlinien diesen Umstand korrigieren. Das Zwei-Sinne-Prinzip ist zentral und sollte in der Planung und Umsetzung eingehalten werden. (Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Je nach Projektschwerpunkt werden unterschiedliche Materialien verwendet und die Umsetzung der Hilfsmittel variiert dabei ebenfalls. (MA 28)

Lärmquellen schränken die Orientierung ein, dies gilt insbesondere für Baustellenbereiche. Auch die Lautstärke der Blindenakustikampel muss der Umgebung angepasst werden und eine sichere Querung ermöglichen. Baustellen jeglicher Art müssen so abgesichert werden, dass von ihnen keine Gefahr ausgeht bzw. die Orientierung eingeschränkt wird. (Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Die Anforderungen an die Gestaltung des Raumes für blinde und sehbehinderte Menschen ist den Interviewpartnerinnen und -partner aus dem Bereich der Verwaltung bzw. verwaltungsnahen Bereichen bekannt. Die Interessenvertretungen ist in der Formulierung der Anforderungen sehr präzise und zeigt Wege zur Abmilderung von Problemstellen auf. Es zeigt sich hier die Relevanz der Schaffung eines Grundverständnisses auf der einen Seite und die Ergänzung durch Angaben der Interessensvertretung auf der anderen Seite, sodass die bauliche Gestaltung und Nutzung des Raumes dahingehend angepasst werden kann und gemeinsam Lösungen erarbeitet werden können.

2 Superblocks, Superkieze, Supergrätzl

2.1. Lebensqualität

Lebensqualität ergibt sich aus einer Zunahme der Grün- und Freiräume. (Mobilitätsagentur) Diese führt auch zu einer klimawandelangepassten Umgebung. (MA 18)

Mehr Raum für den Fußverkehr und ein verlangsamter bzw. abnehmender Autoverkehr fördern die Lebensqualität. (Mobilitätsagentur) Durch die Umverteilung des Raumes sind vielfältige Nutzungen möglich und der Zusammenhalt als auch das Nachbarschaftsgefühl steigen und tragen zur besseren Lebensqualität bei. (MA 18)

Die Aussagen lassen erkennen, dass Lebensqualität einerseits durch bauliche Maßnahmen verbessert werden kann und andererseits in weiterer Folge die Nutzung und damit die soziale Ebene verbessert werden kann. In Bezug auf den Fußverkehr bedeutet dies, dass durch mehr Fläche die Qualität dieses verbessert werden kann. Neben den allgemeinen Aussagen werden keine expliziten Aussagen zur Gruppe der blinden und sehbehinderten Menschen getätigt.

2.2. Bauliche Umsetzung

Grundsätzlich muss stets abgewogen werden, ob eine Mischung oder Trennung unter gewissen Voraussetzungen die bessere Lösung ist, sprich, welche Verkehrsträger getrennt oder gemischt geführt werden können. Dabei ergeben sich insbesondere in den Kreuzungsbereichen große Herausforderungen. (Mobilitätsagentur)

Die Errichtung der Fußgängerzone ist eine große Verbesserung für den Fußverkehr, da der Raum nicht mehr mit dem MIV geteilt werden muss. Die Mischung mit dem Radverkehr wird nicht als ideal gesehen. (Mobilitätsagentur) Die Fußgängerzone sollte jedoch den Fußgängern allein vorbehalten sein, da sich so sicher fortbewegt werden kann. Abseits dieser wird eine Beibehaltung der baulichen Unterscheidung und Zonierung begrüßt. (Vereinsmitglied Interessensvertretung) Hierzu wird durch die Mobilitätsagentur angemerkt, dass eine Differenzierung der Bordsteinkante notwendig wäre, um den Ansprüchen der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht zu werden. Dabei ist auch die Materialwahl wichtig in Bezug auf die Barrierefreiheit und der Raumwahrnehmung. (Mobilitätsagentur)

Die Abwägung der unterschiedlichen Interessen und Anforderungen in Bezug auf die bauliche Ausgestaltung hat im regulären Verfahren unter Einbindung der unterschiedlichen Ebenen stattgefunden. (MA 28)

Neben der Errichtung der Fußgängerzone sollen auch Cooling-Maßnahmen und Elemente der blau-grünen Infrastruktur umgesetzt werden. Aktuell wurden diese durch temporäre Maßnahmen angedeutet bzw. umgesetzt. (MA 18)

Die Aussagen lassen erkennen, dass es in der Nutzung des Raumes in der Bestandsstadt um eine Abwägung zwischen den unterschiedlichen Interessen geht und welche Verkehrsträger gemischt oder getrennt werden. Durch das Supergrätzl wird die Fläche für den Fußverkehr jedenfalls vergrößert, wenngleich in Bereichen der Fußgängerzonen das Prinzip des Mischens verfolgt wird. Dies stellt hinsichtlich der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und deren Anforderungen an den Raum hinsichtlich der sicheren eigenständigen Mobilität keine Ideallösung dar.

3 Austauschformate und Bewusstseinsbildung

3.1. Diversität

Diversität muss zentraler Punkt der Planung bzw. Planungsverständnisses werden. Es gilt zu hinterfragen, wer der Planungsmaßstab ist. (Mobilitätsagentur)

Dem Thema muss allgemein mehr Raum eingeräumt werden bzw. das Bewusstsein dahingehen verändert werden. (MA 28)

Diversität der Sprachen gilt es bei der Konzeption von Methoden bzw. Formaten mitzudenken. Diesem Umstand wurde beim Supergrätzl bereits Rechnung getragen. (MA 18)

Die Aussagen lassen erkennen, dass das Thema der Diversität bei drei der vier Interviewpartnerinnen und -partner genannt und als wichtig erachtet wird. Zeitgleich sind die Aussagen sehr vage und es ist nur umrissen, welche Veränderungen es für die stärkere Berücksichtigung in Zukunft benötigt und durch wen diese initiiert und umgesetzt werden sollen.

3.2. Partizipation

Partizipation ermöglicht einen Perspektivenwechsel und macht die gelebte Praxis sichtbar. Sie kann anstrengend sein, zeitgleich bildet sie jedoch die Grundlage für die gemeinsame Stadtgestaltung. (Mobilitätsagentur) Sie bildet auch die Grundlage für die Arbeit der Verwaltung. (MA 28) Dabei sind jedoch die verfügbaren Ressourcen als limitierender Faktor bzw. Rahmen zu sehen. Dabei wird diese nicht von der Stadt selbst entwickelt. (MA 18)

Die Einbindung der Zivilgesellschaft ist notwendig, um Ziel der Umverteilung des Raumes zu erreichen. (Mobilitätsagentur) Die Partizipationsmöglichkeiten werden als schlecht bewertet, da keine zielgruppenspezifischen Methoden bzw. Formate verwendet werden. (Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Im Projekt des Supergrätzls hat keine ergebnisoffene Partizipation stattgefunden, da das Projekt grundsätzlich feststand. (MA 18)

Die Interviewpartnerinnen und -partner aus der Verwaltung und aus verwaltungsnahen Strukturen sehen in der Partizipation eine Notwendigkeit für die Weiterentwicklung der Planungen und die Berücksichtigung unterschiedlicher Ansprüche an den Raum. Zeitgleich wird die Partizipation aus der Perspektive der blinden und sehbehinderten Personen als unzureichend und nicht an die Bedürfnisse der Personengruppe angepasst, bewertet. Hier zeigt sich ein klarer Widerspruch in der Zielvorstellung und der aktuell durchgeführten Partizipationsformate. Inwiefern diesem Umstand begegnet werden soll, bleibt weitestgehend offen.

3.3. Beteiligungsformate

Der Austausch zwischen der Verwaltung und den Verbänden ist sehr wichtig und findet auch statt. Die Hinweise werden gerne durch die Verwaltung aufgenommen und die Zusammenarbeit funktioniert gut. Grundsätzlich muss der Austausch noch stärker eingefordert werden und häufiger stattfinden. Hierbei muss jedoch auf die vorhandenen Ressourcen geachtet werden und effiziente Formate gefunden werden. (Mobilitätsagentur)

Im Zuge des Supergrätzls fanden diverse Formate mit den Bürgerinnen und Bürgern statt, hier wurden die betroffenen Zielgruppen angesprochen. Die lokalen Initiativen und Interessenvertretungen wurden daneben auch noch gezielt beteiligt. Die Formate bzw. das Vorgehen haben sich nicht fundamental von anderen Projekten unterschieden, dies war auch nicht Projektschwerpunkt. Eine Abweichung hat sich jedoch dahingehend ergeben, als dass der Schwerpunkt auf der Information der Bürgerinnen und Bürger lag, da das Konzept in der Stadtgesellschaft noch weitgehend unbekannt ist. Zudem hat über den zeitlichen Verlauf noch eine Adaption der Formate stattgefunden bzw. wurden diese verlängert. (MA 18)

Aus verwaltungstechnischer Sicht ist neben dem lokalen Austausch und dem fortwährenden Austausch der Magistratsabteilungen auch der internationale Austausch sehr wichtig, um voneinander zu lernen. Hierbei sind Förderprojekte und die damit geschaffene Austauschplattform hervorzuheben. (MA 18)

Mit den unterschiedlichen Gremien in ihrer gemischten Zusammensetzung und der stufenweisen Vorgangsweise bestehen im Planungsprozess für die diversen Stakeholder und Interessenvertretungen die Möglichkeit, sich auszutauschen und sich zu beteiligen bzw. ihre Interessen abzustimmen. (MA 28)

Neben den Gremien und der theoretischen Abstimmung werden auch Vor-Ort-Termine durchgeführt, um die lokale Situation mit den Planungen abzugleichen und gegebenenfalls Änderungen vorzunehmen. (MA 28, Mobilitätsagentur)

Der Austausch bzw. die Abstimmung zwischen den einzelnen Interessenvertretungen ist zu gering, zeitgleich bestehen große Schnittmengen bzw. mit der Umverteilung des Raumes ein gemeinsames Ziel. (Mobilitätsagentur)

Es ist anhand der Aussagen zu erkennen, dass der Austausch zwischen der Verwaltung, den Bürgerinnen und Bürgern, als auch den Interessensvertretungen als wichtig eingestuft und Notwendigkeit zur Weiterentwicklung und dem gegenseitigen Lernen gesehen wird. Und es diese zu stärken gilt. Hinsichtlich des Praxisbeispiels wurde jedoch auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und das Thema der Barrierefreiheit und die Entwicklung neuer Formate und Methoden kein Schwerpunkt gelegt, sodass dem Anspruch der Innovation nicht entsprochen worden ist. Dies ist vor allem auch dahingehend kritisch zu sehen, als dass ein großer medialer und politischer Fokus auf dem Projekt lag und es von der zeitlichen Ausdehnung die Möglichkeit zur Erprobung neuer Formate gegeben hätte.

3.4. Selbstverständnis

Die Mobilitätsagentur sieht sich selbst als Thinktank und Drehscheibe. (Mobilitätsagentur)

Die MA 18 ist eine strategische Abteilung, beim Supergrätzl hat sie jedoch eher die Rolle der Projektsteuerung übernommen. (MA 18)

Die Interessenvertretung sieht sich als Stellvertreter für ihre Mitglieder und deren Bedürfnisse. (Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Die MA 28 sieht sich als Fachkompetenzstelle für Barrierefreiheit und als Abstimmungsorgan mit den Interessensvertretungen. (MA 28)

Die Aussagen zeigen gewisse Überschneidungsbereiche im Selbstverständnis zwischen den Interviewten, dennoch sind Eigenheiten und Schwerpunkte erkennbar. Es zeigt sich anhand dieser Gegenüberstellung, dass es die unterschiedlichen Akteurinnen und Akteure in der Planung und Gestaltung des Raumes bedarf, um sich den unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen bewusst zu werden und zu berücksichtigen.

3.5. Finanzierung

Durch Fördermaßnahmen des Bundes sind Verbesserungen für den Fußverkehr eher zu erreichen. (Mobilitätsagentur)

Hinsichtlich der Partizipation bzw. des Umfangs ist das Budget ein limitierender Faktor. (MA 18)

Der Schwerpunkt der Projekte gibt den budgetären Rahmen für die Materialwahl vor. Neben den Errichtungskosten sind auch die Instandhaltungskosten mit in die Bewertung bzw. in die Budgetierung einzubeziehen. (MA 28)

Sowohl die Gestaltung der Partizipation als auch die bauliche Ausgestaltung hängen maßgeblich von den bereitgestellten Finanzmitteln ab. Dieser Umstand unterstreicht die Notwendigkeit einer langfristigen und abgesicherten Finanzierung, um Barrierefreiheit und den Umbau der Stadt unter breiter Einbindung der Bevölkerung zu gewährleisten.

4 Rahmendokumente

4.1. Organe

Politikerinnen und Politiker müssen für das Thema der Barrierefreiheit weiter sensibilisiert werden, da sie auch immer einen eigenen Schwerpunkt in ihrer Arbeit und damit in weiterer Folge auch für die darunterliegenden Ebenen mitbringen. (Mobilitätsagentur)

Dabei ist die Stadtregierung auch der Impulsgeber für das Projekt des Supergrätzls gewesen. Den Planungsbüros kam in weiterer Folge die Planung der Verkehrsorganisation und der Partizipation zu. Grundsätzlich existiert in der Stadt eine klare Kompetenzverteilung zwischen den Magistratsabteilungen, diese wurde jedoch im Projekt des Supergrätzls teilweise adaptiert bzw. aufgeweicht. (MA 18)

Für die Erstellung der Detailpläne wurde auf bereits bestehende Strukturen hinsichtlich der Einbindung der Stakeholder zurückgegriffen, dabei sind neben der Mobilitätsagentur auch die Wiener Linien, die Wirtschaftskammer, aber auch der ÖBR beteiligt. (MA 28) Der ÖBR als auch die IVMB sowie das Kuratorium für Verkehrssicherheit sind wichtige Organe für das Einbringen der eigenen Interessen. (Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Für die Ausarbeitung der Standards sind die Austrian Standards mit ihren Ausschüssen wichtig. (Mobilitätsagentur, Vereinsmitglied Interessensvertretung)

Auch der Wissenschaft bzw. den Universitäten kommt eine wichtige Rolle in Bezug auf das Thema der Barrierefreiheit zu. (MA 28)

Für die Kontrolle der Einhaltung der Vorgaben bzw. der Genehmigung von Vorhaben kommen den Kontrollorganen und Genehmigungsbehörden eine wichtige Stellung zu. (Mobilitätsagentur)

Es wird deutlich, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Organe einerseits für die Entwicklung von Standards, der Planung des Raumes als auch die Kontrolle der Vorgaben in der Nutzung und Gestaltung des Raumes notwendig und vorhanden sind. Das Thema der Barrierefreiheit soll zukünftig in unterschiedlichen Formaten und Dimensionen zentraler behandelt werden, inwiefern die bereits bestehenden Strukturen und Formate dahingehend weiterentwickelt werden können, bleibt dabei in den Aussagen teilweise unklar.

4.2. Rechtliche Vorgaben

Durch einschlägige Bundesgesetze konnte einerseits die Aufmerksamkeit für das Thema Barrierefreiheit erhöht werden und andererseits das Einfordern dieser verbessert werden. (MA 28)

Den Normen und Richtlinien kommen eine wichtige Stellung zu, da auf sie verwiesen werden kann und der Austausch so zwischen den Beteiligten sowie die Umsetzung effizienter möglich ist. (Mobilitätsagentur) Sie sind auch die Grundlagen für die Behörden in der Genehmigung und Überprüfung von Vorhaben. (Mobilitätsagentur, MA 28) Durch die Festlegungen in vielen unterschiedlichen Dokumenten müssen diese stets für die Projekte zusammengetragen werden. (MA 28)

Für konkrete bauliche Ausgestaltungen fehlen detaillierte Standards. Diese sind noch in Ausarbeitung, was zu einer Vielzahl an unterschiedlichen baulichen Ausführungen in der Praxis führt. (Mobilitätsagentur) So entsteht für die Behörden ein eigener Ermessensspielraum in der konkreten Ausgestaltung. (MA 28)

Der StVO kommt eine große Rolle in der Sanktionierung von Fehlverhalten zu und schafft zeitgleich eine Rechtswirkung gewisser baulicher Ausführungen. (Mobilitätsagentur)

Dem Mietrecht kommt gerade auch in Bezug auf das Thema der Gentrifizierung eine zentrale Stellung zu. Hier sind Anpassungen zu prüfen und gegebenenfalls durch den Bund zu beschließen. (MA 18)

Den Normen und Standards als auch den gesetzlichen Grundlagen kommt laut den Aussagen ein wichtiger Stellenwert in Bezug auf das Thema der Barrierefreiheit und damit auch den Ansprüchen an den Raum zu. Vieles konnte bereits in den Dokumenten verankert werden, es braucht jedoch eine Weiterentwicklung und Präzisierung. Weiters gibt es ergänzende Rechtsdokumente, welche ebenfalls zu überprüfen und gegebenenfalls adaptiert werden müssen.

6.8.7.1. Begehung und Fotodokumentation

Durch die Begehung des Supergrätzls in seinen unterschiedlichen Phasen konnte eigenständig Eindrücke gesammelt und mit denen aus der Literatur gewonnenen Anforderungen an den Raum abgeglichen und zusätzlich mit Fotos dokumentiert werden. In der Pilotphase wurden mit den Markierungen neue Bereiche zur Nutzung angedeutet. Die Gehrelationen und die Kanten der Gehsteige wurden dabei erhalten und die aufgestellten Möbel am Boden fixiert, sodass diese nicht beweglich sind und eventuell eine Gefahr bzw. ein Hindernis darstellen können. Sowohl die vorhandenen Poller als auch die hinzugefügten neuen Poller sind alle mit einem rot-weiß-roten Band versehen und heben sich damit kontrastreich von der Umgebung ab. Das gleiche gilt auch für die zusätzlich aufgestellten Betonringe in der Kreuzungsmitte, welche sich jedoch außerhalb der Gehrelationen befinden. Die vorhandenen Schanigärten sind überwiegend auf der Fahrbahn angesiedelt und baulich abgegrenzt.



Abbildung 59 Baustelleabsicherung im Bereich eines neuen Baumstandortes

Quelle: Eigene Aufnahme.

Temporäre Hindernisse wie Fahrräder, Roller u.dgl. wurden zu Zeiten der Begehung nicht wahrgenommen, wenngleich dies nur eine Momentaufnahme darstellt. Eine vorhandene Freitreppe, welche die Gefahr des Unterlaufens geboten hat, wurde durch bauliche Elemente ebenfalls abgesichert, wenngleich noch nicht vollumfänglich. Die Hausfassaden als natürliche Leitlinien sind fast vollständig frei von Hindernissen gewesen und konnten somit ihrer Leitfunktion gerecht werden.

In Bezug auf die bauliche Umgestaltung des Grätzls ist festzustellen, dass den

Regularien zur barrierefreien Baustellenabsicherung nur bedingt entsprochen wird, so sind während der ersten Bauphase weiterhin scharfkantige Verkehrsschilder auf dem Gehsteig zu finden. Durch das Verdrehen des Sockels ergibt sich hieraus eine Verletzungsgefahr bzw. wird generell die Gehsteigbreite dadurch eingegrenzt. Die geschilderten Eindrücke beziehen sich auf den Zeitraum vom Sommer 2022 bis zum Herbst 2023.

6.8.7.2. Masterplan gehen

Beim *Masterplan Gehen* handelt es sich um einen lokalen Masterplan in Bezug auf den Fußverkehr. Dieser umfasst neben der Analyse auch die Entwicklung eines Zielnetzes und der Maßnahmenausarbeitung. Durch das Vorhandensein eines solchen Planes können im Zuge der Förderschiene *klimaaktiv mobil* Fördermittel abgerufen werden, welche für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen verwendet werden können.³²²

Der 10. Wiener Gemeindebezirk hat bereits einen Masterplan Gehen erarbeitet. Im Fußverkehrskonzept werden der Ist-Zustand, die Ziele und die Handlungsfelder beschrieben. Ergänzt

³²² Vgl. Mobilitätsagentur Wien (2023): Masterplan gehen: Zu-Fuß-Gehen wird gefördert. URL: <https://www.wienzufuss.at/masterplan-gehen/> (zuletzt abgerufen am 25.01.2024).

werden diese Aussagen um drei Karten, welche den Bestand, die Defizite und das Zielnetz zeigen.³²³ Im Bericht wird u.a. bei der Beschreibung auf die Gruppe der blinden bzw. sehbehinderten Menschen eingegangen, mit dem Verweis, dass taktile Leitsysteme benötigt werden.³²⁴ Die Maßnahme 18 (*Inklusion im öffentlichen Raum*) benennt diese Gruppe explizit mit anderen in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen sowie älteren Personen. Ziel ist es, Wege ohne Hindernisse zu gewährleisten, genügend Sitzmöglichkeiten bzw. Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen und akustische sowie taktile Leitsysteme in den öffentlichen Raum zu integrieren.³²⁵

Eine weitere Maßnahme aus dem Masterplan des Bezirkes ist die Maßnahme 29 (*Barrierefreiheit bei Baustellen*), bei welcher auf die bestehenden in den Normen festgelegten Mindestanforderungen verwiesen wird. Hervorzuheben seien hier die taktilen Tastleisten bei Umwegen durch Baustellen und die Beschilderung zur nächsten barrierefreien Quermöglichkeit. Der Bezirk sieht auch in der Bewusstseinsbildung einen wichtigen Beitrag, um die Interessen aller Nutzenden des öffentlichen Raumes stärker mitzudenken, temporäre Hindernisse in ihrer Anzahl zu reduzieren und somit auch einen Beitrag zur Barrierefreiheit bzw. Inklusion zu leisten (vgl. Maßnahme 31).³²⁶

Es zeigt sich anhand der Auszüge aus dem Masterplan Gehen für den 10. Bezirk, dass ein Problembewusstsein im Bezirk in Bezug auf die Einschränkungen im Bereich des Fußverkehrs für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen vorhanden ist und bereits Maßnahmen, um dem entgegenzuwirken, entwickelt worden sind. Inwiefern diese auch in der Praxis umgesetzt werden und Verbesserungen für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen bringen wird, bleibt abzuwarten.

³²³ Vgl. Mobilitätsagentur Wien (2023): Masterplan Gehen Favoriten: Fußverkehrskonzept für den 10. Wiener Gemeindebezirk. Bezirksvorstehung Wien Favoriten & MA 18. URL: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2023/04/Masterplan_Gehen_Favoriten_2023.pdf (zuletzt abgerufen am 19.09.2023).

³²⁴ Vgl. ebd. S.7.

³²⁵ Vgl. ebd. S.36f.

³²⁶ Vgl. ebd. S.42.

7. Ergebnisse der Analyse der Praxisbeispiele

7.1. Beschreibung der Praxisbeispiel mit Schwerpunkt auf der Personengruppe der sehbehinderten und blinden Menschen

In den nachfolgenden Abschnitten sollen die Aussagen aus den Interviews bzw. der daraus gewonnenen Eindrücke hinsichtlich der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Personen in Bezug auf das Konzept der Superblocks, Superkieze und des Supergrätzls zusammengefasst dargestellt werden.

7.1.1. Barcelona-Poblenou

Die Stadtverwaltung in Barcelona hat aus den Erfahrungen des Superblocks in Poblenou gelernt und ihre Partizipationsformate in weiterer Folge angepasst. Der Top-Down-Ansatz hat sich als nicht zielführend erwiesen, sodass in den Folgeprojekten vermehrt auf Partizipation und Zusammenarbeit mit den lokalen Akteurinnen und Akteuren, Verwaltungseinheiten und den einzelnen Gruppen gesetzt worden ist. So werden seitdem u.a. Begehungen durchgeführt, bei denen sehende Personen durch das Tragen von Augenbinden temporär verblinden und so am eigenen Körper erfahren können, wie Mobilität für diese Personengruppe funktioniert. Somit kann eruiert werden, was es für eine selbstständige Mobilität an Infrastruktur benötigt und welche Rahmenbedingungen erfüllt sein müssen. Ziel ist es, diese Erfahrungen für die Bewusstseinsbildung und in weiterer Folge Anpassung des eigenen Verhaltens stattfinden zu lassen. Des Weiteren wurden spezielle Formate mit lokalen Handelstreibenden durchgeführt, um deren Interessenlagen kennenzulernen und in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Hier ist nicht eindeutig geklärt, inwiefern hier auch Inhalte bezüglich der Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Menschen thematisiert worden sind. Grundsätzlich ist jedoch aus dem Interview mit der Stadtverwaltung Barcelona hervorgegangen, dass bereits Regularien existieren, welche das Verstellen von Hausfassern unterbindet, sodass diese natürliche Orientierungskanten stets frei von Hindernissen sind. Generell kann festgehalten werden, dass sehr viele Gruppen in den Partizipationsprozess inkludiert werden, um deren Interessenlagen in die weitere Planung miteinzubinden. Mit dem IMPD existiert in Barcelona eine eigene Verwaltungseinheit, welche sich den Themen der Menschen mit Behinderungen widmet und in weitere Prozesse wie bspw. die Auswahl neuer Materialien und Fahrzeuge für den ÖV eingebunden ist. Welche genaue Rolle sie auch bei der Planung und Umsetzung der Superblocks in Barcelona spielen, konnte aufgrund der Nicht-Beantwortung der Interviewanfrage nicht erhoben werden. Grundsätzlich ist jedoch aus dem Interview zu erkennen, dass die Stadt bereits auf diversen Ebenen, sowohl im rechtlichen als auch in der organisatorischen, baulichen Ebene und im bewusstseinsbildenden Bereich die Interessenlagen der blinden und sehbehinderten Menschen einbindet. Bezogen auf die Bürgerinitiative ist erkennbar, dass diese nicht immer ein Verständnis für die Umsetzung bestehender Regularien hat bzw. sich der Notwendigkeit gewisser Elemente bzw. Hilfsmittel bewusst ist.

7.1.2. Berlin-Kreuzberg

Im Gespräch mit der zuständigen Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt konnte nicht der Eindruck gewonnen werden, dass die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen im besonderen Maße eingebunden worden ist. Es handelt sich beim Praxisbeispiel um ein nur teilweise umgesetztes Projekt, welches daher nur bedingt bzw. temporär umgestaltet worden ist. Diesbezüglich konnte jedoch auf eine Stellungnahme des Gremiums Fußverkehrs zurückgegriffen werden, welche in temporären Maßnahmen durchaus einen Rückschritt bzw. eine Gefahr für die eigenständige Mobilität der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen sieht. Grundsätzlich ist mit dem aktuell gültigen Mobilitätsgesetz und den daran angegliederten Ausführungsvorschriften eine umfangreiche Grundlage für die Berücksichtigung der Interessen der blinden und sehbehinderten Personen vorzufinden, da diese in die Erstellung des Gesetzes eingebunden gewesen sind. Des Weiteren wurden auch seitens der zuständigen Senatsverwaltung Leitfäden für die Verkehrsberuhigung in Kiezen erstellt, welche die Interessenlagen der blinden und sehbehinderten Menschen ebenso berücksichtigen. Diese Dokumente befinden sich jedoch aktuell, wie das Konzept der Superkieze im Allgemeinen, in einer Überarbeitung, da es zu einem politischen Wechsel in der Stadtregierung und damit verbunden auch zu einem Wechsel der verkehrspolitischen Ausrichtung gekommen ist.

Den politischen Umbrüchen gegenüber steht der Verein Changing Cities e.V., welcher sich für die großflächige Ausrollung des Konzeptes der Superkieze ausspricht und seine Hauptrolle in der Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger bei der Verkehrsberuhigung der eigenen Kieze sieht, besorgt gegenüber. Selbstkritisch gibt der Verein jedoch zu, dass die Kommunikation nicht barrierefrei ist und damit auch nicht alle Menschen erreicht werden. Weiters ist man sich der Fehleranfälligkeit der schnellen und durch Bürgerinnen und Bürger getriebenen Umsetzung durchaus bewusst, versucht jedoch hier auch mit eigens entwickelten Vorgaben bzw. den Austausch mit anderen Gruppen diesem Thema mehr Raum einzuräumen und stärker in der Planung zu berücksichtigen. Als Problem wird jedoch die Größe des Vereins und die damit verbundenen verfügbaren Ressourcen (Personal, Zeit, Finanzmittel) in Bezug auf den notwendigen Austausch und die Bündnisarbeit gesehen. Auch Veranstaltungsformate sind teilweise nicht barrierefrei, was jedoch laut Verein offen kommuniziert wird und in aktuell in Kauf genommen wird, da das Ziel der Verkehrsberuhigung und dem weiteren Umsetzen von Kiezblöcken in Berlin vorangestellt wird. Dies fußt auch auf den veränderten aktuellen politischen Rahmenbedingungen, welche vom Verein als große Gefahr für das Erreichen der gesetzten Ziele angesehen wird und wovon auch eine Gefahr für andere, ähnliche Projekte in Deutschland ausgehen kann.

Aktuell zeigt sich in Berlin ein ambivalentes Bild, da die rechtlichen Grundlagen für die Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes mit dem Mobilitätsgesetz und den daran angelagerten Vorschriften größtenteils vorhanden sind, zeitgleich droht für die Zukunft eine Novellierung der Vorschriften und damit auch eine Abkehr der Superkieze. Da es sich um aktuell laufende Verfahren und Vorgänge handelt, lässt sich noch keine Aussage für die Zukunft treffen, sodass es sich allenfalls um Spekulationen handeln würde, hier vorzugreifen. Eines ist erkennbar, dass es aktuell zu einer starken Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum und der Verteilung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern kommt.

Hinsichtlich der Einbindung der Interessen der Personengruppe der sehbehinderten und blinden Menschen ist festzuhalten, dass die im Verlauf zur aktuellen baulich durchgeführten Umsetzung verwendeten Methoden vielfach nicht oder nicht vollumfänglich für die Zielgruppe der blinden und sehbehinderten Menschen geeignet war. Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, dass v.a. mit visuellen Elementen, wie Plänen und Visualisierungen, gearbeitet worden ist.

Mit der Erprobung im Raum von unterschiedlichen Anordnungen von Stadtmobiliar und Verkehrsregeln ist zudem ein Wechsel der bekannten Strukturen erfolgt. Inwiefern hier eine zielgruppenspezifische Kommunikation stattgefunden hat, ist in der Rückschau nicht mehr nachvollziehbar gewesen.

Neben der projektspezifischen Kommunikation existieren jedoch mit den offiziellen Austauschformaten (Gremium Fußverkehr als auch der AG Bauen und Verkehr barrierefrei) weiterhin zwei Formate, in welchen ein Austausch und eine Abstimmung der Interessenslagen stattfinden kann.

Wenngleich das Projekt noch nicht abgeschlossen ist, so ist doch erkennbar, dass es in Bezug auf die Interessen der blinden und sehbehinderten Menschen noch Nachbesserungsbedarf gibt. Einerseits im Bereich der baulichen Strukturen und andererseits auf der Ebene der Kommunikation bzw. der Bewusstseinsbildung. Insbesondere dem letzten Punkt kommt beim Praxisbeispiel aus Berlin ein großer Stellenwert zu. Dies ist auch mit der Charakteristik der Bergmannstraße mit ihren vielen Geschäften und Lokalen geschuldet.

Aus dem Interview mit dem Verein Changing Cities ist zudem auch hervorgegangen, dass die Kommunikation bisher auch seitens des Vereines nicht barrierefrei gewesen ist, man sich dieser Tatsache jedoch bewusst ist und diesbezüglich aktuell an neuen Formaten bzw. einem neuen Webauftritt arbeitet. Insgesamt ist festzustellen, dass es dem Verein v.a. darum geht, die Menschen zu befähigen, ins Machen zu kommen und man daher Fehler teilweise bewusst in Kauf nimmt. Dies ist aus der Perspektive der blinden und sehbehinderten Menschen stark zu hinterfragen, da diese Fehler auch Barrieren bzw. Gefahren für sie bedeuten können und die eigenständige Mobilität in weiterer Folge beeinträchtigen könnte. Es muss daher unbedingt darauf geachtet werden, dass dieser Umstand bestmöglich unterbunden wird.

7.1.3. Wien-Favoriten

In Wien wurden bei der Planung des Supergrätzls auf bewerte Strukturen und Formate in Bezug auf blinde und sehbehinderte Menschen zurückgegriffen und diese in weiterer Folge auch durchgeführt. Insbesondere die Einbindung des ÖBR als Interessenvertretung von Menschen mit Behinderungen ist hier von Relevanz gewesen. Ähnlich wie bei anderen größeren (Gestaltungs-)Projekten wurden Begehungen durchgeführt, welche Defizite im Bereich des Supergrätzls vor seiner baulichen Umgestaltung aufzeigen sollten. Die dadurch gewonnenen Anregungen bzw. Informationen und deren Einbindung in die Planung wurden von den Beteiligten, sowohl von der Verwaltung als auch der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen, als positiv bewertet. Abseits dessen fanden keine gezielten Angebote für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen statt bzw. konnten aufgrund der Nicht-Beantwortung der Interviewanfrage durch das zuständige Planungsbüro keine weiteren Informationen diesbezüglich eingeholt werden. Im Gespräch mit der MA 18 hat sich jedoch gezeigt, dass der Fokus auch nicht auf dieser Gruppe im Speziellen gelegen ist, sondern dass generell der Fokus auf der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung bzw. -information und den unterschiedlichen Formaten (Fragebögen, Spaziergänge, diverse Aktivitäten im Bereich der Herzgasse) lag. Dieser Umstand wurde damit begründet, dass es sich bei dem Konzept um ein für weite Teile der Bevölkerung nicht bekanntes Konzept handelt und daher der Informationsbedarf als hoch eingestuft worden ist. Mit der Schnittstelle zwischen der beauftragten Person für Barrierefreiheit der Mobilitätsagentur und der beauftragten Person für Barrierefreiheit der MA 28 besteht jedoch abseits des Konzeptes des Supergrätzls bereits ein Format, welche die Interessen der blinden und sehbehinderten Menschen bestmöglich in der Planung versucht, zu berücksichtigen und welche für einen anlassbezogenen Austausch genutzt wird. Sowohl die Mobilitätsagentur als auch das Vereinsmitglied der Interessenvertretung sehen die Notwendigkeit einer Vertiefung des Austausches in Bezug auf die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes im Allgemeinen. Das Vereinsmitglied drückte im Interview aus, dass die Arbeit in den Gremien sehr langwierig und der Fortschritt gering ist. Dem kann sich die Mobilitätsagentur dahingehend anschließen, als das bereits erreichte Fortschritte im Planungsverständnis und in der baulichen Ausführung sich teilweise wieder zur Ausgangslage zurückentwickeln.

Es zeigt sich, dass in der Verwaltung bereits viele Strukturen und Abteilungen zum Thema der Barrierefreiheit existieren, es abseits davon wenige bzw. keine Angebote gibt, welche speziell auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten ausgerichtet sind. Weiters findet eine unzureichende Sensibilisierung der Bevölkerung und der Wirtschaft statt. Dies ist auch durch die Begehungen und die Fotodokumentation ersichtlich. Im Fall des Praxisbeispiels hat keine Innovation hinsichtlich der Einbindung der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und deren Raumannsprüche gegeben.

7.2. Zusammenschau der Praxisbeispiele

Die Zusammenschau der gewählten Praxisbeispiele zeigt, dass es in allen drei Städten sowohl rechtliche als auch strategische Ziele gibt, welche das Konzept der Superblocks, Superkieze, Supergrätzl umfassen und die Bedürfnisse der Zielgruppe der blinden und sehbehinderten Menschen berücksichtigen. Durch die unterschiedlichen Stadien und lokalen Settings, in welchen sich die Praxisbeispiele befinden, ist ein vollumfänglicher Vergleich bzw. eine Gegenüberstellung nicht möglich. Es zeigt sich jedoch, dass das Bewusstsein für die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Menschen in den einzelnen Städten und Ebenen teils stark schwankt. Weiters ist zu erkennen, dass die Interessen der sehbehinderten und blinden Menschen nicht Kernthema bzw. Fokusthema der Konzepte der Superblock, Superkieze und Supergrätzl sind. Vielmehr werden die Interessen und die notwendigen Adaptationen des Raumes in formellen Verfahren eingebunden und in der weiteren Planung entlang der rechtlichen Vorgaben berücksichtigt. Dabei ist auch zu erkennen, dass die Zivilgesellschaft sich dieser Vorgangsweisen bzw. der Vorgaben nicht oder nicht vollumfänglich bewusst ist, was sich in weiterer Folge auch in deren Handlungen im öffentlichen Raum und einer Einschränkung der eigenständigen Mobilität der blinden und sehbehinderten Menschen durch den Aufbau von Barrieren zeigt. An diesen Umstand soll insbesondere bei den Handlungsempfehlungen angeknüpft werden.

Das Konzept der Superblocks ist primär ein Konzept, welches auf der Neuorganisation der Verkehrsströme bzw. des öffentlichen Raumes aufbaut. Dabei werden die Mobilitätszwecke nicht direkt in den Fokus genommen, so ist eine Umverteilung der Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen jeglicher Art nicht angedacht oder Bestandteil des Konzeptes. Diese Erweiterung wäre jedoch anzudenken, um die damit verbundenen Wegelängen und potenzielle Barrieren abzubauen.

Bei den unterschiedlichen Fallbeispielen hat sich gezeigt, dass es unabhängig davon ist, ob das Projekt primär *bottom-up* oder *top-down* in die Stadt bzw. in die Umsetzung kommt, denn es fehlt im Spektrum von der Zivilbevölkerung bis zur Verwaltung an Bewusstsein für das Thema der Barrierefreiheit und den Anforderungen der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen in dem Ausmaß wie es notwendig wäre, um den Raum für alle nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch umgesetzt zu sehen. Es gilt daher gezielt Formate, Methoden und Instrumente zu finden, um auf die Akteurinnen und Akteure des öffentlichen Raumes abgestimmte Wege zu finden, um das Bewusstsein zu schaffen und damit den Grundstein für ein neues Verhalten im und mit dem öffentlichen Raum herbeizuführen.

Das Konzept der Superblocks im klassischen Sinne (Verkehrsberuhigung) bringt an sich keine automatische Verbesserung für blinde und sehbehinderte Menschen mit sich, da auf bereits verwendete Instrumente, Regularien und in weiterer Folge bauliche Elemente aufgebaut wird. Dies hat zur Folge, dass keines der analysierten Beispiele die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen speziell im Fokus hat.

Die nachstehende Tabelle 1 zeigt in Auszügen für die einzelnen Praxisbeispiele und Themen die Gemeinsamkeiten und Unterschiede hinsichtlich der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und der lokalen baulichen Ausführung, sowie der Rahmenbedingungen und der Einbindung der Personengruppe in den Entstehungsprozessen.

Tabelle 1 Gegenüberstellung der Praxisbeispiele

| | Barcelona | Berlin | Wien |
|--|--|---|--|
| Hilfsmittel und bauliche Gestaltung | Taktile Bodenindikatoren wurden als Abgrenzung der neugeschaffenen Bereiche aufgebracht. Die Querungsstellen sind taktil erfassbar und in ihrer Lage gleichgeblieben. | Mit den aufgeklebten TBI an den Querungsstellen und Gehsteigvorziehungen wurden zusätzlich zur Orientierung anhand des klassischen Aufbaus des Berliner Gehsteigen Hilfsmittel geschaffen. | In der Pilotphase wurden keine Eingriffe im Bereich der Gehsteige vorgenommen und keine neuen Hilfsmittel im Grätzl geschaffen. |
| Lokale Rahmenbedingungen | Es existieren in Barcelona Vorgaben zur Gestaltung und Nutzung des Straßenraumes, welche die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und deren Ansprüche an den Raum berücksichtigen. | Mit dem Mobilitätsgesetz und den ergänzenden Ausführungsvorschriften existiert eine breite und detaillierte Basis, welche die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen sowohl in der baulichen Gestaltung als auch in Gremien stärker berücksichtigt. | Mit den Normen und Standards gibt es detaillierte Vorgaben zur Ausgestaltung und Nutzung des Raumes, um diesen für blinde und sehbehinderte Menschen nutzbar zu machen. |
| Beteiligungs- und Austauschformate | Es hat keine Partizipation in Poblenu stattgefunden. Eine Weiterentwicklung der Methoden und eine Einbindung der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen hat bei anderen Superblocks stattgefunden. | Die Partizipationsformate waren nicht spezielle auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen ausgerichtet. | Der Fokus lag auf der Information und Aktivierung der Bevölkerung. In Bezug auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen wurde auf etablierte Austauschformate zurückgegriffen. Abseits davon hat keine Fokussierung auf diese Personengruppe stattgefunden. |

Es zeigt sich mit der direkten Gegenüberstellung, dass insbesondere im Bereich der lokalen Rahmenbedingungen in allen drei Städte eine gute Basis an Vorgaben für die Gestaltung des Raumes vorliegen. In Bezug auf den Austausch und die Beteiligung ist in allen Städten festzustellen, dass die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen nicht im Fokus gestanden ist. Hinsichtlich der eingesetzten Hilfsmittel sind sowohl in Barcelona und Berlin taktile Bodenindikatoren zum Einsatz gekommen. In Wien wurden in der Pilotphase hingegen keine zusätzlichen Hilfsmittel eingesetzt, da allerdings auch keine baulichen Eingriffe im Bereich der Gehsteige stattgefunden haben.

8. Schlussfolgerung und Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Superblockkonzeptes

Bei den Handlungsempfehlungen erscheint es sinnvoll in harte, rechtsverbindliche und weiche, strategische und bewusstseinsbildende Faktoren und Instrumente zu unterscheiden. Bei den Handlungsempfehlungen wird sich aufgrund der vertieften Bearbeitung der Strukturen der Stadt Wien auch auf diese fokussiert.

Die Handlungsempfehlungen umfassen dabei drei Bereiche: Infrastruktur, Gesetze und rechtliche Vorgaben sowie Austauschformate und Bewusstseinsbildung. Diese drei Bereiche gilt es weiter nach den Handlungsebenen zu unterteilen. Diese wären: Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft sowie Wissenschaft und Forschung. Eine Gewichtung und eine Ausbalancierung der einzelnen Interessenlagen sind notwendig. Allen Handlungsempfehlungen liegt das Ziel der Schaffung der Barrierefreiheit als Normalität zugrunde (siehe Abbildung 60).

Diese Haltung baut auf einem fundamentalen Paradigmenwechsel auf, welcher einerseits den theoretischen Rahmen, den Rahmen für die praktische Umsetzung, sowohl im baulichen als auch im rechtlichen Sinne, sowie in der Nutzung des öffentlichen Raumes aufspannt. Es braucht alle Mitglieder der Gesellschaft, um diese Veränderung herbeizuführen. Eine fortlaufende Evaluierung und eine Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen ist hier stets im Hintergrund durchzuführen und Schritte der Ausverhandlung zu wiederholen.

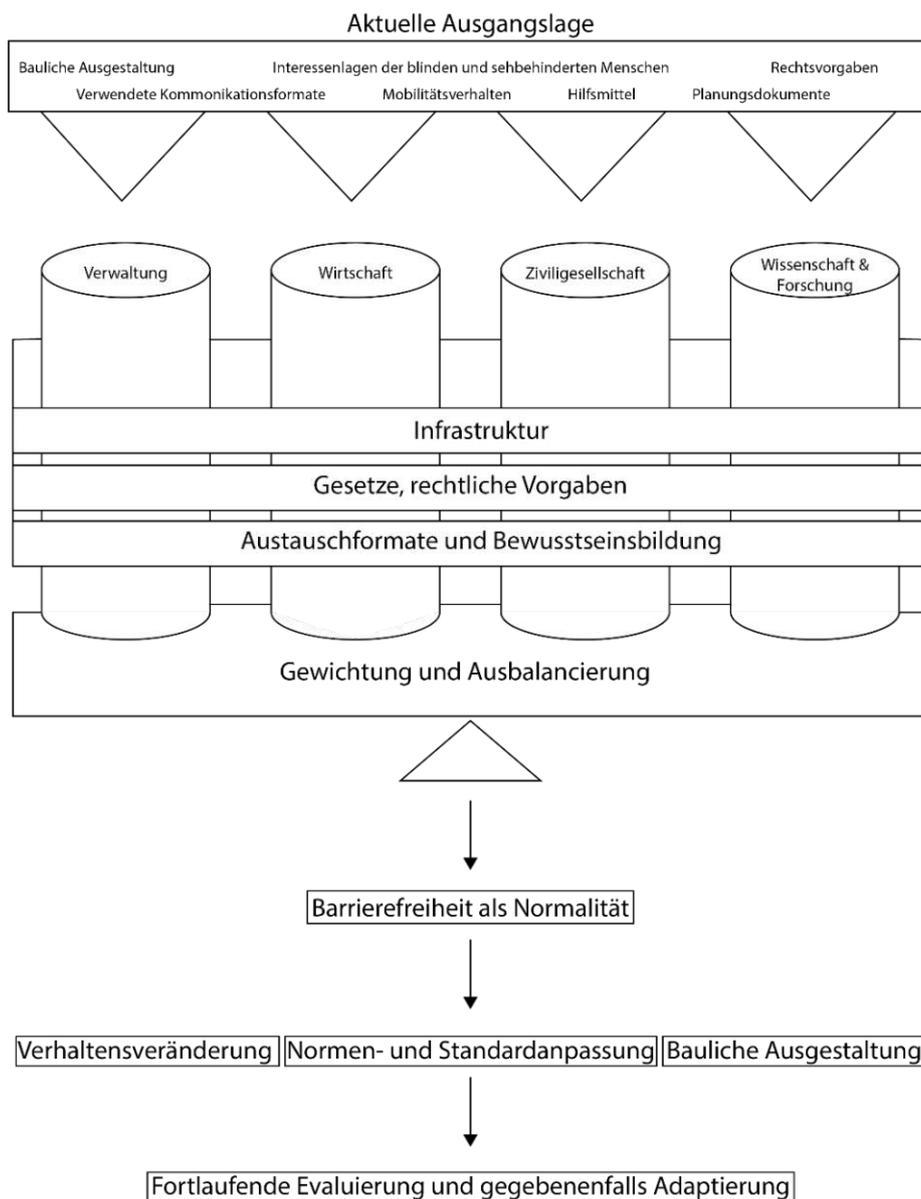


Abbildung 60 Darstellung der notwendigen Ebenen der Handlungsempfehlungen zur Adaptierung des Superblock-Konzeptes für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen
Quelle: Eigene Darstellung.

8.1.1. Harte Faktoren

Normen und Standards

Hinsichtlich der harten Faktoren hat die Analyse der gültigen ÖNORMEN als auch der RVS gezeigt, dass hier bereits eine große Fülle an Vorgaben hinsichtlich einer breiten Spannweite an im öffentlichen Raum befindlichen Gegenstände und Nutzungen vorhanden ist. Diese gilt es daher durch die zuständigen Stellen stärker zu kontrollieren und gegebenenfalls zu ahnden. Hierbei sind vor allem die zuständigen Verwaltungseinheiten wie bspw. die MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) und die MA 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten), als auch die Bezirksämter hinsichtlich einer Ausweitung der aktuellen Kontrollen und Überprüfungen einzubeziehen. Eine Verschiebung und Bündelung der Kompetenzen und eine Ausweitung des Austausches mit weiteren in der Verwaltung befindlichen Abteilungen ist zu prüfen.

Parallel dazu ist erkennbar, dass die Vielzahl an Dokumenten und deren Detailgrad das Arbeiten und das Umsetzen durch die Magistratsabteilung teilweise stark beeinträchtigen bzw. in der zeitlichen Dimension ausdehnen. Eine Sammlung und Gegenüberstellung der Festlegungen und eine mögliche Reduktion durch das Streichen von Redundanzen wäre hier zu prüfen. Es soll an dieser Stelle unterstrichen werden, dass es in jedem Fall zu keiner Verschlechterung für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen und ihrer eigenständigen Mobilität kommen darf. Dies ist durch die Einbindung der Interessenvertretungen zu gewährleisten.

Der Verwaltung kommt gemeinsam mit der Wissenschaft und Forschung und den Interessenvertretungen eine wichtige Rolle in der Normen- und Standardentwicklung zu. Weiters ist jedoch auch die praktische Umsetzbarkeit mit den jeweiligen Organen bzw. Bereichen abzuklären. Wichtige Stakeholder wären hier die Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr, der Verein Austrian Standards International - Standardisierung und Innovation als Erstellungsorgane der Normen und Standards. Die Einbindung des österreichischen Behindertenrates als Dachorganisation und Vertreter für Menschen mit Behinderungen, sowie der MA 28 und der MA 46 als primär zuständige Verwaltungseinheiten ist zu gewährleisten. Weiters sind Interessenvertreterinnen und -vertreter aus der Wirtschaft (bspw. Gastronomie und Bauwirtschaft) bei der Weiterentwicklung der Standards einzubeziehen. Es zeigt sich, dass hier alle Ebenen benötigt werden, um praxistaugliche und detaillierte Vorgaben zu entwickeln.

Shared Mobility

Insbesondere die Erfahrungen mit den Leihrollern hat in Wien gezeigt, dass es neben den sanften und bewusstseinsbildenden Maßnahmen teilweise rechtliche Eingriffe seitens der Stadtregierung im Bereich der *shared mobility* bedarf, um Fehlverhalten und damit eine Verschlechterung der eigenständigen Mobilität von blinden und sehbehinderten Personen zu unterbinden. Hinsichtlich der zu erwartenden weiteren Steigerung der geteilten Mobilitätsformen ist davon auszugehen, dass weitere Regularien für diesen Bereich zu erwarten sind. Dieses Phänomen ist losgelöst vom Konzept der Superblock zu sehen und damit für die gesamte Stadt als relevant zu erachten. Wenngleich eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs im Bereich der Supergrätzl mit einer Verlagerung hinzu anderen Verkehrsmodi und damit auch zu geteilter Mobilität zu erwarten ist.

Bei der Adaption der gesetzlichen Grundlage kommt einerseits dem Bund mit der Möglichkeit zur Novellierung der StVO als auch der Stadt mit der Verschärfung der lokalen Vorgaben und Vergabekriterien für Leihrollerfirmen als Verwaltungsebenen eine aktive Rolle zu. Die Leihrollerfirmen müssen in den Prozess der Adaptierung ebenso eingebunden werden.

Die Kompetenz in der Überprüfung der Regeleinhaltung kommt für die Stadt Wien der MA 67 (Parkraumüberwachung) zu. Eine Ausweitung der Kontrollen ist je nach Weiterentwicklung der geteilten Mobilität zu prüfen.

Baustelleneinrichtungen

In Bezug auf das Supergrätzl in Wien ist, ähnlich wie in Barcelona davon auszugehen, dass mit einer Aufwertung des öffentlichen Raumes auch in den Gebäudebestand in Form von Modernisierungen, Aufstockung oder Abriss und anschließenden Neubau investiert wird. Dies wird auch eine Häufung von Baustellen mit sich bringen, welche verstärkt kontrolliert aber viel wichtiger auch im Vorfeld durch die zuständigen Magistratsabteilungen koordiniert werden müssen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, soll geprüft werden, ob hier weitere rechtliche Vorgaben benötigt werden oder ob andere Formen der Zusammenarbeit und Koordination dazu führen können, dass die selbstständige Mobilität von blinden und sehbehinderten Menschen auch bei einer Häufung von Baustellen gegeben ist. Hierbei sind die MA 46 mit ihren Baustellenkontrollen als auch das allgemein Baustellenmanagement und die Stadtbaudirektion zentrale Stakeholder in der Stadt Wien aus dem Verwaltungsbereich, welche die Weiterentwicklung der Kontrollen und des Austausches vorantreiben müssen. Ein Austausch mit der Bauwirtschaft und der Schaffung neuer Schnittstellen ist ebenso zu prüfen.

Mietrecht

Grundsätzlich besteht mit der Aufwertung des öffentlichen Raumes und einer Erhöhung der Lebensqualität auch immer die Gefahr, dass es zu einer Gentrifizierung der Grätzl kommt. Hier ist zu prüfen, ob und welche weitere rechtlichen Instrumente bzw. Absicherungen notwendig sind, um diese Gefahr zu minimieren. Hier ist ähnlich wie der geteilten Mobilität darauf zu verweisen, dass sich hier nicht um ein spezifisch vorkommendes Thema handelt. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass diese Thematik im Bereich des Supergrätzl in Wien aufgrund der aktuell vorherrschenden Baustruktur und deren Zustand stärkeren Einfluss haben wird als in anderen Bereichen der Stadt. Dabei kommt sowohl dem Bund direkt mit der Möglichkeit der Novellierung des Mietrechtsgesetzes als auch indirekt der Stadt Wien über die Förderung des sozialen Wohnbaus und der Vorgaben im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan eine Rolle hinsichtlich der Adaptierung des Mietrechts und dem Mieterinnen- und Mieterschutz zu.

8.1.2. Sanfte Faktoren

Sensibilisierung und Austausch

Mit der Umgestaltung des öffentlichen Raumes und der Schaffung von neuen Nutzungsmöglichkeiten ist davon auszugehen, dass das Bürgerinnen- und Bürgerengagement zunehmen wird bzw. der Raum mehr und anders als vorher genutzt und angeeignet wird. Hieraus können neue Konflikte sowie Barrieren für blinde und sehbehinderte Personen im Supergrätzl entstehen. Dies ist primär auf die Unwissenheit der Menschen in Bezug auf die Bedürfnisse hinsichtlich einer eigenständigen Mobilität dieser Personengruppe zurückzuführen. Hier gilt es, Menschen adäquat zu sensibilisieren, sodass die neuen Aneignungsformen des öffentlichen Raumes nicht zur Einschränkung der selbstständigen Mobilität von blinden und sehbehinderten Personen führen. Hierzu sind auch die gültigen Normen und Vorgaben heranzuziehen und zielgruppengerecht aufzubereiten. Hierbei kommt vor allem den lokalen Agenden, Gebietsbetreuungen und Vereinen eine wichtige Rolle zu, um Informationen weiterzugeben und die Sensibilisierung der Menschen für die Ausgestaltung und Nutzung des Raumes zu verbessern. Ein Austausch mit den Interessenvertretungen ist jedenfalls durchzuführen, dabei können auch Begehungen die Sensibilisierung weiter fördern und zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für blinde und sehbehinderte Menschen führen. Je nach lokalem Kontext kann die Zusammensetzung und die Ausgestaltung der Austauschformate variieren. Für die Stadt Wien im Allgemeinen wäre jedoch auch die Mobilitätsagentur als möglicher Multiplikator zu prüfen und die Aufbereitung von Normen und Standards, sowie Kampagnen anzudenken.

Grün- und Freiflächen

Einhergehend mit der Umgestaltung des Bestandsgrätzls ist auch die Zunahme von Grün- und Freiflächen verbunden. Damit diese keine Gefahr für blinde und sehbehinderte Personen darstellt, ist Sorge zu tragen, dass die Vegetation nicht in den Lichtraum hineinragt und auch während der Pflege eine Absicherung erfolgt. Auf die Verwendung von Fahrzeugen im Gehsteigbereich ist womöglich zu verzichten bzw. ist auch hier die Bewusstseinsbildung zu verstärken, sodass von den ausführenden Personen die Probleme von Lärm und dem Eindringen in den persönlichen Raum bekannt sind und Rücksicht auf die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Personen genommen wird. Hierbei sind neben der MA 42 (Wiener Stadtgärten) auch die Hausverwaltungen und die Bewohnerinnen und Bewohner die wichtigsten Stakeholder, die es einzubinden gilt. Die Einbindung kann dabei auf Ebene der Bewohnerinnen und Bewohner bspw. über die Lokalen Agenden, aber auch die Gebietsbetreuungen stattfinden. Die Hausverwaltungen gilt es direkt zu kontaktieren und mit geeigneten Formaten (Begehungen, Broschüren, etc.) zu sensibilisieren.

Phasen der Umgestaltung hinzu einem Supergrätzl

Hinsichtlich der unterschiedlichen Phasen der Umsetzung des Supergrätzls variiert der potenzielle Beitrag und das Engagement der unterschiedlichen Stakeholder und Ebenen der Umsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit. In der Konzeptions- bzw. Planungsphase sind v.a. die Erkenntnisse aus der Forschung und den Ansprüchen der Interessenvertretungen in Zusammenspiel mit der praktischen Umsetzung in Form von Partizipationsveranstaltungen durch die Verwaltung und den Planungsbüros von zentraler Rolle. Hierbei sind neue Methoden zur barrierefreien Vermittlung der Planungsinhalte durch die Verwaltung und die Planungsbüros zu entwickeln und mit den Interessensvertretungen rückzukoppeln.

In der baulichen Umsetzungsphase ist die Verwaltung und die Wirtschaft (hier Bauwirtschaft) essenziell für die Barrierefreiheit, durch das korrekte Umsetzen von Normen, Standards und rechtlichen Vorgaben, verantwortlich. Nach Abschluss der baulichen Umgestaltung ist v.a. die Zivilgesellschaft aber auch die Wirtschaft (Handelstreibende, Gastronomie, etc.) durch die Nutzung des Raumes maßgeblich dafür verantwortlich, die baulich geschaffene Barrierefreiheit auch in der gelebten Aneignung und des Nutzungsverhaltens beizubehalten. Der Verwaltung kommt hier sowohl die Funktion des Kontrollorgans (Normeneinhaltung) als auch der Sensibilisierung (Information) zu. Barrierefreiheit kann daher nicht als statisch bezeichnet werden, vielmehr ist sie stets im Fluss begriffen und mit sich ständig veränderten Rahmenbedingungen konfrontiert. Es bedarf daher eines fortlaufenden Austauschs der unterschiedlichen Gesellschaftsbestandteile.

Planungsverständnis

Infrastruktur ist langlebig und kann zur Folge haben, dass bauliche Barrieren daher lange Bestand haben. Um diesem Umstand zuvorzukommen, braucht es einen integrativen und effizienten Planungsansatz. Dies wird auch unter der Prämisse, dass die öffentlichen Gelder knapper werden bei einer zeitgleichen Zunahme der Projekte von großer Relevanz sein. Dem Umbau der Bestandsstadt kommt dabei eine immer wichtigere Rolle zu, während es eine Vielzahl an Akteurinnen und Akteuren mit unterschiedlichen Interessenlagen gibt. Hierbei kommt der Verwaltung die Rolle des abwägenden Organs zu. Dabei sollte nicht außer Acht gelassen werden, dass es das lokale Wissen und die lokalen Interessenlagen braucht, um eine möglichst breite Legitimation bzw. Rückhalt in der Bevölkerung zu finden, um kontinuierlich den Umbau der Bestandsstadt und die Fortsetzung des Konzeptes des Supergrätzls voranzutreiben. Kontinuität und Transparenz sind hier zwei wichtige Komponenten, um dieses Ziel zu erreichen. Dabei sind die unterschiedlichen Ebenen der Verwaltung (Stadtregierung, Magistratsabteilungen), aber auch die Zivilgesellschaft mit den lokalen Agenden, Gebietsbetreuungen, Vereinen, etc., genauso wie die Interessensvertretungen für Menschen mit Behinderungen einzubeziehen.

Temporäre Hindernisse

Bei der Zivilgesellschaft ist jedes unachtsam abgestellte Fahrrad oder (Elektro)-Roller ein Hindernis. Es gilt die Anzahl der Hindernisse zu reduzieren, diese bedingt in erster Linie keine hohen Investitionskosten durch den Umbau von Infrastrukturen, sondern baut auf einem Umdenken bzw. einer Bewusstseinsveränderung der Menschen auf. Zentrale Annahme ist dabei, dass nicht der Eigennutzen maximiert werden muss, sondern, dass der Nutzen für die Gesellschaft als Handlungsmaxime angenommen wird. Werden bspw. neue Abstellanlagen benötigt, so entstehen Kosten, diese sind jedoch der Veränderungen im öffentlichen Raum durch die Verhaltensveränderung nachgelagert. Hierbei können Kampagnen und Informationen der Mobilitätsagentur und der Interessensvertretungen, über lokale Strukturen, wie den lokalen Agenden und Vereinen in die Grätzl getragen werden und eine Sensibilisierung der Menschen für die temporären Hindernisse erfolgen.

Neue Schnittstellen

Aufbauend auf dem Bewusstseinswandel kann auch das Einmelden von Hindernissen oder Barrieren durch die Zivilbevölkerung stärker forciert werden. Mit den Applösungen wie *Barcelona in der Tasche* oder *Sag es Wien* sind bereits in zwei von drei Städten Schnittstellen zwischen der Bevölkerung und der Verwaltung vorhanden. Diese gilt es in Zukunft noch stärker zu nutzen, sodass niederschwellig Rückmeldungen möglich sind. Dies ist auch in Bezug auf den effizienten Einsatz der Mitarbeitenden der Verwaltung zu begrüßen, da eventuell die Anzahl der Kontrollfahrten minimiert werden kann und die Mitarbeitenden gezielt die eingemeldeten Problemstellen bearbeiten können. Dies bedingt eine Adaptierung der internen Verwaltungsabläufe, da die Zuständigkeiten für den öffentlichen Raum

vielseitig auf unterschiedliche Verwaltungseinheiten verteilt sind. Bei diesem Schritt ist vor allem die Verwaltung mit ihren unterschiedlichen Magistratsabteilungen der zentrale Stakeholder.

Eine barrierefreie Weiterentwicklung der App-Lösungen bzw. der Informationskanäle hinsichtlich von kleineren Bauvorhaben und Einschränkungen im Raum (defekte Hilfsmittel) ist zu forcieren und aufzubauen, sodass es möglich ist, eine Art Agenten einstellen zu können, welcher gezielt Informationen für bestimmte Wegstrecken bzw. Gebiete an gezielte Personengruppen übermittelt. Hier wären beispielsweise defekte oder abgeschaltete Akustikampeln anzuführen oder Einschränkungen des Gehsteiges. Eine weitere Stufe wäre die Schaffung einer Schnittstelle für das Einlesen dieser Daten in Navigationsapps und einer Echtzeitabbildung.

Für den ersten Schritt der Weiterentwicklung sind vor allem die Verwaltung in Kooperation mit der Forschung und Wissenschaft und den Interessensvertretungen verantwortlich. In einem weiteren Schritt sind die Wirtschaft und Apphersteller mit einzubinden, um eine Vielzahl an Daten einerseits zu erfassen und andererseits in gängige Apps einzubinden.

Insgesamt zeigen die Handlungsempfehlungen, dass viele dieser Empfehlungen nicht nur auf die Supergrätzl anzuwenden sind, sondern vielmehr auf die innerhalb der Stadt Wien verfolgten Konzepte bzw. Ansätze anzuwenden wären. Die alleinige Umsetzung der Handlungsempfehlungen in Supergrätzln, losgelöst von der restlichen Stadtentwicklung bzw. Stadtplanung kann daher nicht als zielführend angesehen werden.

8.2. Beantwortung der Forschungsfragen

- **Wie unterscheiden sich die Anforderungen an den öffentlichen Raum in Bezug auf die Orientierung und Routenwahl zwischen sehenden, blinden und sehbehinderten Menschen?**

Der öffentliche Raum in Supergrätzln muss für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen weiterhin eine klare Aufteilung haben und klare Strukturen vorweisen, welche die Orientierung im Raum ermöglichen. Dabei können sowohl natürliche Elemente als auch Hilfsmittel wie Leitsysteme zum Einsatz kommen. Es gilt dabei stets das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dem Freihalten der Hilfsmittel und der erwartungskonformen Nutzung des Raumes kommt unter der Annahme der verstärkten Nutzung des öffentlichen Raumes in Supergrätzln eine große Relevanz zu. Hinsichtlich der Routenwahl müssen für blinde und sehbehinderte Menschen weiterhin klar definierte Querungsstellen vorhanden sein. Darüber hinaus können keine allgemeinen Aussagen zur Routenwahl getroffen werden, da diese von vielen auf der persönlichen Ebene liegenden Faktoren abhängig sind.

- **Wie muss der öffentliche Raum gestaltet werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeit für blinde und sehbehinderte Menschen zu bieten?**

Der öffentliche Raum in Supergrätzln muss im Bereich der Flächen des Fußverkehrs frei von Hindernissen sein oder diese müssen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip abgesichert sein. Die Orientierung im Raum und die Einbindung der Stadtmöbel und Querungsstellen sind ebenfalls auf dem Zwei-Sinne-Prinzip aufzubauen. Exklusive Bereiche für den Fußverkehr, welche taktil abgegrenzt sind, unterstützen die Aufenthaltsqualität. Die Beschattung von Aufenthalts- und Wartebereichen ist zu forcieren.

- **Welche Informationskanäle und Partizipationsverfahren braucht es, um blinde und sehbehinderte Menschen in den Planungsprozess einzubinden?**

Partizipationsmethoden für die Planung der Supergrätzln und der Stadtplanung im Allgemeinen müssen auf dem Zwei-Sinne-Prinzip aufbauen. Neben der Vermittlung der Planung im theoretischen Sinne unter Verwendung bspw. von Tastmodellen kommt der Begehung vor Ort und der Erfassung etwaiger Problemstellen ein großer Stellenwert zu. In Bezug auf die Kommunikationskanäle können digitale Kanäle verwendet werden, jedoch müssen die Inhalte barrierefrei, in Bezug auf die Verwendung von Hilfsmitteln wie Text zu Sprache, sein. Hierbei ist den gültigen Richtlinien zu entsprechen und die Inhalte dementsprechend zu gestalten.

- **Wie müssen die Phasen der Umgestaltung gestaltet werden, um stets ein Höchstmaß an Orientierung und eigenständiger Mobilität zu gewährleisten?**

Die Phasen der Umgestaltung der Bestandsgrätzln hinzu Supergrätzln müssen adäquat und auf die Zielgruppen abgestimmt kommuniziert werden und die Absicherung der Baustellenbereiche hat den Richtlinien entsprechend zu erfolgen. Dabei sind die bestehenden Gehrelationen so weit wie möglich zu erhalten bzw. Hilfsmittel an den jeweiligen Stand anzupassen. Eine Abweichung von den kommunizierten Bauzuständen ist zu vermeiden bzw. zu kommunizieren.

8.3. Weiterer Forschungsbedarf

Während der Bearbeitung sind neben den verfolgten Forschungsfragen in Bezug auf die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen auch weitere Themenbereiche bzw. Forschungsfragen entstanden, welche als zukünftiger Forschungsbedarf angesehen werden können. So gilt es bspw. das Thema barrierefreies Wohnen stärker im Kontext des Superblock-Konzepts zu untersuchen: Wie kann Barrierefreiheit und in weiterer Folge inklusives Wohnen gestaltet und gelebt werden, sodass der Austausch auch abseits des öffentlichen Raumes weiter gefördert werden kann und das beabsichtigte Ziel der Verbesserung der Lebensqualität auch in diesem Bereich erfolgt? In Bezug auf das Thema Wohnen ergibt sich auch die Frage nach notwendigen Änderungen im Bereich des Mietrechts bzw. anderen in Bezug mit der Thematik der Gentrifizierung stehenden Rechtsmaterien, sodass es nicht zu einer Verdrängung von Personen aus ihrem gewohnten Umfeld kommt.

Weiters gilt es zu untersuchen, welche Rolle neue Planungsansätze bzw. Softwarelösungen und Arbeitsweisen (KI, AR, Digital Twins, BIM, etc.) in Zukunft in Bezug auf die Partizipationsmöglichkeiten für blinde und sehbehinderte Menschen haben könnten und wie die Zielgruppe eventuell bereits im Bereich der Entwicklung solcher Lösungen eingebunden werden könnte. Daneben ergibt sich die Frage nach notwendigen zusätzlichen Kommunikationsebenen bzw. -formaten und deren konkrete Ausgestaltung, welche es in Hinblick auf die Zielgruppe der blinden und sehbehinderten Menschen zu entwickeln bzw. zu implementieren gilt, um Inklusion auch im digitalen Bereich zu erreichen.

9. Reflexion und Ausblick

9.1. Reflexion der eigenen Arbeit und Arbeitsweise

In Bezug auf die Beantwortung der Forschungsfragen kann festgestellt werden, dass diese überwiegend beantwortet werden konnten, welches in den verwendeten Methoden gründet. Die Literaturanalyse und die Zusammenschau sowohl rechtlich verbindlicher Vorgaben, der Normen und Standards als auch die der strategischen und empfehlenden Dokumente haben ein ganzheitliches Bild und damit eine gute Grundlage für die Erstellung der Interviewleitfäden bzw. die Auswahl der zu interviewenden Personen erzeugt.

In Hinblick auf die Interviews ist festzuhalten, dass sich die Differenzierung der Leitfäden und somit eine Abbildung des lokalen Kontextes sich als zielführend erwiesen hat. Durch ergänzende Literaturquellen und Recherchen war es darüber hinaus möglich, mögliche Problemstellen abzuleiten und diese mittels Fotos zu dokumentieren. Durch die Begehungen der Praxisbeispiele, konnte so ein umfangreiches Bild erzeugt werden. Der Umstand, dass keine ausgeglichene Genderbalance bei den interviewten Personen erreicht werden konnte, wiegt für die vorliegende Arbeit gering, da genderspezifische Themen nicht im Fokus standen. Hinsichtlich der Weiterentwicklung der Arbeit in diese Richtung wäre hierauf jedoch verstärkt Bedacht zu nehmen.

Im Zuge der Arbeit sind Menschen aus der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen, als auch Verwaltungseinheiten, welche mit den Interessenvertretungen zusammenarbeiten eingebunden gewesen, somit konnte dem Anspruch, einerseits mit der Personengruppe direkt zu sprechen und andererseits auf Erfahrungswerten der Zusammenarbeit zurückzugreifen, entsprochen werden.

Der Rechtsrahmen bzw. die Zuständigkeiten in den Städten variiert, weshalb die Vergleichbarkeit in gewisser Weise eingeschränkt ist. Dennoch hat sich gezeigt, dass die Rahmenbedingungen bzw. beabsichtigten Ziele, wie bspw. das Abmildern der Folgen des Klimawandels, aber auch der Umverteilung des öffentlichen Raumes in den Städten eine wichtige Rolle einnehmen und sich in unterschiedlicher, den lokalen Bedingungen angepassten Form erkennen lassen. Es hat sich auch gezeigt, dass mit Berlin und Barcelona aktuell zwei der drei Praxisbeispielen vor der Herausforderung des politischen Umbruchs und einer damit verbundenen Unsicherheit in Bezug auf die weiteren Schwerpunkte bzw. der Kontinuität der bisher verfolgten Ansätze im Bereich der Verkehrsplanung stehen. Dies hat auch dazu geführt, dass Dokumente teilweise nicht mehr oder nicht in der ursprünglichen Form vorlagen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass mit der vorliegenden Arbeit und der verwendeten Methodiken eine gute Grundlage für die weitere Beforschung der Mobilität von sehbehinderten und blinden Menschen als auch den Planungsansätzen in Bezug auf Superblocks geschaffen worden ist.

9.2. Ausblick

Grundlegend gilt es die Frage zu klären, welche Rolle die Zivilgesellschaft in der Weiterentwicklung der Inklusion bzw. der Barrierefreiheit hat und wie die bereits bestehenden Formate des Austausches und der Zusammenarbeit auch in Hinblick auf die Entwicklung neuer Standards an die mögliche notwendige Rollenumverteilung angepasst werden müssen. Hier gilt es auch die Frage anzuschließen, wie gewährleistet werden kann, dass Personen, welche aufgrund unterschiedlicher Charakteristiken einer Diskriminierung ausgesetzt sind, in den Planungs-, Entwicklungs- und Partizipationsprozess eingebunden werden können.

Die nun aufgeworfenen Fragen zeigen deutlich, dass die vorliegende Arbeit als ein erster Schritt in Bezug auf die Zusammenschau der Themen der Superblocks und der Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen gesehen werden kann, es jedoch noch weitere in der Arbeit nicht behandelte Fragen und damit weiteren Forschungsbedarf gibt.

Abschließen soll diese Arbeit mit einem treffenden Zitat, welches die Arbeit gut zusammenfasst und die weiteren notwendigen Schritte zu einer inklusiven Stadt umreißt:

[...]Barrierefreiheit und die Ermöglichung von Mobilität sind [...] absolute Grundvoraussetzungen für Inklusion, denn nur so kann eine gemischte Stadt entstehen, die allen Bewohner*innen Begegnungen mit anderen ermöglicht. Eine barrierefreie Stadt ist allerdings noch nicht automatisch eine gemischte und noch lange keine inklusive Stadt. [...] Ebenso gilt es, psychologische Schwellen(-ängste) zu senken und aufzuheben, sonst werden technische Maßnahmen für Barrierefreiheit zum Feigenblatt.³²⁷

³²⁷ Vgl. Benze/Rummel (2020): Inklusionsmaschine Stadt: Inklusion im Städtebau, interdisziplinär diskutiert. Berlin: Jovis Verlag. S.187.

10. Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Übersicht der in der Arbeit verwendeten Methoden und Schwerpunkte der Methode (Quelle: eigene Darstellung) | 4 |
| Abbildung 2: Übersicht Begriffsabgrenzung Exklusion, Separation, Integration, Inklusion (Quelle: eigene Darstellung nach Aguayo-Krauthausen (2023). S.18) | 6 |
| Abbildung 3: Übersicht der Zuständigkeiten der Teilbereiche des öffentlichen Raumes in der Stadt Wien (Quelle: Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2018). S. 56-57.) | 34 |
| Abbildung 4: Anatomie des Auges (Quelle: Kuratorium Gutes Sehen e.V. (o.J): Sehen. Rund ums Auge. Das Auge Aufbau und Funktion. URL: https://www.sehen.de/sehen/rund-ums-auge/das-auge-aufbau-und-funktion/ (zuletzt abgerufen am 12.02.2024) | 38 |
| Abbildung 5: Zusammengefalteter Langstock mit Schlaufe (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/blind-woman-walking-on-city-streets-using-her-white-cane-to-navigate-the-urban-space-better-and-to-get-to-her-destination-safely/615180523?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 48 |
| Abbildung 6: Detailansicht einer Kugel als Stockspitze (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/a-man-shows-a-woman-a-tactile-cane-with-a-round-tip/499141550?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 48 |
| Abbildung 7: Gesamtansicht einer Frau mit Langstock mit einer Kugel als Stockspitze (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/blind-woman-walking-on-city-streets-using-her-white-cane-to-navigate-the-urban-space-better-and-to-get-to-her-destination-safely/525084378?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024). | 49 |
| Abbildung 8: Detailansicht einer Stockspitze auf einem taktilen Leitsystem (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/a-blind-woman-walks-on-the-street-on-tactile-yellow-tiles-focus-on-the-tactile-cane/621146530?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 49 |
| Abbildung 9: Ein Retriever als Blindenführhund mit rotem Führgeschirr (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/guide-dog-is-helping-a-blind-man/151207187?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 51 |
| Abbildung 10: Ein Mann mit einem Golden Retriever als Blindenführhund mit schwarzem Führgeschirr und einem Langstock (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/young-blind-man-with-stick-and-guide-dog-walking-golden-retriever-help-owner-to-cross-streets/367338747?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 52 |
| Abbildung 11: Leitlinien als Platten in eine Pflasterung eingefügt (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/leitsystem-fur-blinde-personen/31773808?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 54 |
| Abbildung 12: Leitlinien und Aufmerksamkeitsfeld als Kaltplastik ausgeführt an einer Querungsstelle (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/blindenleitsystem/70218294?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 54 |
| Abbildung 13: Ausführung eines Leitsystems im Bereich einer Querungsstelle in Mailand (IT) (Quelle: eigene Aufnahme) | 55 |
| Abbildung 14: Taktile Abgrenzung von Bereichen des Fuß- und Radverkehrs in Lindau (DE) (Quelle: eigene Aufnahme) | 56 |
| Abbildung 15: Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder als Platten ausgeführt im Bereich einer Querungsstelle in Trnava (SLO) (Quelle: Nina Svanda (privat))..... | 57 |
| Abbildung 16: Eingeschränkte Nutzbarkeit der aufgeklebten Leitlinien auf Granitplatten durch Beschädigungen und Unvollständigkeit der Leitlinien (Quelle: eigene Aufnahme) | 61 |
| Abbildung 17: Unterbrochene Leitlinien durch Baustellenabdeckungen und Schaffung einer Stolperfalle (Quelle: eigene Aufnahme) | 62 |

Abbildung 18: Ungesicherter Schanigarten an der Hausfassade und ein zu geringer Abstand zu den eingefrästen Leitlinien (Quelle: eigene Aufnahme) 63

Abbildung 19: Ungesicherter Schanigarten an der Hausfasse und Einschränkung der Gehsteigbreite durch an den Verkehrszeichensteher angeschlossenes Fahrrad (Quelle: eigene Aufnahme) 64

Abbildung 20: Eingeschränkte Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Leitsystems und der Akustikampel im Bereich einer Querungsstelle in einer Begegnungszone durch ein angeschlossenes Fahrrad (Quelle: eigene Aufnahme) 65

Abbildung 21: Eingeschränkte Gehsteigbreite durch Mistkübel im Kreuzungsbereich (Quelle: eigene Aufnahme) 66

Abbildung 22: Unzureichend abgesicherte Baustelle im Bereich der Hausfassade (Quelle: eigene Aufnahme) 67

Abbildung 23: Eingeschränkte Nutzbarkeit des Gehsteiges und Abdeckung der Blindenakustikampel durch Zeitungsverkauf (Quelle: eigene Aufnahme) 68

Abbildung 24: Schematische Darstellung des Superblock-Konzeptes (Quelle: eigene Darstellung nach Ajuntament de Barcelona (2014): Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018. URL: https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/PMU_Sintesi_Catala.pdf (zuletzt abgerufen am 12.02.2024) S.10) 70

Abbildung 25: Prozessdarstellung der durchgeführten Expertinnen- und Experteninterviews (Quelle: eigene Darstellung) 73

Abbildung 26: Tabellenausschnitt der Auswertung eines geführten Interviews und der durchgeführten Bearbeitungsschritte (Quelle: eigene Darstellung) 73

Abbildung 27: Kampagne der Stadt Barcelona in Verband mit der Pilotphase der Superblocks (Quelle: Ajuntament de Barcelona (2016): OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS La implantació de les Superilles a Barcelona. URL: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/97356/1/mesuradegovernomplimdevidaelscarslaimplantacidelessuperi-160518111846.pdf> (zuletzt abgerufen am 12.02.2024) S.1.) 75

Abbildung 28: Straßenansicht C/ dels Almogàvers mit gemischten Gebäudehöhen im Herbst 2023 mit laufenden Arbeiten im Gehsteigbereich (Quelle: Sophie Hofbauer (privat)) 76

Abbildung 29: Neu errichtetes Gebäude im Kreuzungsbereich C/ dels Almogàvers und C/ de Badajoz im Herbst 2023 (Quelle: Sophie Hofbauer (privat)) 77

Abbildung 30: Übersichtskarte Superblock Poblenou mit Verkehrserschließung (Quelle: eigene Darstellung auf Basis von <https://www.openstreetmap.org/#map=17/41.40216/2.19707> (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024); <https://w20.bcn.cat/CarroBCN/getFile.ashx?prod=126.BARCELONA.45> (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) und Verwendung von https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Barcelona_Metro_Logo.svg (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024); https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Tramvia_metropolitana.svg (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024)) 78

Abbildung 31: Kreuzungsbereich C/ de la Ciutat de Granada und C/ de Sancho de Ávila mit Spielplatz und markierter und taktile abgegrenzter Fahrbahn (Quelle: Sophie Hofbauer (privat)) 81

Abbildung 32: Kreuzungsbereich C/ de la Ciutat de Granada und C/ dels Almogàvers mit Einschränkungen durch Baustellenabsperungen ohne Adaption des taktile Leitsystems (Quelle: Sophie Hofbauer (privat)) 81

Abbildung 33: C/ de Sancho de Ávila mit Aufenthaltsflächen und Sitzmöbeln auf Fahrbahnniveau (Quelle: Sophie Hofbauer (privat)) 82

Abbildung 34: Schematische Darstellung eines sozialen Superblock als Weiterentwicklung des Konzeptes (Quelle: Barcelona City Council (2021): BCNecologia. 20 years of the Ecology Agency of Barcelona. URL: <https://www.barcelona.cat/en/discoverbcn/publications/bcnecologia-2> (zuletzt abgerufen am 28.01.2024) S.163.) 83

Abbildung 35: Übersicht der geplanten sozialen Superblocks und der Superblocks mit Mobilitätsschwerpunkt (Quelle: Barcelona City Council (2021): BCNecologia. 20 years of the Ecology Agency of Barcelona. URL: <https://www.barcelona.cat/en/discoverbcn/publications/bcnecologia-2> (zuletzt abgerufen am 28.01.2024) S.164.) 84

Abbildung 36: Screenshot der Kampagne zum Abstellen von Motorrädern (Ist-Zustand) (Quelle: <https://www.youtube.com/watch?v=8IFKdbk5Xgk&t=1s> (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) 90

Abbildung 37: Screenshot der Kampagne zum Abstellen von Motorrädern (Zielzustand) (Quelle: <https://youtu.be/8IFKdbk5Xgk?si=ECmxDSrJOiWNhTVP&t=15> (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) ... 90

| | |
|---|-----|
| Abbildung 38: Blockrandbebauung in der Bergmannstraße und die Marheinekehalle am Marheinekeplatz (Quelle: eigene Aufnahme) | 92 |
| Abbildung 39: Blockrandbebauung in der Bergmannstraße mit belebter Erdgeschosszone (Quelle: eigene Aufnahme) | 93 |
| Abbildung 40: Ausschnitt Bergmannkiez-Kiezblock (punktiert) und offiziell abgegrenzter Kiez (schraffiert) mit Verkehrserschließung (Quelle: eigene Darstellung auf Basis von: https://www.openstreetmap.org/#map=16/52.4881/13.3980 (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024); https://d-maps.com/carte.php?num_car=6152&lang=de (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) und Verwendung von https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:BUS-Logo-BVG.svg (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024), https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:U-Bahn_Berlin_logo.svg (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024)) | 94 |
| Abbildung 41: Bodenwellen und abgegrenzter Zwei-Richtungsradweg in der Bergmannstraße Blickrichtung Marheinekeplatz (Quelle: eigene Aufnahme) | 96 |
| Abbildung 42: Kreuzungsbereich Bergmannstraße/ Nostizstraße mit temporären Gehsteigvorziehungen und taktilen Bodenindikatoren (Quelle: eigene Aufnahme) | 97 |
| Abbildung 43: Neugeschaffene Querungsstelle mit taktilen Bodenindikatoren (Quelle: eigene Aufnahme) | 98 |
| Abbildung 44: Mögliche Umgestaltung der Bergmannstraße (Quelle: raumcrypt in Berlin.de (2020): Pressemeldung: Zukunft Bergmannkiez: Beschluss des Bezirksamtes zur verkehrlichen Umgestaltung. URL: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.991740.php (zuletzt abgerufen am 12.02.2024)) | 99 |
| Abbildung 45: Klassischer Aufbau und Zonierung eines Berliner Gehsteigs (Quelle: https://stock.adobe.com/at/images/lauft-schriftzug-auf-dem-gehweg-in-der-oderberger-strasse-in-berlin-penzlauer-berg/362779419?prev_url=detail (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024)) | 107 |
| Abbildung 46: Radangebotsstreifen im Laufbereich (Quelle: Falk Steiner in Falk-steiner.de. (2016): Berlin-Mitte, Rosenthaler Platz – oder: Eberhard ist nicht mehr da. URL: https://falk-steiner.de/2016/05/berlin-mitte-rosenthaler-platz-oder-eberhard-ist-nicht-mehr-da/ (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024)) | 108 |
| Abbildung 47: Aufbau typischer Berliner Gehweg (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_geh-und_radwege-2023.pdf?ts=1687193039 (zuletzt abgerufen am 20.01.2024) S.50.) | 110 |
| Abbildung 48: Ausführung von Gehwegen an Grundstückszufahrten (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_geh-und_radwege-2023.pdf?ts=1687193039 (zuletzt abgerufen am 20.01.2024) S.51) | 110 |
| Abbildung 49: Gehsteigvorziehungen an ungesicherten Querungen (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_geh-und_radwege-2023.pdf?ts=1687193039 (zuletzt abgerufen am 20.01.2024) S. 66) | 110 |
| Abbildung 50: Gehsteigvorziehungen an ungesicherten Querungen (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_geh-und_radwege-2023.pdf?ts=1687193039 (zuletzt abgerufen am 20.01.2024) S.67.) | 110 |
| Abbildung 51: Detailansicht Bodenleitsystem im Kreuzungsbereich Bergmannstraße/Nostizstraße (Quelle: eigene Aufnahme) | 111 |
| Abbildung 52: Abstellflächen für Fahrräder (Quelle: eigene Aufnahme) | 111 |
| Abbildung 53: Abstellflächen für Leihroller (Quelle: eigene Aufnahme) | 111 |
| Abbildung 54: Temporäre Fußgängerzone in der Herzgasse mit angrenzender Bebauung (Quelle: eigene Aufnahme) | 113 |

| | |
|--|-----|
| Abbildung 55: Lage, Abgrenzung und Verkehrserschließung des Supergrätzls in Wien-Favoriten (Quelle: eigene Darstellung auf Basis von: https://www.openstreetmap.org/#map=17/48.17744/16.36829 (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024); https://d-maps.com/carte.php?num_car=34277&lang=de (zuletzt zugegriffen am 12.02.2024) | 114 |
| Abbildung 56: Kreuzungsbereich Herzgasse/Pernerstorfergasse mit temporären Gehsteigvorziehungen und der temporären Fußgängerzone im Hintergrund (Quelle: eigene Aufnahme)..... | 115 |
| Abbildung 57: Bodenmarkierung im Bereich Erlachgasse/Neilreichgasse (Quelle: eigene Aufnahme) | 116 |
| Abbildung 58: Kreuzungsbereich Erlachgasse/Eckertgasse mit Modalfilter (Quelle: eigene Aufnahme) | 116 |
| Abbildung 59: Baustelleabsicherung im Bereich eines neuen Baumstandortes (Quelle: eigene Aufnahme) | 125 |
| Abbildung 60: Darstellung der notwendigen Ebenen der Handlungsempfehlungen zur Adaptierung des Superblock-Konzeptes für die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen (Quelle: eigene Darstellung) | 135 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|-----|
| Tabelle 1 Gegenüberstellung der Praxisbeispiele (Quelle: eigene Darstellung) | 132 |
|--|-----|

Quellenverzeichnis

ABSV (o.J.): Startseite. Themen. Fragen und Antworten. URL: <https://www.absv.de/themen/fragen-und-antworten> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023)

Ajuntament de Barcelona (2022a): Pla de Mobilitat Urbana 2024. Ens movem cap al futur de manera més sostenible, segura, saludable, equitativa i efficient. URL: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/128157/1/Pla%20de%20Mobilitat%20Urbana_bcn_2024.pdf (zuletzt abgerufen am 03.10.2023).

Ajuntament de Barcelona (2022b): Pla de mobilitat urbana 2024. V. ANNEXOS I. URL: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/128157/2/pmu_bcn_2024_anexos.pdf (zuletzt abgerufen am 04.10.2023).

Ajuntament de Barcelona (o.J.): By Motorcycle | Mobility and Transport | Barcelona City Council. URL: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/means-of-transport/motorcycle> (zuletzt abgerufen am 04.10.2023).

Ajuntament de Barcelona (o.J.): Mobility and transport. Urban Mobility Plan. URL: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/about-us/urban-mobility-plan> (zuletzt abgerufen am 04.10.2023).

Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (2021): Estratègia Barcelona per a l'Accessibilitat Universal 2022-2030. URL: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/123934/3/Estrategia%20Bcn%20Accessibilitat%20Universal_acc.pdf (zuletzt abgerufen am 04.10.2023).

Ajuntament de Barcelona Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (o.J.): Otras acciones de promoción de la accesibilidad y la inclusión. URL: <https://ajuntament.barcelona.cat/accessible/es/quienes-somos/que-hacemos/promocion-de-la-accesibilidad-y-la-inclusion/otras-acciones-de-promocion> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Aguayo-Krauthausen (2023). Wer Inklusion will, findet einen Weg. wer sie nicht will, findet Ausreden. Hamburg: Rowohlt.

Alegre (2017): La Superilla hace la ciudad más amable, respirable y sostenible". Metropoli abierta. URL: https://metropoliabierta.elespanol.com/sant-marti/20170707/la-superilla-hace-la-ciudad-mas-amable-respirable-sostenible/229477109_0.html (zuletzt abgerufen am 03.10.2023).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2022): Einwohner*innen in Friedrichshain-Kreuzberg nach Geschlecht, Migrationshintergrund und zeitlicher Entwicklung. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/> (zuletzt abgerufen am 21.09.2023).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2023): Statistischer Bericht: Einwohnerregisterstatistik Berlin 30. Juni 2023. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/a-i-5-hj> (zuletzt abgerufen 10.12.2023).

Austrian Standards Institute (o.J.): Erläuternde Informationen zur ÖNORM und ONR. URL: <https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/warum-standards/grundbegriffe/oenorm/erlaeuternde-informationen> (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

Austrian Standards Institute (2023): Nationale/Europäische/Internationale Normen. URL: https://www.oesterreich.gv.at/themen/gesetze_und_recht/oenormen-und-standards/Seite.2560002.html (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

Barcelona City Council (2021): BCNecologia. 20 years of the Ecology Agency of Barcelona. URL: <https://www.barcelona.cat/en/discoverbcn/publications/bcnecologia-2> (zuletzt abgerufen am 28.01.2024).

Benze/Rummel (2020): Inklusionsmaschine Stadt: Inklusion im Städtebau, interdisziplinär diskutiert. Berlin: Jovis Verlag.

Berlin.de (2023): Bergmannkiez. URL: <https://www.berlin.de/special/stadtteile/kieze/7480200-7429665-bergmannkiez.html> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Berlin.de (2020): Pressemeldung: Zukunft Bergmannkiez: Beschluss des Bezirksamtes zur verkehrlichen Umgestaltung. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.991740.php> (zuletzt abgerufen am 12.02.2024)

Berlin Tourismus & Kongress GmbH (o.J.): Berlins Bezirke & Kieze. URL: <https://www.visitberlin.de/de/stadtteile-berlin> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Berliner Verkehrsbetriebe (2024): Netzpläne & Linien. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/netzplaene-und-linien> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2023): Pressemeldung: Bau von Gehwegvorstreckungen am Chamissoplatz. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1320319.php> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2020): Neues Miteinander in der Bergmannstraße: Fußverkehrsstrategie Berlin: Modellprojekt Begegnungszonen: Testphase, Auswertung der Beteiligung August bis September 2019. URL: https://www.berlin.de/bergmannkiez/haeufige-fragen/bzb_auswertung_testphase_dokumentation.pdf (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (o. J.): Die Beteiligung im Vorfeld 2014 - 2017: „Neues Miteinander in der Bergmannstraße“ [Vorlesungsfolien; Plakat]. Ausstellungsplakat 5. URL: https://www.berlin.de/bergmannkiez/ausstellung/plakate/200908_bzb_ausstellungsplakate_a0_05.pdf?ts=1705017654 (zuletzt abgerufen am 28.11.2023).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2021): Pressemeldung: Verkehrsberuhigung Bergmannkiez: Umsetzung der ersten Phase. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1084639.php> (zuletzt abgerufen am 31.01.2024).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2021): Pressemeldung: Verkehrsberuhigung Bergmannkiez – Schritt 2: Bergmannstraße wird zur Einbahnstraße und erhält geschützte Radwege. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1096055.php> (zuletzt abgerufen am 31.01.2024).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2021): Zukunft Bergmannkiez. Es geht weiter. . . URL: <https://www.berlin.de/bergmannkiez/aktuelles/> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, Niederösterreich und Burgenland (o.J.): Grauer Star. (Katarakt). URL: <https://www.blindenverband-wnb.at/rund-ums-auge/die-7-haeufigsten-augenerkrankungen/grauer-star-katarakt/> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich: Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital. URL: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030: Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030. URL: <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

BSVSB (2023): Barrierefreie Apps. URL: <https://www.bsvsb.org/hilfe-information/digitale-welt/barrierefreie-apps/> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Changing Cities e.V. (2019): Bergmannkiez wird erster „Superblock“ Berlins. URL: <https://changing-cities.org/bergmannkiez-wird-erster-superblock-berlins/> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023).

Changing Cities e.V. (2023): Die 70. KiezBlock-Initiative legt los. URL: <https://changing-cities.org/die-70-kiezblock-initiative-legt-los/> (zuletzt abgerufen am 28.11.2023).

Dambeck/Zuber (2020): Wie eine Stadt mit Superinseln die Verkehrswende schaffen will. URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehrswende-in-barcelona-auf-superinseln-haben-fahrraeder-und-fussgaenger-vorrang-a-2c5f7774-7fb5-4965-9ed2-afe85010f7c5> (zuletzt abgerufen am 10.10.2023).

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (2024): Zahlen und Fakten. URL: <https://www.dbsv.org/zahlen-fakten.html> (zuletzt abgerufen am 08.02.2024).

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (2016): Bodenindikatoren: Sicherheit und Orientierung im öffentlichen Raum für blinde und sehbehinderte Menschen. Berlin: DBSV.

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2019): Der Blindenführhund - Assistenz auf vier Pfoten: Wie Sie Hund und Mensch unterstützen können. Berlin: DBSV.

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2006): Der Blindenführhund: als Mobilitätshilfe für blinde und sehbehinderte Menschen. Berlin: DBSV.

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2013): Mobil im Alltag: Schulung in Orientierung & Mobilität (O&M) Mobil im Alltag. Berlin: DBSV.

Deutsches Institut für Normung e.V. (2010): DIN 18040-1:2010-10: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude. Berlin: Beuth-Verlag.

Deutschland Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Hinweise: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verlag für Neue Wissen.

De Solà-Morales, C. (2023): Schnittpunkte Barcelona – Wien, Stadt neu gedacht. Städtische Superinseln. Grüne Räume für eine wohnlichere und nachhaltigere Stadt. Vortrag bei der Veranstaltung Architektur des 21. Jahrhunderts. Instituto Cervantes, Wien [eigene Mitschrift].

Drexel A. et al. (1991): Behindertengerechte Städtische Freiräume. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Band 36, Stadtplanung. Wien.

Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM): Empfehlungen für Superblocks: ESu 2023. URL: https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2023/11/Empfehlungen_fuer_Superblocks_2023_Version_1_1-1.pdf (zuletzt abgerufen am 08.01.2024).

Frey et al. (2020): Mobilität in Wien unter COVID19: Mobilität in Wien unter COVID19 Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur. URL: <https://www.mobilitaetsagentur.at/jahresrueckblick-2020/mobilitaet-in-der-corona-krise-wienerinnen-und-wiener-sind-zu-fuss-und-per-fahrrad-unterwegs/> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (o.J.): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. URL: <http://www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=9815dd09-f5a8-41a8-9fb5-b1197ffb1cd2> (zuletzt abgerufen am 10.01.2024).

Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Bezirk im Auftrag der Stadt Wien - MA 25 (2011): Mobil im Grätzel: Leitfaden für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. URL: <https://docplayer.org/22454498-Mobil-im-graetzel-leitfaden-fuer-barrierefreiheit-im-oeffentlichen-raum.html> (zuletzt abgerufen am 10.12.2023)

Hug (2023): Verkehrswende-Kolumne: Das Ausland ist nicht besser – aber schneller. URL: <https://tsri.ch/a/MmEk7426hTdNr4G5/verkehrswende-kolumne-thomas-hug-ausland-ist-nicht-besser-aber-schneller> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023).

Klaus (2023): Poller-Wahnsinn: Wie die Grünen den Chamissoplatz ruinieren. URL: <https://mogblog.org/poller-wahnsinn/> (zuletzt abgerufen am 29.11.2023).

Kleiß (o.J.): Mobil zum Ziel: Schulung in Orientierung und Mobilität. URL: <http://www.blindenlangstock.de/hilfsmittel.htm> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Kruppen (2024): Unterwegs mit dem Langstock. Informationen. URL: <https://www.sinnenvoll.mobi/langstock.html> (zuletzt abgerufen am 21.01.2024).

Lammersdorf/Holz/Finger (2010): Sehbehinderungen und Blindheit im Alter. IN: Heilberufe, 62(5). München: Urban and Vogel.

Landesstatistik Wien (MA 23) (2022): Favoriten in Zahlen 2022: 10. Bezirk. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-10.pdf> (zuletzt abgerufen 01.02.2024).

Loeschcke/Pourat (2015): Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume. Kommentar zur DIN 18040-3: Handbuch und Planungshilfe. Berlin: DOM.

Macher (2023): Superblocks: Selbst für Barcelona zu radikal. URL: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/barcelona-superblocks-stadtentwicklung-verkehrswende/komplettansicht> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

Magistrat der Stadt Wien (2022): Smart City Strategie: Der Weg zur Klimamusterstadt. URL: <https://smartcity.wien.gv.at/strategie/> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Mayring/Philipp (2000): Qualitative Inhaltsanalyse. Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research.

Mueller et al (2020): Changing the urban design of cities for health: the Superblock model. Environment International, 134, 105132. Amsterdam: Elsevier Ltd. URL: <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132> (zuletzt abgerufen am 31.01.2024).

Mobilitätsagentur Wien (2023): Masterplan Gehen Favoriten: Fußverkehrskonzept für den 10. Wiener Gemeindebezirk. Bezirksvorstehung Wien Favoriten & MA 18. URL: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2023/04/Masterplan_Gehen_Favoriten_2023.pdf

Mobilitätsagentur Wien (2023): Masterplan gehen: Zu-Fuß-Gehen wird gefördert. URL: <https://www.wienzufuss.at/masterplan-gehen/> (zuletzt abgerufen am 25.01.2024).

Mobilitätsagentur Wien (2021): Taktile Bodenleitlinien - Wien zu Fuß. URL: <https://www.wienzufuss.at/barrierefreiheit/taktile-bodenleitlinien/> (zuletzt abgerufen am 19.09.2023).

Oficina Municipal de Dades Departament d'Estadística i Difusió de Dades (2023): Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona 2022. URL: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/catala/Anuaris/Anuari/Anuari2022.pdf>. (zuletzt abgerufen am 28.01.2024)

ORF (2023): Verkehr: Leitsystem in Supergrätzl oft ignoriert. URL: <https://wien.orf.at/stories/3209814/> (zuletzt abgerufen am 21.09.2023).

O'Sullivan (2017): Barcelona's Car-Taming 'Superblocks' Meet Resistance. Bloomberg. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-20/barcelona-s-superblocks-expand-but-face-protests> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023).

Reischer (2022): Die Superblöcke von Barcelona. URL: <https://app.smarticle.com/html5/k3EARVBv5K/mRo7Ak3eMFclo/article/54398b3bceb94f84bc1a2f98617dd8db> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2021): Behinderung. Sehbehinderung & Blindheit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/behinderung/blindheit.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (o.J.): Lexikon: Uveitis. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/lexikon/U/lexikon-uveitis.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Augen: Basis-Info. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/auge-aufbau-sehvorgang.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/behinderung/blindheit.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. Alterssichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/fehlsichtigkeit/alterssichtigkeit-presbyopie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. Kurzsichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/fehlsichtigkeit/kurzichtigkeit-myopie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2022): Krankheiten. Augen. Fehl- & Alterssichtigkeit. Weitsichtigkeit. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/fehlsichtigkeit/weitsichtigkeit-hyperopie-hypermotropie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Glaukom (Grüner Star). URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/glaukom-gruener-star.html#welche-ursachen-hat-ein-glaukom> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Netzhauterkrankungen. Altersbedingte Makuladegeneration. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/netzhaut/altersbedingte-makuladegeneration.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Netzhauterkrankungen. Diabetische Retinopathie. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/netzhaut/diabetische-retinopathie.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2021): Krankheiten. Augen. Netzhauterkrankungen. Netzhautablösung. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/augen/netzhaut/netzhautablosung.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktion Gesundheitsportal (2019): Krankheiten. Verletzungen & Verbrennung. Schädel-Hirn-Trauma. URL: <https://www.gesundheit.gv.at/krankheiten/verletzungen/schaedelhirntrauma.html> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Redaktionsnetzwerk Deutschland (2023): Überraschende Wahl in Spanien: Sozialist wird Bürgermeister von Barcelona. RND.de. URL: <https://www.rnd.de/politik/ueberraschende-wahl-in-spanien-sozialist-wird-buergermeister-von-barcelona-75EKLHM2PJOXHPNDWOWG4G76GA.html> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

Rottensteiner (2022): Ab wann spricht man von Sehbehinderung? URL: <https://www.hilfsgemeinschaft.at/aktuelles/blog/detail/ab-wann-spricht-man-von-sehbehinderung> (zuletzt abgerufen am 10.09.2023).

Roberts (2019): Die Superblocks von Barcelona. Good Impact. URL: <https://goodimpact.eu/recherche/fokusthema/superblocks-von-barcelona> (zuletzt abgerufen am 01.10.2023).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - IV B (2023): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege). URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_geh-und_radwege-2023.pdf?ts=1687193039 (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (o.J.): Gremium Fußverkehr: Beratungsgremium zur Förderung des Fußverkehrs in Berlin. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/akteure-und-gremien/gremium-fussverkehr/> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Öffentlichkeitsarbeit (2023): Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen: Hauptdokument. URL: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/leitfaden-zur-verkehrsberuhigung-in-kiezen.pdf?ts=1707151888> (zuletzt abgerufen am 20.09.2023)

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (2023): Protokoll der Sitzung des landesweiten Gremiums Fußverkehr Berlin. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/akteure-und-gremien/gremium-fussverkehr/gremium-fussverkehr-protokoll-juli-2023.pdf?ts=1705104083> (zuletzt abgerufen am 26.11.2023).

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (o.J.): Umwandlung der Bergmannstraße und des Bergmannkiezes (Friedrichshain-Kreuzberg). URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/fussverkehrsprojekte/modellprojekte/bergmannkiez/> (zuletzt abgerufen am 31.01.2024).

Servicestelle Stadtentwicklung (o.J.): Supergrätzl Favoriten. Stadtplanung. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten> (zuletzt abgerufen am 21.09.2023).

Sozialraumorientierte Planungscoordination (SPK) (2020): Zahlen und Fakten. Broschüre: Friedrichshain-Kreuzberg - Kleinräumige Daten. URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/> (zuletzt abgerufen am 28.01.2024).

Stadt Wien/Rechnungs- und Abgabenwesen (2023): Neue Schanigarten-Regelungen seit 1. September 2023. URL: <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma06/schanigarten-neuerungen.html> (zuletzt abgerufen am 16.11.2023).

Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2015): Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum“ - STEP 2025. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/ag-oeffentlicher-raum.html> (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2015): Erstellungsprozess - STEP 2025. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/erstellung.html> (zuletzt abgerufen am 29.01.2024).

Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2014): STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität: Werkstattbericht 145. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/publikationen.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2018): STEP 2025 - Fachkonzept Öffentlicher Raum: Werkstattbericht 175. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/oeffentlicher-raum/index.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2014): STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien: Mut zur Stadt. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/publikationen.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Stadt Wien/ Stadtentwicklung (2014): Strategiepapier Fußverkehr 2014. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/strategiepapier.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Stadt Wien/Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2023): E-Scooter, Elektro-Roller und Micro-Scooter - Regeln für das Fahren und Abstellen. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/scooter-regeln.html> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Stadt Wien/Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2023): Bevölkerungsstand Statistiken. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Suntiger (2020): Superblocks sollen Städte wieder lebenswert machen. IO. URL: <https://innovationorigins.com/de/superblocks-sollen-stadte-wieder-lebenswert-machen/> (zuletzt abgerufen am 30.09.2023)

TRAM (o.J.): TRAM – Barcelona. URL: <https://www.tram.cat/en> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line V25 bus – Nova Icària / Horta. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 6 bus – Pg. Manuel Girona / Poblenou. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line V23 bus – Nova Icària / Can Marçet. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 192 bus – Poblenou / Hospital de Sant Pau. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line H14 bus – Paral·lel / Sant Adrià. URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Glòries Metro line 1 (L1). URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 1 metro (Red). URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

Transport Metropolitans de Barcelona (o.J.): Line 4 metro (Yellow). URL: <https://www.tmb.cat/en/barcelona-transport/map/metro> (zuletzt abgerufen am 01.02.2024).

UN-Behindertenrechtskonvention (2013): Die Behindertenrechtskonvention im historischen Kontext. URL: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/die-behindertenrechtskonvention-im-historischen-kontext-3743/> (zuletzt abgerufen am 12.09.2023).

UN-Behindertenrechtskonvention (2013): Die Behindertenrechtskonvention und die Europäische Union. URL: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/die-behindertenrechtskonvention-und-die-europaeische-union-3747/> (zuletzt abgerufen am 12.09.2023).

UN-Behindertenrechtskonvention (2013): Inklusion. URL: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/inklusion-3693/> (zuletzt abgerufen am 12.09.2023).

VCÖ (2020): Superblocks: Mehr Platz für Grünes und Schönes. URL: <https://vcoe.at/news/details/superblocks-mehr-platz-fuer-gruenes-und-schoenes> (zuletzt abgerufen am 27.01.2024).

Wiener Linien GmbH & Co KG (2023): Gesamtnetzplan. URL: https://www.wienerlinien.at/documents/843721/4763236/Tagnetz_2023-12.pdf/28d46ca1-e198-b563-8911-c2c6358ee301?t=1702297554561 (zuletzt abgerufen am 02.01.2024)

Wolf (o.J.): Supergrätzl – original magazin. URL: <https://original-magazin.at/supergraetzl> (zuletzt abgerufen am 09.09.2023).

Wörrle (2016): Kampf um die Berliner Bürgersteige: pure Anarchie. TAZ Verlags- und Vertriebs GmbH. URL: <https://taz.de/Kampf-um-die-Berliner-Buergersteige/!5345772/> (zuletzt abgerufen am 20.01.2024).

Normen und Gesetze

Bundesgesetz, mit dem ein Pflegegeld eingeführt wird (Bundespflegegeldgesetz — BPGG) StF: BGBl. Nr. 110/1993 idF BGBl. I Nr. 170/2023

Bundesgesetz über das Normenwesen (Normengesetz 2016 – NormG 2016) StF: BGBl. I Nr. 153/2015.

Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG) StF: BGBl. I Nr. 82/2005 idF BGBl. I Nr. 32/2018.

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960) StF: BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 129/2023.

ÖNORM B 1600 (2023): Barrierefreies Bauen: Planungsgrundlagen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation.

ÖNORM V 2100 (2014): Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen: Taktile Markierungen an Anmeldetableaus für Fußgänger. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation.

ÖNORM V 2101 (2015): Akustische und tastbare Signale an Verkehrslichtsignalanlagen: Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation.

ÖNORM V 2102 (2018): Taktile Bodeninformationen (TBI): Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation.

ÖNORM V 2104 (2012): Technische Hilfen für sehbehinderte, blinde und mobilitätsbehinderte Menschen: Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation.

ÖNORM V 2105 (2011): Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen: Tastbare Beschriftungen und Informationssysteme. Austrian Standards International Standardisierung und Innovation.

RVS 02.02.36 (2010): Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV).

RVS 03.02.12 (2015): Fußgängerverkehr. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV).

Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie das Fakultativprotokoll zum Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen
StF: BGBl. III Nr. 155/2008 idF BGBl. III Nr. 135/2023.

Anhang

Anhang I - Gebildete Kategorien

| | | |
|---|---|---|
| 0 | Vorstellung der Expertinnen und Experten | |
| | 0.1. | Zielsetzung |
| | 0.2. | Motivation |
| | 0.3. | Kontext |
| 1 | Ansprüche der blinden und sehbehinderten Person | |
| | 1.1. | Hilfsmittel |
| | 1.2. | Kommunikation |
| | 1.3. | Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes |
| 2 | Superblocks, Superkieze, Supergrätzl | |
| | 2.1. | Lebensqualität |
| | 2.2. | Bauliche Umsetzung |
| 3 | Austauschformate und Bewusstseinsbildung | |
| | 3.1. | Diversität |
| | 3.2. | Partizipation |
| | 3.3. | Beteiligungsformate |
| | 3.4. | Selbstverständnis |
| | 3.5. | Finanzierung |
| 4 | Rahmendokumente | |
| | 4.1. | Organe |
| | 4.2. | Rechtliche Vorgaben |

Anhang II – Arbeitsschritte und Zuordnung zu den gebildeten Kategorien (Interview Mobilitätsagentur)

| Paraphrasierung | Generalisierung | Reduktion | Kategorien |
|--|--|---|---|
| Wir sind eine GmbH, die der Abteilung für Straßenbau der Stadt Wien gehört, wir werden geleitet von Radfahrbeauftragten und von den Fußgängerbeauftragten in der Stadt Wien. Wir fühlen uns als Drehscheibe. Für die Stadt Wien als Thinktank für das Radfahren und zu Fuß gehen und für die aktive Mobilität. Wir sind 17 Personen, in den letzten zehn Jahren sind wir gewachsen und bieten Koordinierung zur aktiven Mobilität in der Stadt an. Durch das Herantragen des Themas an die Stadtverwaltung und in der Zusammenarbeit mit der Stadträtin für Mobilität wollen wir Verkehr verändern. Rad- und Fußverkehr sicherer, bequemer und einfacher zu gestalten, das ist unser Motto. | Die Mobilitätsagentur gehört zur Stadtverwaltung und ist für die unterschiedlichen Themen des Rad- und Fußverkehrs zuständig. Die Arbeit besteht dabei einerseits aus der Information der Stadtverwaltung und andererseits aus der gemeinsamen Gestaltung der Zukunft dieser zwei Mobilitätsarten. Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen ist dabei das Ziel. | Das Unternehmen setzt sich für den Rad- und Fußverkehr und die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein. | 0.1 Zielsetzung 3.4. Selbstverständnis |
| Ich habe mich bei der Mobilitätsagentur beworben, weil ich denke, barrierefreie Mobilität geht nur mit der Förderung des Fußverkehrs. Ich bin für Zu-Fuß-Gehende und bauliche Barrierefreiheit Ansprechpartnerin. Es braucht noch Standards zum barrierefreien Fußverkehr, die sind meiner Meinung in Österreich noch nicht ausreichend definiert, und deswegen meine Motivation, hier etwas weiterzubringen. | Das Unternehmen wurde gewählt, weil die Förderung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit persönliche Anliegen sind und mit der Arbeit im Unternehmen ein Gestaltungsspielraum für die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen gesehen wird. | Durch die Anstellung beim Unternehmen ergeben sich neue Handlungsmöglichkeiten in der Verbesserung der Barrierefreiheit. | 0.2. Motivation |
| Das finde ich ganz wichtig. Es hat in Wien eigentlich eine relativ gute Tradition. Austausch findet statt. Ich bin ehemals bei den NGOs tätig gewesen, mein vorhergehender Arbeitgeber war der Dachverband der Behindertenorganisationen Österreichs und habe dort die Verbände sehr gut kennengelernt und fühle mich jetzt in der Mobilitätsagentur sehr wohl, weil ich diesen Austausch zwischen Verbänden und der Stadtverwaltung forcieren kann. Für meinen Geschmack gibt es noch zu wenige direkte Kontaktpunkte, da sie sehr mühsam sind, also für die für die Stadtverwaltung ist es mühsam, immer alle anzuhören. Die Verbände sind dann auch gefordert, wenn sie Termine, Termine, Termine, Termine kriegen und diese personellen Zeitressourcen auch nicht zur Verfügung stellen können. Das ist speziell bei der Hilfgemeinschaft so, dort gibt es kaum jemanden, der technisches Know-how hat zum barrierefreien Bauen. Die Hilfgemeinschaft kennt sich eher in der IKT [Informations- und Kommunikationstechnik] aus, als bei bautechnischen Ausführungen. Das ist schon ein Spezialgebiet. Expert:innenwissen gibt es wenig, überhaupt zum barrierefreien Straßenraum. Zum Hochbau vielleicht noch ein bisschen häufiger. Aber es ist ein spannendes Thema und durch das, dass ich bei den Verbänden bekannt bin, wie auch in der Stadtverwaltung, habe ich manchmal das Gefühl, es hängt an meiner Person und alles kann ich dann auch nicht schaffen. Also es ist fast ein bisschen zu mega das Thema. Mir ist es immer zu wenig, was sich verändert, ich fühle mich oft zu klein, aber es tut sich dann doch wieder etwas. Was hervorzuheben ist: jede akustische Ampel, die neu gemacht wird, wird von den Verbänden abgeklopft. Es wird ein Termin vor Ort gemacht, die Anlage wird ausprobiert und darauf geachtet, ob sie tatsächlich für blinde Personen funktioniert. Die Austauschtermine mit den Planer:innen sind mir derzeit ein bisschen zu wenig, obwohl ich immer draufschau. | In der Stadt existiert eine Tradition in Bezug auf den Austausch der unterschiedlichen Akteure. Die Erfahrungen aus dem vorherigen Job und das aufgebaute Netzwerk können auch in der neuen Tätigkeit eingebunden bzw. verwendet werden. Dabei wird die Anzahl der Schnittstellen zwischen den einzelnen Bereichen als unzureichend empfunden. Sowohl die Personalausstattung als auch das Wissen zum barrierefreien Bauen wird als ausbaufähig gewertet. Hierbei sind die unterschiedlichen Disziplinen bzw. Themenbereiche zu unterscheiden. Durch die geringe Anzahl an Experten auf dem Gebiet wird eine große Verantwortung durch die Einzelperson verspürt und das Thema als sehr groß im Vergleich zum eigenen Wirkungskreis gesehen. Eine gewisse Routine hat sich bei gewissen Themen eingespielt. Generell findet der Austausch jedoch zu wenig statt. | Der Austausch baut teilweise auf persönlichen Strukturen aus der Vergangenheit auf und es gibt diverse limitierende Faktoren, welche den Austausch einschränken. Dadurch wird die Häufigkeit des Austausches als zu gering im Vergleich zur Notwendigkeit gesehen und es besteht eine persönliche Abhängigkeit. | 0.2. Motivation 3.3. Beteiligungsformate 3.4. Selbstverständnis |
| Genau, es gab bis Anfang 2023 einen regelmäßigen Austausch. Die Termine waren vollgepfropft, es gab zu volle Sitzungen. Ich übernehme ein paar Themenbereiche in kleineren Gruppen und serviere beide Seiten. Mit der Bedingung, dass die regelmäßigen Termine für übergeordnete Themen weiter stattfinden. Und jetzt haben wir seit Herbst wieder einen regelmäßigen Austausch. Ob wir nun das richtige Format gefunden haben, bleibt abzuwarten. Uns gut auszutauschen ist irgendwie auch schwierig, weil die Teilnehmenden auch wechseln. Ja, es ist halt ein Lobbying. Zudem gehören die Standards, der aktuelle Stand der Technik und der aktuellen Praxis festgeschrieben. Könnte auf eine Richtlinie hingewiesen werden, auf eine Norm oder so, könnte es ein bisschen leichter sein. | Ein regelmäßiger Austausch hat stattgefunden, welcher jedoch aufgrund des zunehmenden Umfangs unterbrochen worden ist. Es wurde eine Umstrukturierung vorgenommen und es wird sich zeigen, ob ein adäquates Format gefunden werden ist. Dabei sind unterschiedliche Formate notwendig. Durch die Fluktuation der Teilnehmenden ist der Austausch erschwert. Rechtliche Vorgaben sind notwendig und können den Austausch vereinfachen. | Es braucht unterschiedliche Formate der Beteiligung, eine Konsistenz der Teilnehmenden und rechtliche Vorgaben, um den Austausch miteinander zu vereinfachen. | 3.3. Beteiligungsformate 4.2. Rechtliche Vorgaben |
| Genau. Und es gibt derzeit keinen österreichweiten Standard. Also da gibt es die Wiener Form, die Grazer Form und manchmal gibt es dann Mischformen und einzelne Gemeinden wissen gar nicht, welche Art und Weise sie machen sollen. Was tun mit der drei-Zentimeter-Kante? Wo wir doch wissen, dass es idealere Lösungen gibt. Eine Entwicklung, die halt kaum stattfindet. | Es existieren keine österreichweiten Standards, sodass lokale Formen entwickelt worden sind. Weiters existiert ein unzureichender Wissenstand zu den Vorgaben. Eine Weiterentwicklung und eine Abkehr von aktuellen Lösungen kann nicht bzw. in einem unzureichenden Maße erkannt werden. | Es sind keine allgemeingültigen Vorgaben und ein grundlegender Wissenstand vorhanden. Die Weiterentwicklung von Vorgaben stagniert. | 2.2. Bauliche Umsetzung 4.2. Rechtliche Vorgaben |
| Die offizielle Antwort ist, wir haben keine Rolle. Und die inoffizielle [Antwort]. Das inoffizielle Gefühl bestätigt uns. Ohne unser Anteaern im Klimaschutzministerium gäbe es diese Förderung gar nicht. Diese Förderung ist jetzt ein Schlüssel für den Fußverkehr. Nun mehr wird in dieser Disziplin überhaupt gedacht, geplant und sich eine Strategie überlegt. Nicht nur in Wien, sondern halt auch in Österreichs Gemeinden. Wir haben auch innerhalb der Stadtverwaltung erwirkt, dass man sich dieses angebotene Geld auch holen kann. Also hat es, ein Förderformat des Bundes gebraucht, welches aber [dazu führte, dass] in der Stadtverwaltung erst die Struktur dazu aufgebaut werden musste. Und so, merken wir jetzt schon, es gibt einige Umbauten des Straßenraumes wo die Qualität des Fußverkehrs leichter zu steigern ist, weil das Geld vom Bund kommt. Es geht immer darum, wenn ich Fußverkehr fördere, fördere ich Barrierefreiheit, fördere ich Mobilität und Selbstständigkeit von Leuten. Dann habe ich plötzlich Platz für Sitzmöbel und so weiter. Es ist echt so: das eine hängt mit dem Anderen zusammen und die Disziplinen Fußverkehr, Verkehrsplanung und Barrierefreiheit sind verstrickt. Es braucht Leute, die wissen, was barrierefreies Bauen ist. Diese Leute, die es verstrickt denken werden gebraucht, um das Thema voranzubringen. | Bei gewissen Instrumenten hat das Unternehmen keine offizielle Rolle, jedoch wurde die Umsetzung von Förderinstrumenten angestoßen. Durch die Implementierung dieser, hat eine Veränderung der Planung hinsichtlich des Fußverkehrs auf unterschiedlichen Ebenen und der Anpassung der dafür notwendigen Strukturen in der Verwaltung stattgefunden. Durch die Bereitstellung von Fördergeldern kann eine Verbesserung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit erzielt werden. Um noch weitere Verbesserungen in diesen Bereichen erzielen zu können, muss interdisziplinär gedacht werden. | Fördermittel wirken sowohl in der baulichen Verbesserung der Rahmenbedingungen des Fußverkehrs als auch in Bezug auf die Barrierefreiheit. Eine interdisziplinäre Planung ist notwendig um weitere Fortschritte zu erzielen. | 1.1. Hilfsmittel 1.3. Ausgestaltung des Straßenraumes |
| Genau. Die Erstellung von Masterplänen wirkt. Auch oft schon einmal bei den Gemeinderät:innen. Damit wird erstmal überlegt, wo könnten wir den Fußverkehr fördern. Wo haben wir denn Wege zu Zielen, Orten, Points of Interests im Gebiet, die wir attraktiveren können? | Masterpläne wirken bei den politisch Verantwortlichen und setzen eine Auseinandersetzung mit dem Raum und dessen Gestalt in Gang. | Strategiedokumente wirken in die Strukturen hinein und verändern die Raumwahrnehmung. | 4.1. Organe |

| | | | |
|---|---|--|---|
| <p>Es bleibt ein spannendes Thema, denn es hängt sehr viel mit den Regeln und der Straßenarchitektur zusammen. Also erstens muss man sagen, es hat in der alten Bundesregierung einen Verkehrsminister gegeben, der bestimmt hat, dass sich Scooter-Nutzer:innen mit E-Motor sich so verhalten müssen, wie Fahrradfahrende. Damit war erst klar: ein E-Scooter-Fahrender muss den Radweg benutzen und darf sein E-Scooter nicht irgendwo abstellen, sondern muss ihn ebenso wie ein Fahrrad abstellen. Und jetzt hat sich die Mobilitätsagentur echt mit dem Thema beschäftigt, weil es einfach notwendig war in der Koordination. Meine Kolleg:innen haben die Stadtregierung beraten, dass diese Leihscoterfirmen, über Reglementierungen eben einzuschränken sind. Es wusste eh jeder Fußgänger schon, dass das ein No-Go ist auf dem Gehsteig. Und dass das ein Wildwuchs ist und dass man nur mehr über die E-Scooter darüber stolpert. Und da sind wir jetzt. Nun kommen wir in diese Phase, wo das Wirken der Reglementierungen beginnt. Im Mai wurde alles beschlossen und erst jetzt fängt es an tatsächlich, dass man es einfordern kann. Wir sind jetzt auf dem Niveau, dass kontrolliert werden darf, wenn ein E-Scooter auf einen Gehsteig steht. Erst jetzt bekommt die Leihfirma ein Strafmandat und das wirkt. Also ich glaube, wir müssen es dann 2024 anschauen, da sollte es dann wirklich anders sein. Schön langsam haben wir ausreichend Abstellflächen, definierte Abstellflächen, wo man die Fahrzeuge abstellen muss. Rad- und Fußverkehr ist immer schwierig, denn die konservative Straßenausgestaltung lenkt den Radverkehr relativ nahe zum Fußverkehr und das stört. Also Radfahrende sind ca. mit 18 km/h unterwegs und die meisten Straßen in Wien sind 30er-Zonen und da ist ein Radfahrender eher mit der Geschwindigkeit beim KFZ-Verkehr als beim Fußverkehr. Die Differenz zwischen Fußverkehr und Radverkehr ist unglaublich höher als zwischen Radverkehr und KFZ-Verkehr. Und trotzdem geht diese Philosophie des Mischens, in Richtung Fußverkehr und selten in Richtung Autoverkehr. Die derzeitige Stadträtin hat die Philosophie des Trennens, also werden eigene Radwege gebaut. Eigene Flächen, die woanders leider wieder fehlen. Neue Radwege werden überwiegend auf derzeitigen Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs, also auf Parkflächen errichtet. Parkflächen werden viel mehr als je zuvor reduziert. Dem fließenden Fahrzeugverkehr wird kaum etwas weggenommen. Ganz selten, also eigentlich nicht, würde ich sagen. Und die 10, 15 bzw. 20%, was den Fußgeher:innen weggenommen wird, die schmerzen halt unheimlich, die tun halt wirklich weh. Deswegen ist es schwierig, wenn man eigene Territorien zuspricht. Die Häuser sind gebaut, wo sie sind, wir haben die Bestandsstadt und dort muss man halt dann schauen, es knirscht meist in den Kreuzungsbereichen. Ich bin schon angesprochen worden, ob man Kreuzungsbereiche besser organisieren könnte. Wenn ich mit Wissenschaftler:innen über dieses Thema spreche, dann, sagen sie: entflechten, aber Richtung motorisierter Individualverkehr, das wissen wir so genau, dass wir uns damit nicht mehr befassen müssen. Also wie man am besten mischt, ist ziemlich klar.</p> | <p>Der rechtliche Rahmen und die Straßenraumgestaltung hängen miteinander zusammen. Durch die Adaption der Vorgaben kann das Strafen von Regelverstößen und eine Verhaltensveränderung herbeigeführt werden. Das Unternehmen hat die Verwaltung beraten, um notwendige Schritte zur Verbesserung der Situation zu veranlassen. Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen wurden auch bauliche Veränderungen umgesetzt. Eine Abschätzung der Wirkungen der Maßnahmen ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich. Die unterschiedlichen Verkehrsarten mit den unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Anforderungen an den Raum und die Tendenz hinsichtlich der Zusammenführung bzw. des Heranführens unterschiedlicher Verkehrsträger wird als Problem wahrgenommen. Aktuell wird das Trennprinzip der Verkehrsträger vermehrt umgesetzt, hierbei werden jedoch vor allem Flächen des ruhenden Verkehrs bzw. wird der Raum für den Fußverkehr teilweise in Anspruch genommen. Letzteres wird als Rückschritt gesehen. In der Bestandsstadt ist eine Umverteilung der Flächen insbesondere bei der Umsetzung des Trennprinzips schwierig. Hierbei sind vor allem die Kreuzungsbereiche noralgische Punkte.</p> | <p>Der Rechtsrahmen und die bauliche Ausgestaltung des Straßenraumes wirken sich auf die Qualität des Fußverkehrs aus. Insbesondere in der Umverteilung des Raumes in der Bestandsstadt ergeben sich mit unterschiedlichen Ansätzen unterschiedliche Herausforderungen bzw. Qualitäten für den Fußverkehr.</p> | <p>0.1 Zielsetzung 1.3. Ausgestaltung und Nutzung 2.2. Bauliche Umsetzung 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Das ist ein dickes Brett. Erstens einmal schon deswegen, weil ich erkennen musste, dass das gar nicht wirklich festgestellt werden kann. Die Magistratsabteilung, könnte mir diese Antwort gar nicht liefern. Ob sie 2019 mehr Grün den Zufußgehenden gegeben hat, wie 2023. Diese Daten gibt es leider nicht. Sie haben zwar die Schaltprogramme von jeder Ampelanlage archiviert, aber es müsste händisch einzeln erhoben werden. Also aus einem Programm müsste es händisch in ein anderes hinüber geschöpft und ausgewertet werden. Und ich weiß nicht, wir haben 900 Ampeln - glaub ich - das macht niemand. Es wäre ein großer Aufwand. Es gab schon in manchen Strategiepapieren die Idee sowas zu machen, aber das wurde immer gekübelt, weil es ein Verwaltungsaufwand gewesen wäre, den niemand hätte verantworten wollen. Also ich kann weder bestätigen, ob es mehr geworden ist oder weniger. Mein einziges Rädchen, wo ich denke, drehen zu können, ist auch hier wieder über die Richtlinien. Wenn viel konkreter drinnen steht, was auch eine ausreichende Grünzeit ist, dann wird es in den Neuplanungen eher eine Umsetzung finden.</p> | <p>Statische Daten sind in den Verwaltungseinheiten nicht vorhanden bzw. sind diese nicht abrufbar. Um eine Datenverfügbarkeit herstellen zu können, wäre ein großer Aufwand notwendig. Eine Anpassung der rechtlichen Vorgaben könnten die Grundlage für neue Anlagen darstellen und die Datenverfügbarkeit ermöglichen.</p> | <p>Die Datenverfügbarkeit durch die Verwaltung ist nicht gegeben. Rechtliche Vorgaben könnten hier eine Verbesserung mitschbringen.</p> | <p>4.1. Organe 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Es ist ein Unterschied, ob man vom Fußverkehr spricht oder von den Öffis. Die Öffis sind in Wien wirklich gut. Okay, wir könnten uns mehr Niederflurstraßenbahnen wünschen, aber das ist schon eines von den allerletzten Dingen. Entwicklung gibt es immer in der Barrierefreiheit. Was ist statisch? Überhaupt jetzt seitdem die Leute einfach ein Smartphone in der Hosentasche stecken haben, gibt es viel mehr Möglichkeiten, um Störungen On-Trip oder so halt auch wirklich zeitnah zu kommunizieren. Und dann verändern sie natürlich Wege. Also da gibt es natürlich noch Möglichkeiten, Sachen zu verbessern, aber an sich im internationalen Vergleich sind wir da recht gut. Und was den Fußverkehr betrifft, da schaue ich neidvoll nach Deutschland. Nur zum Beispiel, weil wir haben, wirklich überall diese 3-cm-Kante, die ist irgendwie bei uns der Standard und es ist mir jetzt noch nicht gelungen, das weiterzuentwickeln. Wie es in Deutschland eben üblich ist, die differenzierte Bordsteinhöhe, wie sie es nennen, zu haben. Also die Nullabsenkung für die Leute, die mit einem Rollmobil, Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen unterwegs sind, und die Kante für die Leute, die eben diese Kante brauchen, und die taktilen Leitlinien sie dorthin hinführen. Also das wäre echt höchst an der Zeit, dass man das einmal macht.</p> | <p>Bei der Bewertung der Barrierefreiheit ist nach den Verkehrsarten zu unterscheiden. Die Barrierefreiheit in Bezug auf den öffentlichen Verkehr wird als sehr hoch bzw. gut eingeschätzt. Allgemein kann Barrierefreiheit jedoch nicht als statisch definiert werden, da sie von unterschiedlichen Einflüssen verändert wird. Der Fußverkehr muss durch das Erlassen neuer Standards, basierend auf den zielgruppenspezifische Anforderungen weiterentwickelt werden und diese baulich umgesetzt werden. Dieser Schritt ist bisher noch nicht gelungen.</p> | <p>Je nach Verkehrsart ist die Barrierefreiheit unterschiedliche zu bewerten. Ungeachtet dessen ist die Barrierefreiheit stets in Veränderung. Eine Weiterentwicklung der Standards und deren bauliche Umsetzung ist notwendig um den Fußverkehr zu fördern.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung 2.2. Bauliche Umsetzung</p> |
| <p>Ja, genau. Aber es braucht nicht mehr Fläche, weil der Schutzweg ist vier Meter breit und auf drei Meter mache ich die Kante und auf ein Meter mache ich die Nullabsenkung. Also es wird deswegen nicht breiter, der Schutzweg muss nicht breiter werden.</p> <p>Letzte Woche hat mich eine hohe Politikerin angesprochen und gefragt wie sowas entstehen kann. Sie haben es mir jetzt eh schon eigentlich vorhin vorweggenommen, ich habe der Politikerin auch bestätigt: nur im Dialog, wenn ich Barrierefreiheit weiterentwickle, dann nur im Dialog mit allen Gruppen. Es darf damit nirgendwo eine Barriere entstehen. Es kann nur immer ein gemeinsamer Kompromiss gefunden werden. Wir haben historisch gesehen diese drei-Zentimeter-Kante, bis heute. Aber wenn ich das weiterentwickle, nur gemeinsam. Und da habe ich da in diesem Raum [Besprechungsraum in der Mobilitätsagentur] schon die Runden gehabt, und wir haben festgestellt: diese differenzierte Querungsmöglichkeit, also mit differenzierten Bordsteinkanten, ist unbedingt umzusetzen bei Verkehrslichtsignalanlagen, also bei Ampeln, im Bereich für den Zugang zu Haltestellen und bei Schutzwegen, wo ich auch ein taktiler Leitsystem anbieten kann. Dort wo keine Schutzwege sind, keine Haltestelle ist, dort wo keine Ampel ist, da müssen wir bei der drei-Zentimeter-Kante bleiben, damit es sicher genug für die Blindenstockgeher:innen bleibt.</p> | <p>Fußgängerquerungen nehmen in ihrer baulichen Ausgestaltung in ihrer Breite nicht durch eine Differenzierung der Bordsteinkantenhöhe zu.</p> <p>Die Weiterentwicklung von Barrierefreiheit braucht den Dialog der unterschiedlichen Gruppen, um gemeinsam neue Ansätze und Vorgaben entwickeln zu können. Bei der Weiterentwicklung gilt sinngemäße der Verschlechterungsgrundsatz. Dabei gilt es auch die Anwendungsbereiche der Vorgaben festzulegen.</p> | <p>Eine Adaption der Infrastruktur an unterschiedliche Bedürfnisse bedingt nicht automatisch einen veränderten Raumbedarf.</p> <p>Eine Weiterentwicklung der Vorgaben hinsichtlich der Barrierefreiheit kann nur im Dialog erfolgen und es dürfen sich keine Verschlechterungen für Personengruppen ergeben.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung 2.2. Bauliche Umsetzung</p> <p>1.2. Kommunikation 1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes 2.2. Bauliche Umsetzung 3.2. Partizipation</p> |
| <p>Ja, genau.</p> | <p>Eine Differenzierung je nach lokalem Kontext und Zielgruppe ist notwendig.</p> | <p>Unterschiedliche Faktoren müssen bei der Umsetzung beachtet werden.</p> | <p>2.2. Bauliche Umsetzung</p> |

| | | | |
|--|---|---|--|
| <p>Nein, da fällt mir nur ein, natürlich die Schneelage, also Winterdienst und so Schneelage und Glatteis sind natürlich ganz starke Themen, die nur in einer bestimmten Jahreszeit vorkommen, wenn überhaupt, aber das sind noch ganz starke Themen und sonst ist es schon so, dass die meisten entweder zu Fuß, entweder mit den Öffis oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.</p> | <p>Winterliche Witterungsbedingungen und die damit verbundenen Arbeiten wirken sich auf die Mobilität aus und können diese gegebenenfalls auch einschränken.</p> | <p>Saisonale Wetterphänomene wirken sich auf die Mobilität aus und können diese einschränken.</p> | <p>1.1. Hilfsmittel</p> |
| <p>Herbstlaub wird weniger thematisiert. Schneelage und Streusplitt schon mehr. Wenn proaktiv einfach viel zu viel gestreut wird, eigentlich müsste Streusplitt ehst wieder weggekehrt werden, so wäre es gesetzlich geregelt. Man dürfte nur bei Glatteis streuen und dann müsste sofort wieder weggekehrt werden. Aber das funktioniert halt in der Praxis nicht. Beim Laub scheint es zu funktionieren. Also aus meiner Sicht, vielleicht ist das da und dort einmal ein lokales Problem. Bei vielen Leuten ist auch bekannt, welche Telefonnummer man anrufen muss, um zu bitten, dass extra Reinigungspersonal vorbeikommt. Das könnte auch sein, warum es nicht bis zu mir herkommt.</p> | <p>Die unterschiedliche Witterungsbedingungen in den Jahreszeiten wirken sich unterschiedlich stark auf die Mobilität aus. Der Rechtsrahmen gibt konkrete Vorgaben für die zeitliche als auch die witterungsbedingte Umsetzung notwendiger Maßnahmen vor. Die Praxis weicht von der Theorie ab, sodass auch eine eigenständige Kommunikation der Bedürfnisse und eine damit verbundene Beseitigung der Hindernisse erfolgt bzw. notwendig ist.</p> | <p>Die mit den Jahreszeiten verbundenen Witterungsbedingungen und damit verbundenen Arbeiten zur Sicherstellung der Mobilität sind rechtlich geregelt. In der Praxis erfolgt bei Abweichungen eine eigenständige Kommunikation der Bedürfnisse.</p> | <p>1.2. Kommunikation 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Die Entwicklung der Barrierefreiheit im Straßenraum, die darf noch wirklich detaillierter standardisiert werden. Eine Richtlinie für den Fußverkehr ist in Ausarbeitung, und da, glaube ich, kommt recht viel Barrierefreiheit hinein. Also das letzte Wort ist natürlich noch nicht gesprochen. Aber ich bin guter Dinge.</p> | <p>Der Detailgrad und Standardisierung der Vorgaben für die Barrierefreiheit des Straßenraumes müssen zunehmen.</p> | <p>Die Barrierefreiheit des Straßenraumes muss noch umfangreicher definiert werden.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Ich habe es erkannt und habe gesagt, so geht es nicht. Tatsächlich ist es mittlerweile so, dass ich jede Baumaßnahme des Straßenraumes gezeigt bekomme und ich dann immer mit dem Finger drauf zeigen kann. Ich meine, meine Kapazitäten sind halt ein bisschen beengt, aber ich versuche das bestmöglich und es hat gewirkt. Das einfachste war natürlich, zu verklarkern, ein taktiles, ein hörbares Signal an der Ampel, ohne dass man taktil hinführt zum Ampelsteher ist schon ein bisschen mager. Und jetzt ist es schon im Umsetzungsdenken der Magistratsabteilungen vorhanden, also taktile Leitsystem zu Ampel die hörbar sind, muss sein.</p> | <p>Das persönliche Engagement hat eine Veränderung der Planungsabläufe angestoßen und zu einer stärkeren persönlichen Einbindung geführt. Zeitgleich konnte ein Umdenken in der Verwaltung in Bezug auf die Umsetzung von Hilfsmitteln herbeigeführt werden.</p> | <p>Die Umsetzung und Ausführung von Hilfsmitteln konnte durch persönliches Engagement verändert werden.</p> | <p>1.1. Hilfsmittel 3.4. Selbstverständnis</p> |
| <p>Ich habe das schon mal versucht an die Wirtschaftstreibenden zu bringen, da haben wir schon Broschüren und Handouts gemacht und es ist schon in einigen Folders und Handouts der Stadt Wien und von der Wirtschaftskammer drinnen. Aber ob es ausreichend ist, weiß ich nicht. Was mehr gewirkt hat, ist der Umstand, dass es in die StVO definierter reingekommen ist. Und jetzt diese, sie heißen in umgangssprachlich Parksherrfs, dass diese im Rahmen der Kontrolle der Parkordnung auch beispielsweise falsch abgestellten Räder strafen und Abschleppen lassen. Also dies hat, wie ich finde, ein bisschen mehr gewirkt.</p> | <p>Unterschiedliche Kommunikationsmittel wurden gemeinsam mit anderen Akteuren hinsichtlich der Freihaltung von Hilfsmitteln entwickelt. Ein Erfolgsabschätzung in Bezug auf ihre Wirkung ist nicht möglich. Veränderte rechtliche Vorgaben haben hingegen nach persönlicher Einschätzung zu einer Verbesserung der Situation geführt.</p> | <p>Rechtliche Vorgaben haben in Bezug auf die Freihaltung von Hilfsmitteln wahrscheinlich besser gewirkt als gemeinsam entwickelte Sensibilisierungsmaßnahmen.</p> | <p>1.1. Hilfsmittel 1.2. Kommunikation 3.3. Beteiligungsformate 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Das ist ein spannendes Thema, weil derzeit darf ich daran mitarbeiten, diese ÖNORM, welche die barrierefreie Absicherung von Baustellen normiert, neu aufzulegen, also zu überarbeiten und das besser und genauer zu definieren. Dafür habe ich natürlich sehr gern Ressourcen übrig. Und da denk ich mir, da wird dann mehr umgesetzt werden können. Andererseits ist es so, dass es die Verkehrsbehörde gibt, die jede Baustelle auf dem Gehsteig genehmigt. Manchmal machen Sie das gar nicht vor Ort, sondern nur mit Hilfe von Daten, die sie einfach online zur Verfügung gestellt bekommen und dann gibt es noch ein kleines, feines Team an Leuten, die die Baustellenabsperren, Sicherungen oder so weiter kontrolliert. Aber die sind jetzt auch nicht sehr viele Personen in dieser Abteilung und die versuchen natürlich ihr Bestes. Ich hätte schon einmal versucht, dass man die Baufirmen selbst ein bisschen erzieht und denen sagt, was gut und was weniger gut ist.</p> | <p>Die rechtlichen Vorgaben in Bezug auf Baustellenabsicherungen werden aktuell unter persönlicher und motivierter Mitwirkung überarbeitet. Die genehmigenden Verwaltungseinheiten verlassen sich auf die korrekte Umsetzung der Vorgaben und es steht nur eine kleiner Personen für Überprüfung vor Ort zur Verfügung. Diesbezüglich wird an die Verantwortung bzw. Sensibilisierung der Baufirmen für das Thema der Baustellensicherung appelliert.</p> | <p>Eine Überarbeitung der Vorgaben findet aktuell statt. Diese bildet die Grundlage für die Genehmigungsbehörde. Durch wenige Vor-Ort-Kontrollen kommt den Baufirmen ein großer Stellenwert in der korrekten Umsetzung zu.</p> | <p>1.2. Kommunikation 3.4. Selbstverständnis 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Derzeit hängt es fast nur an der Ausführung der Baufirma, weil dieses Wissen, ab wann es eine Stolperkannte ist, dass ist nicht so definiert oder auch nicht so ausgeprägt. Also alles, jedes Loch, das abgedeckt ist, ist für die Verkehrsbehörde. Und wir versuchen jetzt in dieser Neufassung dieser ÖNORM V 2104 das klarer zu definieren. Ab wann brauche ich einen Handlauf oder wie breit muss denn so eine Abdeckung sein, damit man gut drauf gehen bzw. sich bewegen kann. Das haben wir jetzt versucht zu formulieren. Wir versuchen zu definieren, was denn alles mit abgedeckt werden muss, sodass dazwischen keine kleinen Lücken existieren. Auch Begriffe wie Rampe oder Anrampung sollen definiert werden. Wenn Begriffe neu oder neuartig sind, dann wissen die Experten häufig was nutzbar ist bzw. wie es besser zu machen sei. Gerade in diesem Bereich ist es dann trotzdem wieder so ein Heranrasten im Dialog mit den Umsetzer:innen. Es ist dann zu klären was machbar ist. Dieser Vorgang muss aber gemeinsam gemacht werden. Die ÖNORMEN sind, Gott sei Dank so gestellt, dass sie dann ein öffentliches Anhörungsverfahren haben. Jeder Mensch in Österreich kann eine Stellungnahme abgeben. Und dann kommt trotzdem vielleicht wieder raus, es könnte so oder so besser sein oder auch nicht.</p> | <p>Die korrekte und barrierefreie Absicherung der Baustellen hängt an den Baufirmen. Die Überarbeitung der Vorgaben diesbezüglich soll die Detailtiefe erhöhen, die Einbindung der unterschiedlichen Akteure und Ebenen ist dabei von zentraler Bedeutung, um praxistaugliche Vorgaben zu erhalten. Dieser Umstand wird positiv hervorgehoben.</p> | <p>Die Weiterentwicklung von Vorgaben kann nur gemeinsam und unter Verwendung unterschiedlicher Beteiligungsverfahren erfolgen.</p> | <p>3.3. Beteiligungsformate 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Ja genau, das ist aber so ein Fingerspitzengefühl. Weil natürlich möchten wir es umsetzbar machen, aber möglichst barrierefrei. Und das ist dann so ein bisschen, ein Blatt, das sich dreht oder eine Schraube, die nach oben gedreht wird. Manchmal wird sie dann auch wieder nach unten gedreht, weil irgendwer sagt: das ist ja urteuer. Aber ich finde es ist ein spannendes Feld. Also ich bin dort in dem Thema, wie Sie merken voll drinnen. Aus dem Grund, weil die Baubranche halt etwas ganz Spezifisches ist.</p> | <p>Die Baubranche ist ein spezifischer Bereich. Es braucht einen Austausch, um die Balance zwischen der Barrierefreiheit und der praktischen Umsetzbarkeit zu gewährleisten. Dabei ist Feingefühl notwendig und es müssen Rückkopplungen stattfinden.</p> | <p>Bei der Barrierefreiheit und den Vorgaben für die Baubranche braucht es einen Austausch, um gemeinsam zu umsetzbaren Lösungen zu kommen.</p> | <p>1.2. Kommunikation 3.3. Beteiligungsformate</p> |
| <p>Ja, ich weiß zum Beispiel, die Hilfsgemeinschaft hat ja ihre Dependence im 21. Bezirk, da in der Nähe vom Bahnhof Floridsdorf und die waren schon bei den einzelnen Sitzungen dabei. Und es ist so, dass jetzt final ausgehandelt wird, was denn alles umgesetzt werden soll und schlussendlich in den Maßnahmenkatalog kommt. Für uns als Mobilitätsagentur ist das Projekt schon wieder eher abgeschlossen. Es ist jedoch ein bewusstseinsbildender Effekt gewesen, dass die Annahme bestand, dass eben links der Donau ja eh alles mit dem Auto gefahren wird, und den Leuten wurde eine Plattform oder eine Bühne gegeben und die haben gesagt: Nein, wir gehen da gerne zu Fuß oder es ist schön spazieren zu gehen und es ist wichtig, dass man Fußwege mitdenkt.</p> | <p>Bei den Beteiligungsformaten waren Interessenvertretungen miteingebunden. Die geplanten Maßnahmen sind noch nicht beschlossen, das Projekt jedoch für das Unternehmen abgeschlossen. Durch die Beteiligungsformate konnten Annahmen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten widerlegt werden.</p> | <p>Beteiligungsformate bieten den Raum für den Austausch und bilden die Grundlage für die mögliche Umsetzung konkreter Maßnahmen unter Rücksichtnahme der Interessenslagen.</p> | <p>1.2. Kommunikation 3.2. Beteiligungsformate</p> |
| <p>Ja, in Maßgabe ihrer Möglichkeiten waren sie dabei. Es würde jedoch nichts dagegensprechen, dass sie natürlich noch mehr machen, aber es ist schon so, dass sie versuchen mitzugestalten. Wir haben die Frage noch nicht beantwortet, wo es gute Infrastruktur gibt, oder? Also wollen Sie mich festnageln? Dann finde ich, dass die Thaliastraße ziemlich gut für den Fußverkehr geworden ist. Also da sind echt die ehemaligen Parkplatzflächen jetzt komplett den Fußgänger:innen zugeschrieben worden und es ist viel grüner, also das schaut wirklich anders aus. Für Fußgänger:innen sonst gibt es so kleinere Straßen oder Plätze, wo ich merke es geht in die richtige Richtung. Auch bei der Ausführung von Pflasterungen hat sich etwas getan. Es werden jetzt immer mehr gut berollbare Pflasterungen verlegt. Und in jedem Straßenzug, wo ein Radweg entsteht, kann der Fußverkehr manchmal mehr, manchmal weniger, mitprofitieren.</p> | <p>Durch die Umverteilung der Flächen hin zum Fußverkehr und der Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen durch Partizipation und Kommunikation kann die Barrierefreiheit und damit die Lebensqualität gesteigert werden.</p> | <p>Durch die Umverteilung der Flächen hin zum Fußverkehr und der Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen durch Partizipation und Kommunikation kann die Barrierefreiheit und damit die Lebensqualität gesteigert werden.</p> | <p>1.2. Kommunikation 2.1. Lebensqualität 2.2. Bauliche Umsetzung 3.2. Partizipation</p> |

| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>Ja das ist viel besser geworden. Die alte Mariahilfer Straße war bei weitem nicht so gut barrierefrei nutzbar wie die umgebaute Mariahilfer Straße es jetzt ist. Also die Begegnungszone ist schon ein Format, was für den Fußverkehr ist. Zeitgleich ist es ein Format, was natürlich für blinde und sehbehinderte Personen ungewohnt zu nutzen ist. Insbesondere am Anfang, als die Mariahilfer Straße die neue, die erste Begegnungszone für Wien gewesen ist, da war es schon ein bisschen schwierig. Grundsätzlich kann man aber sagen, dass immer dort, wo weniger Autos sind, Autos viel langsamer unterwegs sind, es besser für den Fußverkehr wird.</p> | <p>Durch die bauliche Umgestaltung des Straßenzuges nach dem Shared Space Konzept konnte eine Steigerung der Barrierefreiheit und eine Verserzung für den Fußverkehr erreicht werden. Für gewisse Personengruppen stellt dieses Konzept jedoch eine Herausforderung dar. Der Fußverkehr profitiert im Allgemeinen von einer Verringerung des Autoverkehrs.</p> | <p>Das Shared Space Konzept verbessert den Fußverkehr und steigert die Barrierefreiheit. Je nach Personengruppe variiert die Wahrnehmung des Konzeptes.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes 2.1. Lebensqualität</p> |
| <p>Also wenn man es vergleicht, mit dem Jahr 1992 ist natürlich schon viel passiert. Und es ist natürlich auch eine Anstrengung gewesen. Partizipation ist natürlich anstrengend für beide Seiten, die einen fordern etwas und die anderen müssen liefern und umgekehrt. Es ist allerdings schon etwas, wo ich denke, es ist das richtige Mittel, um gemeinsam Stadt zu gestalten.</p> | <p>Im zeitlichen Verlauf ist es zu Verbesserungen in Bezug auf die Partizipation gekommen. Partizipation ist fordernd, aber notwendig für die gemeinsame Gestaltung der Stadt.</p> | <p>Partizipation verändert sich, bildet aber die Grundlage für die gemeinsame Planung.</p> | <p>3.2. Partizipation</p> |
| <p>Ja, schon. Also man ist schon sehr oft dankbar, wenn jemand sagen kann, was denn die allgemeine Barrierefreiheit ist oder wenn dann gemeinsam mit einem Gesprächspartner ein Standard entwickelt oder irgendeine Lösung für eine schwierige Situation gefunden werden kann. Dahingehend ist die Stadtverwaltung immer dankbar. Zeitgleich gibt es aber auch Themen, die einer Never-ending-Story gleichen oder es gibt, Örtlichkeiten, wo man sich dann einigt und wo man sagt, diese Mittel haben wir zur Verfügung, die sind jetzt bestmöglich eingesetzt und es wird was umgesetzt.</p> | <p>Hilfe in Bezug auf die Weiterentwicklung von Standards bzw. Lösungen von komplexen Situation in Verbindung mit Barrierefreiheit wird durch die Verwaltung angenommen. Dem gegenüber stehen jedoch Themen, welche nicht gelöst werden und Orte an denen Kompromisse aufgrund unterschiedlicher Faktoren eingegangen werden.</p> | <p>Ein Austausch von unterschiedlichen Ebenen kann zur Weiterentwicklung der Standards führen und die Ausgestaltung bzw. den Umbau beeinflussen.</p> | <p>3.3. Beteiligungsformate</p> |
| <p>Eine Never-ending-Story ist für mich immer noch diese drei-Zentimeter-Kante, die im Kreuzungsbereich nicht auf null Zentimeter abgesenkt werden kann. Oder ein Thema, welches jetzt wieder neu aufpoppt, obwohl ich dachte, es sei schon gegessen, dass man, wenn ein Radweg neben einem Fußweg errichtet wird, dass man dazwischen eine tastbare Kante macht und nicht nur einen Pinselstrich. Aber das ist auch so etwas, was plötzlich wieder gekommen ist. Auf einmal glauben Planer:innen wieder, ein Pinselstrich genügt als Abgrenzung und in Wirklichkeit hat aber der Radfahrende auf seinem Radweg, durch den Pinselstrich Vorrang. Die Zufußgehenden auf der anderen Seite sagen, was macht dieser Radweg auf meinem Gehsteig.</p> | <p>Gewisse Themen bestehen über den zeitlichen Verlauf fort und andere bereits geklärte Themen kommen zurück. Dies ist auch bei taktischen Abgrenzung der unterschiedlichen Verkehrsträger der Fall. Durch optische Abgrenzungen von Bereichen ergeben sich Rechtwirkungen, auf welche sie die Verkehrsteilnehmenden berufen und welche zeitgleich nicht durch alle Personen erfasst werden können.</p> | <p>Diverse Themen der barrierefreien Ausgestaltung bleiben über den zeitlichen Verlauf konstant bzw. kehren zurück. Eine Abgrenzung der Bereiche ist mit rechtlichen Folgen verbunden, eine Abgrenzung muss für alle Personengruppen erfasst gemacht werden.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes 4.2. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Ja genau, entweder es gibt keinen Materialwechsel oder halt auch keine Kante für die Taststockgeher:innen. Es wurde schon ausprobiert, die taktischen Leitlinien nur um eine Querungsstelle anzubringen, das ist jedoch einfach zu wenig vor allem auch im Hinblick auf die Wintermonate, es braucht die Kante zur Sicherheit. Sie sind eh so weit kompromissbereit, dass sie sagen die Kante wird nur auf der Hausseite, also auf der kreuzungsabgewandten Seite gebraucht. Zur Fahrbahn hin braucht es schon eine Kante, aber würde zwischen Radweg und Fahrbahn noch einmal eine Aufstellfläche für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, dann würden Sie auf die Kante verzichten.</p> | <p>Taktile Elemente zur Abgrenzung sind wichtig für Menschen mit Hilfsmitteln. Die bauliche Ausgestaltungsförmung muss ganzjährig Sicherheit gewährleisten. Es besteht grundsätzlich eine Kompromissbereitschaft jener Personengruppe mit Hilfsmitteln, welche auf gewissen Grundbedingungen bzw. dem baulichen Kontext aufbauend ist.</p> | <p>Gewisse Grundvoraussetzungen hinsichtlich der Ausgestaltung von Hilfsmitteln müssen eingehalten werden, eine Adaption an den lokalen Kontext ist jedoch möglich.</p> | <p>1.1. Hilfsmittel 1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes</p> |
| <p>Ich kann keinen Nachteil für den Fußverkehr sehen, nur einen Vorteil. Weil durch die Einbahnen auch wieder Flächen frei werden, da kein Gegenverkehr mehr möglich ist und die Breite der Straßen reduziert werden kann. Generell wird dann mit einer niedrigeren Geschwindigkeit verkehrt und die Fußgänger:innen können ja nach wie vor gehen, sowie sie es gewohnt sind. Einzig die Breite der Gehsteige nimmt vielleicht zu. Wir haben bisher einen Superblock in Wien und da kenne ich die Umsetzung und der ist natürlich barrierefrei nutzbar. Im Kern des Superblocks entsteht eine neue Fußgängerzone, wo Radfahrer:innen durchfahren dürfen, das ist vielleicht nicht optimal, aber sich eine Fläche zwischen den zwei Hausmauern mit dem Radverkehr zu teilen, ist im Gegensatz zum Teilen der Fläche mit Autos und Parkplätzen schon ein Gewinn.</p> | <p>Durch die Umverteilung des Raumes und einer Geschwindigkeitsreduktion durch die Konzeptumsetzung ergeben sich Vorteile für den Fußverkehr. Gewohnte Gehrelationen bleiben erhalten und die barrierefreie Ausgestaltung ist gewährleistet. Die Mischung von Rad- und Fußverkehr ist aus Sicht des Fußverkehrs eine Verbesserung gegenüber des Ist-Zustandes, wenngleich auch nicht als ideal zu sehen.</p> | <p>Durch die Verkehrsberuhigung und Flächenumverteilung gewinnt der Fußverkehr an Raum und kann auf unterschiedlichen Ebenen profitieren.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes 2.1. Lebensqualität 2.2. Bauliche Umsetzung</p> |
| <p>Hier wird aber nichts Neues benötigt. Im Superblock werden die Straßen zu Einbahnen gemacht und da kann man halt mit dem Auto nicht durchfahren und es kommen neue Flächen durch die Umgestaltung für den Fußverkehr dazu. Also wenn es irgendwo Kritik zur Barrierefreiheit gäbe, würde mich das interessieren, weil ich kann dazu nichts sagen oder ich weiß es nicht. Es kann natürlich sein, dass jemand irgendwelche Pflanzentzüge aufstellt und diese dann stören</p> | <p>Es werden bestehende Maßnahmen im Konzept kombiniert und die Flächen für den Fußverkehr vergrößert. Die Barrierefreiheit wird sich nicht verschlechtern bzw. wäre nicht bekannt durch was dies herbeigeführt werden könnte.</p> | <p>Der Fußverkehr profitiert durch das Konzept, mit einer Verschlechterung der Barrierefreiheit kann nicht gerechnet werden.</p> | <p>2.1. Lebensqualität</p> |
| <p>Eine Markierung ist natürlich für blinde Personen nicht erkennbar. Also diese Person hat dann immer noch die konventionelle alte Gehsteigkante für die Orientierung zur Verfügung. Den anderen Fußgänger:innen wird durch temporäre Maßnahmen, für diese Zeitspanne schon suggeriert die Fläche mitbenutzen zu können. Die Zeitspanne sollte jedoch nicht übermäßig lang sein. Also ich kenne das aus anderen Städten, wie zum Beispiel aus Berlin, wo temporäre, mit Linien versehene, Maßnahmen fünf Jahre oder noch länger bestehen bleiben, weil das Geld irgendwie fehlt. Das gibt es in Wien nicht. Bei uns in Wien wird schon innerhalb von einem Jahr die Maßnahme umgesetzt, so war es auch bei der Mariahilfer Straße. Und wenn Pflanzentzüge nicht in Querungsbereichen des Fußverkehrs, sondern im Bereich von temporären Durchfahrtsbarrieren für den Autoverkehr aufgestellt werden, dann spricht gar nichts dagegen.</p> | <p>Eine Orientierung an natürlichen Kanten kann auch bei temporären Maßnahmen weiterhin erfolgen. Eine Nutzung der markierten Flächen vor der baulichen Umgestaltung ist für viele Menschen möglich. Die Zeitspanne der temporären Maßnahmen sollte begrenzt sein und ein zeitnahe Umgestaltung erfolgen und diese finanziell abgesichert sein. Temporäre Begrünungsmaßnahmen abseits der Gehrelationen des Fußverkehrs schrecken diesen nicht ein.</p> | <p>Temporäre Maßnahmen ermögliche eine Nutzung durch den Fußverkehr. Für Menschen mit Hilfsmitteln stehen die gewohnten Flächen weiterhin zur Verfügung. Eine zeitnahe Umgestaltung ist zu forcieren.</p> | <p>1.1. Hilfsmittel 1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes</p> |
| <p>Genau, das ist bei einem Superblock gar nicht so die Gefahr. Worauf ich jetzt wohl eher ein Augenmerk hätte, ist auf die Schanigärten und auf die Grätzloas, denn die dürfen jetzt das ganze Jahr stehen und da muss man dann eher und noch genauer schauen, dass sie richtig eingerichtet werden. Diejenigen, die einen Schanigärten genehmigen, sind nicht so firm in der Verkehrssicherheit, sprich in dem Thema, was ist denn ein barrierefrei nutzbarer Gehsteig. Die haben nur grobe Richtlinien, ab wann sie einen Schanigärten, sprich Gastgärten am Gehsteig oder im Straßenraum genehmigen dürfen und da finde ich müssen wir jetzt drauf schauen, dass das funktioniert und es gibt leider auch einige Gastgärten, die halt einfach nicht taktill umgehbar sind.</p> | <p>Absseits des Umsetzungsgebietes des Konzeptes, in der Bestandsstadt, ist ein Augenmerk auf Gastgärten und andere temporäre Aufenthaltsbereiche zu legen. Durch die Änderungen der Rahmenbedingungen prägen diese den Raum länger, daher kommt der vorschriftsgemäßen Umsetzung ein hoher Stellenwert zu. Die zugrundeliegenden Vorgaben sind jedoch ungenügend in Bezug auf den Detailgrad und die Genehmigungsorgane brauchen im Bereich der Barrierefreiheit Unterstützung, sodass keine Barrieren geschaffen werden.</p> | <p>Aufenthaltsbereich in der Stadt dürfen keine Barrieren darstellen, hierfür müssen die Organe unterstützt und die Anforderungen im Detailgrad vertieft werden.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes 4.1. Organe</p> |
| <p>Ja schon. Da ist zwar auch schon etwas in den letzten Jahren passiert, aber da muss man echt schauen, dass auch Altlasten angepasst werden und die Einrichtung neuer Schanigärten gut umgesetzt wird. Da es halt echt nicht mehr nur drei Monate im Sommer betrifft.</p> | <p>Die Regularien für Gastgärten wurden angepasst. Durch die Verlängerung der Saison wird die Einhaltung der Vorgaben wichtiger. Dabei müssen auch bestehende Gastgärten gegebenenfalls angepasst werden.</p> | <p>Gastgärten prägen den Straßenraum länger und müssen gemäß den Vorgaben errichtet werden.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes</p> |
| <p>Also ich denke, dass durch das Supergrätzl, was jetzt in Wien entsteht, die Barrierefreiheit verbessert wird. Also ich wäre sehr neugierig, wenn da jemand sagt, es ist für ihn jetzt eine Verschlechterung. Es werden schon vielleicht ein oder zwei Kreuzungen bepinselt bleiben und nicht so wirklich umgebaut werden. Dies führt aber weder zu einer Verschlechterung noch zu einer Verbesserung, dies kann, soweit ich das mitbekommen habe, ein bis zwei Kreuzungen im Nahbereich betreffen. Und sobald dieser Straßenzug dann irgendwann wieder mal in die Hand genommen wird, dann wird das natürlich angepasst. Wenn Sie da [aus der Mobilitätsagentur] rausgehen, rechts die Große Sperrgasse entlang, da gibt es am Boden auch gepinselt Sperrflächen, weil da halt noch nicht das Geld gefunden wurde, dass man diesen Bereich tatsächlich umbaut. Eine blinde Person kann den temporär verbreiterten Bereich aktuell nicht nutzen, aber wenigstens für die Leute, welche die Linien erkennen und sehen können, wird er nutzbar. Ich finde solche Dinge gibt es nicht im Überhang aber sie kommen natürlich vor.</p> | <p>Die Umsetzung des Konzeptes steigert die Barrierefreiheit. Temporäre Umgestaltungen werden teilweise umgesetzt, eine bauliche Umgestaltung der Teilbereich ist gebündelt mit anderen Bauaktivitäten für die Zukunft geplant. Die temporären Maßnahmen schrecken die Mobilität nicht ein, sondern erweitern die Fläche für den Fußverkehr, wenngleich diese nicht von allen Personen gleichermaßen genutzt werden kann.</p> | <p>Die Konzeptumsetzung steigert die Barrierefreiheit. Temporäre Maßnahmen ermögliche eine Nutzung durch den Fußverkehr. Gewohnte Flächen bleiben erhalten und stehen allen Personen zur Verfügung.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>Ja, ich finde es muss jetzt echt der Paradigmenwechsel stattfinden, dass man für die Person, die mit Behinderungen lebt, plant und nicht für eine aktive Person die 6 km/h schnell gehen kann und die allein unterwegs ist, sondern ich, dass man eben nebeneinander gehen kann, jemanden begleiten kann. Ob das jetzt eine demenkrankte Person ist, ein Kind ist oder eine gehbehinderte Person ist, ist dabei erst einmal zweitrangig. Das gleiche gilt auch in Richtung des öffentlichen Verkehrs, da geht das jetzt langsam auch hin. Die ältere Person, die nicht mehr gut geht, nicht mehr gut sieht, nicht mehr gut hört, dass für diese Person gebaut und geplant wird, das ist schon ein bisschen so ein Meilenstein, finde ich, wenn man das geschafft hätte. Also in den Köpfen, ist immer noch der 30-jährige weiße tobende Mann der Maßstab. Themen wie Angst und Sicherheit werden sehr technisch gesehen und sehr wenig auf einer Gefühlsebene betrachtet. Einen sicheren Ort oder einen sicheren Raum zu gestalten, der subjektiv sicher ist, ist halt eine andere Dimension.</p> | <p>Ein Paradigmenwechsel in der Planung ist notwendig. Ein Wechsel des Maßstabs bzw. der Parameter muss stattfinden. Dabei kann nicht allen Themen auf einer technischen Ebene begegnet werden, sodass ein anderer Zugang zu suchen ist.</p> | <p>Ein Paradigmenwechsel und ein Wechsel des Zugangs zu Themen ist in der Planung notwendig.</p> | <p>1.3. Ausgestaltung und Nutzung des Straßenraumes 3.4. Selbstverständnis</p> |
| <p>Ich finde schon, also da tut sich immer etwas. Ich habe, das ist noch gar nicht so lange her, da habe ich feministische Planer:innen aus Deutschland zu Gast gehabt. Wir haben in der Verkehrsplanung ein Büro auf einer hohen Ebene, welches sich mit gendgerechtem Stadtraum befasst. Also da merkt man okay man steht schon auf einem anderen Level, wenn man es ein bisschen vergleicht. Also diese Frauen sind dann aus vielen Teilen Deutschlands gekommen. Und die haben manche Sachen halt bewundert, aber trotzdem finde ich es ist noch viel zu wenig. Es soll nicht die Ausnahme sein, sondern einfach der Standard, dass man diese Dimensionen der sozialen Diversität einfach immer und überall mitdenkt. Das beginnt beim Bepflanzen eines Blumenbeets. Was und auch wie hoch darf das Gehölz wachsen, damit nicht irgendwelche Leute überdeckt werden die queren wollen. Querungsstellen sind für den Fußverkehr die Schlüsselquerungsstellen über die Fahrbahn muss ich dazu sagen. Stichwort Ampeln und so weiter. Das sind echt diese Sachen, die einfach behindern, wenn ich unterwegs bin zu Fuß, wenn ich unüberwindbare Barrieren habe in Form von, ich möchte hier die Straße queren und es geht irgendwie nicht.</p> | <p>Planung ist immer in Veränderung, es gilt mittels Vergleich zu anderen den eigenen Standort und die eigenen Ansätze einordnen zu können. Unterschiedliche Raumansprüche sollte fortwährend in die Planung einbezogen werden und sich in der Ausgestaltung widerspiegeln. Im Fußverkehr kommen Querungsstellen ein hoher Stellenwert zu, da sie je nach Ausgestaltung und Bereitstellung von Hilfsmitteln die Mobilität einschränken bzw. verunmöglichen können.</p> | <p>In der Planung und Umsetzung sind die unterschiedlichen Ansprüche zu berücksichtigen und der eigene Standpunkt zu reflektieren. Querungsstellen sind dabei wichtig für den Fußverkehr.</p> | <p>1.1. Hilfsmittel 3.4. Selbstverständnis</p> |
| <p>Ich würde mir wünschen, dass der Fußverkehr noch mehr mitgedacht wird. Es ist schon einiges vorhanden, aber es ist mir noch zu wenig. Ich kann es sehr banal runterbrechen. Wenn ich eine vierarmige Kreuzung habe, dann ist es klar, dass ich vier Querungsstellen hab, aber wenn ich eine T-förmige Kreuzung habe, dann geht man immer nur davon aus, dass ich eine Querung für den Fußgänger:innenverkehr anbiete. Und zwar jene in Richtung des Balkens. Aber dass ich von der anderen Seite kommand auf die andere Straßenseite übersetzen wollen würde, selbst wenn da drüben eine Parkanlage ist, das ist oft schwierig umzusetzen oder einzufordern und sowas sollte selbstverständlich sein. Also ich höre schon immer wieder, wie diesen Satz: Da geht ja eh keiner. Ich habe das einmal in einem Planausschnitt bemerkt, dass da für mein Gefühl eine Querungsstelle fehlt. Da würde festgestellt, da geht ja eh keiner und ich habe dann auch nicht rasch genug antworten können und im Nachhinein hat man dann gemerkt, die Leute kommen aus der Bike-and-Ride-Anlage raus und gehen dann zu Fuß weiter, also die fahren nicht unbedingt mit dem ÖV weiter, sondern gehen auch als Fußgänger:innen weiter und die queren da, die haben keine andere Möglichkeit und dann waren sie plötzlich da. Und ich bin nicht überall grätzlaffin. Solche Dinge sollten halt noch mehr mitgedacht werden.</p> | <p>Dem Fußverkehr soll in der Planung und in der baulichen Umsetzung ein höherer Stellenwert eingeräumt werden und dieser auf einem breiteren Selbstverständlichkeit beruhen. Der Fußverkehr ist als Bestandteil einer multimodalen Wegekette zu sehen. Durch den veränderten Stellenwert bzw. die Selbstverständlichkeit ist eine persönliche Entlastung möglich und das Risiko einer Fehlplanung wird verringert.</p> | <p>Der Stellenwert des Fußverkehrs soll erhöht bzw. das Planungsverständnis angepasst werden. Dadurch ist eine Entkopplung von der Einzelperson möglich und die bauliche Umsetzung wird verändert.</p> | <p>0.1. Zielsetzung 2.2. Bauliche Umsetzung</p> |
| <p>Da würde ich auch gern sehr persönlich antworten. Wir gehören zu einer Magistratsabteilung, die ist einem Ressort einer Stadträtin zugeordnet und je nachdem, welche Person da politisch gerade am Ruder ist und welcher Blickwinkel sie hat, spüren wir das auch in der Mobilitätsagentur. Aktuell liegt der Schwerpunkt sehr beim Radwegeausbau, was natürlich voll super ist. Was natürlich gebraucht wird, aber diesen Blickwinkel abzurücken oder hinzuschleichen zum Fußwegenetz fällt derzeit schon nicht leicht. Also durch diese Masterpläne Fußverkehr, wo die Stadt Wien Geld vom Bund bekommt, was sie natürlich gerne nimmt, ist es schon so, dass man merkt, das, was weitergeht. Aber würden wir diese Gelder nicht haben, dann würde es ziemlich mau ausschauen. Also Ressourcen, Ressourcen, Ressourcen und die Weiterentwicklung forcieren. Ich fühle mich oft als Lobbyistin oder ja da sind noch endlose Weiten vorhanden.</p> | <p>Schwerpunkte der politisch Verantwortlichen wirken auf die darunterliegenden Ebenen ein und erschweren eine ausgeglichene Förderung der unterschiedlicher Verkehrsträger über den zeitlichen Verlauf. Durch Strategien und daran geknüpfte Finanzmittel kann eine Schwerpunktverschiebung erfolgen. Im Allgemeinen sind verfügbare Ressourcen als auch der Antrieb zur Weiterentwicklung zentrale Aspekte in der Schwerpunktlegung bzw. der eigenen Arbeit.</p> | <p>Schwerpunktsetzungen, rechtliche Vorgaben und die damit verbundenen Mittel haben starken Einfluss auf die Ausrichtung der Planung.</p> | <p>0.2. Motivation 3.5. Finanzierung 4.1. Rechtliche Vorgaben</p> |
| <p>Ich habe das jetzt forciert, dass sich die Leute des Vereins Radlobby Wien, die den Radverkehr lobbyieren, und auch die Leute, die sich für die Barrierefreiheit und barrierefreie Mobilität zuständig fühlen, dass die einmal verstehen, dass sie gemeinsam in eine Richtung gehen. 20 % der Wege werden in Wien mit dem Auto gemacht und das Auto darf in Wien 80 % aller Flächen nutzen und das ist einfach zu hinterfragen und zu ändern. Es geht gemeinsam gegen den MIV und in diese Richtung muss man sich noch mehr formieren und wir in der Mobilitätsagentur können halt nur den Boden dafür bereiten. Wir sind allerdings ja keine Interessensvertretung oder sicher mache ich irgendwo Lobbyismus, aber ich bin kein Interessensvertretung, ich brauche die NGOs. Ich brauche die Zivilbevölkerung, damit ich in dieser Richtung weiter tun kann. Ich kann vermitteln, aber nicht mehr. Und das ist eine ganz andere Rolle. Eine Interessensvertretung ist eine Interessensvertretung und die sind mir immer zu leise in dem Bereich, weil sonst würde ich mich nicht so für dieses Thema engagieren.</p> | <p>Die persönliche Überzeugung und Einschätzung des bisherigen Verhaltens der anderen Akteure ist zentral gewesen bei der Zusammenführung der unterschiedlichen Akteure und dem Aufzeigen des gemeinsamen Ziels. Das Unternehmen kann nur die Basis für den Austausch schaffen, es braucht aber auch Abseits davon den Austausch der unterschiedlichen Ebenen der Gesellschaft in der ganzen Breite und in diversen Settings, um das gemeinsame Ziel zu erreichen.</p> | <p>Viefältige Strukturen im Austausch und in der Beteiligung, sowie ein gemeinsames Ziel sind notwendig, um sowohl im Austausch miteinander als auch nach Außen und bei der Zielerfüllung weiter voranzukommen.</p> | <p>0.2. Motivation 3.2. Partizipation 3.3. Beteiligungsformate 4.1. Organe</p> |

Anhang III – Leitfragen und Transkript Mobilitätsagentur

Leitfragen Interview Mobilitätsagentur

Fokus Fußverkehr

- Wie würden Sie das Selbstverständnis und die Aufgaben der Mobilitätsagentur beschreiben?
- Sie selbst sind zuständig für Infrastruktur und Barrierefreiheit, was genau fällt in diesen Aufgabenbereich?
- Findet ein Austausch mit Verbänden (Bsp. Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen) statt und wenn ja, welche Themen werden hier thematisiert?
- Ein „Masterplan Gehen“ ist aktuell in zehn Bezirken vorhanden, weitere acht Bezirke sind im Begriff solche Pläne zu erstellen. Welche Rolle hat die Mobilitätsagentur bei der Erstellung dieser Masterpläne bzw. in welchem Stadium wird die Mobilitätsagentur eingebunden?
- Im Mobilitätsreport 2019 wurden Radfahrende an erster Stelle und Scooterfahrende an zweiter Stelle bei den Ärgernissen der Zufußgehenden genannt, hat sich dieser Trend verändert bzw. was sind die häufigsten Ärgernisse der Menschen, die sich an die Mobilitätsagentur wenden?
- Ebenfalls im Mobilitätsreport 2019 haben sich die Menschen längere Grünphasen gewünscht, konnte dieser Wunsch bereits umgesetzt werden?
- Wie beurteilen Sie die Barrierefreiheit in der Stadt Wien im Allgemeinen? Wo sehen Sie noch große Herausforderungen und wo gibt es Best-Practice-Beispiele in der Stadt?
- Gibt es Ihrer Meinung saisonale Schwankungen in der Barrierefreiheit? Wie äußert sich das?
- Wo sehen Sie im gesetzlichen Rahmen noch Lücken in Bezug auf die Barrierefreiheit, insbesondere in Bezug auf den Fußverkehr?

Blinde und sehbehinderte Menschen

- Die Länge der taktilen Leitsysteme hat sich in acht Jahren von 2011 bis 2019 fast verdoppelt, wie ist es zu diesem Anstieg gekommen bzw. wer war hier treibende Kraft?
- Inwiefern setzt die Mobilitätsagentur sich dafür ein, dass beispielsweise Leitsysteme freigehalten werden oder das Bewusstsein für das richtige Abstellen von Fahrrädern und Rollern steigt?
- Wie werden Baustellen (insbesondere Leitungsarbeiten mit Abdeckungen durch Holzplanken) kommuniziert bzw. koordiniert?
- Im Rahmen des Prozesses „LiDo geht - Links der Donau geht was weiter“ ist eines der Ziele eine Verbesserung des Fußwegenetzes zu erreichen, dabei wird auf eine partizipative Erstellung von einem Maßnahmenkatalog verwiesen: Wie gestaltet sich die Partizipation und wie wird gewährleistet, dass auch blinde bzw. sehbehinderte Menschen ihre Wünsche äußern können?
- Im Jahr 1992 hat sich die Stadt Wien bereits mit dem Thema Barrierefreiheit und der Gestaltung von Freiräumen beschäftigt und gefordert, dass eine stärkere Partizipation bzw. Einbindung von Menschen in Planungsentscheidungen mit Behinderungen erfolgen soll. Wie würden Sie den Erfolg oder Misserfolg dieser Forderung bewerten? Seit dem Jahr 2023 gibt es ein Buddy-Programm bei den Geh-Cafés. Können Sie genauer erklären, was es damit auf sich hat bzw. wie diese Personengruppe vorher teilnehmen konnte?

Supergrätzl

- Das Konzept der Supergrätzl bzw. Superblocks ist aktuell in der Verkehrsplanung/Stadtplanung ein populäres Konzept, um die Lebensqualität für alle Bewohnerinnen und Bewohner zu erhöhen, wie stehen Sie zu dem Konzept?
- Besteht die Gefahr, dass es zu Beeinträchtigungen der eigenständigen Mobilität durch temporäre Maßnahmen in den Umsetzungsphasen kommt? Wenn ja, welche wären das bzw. was bräuchte es, um die eigenständige Mobilität stets zu gewährleisten?
- Haben Sie das Gefühl das Supergrätzl in Wien fördert die Barrierefreiheit und es werden die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen verstärkt berücksichtigt?
- Was braucht es Ihrer Meinung nach für eine inklusive Stadt bzw. einen inklusiven öffentlichen Raum?

Ausblick

- Was wünschen Sie sich für die Zukunft für die Stadt Wien?
- Was wünschen Sie sich für die Mobilitätsagentur?

Transkript Mobilitätsagentur

InterviewpartnerIn: MitarbeiterIn, Schwerpunkt Infrastruktur und Barrierefreiheit

Datum: 25.09.2023

Uhrzeit: 12:00 – 13:00 Uhr

Stefan Schäfer

Wunderbar gut. Dann würde ich direkt vielleicht mit der ersten Frage beginnen beziehungsweise erstmal vielen Dank für den Termin und das Beantworten der Fragen und die erste Frage wäre für mich, was ist denn das Selbstverständnis oder eigentlich die Aufgabe der Mobilitätsagentur so ganz grob umrissen?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Wir sind eine GmbH, die der Abteilung für Straßenbau der Stadt Wien gehört, wir werden geleitet von Radfahrbeauftragten und von den Fußgängerbeauftragten in der Stadt Wien. Wir fühlen uns als Drehscheibe. Für die Stadt Wien als Thinktank für das Radfahren und zu Fuß gehen und für die aktive Mobilität. Wir sind 17 Personen, in den letzten zehn Jahren sind wir gewachsen und bieten Koordination zur aktiven Mobilität in der Stadt an. Durch das Herantragen des Themas an die Stadtverwaltung und in der Zusammenarbeit mit der Stadträtin für Mobilität wollen wir Verkehr verändern. Rad- und Fußverkehr sicherer, bequemer und einfacher zu gestalten, das ist unser Motto.

Stefan Schäfer

Und Sie selbst sind ja zuständig für Infrastruktur und Barrierefreiheit. Was genau fällt in Ihren Aufgabenbereich?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ich habe mich bei der Mobilitätsagentur beworben, weil ich denke, barrierefreie Mobilität geht nur mit der Förderung des Fußverkehrs. Ich bin für Zu-Fuß-Gehende und bauliche Barrierefreiheit Ansprechpartnerin. Es braucht noch Standards zum barrierefreien Fußverkehr, die sind meiner Meinung in Österreich noch nicht ausreichend definiert, und deswegen meine Motivation, hier etwas weiterzubringen.

Stefan Schäfer

Wir haben es eben [vor der Aufzeichnung] schon eingehend so ein bisschen thematisiert. Findet dann auch ein Austausch mit Verbänden noch mal explizit statt und was wären da für Themen auch von außen noch mal an sie herangetreten?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Das finde ich ganz wichtig. Es hat in Wien eigentlich eine relativ gute Tradition. Austausch findet statt. Ich bin ehemals bei den NGOs tätig gewesen, mein vorhergehender Arbeitgeber war der Dachverband der Behindertenorganisationen Österreichs und habe dort die Verbände sehr gut kennengelernt und fühle mich jetzt in der Mobilitätsagentur sehr wohl, weil ich diesen Austausch zwischen Verbänden und der Stadtverwaltung forcieren kann. Für meinen Geschmack gibt es noch zu wenige direkte Kontaktpunkte, da sie sehr mühsam sind, also für die für die Stadtverwaltung ist es mühsam, immer alle anzuhören. Die Verbände sind dann auch gefordert, wenn sie Termine, Termine, Termine, Termine kriegen und diese personellen Zeitressourcen auch nicht zur Verfügung stellen können. Das ist speziell bei der Hilfsgemeinschaft so, dort gibt es kaum jemanden, der technisches Know-how hat zum barrierefreien Bauen. Die Hilfsgemeinschaft kennt sich eher in der IKT [

Informations- und Kommunikationstechnik] aus, als bei bautechnischen Ausführungen. Das ist schon ein Spezialgebiet. Expert:innenwissen gibt es wenig, überhaupt zum barrierefreiem Straßenraum. Zum Hochbau vielleicht noch ein bisschen häufiger. Aber es ist ein spannendes Thema und durch das, dass ich bei den Verbänden bekannt bin, wie auch in der Stadtverwaltung, habe ich manchmal das Gefühl, es hängt an meiner Person und alles kann ich dann auch nicht schaffen. Also es ist fast ein bisschen zu mega das Thema. Mir ist es immer zu wenig, was sich verändert, ich fühle mich oft zu klein, aber es tut sich dann doch wieder etwas. Was hervorzuheben ist: jede akustische Ampel, die neu gemacht wird, wird von den Verbänden abgeklopft. Es wird ein Termin vor Ort gemacht, die Anlage wird ausprobiert und darauf geachtet, ob sie tatsächlich für blinde Personen funktioniert. Die Austauschtermine mit den Planer:innen sind mir derzeit ein bisschen zu wenig, obwohl ich immer draufschaue.

Stefan Schäfer

Also gibt es da noch kein routiniertes, wirklich standardisiertes Verfahren. Es ist immer wieder eine Einzelfallthematik?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Genau, es gab bis Anfang 2023 einen regelmäßigen Austausch. Die Termine waren vollgepfropft, es gab zu volle Sitzungen. Ich übernehme ein paar Themenbereiche in kleineren Gruppen und serviere beide Seiten. Mit der Bedingung, dass die regelmäßigen Termine für übergeordnete Themen weiter stattfinden. Und jetzt haben wir seit Herbst wieder einen regelmäßigen Austausch. Ob wir nun das richtige Format gefunden haben, bleibt abzuwarten. Uns gut auszutauschen ist irgendwie auch schwierig, weil die Teilnehmenden auch wechseln. Ja, es ist halt ein Lobbying. Zudem gehören die Standards, der aktuelle Stand der Technik und der aktuellen Praxis festgeschrieben. Könnte auf eine Richtlinie hingewiesen werden, auf eine Norm oder so, könnte es ein bisschen leichter sein.

Stefan Schäfer

Wenn ich Sie richtig verstehe, so ist es jetzt ein bisschen zusammensuchen der einzelnen Komponenten, um dann für die eine Situation das Bestmögliche rauszuholen?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Genau. Und es gibt derzeit keinen österreichweiten Standard. Also da gibt es die Wiener Form, die Grazer Form und manchmal gibt es dann Mischformen und einzelne Gemeinden wissen gar nicht, welche Art und Weise sie machen sollen. Was tun mit der drei-Zentimeter-Kante? Wo wir doch wissen, dass es idealere Lösungen gibt. Eine Entwicklung, die halt kaum stattfindet.

Stefan Schäfer

Sehr spannende Einblicke. Dann würde ich vielleicht noch mal auf den Punkt der „Masterpläne Gehen“ eingehen. Die haben aktuell schon zehn Bezirke, acht weitere sind dabei, die zu erstellen oder sind irgendwo gerade im Arbeitsprozess. Wie definiert sich denn da die Rolle der Mobilitätsagentur also?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Die offizielle Antwort ist, wir haben keine Rolle. Und die inoffizielle [Antwort]. Das inoffizielle Gefühl bestätigt uns. Ohne unser Anteaern im Klimaschutzministerium gäbe es diese Förderung gar nicht. Diese Förderung ist jetzt ein Schlüssel für den Fußverkehr. Nun mehr wird in dieser Disziplin überhaupt gedacht, geplant und sich eine Strategie überlegt. Nicht nur in Wien, sondern halt auch in Österreichs Gemeinden. Wir haben auch innerhalb der Stadtverwaltung erwirkt, dass man sich dieses angebotene Geld auch holen kann. Also hat es, ein Förderformat des Bundes gebraucht, welches aber [dazu führte, dass] in der Stadtverwaltung erst die Struktur dazu aufgebaut werden musste. Und so, merken wir jetzt

schon, es gibt einige Umbauten des Straßenraumes wo die Qualität des Fußverkehrs leichter zu steigern ist, weil das Geld vom Bund kommt. Es geht immer darum, wenn ich Fußverkehr fördere, fördere ich Barrierefreiheit, fördere ich Mobilität und Selbstständigkeit von Leuten. Dann habe ich plötzlich Platz für Sitzmöbel und so weiter. Es ist echt so: das eine hängt mit dem Anderen zusammen und die Disziplinen Fußverkehr, Verkehrsplanung und Barrierefreiheit sind verstrickt. Es braucht Leute, die wissen, was barrierefreies Bauen ist. Diese Leute, die es verstrickt denken werden gebraucht, um das Thema voranzubringen.

Stefan Schäfer

Also die Aufgaben sind viele und die Personen, die diese bestmöglich koordinieren können, sind relativ überschaubar, wenn ich Sie richtig verstehe?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Genau. Die Erstellung von Masterplänen wirkt. Auch oft schon einmal bei den Gemeinderät:innen. Damit wird erstmal überlegt, wo könnten wir den Fußverkehr fördern. Wo haben wir denn Wege zu Zielen, Orten, Points of Interests im Gebiet, die wir attraktiveren können?

Stefan Schäfer

Dann würde ich vielleicht noch mal ein paar Jahre zurückgehen im Mobilitätsreport 2019, wo es ja auch die Befragung gegeben hat, was sind positive Aspekte, was sind aber auch große Ärgernisse seitens der Zufußgehenden? Waren die Radfahrenden und die Scooterfahrenden an erster bzw. zweiter Stelle. Hat sich das jetzt in den letzten Jahren noch mal verändert? Gab es da noch mal vielleicht auch einen Platzwechsel? Sind es jetzt eher die Scooterfahrenden?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Es bleibt ein spannendes Thema, denn es hängt sehr viel mit den Regeln und der Straßenarchitektur zusammen. Also erstens muss man sagen, es hat in der alten Bundesregierung einen Verkehrsminister gegeben, der bestimmt hat, dass sich Scooter-Nutzer:innen mit E-Motor sich so verhalten müssen, wie Fahrradfahrende. Damit war erst klar: ein E-Scooter-Fahrender muss den Radweg benützen und darf sein E-Scooter nicht irgendwo abstellen, sondern muss ihn ebenso wie ein Fahrrad abstellen. Und jetzt hat sich die Mobilitätsagentur echt mit dem Thema beschäftigt, weil es einfach notwendig war in der Koordination. Meine Kolleg:innen haben die Stadtregierung beraten, dass diese Leihscoterfirmen, über Reglementierungen eben einzuschränken sind. Es wusste eh jeder Fußgänger schon, dass das ein No-Go ist auf dem Gehsteig. Und dass das ein Wildwuchs ist und dass man nur mehr über die E-Scooter darüber stolpert. Und da sind wir jetzt. Nun kommen wir in diese Phase, wo das Wirken der Reglementierungen beginnt. Im Mai wurde alles beschlossen und erst jetzt fängt es an tatsächlich, dass man es einfordern kann. Wir sind jetzt auf dem Niveau, dass kontrolliert werden darf, wenn ein E-Scooter auf einen Gehsteig steht. Erst jetzt bekommt die Leihfirma ein Strafmandat und das wirkt. Also ich glaube, wir müssen es dann 2024 anschauen, da sollte es dann wirklich anders sein. Schön langsam haben wir ausreichend Abstellflächen, definierte Abstellflächen, wo man die Fahrzeuge abstellen muss. Rad- und Fußverkehr ist immer schwierig, denn die konservative Straßenausgestaltung lenkt den Radverkehr relativ nahe zum Fußverkehr und das stört. Also Radfahrende sind ca. mit 18 km/h unterwegs und die meisten Straßen in Wien sind 30er-Zonen und da ist ein Radfahrender eher mit der Geschwindigkeit beim KFZ-Verkehr als beim Fußverkehr. Die Differenz zwischen Fußverkehr und Radverkehr ist ungleich höher als zwischen Radverkehr und KFZ-Verkehr. Und trotzdem geht diese Philosophie des Mischens, in Richtung Fußverkehr und selten in Richtung Autoverkehr. Die derzeitige Stadträtin hat die Philosophie des Trennens, also werden eigene Radwege gebaut. Eigene Flächen, die woanders leider wieder fehlen. Neue Radwege werden überwiegend auf derzeitigen Flächen des

ruhenden Kfz-Verkehrs, also auf Parkflächen errichtet. Parkflächen werden viel mehr als je zuvor reduziert. Dem fließenden Fahrzeugverkehr wird kaum etwas weggenommen. Ganz selten, also eigentlich nicht, würde ich sagen. Und die 10, 15 bzw. 20%, was den Fußgeher:innen weggenommen wird, die Schmerzen halt unheimlich, die tun halt wirklich weh. Deswegen ist es schwierig, wenn man eigene Territorien zuspricht. Die Häuser sind gebaut, wo sie sind, wir haben die Bestandsstadt und dort muss man halt dann schauen, es knirscht meist in den Kreuzungsbereichen. Ich bin schon angesprochen worden, ob man Kreuzungsbereiche besser organisieren könnte. Wenn ich mit Wissenschaftler:innen über dieses Thema spreche, dann, sagen sie: entflechten, aber Richtung motorisierter Individualverkehr, das wissen wir so genau, dass wir uns damit nicht mehr befassen müssen. Also wie man am besten mischt, ist ziemlich klar.

Stefan Schäfer

Sie haben es jetzt gerade schon angesprochen, die Kreuzungsbereiche, da war ja auch einer der Wünsche im Mobilitätsreport 2019, dass es längere Grünphasen geben soll, hat sich da in diesem Bereich schon was getan oder ist es auch eher ein sehr dickes Brett?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Das ist ein dickes Brett. Erstens einmal schon deswegen, weil ich erkennen musste, dass das gar nicht wirklich festgestellt werden kann. Die Magistratsabteilung könnte mir diese Antwort gar nicht liefern. Ob sie 2019 mehr Grün den Zuzußgehenden gegeben hat, wie 2023. Diese Daten gibt es leider nicht. Sie haben zwar die Schaltprogramme von jeder Ampelanlage archiviert, aber es müsste händisch einzeln erhoben werden. Also aus einem Programm müsste es händisch in ein anderes hinüber geschöpft und ausgewertet werden. Und ich weiß nicht, wir haben 900 Ampeln - glaub ich - das macht niemand. Es wäre ein großer Aufwand. Es gab schon in manchen Strategiepapieren die Idee sowas zu machen, aber das wurde immer gekübelt, weil es ein Verwaltungsaufwand gewesen wäre, den niemand hätte verantworten wollen. Also ich kann weder bestätigen, ob es mehr geworden ist oder weniger. Mein einziges Rädchen, wo ich denke, drehen zu können, ist auch hier wieder über die Richtlinien. Wenn viel konkreter drinnen steht, was auch eine ausreichende Grünzeit ist, dann wird es in den Neuplanungen eher eine Umsetzung finden.

Stefan Schäfer

Weil sie jetzt gerade aus ihrer Perspektive das Ganze auch schon so ein bisschen beschrieben haben. Wenn man so ein Zoom-out quasi machen würde, wie würden Sie denn allgemein die Barrierefreiheit in der Stadt Wien beurteilen, wo gibt es Best-Practice-Beispiele und wo gibt es Orte, die man jetzt unlängst vielleicht umgebaut hat, wo Sie sagen das funktioniert überhaupt nicht?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Es ist ein Unterschied, ob man vom Fußverkehr spricht oder von den Öffis. Die Öffis sind in Wien wirklich gut. Okay, wir könnten uns mehr Niederflurstraßenbahnen wünschen, aber das ist schon eines von den allerletzten Dingen. Entwicklung gibt es immer in der Barrierefreiheit. Was ist statisch? Überhaupt jetzt seitdem die Leute einfach ein Smartphone in der Hosentasche stecken haben, gibt es viel mehr Möglichkeiten, um Störungen On-Trip oder so halt auch wirklich zeitnah zu kommunizieren. Und dann verändern sie natürlich Wege. Also da gibt es natürlich noch Möglichkeiten, Sachen zu verbessern, aber an sich im internationalen Vergleich sind wir da recht gut. Und was den Fußverkehr betrifft, da schaue ich neidvoll nach Deutschland. Nur zum Beispiel, weil wir haben, wirklich überall diese drei- Zentimeter-Kante, die ist irgendwie bei uns der Standard und es ist mir jetzt noch nicht gelungen, das weiterzuentwickeln. Wie es in Deutschland eben üblich ist, die differenzierte Bordsteinhöhe, wie sie es nennen, zu haben. Also die Nullabsenkung für die Leute, die mit einem

Rollmobil, Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen unterwegs sind, und die Kante für die Leute, die eben diese Kante brauchen, und die taktilen Leitlinien sie dorthin hinführen. Also das wäre echt höchst an der Zeit, dass man das einmal macht.

Stefan Schäfer

Also auch da noch mal so ein bisschen das Prinzip des Trennens?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja, genau. Aber es braucht nicht mehr Fläche, weil der Schutzweg ist vier Meter breit und auf drei Meter mache ich die Kante und auf ein Meter mache ich die Nullabsenkung. Also es wird deswegen nicht breiter, der Schutzweg muss nicht breiter werden.

Stefan Schäfer

Aber dass man da wirklich noch mal auf die unterschiedlichen Bedürfnisse explizit eingeht, und sagt die Nullabsenkung für die eine Personengruppe und die, die auf das taktile Leitsystem und auf die Kante angewiesen sind, werden ebenso berücksichtigt.

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Letzte Woche hat mich eine hohe Politikerin angesprochen und gefragt wie sowas entstehen kann. Sie haben es mir jetzt eh schon eigentlich vorhin vorweggenommen, ich habe der Politikerin auch bestätigt: nur im Dialog, wenn ich Barrierefreiheit weiterentwickle, dann nur im Dialog mit allen Gruppen. Es darf damit nirgendwo eine Barriere entsteht. Es kann nur immer ein gemeinsamer Kompromiss gefunden werden. Wir haben historisch gesehen diese drei-Zentimeter-Kante, bis heute. Aber wenn ich das weiterentwickle, nur gemeinsam. Und da habe ich da in diesem Raum [Besprechungsraum in der Mobilitätsagentur] schon die Runden gehabt, und wir haben festgestellt: diese differenzierte Querungsmöglichkeit, also mit differenzierten Bordsteinkanten, ist unbedingt umzusetzen bei Verkehrslichtsignalanlagen, also bei Ampeln, im Bereich für den Zugang zu Haltestellen und bei Schutzwegen, wo ich auch ein taktiler Leitsystem anbieten kann. Dort wo keine Schutzwege sind, keine Haltestelle ist, dort wo keine Ampel ist, da müssen wir bei der drei-Zentimeter-Kante bleiben, damit es sicher genug für die Blindenstockgeher:innen bleibt.

Stefan Schäfer

Also da auch nochmal die Differenzierung?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja, genau.

Stefan Schäfer

Dann würde mich noch interessieren, gibt es denn saisonale Schwankungen in der Barrierefreiheit? Wenn ich jetzt so in Richtung Herbst denke, gerade auch in Bezug auf die taktilen Leitsysteme.

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Nein, da fällt mir nur ein, natürlich die Schneelage, also Winterdienst und so Schneelage und Glatteis sind natürlich ganz starke Themen, die nur in einer bestimmten Jahreszeit vorkommen, wenn überhaupt, aber das sind noch ganz starke Themen und sonst ist es schon so, dass die meisten entweder zu Fuß, entweder mit den Öffis oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Stefan Schäfer

Mein Gedanke bezüglich der Frage war in die Richtung Herbstlaub. Es wird nass, es entsteht jetzt so eine Art Schmierfilm auf dem taktilen Bodenleitsystem. Wenn sie in Hartplastik ausgeführt sind, werden sie auch noch mal mehr abgedeckt, dass da vielleicht die die Erkennbarkeit darunter leidet.

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Herbstlaub wird weniger thematisiert. Schneelage und Streusplitt schon mehr. Wenn proaktiv einfach viel zu viel gestreut wird, eigentlich müsste Streusplitt ehst wieder weggekehrt werden, so wäre es gesetzlich geregelt. Man dürfte nur bei Glatteis streuen und dann müsste sofort wieder weggekehrt werden. Aber das funktioniert halt in der Praxis nicht. Beim Laub scheint es zu funktionieren. Also aus meiner Sicht, vielleicht ist das da und dort einmal ein lokales Problem. Bei vielen Leuten ist auch bekannt, welche Telefonnummer man anrufen muss, um zu bitten, dass extra Reinigungspersonal vorbeikommt. Das könnte auch sein, warum es nicht bis zu mir herkommt.

Stefan Schäfer

Und dann eine Sache, die wir jetzt eben schon kurz so ein bisschen angesprochen haben. Wo sehen Sie denn momentan im gesetzlichen Rahmen vor allen Dingen Lücken in Bezug auf Barrierefreiheit? Also Sie haben es eben schon angesprochen, auch bezüglich der baulichen Ausführung, dass man da noch mal differenziert mit Nullabsenkungen, dass es da eigentlich nicht wirklich einen Rahmen gibt.

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Die Entwicklung der Barrierefreiheit im Straßenraum, die darf noch wirklich detaillierter standardisiert werden. Eine Richtlinie für den Fußverkehr ist in Ausarbeitung, und da, glaube ich, kommt recht viel Barrierefreiheit hinein. Also das letzte Wort ist natürlich noch nicht gesprochen. Aber ich bin guter Dinge.

Stefan Schäfer

Das wäre jetzt mal so, der erste thematische Block. Dann würde ich jetzt bisschen detaillierter reingehen. Und die nächste Frage zielt auch wieder auf die Vergangenheit ab. Und zwar ist auf der Seite der Mobilitätsagentur gestanden, dass die Länge der taktilen Leitsysteme zwischen 2011 und 2019 sich fast verdoppelt hat oder mittlerweile sogar verdoppelt hat. Wie es zu diesem Anstieg gekommen? Wer war da treibende Kraft?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ich habe es erkannt und habe gesagt, so geht es nicht. Tatsächlich ist es mittlerweile so, dass ich jede Baumaßnahme des Straßenraumes gezeigt bekomme und ich dann immer mit dem Finger drauf zeigen kann. Ich meine, meine Kapazitäten sind halt ein bisschen beengt, aber ich versuche das bestmöglich und es hat gewirkt. Das einfachste war natürlich, zu verklickern, ein taktiler, ein hörbares Signal an der Ampel, ohne dass man taktil hinführt zum Ampelsteher ist schon ein bisschen mager. Und jetzt ist es schon im Umsetzungsdenken der Magistratsabteilungen vorhanden, also taktile Leitsysteme zu Ampeln die hörbar sind, muss sein.

Stefan Schäfer

Dann würde mich noch interessieren setzt sich die Mobilitätsagentur denn auch im Bereich der Bewusstseinsbildung zum Freihalten solcher Leitsysteme aktiv ein?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ich habe das schon mal versucht an die Wirtschaftstreibenden zu bringen, da haben wir schon Broschüren und Handouts gemacht und es ist schon in einigen Folder und Handouts der Stadt Wien

und von der Wirtschaftskammer drinnen. Aber ob es ausreichend ist, weiß ich nicht. Was mehr gewirkt hat, ist der Umstand, dass es in die StVO definierter reingekommen ist. Und jetzt diese, sie heißen in umgangssprachlich Parksheriffs, dass diese im Rahmen der Kontrolle der Parkordnung auch beispielsweise falsch abgestellten Räder strafen und Abschleppen lassen. Also dies hat, wie ich finde, ein bisschen mehr gewirkt.

Stefan Schäfer

Dann eine Sache, die man ja immer wieder im Wiener Straßenraum auch sieht, sind natürlich Arbeiten jeglicher Art und dann die Abdeckung mit diesen Holzplanken. Da würde mich jetzt mal interessieren, wie wird das kommuniziert beziehungsweise wer koordiniert solche Sachen?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Das ist ein spannendes Thema, weil derzeit darf ich daran mitarbeiten, diese ÖNORM, welche die barrierefreie Absicherung von Baustellen normiert, neu aufzulegen, also zu überarbeiten und das besser und genauer zu definieren. Dafür habe ich natürlich sehr gern Ressourcen übrig. Und da denk ich mir, da wird dann mehr umgesetzt werden können. Andererseits ist es so, dass es die Verkehrsbehörde gibt, die jede Baustelle auf dem Gehsteig genehmigt. Manchmal machen Sie das gar nicht vor Ort, sondern nur mit Hilfe von Daten, die sie einfach online zur Verfügung gestellt bekommen und dann gibt es noch ein kleines, feines Team an Leuten, die die Baustellenabsperungen, Sicherungen oder so weiter kontrolliert. Aber die sind jetzt auch nicht sehr viele Personen in dieser Abteilung und die versuchen natürlich ihr Bestes. Ich hätte schon einmal versucht, dass man die Baufirmen selbst ein bisschen erzieht und denen sagt, was gut und was weniger gut ist.

Stefan Schäfer

Ja bei mir ist es jetzt gerade in der vergangenen Zeit öfters aufgefallen, dass auch taktile Bodenleitsystem dann temporär nicht vorhanden sind und dann auch Höhendifferenzen entstehen. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen können solche Umstände schnell zur Stolperfalle werden. Also wie ist da ihr Eindruck? Man versucht seitens des Magistrats schon das zu koordinieren und bestmöglich zu planen, aber schlussendlich hängt es dann auch an der Ausführung der Baufirma?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Derzeit hängt es fast nur an der Ausführung der Baufirma, weil dieses Wissen, ab wann es eine Stolperkante ist, das ist nicht so definiert oder auch nicht so ausgeprägt. Also alles, jedes Loch, das abgedeckt ist, ist gut für die Verkehrsbehörde. Und wir versuchen jetzt in dieser Neufassung dieser ÖNORM V 2104 das klarer zu definieren. Ab wann brauche ich einen Handlauf oder wie breit muss denn so eine Abdeckung sein, damit man gut drauf gehen bzw. sich bewegen kann. Das haben wir jetzt versucht zu formulieren. Wir versuchen zu definieren, was denn alles mit abgedeckt werden muss, sodass dazwischen keine kleinen Lücken existieren. Auch Begriffe wie Rampe oder Anrampung sollen definiert werden. Wenn Begriffe neu oder neuartig sind, dann wissen die Expert:innen häufig was nutzbar ist bzw. wie es besser zu machen sei. Gerade in diesem Bereich ist es dann trotzdem wieder so ein Heranrasten im Dialog mit den Umsetzer:innen. Es ist dann zu klären was machbar ist. Dieser Vorgang muss aber gemeinsam gemacht werden. Die ÖNORMEN sind, Gott sei Dank so gestellt, dass sie dann ein öffentliches Anhörungsverfahren haben. Jeder Mensch in Österreich kann eine Stellungnahme abgeben. Und dann kommt trotzdem vielleicht wieder raus, es könnte so oder so besser sein oder auch nicht.

Stefan Schäfer

Es ist dann vielleicht auch nicht praxistauglich, oder?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja genau, das ist aber so ein Fingerspitzengefühl. Weil natürlich möchten wir es umsetzbar machen, aber möglichst barrierefrei. Und das ist dann so ein bisschen, ein Blatt, das sich dreht oder eine Schraube, die nach oben gedreht wird. Manchmal wird sie dann auch wieder nach unten gedreht, weil irgendwer sagt: das ist ja urteuer. Aber ich finde es ist ein spannendes Feld. Also ich bin dort in dem Thema, wie Sie merken voll drinnen. Aus dem Grund, weil die Baubranche halt etwas ganz Spezifisches ist.

Stefan Schäfer

Zu einem aktuellen Projekt oder einer aktuellen Kampagne, auch seitens der Mobilitätsagentur „Lido geht - links der Donau geht was weiter.“ Da ist auch eines der Ziele, die Verbesserung des Fußwegenetzes. Und dabei wurde sehr stark hingewiesen, dass der partizipative Erstellungsprozess dieses Maßnahmenkatalogs forciert werden soll. Wie genau schaut denn die Partizipation eigentlich aus und wie können da auch blinde beziehungsweise sehbehinderte Menschen teilnehmen?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja, ich weiß zum Beispiel, die Hilfgemeinschaft hat ja ihre Dependance im 21. Bezirk, da in der Nähe vom Bahnhof Floridsdorf und die waren schon bei den einzelnen Sitzungen dabei. Und es ist so, dass jetzt final ausgehandelt wird, was denn alles umgesetzt werden soll und schlussendlich in den Maßnahmenkatalog kommt. Für uns als Mobilitätsagentur ist das Projekt schon wieder eher abgeschlossen. Es ist jedoch ein bewusstseinsbildender Effekt gewesen, dass die Annahme bestand, dass eben links der Donau ja eh alles mit dem Auto gefahren wird, und den Leuten wurde eine Plattform oder eine Bühne gegeben und die haben gesagt: Nein, wir gehen da gerne zu Fuß oder es ist schön spazieren zu gehen und es ist wichtig, dass man Fußwege mitdenkt.

Stefan Schäfer

Aber die Hilfgemeinschaft war quasi sowieso mit dabei?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja, in Maßgabe ihrer Möglichkeiten waren sie dabei. Es würde jedoch nichts dagegensprechen, dass sie natürlich noch mehr machen, aber es ist schon so, dass sie versuchen mitzugestalten. Wir haben die Frage noch nicht beantwortet, wo es gute Infrastruktur gibt, oder? Also wollen Sie mich festnageln? Dann finde ich, dass die Thaliastraße ziemlich gut für den Fußverkehr geworden ist. Also da sind echt die ehemaligen Parkplatzflächen jetzt komplett den Fußgänger:innen zugeschrieben worden und es ist viel grüner, also das schaut wirklich anders aus. Für Fußgänger:innen sonst gibt es so kleinere Straßen oder Plätze, wo ich merke es geht in die richtige Richtung. Auch bei der Ausführung von Pflasterungen hat sich etwas getan. Es werden jetzt immer mehr gut berollbare Pflasterungen verlegt. Und in jedem Straßenzug, wo ein Radweg entsteht, kann der Fußverkehr manchmal mehr, manchmal weniger, mitprofitieren.

Stefan Schäfer

Wenn man jetzt vielleicht auch noch mal aufs Projekt der Mariahilfer Straße schaut.

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja das ist viel besser geworden. Die alte Mariahilfer Straße war bei weitem nicht so gut barrierefrei nutzbar wie die umgebaute Mariahilfer Straße es jetzt ist. Also die Begegnungszone ist schon ein Format, was für den Fußverkehr ist. Zeitgleich ist es ein Format, was natürlich für blinde und

sehbehinderte Personen ungewohnt zu nutzen ist. Insbesondere am Anfang, als die Mariahilfer Straße die neue, die erste Begegnungszone für Wien gewesen ist, da war es schon ein bisschen schwierig. Grundsätzlich kann man aber sagen, dass immer dort, wo weniger Autos sind, Autos viel langsamer unterwegs sind, es besser für den Fußverkehr wird.

Stefan Schäfer

Dann noch mal ein großer Blick zurück aufs Jahr 1992 nämlich. Da hat sich die Stadt Wien schon mit dem Thema der Barrierefreiheit und der Gestaltung von Freiräumen eigentlich beschäftigt und die stärkere Partizipation beziehungsweise die Einbindung von Menschen mit Behinderung als Notwendigkeit gefordert. Wenn Sie jetzt sagen, das sind doch über 30 Jahre, wie sehen Sie den Erfolg oder den Misserfolg vielleicht auch? Wird da viel in die Richtung getan?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Also wenn man es vergleicht, mit dem Jahr 1992 ist natürlich schon viel passiert. Und es ist natürlich auch eine Anstrengung gewesen. Partizipation ist natürlich anstrengend für beide Seiten, die einen fordern etwas und die anderen müssen liefern und umgekehrt. Es ist allerdings schon etwas, wo ich denke, es ist das richtige Mittel, um gemeinsam Stadt zu gestalten.

Stefan Schäfer

Und da hat sich das Bewusstsein in der Verwaltung, nehme ich mal an, auch verändert?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja, schon. Also man ist schon sehr oft dankbar, wenn jemand sagen kann, was denn die allgemeine Barrierefreiheit ist oder wenn dann gemeinsam mit einem Gesprächspartner ein Standard entwickelt oder irgendeine Lösung für eine schwierige Situation gefunden werden kann. Dahingehend ist die Stadtverwaltung immer dankbar. Zeitgleich gibt es aber auch Themen, die einer Never-ending-Story gleichen oder es gibt, Örtlichkeiten, wo man sich dann einigt und wo man sagt, diese Mittel haben wir zur Verfügung, die sind jetzt bestmöglich eingesetzt und es wird was umgesetzt.

Stefan Schäfer

Was wäre eines der Beispiele für so eine Never-ending-Story?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Eine Never-ending-Story ist für mich immer noch diese drei-Zentimeter-Kante, die im Kreuzungsbereich nicht auf null Zentimeter abgesenkt werden kann. Oder ein Thema, welches jetzt wieder neu aufpoppt, obwohl ich dachte, es sei schon gegessen, dass man, wenn ein Radweg neben einem Fußweg errichtet wird, dass man dazwischen eine tastbare Kante macht und nicht nur einen Pinselstrich. Aber das ist auch so etwas, was plötzlich wieder gekommen ist. Auf einmal glauben Planer:innen wieder, ein Pinselstrich genügt als Abgrenzung und in Wirklichkeit hat aber der Radfahrende auf seinem Radweg, durch den Pinselstrich Vorrang. Die Zuzußgehenden auf der anderen Seite sagen, was macht dieser Radweg auf meinem Gehsteig.

Stefan Schäfer

Das ist dann auch wahrscheinlich wieder schwierig für sehbehinderte und blinde Menschen, um da zu differenzieren, wenn kein Materialwechsel beispielsweise mit dabei ist.

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja genau, entweder es gibt keinen Materialwechsel oder halt auch keine Kante für die Taststockgeher:innen. Es wurde schon ausprobiert, die taktilen Leitlinien nur um eine Querungsstelle anzubringen, das ist jedoch einfach zu wenig vor allem auch im Hinblick auf die Wintermonate, es braucht die Kante zur Sicherheit. Sie sind eh so weit kompromissbereit, dass sie sagen die Kante wird nur auf der Hausseite, also auf der kreuzungsabgewandten Seite gebraucht. Zur Fahrbahn hin braucht es schon eine Kante, aber würde zwischen Radweg und Fahrbahn noch einmal eine Aufstellfläche für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, dann würden Sie auf die Kante verzichten.

Stefan Schäfer

Ja, aber spannend also, dass solche Themen, wenn Sie ja auch sagen, eigentlich war es für Sie abgeschlossen und es war eigentlich allgemein bekannt, dass diese Differenzierung notwendig ist, dass man da jetzt eigentlich wieder einen Rückschritt sieht. Dann würde ich zum vorletzten Block kommen. Und zwar schaue ich mir in meiner Masterarbeit noch mal explizit dieses Konzept der Supergrätzl, der Superblocks an. Und eingehend hatte ich ja kurz in unserem Austausch [vor dem Interview] erwähnt, dass auch das wiederum jetzt natürlich ein Konzept ist, das ziemlich populär ist. Gerade in der Stadtplanung in Bestandsquartieren, dass man den Autoverkehr rausnimmt und als Überschrift auch da wieder die Lebensqualität für alle Bewohner:innen soll erhöht werden vorhanden ist. Wie stehen sie zu dem Konzept?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ich kann keinen Nachteil für den Fußverkehr sehen, nur einen Vorteil. Weil durch die Einbahnen auch wieder Flächen frei werden, da kein Gegenverkehr mehr möglich ist und die Breite der Straßen reduziert werden kann. Generell wird dann mit einer niedrigeren Geschwindigkeit verkehrt und die Fußgänger:innen können ja nach wie vor gehen, sowie sie es gewohnt sind. Einzig die Breite der Gehsteige nimmt vielleicht zu. Wir haben bisher einen Superblock in Wien und da kenne ich die Umsetzung und der ist natürlich barrierefrei nutzbar. Im Kern des Superblocks entsteht eine neue Fußgängerzone, wo Radfahrer:innen durchfahren dürfen, das ist vielleicht nicht optimal, aber sich eine Fläche zwischen den zwei Hausmauern mit dem Radverkehr zu teilen, ist im Gegensatz zum Teilen der Fläche mit Autos und Parkplätzen schon ein Gewinn.

Stefan Schäfer

Aber wenn ich Sie da richtig auch vorher verstanden habe, geht es auch da beim Ausverhandeln wieder darum, dass sämtliche Gesprächspartner:innen mit an den Tisch geholt werden bei der expliziten Ausgestaltung, sodass man wiederum die Blickwinkel hat, was Sie vorher schon gesagt haben, dass auch bei anderen verkehrlichen Maßnahmen darauf geachtet werden soll, dass da natürlich unterschiedliche Bedürfnisse vorhanden sind. Das Gleiche würde ich jetzt mal annehmen, gilt ja für Supergrätzl dann auch, oder?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Hier wird aber nichts Neues benötigt. Im Superblock werden die Straßen zu Einbahnen gemacht und da kann man halt mit dem Auto nicht durchfahren und es kommen neue Flächen durch die Umgestaltung für den Fußverkehr dazu. Also wenn es irgendwo Kritik zur Barrierefreiheit gäbe, würde mich das interessieren, weil ich kann dazu nichts sagen oder ich weiß es nicht. Es kann natürlich sein, dass jemand irgendwelche Pflanzentröge aufstellt und diese dann stören.

Stefan Schäfer

Genau da leiten Sie gerade wunderbar über zu meiner nächsten Frage. Weil ja, nicht unbedingt beim Wiener Supergrätzl, aber auch bei anderen Superblock-Initiativen da natürlich sehr stark auch

temporäre Maßnahmen umgesetzt werden. Ja, es hat sich da ja so ein sukzessives Herantasten bei vielen Initiativen als probates Mittel etabliert. Da würde mich jetzt interessieren, Sie haben gerade schon die Pflanztröge angesprochen. Wo würden Sie denn da auch die Gefahr sehen, dass es da zur Beeinträchtigung der Barrierefreiheit kommt bei solchen Pop-up-Lösungen, temporären Lösungen?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Eine Markierung ist natürlich für blinde Personen nicht erkennbar. Also diese Person hat dann immer noch die konventionelle alte Gehsteigkante für die Orientierung zur Verfügung. Den anderen Fußgänger:innen wird durch temporäre Maßnahmen, für diese Zeitspanne schon suggeriert die Fläche mitbenutzen zu können. Die Zeitspanne sollte jedoch nicht übermäßig lang sein. Also ich kenn das aus anderen Städten, wie zum Beispiel aus Berlin, wo temporäre, mit Linien versehene, Maßnahmen fünf Jahre oder noch länger bestehen bleiben, weil das Geld irgendwie fehlt. Das gibt es in Wien nicht. Bei uns in Wien wird schon innerhalb von einem Jahr die Maßnahme umgesetzt, so war es auch bei der Mariahilfer Straße. Und wenn Pflanztröge nicht in Querungsbereichen des Fußverkehrs, sondern im Bereich von temporären Durchfahrtsbarrieren für den Autoverkehr aufgestellt werden, dann spricht gar nichts dagegen.

Stefan Schäfer

Aber grundsätzlich sollte man da schon immer wieder drauf schauen, dass natürlich die Gehrelationen da freigehalten werden?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Genau, das ist bei einem Superblock gar nicht so die Gefahr. Worauf ich jetzt wohl eher ein Augenmerk hätte, ist auf die Schanigärten und auf die Grätzloasen, denn die dürfen jetzt das ganze Jahr stehen und da muss man dann eher und noch genauer schauen, dass sie richtig eingerichtet werden. Diejenigen, die einen Schanigarten genehmigen, sind nicht so firm in der Verkehrssicherheit, sprich in dem Thema, was ist denn ein barrierefrei nutzbarer Gehsteig. Die haben nur grobe Richtlinien, ab wann sie einen Schanigarten, sprich Gastgarten am Gehsteig oder im Straßenraum genehmigen dürfen und da finde ich müssen wir jetzt drauf schauen, dass das funktioniert und es gibt leider auch einige Gastgärten, die halt einfach nicht taktil umgehbar sind.

Stefan Schäfer

Aber im Allgemeinen besteht die Gefahr unabhängig vom Supergrätzl eher bei, wie sie sagen, Schanigärten und Grätzloasen?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja schon. Da ist zwar auch schon etwas in den letzten Jahren passiert, aber da muss man echt schauen, dass auch Altlasten angepasst werden und die Einrichtung neuer Schanigärten gut umgesetzt wird. Da es halt echt nicht mehr nur drei Monate im Sommer betrifft.

Stefan Schäfer

Dann die Frage, haben Sie eigentlich so indirekt schon beantwortet beziehungsweise eigentlich schon konkret. Und zwar hätte mich noch interessiert, inwieweit Sie das Gefühl haben, dass Supergrätzl die Barrierefreiheit fördern oder halt auch die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung vielleicht verstärkt berücksichtigt werden?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Also ich denke, dass durch das Supergrätzl, was jetzt in Wien entsteht, die Barrierefreiheit verbessert wird. Also ich wäre sehr neugierig, wenn da jemand sagt, es ist für ihn jetzt eine Verschlechterung. Es werden schon vielleicht ein oder zwei Kreuzungen bepinselt bleiben und nicht so wirklich umgebaut werden. Dies führt aber weder zu einer Verschlechterung noch zu einer Verbesserung, dies kann, soweit ich das mitbekommen habe, ein bis zwei Kreuzungen im Nahbereich betreffen. Und sobald dieser Straßenzug dann irgendwann wieder mal in die Hand genommen wird, dann wird das natürlich angepasst. Wenn Sie da [aus der Mobilitätsagentur] rausgehen, rechts die Große Sperlgasse entlang, da gibt es am Boden auch gepinselt Sperrflächen, weil da halt noch nicht das Geld gefunden wurde, dass man diesen Bereich tatsächlich umbaut. Eine blinde Person kann den temporär verbreiterten Bereich aktuell nicht nutzen, aber wenigstens für die Leute, welche die Linien erkennen und sehen können, wird er nutzbar. Ich finde solche Dinge gibt es nicht im Überhang aber sie kommen natürlich vor.

Stefan Schäfer

Dann noch mal auf eine andere Flugebene vielleicht. Was braucht es denn Ihrer Meinung nach für eine inklusivere Stadt beziehungsweise einen inklusiveren öffentlichen Raum?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ja, ich finde es muss jetzt echt der Paradigmenwechsel stattfinden, dass man für die Person, die mit Behinderungen lebt, plant und nicht für eine aktive Person die sechs km/h schnell gehen kann und die allein unterwegs ist, sondern eh, dass man eben nebeneinander gehen kann, jemanden begleiten kann. Ob das jetzt eine demenzkranke Person ist, ein Kind ist oder eine gehbehinderte Person ist, ist dabei erst einmal zweitrangig. Das gleiche gilt auch in Richtung des öffentlichen Verkehrs, da geht das jetzt langsam auch hin. Die ältere Person, die nicht mehr gut geht, nicht mehr gut sieht, nicht mehr gut hört, dass für diese Person gebaut und geplant wird, das ist schon ein bisschen so ein Meilenstein, finde ich, wenn man das geschafft hätte. Also in den Köpfen, ist immer noch der 30-jährige weiße tobende Mann der Maßstab. Themen wie Angst und Sicherheit werden sehr technisch gesehen und sehr wenig auf einer Gefühlsebene betrachtet. Einen sicheren Ort oder einen sicheren Raum zu gestalten, der subjektiv sicher ist, ist halt eine andere Dimension.

Stefan Schäfer

Aber da hat sich in Wien schon was getan, oder?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ich finde schon, also da tut sich immer etwas. Ich habe, das ist noch gar nicht so lange her, da habe ich feministische Planer:innen aus Deutschland zu Gast gehabt. Wir haben in der Verkehrsplanung ein Büro auf einer hohen Ebene, welches sich mit gendergerechtem Stadtraum befasst. Also da merkt man okay man steht schon auf einem anderen Level, wenn man es ein bisschen vergleicht. Also diese Frauen sind dann aus vielen Teilen Deutschlands gekommen. Und die haben manche Sachen halt bewundert, aber trotzdem finde ich es ist noch viel zu wenig. Es soll nicht die Ausnahme sein, sondern einfach der Standard, dass man diese Dimensionen der sozialen Diversität einfach immer und überall mitdenkt. Das beginnt beim Bepflanzen eines Blumenbeets. Was und auch wie hoch darf das Gehölz wachsen, damit nicht irgendwelche Leute überdeckt werden die queren wollen. Querungsstellen sind für den Fußverkehr die Schlüsselquerungsstellen über die Fahrbahn muss ich dazu sagen. Stichwort Ampeln und so weiter. Das sind echt diese Sachen, die einfach behindern, wenn ich unterwegs bin zu Fuß, wenn ich unüberwindbare Barrieren habe in Form von, ich möchte hier die Straße queren und es geht irgendwie nicht.

Stefan Schäfer

Dann sind wir schon beim Ausblick so ein wenig. Sie haben es eh schon so angeteasert. Was würden Sie sich denn für die Zukunft für die Stadt Wien wünschen und für die Mobilitätsplanung?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ich würde mir wünschen, dass der Fußverkehr noch mehr mitgedacht wird. Es ist schon einiges vorhanden, aber es ist mir noch zu wenig. Ich kann es sehr banal runterbrechen. Wenn ich eine vierarmige Kreuzung habe, dann ist es klar, dass ich vier Querungsstellen hab, aber wenn ich eine T-förmige Kreuzung habe, dann geht man immer nur davon aus, dass ich eine Querung für den Fußgänger:innenverkehr anbiete. Und zwar jene in Richtung des Balkens. Aber dass ich von der anderen Seite kommend auf die andere Straßenseite übersetzen wollen würde, selbst wenn da drüben eine Parkanlage ist, das ist oft schwierig umzusetzen oder einzufordern und sowas sollte selbstverständlich sein. Also ich höre schon immer wieder, wie diesen Satz: Da geht ja eh keiner. Ich habe das einmal in einem Planausschnitt bemerkt, dass da für mein Gefühl eine Querungsstelle fehlt. Da wurde festgestellt, da geht ja eh keiner und ich habe dann auch nicht rasch genug antworten können und im Nachhinein hat man dann gemerkt, die Leute kommen aus der Bike-and-Ride-Anlage raus und gehen dann zu Fuß weiter, also die fahren nicht unbedingt mit dem ÖV weiter, sondern gehen auch als Fußgänger:innen weiter und die queren da, die haben keine andere Möglichkeit und dann waren sie plötzlich da. Und ich bin nicht überall grätzlaffin. Solche Dinge sollten halt noch mehr mitgedacht werden.

Stefan Schäfer

Und dann noch auf die Mobilitätsagentur bezogen. Was würden Sie sich für die Mobilitätsagentur noch wünschen, für die Zukunft?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Da würde ich auch gern sehr persönlich antworten. Wir gehören zu einer Magistratsabteilung, die ist einem Ressort einer Stadträtin zugeordnet und je nachdem, welche Person da politisch gerade am Ruder ist und welcher einen Blickwinkel sie hat, spüren wir das auch in der Mobilitätsagentur. Aktuell liegt der Schwerpunkt sehr beim Radwegeausbau, was natürlich voll super ist. Was natürlich gebraucht wird, aber diesen Blickwinkel abzurücken oder hinzuschieben zum Fußwegenetz fällt derzeit schon nicht leicht. Also durch diese Masterpläne Fußverkehr, wo die Stadt Wien Geld vom Bund bekommt, was sie natürlich gerne nimmt, ist es schon so, dass man merkt, das, was weitergeht. Aber würden wir diese Gelder nicht haben, dann würde es ziemlich mau ausschauen. Also Ressourcen, Ressourcen, Ressourcen und die Weiterentwicklung forcieren. Ich fühle mich oft als Lobbyistin oder ja da sind noch endlose Weiten vorhanden.

Stefan Schäfer

Aber auch so ein bisschen die Gleichberechtigung, Fußverkehr, Radverkehr und nicht nur das eine forcieren und das andere aus dem Blick zu rücken?

MitarbeiterIn der Mobilitätsagentur

Ich habe das jetzt forciert, dass sich die Leute des Vereins Radlobby Wien, die den Radverkehr lobbyieren, und auch die Leute, die sich für die Barrierefreiheit und barrierefreie Mobilität zuständig fühlen, dass die einmal verstehen, dass sie gemeinsam in eine Richtung gehen. 20 % der Wege werden in Wien mit dem Auto gemacht und das Auto darf in Wien 80 % aller Flächen nutzen und das ist einfach zu hinterfragen und zu ändern. Es geht gemeinsam gegen den MIV und in diese Richtung muss man sich noch mehr formieren und wir in der Mobilitätsagentur können halt nur den Boden dafür bereiten. Wir sind allerdings ja keine Interessensvertretung oder sicher mache ich irgendwo Lobbyismus, aber

ich bin kein Interessensvertretung, ich brauche die NGOs. Ich brauche die Zivilbevölkerung, damit ich in dieser Richtung weiter tun kann. Ich kann vermitteln, aber nicht mehr. Und das ist eine ganz andere Rolle. Eine Interessenvertretung ist eine Interessensvertretung und die sind mir immer zu leise in dem Bereich, weil sonst würde ich mich nicht so für dieses Thema engagieren.

Stefan Schäfer

Wunderbar, vielen Dank für das Gespräch.

Anhang IV– Leitfragen und Transkript Verein Chaning Cities e.V.

Leitfragen Interview Verein Chaning Cities e.V.

Verein allgemein

- „Wir sind die Verkehrswende von unten und Du kannst mitmachen!“ Können Sie dieses Motto kurz erklären? Wie genau kann sich der-/diejenige einbringen?
- „Wir bringen unsere Expertise in den politischen Diskurs ein, um auf landes- und bundespolitischer Ebene die Rahmenbedingungen für die Verkehrswende vor Ort zu schaffen.“ Wie genau gehen sie dabei vor und welche Hürden sehen sie aktuell bei der Umsetzung der Verkehrswende? Welche Mitstreiter:innen hat der Verein an seiner Seite?
- 23 Berliner Projekte sind aktuell beim Verein angesiedelt, welche Projekte sind das bzw. in welchen Kategorien lassen sich diese einteilen?
- Die Vision des Vereins lautet: „Lebenswerte Städte, die für alle gleichermaßen offen, sicher und gesund sind.“ Wie kann dieses Ziel erreicht werden und wen braucht es dafür aus der Gesellschaft? Mit welchen Stakeholdern tauscht sich der Verein regelmäßig aus?
- Der Verein initiiert Projekte und bietet Initiativen, welche den Zielen der Satzung entsprechen auch die Möglichkeit aufgenommen zu werden. Wie läuft dieses Aufnahmeverfahren ab und wie viele Anfragen erreichen den Verein pro Jahr ungefähr?

Kiezblock

- Der Verein wurde 2016 gegründet, zuerst stand der Volksentscheid Fahrrad im Fokus, wann und wie sind die Kiezblocks in den Fokus des Vereins gerückt?
- Wie würden Sie das Konzept der Superkieze in drei Sätzen zusammenfassen?
- Die Kiezblock-Initiativen sind ein Instrument des Einwohner:innenantrags und dienen der Vermittlung des Wunsches der Veränderung. Inwiefern unterstützt der Verein neue Initiativen bei der Umsetzung des Vorhabens?
- Aktuell gibt es 67 Kiezblöcke in Berlin, wie viele davon sind bereits politisch beschlossen, baulich umgesetzt und wie viele davon liegen innerhalb des S-Bahnringes?
- Im Jahr 2023 gibt es eine bundesweite Kiezblock-Kampagne, wie schaut diese aus bzw. welche Aktionen sind im Zuge dieser durchgeführt worden bzw. für das viertes Quartal geplant?

Diversität

- Der Verein hat sich als Ziel gesetzt diverser und offener für eine breite Masse der Gesellschaft zu sein und eine Diversity-Strategie zu erarbeiten. Hierbei werden auch Menschen mit Behinderungen explizit genannt, wie hat sich die Struktur innerhalb des Vereins bisher verändert? Werden andere Verbände, wie beispielsweise der Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin mit seinen Expertisen herangezogen?
- Wie barrierefrei sind die Informationsangebote aktuell gestaltet? Wo sehen Sie noch Verbesserungsbedarf?
- Es heißt in den RAKi23, dass durch Diagonalfilter automatisch sichere und komfortable Routen für Fußgängerinnen und Fußgänger entstehen würden. Es scheint, als sei in der Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) keine Person aus dem Bereich der Interessensverbände von Menschen mit Behinderungen beteiligt gewesen, ist dieser Eindruck

korrekt? Inwiefern wurde durch das Einholen von externen Expertisen von Verbänden versucht diesen Mangel auszugleichen?

- Die Informationsformate in Bezug auf die Einführung eines Kiezblocks bauen stark auf visuellen Komponenten bzw. Onlineangeboten auf, meinen Sie, dass der Verein damit auch die Gruppe der sehbehinderten und blinden Menschen erreicht?
- Es wird versucht die Barrierefreiheit durch Leitsysteme und dem Abflachen von Bordsteinen zu erhöhen, wer übernimmt hier die Planung der Maßnahmen und wann erfolgt die Einbindung der zuständigen Stakeholder bzw. Interessensvertreter:innen?
- Als wie inklusiv würden sie das Konzept der Superkieze bewerten?

Ausblick

- Auf der Website lässt sich folgende Aussage von Ihnen finden:“ *Ich erwarte keine heile Welt, aber ich wünsche mir eine menschlichere Stadt.*“ Was genau meinen Sie damit oder anders gefragt, wie schaut für sie eine menschlichere Stadt genau aus? Wo kann man diese in Berlin bereits erfahren oder Ansätze davon erkennen?
- Was wünschen Sie sich für Berlin und die Zukunft des Vereins?

Transkript Changing Cities e.V.
InterviewpartnerIn: PressesprecherIn des Vereins
Datum: 28.09.2023
Uhrzeit: 13:00 – 14:30 Uhr

Stefan Schäfer

Dann erstmal vielen lieben Dank, dass Sie so spontan und schnell einerseits reagiert haben und auch direkt zugestimmt haben, dass wir uns da heute über das Thema der Kiezblocks mal etwas im Detail unterhalten. Kurz vielleicht noch als Rahmen, warum ich mich eigentlich mit dem ganzen Thema beschäftige. Ich bin selber gebürtiger Berliner, bin aber vor sieben Jahren aus Berlin weggezogen, habe ein Jahr noch in Rumänien gelebt und bin jetzt seit sechs Jahren in Wien. Und habe hier Raumplanung und Raumordnung angefangen zu studieren im Bachelor und bin dann nahtlos in den Master übergegangen. Und eigentlich seit Kindheitstagen an, hat mich Mobilität immer schon fasziniert und habe das jetzt auch im Bachelor schon versucht zu vertiefen und jetzt im Master nochmal mehr und widme mich jetzt eben diesem Konzept der Superkieze, Superblocks, Supergrätzl. Die haben ja immer ein bisschen unterschiedliche Namen. Genau aber schlussendlich genau steht ja meistens drauf „Mobilität für alle“ in sämtlichen Strategiepapieren und mich stört dieser Begriff oder dieser Ausspruch so ein wenig, weil ich immer das Gefühl habe es ist nicht ganz greifbar, es definiert jeder ein bisschen anders. Die Richtlinien, je nachdem, wen man fragt, werden so oder so ausgelegt und dementsprechend habe ich gesagt: So das wird mein Masterarbeitsthema mit dieser Gruppe der blinden und sehbehinderten Menschen, weil häufig natürlich auch Barrierefreiheit eher gedacht wird mit Aufzügen, Rampen, niveaufrei den Verkehrsraum zu gestalten. Und da diese Personengruppe meines Erachtens ein bisschen aus dem Fokus der Planerinnen und Planer auch gerückt ist. Also wengleich es natürlich eine Nischengruppe noch mal ist, aber nichtsdestotrotz, wenn es heißt „Mobilität für alle“, gehören diese Menschen genauso dazu.

PressesprecherIn des Vereins

Ja, das ist super. Ich finde es auch superspannend. Wir sind ja auch selber so als Verein, das muss man einfach sagen, blind auf dem Auge genau, so ist das. Wir bemühen uns, aber da werden wir auch noch mal drüber sprechen müssen. Also das ist einfach ein Thema, das uns zunehmend beschäftigt, Ob wir mit diesem „alle“ auch wirklich „alle“ meinen und nicht nur Alte und Junge, sondern da gehört noch ein bisschen mehr dazu.

Stefan Schäfer

Genau und dann also ich hatte Ihnen vorab die Fragen oder dir vorab schon mal die Fragen nen bisschen geschickt, um es einfach grob mal abzugrenzen. Ich denke mal, wenn wir die als Leitfragen sozusagen ansehen, werden wir da glaube ich einen ganz guten Faden haben, um auf die unterschiedlichen Aspekte drauf eingehen zu können und vorweg würde ich einfach den Verein als solches mal ein bisschen aus deiner Sicht beschrieben bekommen quasi. Das Motto lautet ja: Wir sind die Verkehrswende von unten und du kannst mitmachen. Wie genau funktioniert es? Wie kann ich als Privatperson da was beitragen?

PressesprecherIn des Vereins

Ja, also wir sind ja mit dem Volksentscheid Fahrrad damals entstanden. Eine kleine Gruppe von Leuten aus Neukölln haben sich zusammengesetzt. Die ganze Idee war von Anfang an klar; wir müssen zwar ein Verein sein, weil wir die Gemeinnützigkeit brauchen, um Spenden einnehmen zu können und uns finanzieren zu können. Aber wir wollen eigentlich gar kein Verein sein. Deswegen haben wir es ein bisschen umfunktioniert, also funktionieren wir auch anders. Wir haben zum Beispiel nur 12

ordentliche Mitglieder im Verein. Alle anderen können Fördermitglieder werden und was auch immer, aber das Grundprinzip ist so ein bisschen: Diejenigen, die aktiv sind und sich beteiligen, sind diejenigen, die entscheiden. Das hat auf jeden Fall auch Nachteile, das ist gar keine Frage, aber es bedeutet, dass wir nicht warten müssen bis auf irgendeine Mitgliederversammlung irgendwas beschlossen wird. Wir können im Alltag viel, viel schneller reagieren und viel spontaner sein, als das normalerweise für einen Verein möglich ist. Das heißt aber auch, dass wir Fehler machen, weil wenn etwas schnell geht, macht man Fehler. Und das muss man dann halt im Nachhinein anpassen und ja, korrigieren und so. Aber da haben wir quasi diese Fehlerkultur mitentwickelt. Das bedeutet also vor allem bei den Kiezblocks, ja, das ist ein sehr gutes Beispiel. Wir haben in Berlin jetzt, glaube ich, 67 oder 68 Initiativen, und die kennen wir ja überhaupt nicht. Also wir – jetzt rede ich von den Hauptangestellten oder amtlichen Angestellten – wir kennen die ganzen Leute überhaupt nicht, die sind auch zum Teil auch gar nicht Mitglied bei Changing Cities, sondern sind einfach nur aktiv in ihren Wohnvierteln. Machen irgendwas. Es gibt so bestimmte Kriterien, natürlich Menschenfreundlichkeit und eben nichts Rassistisches, Diskriminierendes und so, sonst gibt es keine Begrenzung. Und wenn wir dann spüren, okay – und das passiert natürlich immer wieder – hier ist irgendjemand, der hat doch ein bisschen eine andere Einstellung oder trägt das nach außen hin auf eine andere Art und Weise, als wir das für sinnvoll erachten, dann greifen wir ein. Aber im Prinzip ist die Grundidee: Jeder Bürger und jede Bürgerin soll mit ganz wenigen Schritten aktiv werden können. Wir stellen dann dementsprechend immer How-to's oder Anleitungen, und was weiß ich, zur Verfügung. Wir haben auch das Büro. Wir sind quasi so ein Empowerment-Zentrum. Unsere Aufgabe ist im Prinzip die ganzen Ehrenamtlichen zu unterstützen und zu helfen, so dass sie sich selber helfen können. Also, das ist das Grundprinzip. Man muss nicht Mitglied sein, man kann einfach loslegen. Und deswegen können wir auch innerhalb von drei Jahren sowas wie diese zehntausenden Leute mobilisieren. Wenn wir die erst mal als Mitglieder gewinnen müssen, und die müssen was zahlen und irgendwas ausfüllen, und was weiß ich, das funktioniert nicht. Und uns ist dieser politische, dieser politische Druck, den wir dadurch erreichen können, er ist uns wichtiger als ein paar Fehler, die dann passieren – und die passieren!

Stefan Schäfer

Also wenn ich, wenn ich dich richtig verstanden hab, seid ihr so ein bisschen ja Kommunikationsdrehscheibe zwischen den Initiativen auch. Ihr bietet die Ressourcen an, um die Leute zu befähigen sie selber dann einfach ins Machen zu bringen?

PressesprecherIn des Vereins

Genau richtig. Wobei, vieles läuft eben als Selbstläufer. Also, es wurden auch schon Pressekonferenzen organisiert, wo ich als Pressesprecherin nicht dabei war, weil die Leute mich vergessen hatten oder... keine Ahnung. Also, dass falsche Sachen passieren, gehören halt dazu. Man muss eine gewisse Fehlertoleranz mitnehmen in dem Ganzen. Aber die Grundidee ist eben, es so niederschwellig wie möglich zu machen, dass die Leute ins Machen kommen und nicht lange überlegen und Nonsens reden und überhaupt reden, sondern wirklich ins Politische, aktiv ins Handeln kommen.

Stefan Schäfer

Dann daran anschließend ist glaube ich auch ein Zitat bei euch auf der Homepage: „Wir bringen unsere Expertise in den politischen Diskurs ein, um auf landes- und bundespolitischer Ebene die Rahmenbedingungen für die Verkehrswende vor Ort zu schaffen.“ Da würde mich noch mal so ein bisschen interessieren, wie genau geht ihr dabei vor und wo seht ihr da eigentlich auch gerade Hürden in der Verkehrswende also speziell jetzt natürlich auch in Berlin durch die veränderten politischen Konstellationen und welche Mitstreiter habt ihr eigentlich an eurer Seite? Also weil das Thema bewegt, ja sehr viele Vereine, viele Initiativen, wie geht's ihr davor?

PressesprecherIn des Vereins

Ja, also wir haben das Glück, dass wir unglaublich nerdige Leute an unserer Seite haben. Also wir haben sehr viele VerkehrsplanerInnen, die einfach mitmachen, weil die es für wichtig erachten. Wir haben JuristInnen, die auch mitmachen, und die bringen quasi ihre Expertise rein. Das liegt in dem Ehrenamt an sich. Und was wir nicht haben, müssen wir dann einkaufen. Aber das Allerallermeiste ist direkt, ist tatsächlich, im Ehrenamt. Das ist vorhanden, von den Leuten, die mitmachen, mitmachen wollen. Genau. Da wir auf der einen Seite so schnell und konfliktorientiert auf die Straße gehen wollen, brauchen wir auf der anderen Seite eine unglaubliche Seriosität, dass das, was wir sagen, auch Hand und Fuß hat. Deswegen ist es so wertvoll, dass wir diese VerkehrsplanerInnen oder Geographen oder was auch immer, verschiedene Leute bei uns haben. Die immer wieder sagen können, nee, das ist nicht richtig, so und so muss man das machen, oder die Pläne entwickeln können, so dass wir tatsächlich sagen können, die und die Kreuzung muss so und so umgeschaltet werden, also die Signale zum Beispiel. Wir müssen das fachlich sehr sauber halten können. Genau das ist also so eine Mischung aus Aktivismus und fachlicher Expertise, und beides ist wichtig. Mit reinem Aktivismus wird man halt nicht ernst genommen in den Verwaltungen und in der Politik.

Stefan Schäfer

Ja, aber also ihr, quasi ja versucht so ein bisschen die Balance zu finden zwischen einerseits ins Kommen, also ins Machen kommen und andererseits, aber wirklich fachlich fundiert so die Plangrundlagen größtenteils selber zu erstellen oder zumindest so seriös vorzubereiten, dass man da relativ schnell auf Verwaltungsebene auch ins Machen kommen kann, wenn man denn möchte?

PressesprecherIn des Vereins

Genau. Also unser Anspruch ist jetzt nicht unbedingt, dass wir das machen, also dass wir diese Standards oder Planungsunterlagen erstellen. Weil das ist ja eigentlich nicht Aufgabe der Zivilgesellschaft sowas. Aber wir sehen halt, wir versuchen zum Beispiel in der FGSV reinzukommen. Wir versuchen, hier und dort in Gremien oder so reinzukommen, aber wir haben keinen Zugang dazu, wir kommen nicht rein, wir werden als zivilgesellschaftlicher Partner einfach nicht ernst genug genommen, und deswegen sagen wir: Okay, wenn ihr uns nicht haben wollt, dann machen wir eine Alternative zu Euch auf. Das ist halt auch so ein bisschen aus der Not heraus. Eigentlich. Ich bin der Meinung, dass es überhaupt nicht unsere Aufgabe ist, diese Arbeit zu machen, aber es ist ein bisschen aus der Not, weil wir müssen uns irgendwie Gehör verschaffen und das geht halt oft nur über diese Expertise. Erst dann redet man wirklich in Augenhöhe mit den Leuten. Ja, und das ist dann letztendlich entscheidend, dass man auch als politische Kraft wahrgenommen wird.

Stefan Schäfer

Dann habt ihr laut eurer Website 23 Berliner Projekte aktuell im Verein. Wie lassen Sie sich ungefähr strukturieren?

PressesprecherIn des Vereins

Das ist etwas schräg. Durch diese enorm niedrigschwellige Möglichkeit, sich zu beteiligen, gibt es sehr, sehr viele Leute, die aktiv sind, aber überhaupt nicht im Projekt sind. Und Projekt wird man erst wenn die, wenn die Leute sagen, das möchten wir gerne werden, weil wir nicht Lust haben, selber einen Verein zu gründen und wir wollen gerne über euch Spenden sammeln. Das ist total unterschiedlich. Manche von den Radentscheiden in Deutschland, die sind Projekte bei uns, manche sind es nicht, die laufen alleine. Es ist eher so eine Verwaltungssache das mit den Projekten, weil es wirklich vor allem darum geht, Spenden sammeln zu können oder nicht. Wir haben weit mehr Gruppen bei uns, die aktiv

und nicht Projekte sind. Also so wie die Kiezblocks-Initiativen. Ich glaub, sie sind alle, das sind einfach nur AktivistInnen.

Stefan Schäfer

Also da würdest du jetzt sagen das ist zwar eine Zahl, aber die ist jetzt nicht unbedingt repräsentativ in dem, was der Verein eigentlich abbildet im Großen und Ganzen. Da gehts einfach wirklich nur darum Finanz- und Verwaltungsaspekte, die dafür geschlagen sind?

PressesprecherIn des Vereins

Ne, ne, ne. Überhaupt nicht.

Stefan Schäfer

Genau. Dann würde mich nur schon bisschen interessieren, mit welchen Stakeholdern tauscht ihr euch denn regelmäßig vielleicht auch aus? Gibt es da innerhalb der Stadtgesellschaft, gibt es ja unterschiedliche Interessensvereinigungen, gibt es da so eine Art Stammtisch oder irgendwie ein Netzwerk, wo sich regelmäßig ausgetauscht wird, dass man auch so ein bisschen jeder seine eigene Nische vielleicht hat und vielleicht auch Synergien nutzt gibts?

PressesprecherIn des Vereins

Also, das ist sehr anlassbezogen muss man leider sagen. Die Bündnisarbeit ist wahnsinnig aufwendig. Also, das ist klar mit den ganzen Mobilitätsinitiativen, also ADFC, auch Berlin Autofrei, A100 und so weiter, also mit diesen ganzen Gruppen sind wir fast täglich in Kontakt. Fuß e.V. gehört dazu, BUND, VCD und so. Dann gibt es aber Gruppen, die sind etwas weiter weg, und da wird es immer anlassbezogener. Wir probieren sehr, die Zusammenarbeit zu intensivieren. Aber es ist wahnsinnig zeitintensiv, das ist immer das Problem und wir sind ein ganz kleiner Verein. Wir sind 12 Leute, halbtags, mit FÖJ-lerInnen und PraktikantInnen und so. Insgesamt. Und wir sind eben extrem klein und haben auch sehr wenig Geld im Vergleich zu von den anderen Verbänden. Unser Anspruch ist aber, dass wir sehr viel bewegen wollen. Wir arbeiten immer defizitär und darunter leidet genau dieser ganze Aspekt der Bündnisarbeit. Das ist ein großes Problem, das wir gerade jetzt in Bezug auf das Mobilitätsgesetz tatsächlich angehen. Also, um das Mobilitätsgesetz zu verteidigen, sind wir gerade dabei ein sehr sehr breites Bündnis mit Gewerkschaften, mit allen möglichen verschiedenen Gruppen, zu bilden, um eben quasi das Mobilitätsgesetz in irgendeiner Art zu retten, bevor es jetzt vollkommen zerschreddert wird von Frau Schreiner [die Berliner Verkehrssenatorin]. Alle Verbände wollen speziell sein, und man arbeitet auch gerne zusammen, aber jeder will halt auch seine eigenen Besonderheiten behalten – und jeder will auch seine eigenen Spenden akquirieren. Und das macht es manchmal nicht so einfach. Da ist es manchmal schwierig, also z.B. „Deutsche Wohnen enteignen“ und wir haben unglaublich viel gemeinsam. Aber wir machen relativ wenig gemeinsam. Also, das ist halt so, da merkt man halt, die haben ihr Wohnungsthema, was superwichtig ist. Wir haben aber unser Mobilitätsthema und obwohl es sehr gut zusammenpasst, dann ist es oft so, dass wir die Energie einfach nicht haben, uns gegenseitig zu beflügeln. Weil wir total viel davon gewinnen können, glaube ich. Aber es ist wahnsinnig aufwendig.

Stefan Schäfer

Also es ist wirklich eher anlassbezogen, dass man dann sagt: Okay jetzt im Fall des Mobilitätsgesetzes, der hoffentlich nicht stattfindenden Novellierung bzw. der Streichung wichtiger Passagen, dass man da dann Bündnisse schmiedet, aber regelmäßigen Austausch in dem Sinne scheitert einerseits an finanziellen, aber auch an personellen Ressourcen wo ihr einfach sagt das würden wir gerne,

bräuchten wir mehr, dafür sind wir aber zu klein da müssen wir uns dann wirklich aufs Basispaket quasi beschränken.

PressesprecherIn des Vereins

Ja, wir sind ja in tausenden Bündnissen drin, also so ist es ja nicht. Es gibt zur STVG-Reform ein Bündnis. Es gibt Bündnisse zu allen möglichen Themen, aber es ist oft anlassbezogen. Das ist thematisch eingrenzt, das muss man einfach sagen.

Stefan Schäfer

Dann würde ich jetzt wirklich zum Kernthema vielleicht mal kommen, zu den Kiezblöcken, zum Kiezblock. Du hast das ja vorher schon selber gesagt, dass ihr 2016 durch den Volksentscheid Fahrrad eigentlich ins Leben gerufen worden seid, das war ja quasi das erste Große was euch bewegt hat den Verein zu gründen. Wann sind denn da die Kiezblocks eigentlich in den Fokus gerückt?

PressesprecherIn des Vereins

2020 – das war 2019, das war kurz vor Corona. Also, wir haben zuvor ja das Mobilitätsgesetz bis 2018 mitverhandelt. Das wurde im Sommer, Juni 2018, verabschiedet. Und dann haben wir natürlich so n bisschen gehofft, jetzt flutscht's, jetzt läuft es. Wir haben das Gesetz. Jetzt geht es nur noch um die Umsetzung. Und wir mussten dann aber nach so zwei Jahre feststellen: Pustekuchen. Da läuft gar nichts. Also, den Radverkehrsplan haben wir ja dann erst im November 2021 fertiggekiegt. Wir haben gemerkt: Ja, was ist? Also, wir brauchen ein neues Thema, um die Verkehrswende noch hochzuhalten.

Die Überwachung der Umsetzung eines Gesetzes ist wahnsinnig unsexy, also für die AktivistInnen. Das ist wahnsinnig mühsam und nur frustrierend. Weil es geht ja viel zu langsam. Und da haben wir eben gedacht: Okay, wir müssen gucken, wie wir auf andere Art und Weise. Jetzt haben wir ein Gesetz: Super, aber wir können nicht so viel machen im Moment. Wie können wir noch mal einen Angriff starten, um die Verkehrswende voranzutreiben? Und dann haben wir halt geguckt, okay Superblocks... Wie wäre es, wenn wir das in Berlin machen würden? Wir haben das dann ein bisschen angepasst und überlegt, was wir machen müssen. Und es ist eingeschlagen wie eine Bombe. Also, beim allerallerersten Treffen. Es war im Winter 2019. Da hatten wir nur für Berlin-Pankow, also für den Bezirk Pankow eingeladen. Da gab es auch Kontakte zum Bezirk bezüglich der Verkehrsberuhigungs-Maßnahmen – das hieß damals noch nicht Kiezblock. Und es kamen auf Anhieb 100 Leute. Und wir sagten: What? Weißt du: 100 Leute kommen, um über verkehrsberuhigende Maßnahmen zu sprechen...? Und dann haben wir gemeint: Oh, wir haben da irgendwas etwas Wichtiges erwischt. Und daraufhin haben wir quasi die Kampagne ausgebaut und geguckt: Was müssen wir machen? Was brauchen wir? Wo ist der politische Hebel? Wie können wir das umsetzen? Und ja, dann kam eins nach dem anderen. Dann haben wir die Website gemacht und – glaube ich – 25 Kick-off-Meetings gehabt oder so, bis es dann auch irgendwann mal lief. So was zu starten, ist ein Kraftakt.

Stefan Schäfer

Aber wenn ich dich richtig verstehe, ging es euch auch ein bisschen darum vielleicht auch noch mal den Fokus in die breite Masse zu bringen und zu sagen, was bringt mir die dieses Mobilitätsgesetz eigentlich auf meiner persönlichen Ebene? Und so ein bisschen auch nach dem Prinzip: Viele Augen nehmen viel wahr. Dass man da einfach sehen kann: Hey bei mir vor der Haustür passiert gar nichts, obwohl im Mobilitätsgesetz folgendes drinsteht. Also da auch noch mal in die breite Gesellschaft gegangen, um wirklich auch so auf die Art „Check and Balance“ wirklich zu schauen, das steht drinnen im Gesetz, das wird umgesetzt oder eben halt auch nicht.

PressesprecherIn des Vereins

Ja, also, das ist unsere Absicht, ganz sicher. Ich glaube aber, die Leute, die sich für Kiezblocks einsetzen, denen ist das zweitrangig. Da gibt es diesen NIMBY-Effekt. Die AnwohnerInnen wollen in ihrem Kiez Verkehrsberuhigung haben, als ersten Schritt. Sie wollen, Gott sei Dank, viel mehr als das, aber es ist denen klar geworden, dass wir mit diesem relativ einfachen Mittel des EinwohnerInnenantrages etwas bewirken können. Wir werden dadurch selbstwirksam und diese Selbstwirksamkeit zu erzeugen, das ist das, was die Leute antreibt. Eben nicht so sehr das Mobilitätsgesetz, weil das doch sehr abstrakt ist und sehr schwierig zu kapieren. Also, das war auch die Grundidee: wir sind von 180 Kiezblocks ausgegangen. Wenn wir diese Anzahl hinkriegen, dann ist Berlin im Prinzip verkehrsberuhigt. Dann haben wir den Autoverkehr enorme Hindernisse in den Weg gelegt, sozusagen. Und das war die Idee, dass wenn wir das Mobilitätsgesetz nicht umsetzen, wenn sie die Umverteilung nicht machen, dann probieren wir auf eine andere Art und Weise, das hinzukriegen.

Stefan Schäfer

Genau, du hast ja den EinwohnerInnenantrag eben schon angesprochen. Und vorher hast du ja auch gemeint, dass ihr natürlich im Gesamttagglomerat quasi relativ viele unterschiedliche Fachbereiche auch mit drinnen habt. Wie unterstützt ihr denn die Initiativen konkret? Gebt ihr denen dann auch wirklich Tools an die Hand und sagt: Um gewisse Dinge umzusetzen, müsst ihr dieses jenes machen oder wie muss ich mir das vorstellen?

PressesprecherIn des Vereins

Also, wir haben diesen How-to-Kiezblock gemacht – als einer der ersten Sachen. Er wurde immer wieder überarbeitet, der ist auch noch nicht perfekt, aber der ist eine ganz gute Grundlage, wo die wichtigsten Sachen stehen, was die Leute wissen müssen, um loszulegen. Und die meisten legen los, ohne uns zu fragen. Die Erfahrung ist, dass sie ihn manchmal lesen. Manche melden sich auch und brauchen Hilfe, aber viele rennen einfach selber los mit den Mitteln, die ihnen zur Verfügung stehen. Und die nutzen sie halt. Dann melden sie sich irgendwann mal bei uns oder und sagen: Wir sind jetzt zu dritt. Wir haben vor, diesen EinwohnerInnenantrag durchzuführen. Können wir auf der Website von Euch? Vielleicht brauchen wir, brauchen sie noch Unterstützung bei einer offenen Versammlung oder in irgendeiner Art und Weise, aber in den allermeisten Fällen machen es die Leute selber. Also, sie brauchen relativ wenig. Also die Mittel, die wir ihnen zur Verfügung gestellt haben, ist tatsächlich im weitesten Sinne ausreichend.

Es gibt ja überall in der Stadt kleine Gruppen, die sich für irgendwas bezüglich des öffentlichen Raumes einsetzen. Ob hier mehr Bänke hinkommen sollen oder der Platz schöner gemacht werden soll. Da gibt es ja tausende Gruppen, Menschen, die sich sowieso engagieren und unsere Hoffnung, die ja auch aufgegangen ist, war, dass wir genau die ansprechen können. Denen muss man nur ein bisschen Hilfe geben. Etwas in die Hand drücken und dann können sie selber losrennen. Und das machen sie dann auch. Also, wir machen Banner für sie, wenn sie das brauchen. Die kriegen Unterschriftensammlungen also wir unterstützen die, soweit sie das benötigen. Aber sonst machen die eigentlich ihre Sache hervorragend selber hin, und das ist auch der Vorteil. Es sind ja politisch engagierte Menschen. Sie haben auch direkt Kontakt zur Verwaltung oder zur Politik in den Bezirken, sodass sie auch oft direkt zu denen hingehen und sagen können: Hör mal zu, wir würden hier gerne eine Einbahnstraße machen oder eine Durchfahrtsperre. Was haltet ihr davon? Würdet ihr uns unterstützen, wenn wir loslegen? Da ist ja viel Vorarbeit in der Gesellschaft vorhanden. Das zu nutzen und ihnen einen politischen Hebel in die Hand zu geben, das ist das Entscheidende gewesen. Sehr oft laufen solche Wünsche, die die Menschen haben...: Ja, wir, hätten ja gern, dass das oder das passiert, das läuft ins Leere. Sie Schreiben zwar E-Mails und telefonieren und so, aber die haben keine richtigen Hebel für sich gefunden, wo sie auch wirklich etwas bewegen können. Und ein EinwohnerInnenantrag ist tatsächlich dieser Hebel, der es für viele Menschen ermöglicht hat, das umzusetzen, was sie gerne hätten. Das muss man ja halt

wissen, und dieses Wissen können wir ihnen vermitteln. Das ist also bis hin zu Textbausteinen. Sie tauschen sich natürlich auch untereinander aus und wir machen auch immer wieder größere Veranstaltungen, wo wir so die Vernetzung vorantreiben. Voneinander lernen zu können und sich austauschen. Es funktioniert sehr gut.

Stefan Schäfer

Aber du würdest schon sagen, es gibt jetzt nicht Schema F, sondern wirklich, es kommt immer ganz auf die Initiative drauf an, was gerade an Unterstützung von gewünscht wird. Das ist immer sehr individuell?

PressesprecherIn des Vereins

Ja genau. Manche Kiezblocks bestehen ja nur aus ein paar Leuten. Also da muss man ja auch einfach sagen, dass sie megaaktiv sind und die Kirche und die Gewerbetreibende und Sportklubs und was weiß ich alle irgendwie zum Röcheln kriegen – also das ist schon enorm.

Stefan Schäfer

Also kann man auch quasi eigentlich ja gar nicht, wenn ich es richtig verstehe von quasi den Kiezblock-Initiativen im Allgemeinen sprechen, sondern muss wirklich immer anlassbezogen sein. Wer ist da aktiv, wer ist da alles mit dabei, je nach Kiezblock eigentlich?

PressesprecherIn des Vereins

Genau, ja.

Stefan Schäfer

Welche Vereine sind da, du hast gerade gesagt die Kirche, die Sportvereine die Handelstreibenden das variiert ja dann. Also das kann in [Berlin]-Pankow ganz anders sein als in [Berlin]-Steglitz. Genau. Also da muss man dann wirklich anlassbezogen noch mal schauen?

PressesprecherIn des Vereins

Genau. In unseren How-to empfehlen wir den Leuten, dass sie die ansprechen und eben gucken, dass sie im Vorfeld so viel Kontakt und also ins Gespräch kommen mit so vielen, lokalen Akteuren wie möglich, weil dann ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Kiezblock letztendlich umgesetzt wird, viel größer. Also, diese ganzen UnterstützerInnen vorher einzusammeln, mit auf den Weg zu nehmen, ist eine große Aufgabe. Es hilft einfach. Auch in den Bezirksverordnetenversammlungen. Also, wenn das Stadion oder die Gewerbetreibenden sagen: Ja, genau, das wollen wir, wir wollen das genauso haben. Das ist eine Riesenhilfe.

Stefan Schäfer

Und dann stand er jetzt auf eurer Homepage. Auch, dass eigentlich noch mal eine bundesweite Kiezblock-Kampagne gefahren werden soll. Wie hat die ausgeschaut beziehungsweise was steht jetzt auch für das vierte Quartal an?

PressesprecherIn des Vereins

Ja, das haben wir geplant, da würde ich dich auch gerne einladen. Ist zwar schon ausgebucht, aber wir versuchen jetzt gerade, Spenden zu akquirieren, so dass wir mehr Leute einladen können. Wir machen die erste Superblocks-Konferenz in Darmstadt im November. Genau – und das ist eingeschlagen wie eine Bombe, also, das war irgendwie nach zwei Wochen ausgebucht. Es kostet halt alles Geld sowas, aber das kriegen wir wahrscheinlich auch irgendwie hin. Also, das ist das Ziel, wir nennen das hier

Superblocks, weil Kiez halt super berlinerisch ist. Damit können die anderen einfach nichts anfangen. Und es ist ja auch egal, wie das Kind heißt. Die Leute nennen es ja sowieso, wie sie wollen, in ihren Dörfern oder in den Städten. Aber da ist das Ziel tatsächlich, dass wir die Grundidee der Verkehrsberuhigung als Ausgangspunkt nehmen, um den Leuten zu ermöglichen, dass sie den öffentlichen Raum in ihrem Umfeld umgestalten können. Wir haben das mit den Radentscheiden gesehen. Das sind ja, was weiß ich, 53 oder 54 insgesamt. Ich weiß nicht mehr, wie viele es sind. Die haben sich ja auch mehr oder weniger nach dem Volksentscheid Fahrrad in Berlin etabliert. Und natürlich gibt es da viel Austausch. Und die Grundidee ist, dass wir diesen Bewegungsgedanken auf Kiezblock-Ebene weiterführen. Nur, müssen wir erst sehen..., das ist ja alles noch echt neu. Und die ganze Bundesrepublik ist ein bisschen anders als Berlin. Das wird eines der großen Probleme sein. Will heißen, ein Kiezblock ist kein Kiezblock, einer alleine macht überhaupt keinen Sinn. Man braucht sie ja immer nebeneinander, damit sie angrenzend sind, weil sonst bekommst du nur die Verkehrsverlagerung. Also da werden wir sehr viel arbeiten müssen und informieren müssen und gucken, dass wir die Leute aus den Verwaltungen auch mit einbeziehen. So dass sie auch verstehen und kapieren, was ist es eigentlich für ein Mittel, das wir hier haben. Was wir damit erreichen können.

Genau das wird, das ist ein großes Ding, was wir da lostreten. Aber das ist auf jeden Fall superspannend. Das wird sehr, sehr hilfreich, wenn wir das breiter streuen können, weil das ist, ja das, was wir mit Radentscheiden erlebt haben und auch mit den Kiezblocks. Die Menschen in den Verwaltungen, die ein bisschen schlau sind, die wissen ja, dass sie ja irgendwas tun müssen, um die Verkehrswende hinzukriegen. Die Klimaneutralität, auch das müssen die Kommunen ja letztendlich hinkriegen. Es ist ja nicht nur [Herr Volker] Wissing, der es im Verkehrsbereich etwas erledigen muss, auch die Kommunen sind gefragt. Und jede Initiative, die aus der Bevölkerung kommt, werden wir unterstützen. Das wird in den Verwaltungen angenommen, wenn sie schlau sind. Man etabliert dadurch schon eine Win-Win-Situation, wo Zivilgesellschaft und Verwaltung in eine Richtung zusammenarbeiten können. Und wenn wir das etabliert haben, dann geht das hoffentlich etwas schneller in der Umsetzung. Also, das ist halt die Grundidee, die hinter der politischen Strategie steckt.

Stefan Schäfer

Also wirklich den Austausch einerseits der Initiativen, aber wirklich auch noch mal die breite Masse, dass man die Verwaltung mitnehmen und sagen: Hey wir brauchen euch, wir wollen was bewegen. Wir haben ziviles Engagement. Bitte unterstützt uns darin und wirklich das in die 16 Bundesländer wirklich zu tragen, also. Dann du hattest es vorher selber auch schon kurz angesprochen. Ihr habt euch ja selber das Ziel gesetzt diverser zu werden und habt eine Diversitätsstrategie erarbeitet oder euch als Richtschnur gesetzt. Wie schauen wir da oder wie schaut ihr da aktuell aus? Also weil da werden auch Menschen mit Behinderung explizit genannt, das ist, die gilt es noch aktiver, eigentlich mit an Bord zu holen. Hat sich da schon was verändert oder ist es ein sehr dröger Prozess, der noch nicht so wirklich ins Rollen gekommen ist?

PressesprecherIn des Vereins

Also, es gibt verschiedene Ebenen. Wir haben das Problem auf Vereinsebene, und dann haben wir das Problem auf Kiezblock-Ebene. Ich würde sogar sagen, dass die Kiezblocks fast weiter sind als der Verein. Wir haben das mit der RAKi23 etabliert haben. Aber ich muss nochmal ein bisschen ausholen.

Wir haben den Kiezblock erfunden, sozusagen. Wir müssen jetzt schauen, denn nicht alles ist möglich. Auch die CDU redet ab und zu von Kiezblocks. Und sie sagen dann: Das haben wir erfunden. Die Grünen sagen das sowieso. Wir haben gemerkt, dass zunehmend mehr Leute es als Buzzword nehmen und packen da irgendwas drunter. Deswegen haben wir gesagt: Nee, das lassen wir nicht einfach passieren, das Konzept muss schon eine Wirkung haben, ein Ziel, und wir haben bestimmte Punkte, die erreicht

werden müssen, bestimmte Schritte. Das haben wir dann Standards genannt. Und deswegen haben wir jetzt dieses Papier gemacht. Wir wollten, dass im Gegensatz zu der Art, wie die FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.] arbeitet, den Prozess offen gestalten. Die erste Version ist die vom Februar. Das ist die allererste Version. Die haben wir intern zusammen geschrieben, und daraufhin haben wir dann eine offene Version gemacht. Wir haben Veranstaltungen organisiert, zu denen wir Leute von verschiedenen Gruppen eingeladen haben, um mit ihnen eben darüber zu reden: Was müssen wir berücksichtigen? Was ist noch nicht gut genug? Wo können wir was verbessern? Und dieser Prozess, der Textarbeit sozusagen, also im Grunde die Frage, wie wir diese Standards verbessern können, ist, glaube ich, jetzt auch fast abgeschlossen, so dass wir eine zweite Version haben, zu der quasi diese ganzen Gruppen wie Mobilitätseingeschränkte beigetragen haben. Es waren sehr viele Gruppen beteiligt. Da kamen auch bundesweit Leute dazu, da kamen PlanerInnen aus Kiel, die unbedingt wissen wollen, wie es geht. Unser Anspruch war, dass wir den Prozess öffnen wollen. Also, diese Standards wollen wir – anders als die normalen Standards geschrieben werden – einer größeren oder mehreren Bevölkerungsgruppen vorstellen, damit sie auch gehört werden. Es ist natürlich für uns als kleiner Verein extrem schwer, so etwas zu machen. Nicht jeder interessiert sich eben für so trockene Sachen wie die Entwicklung von Standards. Aber wir haben es versucht. Es ist auch ganz gut gegangen. Der Prozess ist noch nicht optimal. Da müssen wir noch mal wirklich weitergehen, um diese Offenheit reinzukriegen, ohne dass es verwässert wird. Das ist nicht einfach, das ist schwierig, mit so, so diversen Gruppen zusammenzuarbeiten, weil es so unterschiedliche Bedürfnisse sind. Irgendwann wird es auch so klein, klein, klein, klein, klein – sehr detailliert. Das man denkt, nee, das ist jetzt zu kompliziert. Das wird die Verwaltung auch sagen, um Gottes Willen, das geht gar nicht, da brauchen wir 15 Jahre für die Umsetzung. Das haben wir auch gemerkt, das war ein Prozess des Lernens. Uff, wir brauchen die Diversität, die Breite, aber die ist auch ein Stückweit schwer zu machen. Der Grund, weswegen Kiezblocks so gut funktionieren, ist die Einfachheit, die Leichtigkeit. Also, für die Verwaltung das umzusetzen. Es geht um fünf Poller im Prinzip. Das kostet auch nichts und so und je mehr wir das mit Ansprüchen „überfrachten“, ich sage es mal in Anführungsstrichen, desto mehr kommt die Verwaltung oder die Politik und sagt: Oh Gott nee, das ist zu kompliziert. Diese Balance gilt es zu halten.

Stefan Schäfer

Also wenn ich dich richtig verstehe. Euch ging es wirklich darum einmal selbst dieses Buzzword quasi so ein bisschen vorm Missbrauch zu schützen und zu sagen, das sind unsere Standards, das ist ein Kiezblock, das ist ein Superblock. Das ist ein „coined term“ den könnt ihr jetzt nicht für euch umdeuten. Und zeitgleich seid ihr quasi als Kerngruppe, als Verein habt ihr euch zusammengesetzt und gesagt wir machen jetzt meinen ersten Entwurf der quasi Diskussionsgrundlage ist. Dann wieder quasi also vom Kleinen ins Große wieder aufgemacht, um wirklich transparent aufzumachen, um zu sagen, was ist eure Meinung dazu? Wo braucht es für eure Bedürfnisse noch Nachschärfung? Wo passen Dinge auch überhaupt nicht? Und jetzt ist aber so ein bisschen das Gefühl auch, dass man das jetzt nicht zu detailliert machen kann, weil ihr dann natürlich, auch, wenn ich dich richtig verstehe, immer noch lokale Bedürfnisse irgendwo braucht, um das wirklich dann im Einzelfall zu sagen, wie müssen wir das gestalten. Das sind ja wirklich nur Rahmenlinien, also ein Rahmendokument. Im Einzelfall, wie vorher schon, Kiezblock ist nicht gleich Kiezblock. In [Berlin]-Pankow braucht es vielleicht andere Detailmaßnahmen. Das Konzept ist das gleiche mit diesen Diagonalfiltern, mit den Pollern, die dann aber, aus welchen Gründen auch immer, anders gestaltet werden müssen, oder das sind ja dann wirklich Detailfragen, die auf Kiezebene wirklich diskutiert werden müssen und dann halt auch mit den Verwaltungsebenen eigentlich ausverhandelt werden müssen, wenn ich dich richtig verstehe.

PressesprecherIn des Vereins

Genau. Also unser Ziel ist nach wie vor gewesen: Wie kriegen wir irgendwie die Umverteilung des öffentlichen Raums hin, das ist ja, darum geht es. Das ist der Leitfaden dahinter. Da spielt Geschwindigkeit, also Umsetzungsgeschwindigkeit, auch eine Rolle. Wir sehen in sehr vielen Situationen, wenn es zu langsam geht, dass die Leute frustriert werden. Die Verwaltung kriegt es irgendwie aus politischen Gründen nicht gebauckt oder es gibt ne Wahl oder es gibt ne neue politische Situation, und es zieht sich und zieht sich und zieht sich, und das macht alles erstens zäh aber es erhöht weder die Legitimität noch die Zustimmung. Also, Zeit spielt eine Rolle für die Verkehrswende. Wenn man diese Transformation in die Länge zieht, dann ist sie schwerer durchzusetzen. Es ist wirklich absurd, aber deswegen ist es so wichtig, dass wir auf ganz einfache Formen setzen, zumindest für den Anfang. Dann kann die Verwaltung relativ zügig loslegen. Das dauert eh meistens immer noch zwei Jahre. Aber dann können die etwas umsetzen.

Stefan Schäfer

Und da kommt dann auch wieder ein bisschen die Idee, wenn ich da noch mal kurz einhaken darf. Auch so diese Fehlertoleranz. Also euch geht er wirklich darum ins Machen zu kommen und zu sagen die Leute spüren eine Veränderung. Es ist baulich eine Veränderung da. Es entstehen dann daraus resultierend andere Verkehrsmuster. Es ist ruhiger und dann wirklich die Umgestaltung, dass man sagt: Okay eine Gehsteigvorziehung die jetzt vielleicht nur abgepollert ist oder aufgemalt, dass man die dann baulich umgestaltet das ist ja eigentlich wiederum der Verwaltungsakt. Also das ist ja dann wirklich die Detailplanung, wo ihr sagt, ja, es ist superwichtig, aber uns geht es darum, schnell ins Machen zu kommen, um Verkehrswende erlebbar zu machen.

PressesprecherIn des Vereins

Ja, das haben wir ja auch selber unterschätzt. Also, die Beharrungskräfte in der Verwaltung, die sind ja enorm. Sie finden immer einen Grund, irgendwas nicht zu tun. Und je komplizierter du das gestaltest, desto leichter ist es für sie zu sagen, nö, machen wir, können wir nicht, kein Geld, wie auch immer. Und deswegen spielen Schnelligkeit oder Einfachheit eine große Rolle. Denn dann können die Menschen auch wirklich erleben, wie die Veränderung aussieht. Was passiert da eigentlich? Was bedeutet das? Weil wir sehen immer wieder, dass wenn die Menschen das erstmal hingekriegt haben, also wenn es erst mal die Verkehrsberuhigung gibt, dann hören die Menschen ja nicht auf und sagen: Super, danke, jetzt haben wir die Verkehrsberuhigung, alles gut. Sie fangen dann an zu überlegen, wie können wir die Parkplätze hier an der Ecke wegnehmen. Dann können wir hier vielleicht den Platz gestalten, oder wir können dies und jenes machen. Also da entstehen diese Gedanken, die weit über die Verkehrsberuhigung hinaus gehen. Die wir ja auch anstoßen wollen. Und die Menschen sollen auch Möglichkeiten haben, sich zu entfalten und sich zu entwickeln – im Gespräch mit der Verwaltung natürlich, und der Politik. Aber es ist politisch gesehen wichtig, dass die Einstiegshürde extrem niedrig ist, damit es auch wirklich zur Veränderung kommt. Das ist ja das, was wir mit dem Mobilitätsgesetz gelernt haben. Es ist doch so verdammt kompliziert, es gibt jederzeit einen Grund, irgendwo zu sagen: Nee, geht nicht hier, und jenes ist erforderlich. Wir brauchen dieses Gesetz, aber es hat auch eine innere „Zähigkeit“ eingebaut.

Stefan Schäfer

Dann würde ich noch mal so ein bisschen, weil wir jetzt doch schon sehr viele Themen angerissen haben, noch mal so ein bisschen auf die die Barrierefreiheit auch zu sprechen kommen. Weil Partizipation bedeutet, ja auch das ich überhaupt erst mal informiert werde, dass ich weiß, was tut sich. Das ist ja die erste Stufe der Partizipation mal die reine Information. Wie würdest du denn da bei euch die Barrierefreiheit bezüglich der Informationsangebote auch sehen. Also weil natürlich, wenn ich als normale nicht sinneseingeschränkte Person die Website aufsuche habe ich alle Möglichkeiten

die Informationen zusammensuchen, aber wie sieht es da auch gerade auch noch mal mit Schwerpunkt auf sehbehinderte und blinde Menschen aus?

PressesprecherIn des Vereins

Das ist katastrophal. Wir, die Webseite und auch das sonstige Informationsangebot... Alles kommt aus einer ganz anderen Zeit. Wir sind tatsächlich gerade im Moment dabei, unser komplettes Corporate Design zu überarbeiten. Hier geht es darum, die Barrierefreiheit mit reinzudenken. Ja, weil da sind wir bisher wahnsinnig schlecht, das muss man einfach wirklich sagen. Das ist eine Katastrophe. Wir haben es zwar immer wieder versucht, aber wir sind noch lange nicht da, wo wir sein müssen. Aber wir haben eine Agentur, die dafür spezialisiert ist, für Sehbehinderte, aber auch leichte Sprache. Da fehlen so unglaublich viele Sachen. In der Klimabewegung ist es sowieso ein Grundproblem. Es ist ein bisschen größer, weil die Menschen, die aktiv werden und AktivistInnen werden, sie gehören oft einem ganz bestimmten privilegierten Kreis. Das muss man einfach so sagen. Das stellen wir immer wieder fest. Diese Bubble ist unglaublich homogen. Und man freut sich immer, wenn man irgendjemand dabei hat, der irgendwie nicht dieser privilegierten Klasse angehört. Das ist ein großes Problem, wo wir wirklich versuchen, das jetzt heranzugehen. Aber wir sind, wir sind da wirklich ganz am Anfang. Wir stehen da wirklich nicht gut, also das ist nicht schön.

Stefan Schäfer

Aber ist ja auch vielleicht ein bisschen dem Umstand geschuldet, dass ihr wirklich ja erstmal in die Breite gehen wolltet, um zu sagen, wir nehmen jetzt wirklich erstmal viele Menschen mit. Und wie du richtig sagst, es ist halt einfach wenn man so will historisch gewachsen und jetzt ist es euch selber auch bewusst, dass es da riesengroßen Handlungsbedarf gibt, um eben wirklich dieses Ziel alle mitnehmen zu können, alle zu erreichen, dass auch wirklich bei euch das natürlich anfängt, weil wenn ich keine Informationen habe, kann ich natürlich nicht partizipieren und dann steigt natürlich auch meine Lebensqualität, vielleicht nicht unbedingt, weil auf meine persönlichen Bedürfnisse nicht Rücksicht genommen wird. Also wo dann vielleicht eher ästhetische Sachen im Vordergrund stehen, aber rein praktische Dinge wie jetzt auch zum Beispiel die Bordsteinabsenkung, wo man sagt, ja, natürlich kann man machen, dann muss es aber dazu parallel begleitend auch ein Leitsystem geben, dass das dann vielleicht gar nicht gemacht wird oder nicht in der Detailtiefe und dieser Durchgängigkeit, die ich es eigentlich also, die ich einfach brauche. Also da würdest du kurzum sagen, da habt ihr eine große Baustelle?

PressesprecherIn des Vereins

Ja, eine Riesenbaustelle. Also ja, wir versuchen das. Wir probieren, Menschen anzusprechen und bitten um ihre Hilfe, aber wir müssen da sehr voneinander lernen. Also allein, wenn man zwischen uns und sowas wie der Fuß e.V. schaut. Schon da haben wir ein Problem, weil es unterschiedliche Interessen gibt. Uns wirft man immer vor, dass wir uns nur für die Radfahrenden einsetzen und nicht für die FußgängerInnen und so weiter. Also, da fängt es schon an. Also, da ist es noch sehr schwer in Dialog zu kommen und zu gucken, wie wir etwas zusammen gestalten können und nicht gegeneinander arbeiten. Weil es geht um den Kampf um den öffentlichen Raum. Wir haben zwar noch den Autoverkehr quasi als Hauptproblem erkannt, aber weil es immer diesen Streit um den engen Platz gibt, verlagert sich der Streit oft unter den unterprivilegierten Gruppen. Das ist ein ganz, ganz großes Problem, weil das nutzt nicht, wenn wir uns auch streiten, dann kommen wir nicht weiter. Das ist nicht einfach. Also, ich wurde schon von Leuten von Fuß e.V. vom Rad geholt. Also, da denkst du, lasst uns bitte etwas zusammen machen. Ich meine, seid bitte nicht gewalttätig gegen Radfahrende, nur weil ihr anderer Meinung seid. Da geht es ans Eingemachte, weil Unterprivilegiertheit so ne Abnutzung

erfährt, es kann ein Kampf entstehen zwischen den verschiedenen Gruppen. Und da ist es schwierig, gute Dialogformate zu finden. Wo man das wirklich aushandeln kann.

Stefan Schäfer

Aber die, die gibt es de facto eigentlich so nicht. Also oder nicht in in dem Maße, wie du es für notwendig erachten würdest, um das Ziel zu erreichen, Lebensqualität für alle durch das Konzept des Superblocks zu steigern?

PressesprecherIn des Vereins

Ne überhaupt nicht. Wir wollen das. Wir wissen, das muss es geben, aber das nicht. Wir sind absolut nicht da.

Stefan Schäfer

Also bräuchte da einfach eben auf einer anderen Ebene einfach noch mal Bewusstsein füreinander und auch einfach verstetigte Formate, um vielleicht auch solche Strategiepapiere oder Rahmendokumente wie die von euch ausgearbeitete RAKI wirklich schon unterschiedlichen Perspektiven zu durchleuchten und zu sagen da müssen wir noch mal aus der Sicht der Fußgängerinnen und Fußgänger; hier wäre der Radverkehr noch eher in den Fokus zu nehmen. Also da sind wir auf einer anderen Ebene. Das ist ja unabhängig von euch jetzt vom Verein, das ist ja, du hattest es selber gesagt, eigentlich eher die die Klimaschutzbewegung, die da ein Diversitätsproblem wirklich hat und auch einfach ein Bewusstseinsproblem für unterschiedliche Interessenslagen oder zumindest, dass man sagt, ja, wir sind zwar eigentlich in einem Boot, aber wir schaffen es dann trotzdem, der eine rudert rechtsrum, der andere rudert linksrum und wir kommen gar nicht vom Fleck.

PressesprecherIn des Vereins

Ja, definitiv, aber es kommt. Also wir haben gesagt, wir sind nicht gut darin und wir werden uns damit beschäftigen und auseinandersetzen müssen, und es ist auch okay, wenn wir nicht perfekt sind. Wenn wir eine Veranstaltung machen, sollen wir gucken, dass der Ort soweit möglich barrierefrei ist, damit so viele Menschen wie möglich kommen können. Es geht aber nicht immer und dann müssen wir auch einfach zugeben, dass diese Veranstaltung zum Beispiel nicht barrierefrei ist. Es ist besser, das so zu machen, als es gar nicht zu kommunizieren. Das ist halt so, dass wir diesen Weg gehen müssen, bis wir das richtig gut hinkriegen. Also, bis wir richtig gut werden, und die Sachen besser anbieten können für alle.

Stefan Schäfer

Aber ihr seid euch der Thematik bewusst. Ihr macht viel. Jetzt, wenn ich es richtig verstehe, ihr seid dran und kommuniziert auch transparent, offen und ehrlich: „Wir wissen, wir haben eine Baustelle. Wenn ihr Dinge habt, die ihr uns an die Hand geben könnt, um es besser zu machen. Wir sind dankbar dafür.“ Natürlich bei 12 Mitgliedern im Verein selber im Kernteam quasi. Klar, dass da irgendwo das Know-how zu Ende ist oder auch einfach die Ressourcen verständlich. Und du hattest ja gerade selber gesagt, dann ist eine Veranstaltung vielleicht aktuell leider nicht barrierefrei, aber es ist besser, dass die Veranstaltung stattfindet, um dieses Thema voranzubringen, um die Verkehrswende wirklich auf der lokalen Ebene voranzutreiben als zu sagen, wir haben jetzt quasi. Wir, wir machen die Veranstaltung gar nicht oder nicht in dem Ausmaß, nicht im physischen Raum, vielleicht weil sie nicht barrierefrei wäre, sondern euer Ansatz ist eher, wir sind im Machen, wir kommunizieren, wenn was nicht barrierefrei ist. Und hoffen und sind dabei, es besser für die Zukunft zu machen.

PressesprecherIn des Vereins

Genau. Ich glaube, dass wir es bisher nicht kommuniziert haben und neu ist, dass wir uns jetzt bemühen, das zu kommunizieren. Also wir sagen: Wir wissen um unsere Defizite. Kontaktiert uns, wenn ihr, wenn ihr uns helfen könnt, dieses Problem in irgendeiner Form zu lösen. Also ich glaube, das ist jetzt so die unterste Stufe bei uns, die gerade eintritt. Also, wo wir zugeben: Wir haben ein Problem. Wir wissen um das Problem, und wir haben es noch nicht gelöst und sagt uns Bescheid, wenn wir durch unser Tun nicht gut genug sind oder wo wir besser werden können und müssen. Das ist wirklich, es ist ein furchtbarer Zustand im Moment.

Wir sind ja zum Beispiel letztes Jahr umgezogen. Nee, dieses Jahr war es. Und da hatten wir auch das Problem. Wir haben Nichts finden können, das barrierefrei war. Wir haben nicht viel Geld, also haben wir unsere Büros weiter draußen in Tempelhof gefunden. Und die Räume sind eben nicht barrierefrei, und da kommen wir in so einer ganz blöden Situation. Was sollen wir machen? Die Räumlichkeiten, die wir vorher hatten, waren definitiv zu klein. Wir hatten zwei Räume für 12 Leute, das ging überhaupt nicht und ja, da kommst du in so einer doofen Situation, jetzt haben wir die neuen genommen. Dort ist kein Aufzug. Da ist nichts. Es ist schwer zu erreichen, das ist extrem blöd. Man sendet damit so furchtbare Signale aus, die man eigentlich gar nicht aussenden will, aber wir haben das Problem nicht anders lösen können.

Stefan Schäfer

Ja, aber ihr seid dran. Ihr seid euch dessen bewusst, ihr seid dran und ihr kommuniziert jetzt einfach anders. Und wenn jemand jetzt beispielsweise im Rollstuhl unterwegs wäre, zu euch, würde man vielleicht sagen, es geht nicht bei uns im Büro, aber ums Eck haben wir eine Möglichkeit, das ist quasi euer Workaround, nehme ich mal an.

PressesprecherIn des Vereins

Ja genau

Stefan Schäfer

Dass man sagt, wir laden euch gerne zu euch zu uns ein, aber in dem Büroräumlichkeiten geht es aufgrund der Gegebenheiten leider nicht, aber wir finden Mittel und Wege, dass ihr dann auch wiederum anlassbezogen, wirklich eine Lösung findet.

PressesprecherIn des Vereins

Genau, ja.

Stefan Schäfer

Genau dann würde ich zum Abschluss noch mal so ein bisschen auf die persönliche Ebene, vielleicht mit dir schauen. Auf der Website steht von dir das Zitat: "Ich erwarte mir keine heile Welt, aber ich wünsche mir eine menschlichere Stadt." Wie schaut denn für dich eine menschlichere Stadt aus?

PressesprecherIn des Vereins

Ja, das ist auch ein bisschen hoch gegriffen. Die Grundidee ist natürlich, dass du den Maßstab Mensch nimmst für den öffentlichen Raum, sagen wir mal so, dass der Mensch hier Platz hat, dass seine Wege oder ihre Wege der Maßstab sind. Und nicht wie es im Moment ist, eben hauptsächlich für die Autos. Oder einen öffentlichen Raum, wo nur Fortbewegung überhaupt thematisiert wird. Da kann man so viel mehr machen. Darum geht es mir eigentlich. Wie dieser Raum letztendlich aussieht, ist gar nicht so entscheidend, weil das wird an allen Orten extrem unterschiedlich sein. Das sehen wir auch bei den Kiezblocks: Je nachdem welche Gruppen es sind und ob's in der Innenstadt oder eher am Stadtrand

ist, wünschen sie sich komplett unterschiedliche Sachen, und das ist ja auch vollkommen in Ordnung, also das geht. Wichtig ist, dass wir einen Teil dieses Gemeinschaftsraumes zurückerobern, denn er gehört uns ja. Es ist ja unser Raum, also es ist ein ureigenster – Besitz ist das falsche Wort –, aber zumindest haben wir das Recht, ihn zu nutzen, und das wird uns im Moment verwehrt, verunmöglicht.

Stefan Schäfer

Und wenn du so auf Berlin schaust. Du bist ja selber in Berlin jetzt vor Ort, wo wo würdest du sagen wo kann man das schon ein bisschen erfahren oder wo siehst du schon Ansätze dieses Maßstabes auch? Also natürlich wahrscheinlich in den Kiezblocks klar.

PressesprecherIn des Vereins

Kiezblocks sind ja immer so eine Sache. Also, in der Gegend um die Triftstraße in Wedding. Dort macht die Stadträtin [von Berlin-Mitte] Almut Neumann und ihre MitarbeiterInnen im Moment enorm viel. Ich weiß jetzt nicht, wie der Platz heißt. Ich vergesse immer den Namen. Auf jeden Fall haben sie dort eben sehr viel und konsequent Verkehrsberuhigung gemacht und unter anderem die ganzen Möbel, die in der Friedrichstraße nicht mehr stehen konnten, die sind dahin gekommen. Es ist so irre zu sehen, wie es dort angenommen wird. Also, wenn du da abends bist, an diesem Platz. Es ist die totale Ruhe. Die Leute chillen da den ganzen Sommer. Das gibt es seit zwei-drei Monaten in Berlin. Es wird angenommen, in einem Kiez eben, also [Berlin]-Wedding, wo es eng ist und wo wenig Grün ist. Da ist es wirklich extrem toll. Also, du hast drumherum Fahrradstraßen, du hast zum Teil Parkplätze, die in Fahrradparkplätze oder für Lastenräder umgewandelt wurden. Du hast Kreuzungen, die komplett quasi entkernt wurden, also keine Parkplätze und wo sehr viel gemacht wurde für die Zufußgehenden, also, die Sichtverhältnisse viel besser sind. Und man merkt, dass eine unglaubliche Entspantheit in diesem Gebiet entstanden ist, nachdem diesen ganzen Sachen unternommen wurden. Es sind einfach nur Kleinigkeiten und kostet auch nicht die Welt. Also, das ist wirklich erstaunlich, wie man da mit so wenigen Mitteln so ein Stadtfeeling ändern kann. Ein anderes Beispiel wäre der Lausitzer Platz, den finde ich auch ziemlich gelungen. Da ist in [Berlin]-Kreuzberg auch viel passiert. Es hat sich auch wahnsinnig entspannt, nachdem der Verkehr rausgenommen wurde, nachdem der Platz irgendwie zur Ruhe gekommen ist und als Platz auch wahrgenommen werden kann und nicht nur als Abstellfläche für Pkw. Das macht einen Riesenunterschied. Ein Kind am Lausitzer Platz hatte den Wunsch geäußert: Ich hätte gern eine Wasserrutsche aus dem zweiten Stock. Das ist noch nicht realisiert, aber vielleicht schaffen wir das irgendwann, mal sowas in die Richtung hinzukriegen.

Stefan Schäfer

Es klingt toll, ja. Und wenn du noch mal so ein bisschen auch noch in die Zukunft schaust, was würdest du dir für Berlin und auch für den Verein für euch noch mehr wünschen?

PressesprecherIn des Vereins

Ja, also für den Verein, dass wir noch besser werden, die Bilder zu kommunizieren, die von einer möglichen lebenswerten Stadt erzählen, wie das aussehen könnte. Wir merken immer wieder, dass viele, viele Leute enorme Schwierigkeiten haben, sich eine Alternative zum Status quo überhaupt vorzustellen. Also, es gibt nicht so viele Menschen, die das gut können, die sich quasi in irgendeiner Art und Weise ein Bild machen können davon, wie unser öffentlicher Raum aussehen kann. Ich wünsche mir sehr, dass wir da besser werden, diese Bilder zu schaffen, weil ich glaube, sie sind so überzeugend. Wir sehen das ja auch überall, wo die Verkehrsberuhigung eingeführt wurde. Die Leute wollen es behalten. Es gibt am Anfang immer Ärger von der einen oder anderen Gruppe, aber nach einer Weile entspannt sich das und die Leute sagen: Boah, ist das schön. Aber wir wollen jetzt auch gerne das. Genau, ich wünsche mir sehr, dass wir diese Bilder besser hinkriegen. Ja, und dann hoffe

ich, dass wir in den nächsten Jahren irgendwie heil durchkommen, weil das im Moment echt eine schwierige Zeit ist. Also, ich habe nicht damit gerechnet, dass es so schwer werden würde, wie es im Moment ist. Diesen Backlash erleben wir natürlich extrem in Berlin, aber es ist nicht nur Berlin. Also, wir spüren alle so ein bisschen Last der Verantwortung, weil wir wissen, welche Strahlkraft Berlin hat. Und wenn es gelingt, diese ganzen Sachen in Berlin zurückzudrehen, und dazu gehört auch, Kiezblock zu verunmöglichen – das ist in dem neuen Mobilitätsgesetzvorschlag der CDU-Fraktion enthalten. Dann wird es nicht möglich, solche Maßnahmen durchzuführen. Wenn es der CDU gelingt, wird es quasi eine Strahlkraft haben für andere Regionen und Städte. Und das ist fatal, das ist absolut fatal, weil wir die Zeit überhaupt nicht haben. Also, es muss ja komplett in die andere Richtung gehen. Also Puh, das ist hart. Im Moment ist es sehr, sehr schwierig.

Stefan Schäfer

Ich glaube du hast mir da heute ein sehr gutes Bild vermitteln können, was eure Rolle eigentlich ist. Das natürlich viel einfacher an den einzelnen Initiativen hängt. Die Thematik Barrierefreiheit und dann in weiterer Folge auch Partizipationsmöglichkeit da seid ihr dran, da wisst ihr selber, wo quasi das Problem liegt. Und du hast ja schon gesagt, ihr seid am Rebranding auch dran, das ja auch die Personen, die jetzt momentan aufgrund von ihren Einschränkungen ausgeschlossen sind, da noch mehr mit an Bord geholt werden können, um halt dieses Ziel der Lebensqualität für alle der menschengerechten oder menschlicheren Stadt wirklich auch umzusetzen und dann halt in weiterer Folge du hast es ja eben schön gesagt auch dieses Bild zu transportieren. Diese Emotionen, die damit auch mit dranhängt, wirklich auch die Leute damit zu kriegen und zu sagen: Hey, vierspurige Straße oder wirklich Kiezblock mit Querungsmöglichkeiten, Wasserspielen und konsumfreien Zonen. Dass man da einfach noch mehr Leute erreichen und überzeugen kann.

PressesprecherIn des Vereins

Wir sehen es ja auch in Barcelona. Die rufen uns ja auch an und sagen: Ey, wie kriegt ihr die Menschen engagiert? Weil wir haben ein Riesenproblem. Da werden die Superblocks auch zurückgebaut. Das ist wirklich, wirklich ernsthaft.

Stefan Schäfer

Vielen, vielen lieben Dank für deine Zeit.

PressesprecherIn des Vereins

Wenn deine Arbeit fertig ist, und du nichts dagegen hast, kannst du mir das auch gerne zukommen lassen. Für uns ist es immer total wertvoll, von der Wissenschaft sowas begleitet zu bekommen.

Stefan Schäfer

Sehr, sehr gerne. Dann einen schönen Nachmittag und bis bald.

PressesprecherIn des Vereins

Ja, dir auch. Ja, ciao.

Anhang V– Leitfragen und Transkript Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Leitfragen Interview Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Entwicklung Allgemein

- Wie hat sich der Fußverkehr in Berlin entwickelt? Wie kam es vom Planungsansatz der autogerechten Stadt zum Mobilitätsgesetz?
- Wie schaut es aktuell mit dem Modal Split in Berlin aus? Wie verteilen sich die Menschen auf die unterschiedlichen Mobilitätsträger bzw. -modi? Gibt es einen Unterschied zwischen den Bereichen innerhalb des S-Bahnringes und den außerhalb des S-Bahnringes?
- Was ist die Strategie für die Stadt Berlin und den Fußverkehr? Kann man dies pauschal für die Stadt sagen oder muss hier nach Kiezen und Stadtteilen unterschieden werden?
- Wie erfolgt der Umbau von bestehenden Anlagen, welche Schritte sind notwendig und welche Ebenen werden zu welchem Zeitpunkt herangezogen bzw. eingebunden?
- Welche Rolle haben die Bezirke bei der Fußverkehrsplanung?

Gremium Fußverkehr

- Das Gremium Fußverkehr ist ein wichtiges Austauschformat und verbindet die unterschiedlichen Teile der Stadtgesellschaft. Seit wann gibt es dieses Format und was sind in Bezug auf die Aspekte der Barrierefreiheit (insbesondere von blinden und sehbehinderten Menschen) die wichtigsten Themen bisher gewesen?
- Wie kam es zur aktuellen Zusammensetzung des Gremiums? Weshalb sind nicht alle Bezirke vertreten?
- Mit welchen Vertreterinnen bzw. Vertretern tauscht sich die Senatsverwaltung abseits des Gremiums regelmäßig in Bezug auf Barrierefreiheit aus?

Mobilitätsgesetz

- In §53 des Berliner Mobilitätsgesetzes ist festgelegt, dass Baumaßnahmen den Fußverkehr nicht übermäßig beeinträchtigen sollen bzw. die Barrierefreiheit stets gewährleistet sein muss. Durch welches Organ wird die Einhaltung geprüft und wie ist Ihr Eindruck, werden diese Vorgaben eingehalten?
- Blinde und Sehbehinderte Menschen werden häufiger im Mobilitätsgesetz genannt, unter anderem in §54, §55 und §57, wie ist es zu diesem Umstand gekommen?

Blinde und sehbehinderte Menschen

- *„Bis 2020 sollen alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen in Orientierung an den „Leitlinien zum Ausbau Berlins als behindertengerechte Stadt“ barrierefrei nutzbar sein.“* Konnte das gesetzte Ziel erreicht werden?
- *„Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird in Abstimmung mit den Bezirken eine Planungshilfe für die Durchführung von teilräumlichen Schwachstellenanalysen („Fußverkehrs-Audits“) erarbeiten und in einem Beispielraum testen; die Belange mobilitätsbehinderter Menschen sind dabei besonders zu berücksichtigen. (Modellprojekt Nr. 3).“* Konnte dieses Tool entwickelt werden und wenn ja, wie wird es in den Bezirken eingesetzt? Welche Rückmeldungen gibt es von der Verwaltungsebene der Bezirke, aber auch von Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf die Qualität der Gehwege?
- Gibt es statistische Daten zur Länge von Leitsystemen und der Anzahl der abgesenkten Bordsteinkanten?

- Gibt es eine Handreichung zu den Vorgaben in Bezug auf blinde und sehbehinderte Menschen im Bereich der Fußverkehrsplanung?
- Wie wird bei Partizipationsprozessen dafür gesorgt, dass alle Menschen daran beteiligt werden? Wie wird in Berlin versucht barrierefreie Beteiligungsangebote anzubieten?
- Konnte das Navigationssystem, welches in der Fußverkehrsstrategie erwähnt und im Mobilitätsgesetz verankert ist, bereits aufgebaut werden?

Superkieze

- „Berlin will mehr Räume schaffen, in denen der Autoverkehr keine oder nur eine nachgeordnete Rolle spielt, etwa Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Straßen oder Spielstraßen.“ Ist diese Aussage auch unter der neuen Hausleitung noch aktuell?
- Wie steht die Senatsverwaltung dem Konzept der Superkieze gegenüber?
- In welcher Form arbeitet die Senatsverwaltung mit dem Verein Changing Cities bzw. den Kiezblock-Initiativen zusammen?
- Temporäre Gehsteigvorziehungen werden durchaus kritisiert, da sie zumeist nicht oder nur schwer von sehbehinderten Menschen aufgefunden werden können (Fußverkehr Protokoll Juni 2023). Wie wird versucht solche Themen zu lösen? Wen oder was braucht es hier Ihrer Meinung nach vermehrt, um eine Lösung für alle Menschen zu gewährleisten?
- Wie geht es im Bergmannkiez und mit dem Kiezblock bzw. der aktuellen Begegnungszone weiter?

Ausblick

- Welches Best-Practice-Beispiel gibt es Ihrer Meinung nach in Berlin in Bezug auf die Barrierefreiheit?
- Was wünschen Sie sich für die Zukunft für die Stadt Berlin und die Mobilität der Berlinerinnen und Berliner?

Transkript Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Interviewpartnerin: MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Datum: 04.10.2023

Uhrzeit: 11:00 – 12:20 Uhr

Stefan Schäfer

Wunderbar. Dann vielen, vielen herzlichen Dank auf jeden Fall für die Bereitschaft und einen lieben Gruß aus Wien nach Berlin. Die Fragen habe ich Ihnen letzte Woche schon zukommen lassen. Ich widme mich jetzt im Zuge meiner Masterarbeit dem Superblock, den Superkiezen und hab da als eines der Fallbeispiele Berlin herausgegriffen. Gemeinsam mit Barcelona und Wien, weil ich da einfach großes Potenzial drinnen sehe, die drei miteinander zu vergleichen mit dem Schwerpunkt der Blinden und Sehbehinderten. Dann würde ich vielleicht direkt mal reinstarten. Wie hat sich denn der Fußverkehr in Berlin generell entwickelt und wie kam es jetzt eigentlich zu den Paradigmenwechsel von der autogerechten Stadt, ein bisschen zu dem, wo wir jetzt gerade stehen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, also generell muss man sagen, dass sowohl auf der wissenschaftlichen Seite vor 20 - 30 Jahren als auch auf der planerischen Seite, dann in den Verwaltungen, Fußverkehr, eigentlich immer nur stiefmütterlich mit behandelt wurde. So nach dem Motto: Na ja klar jeder muss irgendwie zum Auto laufen oder von mir aus auch zum ÖPNV, aber jetzt wirklich was mit dem Fußverkehr getan hat man eigentlich lange Zeit nichts. Das hat sich dann auch an der Stellenanzahl bemerkbar gemacht. Also wir haben hier sicher Mitarbeitende die dann irgendwie Bebauungspläne prüfen, die dann auch darauf achten dass da natürlich ein Gehweg vorhanden ist. Aber so jetzt richtig größere Vorgaben hat man lange Zeit nicht gemacht. In Berlin hat sich dann eine Ausführungsvorschrift durchgesetzt, die Ausführungsvorschrift für Geh- und Radwege. Die weiß ich gar nicht wie lange es die schon gibt. Die hat mal angefangen mit relativ wenigen Seiten und relativ wenigen Vorschriften und mit den Jahren ist die immer dicker geworden und jetzt haben wir sie, glaube ich letztes, nee dieses Jahr im April noch rausgegeben für die nächsten fünf Jahre, und die hat jetzt glaube ich 60 oder 70 Seiten mit den Anlagen. Also da kann man dann schon erkennen, wie der Fuß- und Radverkehr jetzt schon wichtiger geworden ist. Generell entwickelt hat sich das Ganze aus dem Volksentscheid für den Radverkehr. Den es vor einigen Jahren gab und der so erfolgreich war, dass die Politik dann gesagt hat: Okay, bevor wir uns hier von euch treiben lassen, nehmen wir das, was ihr angegeben habt, und packen es gleich in ein Gesetz rein, ins sogenannte Mobilitätsgesetz. Und weil man dann gesagt hat, okay, wir wollen nicht nur dem Radverkehr, was Gutes tun, hat man das dann noch erweitert um ÖPNV und Fußverkehr. Fußverkehr kam dann 2021 dazu. Damit einhergehend gab es auch eine große Steigerung an Mitarbeitenden bei uns und auch in den Bezirken. Also hier haben wir jetzt eine eigene Gruppe mit fünf Mitarbeitern, die sich um Fußverkehr kümmern. Also da ist dann ein Mitarbeiter für den Fußverkehrsplan die Erstellung zuständig, ein Mitarbeiter für die Modellprojekte, eine Mitarbeiterin für die Bordabsenkung und eine Mitarbeiterin für die FGÜs [Fußgängerüberweg]. Wir haben ja hier ein eigenes Programm wo wir glaube ich 500 oder so, da kommen wir dann noch dazu, Fußgängerüberwege in den letzten 20 Jahren erstellt haben. Das ist sehr erfolgreich und es wird auch weitergehen. In den Bezirken selber steht im Moment noch drin, dass jeder Bezirk zwei Radverkehrsstellen, aber auch zwei Fußverkehrsstellen schaffen soll. Das heißt, das sind insgesamt vier neue Mitarbeiter pro Bezirk. Die noch nicht alle besetzt sind, weil Verkehrsplaner gibt es halt nicht so viele. Und das ist eindeutig. Es gibt halt Bezirke, die sind attraktiver und andere, die sind weniger attraktiv. Und wenn ich als Planer was umsetzen möchte, was den Fußverkehr oder dem Radverkehr zugutekommt, dann gehe ich vielleicht eher weniger in Bezirke, wo die politische Vorgabe so aussieht, dass man den Autoverkehr nicht behindern darf. Deswegen haben halt manche Bezirke es leichter,

ihre Stellen zu besetzen. Nichtsdestotrotz gibt es bei uns generell Kannibalismus, weil wir einfach unterschiedliche Lohnniveaus haben. Und ich werde sehr viel besser bezahlt als meine Kollegen im Bezirk, auch wenn die Arbeit sich jetzt. Na, ich würde nicht sagen, dass sie sich nicht unterscheidet, aber ich weiß nicht, ob sie sich so stark unterscheidet, dass man halt diese starken Level braucht. Demzufolge wechseln halt auch viele erfolgreiche Mitarbeitende aus den Bezirken in die Senatsverwaltung, wenn dann neue Stellen noch frei werden. Und dann haben wir natürlich auf der anderen Seite in den Bezirken das Problem, dass sie halt ständig am Suchen sind von Mitarbeitern ständig am Schaffen von Stellen. Also wir haben sowas halt einfach nicht. Ne wir nehmen uns die Mitarbeiter selber weg, auch teilweise unter den Bezirken. Wenn in einem Bezirk etwas weniger läuft. Wird er halt zum anderen abgeworfen. Wir haben halt riesige Probleme. Das ganze Verfahren ist halt nicht so wie in der freien Wirtschaft, wo man sagt: Okay, dann machen wir schnell eine Stellenbesetzung und dann ist es in zwei Wochen passiert, sondern bei uns dauert das ein halbes Jahr und manchmal auch länger. Dann muss halt ganz viel beachtet werden und das macht es dann nicht wirklich einfach.

Stefan Schäfer

Sie haben jetzt gerade schon die Bezirke relativ prominent auch herausgehoben. Was ist denn die Rolle der Bezirke in Bezug auf die Fußverkehrsplanung? Also Sie haben ja gesagt, dass jetzt vieles natürlich auch durch die neugeschaffene Gruppe bei der Senatsverwaltung angesiedelt, aber wenn zwei Personen oder zwei Stellen in den Bezirken hier vorhanden sind, was ist deren Aufgabe, wie sieht generell die Rolle der Bezirke aus?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also prinzipiell haben wir in Berlin eine Unterteilung in Hauptverwaltung und Bezirke das liegt daran, dass wir ein Stadtstaat sind. Das heißt, es ist nicht ganz Bundesland und Kommunen, sondern so eine Art Mittelding, und die Zuständigkeiten sind zwar eindeutig verteilt, aber nicht immer sinnvoll verteilt. Das heißt, im Moment ist auch eine große Diskussion in der Stadt, wie man sowas besser umgestalten kann. Also in Hamburg ist es zum Beispiel so, dass die Zentralverwaltung viel stärkeren Einfluss hat und auch mehr vorgeben kann. Während bei uns die Bezirke auch aus der Historie gewachsen dadurch, dass es teilweise auch eigene Städte waren, viel unabhängiger sind bei solchen Sachen. Generell gilt die Bezirke sind für Nebenstraßen zuständig, können dort mehr oder weniger machen, was sie wollen. Die Senatsverwaltung ist für das übergeordnete Straßennetz, also die Hauptverkehrsstraßen, zuständig und dann gibt es noch Bundesstraßen und Autobahnen, wo letztendlich der Bund auch noch seine Hand mit dem Finger hat. Aber zumindest bei den Bundesstraßen wird hier auch die Planung und Umgestaltung mit übernommen von der Senatsverwaltung. Nichtsdestotrotz sind auch bei Bundesstraßen dann die Bezirke mit am Tisch, weil die dann letztendlich die Planung umsetzen müssen. Also wir haben in der Regel noch nicht die Möglichkeit mit Ausnahme jetzt von Brücken oder so dafür gibt eine Infrastrukturabteilung. Es gibt bei uns noch nicht die Möglichkeit, dass wir über die Planung hinaus auch die Umsetzung begleiten. Das führt dann auch zu Reibereien, das ist ja ganz klar. Also wenn wir jetzt sagen wir haben das übergeordnete Netz, dann machen wir auch dort die Planung und den Bau, dann wäre das eine klare Unterscheidung, aber das ist bei uns halt nicht so. Unsere Bezirke sind zum Beispiel für Parkraumbewirtschaftung und Halteverbotschilder an Hauptverkehrsstraßen zuständig. Während wir bei uns in der Straßenverkehrsbehörde, die haben wir auch als übergeordnete. Wir sind halt dafür zuständig, dass der Verkehr fließt. Auf der gleichen Straße ne, also da gibt es dann zwei Behörden, die sich darum kümmern. Das ist immer schwierig deswegen. Sollte man es wahrscheinlich dann geändert werden zukünftig. Genau. Und die Bezirke selber, was machen die? Das ist eine gute Frage. Sie machen halt in erster Linie die Planung, die Stadt barrierefrei zu gestalten, also Bordabsenkung, jetzt zukünftig Doppelquerungen, das haben wir neu in AV

[Ausführungsvorschrift] mit reingenommen. Wenn Sie wissen, was das ist, das ist also vorher hat man die Bordsteine auf drei Zentimeter abgesenkt, das war ein Kompromiss zwischen, dass der Rollstuhlfahrer gut rüber kann und auch die Dame mit dem Rollator und dem Blinden, der halt dann die Kante noch erkennen kann zum Stoppen. Und jetzt? Zukünftig wird man halt zwei Absenkungen machen, einmal eine Nullabsenkung für den Rollstuhlfahrer, dass da also gar keine Barriere mehr dazwischen ist und für den Blinden auch noch eine Kante vorhanden ist daneben sechs Zentimeter.

Stefan Schäfer

Und dann vielleicht dazu direkt noch eine Detailfrage für den Bereich der ja dann die die Kante nach wie vor aufweist. Werden dann da in diesem Bereich nach wie vor taktile Leitsysteme trotzdem verlegt? im direkten Überquerungsbereich?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Wo die Kante vorhanden ist und man geht baulich ran, soll eigentlich dann eine Doppelquerung errichtet werden. Also, das weiß ich nicht.

Stefan Schäfer

Aber für den Abschnitt, der die Kante aufweist, der ist ja dann genau für die sehbehinderten und blinden Menschen wichtig zum Auffinden, wenn man vom Gehsteig herkommt, bevor die Kante ist, das ist jetzt aktuell auch so bei der Kompromisslösung. Sind die taktilen Leitsysteme in Zukunft noch mit dabei?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also generell muss ich sagen, ist die Stadt Berlin recht sparsam mit Leitsystemen gewesen bislang, also gerade mit den taktilen Platten. Die haben sich ja an Bushaltestellen mal so ein Auffindestreifen und auch so ein Kästchen irgendwie vorne, dass der Blinde weiß, wo er einsteigen muss, aber es ist jetzt nicht so, dass wir in der ganzen Stadt Blindenleitplatten hätten. Wir haben halt eher die Unterscheidung in Berliner Platten oder Schweinebäuche, so nennen wir die. Das sind so Granitplatten, zwei Meter mal ein Meter in älteren Straßen findet man die noch und halt das Mosaikkleinsteinpflaster. Ja, und der Blinde kann sich dann halt an diesem Übergang zwischen dem kleinen, geriffelten Pflaster und den größeren Platten orientieren und da auch lang entlanghangeln. Laden sie sich mal die AV Geh- und Radwege runter, wenn Sie das noch nicht gemacht haben. Da sind nämlich auch die ganzen Beispiele drin. Und da sehen Sie dann auch wie zukünftig an Kreuzungen auch Auffindefelder erstellt werden sollen. Das ist ja dann auch ein Unterschied, ob die Kreuzung sicher ist oder ungesichert das muss man dann auch erkennen je nachdem wie die Platten dann ausgerichtet sind, gerade oder 90 Grad oder 180. Sie wissen, was ich meine. Also Sie wissen, was ich meine. Ja, in die eine Richtung oder halt gedreht. Das steht da eigentlich jetzt alles genau drin und soll dann auch zukünftig auch so ausgelegt werden. Genauso natürlich auch an gesicherten Querungen, wie Signalanlagen und Zebrastreifen, also Fußgängerüberwegen. Dort haben wir dann schon Platten. Das ist auch richtig. Die sollen aber dann auch mit Doppelquerung ausgeführt werden. Ich glaub die ersten zwei haben wir jetzt in der Stadt, ansonsten findet man es in Brandenburg schon recht häufig. In Werder [Havel; Stadt mit 27.000 EW] habe ich sie gesehen und in Falkensee [Stadt im Berliner Umland mit 45.000 EW]. Also die Brandenburger sind da ein bisschen weiter.

Stefan Schäfer

Wie kommt es zu dem Umschwung? Ganz kurz, warum hat man sich jetzt für die Doppelquerung entschieden?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Forderungen der Behindertenverbände. Ganz klar. Die drei Zentimeter sind nicht optimal, weil man halt über diese Kante rüberfahren muss und für den Blinden teilweise manchmal auch zu wenig. Also wenn da ein bisschen Laub drin liegt oder Sand oder so, dann ist halt auch schwer zu erkennen.

Stefan Schäfer

Wenn Sie jetzt schon sagen, die Behindertenverbände sind schon auf Sie zugekommen, dann würde ich das vielleicht direkt mal als Stichwort für dieses „Gremium Fußverkehr“ nehmen, das ist ja ein relativ wichtiges Austauschformat würde ich jetzt mal annehmen. Wie ist es denn zu diesem Format überhaupt gekommen? Also und was sind da so die wichtigsten Themen, auch im Speziellen natürlich von den blinden und sehbehinderten Menschen, die da angebracht worden sind?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also das „Gremium Fußverkehr“ ist auf jeden Fall im Mobilitätsgesetz fest verankert und ist sozusagen das Pendant zum Radverkehrsrat, den es ja auch gibt. Und der stand halt in diesem Volksentscheid mit drin. Auch aufgrund von Erfahrungen wahrscheinlich aus den Niederlanden, wo man sowas. Und da hat man gesagt: Okay, wenn wir es für den Radverkehr machen, machen wir es für den Fußverkehr auch. Einfach als Austauschformat. Die Vertreterinnen selbst sind vom Senat vorgeschlagen worden und dann vom Abgeordnetenhaus beschlossen. Jetzt muss ich grundsätzlich sagen, generell, wenn man sich die beiden Listen [der Mitglieder] vom Radverkehr und vom Fußverkehr nebeneinanderlegt, erkennt man schon, dass die sehr große Ähnlichkeiten aufweisen. Ne, also. Teilweise werden auch die gleichen Themen besprochen, ne, aber ich dann eine Maßnahme habe, die dann in beiden relevant ist, deswegen. Das Mobilitätsgesetz soll jetzt auch geändert werden. Da soll sehr viel wieder zurückgenommen werden. Das ist jetzt die Frage, wieviel davon tatsächlich auch beschlossen wird und da könnte es schon sein, dass es auch bei den Gremien eine Anpassung gibt, dass man möglicherweise auf ein gemeinsames Gremium geht und vielleicht sich auch die Zusammensetzung noch mal anschaut. Aber generell sind die Gremien so besetzt, dass halt alle wichtigen Aktionäre, also Menschen oder Funktionsträger da drin sind. Also BVG [Berliner Verkehrsbetriebe], BSR [Berliner Stadtreinigungsbetriebe], Behindertenbeiräte in welcher Form auch immer und halt einige Bezirke. Jetzt haben sie auch gefragt, warum nicht alle [Bezirke]? Weil halt nicht so viele Teilnehmer rein sollten und welche Bezirke das sind, das hat dann der Rat der Bürgermeister entschieden. Ne, also das ist dann. Ist ja jetzt auch nicht so zielführend, weil die Bezirke haben mehr oder weniger alle die gleichen Probleme. Dann ist es sinnvoller, wenn man da sich auf einige Bezirke einigt, die dann halt sozusagen für alle das dann vertreten und das dann auch weiterleiten.

Stefan Schäfer

Und wenn Sie jetzt sagen, also es gibt ja beide sowohl den Rat für den Radverkehr und das Gremium für den Fußverkehr. Sie haben gerade schon gesagt eventuell kann es da in Zukunft durch die Änderung des Mobilitätsgesetzes sein, dass die zwei zu einem zusammengeführt werden. Wie ist denn aktuell der Austausch zwischen diesen Gremien? Also weil ich weiß jetzt auch aus Wien ist es natürlich so der Raum ist begrenzt. Am Ende muss man sich natürlich entscheiden, wie er verteilt wird. Und da gibt's dann natürlich auch zwischen dem Radverkehr und dem Fußverkehr dann durchaus auch Reibungspunkte, wo man sagt: Naja, wir müssen uns jetzt halt auch für eine Sache entscheiden. Wie wird damit umgegangen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also ich glaube nicht, dass es einen direkten Austausch zwischen den zwei Gruppen gibt, wobei natürlich bestimmte Aktionäre in beiden Gruppen drin sind und dadurch natürlich von vornherein auch

die übergreifende Kommunikation gewährleistet ist. Und die wissen auch, was im anderen Rat passiert, die sind ja alle öffentlich. Also es ist jetzt nicht so, dass wir da irgendwas verstecken würden, das können Sie, glaube ich, auch alles online finden, die Protokolle. Letztendlich ist das eine Art der Beteiligung. Und wenn wir Projekte haben, wo wir beteiligen müssen. Müssen wir, ja. Wir haben ja Leitlinien für Beteiligung. Gerade auch für größere Projekte, dann wird die Meinung, die dann dort vertreten wird oder worauf sich der Rat dann geeinigt hatte, natürlich mit einfließen in die Abwägungsentscheidung. Ja, aber wir wissen auch, dass der Raum letztendlich begrenzt ist und wir auf der Straße nur keine Ahnung, zwanzig Meter haben als Querschnitt. Und schon fünf Meter fünfzig brauchen wir für die Feuerwehr. Dann ist klar, dass wir den Rest nicht mehr so viel übrigbleibt, dann muss man halt gucken, wo man dann einschränkt. Der Radverkehr kann halt vielleicht möglicherweise nicht die zwei Meter fünfzig bekommen pro Richtung, sondern vielleicht zwei Meter in Ausnahmefällen, ja. Das ist eine klassische Abwägungsentscheidungen, die macht die Verwaltung täglich. Das ist auch nichts Ungewöhnliches.

Stefan Schäfer

Also, aber die Gremien wissen voneinander? Sie haben ja gerade selber gesagt, es wird transparent, natürlich auch nach außen getragen, was da beschlossen wird und durch die Doppelfunktion einiger Mitglieder ist sowieso der Informationsaustausch dann gewährleistet.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Wir haben nämlich zusätzlich noch die AG Bauen und Verkehr barrierefrei. Bei uns, die wird von der Senatsverwaltung organisiert. Und das ist dann quasi das Gremium für die Behindertenverbände und die Entscheidungsträger, die damit zu tun haben. Also zum einen die Beauftragte für Barrierefreiheit ist da natürlich drin und dann halt auch diverse andere, wie zum Beispiel die Landesvereinigung Sehhilfe, AK Kleinwuchs und Barrierefreiheit, Mobilität für behinderte, allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein, Berliner Behindertenverband, Pro Retina, Landesseniorenbeirat, Sozialverband und der Vorsitzende des Landesbeirats für Menschen mit Behinderungen und Bezirksbeauftragter und Landesbeauftragter. Also da sind dann alle drin und die kümmern sich dann tatsächlich auch darum. Also zum einen, dass diese Gesetze und Vorschriften, die wir jetzt erlassen, dass die natürlich alle auch die Barrierefreiheit im Auge haben, also das da nicht nur allgemein drin steht, Barrierefreiheit muss gewährleistet sein. Das muss es sowieso. Das ist gesetzlich verankert. Also das wir darauf eingehen und das wir dann tatsächlich die Forderung erfüllen. Also gerade bei den Kiezblocks hatten wir jetzt auch einen intensiven Austausch, wo natürlich dann auch geguckt werden muss. So ein Poller ist immer auch eine Behinderung, gerade für sehingeschränkte Menschen. Da müssen wir natürlich darauf achten, dass die dann den Poller nicht irgendwie umrennen wird. Also das werden sie nicht, aber dass sie nicht fallen und darüber stolpern. Also das sind dann so Kleinigkeiten.

Stefan Schäfer

Da würde ich später vielleicht noch mal drauf zurückkommen auf den Austausch, weil genau da zielt es ja auch drauf ab. Vielleicht vorweg jetzt noch mal gefragt. Das Mobilitätsgesetz da waren ja jetzt in doch relativ vielen Paragraphen auch explizit die blinden und sehbehinderten Menschen genannt. Wie ist es dazu gekommen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ich glaube, wir haben in Berlin die gesetzliche Verpflichtung, diese Verbände mit einzubeziehen und auch diese. Deswegen ist ja diese Gruppe auch entstanden bei uns. Wenn wir keine gute Begründung geben, warum wir eine Barrierefreiheit, wie es von denen gewünscht ist, nicht umsetzen, dann haben wir schlechte Karten. Ja, also man kann es nicht damit argumentieren, dass es zu teuer wäre. Das geht

nicht. Insofern haben die uns sicher auch Vorschläge gemacht. Also es ist glaube ich verankert, dass sämtliche Gesetzesentwürfe und Verordnungsentwürfe vorher mit denen abgestimmt werden. Und dann kriegen wir zwanzigseitige Dokumente, wo dann wirklich auf die Einzelheiten eingegangen wird und wo dann auch noch mal geschrieben wird, welche Normen da noch mit einzubinden wäre und so. Wo wir dann teilweise sagen, ja, die Norm können wir da nicht reinschreiben, weil die in Berlin nicht rechtsgültig sind. Also es gibt immer die Frage, welche Dokumente jetzt hier verabschiedet beziehungsweise eingeführt worden sind. Es gibt gewisse Richtlinien, gerade in Deutschland. Die FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.], sozusagen so ein eine öffentliche Einrichtung mit vielen wissenschaftlichen Sachverstand, die alle paar Jahre neue Richtlinien herausgeben zu allen möglichen Dingen. Also wie man Autobahnen gestaltet, wie man Straßenentwürfe macht, wie Fußgängerüberwege zu bauen sind und die werden dann von den meisten Bundesländern eingeführt und danach muss man sich dann richten. Ja dann kann man nicht einfach sagen, ja aber bei Fußgängerüberweg wollen wir jetzt auf die Beleuchtung verzichten. Das geht so nicht, weil das steht da drin und wir haben es eingeführt. Ganz klassisch ist da die RSt 06, das ist die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen. Und die ist auch der Grund, warum es relativ egal ist, ob sie in Chemnitz oder in Essen in so einen verkehrsberuhigten Bereich gehen. Es sieht dann nämlich relativ gleich aus, weil da einfach Straßenentwürfe sind. Und wenn die Verwaltung sich an diese Entwürfe hält. Und quasi den gleichen Entwurf umsetzt. Dann ist klar, dass sie nichts vergisst. Dann kann es auch nicht weggeklagt werden. Stattdessen, wenn sie einen eigenen Entwurf macht, dann ist es aufwendiger.

Stefan Schäfer

Mhm ja, bei mir ist es halt nur wirklich aufgefallen beim Durchschauen des Mobilitätsgesetzes, dass da explizit wirklich blinde und sehbehinderte Menschen des Öfteren genannt werden, also auch beim Paragraphen 53, der ja sagt: Baumaßnahmen dürfen den Fußverkehr nicht übermäßig beeinträchtigen und die Barrierefreiheit muss eigentlich stets gewährleistet sein. Deswegen noch mal die Nachfrage. Aber da würden Sie jetzt sagen, das ist auch basierend auf dem Austausch und den Rückmeldungen seitens der Behindertenverbände.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Genau. Also gerade was Baustellen angeht, hat sich in der Stadt wirklich viel getan. Also jetzt für den Radverkehr zum Beispiel. Da ist es früher gang und gäbe gewesen, dass man einfach ein Baustellenzaun aufgebaut hat und der Radverkehr ist dann im Nichts gelandet. Ja, wenn man dann einfach so auf die Straße geführt ohne besondere Absperrungen. Da war, dann egal, ob ein Lkw dann den Radfahrer überrollen kann oder nicht. Das ist heute anders. Also wenn heute eine Baustelle eingerichtet wird, dann wird immer auch darauf geachtet, dass der Radverkehr sicher geführt wird und dass auch der Fußverkehr sicher geführt wird. Und dann eine Rampe zum Beispiel für Rollstuhlfahrer gelegt aus Asphalt. So einfach ein bisschen Asphalt auf die Straße geknallt. Teilweise auch so Plastikteile da aufgestellt werden. Wie das jetzt mit der Leitung von blinden Personen hin zur Baustelle ist, weiß ich ehrlich gesagt nicht. Aber ich gehe schon davon aus, dass man da mehr macht und auch darüber nachgedacht hat.

Stefan Schäfer

Und wer, wer kontrolliert das, dass das dann wirklich eingehalten wird, dass die Baustelle barrierefrei gestaltet ist? Also, weil die Vorgaben sind, wie wir wissen, immer das eine. In der Ausführung jetzt ist es immer noch mal was anderes.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, aber. Also ich sag es mal so, wenn eine Baustelle eingerichtet werden soll, auf der, auf öffentlichen Straßenland, dann muss die Baufirma dafür eine Genehmigung einholen. Eine sogenannte Anordnung, mit Verkehrszeichenplan, wo dann auch genau drin geschildert ist, wie diese Baustelle aussieht und in der Regel wird sich auf Regelpläne berufen. Das heißt, wir haben zum Beispiel für Baustellen, aber auch für die Aufstellung von Parklets oder für die Einrichtung von Fahrradbügeln auf Straßenland haben wir Regelpläne eingeführt. Das heißt, der Bezirk kann letztendlich diesen Regelplan nehmen und sagen, wenn es so gemacht wird, dann ist auf jeden Fall genehmigungsfähig. Da halten sich dann auch die Baufirmen dran. Das heißt, die nehmen genau diesen Regelplan für Baustellen und setzen das natürlich auch so um. Denn wenn die Polizei kommt und das überprüft. Oder wer auch immer. Der Bezirk kommt manchmal auch vorbei, nehme ich an. Weiß ich aber nicht, weil ich nicht im Bezirk arbeite. Und das stimmt nicht. Kriegen die richtig auf die Finger und müssen auch Strafen zahlen. Das wollen sie vermeiden und das ist dann eigentlich kein Problem. Also das habe ich noch nicht erkannt und normalerweise es geht auch relativ schnell, wenn eine Baustelle nicht richtig eingerichtet ist, weil dann nämlich sofort die Fahrradfahrer dann dort anrufen würden. Beim entsprechenden Bezirksamt und sagen: Hey, hör mal, was macht ihr hier? Das ist ja total gefährlich!

Stefan Schäfer

Aber die Genehmigung, die Genehmigung findet über die Bezirke statt?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Das kommt drauf an. Ich habe Ihnen ja gerade gesagt, dass wir diese Unterteilung haben, also wenn es um den Fließverkehr auf der Schönhauser Allee geht. Da machen wir gerade eine große Radverkehrsmaßnahme, das machen meine Kolleginnen aus der Abteilung sechs hier, aber die stimmen sich natürlich mit den Bezirken ab.

Stefan Schäfer

Je nach Netzelement sind dann unterschiedliche Zuständigkeiten vorhanden. Dann gibt's ja das oder gab's das schöne Ziel, das bis 2020 alle Fußverbindungen und Gehweg an Einmündungen, Kreuzungen barrierefrei nutzbar sind. Wie dicht ist Berlin und die Berliner Verwaltung an das Ziel rangekommen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Das kann ich Ihnen ehrlich gesagt nicht sagen. Also wir sind gerade generell sehr stark dabei zu digitalisieren und da insbesondere auch die Stadt abzufahren mit diesen Scan-Cars. Ist jetzt auch schon in mehreren Runden passiert, aber die Daten sind noch nicht alle ausgewertet worden. Das heißt, ich habe jetzt als Mitarbeiter die Möglichkeit, für jede Straße in Berlin mir wie bei Google Street das aktuelle Straßenbild aufzurufen. Ich kann da drinnen auch vermessen, wenn ich das möchte. Ich kann also sehen, wenn ich eine Baustelle einrichte. Ich muss nicht extra raus, sondern ich weiß jetzt, wie der Stand vor einem Jahr war. Sehr wahrscheinlich, dass es da heute noch genauso aussieht. So was ähnliches soll jetzt halt noch mal verbessert werden. Wir haben jetzt gerade die Parkraumdaten erhalten. Das heißt zumindest für den Innenstadtbereich, also alles innerhalb des S-Bahnringes, könnte ich Ihnen jetzt sagen, wie viele Parkplätze wir haben. Es wurde einmal abgefahren und dann gescannt. Und es soll jetzt demnächst. Wobei unklar ist, wie lange das dauert. Noch sehr stark verbessert werden, dass man also wirklich die einzelnen Flächen auch zuweisen kann, also dass die Breite der Gehwege ist, wie breit die Straße vielleicht generell ist. Kann ich mir zwar alles aus dem Geomodell ausmessen, wenn ich das will, aber und da sind halt auch solche Sachen drin, wie, wo steht welches Verkehrszeichen? Wo sind vielleicht andere Einrichtungen in der Straße? Wie keine Ahnung, ein Stromkasten oder Sitzbank. Was die Bezirke im Moment machen, die gucken bei OpenStreetMap nach, weil das ist relativ aktuell und auch vom Datenbestand sehr genau ist. Das heißt, anstelle sich auf

irgendwelche alten Tabellen zu berufen, die vielleicht irgendwann mal im Bezirksamt erstellt wurden und jetzt aber schon komplett überaltert sind. Gucken die Bezirke eher bei OpenStreetMap rein, laden sich das auch rein. Die sind dann schon Experten drin, die sind in offenen Datenmodellen und können dann in den Layern noch genau sehen, wo noch was fehlt. Da wird dann geguckt, um die Bank so ein Radius gelegt und dann sieht man, welche Fläche halt noch nichts hat. Das ist wirklich sehr spannend, was sie da machen. Teilweise. Nicht alle.

Stefan Schäfer

Wenn ich Sie richtig verstehe, ist das jetzt auch alles auf die letzten Jahre zurückzuführen, dass da einfach wirklich ein großer Digitalisierungsschub stattgefunden hat?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, also OpenStreetMap gab es vor 20 Jahren nicht.

Stefan Schäfer

Durch das Abfahren und dieses Einsparen des Rausfahrens, können Sie vom Schreibtisch alles oder vieles erledigen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also das passiert, das ist das Ziel. Da sind wir noch nicht, aber wir sind schon relativ weit, also deswegen. Ich kann zumindest jetzt. Ich kann es wie bei OpenStreetMap, wie bei Street View schon sehen und kann auch schon ein bisschen messen. Das funktioniert noch nicht so ganz. Es wäre besser, wenn die Daten noch verfeinert werden.

Stefan Schäfer

Ja, aber es ist quasi schon jetzt über die letzten Jahre einfach in dem Bereich viel passiert? Und das läuft parallel jetzt auch noch weiter?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Das ist auf jeden Fall. Wir haben einen Bordabsenkungsprogramm, das heißt wir. Ich muss hier gerade mal gucken, also seit 2012 und da sind insgesamt 1400 Maßnahmen finanziert worden mit einer Gesamtsumme von 10.950.000 €. Da geht es halt dann darum, dass man diese drei Zentimeter Borde hergerichtet hat. Wo vorher halt eine ganz große Kante ist, wo man wirklich kein Rollstuhlfahrer drüberfahren konnte. Das sieht jetzt anders aus. Das ist tatsächlich auch selten geworden. Jetzt ist die Frage wie geht man damit um, wenn man es erst vor fünf Jahren umgestaltet hat; machen wir jetzt eine Doppelquerung hin oder nicht? Wird man wahrscheinlich jetzt erst mal warten und sich auf die schwierigen Fälle konzentrieren und dann mal gucken. Mit der Zeit dann auch die Doppelquerung dann einrichten. Ja und dann habe ich ja das FGÜ-Programm noch erwähnt. Das gibt es seit 2001, da sind 500 Fußgängerüberwege, 130 Mittelinseln und mein Kollege schreibt zahlreiche Gehwegvorstreckungen errichtet worden. Und die sind natürlich dann auch barrierefrei.

Stefan Schäfer

Halt auch durch die Abstimmung einfach mit den Verbänden, dass da drauf geschaut wird und durch die Vorgaben, die einfach vorhanden sind. Sie haben es jetzt eh schon so ein bisschen auch angesprochen bezüglich dieser Digitalisierungsoffensive. Es ist auch das Ziel gewesen so eine teilräumliche Schwachstellenanalyse machen zu können. Also das stand im Bericht Fußverkehrsaudit. Mit dem Schwerpunkt auf mobilitätsbehinderten Menschen. Ist dieses Tool in der Zwischenzeit entwickelt worden und wird das auch eingesetzt?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also laut meinem Chef wurde das Projekt anscheinend nicht weiterverfolgt.

Stefan Schäfer

Es ist klar, dass sich Dinge auch weiterentwickeln. Das ist, glaube ich, aus der Fußverkehrsstrategie heraus, die natürlich vor dem Mobilitätsgesetz entwickelt worden ist.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Wobei ich sagen muss, dass der Fuß e.V. auch so ein so eine App entwickelt hat. Wo die Nutzer der App einfach Schwachstellen im Netz übermitteln können. Da wird dann einfach geklickt. Ich bin hier. Es wird aus einer Liste ausgewählt, was fehlt, Barrierefreiheit oder Hindernis oder was auch immer. Und die Sachen, die geben die uns auch zur Verfügung oder den Bezirken, das weiß ich. Aber ich weiß nicht, inwieweit die Bezirke damit dann weiterarbeiten. Also diese Fußverkehrsmitarbeiter, die werden dann sicher auch darauf Bezug nehmen und dann versuchen, das Netz zu verbessern. Aber es ist halt eine große Stadt und es gibt wenige Mitarbeiter und noch viel weniger Finanzen. Da ist es dann manchmal auch schwierig.

Stefan Schäfer

Dann Sie hatten es vorher schon gesagt, dass eigentlich in Berlin eher sparsam mit diesen taktilen Bodenleitsystemen gearbeitet wird, was ja auch so ein bisschen den historischen Hintergrund einfach hat, dass die Gehsteige beziehungsweise die Fußverkehrsflächen natürlich sowieso schon wirklich durch die kleinteilige Pflasterung oder die Granitplatten gegliedert sind. Aber gibt es denn statistische Daten, wo man sagt, wir haben jetzt in Berlin X Kilometer Leitsystem, oder ist das quasi so ein „Blind Spot“?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, also wir sind ja wie gesagt dabei, das zu digitalisieren, und das wurde zwar jetzt befahren, aber es wurde noch nicht ausgewertet. Ich hoffe, dass wir das vielleicht irgendwann mal bekommen. Aber im Moment haben wir es noch nicht.

Stefan Schäfer

Und Sie hatten es ja vorher schon erwähnt. Die Anzahl der abgesenkten Bordsteinkante, die hatten Sie ja vorher schon gesagt, dass es da jetzt natürlich eh die Absenkung auf die drei Zentimeter gibt und in Zukunft dann bezogen auf die Doppelquerung „State of the Art“, das in Zukunft natürlich angegangen wird. Sie haben vorher eh schon immer wieder drauf verwiesen, dass es natürlich Vorgaben in Bezug auf blinde und sehbehinderte Menschen gibt, aber gibt es irgendwie so eine Art Handreichung oder eine Sammeldokument, was da jetzt alles beachtet werden muss, oder ist es wirklich aus den unterschiedlichen Strategien und auch aus dem Mobilitätsgesetz abzuleiten?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Na, das ist diese Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege, also AV Geh- und Radwege. Die ich auch schon benannt hatte. Da finden Sie sehr, sehr viel, gerade auch für die Barrierefreiheit. Was wirklich auch beachtet werden muss, also das ist bindend für die Bezirke. Da können sie nicht einfach sagen, das machen wir nicht, das geht nur absoluten Ausnahmefällen, wenn die Straße, also wenn. Wenn Sie gerade mal Platz haben für eine Einbahnstraße mit drei Meter fünfzig und daneben ist noch ein Meter Gehweg. Und die Gehwege müssen jetzt zwei Meter zwanzig breit sein. Zum Beispiel, damit ich zwei Rollstuhlfahrer begegnen können. Das wäre so eine Ausnahme. Aber alles andere geht nicht.

Stefan Schäfer

Aber das ist berlinspezifisch? Die Vorgaben, das gilt in der Stadt? Aber alles drüber hinaus, da ist Berlin quasi Vorreiter, was das angeht? Oder zumindest gut aufgestellt?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Gut aufgestellt sind wir sind. Jetzt ist auch die Frage, ob wir da nicht ein bisschen übers Ziel hinausgeschossen sind. Das hängt immer davon ab, wie viele Fußgänger sie dann wirklich vor Ort haben. Und wie die Straße dann aussieht. Aber wenn wir jetzt quasi vorschreiben, dass wir breite Gehwege von zwei Meter zwanzig versiegeln wollen, irgendwo in der Walachei, wo vielleicht zweimal am Tag jemand lang läuft. Nur damit sich da zwei Rollstuhlfahrer begegnen, die es aber nicht gibt. Ist vielleicht die Möglichkeit oder wäre die Möglichkeit vielleicht sinnvoller, dass man den Bezirken da ein bisschen mehr Handlungsspielraum einreicht. Das gerade in so einem Familienhausgebieten sehr, sehr weit draußen möglicherweise auch mal ein etwas schmaleres Gehweg entstehen kann. Also ich rede jetzt nicht von der Berliner Innenstadt, wo dann Tausende von Fußgänger pro Stunde da durchlaufen. Da brauchen wir wahrscheinlich viel breitere Gehwege. Also zwei Meter zwanzig sind da das absolute Mindestmaß. Und wenn Sie eine Einkaufsstraße haben, gehen sie eher auf acht Meter. So diese diese ganz krassen Vorgaben, die sind halt schon schwierig. Wenn man so im Bezirk ist. Wir wollen ja sowieso mehr entsiegeln, wenn wir da überall Gehwege verlegen und da war vorher Rasen. Und dann ist da jetzt zwei Meter zwanzig Gehweg. Da kann man noch überlegen, ob man vielleicht so Ausweichstellen schafft. Ja, das wäre ja auch möglich, also dann ist es nicht ganz so komfortabel für zwei Rollstuhlfahrer, aber da muss man sich halt schon fragen, wie oft passiert das denn, dass sich zwei Rollstuhlfahrer treffen?

Stefan Schäfer

Also wenn ich Sie da richtig verstehe, muss man einfach auch lokaldifferenzierte Lösungen ermöglichen und jetzt nicht durch die Vorgaben dafür alle sagen, es müssen zwei Meter zwanzig sein, sondern man sollte wirklich auch immer noch den lokalen Kontext mitbeachten?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Das wäre mein subjektiver Wunsch. Da spreche ich aber jetzt nicht für alle hier in der Verwaltung und ich weiß aber, dass dieser Wunsch auch aus den Bezirken war, aus Außenbezirken.

Stefan Schäfer

Dann würde mich noch interessieren, wie ist es denn bei Partizipationsprozessen im Allgemeinen. Wie wird denn da versucht, alle wirklich zu erreichen beziehungsweise, dass da wirklich alle auch dran teilnehmen können? Und da auch wiederum kann man auch immer leicht sagen, man nimmt alle mit, aber jetzt auch gerade in Bezug auf sehbehinderte und blinde Menschen, die dann natürlich mit einer wunderbaren PowerPoint-Präsentation mit Plandarstellungen natürlich nicht wirklich erreicht werden. Wie wird denn da wirklich geschaut, dass da auch diese Personengruppe beteiligt wird?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Das weiß ich ehrlich gesagt nicht. Also ich weiß das bei Beteiligungsprozessen auf jeden Fall immer die Behindertenbeauftragten mit am Tisch sitzen. Also in dem Fall die der Bezirke, wo wir glaub ich auch vom Land eine haben. Aber je nachdem, welche Größe das Projekt hat, ist dann halt die dabei. Die ist ja genau dafür da, um solche Belange dann auch zu vertreten. Und wie in Beteiligungsverfahren dafür gesorgt. Also ich spinn jetzt mal rum, dass da jetzt, wenn eine Rede gehalten wird, dass da jemand ist, der das in Gebärdensprache übersetzt. Das würde ich jetzt bezweifeln, dass wir das immer machen.

Tatsächlich, das ist halt sehr aufwendig und da könnte ich mir eher vorstellen, dass dann eher die Menschen, die unter diesen Beeinträchtigungen leiden, dann halt mit jemandem dort hingehen und dann der Partner oder wer auch immer das dann ist, sozusagen simultan übersetzt oder in welcher Form auch immer das macht. Ich bin auch nicht betroffen. Aber da würde ich jetzt nicht mein Augenmerk drauflegen. Aber was ich viel wichtiger finde, ist jetzt zum Beispiel, wenn ich blind wäre. Und ich komme in diese Stadt, dann kenne ich ja diese Gepflogenheiten gar nicht. Ne, das ist ja sowieso schwierig, dass es in jeder Stadt irgendwie anders aussieht. Beim einen sind es Blindenplatten, beim anderen gibt es sowas gar nicht, beim dritten muss ich darauf achten. Da gibt es wahrscheinlich für jede Stadt dann so eine Art Dokument, was man sich vorher durchlesen kann, womit man dann wenigstens ein bisschen weiß, wie es in der Stadt abläuft. Aber was ich mir sehr gut vorstellen könnte, es gibt diese RFID-Chips [radio-frequency identification]. Also so gut wie jeder Blinde hat inzwischen ein Handy in der Tasche, ob das ein iPhone ist oder Android ist ja egal. Und die können erkennen, wenn so ein Chip in der Nähe ist. Und man könnte mit diesem Chip über eine Datenbank dann auch einen entsprechenden Text hinterlegen. Das heißt, was ich jetzt gerade am Überlegen bin, ob wir so eine Straße einfach mal mit solchen Chips ausstatten. Weil die sind, doch nur im Umkreis von weiß ich nicht drei bis acht Metern oder so empfangbar. Dann würde man den Blinden, wenn der in die Nähe kommt der entsprechenden App. Würde dem halt das vorgelesen, was auf diesem Chip hinterlegt ist. Also zum Beispiel: Sie befinden sich an der Kreuzung so und so, stehen vor folgender Straße; ist eine Fußgängerzone, geschützte Bereiche sind links und rechts in Breite von vier Metern abgetrennte Mosaikpflaster. In ungefähr 100 Metern, kommen Sie zu einer Aufenthaltsfläche mit Bänken, da erwartet Sie ein weiterer Chip. Oder sowas in der Art halt; wird man halt gelenkt. Ich glaube, das wäre sehr, sehr sinnvoll mit den heutigen Mitteln der Technik. Und auch leicht umsetzbar also relativ leicht. Man braucht halt eine App. Das gibt's heut schon. Man muss halt jemanden finden, der das halt barrierefrei irgendwie speichert und aufspricht, weil ich natürlich nicht weiß, was die jetzt für Informationen brauchen. Ich will jetzt auch nicht drei Monate einen langen Text vorlesen, der muss ja schon auch kurz prägnante sein.

Stefan Schäfer

Das ist ja jetzt außerhalb Ihres eigenen Wirkungskreises, auch dafür gibt es dann die anderen Beauftragten innerhalb der Verwaltung beziehungsweise auch die Interessensverbände, die da sicher dann noch mal Input liefern.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, wir haben das halt noch nicht. Also wir haben das noch nicht. Und zum Modellprojekt eignet sich natürlich wunderbar, wenn man zum Beispiel eine Fußgängerzone, die wir einrichten wollen, wo man sowas mal machen könnte. Ja, dass die Menschen, die dann da mit dem Stock und ihrer App dann halt ankommen, dass die auch wissen, was dann auch vor ihnen liegt. Wenn die da wohnen, werden die das das irgendwann mitkriegen, das ist klar.

Stefan Schäfer

Dann zum eigentlichen Kern und auch zu einem der Modellprojekte, die Superkieze. Folgendes Zitat habe ich noch gefunden, da ist jetzt einfach mal die Frage, ob es noch aktuell ist: „Berlin will mehr Räume schaffen, in denen der Autoverkehr keine oder nur eine nachgeordnete Rolle spielt, etwa Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Straßen oder Spielstraßen.“ Stimmt die Aussage noch oder ist die noch aktuell unter der veränderten Hausleitung?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Sie ist noch nicht widerrufen worden, aber natürlich ist meine Hausleitung gerade dabei. Zumindest die Partei, die CDU [Christlich Demokratische Union Deutschlands] gerade dabei einen neuen Mobilitätsgesetzentwurf zu beschließen. Den sie dann in den Senat einbringen wollen. Da sind solche Sachen da natürlich stark gekürzt. Also da wurde großen Wert daraufgelegt, dass die, dass der Vorrang des Umweltverbundes eben kein Vorrang mehr ist, weil ja alle gleichbehandelt werden. Das ist aber nicht beschlossen. Es gibt ja noch einen anderen Koalitionspartner und wir sind alle sehr gespannt, was da jetzt bei rauskommt am Ende. Also kann ich Ihnen nicht sagen.

Bei unseren Projekten, da sind auch Fußgängerzonen dabei und autoarme beziehungsweise autofreie Bereiche und auch Projekte, wo wir richtig viele Parkplätze streichen wollen. Die sind aber alle im Nebennetz, das heißt es ist dann letztendlich Sache des Bezirks.

Stefan Schäfer

Die Senatsverwaltung hat natürlich jetzt in den letzten Jahren mit dem Mobilitätsgesetz und dann den Rahmenbedingungen, die dadurch geschaffen worden sind, natürlich auch den Raum eröffnet für dieses Konzept der Superkiese. Wie steht denn die Senatsverwaltung grundsätzlich dem Konzept der Superkiese gegenüber?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also der Leitfaden ist nicht mehr auf der Webseite. Aufgrund von einigem Änderungsbedarf, den meine Hausleitung dort gesehen hat. Da sind wir gerade dabei dann, wenn wir es irgendwann wieder Raufstellen in den Richtlinien zur Regierungspolitik, die letztendlich auf dem Koalitionsvertrag mit der also CDU, SPD beruhen. Da steht aber drin, dass Verkehrsberuhigung durchaus noch Ziel des Senats ist. Und da Kiezblocks ja der Verkehrsberuhigung dienen. Kann ich mich jetzt erst mal daran halten und das auch weiter voranschreiten. Wir reden jetzt halt hier von Kiezen. Die sind in der Regel Nebenstraßen. Und Nebenstraßen liegen in der Regel in der Hand der Bezirke. Insofern selbst wenn meine Hausleitung das nicht machen wollen würde, könnten diese Bezirke es halt trotzdem umsetzen. Einziges Problem ist, Bezirke haben keine eigenen Mittel. Dass die Gelder kommen von der Senatsverwaltung oder beziehungsweise werden vom Abgeordnetenhaus für bestimmte Themen festgelegt. Und wenn die Mittel nicht bereitgestellt werden, aus welchen Gründen auch immer, dann haben die Bezirke es natürlich auch schwer. Also da kann man dann vielleicht noch gewissen Dinge umschichten. Und sagen, naja, gut, für mich gehört zur Straßenunterhaltung jetzt halt auch das Setzen eines Pollers, weil ich dadurch von mir aus in der Zukunft weniger Belastung durch Lkw habe oder was auch immer, kann man sich aussuchen. Und dann setzt man die Poller halt trotzdem. Aber das werden sicher nicht alle Bezirke machen.

Stefan Schäfer

Dann ist es ja in Berlin so, dass der der Verein Changing Cities die Kiezblock-Initiativen natürlich auch unterstützt. Und da jetzt aktuell im gesamten Berliner Stadtgebiet, wenn ich es richtig im Kopf habe, ich glaube 68 Initiativen Kiezblöcke in ihren eigenen Kiezen fordern. Wie wird denn mit denen zusammengearbeitet oder wird mit denen zusammengearbeitet?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Jein. Auch hier vielleicht noch mal eine Information zu vorab. Prinzipiell ist es leider so, dass die Menschen, die am stärksten betroffen sind, meistens am wenigsten aufschreien. Ja, also gerade in Kiezen mit hohem Migrantenanteil mit schlechter Sozialstruktur, wo die Belastung teilweise extrem hoch ist. Wird es einfach hingegenommen beziehungsweise sie wissen gar nicht, dass sie die Möglichkeit hätten, durch Initiativen vielleicht sowas wie ein Kiezblock einzurichten. Während es in gutbürgerlichen Vierteln, wo dann vielleicht die zehn Autos mehr, die jetzt in der Straße sind, stärker

auffallen; viel eher dazu führt, dass die Menschen sich beschweren. Und wenn wir uns die Kieze angucken, wo jetzt sich diese Strukturen gebildet haben, diese Kiezblock-Initiativen, sehen wir halt diese Diskrepanz. Also die, die am lautesten schreien, die wollen dann auch am meisten haben, aber das kann man als Bezirk nicht unbedingt so umsetzen. Wir müssen uns natürlich nach dem richten, wo die Schwierigkeiten am größten sind, und das müssen wir objektiv machen. Also wir können jetzt nicht einfach diesen, diesen, ich nenne es jetzt mal „Schreihälsen“ allen ihre Wünsche erfüllen. Also ich sage nicht, dass sie nicht getroffen sind und das wir auch nicht was machen müssen, aber wenn wir eine Anzahl von weiß ich nicht dreißig Kiezen im Bezirk haben, dann muss man da halt einfach priorisieren und das kann man nicht an der Lautstärke der Initiativen festmachen. Wir haben ein Umweltgerechtigkeitsatlas erstellt in Berlin. Das heißt, da wurden bestimmte Kriterien erfasst also zum einen die Sozialstruktur, die Anzahl an Grünflächen im Kiez, die Verkehrsbelastung, Schadstoffbelastung und und und. Da kann man sehen, dass bestimmte Kieze es wirklich nicht einfach haben. Also es gibt glaub ich zwei die sind extrem belastet und dann ganz viele die sind schwerer belastet und dann sieht man aber auch das andere halt direkt den Park gegenüber haben. Und wir raten halt unseren Bezirken, dass sie diesen Umweltverträglichkeitsatlas für so eine Priorisierung als erstes Dokument zur Hand nehmen und auch als erste Entscheidungsvariante dann halt umsetzen. Also dann sagen. Die stark belasteten Kieze müssen einfach zuerst betrachtet werden.

Stefan Schäfer

Mhm, aber quasi mit den Initiativen wären, wenn dann eher die Bezirke im Austausch?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Das auf jeden Fall. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist in einem Forum des Difu [Deutsches Institut für Urbanistik]. Die sich mit dem Thema Superblocks beschäftigen und die so zwei Dinge machen, also einmal einen internationalen Austausch. Sogar zwei Foren, aber bei beiden drin, also einmal internationalen Austausch mit verschiedenen Städten unter anderem Barcelona, aber auch ich glaub aus Polen war jemand dabei und aus Frankreich, aus Dänemark, Holland oder so. Das ist wirklich interessant. Und das andere ist halt der Austausch innerhalb der Stadt Berlin. Also, wo dann wirklich auch Akteure von den Bezirken, von der Senatsverwaltung, aber auch von der Wissenschaft am Tisch sitzen und wo man sich dann über solche Sachen austauscht. Wie Musterkiezblocks wie der in Pankow, den wir gerade eingerichtet haben. Oder mögliche Kiezblocks in Neukölln. Da wird dann geschildert, was dort vorgesehen ist. Und dann wird darüber diskutiert, was man vielleicht besser machen kann. Großes Problem bei uns ist halt immer noch, dass wir die Rechtsgrundlage zwar haben, aber die nicht immer super eindeutig ist und uns auch sehr große Steine in den Weg legt. Also wir haben bei uns die Straßenverkehrsordnung, die basiert auf dem Straßenverkehrsgesetz. Und das stellt die Leichtigkeit und die Sicherheit des Verkehrs in den Vordergrund. Und damit sehen viele den Autoverkehr in erster Linie also Leichtigkeit heißt, dass der Autoverkehr fließen soll. Das sieht das Gesetz nicht vor, es geht nicht nur um Autofahrer, sondern auch genauso um Fahrradfahrer und Fußgänger. Auch um den ÖPNV. Aber nichtsdestotrotz. Sobald wir einen Autofahrer behindern, müssen wir das sehr gut begründen können und das geht im Moment eigentlich nur über die Verkehrssicherheit. Das heißt, wenn wir sehr viele Unfälle in der Straße haben, wenn schon Blut geflossen ist, fällt uns das leicht. Aber wenn wir jetzt vorab einfach mal so einen Kiez sicherer machen wollen. Dann ist das nicht so leicht, dann können wir höchstens über die Tempoüberschreitungen argumentieren, also wenn es Tempo 30 ist und es wird immer Tempo 50 gefahren. Gut, dann ist es sicher ein Verstoß gegen die Regeln und dann kann man auch was umsetzen. Aber das soll jetzt geändert werden, das ist gerade glaube ich, in erster oder zweiter Lesung im Bundestag. Und da soll zukünftig auch Klimaschutz eine Rolle spielen. Aber das macht es uns sehr viel einfacher sowas dann umzusetzen. Sogas wie eine Diagonalsperre.

Stefan Schäfer

Im Zuge des Bergmannkiezes soll ja ein Superkiez Deluxe entstehen. Und dort hat auch jetzt in letzter Zeit ein sehr reger Austausch, unter anderem auch mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband stattgefunden. Da würde mich mal interessieren, wie ist das abgelaufen, was waren da gerade die aktuellen Themen, die da besprochen worden sind?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Der Bergmannkiez ist so ein bisschen Experimentierfeld geworden in den letzten zehn Jahren. Das heißt, man hat unglaublich viel gemacht, unglaublich viel ausprobiert und hat unglaublich viel beteiligt. Das hat angefangen vor, es wird schon zehn Jahre her sein, wo man gefragt hat, was könnte man denn im Kiez verbessern. Dann hat man ein paar Jahre später erste Maßnahmen gemacht auch mit dem Hintergrund, wie es in Barcelona gelaufen ist. Hat also grüne Punkte auf die Straße gemalt, hat Parklets aufgestellt, Autoverkehr weg und die Steine, dass der Autoverkehr nicht mehr parken kann und halt auch irgendwelche Beteiligungsformate vor Ort. Vielleicht mal ein Straßenfest wo man die Leute gefragt was denn besser laufen kann und so weiter. Das ist nicht gut angekommen. Dieser erste Schritt. Lag auch mit daran, dass die Parklets im November aufgestellt wurden und sich dann alle gewundert haben das im Dezember keiner sich da draufgesetzt hat. Außerdem hat man so ein bisschen das Grün vergessen. Daraufhin hat man die Leute nochmal gefragt: Was wollt ihr denn? Dann 2021 ist die Straße jetzt, die Bergmannstraße noch mal umgestaltet worden, temporär, indem man einen Zweirichtungsradweg eingerichtet hat und dazwischen so eine Art Promenade mit ganz viel Grünkästen. Wo man sich auch hinsetzen kann. Das Ganze ist zur Einbahnstraße geworden und viele Parkplätze sind weggefallen. Gab es auch einen großen Aufschrei. Das wird besser angenommen, das sieht besser aus. Der nächste Schritt ist jetzt halt, das Ganze zu verstetigen. Das heißt, aus diesem Abschnitt, wo jetzt dieser Zweirichtungsradweg und die Einbahnstraße ist, soll eine Fußgängerzone werden. Das Ganze soll sehr attraktiv gestaltet werden mit so einem kleinen Bachlauf. Klimatisch sinnvoll, dass man das ganze kühlt, also die Umgebung. Das vielleicht mehr Bäume noch gepflanzt werden. Dass man natürlich, das ist eine Einkaufsstraße, dass man die Lieferung noch gewährleistet, das ist klar. Es ist aber auch eine Vorrangstraße des Radverkehrs, das heißt auch die müssen irgendwie da durchgeführt werden. Das wissen wir, von der Friedrichstraße, dass es nicht immer so einfach ist. Das zu vereinen, also das steht uns noch einiges bevor. Da soll nächstes Jahr ein Wettbewerb durchgeführt werden, wie die Straße aussehen kann. Parallel dazu soll aber der ganze Kiez angepasst werden. Das heißt, zum einen wollen wir die Zossener Straße, die jetzt noch Teil des übergeordneten Netzes ist beziehungsweise gewesen ist. Die ist glaub ich herabgestuft worden. Auch die Zossener Straße soll verkehrsberuhigt werden. Die soll im Bereich der Bergmannstraße unterbrochen werden, also dort soll dann auch Fußgängerzone sein. Da fährt ein Bus durch der würde dann durch die Fußgängerzone durchfahren, aber der Autoverkehr, der jetzt den Mehringdamm umfährt mit Schleichverkehr, der würde unterbunden werden. Ja, es sollen dann auch diverse kleine Plätze entstehen vor der Markthalle. Und in den anderen Bereichen des Kiezes, beim Chamissos Platz, in der Fidicinstraße, also da sollen halt auch Verbesserungen entstehen oder sind auch teilweise entstanden. Das heißt, die Fidicinstraße glaub ich ist eine Einbahnstraße geworden, dann hat man dort Parkplätze entsiegelt und man hat auch Gehwegquerungen geschaffen. Chamissoplatz hat man sehr viele Poller aufgestellt, es gab auch Riesenärger. Einfach um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, um auch die Querungssituation zu verbessern wird nochmal nachgebessert. Und auch andere Bereiche, also eigentlich soll jede Straße angefasst werden, behaupte ich mal. Da geht's halt in erster Linie um sichere Querungen. Also Doppelquerungen in Zukunft. Radverkehrsanlagen, also Fahrradbügel hauptsächlich, um die Sichtbarkeit an den Kreuzungen zu gewähren, weil so ein Rad stört die Sichtbarkeit nicht so sehr wie ein LKW, der da steht. Genau. Und dann hat auch Gehwegvorstreckungen, dass man es halt nicht mehr so weit über die Straße hat. Dass ist dann auch sicherer. Auch für Kinder, weil die dann halt

quasi auf dem Gehweg bis zur Fahrbahnkante gehen können und dann halt nur noch diese vier Meter fünfzig bis sechs Meter hat, um auf die andere Straßenseite zu kommen, wobei dann auch vier Meter fünfzig ist, schon sehr verengt, also auch das ganze Verkehrsberuhigung beitragen. Das sind so die Maßnahmen, die wir eigentlich mehr oder weniger vorgesehen haben.

Stefan Schäfer

Aber wurden da jetzt explizit noch mal wirklich, um auf die Gruppe der sehbehinderten und blinden Menschen einzugehen, wurden die noch mal gesondert eingebunden oder ist das quasi in dem wie wir vorher schon geschildert haben in dem normalen Verfahrensschritt auch abgelaufen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Also es gab mehrere Beteiligungsverfahren auch mit Versammlungen in der Columbiashalle, wo dann halt die Anwohner eingeladen wurden und wo sie sich dann auch hatten beteiligen können. Aber ich bin mir relativ sicher, dass der Bezirk generell eben diesen Bezirksbeauftragten für Barrierefreiheit da immer mitbeteiligt und gefragt hat. Und die negativen Stimmen kamen in der Hinsicht eigentlich weniger aus der Ecke als mehr aus der Ecke der Anwohner, die ihre Parkplätze verlieren und die halt das Gestaltungsbild verschieben sozusagen. Die sagen jetzt sieht halt der Platz hässlich aus mit den ganzen Pollern. Übersetzt heißt das, weil meine Parkplätze weg sind. Muss man als auch so sehen, ja. Was in der Bergmannstraße zumindest temporär gemacht wurde, das ist relativ interessant. Wir haben an einer Kreuzung auch großflächig Poller aufgestellt, eigentlich der Bezirk, damit dort nicht mehr die Ecken zugepackt werden und haben auf der ehemaligen Fahrbahn, also da, wo die Poller dann quasi enden auch Blindenleitplatten aufgebracht. Ich weiß nicht, ob die geklebt wurde oder ob die tatsächlich reingefügt wurde. Das wird teilweise kritisch gesehen von den Behindertenverbänden, weil das Halt nicht dem Stand der Technik, nicht dem Stand der Norm entspricht. Ist halt eine Möglichkeit, um relativ schnell was zu machen und man hat halt die Barrierefreiheit nicht vergisst, man hat sie aber auch nicht perfekt umgesetzt. Und halt so ein bisschen die Frage, wie man mit solchen Sachen umgeht. Es ist klar, dass die Straße sowieso noch mal angefasst wird und dass es jetzt hier um eine Zeitspanne von naja zwei bis fünf Jahren geht. Deswegen wollte man jetzt auch nicht glaub ich großflächig schon komplett etwas machen. Wir müssen ja auch immer wirtschaftlich handeln. Und kann jetzt nicht dieses Jahr schon 20.000 € für eine Doppelquerung ausgeben, wenn noch nicht mal gesichert ist, dass die in fünf Jahren dann noch stehen bleibt, weil wir die ganze Straße nochmal umgestalten. Deswegen ist das jetzt eher so eine temporäre Maßnahme gewesen. Die wird aber nicht so hundertprozentig akzeptiert, weil man halt auch der Meinung ist, aus temporären Maßnahmen werden schnell dauerhafte Maßnahmen. Da möchte man so ein bisschen den Riegel verschieben.

Stefan Schäfer

Genau, weil das war ja in diesem Jahr auch Thema im „Gremium Fußverkehr“, wo ja die temporären Gehsteigvorziehungen auch kritisch gesehen worden sind aus dieser Richtung. Das haben Sie jetzt quasi gerade selber schon so ein bisschen auch gesagt, dass es da natürlich eine Abwägungssache ist wie gehen wir mit den Mitteln um, wie sieht der weitere Zeithorizont aus? Wie lange ist wirklich geplant, dass das nur temporär bleibt. Aber was bräuchte es denn Ihrer Meinung nach da vielleicht noch ein bisschen verstärkt, um halt genau diese Situation auch ein bisschen vorwegzunehmen? Nicht zu sagen: naja, barrierefrei passt jetzt vielleicht nicht einhundert Prozent, aber für Zeitspanne x passt es jetzt erst mal. Was wären da vielleicht auch Ihre Meinung nach, Lösungen oder Ansätze, um halt doch die Barrierefreiheit vielleicht noch stärker auch für diese temporären Lösungen beizubehalten, oder zu gewährleisten?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ich habe da keinen Ansatz. Ich habe aber ehrlich noch nie mit den Behindertenverbänden sprechen können. Also was wir hier durchaus mal planen ist, dass wir sogar in den in den Austausch gehen, also hier zwei bis drei Mitarbeiter, die ja auch sowas in der täglichen Planung umsetzen müssen, damit wir es auch einfach mal verstehen. Ich weiß, dass mein Kollege schon mal an so einer Führung teilgenommen hat, da hat da so eine Blindenbrille aufgesetzt bekommen, einen Stock in die Hand gedrückt und wurde dann auch unter fachkundiger Anleitung einfach mal ins Straßennetz losgeschickt. Also es ist schon jemand mitgelaufen, damit der nicht einfach auf die Straße läuft. Einfach damit er erkennen kann welche Schwierigkeiten solche Menschen auch haben. Sowas habe ich halt noch nicht mitgemacht. Ich würde gerne halt in diesen Austausch gehen und einfach mal gesagt bekommen, wo denn die größten Schwierigkeiten sind. Das würde mir ja schon helfen, dann kann ich es vielleicht auch einfach besser nachvollziehen. Generell ist es tatsächlich eine Einzelfallentscheidung, weil ich kann, zum Beispiel in einem Doppeldeckerbus jetzt auch nicht einfach im Fahrstuhl reinsetzen, damit die Rollstuhlfahrer sich oben hinsetzen können, weil der ÖPNV ist halt dafür da, dass man von A nach B kommt. Wir müssen natürlich sicherstellen, dass der Blinde, der Rollstuhlfahrer da rein kann, dass da eine Rampe drin ist und ein Fahrstuhl unten, aber ich kann ihm keinen Fahrstuhl nach oben machen das ist einfach nicht verhältnismäßig von der Wirtschaftlichkeit. Ich muss auch gucken, wenn ich einen U-Bahnhof habe, kann ich auch nicht an allen Eingängen einen Aufzug hinsetzen, auch wenn das natürlich das bequemste und barrierefreiste ist. Dann muss ich abwägen, wenn so ein Fahrstuhl eine Million Euro kostet, kann ich ihm garantieren, dass da ein Fahrstuhl pro U-Bahnhof ist. Ja, und auch versuchen eine Alternative zu bieten, wenn der ausfällt. Ein Mobiltransporter, der die Leute abholt, die können sie anrufen. Das ist dann auch innerhalb von zwanzig Minuten da, das ist alles super. Aber ich weiß, dass es nicht die perfekte Lösung ist, in der idealisierten Welt hätten wir natürlich an jedem Ausgang einen Fahrstuhl, genauso muss ich es auch bei solchen Sachen abwägen. Was kann ich denn in Zeiten knapper Haushalte und weniger Finanzen wirklich auch machen. Und wo kann ich das Geld besser einsetzen? Und wäre es da nicht besser, das Geld was wir haben, dass ich auch dauerhaft, was für die Barrierefreiheit tue. Habe ich jetzt größere Maßnahme, muss ich ja gucken, dass es natürlich so gut wie möglich machen kann. Aber wenn es dann irgendwann zu teuer wird im Sinne von es hält nur für drei oder vier Jahre, muss ich es halt abwägen und da weiß ich aber auch nicht genau, welche Hauptargumente dagegen jetzt genannt wurden, von den Verbänden also. Ich bin halt jetzt hier auch nicht für Barrierefreiheit zuständig. Das ist eher ein Thema, das müssen wir natürlich mitbehandeln, aber da bin ich jetzt nicht der Experte.

Stefan Schäfer

Wenn ich Sie richtig verstehe, wäre Ihnen schon mal viel geholfen wenn auch Verwaltungsmitarbeite grundsätzlich in dem Bereich noch mal Erfahrungen sammeln können, in den Austausch gehen, um da diesen Aspekt noch stärker in Zukunft bei den Abwägungsentscheidungen auch einfach mit zu berücksichtigen? Da ist durchaus noch Raum für stärkeres Bewusstsein, für die Bedürfnisse der einzelnen Betroffenen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, genau.

Stefan Schäfer

Sie haben eben schon gesagt, wie es mit dem Bergmannkiez weitergeht beziehungsweise was geplant ist für die aktuell bestehende Begegnungszone. Dann würde ich jetzt vielleicht schon zum allerletzten Block noch, auch mit Blick auf die Zeit, kommen. Und so ein bisschen den Ausblick mit Ihnen noch mal wagen beziehungsweise auch noch mal ein bisschen fragen, was ist denn Ihrer Meinung nach so ein Best-Practice-Beispiel in Berlin in Bezug auf Barrierefreiheit?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Da ich wie gesagt nicht betroffen bin, kann ich Ihnen das ehrlich gesagt gar nicht sagen.

Stefan Schäfer

Was sind denn momentan so, wenn wir den Bereich der Barrierefreiheit jetzt mal ausklammern, was sind denn momentan so Best Practice Beispiele in Bezug auf den Fußverkehr in Berlin, wo Sie sagen: Mensch, das ist cool geworden, das passt. Da haben wir wirklich was Neues gemacht.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, also diese Bergmannstraße, die ist schon was Besonderes, weil wir da trotz der Straßenverkehrsordnung, die uns auch Steine in den Weg legt, jetzt tatsächlich eine Lösung gefunden haben, die so auch was Neues ist. Die gibt es so noch nicht, oder gab es vorher nicht, also die könnte ich mir auch in anderen Straßen vorstellen, gerade in Fahrradstraßen. Also im Moment haben wir bei Fahrradstraßen diese Mischung von Kfz-Verkehr und Radverkehr, wo der Radverkehr sich auch behindert fühlt, je nachdem, ob da jetzt Poller stehen oder nicht. Wenn keine Poller stehen, dann ist es quasi keine Fahrradstraße. Da könnte ich mir auf wichtigen Haupttrouten durchaus vorstellen, dass man die Hälfte der Straße den Radverkehr zuordnet. Gerne mit Pollern oder von mir aus Klebebetonschwellen und wie auch immer, ist ja egal. Blumenbeete und auf der anderen Seite ist dann halt der Autoverkehr und dann ist klar, dass der sie, wenn er da halt hält, dann behindert er den Autoverkehr, nicht den Radverkehr. Das wäre so für mich die Ideallösung. Ansonsten, wir haben gerade die Straße der Zukunft eröffnet, die ist noch nicht hundertprozentig fertig. Noch nicht groß an die Öffentlichkeit gegangen. Das ist im Gräfelkiez in Kreuzberg. In der Böckstraße. Da haben wir versucht. Das ist ein verkehrsberuhigter Bereich. In Berlin gibt es viele verkehrsberuhigte Bereiche, die eher wie Tempo-30-Zonen aussehen. Weil die so aussehen, halten sich die meisten Verkehrsteilnehmer nicht an die Geschwindigkeiten. Dann wird eher Tempo 30 oder 50 gefahren. Verkehrsberuhigter Bereich bedeutet ja auch, der Fußgänger kann die gesamte Fläche benutzen. Aber wenn sie in den Straßen versuchen, auf der nicht vorhandenen Fahrbahn zu laufen, werden sie sofort weggehuppt. Wir haben jetzt versucht, dort den Bereich umzugestalten, haben auch somit parkletartigem Holz-/Pflanzkonstruktionen, wie auch immer, Funktionsinseln geschaffen. Und viel entsiegelt. Ne Boulebahn auf Parkplätzen errichtet. So ein öffentliches Klassenzimmer für die zwei Schulen dort. Das heißt die können dann mit den Kindern nach unten gehen da gibt es so einen großen Schuppen, der wurde gebaut, wo dann die Tische und Stühle drin sind. Ein bisschen Materialien. Einfach um diesen verkehrsberuhigten Bereich aufzulockern. Wir setzen doch vielleicht noch ein paar Bänke auf die Fahrbahn, die es ja nicht gibt, um zu zeigen, dass diese Fahrbahn halt auch für Fußgänger da ist. Hoffen wir, dass, dass sich dort dann sehr viel ändert im Verkehrsverhalten. Das ist ein Beispiel, das könnte ich mir vorstellen, das wird noch interessant. Das ist noch nicht ganz fertig, aber ich könnte mir vorstellen, dass das gut wird. Und ansonsten wir hinken leider bei solchen Sachen so ein bisschen hinterher. Wir haben viele Planungen. Es gibt viele neue Stadtgebiete, die tatsächlich autofrei geplant sind, also unter anderem auf dem ehemaligen Flughafen Tegel, da sind die Kolleginnen gerade dabei. Dann geht es, da ist die Kollegin gerade dabei, auch das Stadtbild vorzuschreiben, wie sowas dann aussehen soll, also auch mal die Autofahrer mit Pollern komplett raushält, oder ob man das nicht macht, also so ein bisschen wie Wien-Aspern, so die Richtung, könnte ich mir das vorstellen. Das verzögert sich alles halt. Das ist jetzt alles nicht von heute auf morgen fertig und die Modellprojekte selber, wo wir Fußgängerzonen haben, da achten wir darauf, dass es wirklich auch schön aussieht, dass das natürlich auch ganz schön gestalten wollen. okay, alles klar, genau also da achten wir dann natürlich auch drauf, dass die Entwürfe optisch anspruchsvoll sind und dass man halt einfach tolle Aufenthaltsqualität schafft. Also wir haben den Richardplatz, Richardplatz? Also in Neukölln. Das ist ein Platz, wo vorher halt Autos drüberfahren konnten, dann hat man den abgesperrt und der sieht jetzt

super aus. Also mit einfachen Mitteln. Das ist jetzt natürlich nicht groß umgebaut. Böhmischer Platz. Entschuldigung. Böhmischer Platz, aber in der Nähe vom Richardplatz. Das ist so eine Maßnahme, die ist vernünftig und ansonsten haben wir jetzt in [Berlin]-Mitte relativ viele neue Bereiche. Der Bellermannkiez zum Beispiel. Das sind auch so kleinere Inseln. Da sind halt eher so Miniplätze entstanden, indem man einfach den Autoverkehr ausgesperrt hat.

Stefan Schäfer

Und wenn wir jetzt vielleicht noch mal so ein bisschen in Zukunft schauen und aus Ihrer Perspektive natürlich auch, was würden Sie sich denn für die Zukunft der Stadt, aber auch die Mobilität für die Berlinerinnen und Berliner wünschen?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Ja, das ist natürlich eine komplett subjektive Aussage. Aber ich würde mir tatsächlich wünschen, dass der Radverkehr ein sicheres Netz gestellt bekommt, weil das ist die Hauptursache, warum die Menschen nicht mit dem Rad fahren in dieser Stadt, weil es einfach super gefährlich ist. Ich fahre selber jeden Tag und bis vor einem Jahr hatte ich tatsächlich mindestens einmal im Monat ein Nahtoderlebnis muss ich sagen. Ich war auch immer vorsichtig, sehr umsichtig beim Fahren, aber es ändert nichts daran, dass die Autofahrer beim Rechtsabbiegen die Tür aufreißen, dicht überholen, einfach keine Rücksicht nehmen, mit sicheren Netzen könnte man da schon sehr viel verändern. Das ist so das, wo ich auch denke, damit kann man die Menschen auch zum Umsteigen bewegen, das ist das eine. Das Nächste ist. Ich wünsche mir, dass die, dass der ÖPNV endlich den Vorrang bekommt, den er verdient. Also nur eine Zahl die Durchschnittsgeschwindigkeit ist jetzt auch schon wiederum ein km/h gesunken in der Stadt. Ich glaub das bei 15 oder 16 km/h das ist lächerlich gering. Wir haben an fast jeder Lichtsignalanlage eine Bevorrechtigung in der Theorie. In der Praxis funktioniert die nicht, weil man die grünen Wellen nicht unterbrechen möchte, das ist eigentlich ein Unding, aber wir haben halt auch anscheinend nicht die Mitarbeiter, um das zu ändern. Das ist halt auch klar. Und das wird jetzt auch nicht kommen in den nächsten Jahren. Wir haben viel zu wenig Busspuren. Wir haben zu geringe Netze, also wir haben überlastete Buslinien, ganz einfach, weil die straßenbahn- oder u-bahnwürdig wären. Planungen dauern viel zu lange. Selbst bei einer Straßenbahn müssen wir jetzt mit zehn Jahren rechnen. Das ist einfach zu viel. Beim Fußverkehr würde ich mir tatsächlich sowas wie in Barcelona wünschen. Die haben irgendwie zweieinhalb Kilometer in einem Jahr komplett umgerüstet. In Begegnungszonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ist ja egal. Wo der Fußverkehr wirklich Vorrang hat, wo man sehen kann, dass das auch angenommen wird, wo man entsiegelt hat, wo man tolle Aufenthaltsqualität geschaffen hat. So was würde ich mir auch für Berlin wünschen. Das wäre schon schön.

Stefan Schäfer

Super Abschluss auf jeden Fall. Schönes Zukunftsbild. Und ja, also mal schauen, wo die Reise hingeht. Jetzt in Berlin, aber auch natürlich hier in Wien. Ich denke mal, wir haben ja alle eine ähnliche Ausgangslage und sehen jetzt in vielen Städten natürlich auch politische Umbrüche, die eher vielleicht wieder ins Gegenteil ausgerichtet sind, wo dann ja der Fußverkehr und der Radverkehr vielleicht nicht mehr den Stellenwert hätte, den er jetzt bei Ihrer Zukunftsvision auch einnimmt. Aber ja, mal schauen. Die gläserne Kugel hat ja leider niemand von uns oder zum Glück?

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Na ja, so ein bisschen haben wir sie schon, weil wir wissen ganz klar, wo es hingeht, wenn wir nichts machen. Denn der Autoverkehr nimmt immer stärker zu und die Platzverhältnisse reichen halt einfach nicht aus. Und das ist zwar noch nicht so wie in Rio, da habe ich tatsächlich mal für einen fünf Kilometer

Abschnitt zwei Stunden im Stau gestanden im Bus. Mit dem Auto wäre es nicht schneller gewesen, einfach weil es keine Bevorrechtigung gab. Das Auto stand genauso im Stau. So weit sind wir noch nicht in Berlin, aber wir haben schon ganz stark überlastete Straßen und es macht keinen Spaß, hier mit dem Auto zu fahren. Und je mehr Menschen hier mit dem Auto fahren, weil einfach alles andere nicht mehr geht, desto eher blockieren sie sich selbst.

Stefan Schäfer

Aber Sie und ihre Kollegen arbeiten dran, das mit den Modellprojekten jetzt natürlich auch Schaufenster aufgezeigt werden, wie es anders gehen könnte. Beziehungsweise natürlich auch wie ja, wie der Fußverkehr doch weiter bevorrangt werden kann. Also mal schauen. Auf jeden Fall erst mal vielen, vielen lieben Dank. Das waren heute auch wieder sehr spannende Einblicke.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Sehr gerne. Dann Ihnen viel Erfolg.

Stefan Schäfer

Danke und liebe Grüße nach Berlin.

MitarbeiterIn der Senatsverwaltung

Danke, Tschüss.

Anhang VI– Leitfragen und Transkript Stadtregierung Barcelona

Leitfragen Interview Stadtregierung Barcelona

General idea

- Can you please describe the structure within the city government; In how far are the districts independent from the city government?
- Who is responsible for the further expansion of the superblock concept?

Example in El Poblenou

- In 2001 it is mentioned that El Poblenou received a mobility and public space plan. What was stated in it or what did it change in the existing infrastructure?
- Why was the neighbourhood of El Poblenou selected to be the first one to start with after the implementation of the new PMU?
- How did the Superblock of El Poblenou evolve over the time? Which phases existed and how did they differ from one another?
- In how far do you see the gentrification in super block neighbourhoods as a problem in Barcelona? And how does the city try to protect people from getting pushed out of their community?

Participation/Information/Councils

- In how far was/ is the neighbourhood council (territorial participation body) an important player in the implementation of the superblock concept?
- Which formats of participation took place during the different stages of the project in El Poblenou?
- With the platform “decidim.barcelona” the city has an online participation platform. In how far plays this platform a role when it comes to city planning topics and/ or the implementation of super blocks?
- “In all cases, full access and equality of conditions will be ensured for all the people taking part, as well as guaranteeing that all voices are represented.” How does the city ensure this? (Especially for blind and vision impaired people)
- Which role plays the IMPD when it comes to the superblock concept in general and especially for the superblock of El Poblenou?
- Among the 21 existing councils there is no specific council dealing with the topic of mobility. Can you maybe elaborate why that is?
- How does the government inform the citizens about upcoming work sides in the streets? In how far are specific measurements taken to reach blind and vision impaired people?

Blind and vision impaired people

- Are there any statistic data available on how many blind or vision impaired people live in Barcelona?
- Do traffic lights in Barcelona have special facilities for vision impaired people such as acoustic elements to differentiate between green and red phases?
- Are there any statistics concerning the length of tactical guidance systems in the city of Barcelona?

- The main goal of the concept of super blocks is to improve the quality of life of all people. How does the city of Barcelona plans to reach that goal?
- Would you say that the super block areas are more inclusive than other parts of the city and why?
- Based on the images on Google Street View tactical guidance systems were installed in El Poblenou when did it happened? Did it exist from the first stage on or was it introduced in a later phase?
- It seems as if benches, flower boxes, etc. are quite close to the tactical guidance system, are there any minimum measurements which are applied?
- When the city took over the super block project and added new elements to it, was the union of vision impaired people involved into the process?
- Who is responsible to make sure the walkways are clear of obstacles of any kind?

Outlook

- What are your wishes for the future for the citizens of Barcelona and their mobility?
- How will Barcelona look like in ten years from now?

Transkript Stadtregierung Barcelona

InterviewpartnerIn: MitarbeiterIn der Stadtregierung Barcelona, Abteilung Stadtplanung, Ökologie, Transformation, Gemeinwesenarbeit, Wohnen

Datum: 06.10.2023

Uhrzeit: 11:00 – 12:00 Uhr

Stefan Schäfer

Yes, as I said to you, I am writing my master thesis on superblocks and among all the examples chosen, Barcelona is one of them, because yes after doing a little research I stumbled across Barcelona's ideas quite often. And here in Vienna we are currently implementing the idea of the superblock as well. A pilot project that is why I choose Vienna as well and the third one is an example from Berlin over the last years, I would say about six to seven years multiple initiative from citizens have taken place and I'm trying to compare the different initiatives, different ideas from the perspective of blind and vision impaired people because when looking at mobility plans and so on. I always read, yeah, we will improve mobility for everyone, but it was not really stated in how they are going to do it for this specific group. And when talking about making it accessible for a lot of people or for everyone usually it's meant that we are cutting of level differences and so on but in many cases blind and vision impaired people are not really taking into account from my perspective at least. So that's just the framework. Why I contacted you or the city of Barcelona actually. And I hope you had the time to scan through the questions I've sent you before.

Maybe you can, before we start with the interview, tell me what your role, what your background is?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

I work for the city council. I am the head of the department of citizens participation here in the urbanism and ecological area of the Barcelona City council. I am responsible of the participation process on superblocks. I am not an architect; I am not an engineer. I have studied political science.

Stefan Schäfer

But maybe to start us of. Maybe can you give me an overview how the city of Barcelona internally actually works; how the power is distributed between the General City Council and also the districts?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Maybe I can share with you one organigram. Here we have the mayor yes and he is the executive instructor of the Barcelona city council. Here you have from this part the sectoral instructor. And from here the territorial instructor. So, we have ten districts in the city council. These ten. The superblock of Eixample is here. And we have a person that coordinates all the districts. And here you have the sectoral instructor, which has these two big areas. One of them is urbanism and housing. And so superblocks are here in the urbanist part. And also, we make a participation of this area of mobility infrastructure, urban services like cleaning, green all the public services related to the streets. And here we have different areas; more internal. People transform on digital transformation. Here you have an area of social rights, health, and community. And here the area of cultural location, sports, and different collectives like people with disabilities. Here the area of security and prevention. And this is the area of promotion, and economics. So, we are here, and we also coordinate all the projects and initiatives with the districts.

Stefan Schäfer

Okay so if I understood you correctly all the initiatives concerning superblocks are coming from the city council? So not from the districts but it's so to say top-down. The city decided to implement ideas a superblocks?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

It's from the area and then we go to the district where we implement the superblock. We all work together the districts and area. First the idea is from the central area of urbanism.

Stefan Schäfer

I think that already answers the next question: Who is responsible for the further expansion of the concept? That's the city, while working together with the districts I assume.

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yes, on the funding it's not all public funding from the Barcelona city council and in the Eixample superblock with a BCN City Council funding and examination.

Stefan Schäfer

Okay. Yes, then I would already start with a more detailed questions about the example, I picked out. So, when doing my research, I stumbled about the information that in 2001 it was mentioned that the part Poblenou received the mobility and public space plan. Can you maybe tell me what was stated in it or a what change did it bring to the already existing infrastructure?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Okay. It's to faraway. I wasn't in the city council yet in 2001. But the important thing is the idea from the superblock is from it's very far. We started implementing it in 2014 more or less in Poblenou. Because the physic structure, the urban structure of the street there was a lot of transformation and the economic district of the city. And we implanted there the 1st superblock. There were problems in the implementation because the implementation was very top-down. We don't, we didn't do a participation process there and we had a lot of citizens contestation. We learned from this experience and then the further superblocks that we have implemented, we've made with dialogs with the citizens and the organisations in order to be more effective with the implementation. And then we have implemented different superblocks. And the principals in historic urban centres. So, it's easier to implement pacifications there like in Sants-Montjuïc in Horta-Guinardó. And then we made the Sant Antoni superblock that is also in Eixample with tactical urbanism. It's with on the floor a lot of colours and it has been wider distributed. And then the next step was implementing the superblock in the core of Eixample in the Cerda streets. The typical urban structure of Barcelona. And it's this the most residential Superblock in the street.

Stefan Schäfer

And I think you mentioned it earlier, but I would like to pick on it a little bit more: Why especially was the neighbourhood of Poblenou chosen at that time?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

It was an area of transformation so it's easier to implement. There were not very many people living there, so it's also easy to change the structure of the street. And there were also not too many cars, so it was easy to implement. Tactical, painting in the street and some partial things. It was easy and cheap to implement.

Stefan Schäfer

Mhm, and you have mentioned it yourself yet it was rather a top-down decision, but while researching I also read that in the beginning it was yeah sort of a student project or a student's design project. Can you maybe explain a little bit more?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

In this area we have a university. So, the university contributed to the project. But the problem is that we didn't speak too much with the citizens living there. And so have difficulties implanting. Yeah, and we have platforms against the superblock there, so it was really tricky years.

Stefan Schäfer

Okay I see. And one criticism which is mentioned not only in Barcelona, but also in different cities when it comes to changing the layout of public spaces is always the general topic of gentrification. In how far do you see that as a problem in Barcelona? Is it yet a problem or?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

No. No it's not yet a problem. We don't have not enough data to confirm or reject this information. And but yeah, it's one of the dangers of making this kind of project. We are changing the priority of the street from cars to people and making the streets greener. So yeah, it's a possibility.

Stefan Schäfer

And are there, even though the city has not yet enough data to confirm or reject that assumption. Are there any measures which are implemented already to for come this phenomenon?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yes, but housing is a problem of the city. We have problems with housing prices and so yeah, we are monitoring, these, we are also monitoring the other indicators. And also, we have not here in the superblock of Eixample, but we have data of economic transactions at the Sant Antoni superblock, and it was the first area of the city to recover from post COVID. So, it's a positive indicator. And also, we are monitoring the mobility indicator. How the traffic is moving to other streets in the area or if some place its evaporating and people change the way that they are moving.

Stefan Schäfer

So a lot of data, but not yet enough data.

MitarbeiterIn der Stadtregierung

No, but it's very important to gather that information. There are a lot of lies and fake news and disinformation about superblocks and also fears. The way to fight this is to collect data and having evidence that the changes have positive effects in different aspects of the city.

Stefan Schäfer

Yeah, but I think it's a phenomenon all around the globe about disinformation and yeah especially when it comes to mobility for sure. And you said that participation didn't really took place in the case study I have picked. I would like to go into the field of participation, information. I would be interested in how far is the district council an important player when it comes to the implementation of the superblock concept?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

We make the project, and we make the maps here in the area but in combination with the district council. Because it's theirs, they have the knowledge with the people and how the district is working there. So, it's very important the role of the district in all the process. Working together with the area and the district. We didn't do anything without the city and the district council.

Stefan Schäfer

Yeah, so but you as an overall government agency, you are preparing the plans and then present them and get the feedback from the difference initiatives and so on, also contacting the neighbourhood or the council.

And you said already that in Poblenou there was not really any participation in the beginning, but there were different phases to the project could you maybe elaborate a little bit more which format you used?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Maybe I can share a presentation with you. How we do the participation. So, we have these criteria of participation strategy. It is here in the Eixample superblock. But the structure is more similar in the other superblocks. The only difference is the city scale that we have made here in Eixample in order to define, how will be the street of this century in Barcelona. And the important part as we have talked with the neighbourhood scale. We worked with a leadership of "grupos impulsores" which it's translated as driving groups. And so, in this group we have the people of the municipality from the area and from the district. And also, we have the more representative organisation of the neighbourhood where we are implementing the superblock. So, with this people we define all the participation processing, and we evaluate every session. And then we proof the participation mechanisms. And the important part of the process is that we especially both people linked with the street transformation they need the special attention. Like people with problem with accessibility problems, women, young people, older people. Also mentioned very important having them on board if you want to make a good implementation of superblock. Also, we tried to do as much of the sessions in public space and at neighbourhood facilities to be more accessible to the people. And also, it's really important the possibility of the all the proposal that the citizens make. So, we have a with a virtual space in the city of Barcelona. That is our citizens participation platform, so people access to this place and all the documents of the sessions and all the proposals that they have made. I go directly to the neighbourhood scale. We have different types of sessions. First of all, the introduction session of presentation of the superblock model and to the neighbourhood. Then we make with the citizens a diagnostic session in order to know what to. Things that are going well in the streets and what things we have to improve. Afterwards we make a proposal session in order to know how the people imagine the superblock. And also, when we have the project defined, we make a session. Also, we make open walks and informative points in the streets. We have here some photographs of citizen participation activities. We make this typical information points in the street that people can know we are making a participation process and also made some proposals. Then we have this point with maps and all the information we distribute with the people that want more information. This is one information in a neighbourhood facility with the map and people looking how it will be the project and doing their proposals. It was in pandemia time as you see. And also, this is the important point that I want to explain to you. This special attention we make to some collectives, some groups. As I said elderly people, young people, children and women and people with disabilities and also the traders' shops that's a very important working and with the trade organisation. And also, with owners of the shops. And we have meetings in the schools that are in the neighbourhood. Also, a walk with groups of women in order to evaluate the security of the area or Street in different hours at specially at night. And I think this is important part for you. You as for our disability people institute here. And we made walks and

different sessions with them in order to assure that the streets have the requirements that they need. Yes, this is a photo of one example. Normal citizens with them shut, shutting their eyes and to experience the that the streets like a blind person. This is an exemplar of a walk with women which we made. It is in the afternoon. There is one activity, we make with people with problems with mobility problems. And experiencing in another part of the street how we did the solution with platforming the street. So, they can see if it's okay for them and to implement this model in the Eixample superblock. It is the same activity. Here is. We go shop by shop with people that are explaining where we are making this participation process. Informing of the walks that we will do and collecting proposals or questions from the owners of the shops. We visited more than 700 shops in the [...] street. This is an example of an activity in a trade organisation in order to make them onboard of the project. This is an example of a school activity where the children drawing in a paper, we prepared for them. How they imagine these new areas without cars in this Eixample superblock. So, they can draw what they need and what they imagine. And I think I will end here the visual presentation.

Stefan Schäfer

And if I understood you correctly prior you said all these activities and formats you came up with after your experiences at Poblenou?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

In Poblenou they didn't exist and in the Superblock of Eixample all the activities existed. And in other superblocks like in Horta, San Antoni we have selected activities. We selected topics like gender, age, and disabilities to assure that they participate, and they know the projects.

Stefan Schäfer

But when Poblenou was implemented none of it that happened and just after with implementing the project through different parts of the city then you came up with these formats?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yes.

Stefan Schäfer

Yeah, I think it was already a good step seeing what's happening because it answered pretty much all the questions besides the one. Because it is, this is more particular on a smaller scale project, because when sidewalks and so on are maintained then you have like little construction sides and so one. Is there anything specific measurement which the city takes to inform citizens about and especially blind and vision impaired people? Because when implementing the idea of superblocks, it's a large project there is a lot of funding, there is a lot of attention drawn to participation and information, but with small construction sites. Is there any specific measurement which is taking place? About things like a broken water pipe and the sidewalk needs to be open to change the pipe. Is there any specific newsletter or online information for residents around it, saying: Okay, we have some works going on?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

This is very specific. We have different channels or ways of information. We have the municipal web, and we have also social media. Also, we make a lot of service information by twitter and the districts have a special newsletter. A weekly newsletter. And, if we have some different a big problem in one area, we can send a special newsletter. And, when we make the walks, we have a special newsletter also of the walks and the different affectations. So, when we must stop the traffic for a week or one month, we publish this in a newsletter. And, we have a citizen's app that is called "Barcelona in the

pocket". Which make use of to make specials advises if we have a climate emergency, big rains and so people can inform of this app. But we don't have especial communication of like people blind people special for them. Here in the Eixample superblock we removed all the cars of the street and on all the streets we have different parking's with reserved parking for people with disabilities, so we made a special process with this thing. It's like fifty reserved places in the whole street. So, we have a special project with all these fifty people. Their parking near their home. And so, we have one person dedicated to them calling, explaining that these reserved places must move, because there were not cars parked in the street's superblocks. So, we have a special process with them to inform them, to find the new parking as near as they can to the house. And so, we have special attention to these people.

Stefan Schäfer

Then maybe even more detailed I would go for the next topic which interests me quiet, a lot, which are blind and vision impaired people. Do you have any statistic data on how many blind or vision impaired people live in Barcelona?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah. We have the citizens register of the whole population of the city and also, we have special register for all the people with disabilities of the city all kind of disability this and we can know from on the register which kind of disability they have. So, and we have between nine and ten percent of the people who live in Barcelona have one or more disabilities. I don't have the exact data how many of them are blind, but we have data about that.

Stefan Schäfer

When planning in a certain neighbourhood, can you access that data in order to target that group even more or is it just a general information?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

It is general information. Because of data protection we cannot use this register to mail from one specific area. We don't collect the data for this purpose.

Stefan Schäfer

Do the traffic lights in Barcelona have any special facilities for vision impaired people?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah. People with disabilities they can download an app for their mobile phone and when they push the button of the app, all the traffic lights around make a special noise so they can. I think Barcelona is one of the European cities more accessible friendly. All the public transport is adapted with lifts or electric scales. And when one people with disabilities push the button of the app, they make the noise to know them how to.

Stefan Schäfer

Just to make sure that I understood you correctly. It works for traffic lights and also for public transportation?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

No, the app is for traffic lights only, but in public transportation we have all the stations and platforms adapted with elevators.

Stefan Schäfer

And is there any navigation app for blind people as well?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah, we have an app. In the streets I don't know how it works but in public transport yes. There is an app called "NaviLense". If people enter to one of the train stations of the city, they can activate it and the app guides them to the platform. We also have different types of floors so people can move but also have this new app. It is the newest thing.

Stefan Schäfer

You said it already changing materials helps blind people to orient. Is there any statistic data on the length of tactical guidance systems in the city of Barcelona?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

I don't have this information. I don't know. All the newest streets refurbishing in the city we adapt all the crossings and also, we make this difference types of floors. But there are also old streets that need to be adapted. They don't have yet these facilities.

Stefan Schäfer

And as you said with new street layouts it's sort of a basic infrastructure?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

It's like compulsory for us when we make a street new, and all the street needs to be accessible. All the crossroads have to be also adapted and if the traffic light we also renew it in order to make these systems it said to you. And if it's a unique platform street we put these singles in order for them to know where the street for the people and the street for the cars is.

Stefan Schäfer

Yes, that's exactly what I wanted to ask you. Because when I used Google Street View to sort of getting around Poblenou. I have seen there are a lot of tactical guidance systems.

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Poblenou is tactical. In tactical superblocks we don't have this.

Stefan Schäfer

Yeah, but it seemed as if there were tactical guidance systems implemental on the street in order to have the differentiation between the walk spaces and the spaces where cars can still drive. Do you know if it existed from the first stage on? Because now when going through the streets virtually it did exist, but did it exist from the beginning on?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

I don't think it existed from the beginning, but I don't know.

Stefan Schäfer

And to stick with the topic a little bit more. For me it seemed as if benches and flowerboxes and so on are quite close to the guidance system the tactical guidance system. Are there any minimum measures which are applied?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah, yeah, we have a manual of accessibility on all the streets. It has this regulation of measures.

Stefan Schäfer

In general, when the city tries to push now the idea of superblocks and adds new elements is there the Union of Vision Impaired People involved in it or does it all run over the IMPD?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah, all the new material, urban elements that we put or also new trains or busses we put in service in Barcelona. Before putting them in service we make a special visit with people with disabilities, so they can make recommendation for us to assure that its properly defined.

Stefan Schäfer

But it depends on which specific topics and then you invite different sort of people in order to get feedback?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

We make contact with main organisations of the different disability, and they come to the meeting or people of the organisation or people with disabilities do. So, we organise these special meetings to assure this.

Stefan Schäfer

And I mean with all the guidance of I don't know laws and the implementation and so on. Nevertheless, there are object from restaurants, for example tables and chairs and so on which are not permanent. So, they are just put out on the streets and maybe be an obstacle for blind and vision impaired people is there any sort of control going on? Are there people checking on it?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah. We have regulations of this. Of accessibility regulation. You can't put anything touching the buildings. Blind people going near the buildings, so you have to have this space without any objects. And if some restaurants or bars here, or pubs want to put tables or chairs in the streets, the streets have to be a minimum space, also free of tables and they have to be near the cars and not near the buildings.

Stefan Schäfer

And who is checking that? Or prior when a pub applies for setting out chairs and so on. Who is responsible for checking and approving and who's checking afterwards if that did it correctly?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah. If the restaurant wants to install this tables and chair's structure. They have to make a project. Some architect or engineer has to make a project and this project has to be approved for the district. And the district makes the licence, they can install the tables and the chairs. And before you have different inspection teams. Every district has their own team, and we also have a city team. For different projects. In some districts we have a lot of work and yeah, we check this.

Stefan Schäfer

Do citizens also have the ability because you mentioned the "Barcelona in the pocket" the app earlier?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah, they can make a complain about, if they know some business without a licence or have more tables or more chairs or they are moving the chairs and the tables. So yeah, they can make a complain to check this. We check and send an inspector to there.

Stefan Schäfer

So, it's both sided citizens are able to complain and you are going there or your automatically check and yeah check?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Yeah. We are mediterranean city and we have a lot of restaurants, a lot of tables on the street. So, we make the process like I said to you. It's not fast. We have a lot of businesses. We do check and investigate. We do this process, but not as fast as that citizen, maybe want it. And it was a citizen's initiative the organisation of the city that "agrupaides" [groups] the neighbourhood organisation made a webpage in order so that the citizens that want, can map in map of the city and they can point there the bars or the restaurants that not follows the legal requirements and the can put a photograph and an address. And they complain to the city council, and they reported all from citizens from the web. So, it was a citizen's initiative and it's working.

Stefan Schäfer

That's very interesting. And that brings me to the last section. I labelled it as "outlook". What are, what are your personal wishes for the future for the citizens of Barcelona and their Mobility?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

I am not sure if you are aware of this, but in May we have had local elections here in all the municipalities and then the city government of Barcelona changed. So, the new government stopped all the project of new superblocks. They said that that they want to evaluate how they are working the superblocks that have been implemented. In order to decide we will follow the implementation of this. So yeah. It's a hard decision for all the people who have worked with these projects, so we assume that maybe not saying superblock but looking they are climate emergency; we are living in the city of Barcelona and in other city, we think we will follow this model, maybe not saying superblock but pacifications moving cars out of the streets, putting more green, making the streets for the people and these kind of policies will continue. We hope for these policies that implicates that the city is more for the people than for the cars and in more greener cities and decarbonisation cities. We will continue with this kind.

Stefan Schäfer

With your positive outlook, when you look ten years in the future, what would you imagine how with the city look like?

MitarbeiterIn der Stadtregierung

With more space for the people and with more green, more trees. A safer city because of cars out of the street and the cities are prepared more for young people, for old people. For woman for people with disabilities. And that makes more a community. People can play in the streets. They can talk in the streets. Make activities in the streets. And it strengthens the community. And also, we need more consensus in implementing these kinds of projects. It's difficult implementing this when we have political parties that are against superblocks and its difficult when we citizens against and we need to

define who the streets of Barcelona will be in 20, 30 or 50 years. We have to make a citizen's agreement of this because if we don't have consensus, we will be in the situation that we are in now. With this project with this kind of project stopped and well it's difficult to move from this point.

Stefan Schäfer

Thank you very much for your time and all the information. Greetings from Vienna to Barcelona.

MitarbeiterIn der Stadtregierung

Okay Stefan. Thank you. Nice to meet you.

Stefan Schäfer

Nice to meet you too. Bye.

Anhang VII – Leitfragen und Transkript Bürgerinitiative Barcelona Poblenou

Leitfragen Interview Bürgerinitiative Barcelona Poblenou

Group information

- When was the group found and what were the initial intentions?
- Who is part of the group and how many people are in the group?
- Can you tell me a little bit about the structure? Are there different roles and if so, how do they differ?
- How does the diversity of the group look like? (gender balance, people with disabilities, etc.)
- Are there specific formats/ events which you set up to reach blind and vision impaired people?
- Are there other groups like yours in other parts of the city as well?

Phases and communication

- How did the “superilla” evolve over the time?
- How did the communication work with the government? Which formats existed to express your ideas?

Blind and vision impaired people

- When going through the streets in Poblenou I recognized a lot of tactical guidance systems, did it exist from the beginning on or when did they appear and why?
- Where specific measures taken to make the area more accessible for vision impaired and blind people?

Criticism

- Gentrification is one of the main critic points concerning “superillas”, in how far is it a problem in the neighbourhood?

Transkript Bürgerinitiative Barcelona Poblenou
InterviewpartnerIn: PressesprecherIn der Initiative
Datum: 17.10.2023
Uhrzeit: 19:00 – 20:00 Uhr

Stefan Schäfer

So, thank you very much for your time and the opportunity for me to ask all the questions. Just to give you a little bit an idea of why I contacted you and what my master thesis is going to be about. I'm studying spatial planning here in Vienna. And yeah, I stumbled over the concept of superblocks a couple of years back yet. And yeah, now two years back, Vienna started to implement their first superblock as well. And I was curious in how far they are going to differentiate between different people and they're not really differentiating concerning pedestrians and they have the big idea of making it better for everyone and labelling it as an improvement for everyone. But yeah, it's not really mentioned how to reach this goal and therefore I said: Okay, well, since Barcelona sort of invented the concept of superblocks, I'm going to use that as a reference. And as a second example, besides Vienna, I chose for Berlin since it's my hometown and they are doing it, or they are trying to do it. And so yeah, that's the whole structure behind it. So, these three cities, three different approaches. And yeah, I already had an interview with the officials from the government of Barcelona.

The first question I would have is: When was the group actually found and what was the initial intention behind finding that group?

PressesprecherIn der Initiative

I think we in the first weeks there were some students intending to promote the superblock or to promote the participation of the neighbours and they invited us to come to a meeting to have proposals for what to do with their open space. And then we started while we went to the meeting with maybe ten persons, we already saw each other before in the meetings that like the people who were in favor. Then we started a Facebook page. To collect the ideas of images to just to communicate between the people in this group. And but then we start growing and then we decided we wanted to participate in the local in the local street parties of the neighbourhood. It's like an extended neighbourhood. And to do so, you have to have a legal number and an insurance. So that's when we decided to find ourselves as a as a legal organization like the superblock started in the on the 1st of September of 2016. And then I think we were a legal organization in February, something like that four months later.

The initial point was just to interchange ideas to because they put the superblock, but it was all like tactical urbanism. And then they were starting a participation project where we could give ideas, you know, so we had this Facebook page to have images of our ideas or to communicate between all of us. And then also we started to put more people interested in the group and then we started talking with politicians, and then we started meeting in the street every week. So, it was like a quite natural process.

Stefan Schäfer

If I understand you correctly, it was not whether you're pro or con the concept, but it was like: Okay, we introduced the concept and then afterwards you were just able to present your ideas?

PressesprecherIn der Initiative

Yes, because they just started everything with uh tactical urbanism, and it was called a pilot project, and for us the pilot project was to take advantage of the open spaces that were created and for others the pilot was understood like: Okay, if it's not a success, it can be redone.

Stefan Schäfer

And how many people are in the group right now?

PressesprecherIn der Initiative

Right now, I think we're about 50 persons.

Stefan Schäfer

But they are all from the neighbourhood of Poblenou?

PressesprecherIn der Initiative

Yes.

Stefan Schäfer

Can you maybe tell me a little bit about the structure inside the group? Is there one spokesperson, is it some organized or is it just?

PressesprecherIn der Initiative

In the beginning we had four or five spokesmen. We started Twitter and Instagram, especially Twitter, in the beginning, and then it was a real like a big issue. So, every time we put a photo on Twitter. There were a lot of reactions then the government didn't attend to press or anyone in the beginning. They said OK, we have no spokesman about this stream, so if there was any journalist or any investigator, anyone interested, they all came out to our Twitter account with a lot of images and then they asked us to talk about the superblock. So, in the beginning we had like four or five spokesmen. I was the one who did the English, and we were also invited to go to the Netherlands to Reykjavik to Saragosa went to Mallorca. We were invited to a lot of places. And we. There was press, especially from abroad in the beginning, from United States, Korea. A lot of foreign interest in the in the superblock. Then after a year when it was more stabilized than there was also more regional press in favor of the superblock trying to find us to speak with us.

Stefan Schäfer

And so now you have one spokesperson?

PressesprecherIn der Initiative

No, we still have like three or four, but there's not that many demand anymore. In the beginning there were also a lot of groups of architects visiting us or other groups of policymakers. Now the local government of Barcelona has a special person dedicated to show people around the different superblocks. So, they attend now to the people who are asking for information, and they didn't do it before.

Stefan Schäfer

So, but when the superblock was introduced in Poblenou it didn't exist, you were the ones who got all the questions, all the press attention and now it got professionalized and shifted towards them?

PressesprecherIn der Initiative

It's strange that we are some neighbours defending a government measurement. I think it's hardly ever happening. So, it was like a quite a strange thing to organize us like that. We did it and we had a lot of fun. We didn't know each other like neighbours and then we started participating in the different parties, twice a year. Now we have the vegetable garden that we do the management of. So, it's like just to get to know each and to have fun. It's okay for us, but we are not that political anymore because, well, we maybe we will return to be political now because we don't know what's going to happen with the superblocks in Barcelona. But in the first mandate of the government there was a lot of tension about the superblock, and only after two years it was like consolidated. So, then we were a lot of times in the press. And then in the second four years the team of the of the Barcelona Government they redesigned the concept of the superblock, and now they're doing like a green corridor, which is not as much as the superblock anymore. They stopped, they quit. They stopped doing the tactical urbanism because there was a lot of criticism on that. And then for us it's really like in the beginning there was the idea to have 500 superblocks all over Barcelona. If you do definitive urbanism, it's really nice, but then it's impossible to do the 500 or you have to wait for 60 or 70 years because there's no budget to do it all over town. So, the concepts are changing, and we are still here in the superblock. We are still proposing stuff to the local government because we are, even though we really like the superblock, we think it can be done better. There's one street here, where the bus has to pass, so it's open to cars, there's transit, and then at the end of the street is a streetlight, a traffic light. So, the cars really speed up in that part of the superblock. So, we asked the government to have some curves in the street to quit the vision on the on the traffic light. So, we think that it will reduce the speed because in the rest of the superblock it doesn't happen, because there are no traffic lights. So, we are still active, but it's on a less intensive level.

Stefan Schäfer

And it also shifted from like all the international attention to really proposing to the local authorities in to improve the already existing structure?

PressesprecherIn der Initiative

Yes. And the local government isn't really interested because they are always with new projects and it's very difficult to propose improvements on an existing project because there's no budget, you really need like 20 technicians of the governments to have their opinion about the proposals. And it's quite hard sometimes. And then in the first mandate there was this commission of improvement on the superblock. In the second term of the government, they didn't have any meeting of that commission. Without talking to it, they just stopped doing the commission and in that commission they were like the technicians of the local government with the architect of the town trying to communicate and talk about the proposals that were there.

Stefan Schäfer

Okay, so there was if I understood you correctly during the first mandate period there was an interest to get the opinion and improve the superblock. But in the second four years, it did not happen anymore?

PressesprecherIn der Initiative

Yes, because they had other priorities. They didn't want to do the superblocks. They wanted to have the green corridors. There was no budget. We really must fight to have the paint renewed of the tactical urbanism.

Stefan Schäfer

And how does it look, inside the group concerning diversity? Is there sort of a gender balance? Are there people with disabilities part of the group or is it rather a homogenous group?

PressesprecherIn der Initiative

We have really a balanced group, I think. A former president was using a wheelchair, which was really important for us, because in the beginning there was a lot of criticism that there wouldn't be ambulances in the superblock, or it would be very uncomfortable for people with reduced. So, we have a lot of families living here. And I think that the participation of women is at least 50 %.

Stefan Schäfer

But is there also a vision impaired person or a blind person part of the group?

PressesprecherIn der Initiative

No. But the superblock is very adapted to blind people. And for me it's even too much. Because the idea of the superblock is that pedestrians have the priority, but then they still have the crosswalks painted. And then they still have some dots for the people with visibility problems to know where the driving lane goes. But then if pedestrians have the have the priority, it's not necessary they can just cross whenever they want, the cars must stop. Even the architects or the technical people from the local government, it costed them time to capture the concept that pedestrians really have the priority in the superblock. And they never even thought about the perception of a car driver when the superblock. Because there wasn't a big a big sign. There's a very small sign saying pedestrians have priority. There should be like a very big sign in the beginning and the sign should be used in all the superblocks in the same way, and it's not like that. So, the paint on the pavements, the car lane is like different than the rest of the design of the street, which is crazy because then it's like the place for cars to be you know, and inclusive their two white lines. So, in newer parts they continued the paintings from the pavement to the place where the cars have to go. So, they really notice that they are entering the space of the pedestrian. It obliges them to move different. I think that in the beginning it took the architects and urban planners a lot to adapt their concepts of what is a street. Even for me, also because I was like I was in favor from the beginning. But then once you live for a long time in the superblock you get used to it. Then when you get out of the superblock you are really amazed like we have to cross the street in a crosswalk, we have 30 seconds and there are 20 persons waiting for the traffic light pedestrians, four or five persons in a car to move. The democracy of the public space is different than. In fact, you get used to be in public space and having it like a meeting point and not only a place to move. And I think that these concepts are different and also the fact that there are no traffic lights in superblocks really changes the way you move around in the superblock and even as a car driver you get more relaxed inside the superblock, because you know, you never have to stop. If there is a pedestrian, you just slow down a little bit and you have eye contact, but you never stop. You never have to wait for 1 1/2 minutes until the traffic light turns green again. So, it's like for everyone. It's very comfortable to be in the superblock, even for the people who are driving the car.

Stefan Schäfer

And you already said that there is a tactical guidance system on the ground, did it exist from the beginning on?

PressesprecherIn der Initiative

Yeah, I think they installed it quite quickly. Not in the first week, but maybe after six months.

Stefan Schäfer

And do you know by chance was it introduced by the government and the official planners or was it already?

PressesprecherIn der Initiative

I think it's part of the legislation of Barcelona government that they put it. Another example are the playgrounds they put here, they all have a fence and we never understood why they should have a fence because the pedestrians have priority. But it's like the legislation that every playground in Barcelona needs to have a fence. So, there's a lot of legislation that makes it everything very difficult, sometimes also to put new concepts.

Legality is interpretable. You can say: Okay, in my opinion, it's not necessary to put the dots on the street for the people with problems of their visibility because they already have the priority, so you can skip it, but then the technician that was there says: Hey, but I don't want to be the one responsible if something happens with the person.

Stefan Schäfer

Is the furniture fixed to the ground or can it be moved around? And was it fixed from the beginning on?

PressesprecherIn der Initiative

It's fixed to the ground, but it took them almost a year to put stuff because they had the pilot project with the students and then it was like they started the commission to talk with the neighbours how to continue, what to do with the open spaces. But then they didn't have any budget or timeline, so they were really improvising, and they really needed to find budgets on the move. So, it took them a very long time to execute anything in the superblock. It took them over a year to put the tables and the seats. It took them almost two years to put the playgrounds for the children. So, I think that's a very long time. If you have a project and say: Okay, we do our superblock. We want to do 500 superblocks. Then we need a budget we need like €500,000 to talk with the neighbours to do investigation before implementing it during and after. Nothing of that happened. So, it was really like: Hey there are they are walking street here. Let's try it here because it's very slow right now, there's no busses passing for three months. Let's do it here. And then it stayed. I think that if you do measures like this, sometimes it takes adaption for the neighbours to understand the concept. Also, I think that if you would have asked the neighbours before the superblock, do you want to be a superblock without understanding what it really is, they would have said: I don't know. I'm okay like I am. But then if you asked anyone now if you if they want to go back to the former situation, they won't say that they want to get back to the former situation. Everybody likes it. And it changes the life of the people because they are more in the street. They talk more to their neighbours. I think that sometimes it's good to have like a pilot and then decide later. So, it's not that bad.

Stefan Schäfer

But still there's somehow the criticism that it didn't go fast enough making use of the public space, that it took them quite a while?

PressesprecherIn der Initiative

For me it wasn't a problem because the public space was already there. I really liked it. Also, when the public space was open, it was really like a meeting point, because if you're in the middle of the street and there's the place, it's nicer than just being next to the buildings and if you have a table and chairs, if someone is sitting there, it's like a more private place, you're not joining them. But if two people are

in the middle of the street talking, then it's like an invitation to participate. So, for me, they could have left some more open space. I wasn't in favor of, of putting everything filled with obstacles or elements. But they are there, and they are really a big success at the tables and the and the chairs are used 24/7.

Stefan Schäfer

Are you as group using the public space as well or not? Are there some sort of organized events?

PressesprecherIn der Initiative

Yes. That's one of the things we do and just before COVID we wanted to organize this superblock festival and to have some activities in all four squares. To have the discussion on the street's layout and about public space in general and then some place for theatre some place for music and someplace for a presentation of other groups and entities from the place. But then with COVID the plans got destroyed. Since then, our action is less intense also because the local government is taking responsibility for the superblock. We don't have to fight for anything, because no one will propose to take away the superblock, so we don't need to explain that much anymore. So, I think that maybe in ten years we will disappear because we will just be a group of neighbours that live together in the superblock. In ten years, it will be normal to have superblocks. Because the thing is what is special of the superblock and Barcelona is that in Barcelona all the streets have the same size. And all the streets are allowed for cars. So, the cars they spread all over Barcelona. It's very loud, very uncomfortable to be in public space. Only in the parks you can sit quietly. So, the concept was really new for Barcelona.

Stefan Schäfer

You said it already the life quality improved. Is there the risk of gentrification right now in the neighbourhood as well? Because when doing the research that's one of the main critics about the concept. Then when you introduce that sort of.

PressesprecherIn der Initiative

Well, for this is a neighbourhood which was only built very lately. You know from 2000th onwards. So, it's all offices and the building companies that build offices they had to build public houses as a compensation for getting the public land. So, it's like public housing for buying or for renting. But it's all public housing. For example, my house, I cannot sell it in the next 90 years. So, there's no speculation possible. Poblenou is located only ten to fifteen minutes' walking away from the beach, so, it's a popular neighbourhood. But then again, I think that if you have a superblock and it will create more value to a neighbourhood. You have a tool to go to neighbourhoods that have problems and invest there in public space and make it a pedestrian friendly are its good. But to say, hey, let's keep everything ugly and horrible to live, because otherwise we have gentrification. I think that's like the most stupid argument I've heard in my life. If you don't want gentrification, you should protect the prices of renting, invest in more public housing, and do other stuff. You shouldn't decide to keep the neighborhoods all ugly because of the gentrification. For me, it's like a crazy argument.

There are a lot of fake arguments against the superblocks. It's like very much the fear of the car lobby that it will affect the people. And they have the power over the newspapers because they are the main publisher in the newspapers. Now all the advertising in newspapers is almost cars. And now some lobby clubs put a lawsuit against one of the streets that was turned into a green corridor. They won the lawsuit, but then they said: Hey, but we don't want to change it, we just wanted to do our dirty tricks against the Ada Colau [former mayor]. So, it's really, it's not about the superblock, it's about the power in town. So, I think that really the discussion was put really in a political level with a lot of really stupid arguments. But I think over time the color of the political party will not be import anymore because everybody can see it's nice, everybody likes it. Even if you're right-wing. There will be some

dynamics that will not be depending on any color of any local government, and they will push towards a nicer environment and a more rational use of the car now because it's a very useful tool. However, it is crazy that the public spaces and the way we design and use the streets is focused on that tool only. So, we really should redesign and rethink it. And I think that's something that's happening already and not only in Barcelona or in Paris and Berlin and in Vienna, in London. So, I think it's not something that will be stopped.

Stefan Schäfer

You said it yourself yet that the city of Barcelona sort of shifted the concept and remodeled it a little bit, but nevertheless they introduced more superblocks since the pilot project. Do you think that they will continue pushing that superblock concept, because you also just had elections?

PressesprecherIn der Initiative

Yes. Well, they lost their elections now and the superblock was one of the big things. But then the ones who are in charge now they won't stop the superblocks. They will continue. I think maybe it will go slower. You said one of the biggest criticisms was the gentrification, but that's like a criticism that comes from the left wing because also in left wing groups there are a lot of people who are very in favor of the car. But the biggest criticism from the right wing and that was heard by the political party that is in charge now, was the ugliness of the tactical urbanism. They want to create beautiful streets and not only some paint on the floor. So, the tactical urbanism is wiped out, which means that the project will go a lot slower. And I think that's also one of the tactics of the of the lobbies as in: if we can't stop it, we just try to make it slower. And I think they succeeded with that and very much because of the lawsuit with the street that was already reorganized. The government won't put it back to how it was before, but it will have some impact on the decision making. Which will go a lot slower. I think that's sad because I think that we already go way too slow in improving our space. And well let's see what happens if climate change really strikes harder, it's already striking very hard now, and we really know we need to have more green in the streets and we have to lower the temperature at the cities. But let's see what happens next.

Stefan Schäfer

Just a different topic are there any other groups like yours in the other superblocks?

PressesprecherIn der Initiative

No. There was one Twitter account in one of the other superblocks, it was just one person with a Twitter account. And with the other superblock, which is San Antonio, where the government did a lot of participation process with all the shop owners, we didn't want to interact with them, since they are just a community of shop holders. So, we don't know of any other neighbours defending superblocks. However, there was a public fund of three million Euros to implement stuff that people. And there were over ten districts where people were presenting the idea of having a superblock in their district as well.

Stefan Schäfer

So, do you know by chance, the ideas which were proposed in your district to spend the three million Euros?

PressesprecherIn der Initiative

We proposed to make a basketball place to create a space where young people can hang out. So, in theory, they will start doing the works in November. But then with the change of the government, we don't know if they are slowing it down too.

Stefan Schäfer

But the basketball court is also inside of the boundaries of the superblocks?

PressesprecherIn der Initiative

Yes, but then in a place where there's only offices. Because the superblock, it's really like a low density of Poblenuo of people. And there are a lot of offices, and we also think that a lot of people who work in offices, they use the superblock to have their meetings in the street to have their lunch at midday. And we really think that the pressure on the street to park cars has diminished a lot, like a lot of people who work there said: Okay, they make the superblock, we start going with public transport to work or with motorcycles. But that was, especially in the beginning. Now after COVID we saw that a lot of offices that were crowded are less crowded because people work two or three days a week at home. So, there's also other dynamics that influence in how people move and how people are in different places.

Stefan Schäfer

Yeah, makes it interesting and complicated at the same time. And you said just to go back once more to the students, you said they proposed the ideas, they sort of implemented their ideas, but they didn't really come back you said?

PressesprecherIn der Initiative

They were there for two weeks. They put some old the tires of cars in the middle of an intersection and at a different crossing they put sand to create a playground. It wasn't organized, they also didn't have any budget. It was nice for them and after two weeks they went away and then they didn't come back because most of them came from all over Europe, and it was like just a project of the University of Architecture of Barcelona. So, it was like the reason to do the pilots at that moment there, because it was like everything came together for the people, who had to decide. What do we do with them? Let's do this project and then the one who invented the superblock really wanted to see how it was working in in real life.

Stefan Schäfer

And then the government just said: Okay, now it's the time we do the pilot; and then it went on?

PressesprecherIn der Initiative

Yes, but of the book they told us like, they really had a problem with us because, for example, the mayor didn't visit the superblock until three years after it was starting. Because they were not sure themselves if they liked it or not, because inside their own political party there was a lot of criticism because they said they we will lose the elections for sure if they do this. And they told us that if we would not exist, they would have turned it back to the original thing, just to avoid discussions.

So, really the people are the politicians. Everybody is always trying to not take any risk and not to be responsible. They're always afraid of something and they never believe enough in the concept that it is about giving back the streets, also giving back the regulation between the different elements of the street. Inside the superblock the relationships between cars, bikes and pedestrians have reestablished. Also, bikes have to go maybe 15 kilometer an hour max speed it really redefines the relationships on

the public space on a very basic level. And a lot of people are afraid of that because everything is that regulated. But then the people don't understand that the regulation is only there to give the power to the cars, because before the cars there were no traffic lights. The cars needed the priorities, so they needed to stop the pedestrians and that's why they invented the traffic lights. These are things that I learned, or I found to appreciate after a long time. But then afterwards you see that there's change and it's like a slow change for the people who live there and the people who are there, that your concept changes of what is the city and what is public space and where and how should it be used.

Stefan Schäfer

And just one personal matter. What is your personal background, your professional background? What do you do for a living?

PressesprecherIn der Initiative

I studied computer science, cognitive science. And then I did a master's in public environmental management. Now I am back to informatics.

Stefan Schäfer

Thank you very much for your time and for answering my questions. It was quite insightful to also hear what the superblock feels like from the inside. Have a good evening. Bye bye.

PressesprecherIn der Initiative

Bye Bye.

Anhang VIII – Leitfragen und Transkript Interessensvertretung

Leitfragen Interview Interessensvertretung

Vereinsarbeit

- Welche Aufgaben bzw. Ziele hat der Verein und welche Rolle haben Sie im Verein?
- In welchen Gremien ist der Verein eingebunden und welche Rolle hat er dort?

Hilfsmittel

- Welche Rolle spielen Mobilitätstrainings in Bezug auf die eigenständige unbegleitete Mobilität?
- Welche Rolle kommt dem Langstock zu? Welche Unterschiede gibt es zwischen den Langstöcken?
- Für wen eignet sich ein Blindenführhund? Welche Anforderungen an den öffentlichen Raum ergeben sich durch die zur Hilfenahme eines Blindenführhundes?
- Gibt es Zahlen zur Anzahl der Nutzenden beider Hilfsmittel?
- Welche Rolle spielt der Fußverkehr für die tägliche Mobilität?
- Welche Rolle spielen Blindenstadtpläne bzw. haptische Stadtpläne in Wien bzw. Österreich?
- Welche technischen Hilfsmittel gibt es, welche Sie in ihrer Mobilität unterstützen?

Supergrätzl, Begegnungszonen

- Was bedeutet der Begriff Lebensqualität für Sie?
- Wie muss ein Freiraum gestaltet sein, um für Sie einerseits zugänglich zu sein und andererseits eine hohe Qualität zu haben?
- Wie stehen Sie zum Konzept des Supergrätzls?
- Wie stehen Sie zum Konzept Begegnungszone im Allgemeinen? Was ist auf der Mariahilfer Straße gut gelungen und wo sehen Sie Schwächen des Konzeptes bzw. der Ausführung?
- Wie schaut für Sie das ideale Grätzl aus?

Information/Partizipation

- Wie bewerten Sie die Partizipationsmöglichkeiten in der Stadt Wien? Welche Angebote gibt es im speziellen für blinde und sehbehinderte Menschen?
- Gibt es gesonderte Informationsmedien bzw. Kanäle, welche für die Information zu kleinräumigen Bauvorhaben (Kanalarbeiten, Gerüstaufbau, etc.) zur Verfügung stehen?
- Wie stehen Sie zum Ausbau der digitalen Partizipationsformate? Ist dies eine gute Entwicklung oder sehen Sie diese Entwicklung eher kritisch?
- Wie wirkt sich die zunehmende Verlagerung von Dienstleistungen in den digitalen Bereich auf die Mobilität aus?
- Welche zusätzlichen Kommunikationsebenen bzw. -formate benötigt es, um sehbehinderte und blinde Menschen mit ihren Interessen noch stärker in den Fokus zu rücken?

Hindernisse/ Barrieren

- Was sind aktuell in Wien im Bereich des Fußverkehrs die größten Hindernisse? Was hat sich in den letzten Jahren verbessert bzw. verschlechtert?
- Im Gespräch mit der Mobilitätsagentur kam das Thema der Schanigärten und die dadurch entstehenden Beeinträchtigungen der Flächen für den Fußverkehr auf. Sehen Sie diese ebenfalls als Problem? Und wenn ja warum?

- Gibt es in den unterschiedlichen Jahreszeiten unterschiedliche Hindernisse?
- Wie hat sich der Pandemie-Alltag (Lockdowns, Homeoffice, etc.) auf Ihr Mobilitätsverhalten bzw. das Mobilitätsverhalten von sehbehinderten bzw. blinden Menschen ausgewirkt?

Ausblick

- Welche Eckpfeiler machen eine inklusive Mobilitätsplanung möglich und sollten zwingend in der Zukunft umgesetzt bzw. mitgeplant werden?
- Was wünschen Sie sich für die Zukunft für den Fußverkehr in Wien?
- Wie stellen Sie sich die Stadt Wien in 10 Jahren vor?

Transkript Interessensvertretung
InterviewpartnerIn: Vereinsmitglied Interessensvertretung
Datum: 19.10.2023
Uhrzeit: 17:00 – 18:00 Uhr

Stefan Schäfer

Dann vielen herzlichen Dank auf jeden Fall für Ihre Zeit und schön, dass es heute klappt. Nur noch mal kurz zur Einordnung vielleicht, was meine Masterarbeit eigentlich als Ziel verfolgt beziehungsweise wie ich eigentlich auf das ganze Thema gekommen bin. Ich selber studiere Raumplanung und Raumordnung an der TU, jetzt mittlerweile im Master und habe auch den Bachelor an der TU Wien gemacht. Seit dem Studienanfang habe ich mich mit dem Thema Mobilität schon relativ intensiv auseinandergesetzt und habe da in den letzten Jahren dann unter anderem auch das Konzept der Superblocks kennengelernt. Was ja immer je nach Lokalität ein bisschen unterschiedlich heißt. Aber was es ja mittlerweile doch relativ verbreitet gibt, in unterschiedlichem Ausmaß.

Vereinsmitglied

Also ich kenn das Konzept der Superblocks nicht.

Stefan Schäfer

Dann erkläre ich es Ihnen gerne. Das ganze Konzept kommt ursprünglich aus Barcelona. Und Barcelona selber hat eher eine rasterförmige Stadtstruktur in weiten Teilen und die Ideen der Superblocks ist es den Durchzugsverkehr, also den Verkehr, der quasi einfach durchs Gebiet durchfährt, zu unterbinden, indem man die Kreuzungsbereiche entweder durch Poller oder andere Objekte quasi vom Verkehr frei hält.

Vereinsmitglied

Die Kreuzungen hält man vom Verkehr frei?

Stefan Schäfer

Genau.

Vereinsmitglied

Auf einer Kreuzung müssen doch die Autos fahren, oder? Ansonsten ist das ja keine Kreuzung.

Stefan Schäfer

Ja, genau das ist nämlich das Ziel, die Autos nämlich aus den, aus diesen Strukturen herauszubringen, also auf die großen Straßen und aus den.

Vereinsmitglied

Rundherum um diesen großen Block sozusagen?

Stefan Schäfer

Genau richtig. Der Verkehr wird dann nur mehr in Einbahnstraßen in Schleifen durch das Gebiet und auf die jeweiligen umliegenden größeren Straßen verteilt, sodass dadurch halt gerade insbesondere im Kreuzungsbereich mehr Fläche gewonnen wird. So können Fußgängerinnen und Fußgängern quasi Flächen zurückgegeben oder anderweitig genutzt werden, wie zum Beispiel für „Urban Gardening“ oder in Barcelona gibt es dann in diesem Bereich auch Spielplätze. Genau, und dieses Konzept wurde

wie gesagt in Barcelona erfunden und wird jetzt mittlerweile im deutschsprachigen Raum auch mehr und mehr ausprobiert. Unter anderem in Wien mit dem Supergrätzl, welches sich im 10. Gemeindebezirk befindet. Und dann aber auch, und das ist das zweite Beispiel, in Berlin. Dort wird es momentan erprobt und da ist mir aufgefallen, dass dort zwar immer in den Konzepten steht, die Mobilität für alle soll sich verbessern und die Lebensqualität soll für alle steigen, aber gerade die Gruppe der sehbehinderten und blinden Menschen wird da überhaupt nicht erwähnt beziehungsweise werden die Bedürfnisse dort nicht explizit berücksichtigt. Und gerade, weil dieses Konzept auch immer wieder in Phasen eigentlich umgesetzt wird, war meine Hypothese auch, dass gerade in diesen Umgestaltungsphasen da eigentlich die Selbstständigkeit oder genauer die selbstständige Mobilität eingeschränkt beziehungsweise verunmöglicht wird und dementsprechend schaue ich mir jetzt diese drei Städte an, also Berlin, Barcelona und Wien. Um dort zu schauen, welche Maßnahmen auch seitens der Verwaltung und Planung unternommen werden, um eben diesem entgegenzuwirken beziehungsweise, ob dieses Konzept eigentlich, wenn es dann baulich auch umgesetzt ist, Vorteile bringt und wenn ja, durch welche baulichen Veränderungen bzw. welche Maßnahmen konkret? So ist einmal der Rahmen, weshalb ich dazu gekommen bin, weil ich der Meinung bin, dass die Personengruppe der sehbehinderten und blinden Menschen eben nicht in der Mobilitätsplanung berücksichtigt wird oder nicht in dem Ausmaß, wie es notwendig wäre. So viel zu meiner Herleitung beziehungsweise meiner Herangehensweise. Und vielleicht wollen Sie ja noch kurz etwas zu sich sagen?

Vereinsmitglied

Das Verkehrsthema interessiert mich besonders seit der Gründung eine Bürgerinitiative, die sich für ein Warngeräusch für Elektrofahrzeuge eingesetzt hat, leider mit wenig Erfolg, kann man sagen. Ohne Warngeräusch ist es so, als ob es plötzlich unsichtbare Fahrzeuge gäbe. So ist es für uns, dass man unhörbare Fahrzeuge hat, die wir auch nicht sehen können. Also hat man dann Geisterfahrzeuge auf den Straßen, was halt wirklich extrem gefährlich ist. Und nicht nur die E-Fahrzeuge, sondern auch die immer leiser werdenden Motoren bei den langen Linienbussen sind ein Problem. Die sind über 20 Meter lang und der Motor ist nur hinten zu hören und am Vorderende hört man sie nicht. Also da hat es auch unlängst vor ein paar Wochen einen schweren Unfall gegeben, wo eine blinde Frau von einem Bus am Zebrastreifen zusammengeführt wurde und ihr Bein verloren hat. In dem Fall war es jetzt ein Rechtsabbieger, der auf den Zebrastreifen eingebogen ist. Ich bin im Verein im Bereich Mobilität und Infrastruktur tätig. Ich bin jemand, der selbst viel herumfährt. Ich habe erwachsene Kinder und bin eigentlich sehr froh, dass die nicht jetzt erst klein sind. Jetzt ist es wie ich finde, viel schwieriger geworden im Straßenverkehr.

Stefan Schäfer

Ich nehme an aus den eben von Ihnen genannten Gründen?

Vereinsmitglied

Nein, auch durch Abflachungen der Gehsteige, die sind zwar für Rollstuhlfahrer super, aber als Blinder passiert es mir jede Woche, dass ich irgendwo stehe und nicht weiß, bin ich auf der Straße, bin ich am Gehsteig oder stehe ich am Radweg.

Stefan Schäfer

Das ist mir bei meiner Recherche ebenfalls schon untergekommen, genau diese Problemstellung. Aber bevor wir vielleicht dahin kommen, würde mich noch mal ein bisschen auf einer anderen Flugebene interessieren, was sind denn so die Aufgaben des Vereins beziehungsweise welche Ziele hat sich der Verein gesetzt und wo ist da so ihre Rolle?

Vereinsmitglied

Das Ziel des Vereins ist es Verkehrshindernisse zu reduzieren. Ich meine der Herr K. ist wirklich ein Urgestein, der schon seit Jahrzehnten als blinder Mensch im Verkehr, in den verschiedensten Ausschüssen tätig ist und versucht sich immer für dieses Ziel einzusetzen. Und der Herr S. war eine Zeit lang dabei, der hat das Amt aber zurückgelegt, weil es eigentlich ziemlich frustrierend ist, da wirklich wenig voran geht. Das Ziel ist es immer möglichst wenig Barrieren zu haben und da kämpft man halt ständig gegen irgendwas an. Beispielsweise gilt es vernünftige Lösungen bei Blindenakustikampeln und bei den Leitlinien zu Elektrofahrzeugen zu finden. Bei der Normausarbeitung bei den Austrian Standards ist der Herr K. dabei für den Verein. Dort schaut man, dass es vernünftige Regelungen gibt, zum Beispiel genügend Abstand zwischen den Blindenleitlinien und den Gehsteigkanten gibt, das ist halt leider oft nicht gegeben. Auch bei den Busstationen nicht, da kannst du im schlimmsten Fall schon berührt werden von dem Spiegel vom Bus oder geschlagen werden, wenn du auf den Leitlinien gehst, da sie zu nah an der Kannte sind und lauter solche Sachen halt. Also der Hund liegt da immer im Detail begraben.

Stefan Schäfer

Und Sie haben es eben schon gesagt, dass natürlich auch die Weiterentwicklung der Austrian Standards unter anderem eine der Aufgaben des Vereins ist. Gibt es denn noch andere Gremien, in die der Verein eingebunden ist?

Vereinsmitglied

Ja, wir sind beim ÖBR [Österreichischer Behindertenrat] auch ein bisschen in einer inklusiven Arbeitsgruppe eingebunden. Der Herr K. ist ebenfalls für den Verein noch in der IVMB [Interessenvertretung der Menschen mit Behinderung], das ist die Interessenvertretung der Menschen mit Behinderung von der Gemeinde Wien, tätig. Und beim Kuratorium für Verkehrssicherheit ist er dabei. Es sind halt generell wenig Pflichtenvertreter dabei, die allermeisten Dinge in Wien, macht der Herr K. muss man sagen. Der ist in Pension und außerdem ist es so sein Leben. Also damals in der Zeit der Bürgerinitiative habe ich sehr viel gemacht, jetzt habe ich das alles wieder ein bisschen reduziert. Jetzt schreibe ich halt immer wieder an irgendwelche Magistratsabteilungen, wenn was nicht in Ordnung ist. Da muss man halt x-mal schreiben bis einmal was gemacht wird. Seien es Ampeln oder Leitlinien, die halt schlecht oder nicht verlegt sind. Die Blindenakustikampeln werden immer leiser gedreht, weil es die Anrainer stört. Da gibt es so irrwitzige Lösungen, dass du die mit einem Schlüssel aktivieren musst, also die Blindendampel tackern ja anders, wenn es grün ist, als wenn es rot ist. Sie sollten schnell tackern, wenn es grün ist, und das muss man eben immer durch einen Knopfdruck aktivieren. Also in anderen Städten, sowie in Schweden zum Beispiel ist es immer so, dass es bei Grün eben schneller tickt, und in Österreich muss du das halt aktivieren, dazu musst du dich mal zum Ampelmast durchhanteln. Dazu muss es natürlich auch ein Auffindegeräusch geben, damit du überhaupt weißt, wo diese Akustikampel ist. Dieses Auffindegeräusch hört man extrem schlecht aus dem Verkehrslärm heraus. Das ist urschwer zu orten, dann hast du diese flachen Gehsteige daneben. Du pendelst mit dem Stock herum, pendelst dadurch schon oft auf die Fahrbahn, weil du einfach die Stange nicht findest, weil das Auffindegeräusch zu leise ist. Am Ampelmast drückst du dann den Taster, dass es bei Grün schneller es tackert, wenn es funktioniert. Sehr viele funktionieren nicht, das wurde auch irgendwie an die Blindenvereine und an die Hilfsgemeinschaft ausgelagert. Also was heißt ausgelagert, die Gemeinde Wien kontrolliert offensichtlich einfach nicht mehr selber ob ihre Blindenakustikampeln funktionieren, sondern da gibt es den mühsamen Prozess, dass eben Blindenorganisationen oder Menschen das selber melden müssen. Dann dauert es manchmal Monate, bis der Schaden behoben wird, also das ist wirklich sehr unangenehm. Und eben das gegenüberliegende Tackern sollte dich über die Straße leiten und das ist auch schon oft sehr früh

wieder aus, bevor du dann auch auf der anderen Seite bist. Also das ist nicht gut. Es ist also pro forma was gemacht unter dem Motto: Wir haben viele Akustikampeln, allerdings sind sie zu leise oder wir haben viele Leitlinien am Boden, aber man kann sie nicht gescheit tasten, weil sie viel zu wenig stark erhaben sind, weil sie nur mit Farbe oft aufgetragen werden. Und bei jedem Schneeräumen werden sie durch den Schneepflug wieder abgeschabt zum Beispiel. Dann gibt es die tollen Begegnungszonen, wo es überhaupt keine Gehsteigkanten mehr gibt, wo du überhaupt nicht weißt, wo bin ich jetzt? In der Mariahilfer Straße zum Beispiel. Gut, da haben sie am Rand entlang schon Blindenleitlinien gemacht, die man sogar halbwegs spürt, das muss man sagen, die sind okay. Aber dafür merkst du nicht, wenn eine Quergasse kommt. Ich meine diese Blindenampeln gehen teilweise einfach drüber. Das geht einfach durch, das finde ich schon störend, weil ich möchte, ein bisschen in die Richtung gewarnt werden: Achtung jetzt kommt eine Quergasse. Und ich weiß auch nicht wo kann ich diese Begegnungszone queren? Weil die Farbunterschiede, die für die Leute halt zu sehen sind, die sind für mich und für alle Blinden nicht wahrnehmbar. Genauso ist es auch bei den Radwegen das ist extrem gefährlich. Dort ist es so, dass du, um die Blindenampeln zu erreichen den Radweg queren musst und du weißt das gar nicht, weil oft ist der Radweg am Gehsteig und nicht mitgeregelt mit der Blindenampel. Jetzt wirst du da eigentlich drüber gelockt, von dem Ticken, du denkst, du wirst schnell zur Ampel und querst dabei einfach mal den Radweg. Wir setzen uns eigentlich für das Zwei-Sinne-Prinzip ein. Alles, was an Bodenbelag anders aussieht, muss sich auch anders anfühlen. Es muss erkennbar sein, wo man sich befindet. Bin ich jetzt am Radweg oder bin ich auf der Fahrbahn? Oder es muss einen Niveauunterschied geben. Für uns dürfte es keine Nullabsenkungen geben, es kann Abschrägungen geben, damit natürlich der Rollstuhl oder Rollator oder ähnliches drüber kommt, aber es muss trotzdem noch der Niveauunterschied so groß sein, dass man ihn als Kante erkennt und feststellen kann, dass sich dort eine Fahrbahn befindet. Der Unterschied müsste mindestens fünf Zentimeter sein oder es gibt eine senkrechte Kante von drei Zentimeter. Darauf hat man sich einmal geeinigt, das ist aber schon sehr knapp und das wird nicht mehr eingehalten. Es ist auch dumm gemacht, dort wo die Blindenakustikampeln sind, dort ist es abgeflacht. Ich meine dann mache ich doch die Blindenakustik dort, wo die Stufe ist, damit die Blinden wissen, okay da ist jetzt dann die Fahrbahn und mache für die Rollstuhlfahrer dann eben halt den flachen Bereich.

Stefan Schäfer

Das habe ich im Gespräch letztens mit dem Planungsverantwortlichen in Berlin auch schon thematisiert, diese Doppelquerungen. Dass man, genau wie Sie sagen, bei drei Metern von den vier Metern Schutzweg wirklich die fünf bis sechs Zentimeter hohe Kante mit Blindenakustikampeln macht und dann noch weitere Leitlinien wirklich vorsieht, um dann daneben noch einen Meter auf null Zentimeter abzusenken.

Vereinsmitglied

Ja, wobei ich finde das Nullabsenken eigentlich schon generell gefährlich sind, weil du weißt nicht, ob du immer auf der Leitlinie gehst. Und Null ist echt gefährlich, denn du merkst dann gar nichts. Für uns wäre es schon wichtig, dass es ein bisschen eine Abschrägung gibt, dass du irgendeine Chance hast was zu merken.

Auch diese runden Vorziehungen der Gehsteige, wir nennen sie immer Ohrwascheln. Die sind ja für die Leute recht praktisch damit die Fußgänger besser sehen können bzw. weiter hervorgehen können. Für uns sind sie oft blöd, weil eigentlich möchtest du dich an der Gehsteigkante orientieren damit du gerade über die Straße kommst, aber wenn du auf eine runde Kante hast, also einen Halbkreis vor dir hast, kannst du dich ja nicht daran orientieren.

Stefan Schäfer

Was bräuchte es dann in dem Bereich, wenn man sagt, man hat jetzt diese Ohrwascheln, was würde da die Orientierung erleichtern?

Vereinsmitglied

Da würde es helfen, wenn man einen geraden Streifen tastbar als Aufmerksamkeitsfeld macht, welches quer zur Richtung ist, das könntest dir da die gerade Richtung anzeigen sozusagen. Das Feld scheidet quasi das Ohrwaschel ab und es gibt dann so einen geraden Strich wie bei einem großen G.

Stefan Schäfer

Also da bräuchte es dann, wiederum Lösungen?

Vereinsmitglied

Man bräuchte taktile Markierungen, dass du weißt, ok, gut, so ist deine Richtung zum Beispiel, das wäre dann besser.

Stefan Schäfer

Sie haben es jetzt eben gerade auch schon angesprochen. Die Kanten sind natürlich essentiell für die Orientierung. Da würde mich noch ein bisschen interessieren., es gibt ja den Langstock als Hilfsmittel. Welche Rolle kommt ihm zu und welche Unterschiede gibt es denn da? Ich frage auch weil das Thema bei der Recherche mehrfach aufgekommen ist, da es da natürlich über den zeitlichen Verlauf auch Veränderungen gegeben hat. Kann man die irgendwie unterscheiden?

Vereinsmitglied

Für mich sind alle Langstöcke im Prinzip gleich. Jetzt gibt es halt welche aus Carbon, die sind sehr leicht, das ist angenehm. Ich meine der Langstock ist einfach das Wichtigste, mit dem du pendelst. Damit du ganz einfach mechanisch weißt, wo was ist. Das ist halt sehr simpel, aber ein sehr gutes Hilfsmittel, das unbedingt notwendig ist.

Stefan Schäfer

Und dann gibt es ja auf der anderen Seite noch die Blindenführhunde. Könnten Sie da sagen, für wen sich so einen Blindenführhund eigentlich eignet?

Vereinsmitglied

Für Leute, die eigentlich eh schon selber sehr mobil sind. Weil die müssen sich ja um den Hund kümmern können und mit dem Gassi gehen und den auch freilaufen lassen und so weiter. Da gibt es ja dann auch wieder Bedürfnisse.

Stefan Schäfer

Und gibt es da dann noch irgendwelche speziellen Anforderungen an den öffentlichen Raum, wenn man einen Blindenführhund hat?

Vereinsmitglied

Ja sicher. Du brauchst halt oft Flächen, wo du den Hund laufen lassen kannst. Dann brauchst du auch bei den Sitzen in der Straßenbahn genug Platz, dass der Hund sich dort hinlegen kann, weil das sind ja manchmal doch größere Hunde. Damit die das von der Kraft her können, müssen die größer sein. Und ja, da ist es in der Bahn oft so, dass dann zum Beispiel der Platz nicht vorhanden ist, dass man dem Hund gescheit hinlegt, ohne dass die Füße des Hundes dann in den Gang ragen. Und dann kommen diese Wagen durch mit dem Essen und Kaffee, dann fahren die dem Hund auf die Pfoten. Also das habe

ich schon öfter gehört von Leuten mit Hund, dass die das als störend empfinden, dass da so wenig Platz ist bei den Behindertensitzen für die Blinden. Also beim Rollstuhlplatz ist ja schon relativ viel Platz mitgedacht, bei den Sitzen für die Sehbehinderten ist das anscheinend nicht immer so.

Stefan Schäfer

Aber jetzt wirklich nochmal auf den öffentlichen Raum bezogen?

Vereinsmitglied

Das du halt einfach Flächen hast, wo du den Hund gut laufen lassen kannst, wo es vielleicht auch ein bisschen eine Abgrenzung zur Fahrbahn gibt. Dass du halt öfter einen Park hast oder so. Na ja, und das unbedingt die Fahrbahn und der Gehsteig unterscheidbar sind, da der Hund nicht sagen kann, wann du über die Straße gehen kannst. Du musst das selber hören und dem Hund das Kommando geben. Also der kann den Verkehr nicht richtig einschätzen. Das heißt er kann dich zwar zur Ampel führen zum Beispiel, aber wenn keine Ampel da ist, wird es schwierig. Er kann dir den Rand des Gehsteiges zeigen, wenn er diesen erkennt, also wenn entweder eine Stufe vorhanden ist oder vielleicht, auch wenn es einen Farbunterschied gibt, der müsste aber immer gleich sein, weil der Hund muss, das ja einmal verinnerlichen, nach dem Motto: Das ist der Gehsteig und da ist der Rand sozusagen. Und wenn es jetzt zum Beispiel gar keinen Farbunterschied und nix anderes gibt, weiß er es ja auch nicht. Also nur einen Strich kann er nicht erkennen, wenn dieser die Trennung zum Radweg darstellt oder er kann natürlich auch das Symbol des Radwegs nicht erkennen, was da vielleicht aufgezeichnet ist. In erster Linie ist der Hund einfach dafür gut, dass er dich an stehenden Hindernissen vorbeiführt, also dass du nicht an eine Stange oder in eine Tafel rennst, die irgendwo hervorragt oder mit dem Stock unten nicht greifen könntest. Er kann dir eine Tür zeigen oder einen Eingang. Du musst ihm halt auch die Richtung sagen, wo du die Tür gezeigt haben willst, dass er dir diese treffend zeigt. Da bleibt er halt vorher stehen. Und dann musst du halt mit dem Stock wieder schauen was da ist. Aber es ist jetzt nicht so, dass dich der sicher über die Straße führen kann oder so. Das wäre eine Überforderung. So habe ich es gesagt bekommen von allen Hundeschulen, weil ich mich selber auch dafür interessiert habe.

Stefan Schäfer

Könnten Sie so aus dem Bauch ungefähr abschätzen wie die die Verteilung der Nutzenden zwischen diesen beiden Hilfsmitteln zwischen Langstock und Blindenführungen ungefähr ist?

Vereinsmitglied

Ja, viel mehr haben einen Stock. Den Stock haben die Blindenhundführer auch teilweise, also weil der Hund dann eben stehen bleibt, wenn irgendwas ist und du dann den Stock wieder greifen musst, um zu erfahren, was es ist. Außer vielleicht, wenn sie auf einem Weg sind, wo sie sich eh so gut auskennen und die zwei Hindernisse kennen, dort dann vielleicht nicht, das weiß ich nicht, aber üblicherweise sollte man auf jeden Fall den Stock mithaben, auch wenn man den Hund hat. Man hat ihn dann vielleicht zusammengeklappt mit und klappt ihn dann halt erst aus. Und ob sie dann einen Langstock oder einen Kurzstock haben, kann ich nicht sagen. Ich habe einen sehr langen Stock, der hat 1,50 m, weil ich gern relativ schnell gehe und deswegen vor mir weit tasten möchte: Und ja, also wenn zehn Prozent der Blinden in Wien einen Hund haben, ist es glaube ich eh viel. Ich glaube es sind nicht einmal so viele.

Stefan Schäfer

Das ist ja eine klare Tendenz. Und dann würde mich noch interessieren, welche Rolle spielen den Blindenstadtpläne beziehungsweise haptische Stadtpläne eigentlich in Wien oder Österreich?

Vereinsmitglied

Ich glaube ehrlich gesagt eine kleine. Ich habe mir auch einmal einen besorgt. Es ist halt dann irrsinnig groß und unübersichtlich, weil du halt die Schrift nicht hinbringst. Du kannst nur irgendwelche Braillebuchstabenabkürzungen schreiben, weil die Schrift ja sehr groß ist. Also was ich jetzt selber mache, sind zum Beispiel verbale Wegbeschreibung für die Volkshochschulen. Das finde ich halt besser, wenn man einen Weg beschrieben bekommt. Auf so eine Weise, die halt für blinde Menschen brauchbar ist, dass ich natürlich von dem ausgehe, von wo der Blinde kommt und die Fahrtrichtung zum Beispiel aus der man aus dem Verkehrsmittel aussteigt als Bezugspunkt nehme. Ich kann es nicht so machen wie in Google Maps. Sie gehen die Straße entlang, wenn ich nicht weiß auf welcher ich bin. Also wenn ich einen neuen Weg mache, dann rufe ich irgendwen an und sage: Hey wie gehe ich da? Und dann lasse ich mir das erklären. Okay du steigst aus. Du gehst die, weiß ich nicht Straße entlang und du schaust in Fahrtrichtung, gehst die erste Gasse rechts rein, dann biegst du nach links ab, querst zwei Gassen und die zweite Gasse gehst du dann rechts rein, da bleibst du am rechten Gehsteig und dann ist es, was weiß ich an der nächsten Ecke oder so. So in der Art, dass man sich halt sozusagen ein inneres Bild einmal machen kann. Und natürlich sehr schwer sind immer die offenen Flächen, also es ist viel leichter sich an einer Häuserkante entlang zu orientieren, als wenn du nur eine offene Fläche hast, wo du nichts hörst. Sonst hörst du immer den Schall der Hauswand neben dir. Oder du kannst dich auch entlangtasten, aber meistens hört man halt den Schall, also ich zumindest. Und wenn du so einen offenen Platz hast oder einen freien Park hast, ist es viel schwieriger, weil dann hast du nicht so nah irgendwas Akustisches, an dem du dich entlang orientieren kannst oder die Richtung behältst. Und du kannst halt dann urleicht die Richtung verlieren und vor allem, wenn es so schön geschwungene Bögen sind, die den Leuten halt gefallen, dann ist es natürlich viel schwieriger. Es ist natürlich viel leichter, sich in so einem rechtwinkeligen Ding zurechtzufinden, das ist natürlich viel einfacher. Und es können Dinge bei der Orientierung helfen, beispielsweise Bäche, weil die plätschern, oder ein Springbrunnen. Oder manchmal hilft auch eine Lüftung. Da finde ich zum Beispiel in Heiligenstadt sehr leicht den Eingang vom Bahnhof, weil ich weiß, da rechts daneben, da läuft immer die Lüftung.

Stefan Schäfer

Gibt es darüber hinaus noch andere technische Hilfsmittel, die Sie dabei unterstützen, eigenständig mobil zu sein?

Vereinsmitglied

Ja manchmal schalte ich mein Navi ein, da nehme ich das „Blindsquare“. Das ist ein Fußgängernavi. Das verwende ich manchmal. Das sagt dir dann halt welche Gassen du gerade querst oder so oder gibt an, an welcher Kreuzung du bist. Vorher solltest du eigentlich mal ungefähr wissen, auf welcher Gasse du überhaupt bist, weil so genau funktioniert es oft mit der Ortung nicht und zu den genauen Hausnummer kannst es dich nicht hinführen, aber so ungefähr. Und das hat auch so eine Funktion, wo du dich umsehen kannst. Also dann hältst du das halt in verschiedene Richtungen und dann sagt es halt was dort in der Richtung für Geschäfte und Straßen sind. Also wenn man so grob die Orientierung braucht oder sich irgendwo verlaufen hat, wo man eh weiß wo man wäre, aber man hat halt die Orientierung verloren, dann kann das einem schon helfen, dass man die Orientierung wieder findet. Oder eben während des Gehens, wenn ich eine bestimmte Gasse suche, dann finde ich es natürlich schon angenehm, wenn es mir jetzt sagt, das ist die Kreuzung mit der Martinstraße und sich das mit der Wegbeschreibung deckt. Dann gehst du die Gasse entlang und dann weiß du halt, ja okay ich bin richtig, das ist jetzt die Martinstraße oder so. Oder beim Wandern nütze ich natürlich auch, weil da kannst du dir selber Punkte markieren. Dann hast du immer so ungefähr die Richtung. Auf so viel Uhr ist das Ziel. Es ist jetzt nicht der Wahnsinnseinsatz, aber es ist nicht schlecht.

Stefan Schäfer

Das System funktioniert in Gesamtösterreich?

Vereinsmitglied

Ja, aber das ist kein gescheites Fußgängernavi, wo du alle Straßen drauf hast. Das ist halt mehr so, dass es dir sagt, auf so und so viel Uhr ist dein Ziel zum Beispiel, wenn du irgendein Ziel markiert hast. Oder es dir sagt auf welcher Straße du entlang gehst, das funktioniert. Im Wald kann es nichts. Also ich glaube schon, dass es in ganz Österreich funktioniert, ehrlich gesagt. Ich nehme mal schon an.

Stefan Schäfer

Wie stehen Sie zum Konzept Supergrätzl?

Vereinsmitglied

Ich weiß nicht. Ich denk mir eigentlich immer das ist der urkas. Also dann wird alles abgeflacht und dann muss du erst wieder alles neu lernen, wie geht das, wie funktioniert das überhaupt? Und ja, keine Ahnung, dann fahren die Radfahrer kreuz und quer womöglich. Also ich hätte in solchen Begegnungszonen und solchen Sachen gern wirklich getrennte Bereiche für Fußgänger, einen eigenen Bereich, der nur für Fußgänger ist, dass du am Rand irgendwo einen Streifen hast oder einen altmodischen Gehsteig hast, wo du halt gehen kannst. Du musst ihn ja nicht nutzen, wenn du nicht willst, aber du kannst. Das wäre einfach sehr angenehm. Wo keine Radler sein dürfen. Wo Leute, die halt auch vielleicht mit kleinen Kindern in Sicherheit sein wollen oder blinde Leute, die es halt nutzen wollen, gehen können. Wenn das so einen „Safe Space“ so zu sagen am Rand gibt oder auch in der Mitte egal. Aber am Rand kannst du vielleicht an der Hausmauer gut orientieren zum Beispiel, das wäre angenehm.

Stefan Schäfer

Also wenn ich Sie richtig verstehe, begrüßen Sie eigentlich die Beibehaltung der Unterschiede bzw. Niveauunterschiede mit den Kanten?

Vereinsmitglied

Es muss ja nicht für alle oder für den ganzen Platz sein, aber dass es so einen Bereich am Rand gibt, wo du zumindest keine Radfahrer hast. Und da ich den Bereich erkennen muss, muss er halt niveaumäßig unterschieden sein, sonst ist es schwierig. Eine reine Fußgängerzone fand ich sehr angenehm. Das ist natürlich viel angenehmer, wenn da keine Autos fahren dürfen, noch dazu eben die Elektroautos hörst du nicht, jetzt ist das natürlich blöd. Wenn du da herumrennst, die Radler hörst du nicht, die E-Scooter hörst du schlecht. Also ich meine, das ist natürlich sehr zach. Eine normale Fußgängerzone ist sozusagen sicherer, weil da weißt du dann wirklich: Okay gut, da kannst du überall gehen, das ist angenehm.

Stefan Schäfer

Das beschreibt glaub ich schon ganz gut, Ihre Antwort auf die andere Frage, die ich gehabt hätte, nämlich wie das ideale Grätzl eigentlich aussieht.

Vereinsmitglied

Das ideale Grätzl hätte eine Fußgängerzone, rechtwinklig schöne Ränder von den Gehwegen aus, dass du wirklich gerade Ränder hast, so zum Beispiel Beetsteinkanten oder so, wo du dich entlang tasten kannst. Oder dass du durchgehend ein Gras hast am Rand des Weges, dass du nicht die Bänke hast, die

mitten am Asphalt stehen, weil da stößt man sich dann gern das Schienbein an. Die Bank soll bitte in der Wiese stehen, der Asphaltbereich, der als Gehbereich gekennzeichnet ist, soll einbaufrei sein. Dass du weißt, ok, gut, am Asphalt kannst du gehen zum Beispiel. Oder es gibt halt als Notlösung eine Blindenleitlinie, die du entlang gehen kannst, dann musst du halt wieder auf der Leitlinie gehen, das ist auch ein bisschen fad ist. Der Weg soll frei von Hindernissen, vor allem frei von fahrenden Hindernissen sein.

Stefan Schäfer

Zu präferieren wäre aber auf jeden Fall die konkrete Ausgestaltung und Leitlinien sind dann eher quasi an zweiter Stelle, wenn überhaupt einzusetzen, wenn ich Sie richtig verstehe?

Vereinsmitglied

Hmn, ja. Und dass es rechtwinklig ist, das macht es eben wie gesagt leichter. Keine schrägen Querungen, sondern halt alles so schön gerade Linien das ist dann einfach viel leichter für die Orientierung.

Stefan Schäfer

Und wie sollte der Freiraum gestaltet sein, um für Sie zugänglich zu sein? Also weil Sie haben ja sehr gut beschrieben, wie quasi der Gehsteigbereich ausschauen sollte.

Vereinsmitglied

Ich habe jetzt eigentlich nicht an den Gehsteigbereich gedacht. Ich habe an den Freiraum gedacht, an den Park. Ich sitze gerade in einem Park und habe mir gedacht in dem Park wäre es einfach auch cool, wenn die Wege eher gerade wären. Vielleicht gar nicht so breit, zumindest das es vielleicht auch schmale Fußwege gibt, wo keine Radler sind, die man gut tastbar erkennen kann, aus Asphalt oder auch aus Erde. Ich meine, ich gehe wandern, also was soll ich sagen zum Freiraum? Meinen Sie den Freiraum in der Stadt?

Stefan Schäfer

Genau richtig.

Vereinsmitglied

Es sollten keine Hindernisse, die in Kopfhöhe plötzlich hervorkommen geben, auch nicht auf Spielplätzen. Es darf ruhig bergauf und bergab gehen, das ist okay. Unterschiedliche Untergründe sind ebenfalls okay. Ich gehe gerne auf der Erde. Vor allem nichts Spitzes, was dir irgendwie auf Kopfhöhe entgegenrast oder keine Schaukel, die auf dich fliegt, ohne Vorwarnung. Also wenn du dich zum Beispiel einer Schaukel oder sowas näherst, ist es wichtig, dass der Boden anders wird, also dass der Boden entweder so eine Gummimatte ist oder es Rindenmulch gibt, dass sich da wirklich merklich was ändert. Dass du weißt, Achtung, hier kommt das andere, hier ist ein anderer Bereich oder das solche Bereiche überhaupt eingezäunt wären. Dass solche gefährlichen Dinge, die auf dich fliegen können, wie zum Beispiel schaukelnde Kinder, wenn diese Dinge echt ein bisschen eingefasst wären mit so einem hübschen Zaun, dass du weißt, Achtung da ist jetzt was, was dich treffen kann. Aber sonst alles frei, also nur bei den Schaukeln die halt durch die Luft fliegen. Dass die Bereiche immer, also dass die Bodenbereiche immer getrennt sind, irgendwie. Dass du weißt, okay, da ist der Weg, der ist in dem Bereich, der greift sich immer ähnlich an und da habe ich meine Orientierung und die anderen Flächen sind irgendwie haptisch anders, der Boden ist anders.

Stefan Schäfer

Dann würde ich noch mal so ein bisschen zu diesem Block „Information, Partizipation“ habe ich den genannt, kommen wollen. Jetzt ist es so, dass in den letzten Jahren ja von unterschiedlichen politischen Ebenen beziehungsweise ja grundsätzlich Partizipation mehr auch im Bereich der Stadtplanung eigentlich forciert worden ist. Da würde mich jetzt Ihre persönliche Meinung interessieren. Wie bewerten Sie denn die Partizipationsmöglichkeiten aus ihrer Perspektive heraus, in der Stadt Wien?

Vereinsmitglied

Schlecht muss ich sagen, schlecht, weil wir zwar bei diversen Planungen dabei sind, aber da bekommst du ganz normale Pläne. Dann versuchen sie dir irgendwie ein bisschen den Plan, vielleicht zu erklären. Oder du musst ihn selber zum Ende hin mitnehmen. Aber das funktioniert nie gescheit. Ja, also wenn du blinde Leute einbeziehst, brauchst du zumindest haptische Pläne oder du musst vor Ort hingehen und es muss erklärt werden, was da genau wo geplant ist, weil sonst ist das wirklich eine Scheinpartizipation, wenn du das mit normalen Plänen machen sollst. Ich meine es funktioniert einfach nicht gescheit. Ich meine, ja es ist ein bisschen besser als nichts, aber wenig besser muss ich sagen. Gerade heutzutage könnte man noch so viel mit 3D-Druckern oder so machen. Man könnte die geplanten Veränderungen dreidimensional darstellen. Das wäre zum Beispiel eine gute Partizipationsmöglichkeit, wenn man sowas macht, weil dann weißt du wirklich, von was die überhaupt Rede ist.

Aber es ist natürlich grundsätzlich gut, dass man in Gremien dabei ist, aber bei der Stadtplanung mit diesen Plänen das ist immer eine Katastrophe.

Stefan Schäfer

Dann ist es ja jetzt auch so, dass vieles natürlich mehr und mehr auch im digitalen Bereich stattfindet. Gerade auch digitale Partizipationsformate. Sehen Sie das als gute Entwicklung oder eher als schlechte Entwicklung?

Vereinsmitglied

Welche meinen Sie denn da? Ich verwende WhatsApp, das ist relativ barrierefrei, aber das ist nur Social Media. Das ist jetzt keine Partizipation oder ich unterschreibe mal irgendwelche Petitionen online, aber da funktionieren auch nicht alle. Sind nicht einmal alle barrierefrei. Sehr viele sind es nicht. Meinen Sie jetzt Partizipationsformate von der Stadtplanung her?

Stefan Schäfer

Genau von der Stadtplanung. Meine Intention war jetzt die, dass natürlich auch viele Pläne und dergleichen digital abrufbar sind.

Vereinsmitglied

Ja, aber davon habe ich ja nichts. Die kann ich gar nicht nützen.

Stefan Schäfer

Also da wären wir dann wieder bei dem Punkt, den Sie vorher eben auch angesprochen hatten.

Vereinsmitglied

Da bräuchte es dreidimensionale Modell, damit man das irgendwie, wirklich begreifen kann sozusagen.

Stefan Schäfer

Dann würde mich noch interessieren jetzt ist es ja so, dass natürlich auch viele Amtsgänge und dergleichen jetzt auch zunehmend digital möglich sind. Wirkt sich das auf Ihre Mobilität auch aus? Ist es so, dass dann dadurch auch Wege wegfallen oder sich verändern?

Vereinsmitglied

Ja sicher. Ich meine, wenn etwas gut barrierefrei gemacht ist, dann füllt man es natürlich im Internet aus, das ist klar. Das ist dann auch gut so. Manche sind brauchbar gemacht, dass man sie auch als Blinder ausfüllen kann, dann ist es schon gut. Man hat ja auch nicht immer die Zeit. Ich gehe arbeiten und natürlich man ist froh, wenn man dann nicht hinfahren muss. Auf der anderen Seite lässt halt das telefonische Service sehr nach. Das ist wiederum sehr schade, also man kommt immer weniger an kompetente Personen am Telefon, sondern nur an irgendwelche Call Center Agents, die nichts machen können und sich teilweise nicht gut auskennen. Das ist halt schade. Das ist wieder ein Minuspunkt was wahrscheinlich auch mit dem Digitalen zu tun hat, weil man sich denkt, man kann eh alles online machen. Aber ja, oft findet man halt online auch nur die die Regelfälle oder die ganz normalen Durchschnittsfälle und wenn man tiefere Informationen will, findet man sie oft halt auch nicht. Oder muss ewig suchen, vor allem wenn man blind ist.

Stefan Schäfer

Das sind ja jetzt quasi relativ geregelte Dinge gewesen, also jetzt auch mit dem Partizipationsprozessen und der Gleichen. Wie sieht es denn aus mit kleinräumigen Bauvorhaben? Also ich denke jetzt an Kanalarbeiten, Gerüstabbau und der Gleichen.

Vereinsmitglied

Urmühsamme Hindernisse. Die Bauarbeiter stellen die Tafel deppert auf. Die Sockel von diesen mobilen Tafeln, die so scharfkantig sind, die ich dauernd bei mir in der Gegend habe, sind verdreht aufgestellt. Die sollten ja unten so groß sein wie oben, damit du eben mit dem Stock spüren kannst, wie groß oben das Schild ist. Und dann stellen die das Fußteil von dem Stück verdreht auf, dann funktioniert das erst recht wieder nicht. Oder sie stellen es auf den Gehsteig anstatt auf die Straße. Sodass du halt, wenn du halt eh schon enge Gehsteige hast, ziemlich eingengt bist. Der Herr K. schickt das in seinem Newsletter aus. Der hat seinen privaten tollen Newsletter seit vielen Jahren, so eine Mailingliste und da schickt er diese ganzen offiziellen Informationen der Gemeinde Wien aus, wo was umgebaut wird oder Gleisbauarbeiten stattfinden. Das ist schon sehr hilfreich, dass er das ausschickt, aber da steht halt dann auch nur drinnen von Hausnummer so und so viel wird irgendwas gebaut. Aber dann bist du zumindest vorgewarnt, dass du dort mit einer Baustelle rechnen kannst. Aber du weißt natürlich dann auch nicht genau wie es dort aussieht. Und alles kriegt er ja bei weitem nicht mit. Also das ist nur ein kleiner Teil.

Stefan Schäfer

Also läuft das quasi über den Herrn K. privat? Der sich da wirklich engagiert?

Vereinsmitglied

Ja, der hat eine private Mailingliste und das sind irrsinnig viele Blinde drin, die das lesen. Aber wie gesagt sonst wird es halt nicht kommuniziert. Du stehst halt da und vor allem das Bewusstsein dafür ist überhaupt nicht da. Das wäre einfach wie, als wenn man jemandem Nebel ins Gesicht sprüht. Wenn es Lärm gibt, kann ich die Straße nicht queren, weil ich das Auto nicht höre. Und wenn die Baustelle laut ist, muss ich dort mit dem Stock wackeln und brüllen und hoffen, dass die einmal ihren Lkw oder ihre Baumaschine oder irgendwas mal kurz abdrehen, damit ich wieder was hören kann. Und wenn sie es nicht machen, dann muss ich einfach über die Straße gehen, ohne was zu hören und zu sehen. Und

hoffen, dass ich es überlebe. Und das ist jetzt genauso bei irgendeinem depperten Rasenmäher oder bei irgendeinem anderen Lärm. Und die Leute checken es einfach nicht, dass das einfach eine totale Behinderung ist. Es ist, als wenn dir jemand die Augen zuhältst, wenn du über die Straße gehen willst. Du kannst dann einfach die Autos nicht wahrnehmen.

Stefan Schäfer

Aber offizielle Kanäle gibt es dazu also nicht? Offizielle Informationskanäle zu Bauvorhaben oder dergleichen?

Vereinsmitglied

Naja, es gibt diesen Informationsdienst der Stadt Wien und die schicken das eben an den Herrn K. und der schickt es über seine Mailingliste aus. Also das ist das Einzige. Ja, das ist eigentlich von Herrn K. gemacht. Seit vielen, vielen Jahrzehnten oder Jahren. Aber das ist privat. Aber vielleicht ist das irgendwo ausgeschrieben.

Stefan Schäfer

Aber jetzt explizit, dass man sagt, man kriegt da eine Information, man kann da irgendwie einstellen, dass ist mein Bewegungsradius, das ist meine Strecken, so etwas gibt es nicht?

Vereinsmitglied

Kenne ich nicht.

Stefan Schäfer

Ich habe jetzt letztens auch ein Gespräch mit der Mobilitätsagentur geführt. Wo das Thema der Schanigärten auch thematisiert worden ist. Und dass das auch mehr und mehr eigentlich als Hindernis wahrgenommen wird. Würden Sie das ebenfalls so bewerten?

Vereinsmitglied

Naja schauen Sie, wenn ich mitten auf der Blindenleitlinie bin und der Schanigarten ist dann schon knapp daneben, dann ja. Ich meine das hängt immer auch davon ab, wahrscheinlich wo man wohnt. Wenn man im ersten Bezirk wohnt, man also dauernd Schanigärten hat, dann ist das unernervig. Was halt besonders nervig ist, wenn irgendwelche Stehtische hingestellt werden, die unten kleiner sind als oben, also dort wo man sie mit dem Stock ertasten kann, sind sie kleiner, dann rennt man halt dagegen oder tut sich weh oder es fliegen halt irgendwelche Sachen runter. Ich finde es jetzt nicht so schlimm, solange daneben am Gehsteig genug Platz ist. Ich finde die gehören halt schon abgegrenzt, wenn dort rundherum so eine Art feiner Zaun ist, oder das Ganze ist auf einer erhöhten Plattform oder so ist, dann hast du eine klare Abgrenzung, an der du dich entlangtasten kannst. Wenn der Schanigarten mitten am Gehsteig ist und die eine Person tut halt ihren Sessel einen Meter zurück und dann steht dir halt der Sessel im Weg, dann ist es halt weniger günstig. Aber wenn es so eine Abgrenzung gibt, dann finde ich es jetzt nicht so schlimm. Aber es stimmt, es dürfte immer wieder Probleme damit geben. Ich habe es auch schon gehört.

Stefan Schäfer

Und Sie hatten es vorher schon ein bisschen angesprochen, dass natürlich im Winter, wenn Schnee liegt und der auch geräumt wird, dass da natürlich die Leitlinien teilweise beschädigt werden.

Vereinsmitglied

Irgendwann sind sie natürlich unterm Schnee gar nicht tastbar.

Stefan Schäfer

Genau, das wäre auch meine Frage gewesen. Gibt es denn in unterschiedlichen Jahreszeiten unterschiedliche Hindernisse?

Vereinsmitglied

Ja sicher. Im Sommer gibt es mehr Schalligkeit und E-Scooter und so Klumpert und Fahrräder, die halt irgendwo herumliegen oder die im Weg stehen. Und ja, im Winter gibt es halt dafür die Schneehaufen, die oft auch auf dem Blindenleitlinien liegen oder so. Ich meine an und für sich mag ich Schnee, weil so eine Schneeschicht sehr schön die ganzen Geräusche dämpft. Das finde ich eigentlich sehr nett, aber ja, wenn es dann nur mehr eine Matschschicht ist und dann nur mehr Lärm macht; dann ist das unangenehm. Und die Haufen sind halt oft im Weg.

Stefan Schäfer

Und wie schaut es jetzt im Herbst aus, wenn da Laub liegt, ist das auch schon ein Hindernis?

Vereinsmitglied

Nein, das stört mich überhaupt nicht. Ich bin ein Naturmensch. Mich stören diese extrem lauten und stinkenden Laubbläser, die dann wieder deppert herumfahren. Und die dann wieder am Gehsteig herumfahren. Das finde ich schrecklich. Zum Beispiel im Winter. Normalerweise musst du dich drauf verlassen können, dass Fahrzeuge auf der Straße sind. Im Winter fahren plötzlich, wenn es schneit auf dem Gehsteig irgendwelche Leute wie Traktoren herum, die dort schneeräumen. Und das ist urgefährlich. Die sehen nichts, weil es schneit und ich rechne nicht damit, dass die auf dem Gehsteig sind. Ich kann das auch nicht so genau verorten, wo das Fahrzeug ist. Ich finde das sehr bedrohlich. Früher habe sie geschaufelt, das war viel angenehmer, das war nicht gefährlich. Aber jetzt fahren sie überall mit ihren Maschinen rum. Ich finde am Gehsteig darf einfach nichts fahren, ja zumindest nichts Motorisiertes. Das ist unangenehm.

Stefan Schäfer

Das kann ich mir vorstellen. Und dann wäre ich eigentlich schon beim letzten Block mit der Überschrift „Ausblick“. Das wäre jetzt der der letzte kleine Block und da würde mich interessieren, welche Eckpfeiler sollte es denn geben, um eine inklusive Mobilitätsplanung zu ermöglichen oder welche sind zwingend notwendig, die in der Zukunft umgesetzt werden sollten?

Vereinsmitglied

Dass du einfach eine Erkennbarkeit, eine eindeutige tastbare Erkennbarkeit von Gefahrenbereichen hast, also sei es bei Radwegen oder Fahrbahnen, es muss sich anders angreifen, das muss absolut erkennbar sein. Oder es muss eben einen Niveauunterschied geben. In jede Planung müssen blinde Menschen miteinbezogen werden und mitgedacht werden, dass das wirklich ordentlich geplant wird.

Stefan Schäfer

Gut, das geht eigentlich Hand in Hand mit der mit der nächsten Frage, was Sie sich für die Zukunft, für den Fußverkehr in Wien wünschen würden.

Vereinsmitglied

Für den Fußverkehr. Schöne breite Gehsteige. Ruhige Wege. Viel Grün. Schatten im Sommer. Das ist zum Beispiel auch noch ganz wichtig. Im Sommer wird es immer heißer und es ist wichtig, dass alle Haltestellen ordentlich mit Bäumen oder anderen Maßnahmen beschattet werden, weil wenn du blind

bist, kannst du leider nicht 50 Meter weiter weg, irgendwo im Schatten warten und schauen, wann deine Bim kommt, sondern du musst in der Nähe stehen, damit du hörst, wann die Bim kommt. Und dann muss ich manchmal echt schrecklicherweise in der prallen Sonne stehen bei 35 Grad oder mehr und das finde ich ganz extrem ungut. Schatten und Wasserstellen, die du auch mit Leitlinien zum Beispiel irgendwie markierst sind wichtig, sodass du die auch direkt findest. Es ist ja nett, dass jetzt überall Wasserbrunnen gebaut werden, aber wenn ich nicht weiß, wo sie sind, kann ich sie nicht nützen. Sie müssen markiert sein, dass ich sie halt finden kann.

Stefan Schäfer

Aber das dann auch wieder ganz einheitlich in der gesamten Stadt?

Vereinsmitglied

Ja, natürlich. Es muss einen Wiedererkennungswert geben. Du musst wissen, so findest du den Trinkbrunnen. Oder es gibt irgendein Ding, das den Brunnen aktiviert, sodass er plätschert, wenn ich vorbeigehe, was weiß ich. Aber besser ist natürlich eine Markierung, die funktioniert dann auch immer.

Stefan Schäfer

Gut, und dann wäre ich bei meiner letzten Frage, nämlich wie stellen Sie sich die Stadt Wien in zehn Jahren vor?

Vereinsmitglied

Ja schrecklich heiß im Sommer, vielleicht nicht unbedingt angenehm. Tausende Scooter die im Weg liegen. Überall Begegnungszonen und keine Gehsteige mehr, das ist eher keine schöne Vision. Ich schätze mal, dass es so sein wird.

Stefan Schäfer

Aber wenn Sie jetzt sagen könnten, okay, Sie könnten jetzt genau ihre Punkte umgesetzt sehen, wie würde dann die Stadt aussehen? Weil das war, jetzt eher eine Dystopie.

Vereinsmitglied

Dann gibt es schöne gerade Gehsteige. Dann gibt es nur so Abschrägungen für Rollstuhlfahrer, aber trotzdem noch einen ordentlichen Niveauunterschied bei diesen Kanten. Dann werden die Radfahrer und E-Scooter-Fahrer auf getrennten Bereichen fahren, also am besten auf Fahrbahnniveau oder so, das mitgeregelt wird mit den Ampeln, also dass du bei der Ampel dann auch den Radweg sicher mitqueren kannst. Und es gibt viele Wasserstellen und Bäume, damit es schön schattiger und kühler wird in der Stadt.

Eines habe ich noch vergessen. Ganz wichtig, alle Fahrzeuge haben am Vorderende ein Geräusch, das ist ganz wichtig, also dort wo sie dich zusammenführen am Vorderende müssen sie hörbar sein.

Vielleicht noch kurz zum Schluss. Ich war unlängst in der Seestadt, das ist ja so ein neues modernes Siedlungsgebiet und das ist urschade, dass die da nur auf kleinen Stückchen Leitlinien haben. Da hast du elendslange Fahrbahnen, wo du nicht mal eine farbliche Unterscheidung hast zwischen der Fahrbahn und dem Rand. Du kannst es nur daran erkennen, dass irgendwo weiter vorn wieder mal ein Grünstreifen kommt, aber das können ja nicht mal Leute, die schlecht sehen bzw. die noch einen Sehrest haben, erkennen. Also, das stelle ich mir sehr schwierig vor dort. Ich finde es echt schade, weil es ja sonst eine nette Siedlung wäre. Da fehlt es halt wieder an den Leitlinien. Zeitweise.

Stefan Schäfer

Ich sag auf jeden Fall erstmal vielen herzlichen Dank.

Vereinsmitglied

Bitte gerne. Alles Gute für die Arbeit.

Stefan Schäfer

Danke und Ihnen noch einen schönen Abend.

Vereinsmitglied

Danke ebenfalls. Wiederhören.

Anhang IX – Leitfragen und Transkript MA 18

Leitfragen Interview MA 18

Auswahl des Gebietes

- Nach welchen Kriterien wurde das Gebiet im 10. Bezirk ausgewählt?
- Was ist das Ziel des Projektes?
- Welche Projektphasen gab es und wie haben sich diese unterschieden?

Rollenverteilung

- Welche Rolle hat der Bezirk beim Projekt gehabt?
- Welche Rolle spielt die MA18 beim Projekt?
- Wie hat die Kommunikation zwischen den Magistratsabteilungen ausgeschaut/ funktioniert?

Partizipation

- Welche Beteiligungsformate gab es während des Planungsprozesses?
- Welche Verbände und Stakeholder wurden eingebunden? (Fokus insbesondere auf Menschen mit Sehbehinderungen und blinde Menschen)
- Inwiefern wurden barrierefreie Partizipationsformate angeboten?
- Wie wird sichergestellt, dass alle Menschen an Beteiligungsformaten teilnehmen können?
- Hat sich der Partizipationsprozess von anderen Projekten unterschieden? Wenn ja, inwiefern?
- Gibt es ein Handbuch bzw. Leitfäden zu barrierefreien Partizipationsformaten?

Weitere Themen

- Steht die Stadt Wien mit der Stadt Barcelona (oder anderen Städten) in einem Austausch zum Thema Supergrätzl/Superblock? Und wenn ja, wie schaut dieser aus?
- Mit welchen Instrumenten versucht die Stadt Wien dem Thema Gentrifizierung entgegenzuwirken?
- Inwiefern trägt das Konzept des Supergrätzls zu einer inklusiven Stadt bei?

Ausblick

- Wie geht es mit den Supergrätzln weiter? Sind weitere Projekte geplant?
- Wie schaut die Stadt Wien in 10 Jahren aus?

Transkript Magistrat der Stadt Wien – MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung)

InterviewpartnerIn: MitarbeiterIn der MA 18

Datum 10.11.2023

Zeit: 09:30 – 10:30 Uhr

Stefan Schäfer

Dank erstmal fürs Gespräch, fürs Möglichmachen. Vielleicht noch so ein bisschen kurz zum Kontext. Wie komme ich eigentlich zu dem Thema oder wer bin ich eigentlich, wie ist dieses ganze Thema so ein bisschen einzuordnen? Ich bin mittlerweile vor sechs Jahren nach Wien gezogen zum Bachelorstudium Raumplanung und Raumordnung. Ich habe eigentlich von Anbeginn an so Mobilitätsthemen für mich als relativ interessant empfunden und auch jetzt im Master vermehrt irgendwie den Schwerpunkt draufgelegt. Aber ich habe da halt festgestellt, einfach beim Durchlesen von diversen Konzeptionen und dergleichen. Das hat meistens Mobilität für alle, drinsteht aber nicht unbedingt Mobilität für alle drin ist beziehungsweise nicht im Detailgrad für die unterschiedlichen Gruppen auch vorhanden ist. Und das habe ich so ein bisschen zum Anlass genommen, um jetzt das relativ populäre Konzept der Superblocks, Superkieze, Supergrätzl, das heißt ja immer ein bisschen anders; noch mal in den Fokus zu nehmen, weil es für mich ja schon irgendwie die Möglichkeit eröffnet, den öffentlichen Raum komplett umzukrempeln, komplett umzugestalten, umzuverteilen. Und dass man halt da wirklich schaut, dass dieses Ziel die Lebensqualität für alle zu verändern und auch den Mobilitätsrahmen für alle wirklich auch besser passend macht. Und genau hab da mir drei Beispiele rausgesucht, unter anderem wie gesagt Wien als quasi Hauptfokus, als andere Beispiele noch Berlin und Barcelona. Aus dem Grund, weil jetzt bei der Recherche auch einfach aufgepoppt ist, dass natürlich in Barcelona auch eher den Top Down-Ansatz hat. Berlin eher so ein bisschen Bottom-up-mäßig durch den Changing Cities Verein natürlich auch ist. Und Wien so in meiner Wahrnehmung zumindest so ein bisschen Hybrid ist. Einerseits die Bürgerinnen und Bürger natürlich viel in die Richtung jetzt schon machen mit Grätzloasen, Agenda 21 vieles halt einfordern und aber natürlich die Stadt Wien auch gesagt hat: Okay wir machen jetzt einfach mal, wir machen ein Pilotprojekt. Und genau, so mal zum allgemeinen Rahmen.

Dann würde ich vielleicht direkt in die Fragen einsteigen, wenn das für dich okay ist. Genau wie gesagt, Wien hat sich entschieden das Pilotprojekt umzusetzen oder einfach mal zu machen. Und nach welchen Kriterien wurde denn das Gebiet im 10. Bezirk eigentlich ausgewählt?

MitarbeiterIn MA 18

Also grundsätzlich, warum der 10. Bezirk? Vielleicht fang ich kurz damit an, quasi dass ein Pilotbezirk geworden ist. Das war eine politische Entscheidung. Grundsätzlich ist es eben so, dass Pilotprojekte quasi von der Stadt kommen und eben auch zumindest zum großen Teil von der Stadt bezahlt und finanziert werden. Das heißt, es kam dieser Grundimpuls ein Supergrätzl als Pilotprojekt erstmal zu erproben von der Stadt. Und die Stadt quasi die Bezirke angefragt, welcher Bezirk gerne ein Supergrätzl haben möchte, und dann hat es sich eben ergeben, dass der 10. Bezirk quasi sich bereitgestellt hat. Dass der Pilot, dass er Pilotbezirk werden möchte und wir und dem Verkehrsplanungsbüro „Rosinak & Partner“ haben dann im Rahmen eines ersten Auftrags gemeinsam mit „Studio LAUT“ damals noch Florian Lorenz, potenzielle Gebiete innerhalb des 10. Bezirks, ausschließlich in Innerfavoriten, ausgewählt. Das war vordergründig in Innerfavoriten oder diese verschiedenen potenziellen Standorte, waren alle in Innerfavoriten. Ich geh vielleicht noch mal ganz kurz, da noch einen Sprung davor. Warum Supergrätzl? Ich habe schon das Gefühl, wir sind eben auch viel in Austausch mit Berlin, Barcelona und anderen Städten, die auch Superblocks umsetzen und ich finde es sehr, sehr spannend, dass ich eben schon auch so das Verständnis von Superblocks schon auch ein bisschen verschiebt, was

so die Hauptintention ist. Zum Beispiel in Berlin ist mein Eindruck eben auch, weil es eben sehr, sehr stark getrieben ist von den Bottom-up-Initiativen ist der Fokus sehr stark auf Verkehrsberuhigung. Und das Wiener Narrativ und Supergrätzl ist schon sehr stark, auch auf diese Klimafitness angelehnt, dass eigentlich Supergrätzl ist eigentlich eher ein Instrument, ein Mittel zum Zweck, um öffentlichen Raum neu zu verteilen, um auch eben klimafitte Maßnahmen, Begrünung, Cooling, grüne-blaue Infrastruktur implementieren zu können. Also das heißt. Es geht eher in meiner persönlichen Wahrnehmung darum, dass durch das Konzept Supergrätzl ja Flächen neu verteilt werden, um halt die Stadt klimafit zu gestalten, um die Transformation der Bestandsstadt hin zur Klimafitness umzusetzen, als einfach nur das Konzept als solches umzusetzen. Und das war schon eines der Hauptkriterien bei der Entscheidung der Standortwahl, weil eben dieses Gebiet in Innerfavoriten eben schon anhand der Stadtklimaanalyse, das sind eben schon mehrere Datensätze, die wir auch haben. Es ist ein Gebiet, das sehr, sehr heiß ist. Wir haben relativ wenig Grünraum und relativ wenig nah erreichbaren größeren grünen Freiraum in naher Umgebung, weshalb eben auch etwas ja die Hitze anbelangt ein hoher Bedarf ist in diesem Grätzl. Wir haben allgemeine Kriterien, wie eben zum Beispiel, dass die Außenkanten des Supergrätzls stärker befahrene Straßen von vornherein sein sollen. Auch ÖPNV soll an den Außenkanten sein. Wichtiges Element war auch, dass Bildungseinrichtungen in diesem Gebiet sind und jetzt eben in dem ausgewählten Gebiet haben wir die Mittelschule Herzgasse genau im Kern, im Zentrum des Supergrätzls und das spricht eben oder hat eben auch sehr, sehr stark für diesen Standort dort gesprochen, weil natürlich Verkehrssicherheit auch eine sehr positive Nebenfolge ist, von der Umsetzung des Superblocks, wo eben Verkehrsberuhigung eine wichtige Rolle spielt. Wir haben ja parallel auch diese Supergrätzl-Infobroschüre geschrieben, die wir all die, die ja auch im Internet zu finden ist, und da stehen eigentlich auch diese Kriterien drin. Also ich glaube, ich habe jetzt schon noch ein, zwei Kriterien vergessen, aber im Grunde haben wir uns da eben an diese gehalten, die auch in der Infobroschüre drin stehen; Eben Stadtklimaanalyse. Wir haben uns den Motorisierungsgrad, glaube ich, auch angeschaut, eben Bildungseinrichtungen, Außenkanten, der ÖPNV, Nutzungsdruck. Also eben wieviel Grün- und Freiraum zur Verfügung steht. Ja, wir haben eine sehr hohe Bevölkerungsdichte, auch in einem Grätzl. Genau, es ist ein Zusammenspiel aus eben diesen Kriterien: Wo ist der Bedarf sehr, sehr hoch und wo ist es eben vom Standort eben sehr, sehr gut passend, weil eben auch diese Rahmenbedingungen mit Außenkanten und ÖPNV auch in den Außenkanten gegeben sein müssen.

Stefan Schäfer

Aber um es quasi nochmal kurz zusammenzufassen, also die Intention kam schon von der Stadt. Ihr habt dann, die Bezirke angefragt; Wer hätte Interesse und dann wurde anhand der Kriterien wirklich der konkrete Standort ausgewählt?

MitarbeiterIn MA 18

Ja, also es ist, es hat, ich meine im Jahr 2018 bis 2020 ein Sondierungsprojekt „SUPERBE“ gegeben. Das war, glaube ich vom AIT [Austrian Institute of Technology] und der TU Wien und auch, glaube ich, Florian Lorenz. Und wir als MA 18 haben da auch einen „Letter of Intent“ unterzeichnet. Wir waren nicht beteiligt, aber haben halt viel von den Ergebnissen mitbekommen und ich meine, in der Abteilung für Stadtentwicklung, Stadtplanung ist natürlich das Konzept des Superblocks eben auch bekannt. Da war ich zugegebenermaßen nicht involviert, wie da die Entscheidungsprozesse waren. Ich mein von uns kam schon auch an die Stadtpolitik der Impuls, dass das ein sehr spannendes Instrument sein kann, um eben die Transformation der Bestandsstadt eben auch umsetzen zu können. Wie genau dann diese Entscheidungen getroffen worden sind, dass dann eben der Wunsch aus dem Stadtratsbüro gekommen ist, kann ich nicht sagen. Von uns kam halt dann irgendwann quasi der Auftrag des

Stadtratsbüros, dass wir eben bitte eine Machbarkeitsstudie machen sollen für die Umsetzung, für die potenzielle Umsetzung und dann eben Schritt für Schritt uns eben weiter auseinanderzusetzen.

Stefan Schäfer

Jetzt vor einigen Wochen war ja der Spatenstich für die bauliche Umsetzung. Da würde mich jetzt noch mal so ein bisschen interessieren, welche Projektphasen gab es denn und wie haben die sich auch unterschieden? Also wir waren jetzt gerade beim Entscheidungsprozess. Man hat sich für den Standort Innerfavoriten entschieden, für das Grätzl, was jetzt abgegrenzt worden ist. Wie ging es dann weiter?

MitarbeiterIn MA 18

Ja, also im Jahr 2021 haben wir eben das Entwicklungskonzept gemeinsam mit Planungsbüro Florian Lorenz entwickelt, wo wir eben die potenziellen Standorte erörtert haben; einen potenziellen Stufenplan für die Umsetzung eben auch skizziert haben und dann im Jahr 2022 hat die Pilotphase begonnen. Und in der Pilotphase haben wir den Großteil der Verkehrsorganisation bereits umgesetzt. Also wir haben die Einbahnschleifen implementiert. Wir haben vor der Mittelschule Herzgasse bereits die Fußgängerzone auch so neu verordnet und eben auch mit sehr viel temporären Maßnahmen, Tactical-urbanism-Maßnahmen umgebaut, umgestaltet. Wir haben einige weitere taktische Elemente, mobiles Grün, schon ein paar Sitzgelegenheiten, Cooling-Standorte im Grätzl verortet und wir haben eben auch einhergehend mit der Pilotphase, den Beteiligungsprozess gestartet oder bzw. wir haben davor auch schon Informationsveranstaltungen gemacht, aber eben im Laufe des Sommers, im Laufe der Pilotphase haben wir dann eben mit umfassenden Informationsveranstaltungen und Beteiligungsformaten, Straßenlabor, Straßenfest, uns bemüht die Bevölkerung eben zu aktivieren. Wir haben Fragebögen gehabt, um eben die Ideen und Visionen für das Supergrätzl eben auch einzusammeln in der Bevölkerung. Und diese Pilotphase ist im September, Oktober, 2022 in etwa geendet. Dann, jetzt, was es, eben das Jahr 2023 beinhaltet hat, waren eben sehr viel diese internen Planungsprozesse, Umsetzungsprozesse, Freigaben, Planungsaudit, Realisierungsaudits. Also all das. Quasi die ganzen Ideen und Visionen wurden dann halt in den Detailplan umgemünzt und das dauert eine gewisse Zeit. Und eben, weil es eine gewisse Zeit dauert und wir eben schon noch mitbekommen haben. Wir müssen das Supergrätzl bespielen, sonst wird das Bild suggeriert, dass hier ist das finale Produkt, was ja eben von Anfang an noch nie gewesen ist. Weshalb sich entschieden worden ist, im Sommer 2023 noch so eine Aktivierungsphase noch mit einzuschieben, wo wir jeden Dienstag und jeden Freitag von der Mobilitätsagentur organisiert eben einiges an Aktivierungsprogramm noch gemacht haben, weitere Informationsveranstaltungen gemacht haben, um eben schon noch klar zu machen, dass hier ist nicht das finale Produkt und genau wie du schon gesagt hast, wir freuen uns sehr, dass jetzt halt mit Ende Oktober jetzt der Spatenstich eben erfolgt ist und jetzt wirklich die ersten Bauarbeiten beginnen. Das ist jetzt die Umsetzungsphase. Also man kann grob sagen Machbarkeitsstudie Phase eins, Pilotphase Phase zwei, Überbrückungsaktivierungsphase, also zweieinhalb und Phase drei ist es eben die Umsetzungsphase, wo eben, dass die tatsächliche Entsigelung stattfindet, das tatsächliche Cooling und die tatsächliche Begrünung endlich kommt. Und die findet in zwei Phasen statt. Die erste Phase ist alles außerhalb der geplanten Fußgängerzone, die hat jetzt eben begonnen und wird für circa ein Jahr angehen. Und dann ab Herbst 2024 in etwa wird dann die Fußgängerzone noch umgestaltet, dafür haben wir jetzt nochmal. Oder wir; ich spreche immer von, wenn ich von wir spreche, spreche ich meistens als Stadt Wien. Da hat die MA 19 Stadtarchitektur und Stadtgestaltung jetzt noch mal ein Architekturbüro beauftragt ein Detailkonzept zu entwickeln für die Gestaltung der Fußgängerzone. Weil das werden ja letzten Endes vier Fußgängerzonen rund um die Mittelschule Herzgasse und ist dementsprechend natürlich auch relativ groß und voluminös. Und das wird eben die zweite Bauphase sein. Für die Umsetzung des Supergrätzl.

Stefan Schäfer

Und dann würde mich noch ein bisschen interessieren. Das war jetzt aus Stadt Wien Perspektive gesprochen. Wie hat denn die Rolle des Bezirkes eigentlich beim Projekt ausgesehen? Also es war vorher schon kurz thematisiert worden, dass der 10. Bezirk gesagt hat: Ja, wir können uns das bei uns vorstellen, das Pilotprojekt. Aber dann in weiterer Folge, wie war der Bezirk dann noch eingebunden?

MitarbeiterIn MA 18

Der Bezirk war selbstverständlich immer mit eingebunden. Das ist grundsätzlich, Umsetzungsprojekte kann die Stadt Wien selber nicht umsetzen, weil der Bezirk hat quasi die Hoheit für die Umsetzung der Projekte. Dementsprechend bedarf es da natürlich immer auch der Zustimmung des Bezirks. Ich muss gestehen, dass in diesen konkreten Entscheidungsprozessen wir da jetzt auch häufig nicht unbedingt involviert waren, weil es einfach sehr viele Entscheidungen sind, die zwischen Stadtpolitik und Bezirkspolitik erfolgen, wie es im Detail aussieht, also der Bezirk hat natürlich immer seine Wünsche mit eingebracht und insbesondere auch bei der Entscheidungsfindung für das potenzielle Gebiet, weil es die absolute Grundlage, dass der Bezirk dem halt auch zustimmt. Auch bei der Verkehrsorganisation innerhalb des Gebiets, also da hat es auch, ich meine drei Varianten gegeben, weil es eben auch eine gemeinsame Entscheidung aus unserer fachlichen Beratung im Bezirk und im weitesten Sinne auch der Stadtpolitik, welche Verkehrsvariante dort gewählt werden soll. Und ja, für die Detailplanungen ist es eben sehr viel, vor allem Zusammenspiel zwischen Stadtpolitik und Bezirk, wie die Entscheidungen aussehen. Aber der Bezirk wurde in allem natürlich mit eingebunden, das ist ganz klar.

Stefan Schäfer

Und dann innerhalb. Es war jetzt schon ein Thema der MA 18, MA 19, MA 28, wie hat da so die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Magistratsabteilungen ausgeschaut? Weil da auch durchaus gegenläufige Interessenslagen vorhanden sein können.

MitarbeiterIn MA 18

Ich würde gar nicht unbedingt von gegenteiligen Interessenslagen sprechen. Vielleicht vorab, man muss schon sagen, Supergrätzl ist ein neues Komplexitätslevel auch für die für die Stadt. Und es ist ein Pilotprojekt und viele der Learnings dieses Pilotprojekts ging auch wirklich nach innen, in die Stadt, die vielleicht nicht nach außen sichtbar werden. Aber ich habe durchaus den Eindruck, dass wir als Stadt Wien eben auch sehr stark gewachsen sind durch dieses Projekt. Groben Abriss vielleicht. Ich arbeite in der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wir sind eine strategische Abteilung, also will heißen, wir können nichts umsetzen, sondern wir definieren Ziele, Vorhaben und Strategien. Und wir haben uns eben quasi in dieser Projektvorphase mit dem Supergrätzl beschäftigt, aber es war von Anfang an klar, dass wir natürlich nichts umsetzen können, weil Straßen sind „im Eigentum“ der MA 28 Stadtentwicklung und Stadtplanung, will heißen, die MA 28 ist zuständig für die tatsächliche Umsetzung, das heißt, wir können nicht, wir können nichts umsetzen sozusagen, sondern wir können nur diese Vorarbeit leisten, und entsprechend gab es quasi nach der, oder ich fang noch mal weiter vorne an. Entwicklungskonzept, Machbarkeitsstudie war eigentlich nur von uns MA 18 mit dem Planungsbüro „Studio LAUT“ und „Rosinak & Partner“ und natürlich Bezirk und Stadtpolitik, um halt quasi das grobe Konzept zu skizzieren. Wie kann das aussehen, wie kann das funktionieren, wie kann es gehen. Dann hat es natürlich einige Einzelgespräche gegeben, zum Beispiel mit der MA 46, das ist die Verkehrsorganisation, um eben zu schauen, wie können die Einbahnschleifen funktionieren, wie können dort halt einfach die Straßen neu verordnet werden. Dadurch, dass beispielsweise die Fußgängerzone in der Pilotphase schon umgestaltet worden ist. Dadurch, dass wir die farblichen Bodenmarkierung schon gesetzt haben, hats da natürlich auch schon sehr viele Gespräche mit der MA 28 gegeben, die das natürlich auch bewilligen müssen und letzten Endes auch in Auftrag geben und umsetzen müssen. Aber ich würde sagen, ja, also ab da war so ein bisschen dieser Übergang, das ist

nicht mehr ein MA-18-Projekt ist, sondern dass es so langsam ein bisschen die Zuständigkeiten ein bisschen verschoben werden, aber wir haben uns schon immer noch ein bisschen so, weil es MA 18 quasi als diese Projektmanager eben verstanden, die das „bigger picture“ auf dem Schirm hatten. Wir müssen das klären, das und jenes klären. Und dann im Grunde auch mit dem Ende der Pilotphase, wurde das Projekt an die MA 28 eigentlich von der Hauptzuständigkeit übergeben. Will heißen, man hat halt die Machbarkeitsstudie, man hat die Ergebnisse der Beteiligungsphase und alles ganze musste dann eben halt in diese Detailplanungen eingeschmolzen, eingearbeitet werden. Und eben Detailplanungen können wir strategisch nicht mehr machen, wir sind immer noch natürlich im engen Austausch und haben das fachlich auch weiterhin quasi betreut. Aber letzten Endes lag da eben die Hauptzuständigkeit bei der MA 28 und eben auch bei der MA 19, die eben für die Fußgängerzone eben auch noch mal erstmal ein Gestaltungskonzept entwickelt haben, das dann auch von der MA 28 in die Umsetzung gebracht wird. Genau also in der Hinsicht. Es ist natürlich schon was Neues gewesen. Und ich, ich meine, dass eben einzelne Straßenzüge die Umsetzung von Straßenzügen, da gibt es ein gewisses Schema F, da gibt es eine gewisse Expertise und ein Supergrätzl ist von der Komplexität natürlich schon einfach anders, das ist eben schon nochmal mehr Abstimmungsbedarf. Es hat sich wirklich ein sehr, sehr motiviertes Team auch herauskristallisiert und eben auch jetzt unser Verhältnis zu den Ansprechpersonen der MA 19, MA 28 war eigentlich sehr sehr gut, dass sich da so eine positive Richtung auch entwickelt hat. Learning würde ich schon sagen, man hätte früher ein gemeinsames Team auch schon aufsetzen können und das war vielleicht schon ein bisschen lange ein MA-18-Projekt und war irgendwie auch eher so geframed innerhalb der Stadt so, ja das ist so ein 18er-Projekt, aber es ist ja klar, es kann kein 18er-Projekt sein, weil wir die anderen Abteilungen auch brauchen. Das heißt Learning für uns ist schon irgendwo vorab bereits ein gewisses Team aufzubauen und halt schon sehr, sehr früh einfach auch Leute aus anderen Abteilungen mit einzubeziehen in die Planungsprozesse, dass der Übergang noch ein bisschen besser funktionieren kann.

Stefan Schäfer

Das war jetzt mal so die Verwaltungsperspektive wie es bei euch intern funktioniert hat und da auch viel einfach durch die Pilotphase und durch die Komplexität einfach noch mal ins Rollen gekommen ist, sozusagen. Dann vorher hast du ja schon gesagt, dass ihr als die Entscheidung getroffen worden ist, dass dieses Supergrätzl in Innerfavoriten stattfindet, dass da natürlich Informationsveranstaltungen stattgefunden haben mit den Bürgerinnen und Bürgern. Ganz allgemein würde mich jetzt mal interessieren, welche Beteiligungsformate gab es denn überhaupt während des Planungsprozesses? Weil ja, da gibt es ja die schöne Leiter der Partizipation und Information, ist, also quasi die die Stufe null oder Stufe eins, je nachdem. Was hat es da so im Verlauf des Projektes bis jetzt gegeben?

MitarbeiterIn MA 18

Ich werde bestimmt was vergessen, weil es schon mehrere Veranstaltungen gegeben hat, und ich versuche es trotzdem mal. Also wir haben 2021 eine erste Informationsveranstaltung gemacht, wo, ja, vordergründig eigentlich über das Konzept informiert worden ist. Was man da natürlich schon wirklich sagen muss, das kam top-down. Also es war jetzt nicht so, dass es eine Befragung gegeben hat, wird ein Supergrätzl kommen oder nicht. Ich meine klar, im Rahmen der Infoveranstaltung wurde natürlich schon noch reingehört ins Grätzl. Und es kam auch positives Feedback im Großen und Ganzen, aber trotzdem wurde bzw. konnte jetzt nicht von der Bevölkerung entschieden werden, ob eines kommen soll oder ob keines kommen soll. Sondern diese Grundidee war schon top-down, das muss man schon sagen. Es wurde sich eben sehr sehr bewusst dafür entschieden, diese Pilotphase davor einzuhängen, man hätte ja sofort einfach in die komplette Umsetzung gehen können, um eben trotzdem die Beteiligung auch so weit wie möglich hat hochzuhängen, auch wenn eben diese Grundidee es wird, dieses Supergrätzl kommen. Und eben auch für die Entscheidung der Verkehrsvariante wurde sich

entschieden, dass die Bevölkerung dort nicht mit eingebunden wird, weil gesagt worden ist, es ist halt zu technisch und zu komplex und da hängen halt zu viele Komponenten an, dass sowas halt schwer ist im Rahmen einer Beteiligung zu erfragen, ob jetzt Einbahnschleifen hier oder so erfolgen soll. Das heißt, das wurde schon entschieden durch eben die Gremien MA 18, Planungsbüro „Studio LAUT“ und „Rosinak & Partner“, Bezirk, Stadt Wien, MA 46 natürlich. Aber eben diese Pilotphase, dass wir eben erst mal mit der tactical-urbanism-Maßnahmen gearbeitet haben, dass man erstmal diese Vorstellung hatte. Gerade diese rosa Sperrflächen waren ja eben auch diese Potenzialflächen, die wir damit skizziert haben. Die mobilen Bäume waren eben potenzielle Baumstandorte, die man dann auch ein bisschen verschieben können, waren eben Maßnahmen, dass sie im Rahmen der Pilotphase eben weitestgehend eben für die Gestaltung des Supergrätzl, wie es aussehen soll. So viel wie möglich, die Bevölkerung eben auch mitnehmen und aktivieren können. Und was haben wir gemacht? Wir haben einerseits eben mehrere Informationsveranstaltungen gemacht, Informationsspaziergänge gemacht, wir haben ein Straßenlabor gemacht, das war nur in der Herzgasse vor der Schule. Wir haben ein Straßenfest gemacht, wo wir all die vier Fußgängerzonen eben auch bespielt haben. Wir waren eben natürlich auch in sehr, sehr engen Austausch mit lokalen Initiativen, also natürlich der Schule und der Rektorin. Aber auch die Wiener Kinderfreunde, die sehr, sehr aktiv im Grätzl waren oder sind und im Erlachpark eben auch sehr, sehr viele Aktionen mit den Kindern machen. Um eben, so diese Stimmen der der Personen, die im Grätzl wohnen, aktiv sind, aber vielleicht nicht zu den Veranstaltungen gehen, eben auch zu, in Erfahrung zu bringen. Wir haben auch die Fragebögen, die wir gemacht haben, auch auf Türkisch und BKS [Bosnisch/Kroatisch/Serbisch] angeboten, um eben auch da sprachliche Barrieren abzubauen und hatten eben auch DolmetscherInnen auch bei den Beteiligungsformaten dabeigehabt. Ja, und also wir, wir [MA18 + Planungsbüro, in enger Absprache mit Bezirk und Stadtpolitik] waren wirklich schon sehr, sehr bemüht, so viel wie möglich zu bekommen an Stimmen und so viel wie möglich eben auch die Leute mit einzubinden und zu motivieren, dass sie eben ihre Ideen und Wünsche eben auch einbringen können, die dann eben, wie gesagt, dann auch für diese Detailplanungen eben auch mit einbezogen worden sind und geprüft worden sind, was wo und wie möglich ist.

Stefan Schäfer

Das war jetzt quasi mal so der allgemeine Beteiligungsprozess. Dann ist es natürlich so, jetzt mit den Wiener Kinderfreunden hast du ja schon einen Verein oder einen Player sozusagen genannt. Welche Verbände und Stakeholder wurden denn allgemein eingebunden? Und jetzt war ja auch vorher im Gespräch, bevor wir die Aufzeichnung gestartet haben, so ein bisschen meinerseits der Schwerpunkt auch auf die Blinden und Sehbehinderten gelegt. Wurden, die jetzt auch noch mal explizit eingebunden, oder wie muss ich mir das vorstellen?

MitarbeiterIn MA 18

Die wurden auch mit eingebunden. Es, ich war da persönlich nicht beteiligt, deswegen habe ich jetzt kein umfassendes Wissen, aber es hat meines Wissens, eben eine Begehung auch gegeben mit dem Österreichischen Behindertenrat. Allgemein ist es auch in der Stadt so, dass, es gibt Audits, wenn halt Vorhaben geplant sind, wo eben unterschiedliche Stakeholdergruppen, unter anderem auch der Geh- und Sehbehindertenverband ersucht wird, eine Stellungnahme einzubringen, soweit ich weiß. Das heißt da wurden sie natürlich mit eingebunden und es hat auch einen Spaziergang gegeben mit denen, um eben zu schauen, wie es aussieht, wie es aussehen kann. Gerade für die Sperrflächen, die rosa Markierungen, weiß ich, dass es da noch mal auch einen intensiveren Austausch gegeben hat. Jetzt gibt es ja da diese, diese Kreise da drin quasi von der Formation und wenn ich mich recht entsinne, ist das eben sehr sehr stark, eben auch auf auf deren Ansinnen gekommen, weil dort eben das Feedback gekommen ist, wenn das eben anders gestaltet ist, kann es zu sehr starken Irritationen für sehbehinderte Personen führen. Wo eben da vor allem gemeinsam mit denen, den Menschen

beschlossen worden ist, was halt auch gut geht und gut möglich ist. Ich kann das halt leider eben jetzt nicht komplett im Detail beantworten, weil ich da jetzt nicht dabei gewesen bin, was es da im Detail für Austausch gegeben hat. Ich weiß eben nur, dass es diese Gespräche gegeben.

Stefan Schäfer

Wer war da intensiv daran beteiligt?

MitarbeiterIn MA 18

An sich müsste es eben die MA 28 gewesen sein, die eben halt diese Audits eben auch vorbereitet und plant, die eben dann mit den jeweiligen, die jeweiligen Stellungnahmen auch noch mal eben auch einfährt.

Stefan Schäfer

Dieser Verband, wurde schon durch die MA 28 dann eingebunden und da auch das Feedback eingearbeitet?

MitarbeiterIn MA 18

Ja.

Stefan Schäfer

Also ich habe natürlich auch schon andere Personen vorab interviewt und da war so ein bisschen auch der Kritikpunkt, dass Partizipationsformate in Wien nicht unbedingt barrierefrei sind. Also barrierefrei in der Zugänglichkeit schon, also dass sie natürlich mit dem Rollstuhl beispielsweise erreichbar sind, aber das ist dann wirklich auch häufig leider so ist, dass einfach nur Pläne vorgelegt werden, und dann heißt es: Ja jetzt schaut euch die an, gebt mal euer Feedback. Wurde da jetzt beim Supergrätzl noch mal irgendwie Fokus draufgelegt, dass man das vielleicht auch noch mal anders macht, weil du ja gesagt hast, Pilotprojekt bringt auch noch mal das Potenzial, dass man einfach mal was ausprobiert. Habt in die Richtung auch noch mal was anderes gemacht, oder?

MitarbeiterIn MA 18

Das nicht unbedingt. Also ich meine die Formate fanden im öffentlichen Raum und im Straßenraum statt, die entsprechend so zugänglich sind, wie der öffentliche Raum zugänglich ist. Die Informationsveranstaltung hat natürlich auch barrierefrei stattgefunden, das ist eh klar, dass diese Veranstaltung barrierefrei stattfinden. Was innovativ gewesen ist, war bei Beteiligungsformat schon der Bodenplan, den wir da auch implementiert haben. Jetzt nicht spezifisch für geh- und sehbehinderte Menschen, aber ich fand, das war schon eine sehr, sehr coole moderne Innovation. Wir haben ja da in der Herzgasse den Bodenplan im Maßstab 1:50 eben aufgemalt, wo man dann eben auch vor allem auch sehr viel mit Kindern schauen konnte, wann und wo man da die Bäume hin und her schiebt. Das war schon ein, wie ich finde, ein sehr interessantes, innovatives Format, aber ansonsten war es jetzt nicht so, dass man gesagt hat, man macht da jetzt komplett alles anders.

Stefan Schäfer

Also es war quasi abseits des Bodenplans relativ vergleichbar zu anderen Projekten in den Partizipationsformaten?

MitarbeiterIn MA 18

Ich meine, es ist immer eine eine Frage des Budgets, muss man sagen, wieviel Budget für die Beteiligung zur Verfügung gestellt wird und in dem Rahmen des Budgets, das hergegeben wird, wir

halt auch als Stadtverwaltung nicht involviert, wieviel Budgets dafür zur Verfügung stehen. In diesem Rahmen kann man sich dann eben halten und handeln für die Beteiligungsformate. Ich habe schon das Gefühl, dass es. Es ist eine persönliche Meinung natürlich, aber das ist im Rahmen des Supergrätzl wirklich viel Engagement gegeben hat, eben auch weil die Beteiligten auch wussten, dieses Konzept Superblock ist noch nicht bekannt in Wien und da gibt es natürlich schon auch mal andere Ängste und Unsicherheiten in der Bevölkerung; Was heißt das jetzt für mich? Darf ich überhaupt noch mit dem Auto reinfahren? Kann ich hier überhaupt parken? Wie kann das alles funktionieren? Was ist das jetzt? Und jetzt ist da irgendwie auf einmal dieser Poller in der Mitte und ich kenne mich nicht aus. Das in der Hinsicht schon allen Beteiligten einfach bewusst geworden ist, Kommunikation und schon auch wenn es nur die Stufe der Leiter „Information“ ist, ist die sehr wichtig und nicht, weil wir die Partizipation in dem Fall so gering wie möglich halten wollen, sondern einfach, weil es was Neues ist und was nicht klassisch ist. Ja, ich glaube schon. Durch diese Fragebögen sind wir da schon auch in der Leiter ein bisschen höher gekommen. Aber ich glaube, eben diese Stufe „Information“, die ja per se als gering gilt in der Partizipation, war halt im Rahmen dieses Projekts einfach sehr, sehr wichtig, um halt die Leute auch einfach abzuholen und ein sehr hohes Ziel, ohne dass man zu wenig Input wie möglich von Leuten holen wollte, sondern einfach nur, um halt diese Ängste und Unsicherheiten zu nehmen, und deswegen haben wir eben schon auch vor allem diese Informationsveranstaltungen gemacht. Diese Spaziergänger gemacht, um halt eben möglichst häufig schon noch anzubieten, den Leuten eben klarzumachen, was wir machen, warum wir das machen und dass sie jetzt keine furchtbare Angst haben müssen, sondern wie in deren Interesse auch arbeiten.

Stefan Schäfer

Also dahingehend hat sich der Partizipationsprozess schon auch unterschieden von anderen Projekten?

MitarbeiterIn MA 18

Würde ich schon sagen. Ich mein also, es fällt mir schwer das aus meiner Position zu sagen, weil ich auch nicht allzu viele Partizipations- und Beteiligungsprozesse der Stadt Wien begleitet habe, dass ich da jetzt nicht so das Gefühl habe, als hätte ich da ein allumfassendes Wissen. Sondern ich habe eigentlich vordergründig nur das Supergrätzl jetzt so mitgenommen, aber da hab ich das eben schon auf dem Schirm gehabt, dass das eben was sehr Wichtiges ist und dass man da den Fokus auch drauf legen soll und muss, um die Leute halt da eben abzuholen und Ängsten und Unsicherheiten zu nehmen.

Stefan Schäfer

Und da halt auch mehrsprachig?

MitarbeiterIn MA 18

Genau, ja. Also ganz klar, das hat es glaube ich davor auch noch nicht allzu häufig gegeben und das war schon einfach allen Beteiligten von vornherein einfach sehr, sehr wichtig, gerade eben in einem Viertel, wo der Anteil an Personen nicht österreichischer Staatsbürgerschaft sehr sehr hoch ist, dass man da eben schon ganz klar schaut, dass man da eben so viel wie möglich zumindest halt schon auch anbietet, um eben auch diese Bevölkerungsgruppen auch mit einzubeziehen oder zumindest die Barriere zur Teilnahme so gering wie möglich zu halten.

Stefan Schäfer

Gibt es irgendwie so eine Art Handbuch oder einen Leitfaden zu barrierefreien Partizipationsformaten intern oder ist das immer sehr fallspezifisch?

MitarbeiterIn MA 18

Es ist eher fallspezifisch. Es gibt in der MA 21 eine Stelle für Partizipation, das weiß ich. Es gibt auch ein Handbuch Partizipation in der Stadt. Ich persönlich weiß es leider nicht, da bin ich zu wenig involviert in diesen Themen. Wir als MA 18 machen relativ selten eigentlich diese Beteiligungsformate. Das ist eigentlich in der MA 21 auch, und das war auch relativ neu sozusagen, dass wir das so proaktiv auch mit begleiten, so einen Beteiligungsprozess. Das ist sonst eigentlich eher Thema der MA 21, dass wir auch gar nicht so häufig damit zu tun haben, fachlich.

Stefan Schäfer

Also war diesmal auch anders zusammengesetzt bezüglich der Partizipation?

MitarbeiterIn MA 18

Die Stadt besteht natürlich aus klarer Kompetenzverteilung, was die jeweiligen Abteilungen eben auch machen, aber trotzdem gibt es jetzt nicht, also die Einzelfälle sind so spezifisch und verschieden, dass es dann halt schon immer kommt, dass man auch wir mal mehr Beteiligung machen und sich das leicht verschiebt. Aber im Großen und Ganzen, im klassischen Sinne dadurch, dass wir eben eine strategische Abteilung sind, sind wir halt seltener wirklich an den Umsetzungen dran und deswegen war das eben mit dem Supergrätzl für uns als Abteilung eigentlich auch relativ neu, dass wir so konkret auch an eine Umsetzung dran sind, weil wir eben in der Regel Stadtentwicklungsplan, Smart-Klima-City-Strategie eher auf dieser Flughöhe sind und dann natürlich begleiten, dass diese Ziele in die Umsetzung irgendwo auch mit einfließen, aber das ist eben im Fall des Supergrätzl wirklich eine Art von Umsetzung. Dass wir so nah an eine Umsetzung dran sind, war relativ neu, auch für die Abteilung.

Stefan Schäfer

Aber du würdest schon sagen, dass ihr bei der Partizipation, schon so der Lead gewesen seid? Bei dem Projekt? Weil du jetzt unterschiedliche MA-Abteilungen natürlich jeweils mit reingebracht hast, ist für mich jetzt nicht ganz klar, wer ist denn jetzt wirklich quasi ganz vorne gestanden, wer war das so die treibende Kraft. Also du hast gesagt, ihr seid sehr dicht dran gewesen am Projekt, was eher untypisch ist bis dato, aber wer war jetzt wirklich für die Partizipationsprozess verantwortlich?

MitarbeiterIn MA 18

Das ist auch im Rahmen des Auftrags einerseits für das Entwicklungskonzept, für die Machbarkeitsstudie und andererseits auch für die Pilotphase teil gewesen. Das heißt von uns, gemeinsam mit dem Planungsbüro konzipiert worden.

Stefan Schäfer

Mit dem Büro "LAUT"?

MitarbeiterIn MA 18

Genau. Und eben gemeinsam mit ihm konzipiert worden. Das war dann eben Teil seines Auftrags, dass er eben da ein Konzept natürlich mit unserer Unterstützung eben entwirft, wie halt eben das Beteiligungsformat aussehen kann und aussehen soll.

Stefan Schäfer

Also das Planungsbüro, war quasi Nummer eins beim Partizipationsprozess?

MitarbeiterIn MA 18

Genau, aber das ist eigentlich immer so. Also die Stadt selber konzipiert eigentlich nicht alleine Beteiligungsformate, sondern das ist eigentlich in der Regel immer im Planungsbüro, das ein Auftrag der Stadt erhält, im Namen und im Auftrag der Stadt, deswegen ist natürlich schon alles bei der Stadt Wien, ein Beteiligungsprozess zu konzipieren und auch durchzuführen. Aber grundsätzlich wird das nicht von uns direkt gemacht.

Stefan Schäfer

Dann hattest du vorher schon ein bisschen gesagt, dass ihr natürlich auch im Austausch mit anderen Städten seid. Barcelona und Berlin hast du selber schon genannt, wie schaut denn dieser Austausch eigentlich aus? Also weil jetzt sind die Konzepte natürlich immer an die lokalen Gegebenheiten angepasst. Aber wie findet da der Austausch statt oder auch zu welchen Themen findet da der Austausch eigentlich statt?

MitarbeiterIn MA 18

Wir sind Projektpartner in einem europäischen Förderprojekt mit dem Namen „Tune our block“. Das ist ein von der EU gefördertes Projekt, wo es eben darum geht, das Konzept Superblock quasi zu internationalisieren und europaweit auch zu kontextualisieren und quasi auch für potenzielle europäische Städte die Lust haben, auch einen Superblock umzusetzen, eine Art von Handbuch zu entwickeln. Und bei diesem Projekt sind Wien und Berlin quasi die die Urban Living Labs und diese Vorzeigestädte, also das heißt, es ist ein europäisches Konsortium, primär bestehend aus Berliner Partnern und Wiener Partnern, und Slowenien ist auch dabei, Ljubljana. Und im Rahmen dieses Projekts haben wir eben auch natürlich Kontakt mit Barcelona aufgenommen. Und ein gewisses Netzwerk entwickelt, also es hat sich, im Rahmen des Projektes ist auch entstanden, dass im März ein erstes international Superblock-Meeting in Barcelona entstanden ist. Im Oktober hat jetzt eines in Berlin stattgefunden und im April wird auch noch eines in Wien stattfinden, wo wir eigentlich europäische Städte angefragt haben, die vergleichbare Projekte haben, also zum Beispiel London mit „Low Traffic Neighborhoods“, Gent mit dem „Circulation Plan“, Paris war auch dabei, also sieben bis acht internationale Städte, die eben Superblocks oder vergleichbare Projekte umsetzen. Die eben zusammenkommen, um sich eben auch auszutauschen. Einerseits eben auch von Person der Stadtverwaltung, aber auch von politischen VertreterInnen, um eben zu schauen und auch abzugleichen, wie die unterschiedlichen Herausforderungen sind. Wie die unterschiedlichen Umsetzungstypen sozusagen sind. Und hinzu kommt schon auch. Ich meine das Supergrätzl ist schon jetzt im deutschsprachigen Raum würde ich sagen, am weitesten von der Umsetzung, dass wir eben schon noch sehr, sehr viele Anfragen, gerade auch aus dem deutschsprachigen Raum bekommen, von Städten, die eben fragen: Hey, wie habt ihr das gemacht? Können wir als Hintergrundgespräch uns mal austauschen, weil wir eben auch überlegen, ein Superblock umzusetzen, wie hat das bei euch funktioniert? Und genau, also vor allem mit Berlin ist eben der Austausch sehr, sehr eng, weil wir eben diese Hauptpartner sind in dem Förderprojekte. Und wir da im engen Kontakt sind. Aber eben Barcelona auch vor allem sehr, sehr stark und ja, auch einige anderen Städte

Stefan Schäfer

Und da ist aber quasi wie auf der Wiener Seite seid ihr mit der MA 18 quasi dabei und auf Berliner Seite nehme ich mal an die Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr oder wer ist da, mit dabei?

MitarbeiterIn MA 18

Ja genau an sich, da ist das Deutsche Institut für Urbanistik dabei und Changing Cities sind da tatsächlich auch dabei, als Projektpartner. Und die Stadt per se ist nicht dabei als Projektpartner, aber halt bei allen Informationsveranstaltungen dabei und ich mein daraus hat sich entwickelt, dass wir

unsere Ansprechperson auch im Senat Berlin haben und auch in Bezirken haben, mit denen wir uns austauschen können. Die sind nicht Projektpartner, aber durch dieses Projekt sind Kontakte und Netzwerke entstanden, mit quasi unseren Pendants in Berlin, mit denen wir uns halt auch häufiger austauschen. Zum Beispiel hat es jetzt auch in Berlin einen Leitfaden für die Erstellung von Kiezblocks gegeben, der wird uns halt dann auch vorab mal zugeschickt, ob wir das auch mal feedbacken wollen, feedbacken können. Sie haben, auch unsere Supergrätzl-Infobroschüre, um eben sich eben auch gegenseitig zu inspirieren und eben, was ich zu Beginn noch gesagt habe, diese unterschiedlichen Vorstellungen und Definitionen im Grunde von Superblocks klar zu bekommen im Grunde. Und was ich schon vorhin, auch eben meinte, so in Wien ist eben der Fokus sehr, es ist ein Instrument zur Transformation der Bestandsstadt hinzu Klimafitness. Es ist eher kleiner, muss man auch dazu sagen. Und in Berlin sind die Kiezblocks, die geplant sind, sehr, sehr großen, sehr umfassend, aber bestehen halt in der Umsetzung in dieser ersten Phase erstmal nur aus Poller und das ist ein Zugang, den wir in Wien eben nicht wählen, weil auch dadurch, dass es noch nicht zu viel Druck von Bottom-Up-Initiativen gegeben hat, wollen wir eben schon von Anfang an mit dem Konzept Supergrätzl eben auch ein Angebot schaffen, das es halt auch attraktiv wird. Und die Vermutung ist schon dadurch, dass es eben weniger Druck ist, dass wenn wir einfach nur die Poller setzen oder auch das, was wir jetzt gerade haben, als Finalergebnis behalten, dass es dann eher als Verbot gilt, im Sinne von, man kann nicht mehr durchfahren und man setzt nur Poller, aber das ist halt das attraktive neue Angebot mit Grünraum, Freiraum, Aufenthaltsqualität, wenn das nicht da ist, dass es dann eher auf negative Resonanz anstoßen könnte, und da ist Berlin wahrscheinlich einfach ein bisschen weiter. Und wenn eben sehr viele Leute fordern: Wir wollen das erstmal irgendwas passiert, bitte macht irgendwas; dann kann man im ersten Schritt einfach mal die Poller setzen und dann kann man schauen. Ja, aber in Wien haben wir gerade für Pilotprojekt eben schon gesagt, wir wollen das schon direkt verbinden mit eben sehr viel Aufwertung, sehr viel Grün- und Freiraum.

Stefan Schäfer

Wenn ich dann noch mal kurz einhaken kann. Das geht glaube ich auch so ein bisschen Hand in Hand mit dem, was du vorher gesagt hast, dass jetzt quasi so die Pilotphase zwei, zwei a quasi auch gewesen ist, wo du ja auch gesagt hast, da war so ein bisschen die Befürchtung, dass das als Endzustand wahrgenommen wird und dass jeder eigentlich versucht hat, genau dieses, ja, Schreckensszenario sozusagen, bisschen entgegenzuwirken, um den Raum, der jetzt neu vorhanden ist, auch zu bespielen, zu aktivieren, um genau das eben nicht zu machen, dass nicht nur die Poller da sind; jetzt warten wir mal ein Jahr, sondern wirklich auch in der Zwischenzeit natürlich, da auch noch mal Austausch möglich ist und einfach Leben da ist.

MitarbeiterIn MA 18

Absolut. Also ich will nicht zu philosophisch werden, aber so ein bisschen in diese Richtung gehen, so Narrativ ist gerade im Bereich der Stadtplanung extrem wichtig, weil es immer leichter nichts zu machen, weil damit gibt man sich zufrieden. Und immer, wenn man was umsetzt, dann ist es wie Staub da aufgewirbelt wird und Leute sind unzufrieden, weil die einen sagen, es ist zu viel oder zu wenig und dementsprechend. Ist schon einfach. Ja, und der öffentliche Raum ist begrenzt und ist einfach von starken Nutzungskonflikten umgeben und da ist es meiner Meinung nach wahnsinnig wichtig, halt mit einem gewissen Narrativ reinzugehen, um eben zu skizzieren, warum man was macht und eben der Wiener Weg ist eben wir setzen das Supergrätzl nicht um, um Verkehr zu beruhigen, sondern wir setzen Supergrätzl um, um Klimafitness zu schaffen, um eben neue Grün- und Freiräume zu schaffen, um Hitzeinseln zu reduzieren. Unter anderem natürlich auch Verkehrsberuhigung, auch Verkehrssicherheit. Aber trotzdem ist die Priorisierung vielleicht schon ein bisschen anders als in Berlin zum Beispiel, aber wenn man so auch reingeht mit dieser Definition, heißt es natürlich auch, dass das

mit einer gewissen Erwartungshaltung einhergeht und dementsprechend, wenn man dann einfach nur ein bisschen Asphalt hat, einfach nur mit pinker Farbe bemalt, dann ist es natürlich nicht das, was man halt davor, als wir machen, hier ein Klimafitter skizziert, dann passt es nicht zusammen. Und dementsprechend halte ich es halt aufgrund dieses Narrativs, mit dem wir reingegangen sind, schon für wahnsinnig wichtig, dass jetzt eben auch wirklich diese Begrünung kommt und das eben allen Beteiligten klar ist, dass es nicht das finale Produkt ist, das wir hier umsetzen wollen.

Stefan Schäfer

Dann ist natürlich auch in der Literatur jetzt durchaus mit dem mit der Stadtaufwertung auch immer so ein bisschen das Thema. Ein bisschen ist gut, eigentlich immer auch das Thema der Gentrifizierung natürlich mit dabei. Inwiefern versucht denn die Stadt Wien da auch mit Instrumenten dem entgegenzuwirken? Also jetzt ist es ja so, dass der Bestand in Innerfavoriten gerade auch in dem Pilotprojekt, in dem Pilotgebiet. Durchaus nicht unbedingt, vielleicht zeitgemäß ist, also durchaus, da auch in den nächsten Jahren noch davon auszugehen ist, dass da saniert wird. Wie versucht die Stadt da auch so ein bisschen entgegenzuwirken?

MitarbeiterIn MA 18

Ähm, da kann ich schwer für die Stadt sprechen, muss ich leider schon auch sagen. Also wir, wir sind es gibt ja Abteilungen für Wohnen und für diese Themen. Wir sind mit der MA 18 halt für den öffentlichen Raum zuständig. Uns ist diese Problematik natürlich bewusst und wir sind natürlich dessen bekannt, dass es diese Tendenzen gibt oder dieses Risiko gibt. Gleichzeitig können wir als MA 18 Stadtentwicklung, Stadtplanung nicht sagen, dass man das Mietrecht neu regulieren muss. Das findet halt leider auch auf anderen Ebenen statt und ich glaube, es ist halt einfach ein Dilemma, mit dem man umgehen muss, wo es immer schwierig ist, einen richtigen Umgang zu finden, ganz unabhängig von Supergrätzl. Stadtentwicklung geht mit einer Aufwertung einher und Aufwertung geht halt leider, weil wir in der systemischen Welt leben, in der wir halt leben, mit anderen Nebenwirkungen einher und Effekten einher, die nicht gewünscht sind. Dir wir halt aus unserer Fassung nicht beeinflussen können. Und es ist halt dann für uns schon irgendwo die grundlegende Frage, heißt das, wir sollen einfach gar nichts machen und schirch Gebiete schirch belassen? Das kann ja auch irgendwie nicht die Lösung sein und wenn wir jetzt mit einem Supergrätzl in einen wohlhabenderen Bezirk gehen, dann heißt das, naja, da leben eh schon die Leute, die eh schon irgendwie den Wohlstand haben und jetzt wird da noch mal Geld reingepumpt und wenn wir jetzt in ein Gebiet gehen, wo wir eben sehr klar einen großen Bedarf und einen großen einen gewissen Mangel an Freiraum und Grünraum identifiziert haben, wenn wir da reingehen. Gibt es diese schon legitime Sorge vor „Green Gentrification“ und diese Aspekte. Und ich finde es schon wichtig, dass auch mitzudenken und das sind auch Themen, die wir in der Stadt auch ansprechen, dass das natürliche Nebeneffekte sind. Gleichzeitig muss man schon auch sagen, dass da irgendwo auf unsere Grenzen im Bereich der Stadtentwicklung und Stadtplanung und wir da leider aus unserer Perspektive nichts anderes machen können. Und ja, ich weiß nicht, die Lösung halt dann nichts zu machen und die Dinge so zu belassen, wie sie es sind, ist vielleicht jetzt nicht unbedingt das, die finale Lösung, sondern mittel- bis langfristig muss es dann einfach dazu führen, dass es halt eine gleichwertige Verteilung von Grün- und Freiraum gibt und eine gleichwertige Aufwertung gibt, dass sich das Ganze so ungefähr halt ausgleicht und die Woge hält.

Stefan Schäfer

Ja, aber wenn ich dich richtig verstehe aus eurer Magistratsabteilungsperspektive endet quasi da auch so ein bisschen die Zuständigkeit bzw. einfach der Wirkungsbereich natürlich, das liegt dann eher auf anderen Ebenen, bei anderen Abteilungen?

MitarbeiterIn MA 18

Ja und halt auf der politischen Ebene. Ich mein gerade eben Mietrecht und weiß ich nicht, befristete, unbefristete Mietverträge und solche Themen, das sowas sind halt elementare Hebel, um auch eben solchen Gefahren wie Green Gentrifikation einen Riegel vorzusetzen. Und da können wir halt mit Strategien und Konzepte für die Gestaltung des öffentlichen Raums nicht allzu viel machen, als darauf hinzuweisen, dass diese Gefahren, diese Nebeneffekte bestehen und Sensibilisierung zu schaffen, dass halt sowas neben Nebeneffekte sind, die uns auf jeden Fall bewusst sein müssen. Dass wir da nicht komplett naiv sind. Aber es ist halt leider einfach trotzdem so, da sind unsere Kompetenzen einfach auch einfach begrenzt.

Stefan Schäfer

Und dann ich hatte es eingehend auch schon gesagt, das Konzept Supergrätzl, Superkiez, Superblock schreibt sich ja auch immer auf die Fahne, ja wir verbessern die Lebensqualität für alle. Jetzt würde mich noch interessieren, inwieweit trägt denn das Konzept der Supergrätzl eigentlich zu einer inklusiven Stadt bei? Also öffentlicher Raum ist natürlich, wie der Name schon eigentlich auch sagt, öffentlich, sprich für jedermann, für jede Person zugänglich. Inwieweit wird das Konzept dem auch gerecht, dass man sagt, das ist eine inklusivere Stadt?

MitarbeiterIn MA 18

Ich würde schon sagen, dass die, die das eben insbesondere durch die Verteilung des öffentlichen Raums und die Verteilung oder der Neuverteilung der öffentlichen Flächen erstmal mehr Möglichkeiten bestehen, dass der öffentliche Raum genutzt werden kann. Und ich glaube schon, insbesondere die Fußgängerzone rund um die Herzgasse als Herz des Supergrätzls sind natürlich auch ebenerdig gestaltet werden, die sehr viel mehr Möglichkeiten haben wird, sich frei in diesem Raum gestalten zu können. Ich glaube, das trägt einfach sehr viel dazu bei. Und davor waren eben, ich weiß nicht wieviel, 65 % für Straße [Fahrbahn und Stellplätze] innerhalb des Supergrätzlsgebiets quasi zur Verfügung gestellt und das wird sich einfach sehr, sehr stark reduzieren. Und ich glaube eben auch gerade die Aspekte Verkehrssicherheit, dass man sich deutlich wohler fühlt und deutlich sicherer fühlt, eben auch innerhalb des Supergrätzls sich aufzuhalten, dass der Radverkehr auch erleichtert wird. Ich denke, all das sind einfach schon Maßnahmen, die dazu führen kann, dass ein inklusiveres Leben dort stattfinden kann, auch die Nachbarschaft, die gestärkt werden kann, ist ja irgendwo auch ein Aspekt, dieser soziale Aspekt. Und ja, dass da eben auch eine soziale Nachbarschaftsidentität entstehen kann durch das Supergrätzl und man nicht einfach in Innerfavoriten wohnt, wo 35.000 Leute wohnen, sondern dass man jetzt in Supergrätzl wohnt, wo 3.000 Leute wohnen, und man sieht sich in der Fußgängerzone, man trifft sich da vielleicht dann auch mehr, weil einfach auch mehr Verweilmöglichkeiten da sind. Das kann eben schon zu einer sozialen Inklusion im weitesten Sinn führen. Im besten Fall.

Stefan Schäfer

Und dann so mit Ausblick auf die nächsten Jahre natürlich auch beziehungsweise darauf Supergrätzl konkret. Wie, wie geht es da weiter? Also jetzt aktuell ist ja der Baustart erfolgt, jetzt erstmal die Bauphase eins, spricht die Maßnahmen außerhalb der Fußgängerzone, dann Bauphase zwei ist ja die bauliche Umsetzung der Fußgängerzone, also der vier Straßenzüge, wie sieht es da aus, sind da auch weitere Projekte geplant, oder?

MitarbeiterIn MA 18

Bei derzeitigem Stand noch nicht. Als Pilotprojekt deklariert, soll dieses erste Pilotprojekt erstmal abgeschlossen, umgesetzt werden. Wir machen gerade auch eine Evaluierung der Pilotphase. Nach der Umsetzung 2025 werden wir noch eine Evaluierung machen, nach der gesamten Umsetzung, um eben

auch zu schauen, wurden diese Ziele: Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, mehr Begrünung etc. erreicht. Letzten Endes ist es eine politische Entscheidung, die wir so nicht beeinflussen können. Es ist ein Pilotprojekt und ich glaube, es ist auch sehr, sehr gut, persönlich, dass es ein erstes Pilotprojekt gegeben hat, weil wir wie gesagt schon auch wirklich sehr, sehr viel auch in die Stadt rein gelernt haben, viele Dinge ermöglicht haben, beispielsweise eben diese bunten Sperrflächen oder auch die Umsetzung der Diagonalfilter, die davor so noch nicht funktioniert haben. Die konnten durch ein solches Pilotprojekt umgesetzt werden. Ja, das war gut, dass das eben auch als Pilotprojekt, wo vielleicht manchmal Dinge schneller und anders möglich sind als sonst, umgesetzt werden konnten. Ja, mal schauen, es ist eine politische Entscheidung. Ich habe grundsätzlich schon das Gefühl persönlich, dass eben durch dieses erste Superblock-Konzept die Idee davon in die Stadt reingetragen worden ist. War davor noch nicht so sehr bekannt, dass es Superblocks überhaupt gibt. Und es braucht auch einfach häufig eine gewisse Zeit, dass sich so Planungskonzepte auch ein bisschen in der Stadt, also in der Gesamtstadt, nicht in der Stadtverwaltung, sondern der Stadt sich halt auch so ein bisschen etablieren und bekannter werden als ein potentielles Instrument. Und ich denke. Ziel, wenn man dieses Smart-Klima-City-Strategie, Stadtentwicklungsplan liest, Klimafahrplan sich anschaut, ist einfach die Transformation zur Klimafitness. Wir wissen alle, dass Stadt jetzt die Stadt immer heißer wird und um diese Transformation zu schaffen gibt es unterschiedliche Instrumente und Planungskonzepte, um das zu erreichen. Und ich würde sagen da ist das Supergrätzl eines davon, aber auch die Verkehrsführung einzelner Straßenzüge und anderen Maßnahmen. Das ist, wieso ein Werkzeugkoffer mit unterschiedlichen Instrumenten, um diese Transformation zu schaffen und umzusetzen. Und da ist jetzt eben das Supergrätzl vielleicht ein neues Konzept, das eben durch dieses Pilotprojekt in die Stadt gekommen ist. Man wird sehen, ob es weiterhin verwendet wird oder nicht.

Stefan Schäfer

Dann, wenn wir jetzt schon den Werkzeugkoffer in der Hand haben; Wie, wie schaut denn die Stadt Wien in zehn Jahren aus? Also das ist natürlich jetzt eine sehr persönliche Frage, aber vielleicht kannst du das so ein bisschen zerteilen, auch was es so die Vision für die Stadt aus Verwaltungsperspektive und vielleicht was ist auch so dein persönliches Zukunftsbild.

MitarbeiterIn MA 18

Ja, also wie sieht die Stadt in zehn Jahren aus? Ich meine Klimaneutralität 2040 ist die Zielrichtung, die die Smart-Klima-City-Strategie vorgibt, die auch der Klimafahrplan mit konkreten Maßnahmen skizziert. Bis dahin muss bis 2030 auch sehr, sehr viel geschafft werden und das Schöne an diesen Strategien ist ja schon, dass es diese übergeordnete Strategie ist, dass sich da nicht jede Abteilung einzelne Ziele setzt, sondern dass halt bei der Umsetzung oder dass bei der großen Vision gerade diese Strategiedokumente eben dieser Leitfaden ist, der eben auch ressortübergreifend abgestimmt ist. Dementsprechend kann man da, wie schaut die Stadt in zehn Jahren 2030, 2040 aus oder wie soll sie aussehen, eigentlich sehr gut nachschlagen in der Smart-Klima-City- Strategie und im Klimafahrplan. Und da eben sehen, wie sie aussehen soll, als normatives Zielbild. Wie es in der Praxis aussieht, muss man natürlich sehen. Das bestimmen natürlich auch viele politische Entscheidungsträger und Entscheidungen und auch eine Wahl 2025. Ich persönlich habe die Hoffnung oder ich habe grundsätzlich schon das Gefühl, dass gerade das Thema Hitze in der Stadt im Sommer, einfach den Leuten immer mehr bewusst wird, und immer mehr klar wird und das es dementsprechend hoffentlich immer leichter geht, Projekte umzusetzen, die auf Kosten von Stellplätzen gehen und hoffentlich halt diese Debatten immer kleiner werden. Und ich glaube, wenn man da auch ein bisschen rauszoomt, merkt man schon, was vor zehn Jahren undenkbar gewesen war, weil da einfach noch das Bewusstsein viel weniger da ist, kann jetzt umgesetzt werden. Es gibt wirklich viele Einzelprojekte in der Stadt, wo man sich schon ein bisschen die Augen reiben kann, dass das möglich ist. Und ich habe da einfach

schon sehr stark persönlich die Hoffnung, dass das weiter in diese Richtung geht und das einfach schon weiterhin der Wunsch auch klar definiert wird, auch von Initiativen oder auch bei Befragungen, wie man es jetzt auch bei der Äußeren Mariahilfer Straße gesehen hat. Dass der Wunsch der Personen, die in Wien leben, einfach immer größer wird, nach Grünraum, nach Freiraum, nach einfach. Ja, einer Verteilung, die mehr in diese Richtung geht; Aktive Mobilität, Begrünung, Verweilmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität. Und ich hoffe, das hält an. Ich habe gleichzeitig aber schon ein bisschen auch die Sorge, wenn man sich eben auch Berlin und Barcelona anschaut, dass man da halt schon auch teilweise einen politischen Backlash erfährt, und das ist halt leider wirklich ein sehr komplexes Austarieren, wie schnell man ist und wo man vielleicht auch dann zu schnell ist, auch wenn man sich aus einer fachlichen Perspektive mehr Geschwindigkeit wünscht, ist es schwer. Ohne Bevölkerung geht es halt nicht und man muss die Leute schon mitnehmen bei Projekten, weil man sonst halt andere politische Verhältnisse hat, wo vielleicht gar nichts mehr möglich ist. Und ja, deswegen ich, ich hoffe sehr, dass es vielleicht noch ein bisschen schneller weitergeht und aber einfach weitergeht in diese Richtung, dass einfach viel umgesetzt wird und dieses Bewusstsein eben auch immer größer wird in der Bevölkerung für den Bedarf und die Dringlichkeit der Transformation.

Stefan Schäfer

Wunderbares Schlusswort glaube ich. Dann sage ich vielen herzlichen Dank für das Beantworten der Fragen und für die spannenden Einblicke, wie es auch in der Verwaltung abgelaufen ist bezüglich des Pilotprojektes.

Anhang X – Leitfragen und Transkript MA 28

Leitfragen Interview MA 28

Allgemein

- Seit wann würden Sie sagen hat sich das Thema der Barrierefreiheit in der MA 28 vermehrt gezeigt und woran würden Sie das festmachen?
- Wie informiert die MA 28 die Bürgerinnen und Bürger über bevorstehenden Arbeiten im Gehsteigbereich? Gibt es gezielte Angebote für blinde und sehbehinderte Menschen?

Rahmendokumente

- Welche rechtsverbindlichen Vorgaben (StVO, RVS, etc.) sind für die Planung des Supergrätzls besonders wichtig gewesen?
- Welche Strategiedokumente sind für die Planung des Supergrätzls besonders wichtig gewesen? (Bsp. STEP2025, Fachkonzept Mobilität)

Austausch

- Welche Gremien und Stakeholder waren in der Planungsphase des Supergrätzls beteiligt?
- Wie hat sich der Erstellungsprozess bzw. Partizipationsprozess des Supergrätzls von anderen Projekten unterschieden?
- Sind spezielle Angebote bzw. Formate für sehbehinderte bzw. blinde Menschen durchgeführt worden?
- Erfolgte eine Abstimmung mit der Mobilitätsagentur?

Ausführung

- Welche Kriterien/Vorgaben werden bei der Materialwahl für Gehsteige angewendet?
- Sind Garagen- bzw. Grundstückszufahrten bewusst mit einer anderen Oberflächenstruktur versehen? Seit wann wird dies gemacht? Welche Regularien sind hierbei schlagend?
- Nach welchen Kriterien wird entschieden, wie ein Leitsystem ausgeführt wird (Kaltplastik, Platten, etc.)?
- Weshalb werden in Wien keine Doppelquerungen gebaut?

Straßenelemente

- Inwiefern werden Werbetafeln und Leuchtelemente mit in die Planung einbezogen?
- Wann werden Poller eingesetzt und welchen Standards müssen diese entsprechen?
- Werden bei Planungen Bereiche für Schanigärten und Auslagen mitgeplant? Ist dies für die Zukunft geplant?
- Werden Lieferzonen direkt mitgeplant?
- Nach welchen Kriterien werden Fahrradabstellanlagen geplant bzw. dimensioniert?

Ausblick

Wie schaut die Stadt Wien in 10 Jahren aus?

Transkript Magistrat der Stadt Wien – MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau)

InterviewpartnerIn: MitarbeiterIn der MA 28

Datum 05.12.2023

Zeit: 09:00 – 10:00 Uhr

Stefan Schäfer

Genau dann jetzt noch mal offiziell schönen Guten Morgen und vielen Dank auch für das Interview. Vielleicht noch mal kurz zum Rahmen, warum ich Sie eigentlich kontaktiert habe, beziehungsweise warum die MA 28 für mich so relevant ist. Meine Masterarbeit dreht sich um das Thema Superblocks, Supergrätzl, Superkieze. Hat den Hintergrund, dass ich jetzt im Master Raumplanung und Raumordnung studiert habe und auch im Bachelor schon Verkehrsthemen für mich eigentlich von Anfang an relativ interessant gewesen sind und jetzt dieses Konzept des Superblocks relativ präsent in den Vordergrund getreten ist. Und da steht ja immer das Label davor, die Lebensqualität für „alle“ steigt und dann gibt es natürlich viele Rahmendokumente, Strategiedokumente, die grundsätzlich die Stadtplanung erstmal als Überbau hat und dann runtergebrochen auf die Ebene des Grätzls, dann dieses Konzept der Superblocks. Und da ist mir aufgefallen, dass zwar Mobilität für alle auch erwähnt ist und wie gesagt, die Lebensqualität für alle, aber so im Detail gar nicht alle unbedingt berücksichtigt sind oder erwähnt worden sind, insbesondere wenn es um Barrierefreiheit geht, war mein Eindruck, dass es per se darum geht, Niveaufreiheit zu schaffen, dass vielleicht eingeebnet wird, dass Kanten reduziert werden und dass blinde und sehbehinderte Menschen, die aber genau auf diese Kanten angewiesen sind, da gar nicht unbedingt berücksichtigt worden sind. Und da wollte ich jetzt eigentlich oder werde ich mit meiner Masterarbeit einfach genau diese Personengruppe mal in den Vordergrund rücken und schauen, inwieweit dieses Konzept eigentlich für diese Personengruppe Verbesserungen mit sich bringt und wenn ja, warum oder warum auch nicht. Und um dieses Ziel zu erreichen, habe ich mir drei Fallbeispiele rausgesucht, nämlich Wien, Berlin und Barcelona. Barcelona als quasi Gründungsstadt, die dieses Konzept sozusagen entwickelt hat. Die Stadt Wien, die ja jetzt in die Umsetzungsphase gekommen ist, nach der Pilotierung. Und Berlin, wo vor allen Dingen sehr stark von Bottom-Up-Initiativen diese Verkehrsberuhigung eigentlich in den Vordergrund gerückt wird und wo momentan aufgrund der politischen Lage auch gar nicht unbedingt sicher ist, wie es weitergeht, ob es weitergeht. Genau, so mal der Rahmen. Vielleicht direkt mal das Wort an Sie, vielleicht können Sie noch mal kurz umreißen, wer Sie sind, und was ist Ihre Aufgabe bei der MA 28 genau ist.

MitarbeiterIn der MA 28

Also ich bin PlanungsreferentIn bei der MA 28 und mache dort Straßendetailprojekte und bin seit zweieinhalb Jahren der/die Beauftragte für Barrierefreiheit und stimme die Projekte mit dem Behindertenrat ab. Wir behandeln auch bauliche Themen wie die Absenkungen oder die Kontrastwerte. Das stimme ich alles ab; habe immer meine Runden mit Kolleginnen und Kollegen aus der Abteilung und auch Vertreterinnen und Vertretern vom Blinden- und Sehbehindertenverband, dem Behindertenrat und genau mit unserem Ziviltechniker für Barrierefreiheit. Da klären wir ab, was noch notwendig ist, was gewünscht ist, wie ein Projekt barrierefrei sein kann und sein soll. Ja, genau, das ist mal so das Grobe und genau ich stell unsere Projekte vor. Ich sammle die Projekte von meinen Kolleginnen und Kollegen ein und stelle die Projekte dann vor und es wird besprochen, was notwendig ist, um das Projekt barrierefrei auszugestalten, oder wir finden Kompromisse oder wir besprechen einfach die Projekte durch bzw. bauliche Themen, die anfallen und haben da so unsere kleine Runde in der man eigentlich das ganz zielführend, finde ich, machen kann.

Stefan Schäfer

Und vielleicht direkt mal die Frage, wie oft finden diese Abstimmungsrunden statt?

MitarbeiterIn der MA 28

Eigentlich viermal im Jahr, aber eigentlich in letzter Zeit eher nach Bedarf, weil ich habe das jetzt ein bisschen umstrukturiert, da quasi die Projekte so viele worden sind, dass diese Besprechung ein bisschen von der Zeit her ausgeföhrt ist. Und es ist sich nichts mehr ausgegangen und deswegen haben wir jetzt einen anderen Weg gefunden. Über das Einholen von Stellungnahmen und der Besprechung auf mehreren Ebenen. Ich habe noch eine Kollegin aus der Mobilitätsagentur, mit der ich das abspreche und wir haben jetzt eigentlich so alle zwei bis drei Monate so bauliche Themen, die wir besprechen. Ich sammle die Projekte und dann besprechen wir das.

Stefan Schäfer

Dann vielleicht noch mal eine einen Schritt zurück. Seit wann würden Sie denn sagen, ist die Barrierefreiheit in der MA 28 wirklich vermehrt im Vordergrund und woran würden Sie das, diese Einschätzung festmachen?

MitarbeiterIn der MA 28

Seit dem Behindertengleichstellungsgesetz werden taktile Bodenleitsysteme realisiert und seit 2008 gab es innerhalb der MA 28 Regelblätter dazu. Grundsätzlich ist Barrierefreiheit jedoch schon sehr lange ein Thema in der MA 28. Gehsteigabsenkungen beispielsweise wurden stets in den Planungen berücksichtigt, auch bei anderweitigen Baumaßnahmen werden Gehsteigabsenkungen mitgeplant, um den Synergieeffekt zu nutzen. Seit dem Behindertengleichstellungsgesetz ist auf jeden Fall noch mal mehr Augenmerk daraufgelegt worden, dass man auf jeden Fall bei allen Projekten das taktile Blindenleitsystem und die Anmeldeoptionen bei Ampeln mit plant.

Stefan Schäfer

Aber hatten Sie jetzt schon in ihrer Zeit, die Sie jetzt bei der MA 28 sind, das Gefühl, dass da noch mal eine Steigerung stattgefunden hat oder dass es kontinuierlich auf einem relativen hohen Level geblieben ist?

MitarbeiterIn der MA 28

Es gab schon eine Steigerung, also wie ich gekommen bin (2020), war es auf jeden Fall so, dass man die Blindenleitsysteme mit geplant hat und jetzt bei großen Gestaltungsprojekten und bei Radwegprojekten ist es vor allem halt so, dass auch die Kontraste aber auch die Berollbarkeit eine sehr große Rolle spielen. Insbesondere bei der Berollbarkeit liegt mit der gemeinsamen Studie der BOKU und der MA 28 eine sehr gute Basis vor. Und da ist halt immer mehr Augenmerk draufgelegt worden und deswegen ist es jetzt eigentlich die letzten Jahre finde ich noch mehr geworden.

Stefan Schäfer

Wie informiert die MA 28 eigentlich die Bürgerinnen und Bürger über bevorstehende Arbeiten im Gehsteigbereich und gibt es da vielleicht auch noch mal ein dezidiertes Angebot für sehbehinderte und blinde Menschen?

MitarbeiterIn der MA 28

Es ist so, dass immer Zettel in der Nachbarschaft ausgehängt werden, wenn Baustellen stattfinden. Es ist aber so, dass meistens oder sehr oft die Projekte eben vom Bezirk in Auftrag geben werden. Und dann ist es so, dass der Bezirk auch informiert. Und für blinde und sehbehinderte Menschen ist es so, dass sie ein gutes Netzwerk haben, würde ich sagen. Es gibt so eine Zeitschrift, so eine E-Mail-Zeitschrift. Und selbst wenn ich eine Besprechung mache, können dort auch Themen oder Projekte

eingemeldet werden und der Herr K. schickt es rum. Also das ist eine Rundmail. Weiters werden über die Wirtschaftskammer auch Betriebe informiert.

Stefan Schäfer

Die Informationsweitergabe von offizieller Stelle erfolgt dann an die E-Mail-Zeitschrift, das ist die Schnittstelle und dann wird dieses Medium dafür verwendet?

MitarbeiterIn der MA 28

Das ist so. Genau. Wir können über unser KundenInnenzentrum in der MA 28 über fertiggestellte Projekte berichten und die E-Mail-Zeitschrift informieren und es ist aber so, dass eben bei unseren Projektabstimmungen immer eine Vertretung dabei ist. Eigentlich von der Mobilitätsagentur und also die wissen da in dem Fall auch Bescheid.

Stefan Schäfer

Dann vielleicht noch mal. Ich habe das jetzt als Rahmendokumente deklariert die Kategorie. Jetzt haben Sie ja vorher schon im Gespräch gesagt, dass das Supergrätzl nicht unbedingt ihr Schwerpunkt ist, aber da würde mich trotzdem vielleicht interessieren, welche rechtsverbindlichen Vorgaben sind denn in der Planung besonders wichtig, wenn man das Supergrätzl jetzt vielleicht mal ausklammern?

MitarbeiterIn der MA 28

Ja, ich habe das aufgeschrieben. Also beginnend mal mit diversen, also im Bundesverfassungsgesetz ist der Gleichstellungsgrundsatz, dass niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf. Und dann gibt es eben die Landesgesetze, die Bauordnung. Da ist auch in jeder Bauordnung von jedem Bundesland festgehalten, dass die Barrierefreiheit berücksichtigt werden muss. Dann gibt es die ganzen ÖNORMEN, die wir haben. Das ist die B1600, das ist barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen. Und dann gibt's die ÖNORM V2102, das ist die Norm zu taktilen Bodeninformationen und technische Hilfen für sehbehinderte Menschen. Es gibt dann noch einige ÖNORMEN für die Erstellung von Ampelanlagen. Dann gibt es die V2104, die ist für Baustellen und Gefahrenbereichsabsicherungen. Dann gibt es die ganzen RVS-Richtlinien alltagsgerechter und barrierefreier Straßenraum, FußgängerInnenverkehr und dann gibt es auch noch RVS über Pflasterstein und Pflasterplattendecken und da würde ich auch auf die Studie zur Berollbarkeit von Pflasterflächen, von der BOKU verweisen. Und dann gibt es eben noch die Regelpläne, die von den Wiener Linien in Zusammenarbeit mit uns [MA 28] erstellt worden sind. Für die Barrierefreiheit von Haltestellen, entweder im Neubau oder im Bestand, die sind jetzt auch schon abgeschlossen, beide Regelpläne. Und dann gibt es die OIB-Richtlinie 4 [Österreichisches Institut für Bautechnik], das ist die für Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit für Eigentum im Gebäudesektor, aber es schließt natürlich auch die Umgebung von Gebäuden mit ein. Und es gibt dann auch die Kontrastwerte, die man berücksichtigen muss. In der ÖNORM steht auch, wie man Kontrastwerte mittels des LRV-Wertes [Lichtreflexionsgrad] bzw. des RAL-Wertes [Reichsausschuss für Lieferbedingungen] berechnen kann. Die MA 39 als zuständige Prüfstelle übernimmt, die durch die MA28 beauftragte Überprüfung diverser Materialien. Es ist eigentlich alles da, nur in sehr vielen Konvoluten. Also das ist halt teilweise das Schwierige daran, dass man viele rechtliche Vorlagen oder Vorgaben und Richtlinien hat.

Stefan Schäfer

Also es ist dann wirklich in der Einzelfallplanung wirklich relevant reinzuschauen, wo finde ich welche Vorgaben, welche Sachen ergänzen einander, worauf wird verwiesen, wenn ich Sie dann richtig verstehe?

MitarbeiterIn der MA 28

Ja, und für die Blindenleitsysteme, für deren Ausführung gibt es ja Richtlinien. Es gibt Abstände, die eingehalten werden müssen, es gibt die Breiten von dem Blindenleitsystem selbst, aber es ist halt jedes Projekt anders. Wien ist halt einfach schon eine bestehende Stadt und es ist dann wirklich schwierig teilweise die bzw. das System irgendwo zu verwirklichen, wo halt wirklich wenig Platz ist, das ist meistens eigentlich das Problem, vor allem in den innerstädtischen Bezirken, weil es halt wirklich eng ist im Straßenraum.

Stefan Schäfer

Wenn ich Sie da richtig verstehe, würden Sie da auch noch mal in Ihrer Einschätzung differenzieren zwischen Bestand und Neubau? Im Neubau ist es einfach, dass dann relativ gut die Standards erfüllen werden können und im Bestand ist es dann wirklich auch eine Abwägungsentscheidung; Welche Flächen habe ich zur Verfügung? Wie kann ich da auch das Bestmögliche rausholen?

MitarbeiterIn der MA 28

Es gibt viele Alternativen, man kann sich ja irgendwie weiterhelfen bei beengten Verhältnissen, aber es ist halt dann immer schwieriger und ja nicht so einfach wie im Neubau, das stimmt ja.

Stefan Schäfer

Und dann, wir haben vorher schon kurz drüber gesprochen, so Strategiedokumente im Allgemeinen interessieren. Da würde mich interessieren, welche Strategiedokumente sind denn für die Planung besonders wichtig? Ich habe hier den STEP [Standentwicklungsplan] einerseits, aber auch das Fachkonzept Mobilität aufgeschrieben. Was würden Sie da sagen, was ist da wirklich relevant?

MitarbeiterIn der MA 28

Grundsätzlich ist die Barrierefreiheit eine zwingende Voraussetzung bzw. die Grundvoraussetzung für die Planungen der MA 28. In weiterer Folge gilt es die Vorgaben aus dem STEP und beispielsweise dem Regierungsprogramm auf diesen Grundsatz abzustimmen. Die Planung soll allumfassend sein und es sollten alle bestehenden Richtlinien und Vorgaben, die man in der Stadt Wien hat, berücksichtigt werden. Also da würde ich jetzt gar nicht so differenzieren.

Stefan Schäfer

Also, das eine sind ja wirklich rechtsverbindlichen Vorgaben, wie ÖNORMEN. Und dann die Strategiedokumente sind ja eher quasi der Überbau des Ganzen noch mal. Wenn man so will, der Fahrplan, wo sich die Stadt auch hin entwickeln möchte, wo es eher um normative Ziele geht, dass man sagt, beispielsweise die klimaadaptierte Stadt ist die Richtung.

Wie Sie eben auch so gesagt haben, für Sie ist es auch gar nicht so relevant, da zu differenzieren, weil sie ja doch Hand in Hand gehen. Einerseits das Zielbild, andererseits die rechtlichen Vorgaben, die sich ja dann, wenn ich Sie da richtig verstanden habe, eigentlich in ihrer Arbeit, auch in ihrer Wahrnehmung eigentlich ergänzen und dementsprechend gar nicht so unbedingt getrennt gehören?

MitarbeiterIn der MA 28

Ich finde schon. Die meisten neueren Auflagen vom STEP schließen das ja alles mit ein. Also das Thema Barrierefreiheit hat wirklich in den letzten Jahren sehr viel Aufmerksamkeit, Gott sei Dank, bekommen. Eben auch weil Sie jetzt Ihre Masterarbeit schreiben und es gibt ja immer mehr Masterarbeiten, und Studien, die sich dem Thema widmen, so zum Beispiel die Studie der BOKU zur Barrierefreiheit. Also ich glaube, dass ist jetzt schon ein Thema, dass immer mehr Wichtigkeit bekommt.

Stefan Schäfer

Dann haben Sie es vorher schon kurz anklingen lassen, dass Sie natürlich in unterschiedlichen Gremien dabei sind beziehungsweise diese organisieren. Welche Gremien sind das und welche Stakeholder sind da dabei?

MitarbeiterIn der MA 28

Also wir [MA 28] erstellen eben die Projekte und haben dann drei Gremien, in die wir quasi gehen. Das ist einmal die Auditkommission für Verkehr, da geht's darum, dass diverse Dienststellen, die Wiener Linien und die Mobilitätsagentur zusammensitzen. Und ich stelle das Projekt vor und jede Dienststelle kann quasi Stellungnahmen dazu abgeben. Hierbei ist die Verkehrssicherheit das zentrale Thema. Wenn ich die ganzen Stellungnahmen habe, ist das für mein Basisprojekt quasi die erste Stufe. Und dann kann ich die Änderungen einarbeiten. Und dann gibt es die nächste Stufe, das ist eine Besprechung, die ich ausschicke, das ist die Projekt- und Einbautenbesprechung. Da kommen noch die ganzen Einbautenträger, und beispielsweise die Wirtschafts- und Arbeiterkammer und der Bezirk hinzu, weil wir müssen einmal schauen, welche Einbauten sind im Boden, die Einbauten von den Wiener Linien, die Abspannungen von der Beleuchtung, die Beleuchtungsmaste generell, die müssen wir dann alle ins Boot holen und die können dann nochmal Stellungnahmen abgeben zu unseren Projekten. Und dann haben wir wieder diverse Stellungnahmen. Wir wissen, wann andere Einbautenträger und Dienststellen etwas bauen, damit wir uns, wenn die bauen anschließen können, damit man nicht zweimal die Straße aufreißt zum Beispiel. Und in dem Zeitraum ungefähr, wenn das Projekt halb fertiggestellt ist oder soweit die Möglichkeit ist, ruf ich die Besprechung im Behindertenrat ein und bespreche es dann einmal. Dann kommt noch mal das Blindenleitsystem hinzu oder man kann noch einmal die Maststandorte verändern. Und der Abschluss ist dann quasi bei uns die Fachkommission für Verkehr. Und da wird dann noch mal mit anderen Interessensvertretungen, ÖAMTC, ARBÖ, Radlobby, etc. das Projekt besprochen. Dann ist es eigentlich abgeschlossen. Es können schon noch mal Stellungnahmen kommen, sodass man noch mal Änderungen machen muss, aber eigentlich ist das so der Abschluss von unserem Projekt. Dann ganz zum Schluss werden im Rahmen des verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahrens der MA 46 die Bodenmarkierungen verordnet und dann ist das Projekt komplett abgeschlossen. Das ist wichtig, dass die neuen Randsteine und die neuen Markierungen, sowie die neuen Verkehrsschilder verordnet sind.

Stefan Schäfer

Also wenn ich das richtig verstanden hab, die ersten ein bis zwei Phasen sind eher interne Abstimmungen, dann in der dritten Phase kommen dann wirklich die einzelnen Interessensverbände hinzu? Sie haben gerade gesagt, der Österreichische Behindertenrat kommt dann dazu und dann nachgereiht kommen noch mal andere Interessensverbände wie die Radlobby und dergleichen und dann wirklich final in Schritt fünf sozusagen wird drüber geschaut, um dann von der MA 46 verordnet zu werden und dann ist das quasi die Umsetzung abgeschlossen beziehungsweise es ist fertig geplant. Dann kann es wirklich umgesetzt werden.

MitarbeiterIn der MA 28

Genau also wir brauchen die Verordnung, um ein Projekt zu bauen. Diese bildet nämlich die Rechtsbasis und muss kundgemacht werden, sodass Verkehrszeichen aufgestellt und Bodenmarkierungen markiert werden können. Zum Schluss findet dann noch eine Kundmachungskontrolle statt.

Stefan Schäfer

Aber also da ist schon eine Abstufung vorhanden, dass man sagt, erst die interne Abstimmung, dass man da erst alle Abteilungen miteinbindet und mit an Bord hat und dann weitergeht, um das Ganze wieder zu öffnen und auch eine Gesprächsgrundlage zu haben?

MitarbeiterIn der MA 28

Ja also die meisten kennen es ja dann eh schon, die seit der Audit-Kommission dabei sind. Aber es kann sich immer noch etwas ändern, es kann eine Planänderung kommen. Es muss immer wieder abgestimmt werden, also ich bin halt eigentlich im Projektmanagement. Das ist die Abteilung Planung, Projektmanagement, Projektentwicklung. Also es ist eigentlich so eine Koordinierung, um ein Projekt auf die Beine zu stellen.

Stefan Schäfer

Jetzt ist es so, dass das Supergrätzl von der Komplexität auch noch mal eine ganz andere Dimension hat, wo man sagt: Mensch, da passiert jetzt ganz viel auf engem Raum und da würde mich so ein bisschen interessieren, wie hat sich da der Erstellungs- und Partizipationsprozess auch unterschieden?

MitarbeiterIn der MA 28

Bei größeren Projekten, wie auch dem Supergrätzl findet im Vorfeld ein Partizipationsprozess durch die MA 18 statt. Dieser bildet die Grundlage für die Planungen der MA 28. Beim Supergrätzl wurde dem nachgereicht ebenfalls in dem fünfstufigen Prozess geplant und es wurden die unterschiedlichen Stakeholderinnen und Stakeholder eingebunden.

Stefan Schäfer

Gibt es denn spezielle Angebote oder Formate für sehbehinderte und blinde Menschen, die wirklich durchgeführt werden? Ich meine, es ist natürlich so, als sehende Person Pläne gezeigt zu bekommen, da kann ich mir etwas vorstellen, damit kann ich arbeiten, da kann ich Anmerkungen machen, aber wie wird da vielleicht auch drauf geschaut, dass die Personengruppe der blinden und sehbehinderten Menschen genauso diese Informationsgrundlage hat, die eine sehende Person hat?

MitarbeiterIn der MA 28

Also bei meinen Besprechungen versuche ich es so gut wie es geht den Plan zu beschreiben. Und der Herr Kremser, der dabei ist, der hat da ein sehr gutes Vorstellungsvermögen. Der fragt dann auch sehr genau nach. Also das funktioniert sehr gut beziehungsweise Kolleginnen und Kollegen vom Blinden- und Sehbehindertenverband helfen mir dann und unterstützen mich dabei, das zu erklären. Und es gibt natürlich auch Begehungen, um zu erfahren, wo man Blindenleitsystem braucht, wo die Knackpunkte sind, wo zum Beispiel schwierige Kreuzungsplateaus existieren. Es gibt dann immer, wenn das Blindenleitsystem markiert werden soll, noch mal ein Detailfestlegungen vor Ort, weil man kann zwar nach einem Plan in 2D planen, aber es ist dann dort vor Ort immer wieder irgendwie ein Schachtdeckel oder es steht ein Mast falsch oder es steht eine Bank dort oder ein Mistkübel. Entweder man legt dann fest, man versetzt nur einige Sachen oder man verrückt das TBI [Taktile Bodeninformationen] um ein paar Zentimeter. Es gibt schon Begehungen, auch immer wieder von schwierigeren Projekten. Das mach dann meistens ich und nehme die Kolleginnen und Kollegen dazu, die für das Projekt zuständig sind, und fragt dann in die Runde, wer teilnehmen will. Solche Begehungen sind immer für den ersten Überblick geeignet. Man muss dann auch noch mal im Detail selbst hinschauen, oder mit Kollegen und Kolleginnen reden und genau besprechen, wie alles umgesetzt werden kann.

Stefan Schäfer

Und wenn wir noch mal kurz in diesen fünfstufigen Prozess zurückdenken, wo sind dann diese Begehungen ungefähr angesiedelt?

MitarbeiterIn der MA 28

Grundsätzlich werden Begehungen im Planungsprozess angedacht und der ÖBR [Österreichischer Behindertenrat] wird je nach Bedarf hinzugezogen bzw. eingebunden. Es ist immer gut, wenn man sich das Projekte von Anfang an anschaut, dafür ist halt leider nicht immer Zeit, aber an sich gibt es keinen wirklichen festgelegten Zeitplan. Bei kleinen Projekten setzen die Bodenmarkierungs-Werkmeister das TBI aufgrund ihrer Fachkenntnis eigenständig um bzw. führen die Markierung selbstständig aus. TBI-Planungen sollten jedoch vor der Aufbringung von Markierungen feststehen bzw. sollten bei Gestaltungsprojekten das TBI bereits in der Planung der Verlegemuster mitgedacht werden.

Stefan Schäfer

Bei größeren Projekten macht man das natürlich eher, dass man eine Begehung macht oder ein Spaziergang, oder?

MitarbeiterIn der MA 28

Ja, genau

Stefan Schäfer

Aber da, wie gesagt, also das ist jetzt nicht, dass man sagt, das ist zwischen Phase eins und zwei, sondern dann ist anlassbezogen, je nach Projektgröße und -details?

MitarbeiterIn der MA 28

Würde ich schon sagen. Natürlich ist ein Vororttermin immer gut und das versuchen wir auch zu machen, dass wir unsere Außendienste quasi so legen, dass man es sich mal anschaut, wie schaut es dort überhaupt aus und was kann man theoretisch machen.

Stefan Schäfer

Erfolgt eine Abstimmung mit der Mobilitätsagentur?

MitarbeiterIn der MA 28

Ja, die Mobilitätsagentur ist bei der Auditkommission dabei. Weiters besteht ein projektbezogener Austausch zwischen der MA 28 und der Mobilitätsagentur.

Stefan Schäfer

Wir sind schon relativ weit fortgeschritten bei den Fragen und ich würde von der Detailtiefe gerne noch mal ein bisschen näher reingehen. Was sind denn so Kriterien oder Vorgaben für die Materialwahl bei Gehsteigen?

MitarbeiterIn der MA 28

Also eigentlich haben wir immer Gussasphalt. Also entweder wir asphaltieren oder wir pflastern. Da kommt es dann drauf an, entweder welches Pflaster von der Stadtgestaltung oder vom Bezirk gewünscht ist. Die Wahl des Materials hängt auch mit der Örtlichkeit und dem Projektschwerpunkt zusammen, bei Klimaprojekten wird eher auf helle Materialien zurückgegriffen. Also es kommt eigentlich drauf an, ob es jetzt ein Gestaltungsprojekt ist, ob es ein normales einfach nur ein kleines Projekt ist, wo die Gehsteigvorziehung realisiert wird. Also Pflaster ist halt schon viel teurer und wir

arbeiten mit dem Bezirksbudget, das heißt, man muss ja da ein bisschen schauen, dass es nicht zu teuer wird.

Und dann habe ich noch gelesen, Sie haben gefragt, warum die Gehsteige auf Überfahrten anders aufgebaut sind, oder?

Stefan Schäfer

Ja richtig. Die Oberflächenstruktur ist dort ja eine andere.

MitarbeiterIn der MA 28

Ja, wegen der Häufigkeit der Pkws oder Lkws, die diese befahren. Es muss halt die Einfahrt und der Ein- und Ausfahrtswinkel muss im stärkeren Aufbau errichtet werden, weil Fußgängerinnen natürlich nicht so die Abnutzung machen wie Fahrzeuge. Es würde dann einfach in einem stärkeren Aufbau errichtet.

Stefan Schäfer

Meine Frage zielt eher nicht auf den Aufbau ab, da sind wir wirklich im Horizontdenken. Bei mir war wirklich eher der Eindruck, dass natürlich auch in Bezug auf das Zwei-Sinne-Prinzip, dass die Oberflächenstruktur ja einfach bei den Einfahrten immer andere Oberflächen aufweist, also dass wenn man da mit einem Taststock zum Beispiel drüber geht, das ist einfach eine andere Taktilität als beim normalen Gehsteig.

MitarbeiterIn der MA 28

Die geriffelte Oberfläche ergibt sich eben aus der verstärkten Konstruktion und ermöglicht ein Erkennen von Gehsteig-Auf- und Gehsteigüberfahrten. Über die Zeit nimmt jedoch die Oberflächenstruktur ab und ein dauerhaftes Erkennen ist nicht möglich.

Stefan Schäfer

Jetzt würde mich vielleicht noch ein bisschen interessieren nach welchen Kriterien wird denn entschieden, wie ein Leitsystem ausgeführt wird? Da gibt es ja auch noch mal unterschiedliche Herangehensweisen, einerseits, dass man sagt, okay im Bestand, arbeitet man mit Kaltplastikstreifen, die ja nur aufgebracht werden oder dass man wirklich sagt, man geht dahin über, dass man wirklich Platten verlegt. Gibt es da Ihrerseits irgendwelche Informationen, was da die Entscheidungsgrundlage ist?

MitarbeiterIn der MA 28

Ja, also es ist so, dass man eigentlich vor meiner Zeit oder zu der Zeit, wo ich gerade angefangen habe, man versucht hat diese Platten zu verlegen. Die sind in der Erhaltung aber relativ schwierig und teuer geworden, weil die ausbrechen und dann eher zu Stolperfallen im Straßenraum geworden sind. Dann ist man wieder zu Kaltplastik zurückgegangen, dann ist es aber passiert, dass bei diversen Gestaltungsprojekten dieses Kaltplastiken nicht unbedingt als schön erachtet worden sind. Und vor allem bei großen und wichtigen Gestaltungsprojekten geht man wieder öfter zurück auf diese Blindenleitsteine, wo man Steine hat und das Blindenleitsystem einfräst. Da muss man dann gut mit dem Verlegemuster arbeiten, das heißt, es ist schwierig diese Steine einzubinden. Man muss das Verlegemuster an das TBI anpassen, welches ja doch in einem gewissen Winkel über die Straße führen muss. Es ist eben teurer und auch aufwendiger zu einem normalen Straßenraum, würde ich mal sagen. Im alltäglichen Straßenraum macht man einfach Kaltplastik. Und vor allem auch, weil wenn man den normalen Gussasphalt hat und das Weiß vom Kaltplastik eigentlich immer den Kontrast darstellt. Und

wenn nicht, machen wir darunter eine schwarze Fläche und drüber, das Weiß, damit es kontrastierend ist.

Stefan Schäfer

Also da auch wieder so ein bisschen die Abwägung zwischen Erhaltungskosten, aber auch Gestaltungsaspekten?

MitarbeiterIn der MA 28

Ja genau. Also es ist schöner oder es schaut besser aus, wenn man Steine verlegt, die zur restlichen Pflasterung passen. Aber es ist halt ein relativer Aufwand, das gut einzupassen und das muss man halt von Anfang an mitdenken und wenn es vergessen wird, dann ist es schwierig, da nur nachträglich die Steine einzuplanen. Aber man muss halt von Anfang an dann dabei sein. Bei Gussasphalt werden bewusst keine Steine verlegt, weil sich durch unterschiedliche Setzungen und Risse im Asphalt Stolperfallen ergeben könnten und der Erhaltungsaufwand sehr hoch ist.

Stefan Schäfer

Und weil Sie jetzt gerade noch mal so ein bisschen die Differenzierung auch gemacht haben zwischen Gestaltungsprojekten und normalen Projekten. Was wäre denn ein Beispiel für ein Gestaltungsprojekt? Nur dass ich das noch mal so ein bisschen einordnen kann.

MitarbeiterIn der MA 28

Beispiele für Gestaltungsprojekte wären die Mariahilfer Straße, der Praterstern, die Herrengasse und die Neubaugasse. Auch Radwegprojekte, wo die gesamte Straße umgestaltet wird, die Begegnungszonen und Fußgängerzonen sind Beispiele für Gestaltungsprojekte. Es kommt jedoch nicht immer vor, dass dann bei Gestaltungsprojekten Steine verlegt werden bzw. das TBI als Blindenleitstein ausgeführt werden, das ist immer projektbezogen. Beispiele für Gestaltungsprojekte mit Blindenleitsteinen oder eingefrästem TBI wären aber die Mariahilfer Straße, die Meidlinger Hauptstraße oder die Rotenturmstraße.

Stefan Schäfer

Gut, damit kenn ich mich mal aus. Dann würde mich da so ein bisschen interessieren. Jetzt habe ich Ihnen ja vorher gesagt, dass die Fallbeispiele natürlich auch in Berlin und in Barcelona gelagert sind und gerade auch in Berlin wird jetzt mit Doppelquerungen gearbeitet, dass man auch noch mal differenziert zwischen Nullabsenkungen und taktilen Kanten. Was ist denn da der Grund, warum das in Wien eigentlich nicht umgesetzt wird?

MitarbeiterIn der MA 28

Da haben wir schon sehr oft drüber geredet, weil in Graz gibt es ja auch. Und wir haben auch schon einen Austausch gehabt mit Kolleginnen und Kollegen aus Graz. Also die Nullabsenkung machen wir ja generell nicht, weil mindestens ein Zentimeter wegen der Fase des Randsteines und der Wasserführung entlang des Randsteins gegeben sein muss. In Wien gibt es jedoch eine bestehende Testkreuzung mit einer Doppelquerung im 10. Bezirk an der Kreuzung Laxenburger Straße/ Gudrunstraße. Bei der Drei-Zentimeter-Kante handelt es sich einfach um einen historisch gewachsenen Kompromiss.

Stefan Schäfer

Dann vielleicht noch mal ganz dezidiert auf die Kategorie Straßenelemente habe ich sie jetzt betitelt, gefragt. Sie haben es vorher gesagt, in dem ganzen Abstimmungsprozess sind natürlich die

unterschiedlichen Abteilungen eingebunden mit ihren Einbauten, mit Lichtmasten und und und. Werden dann auch Werbetafeln und Leuchtelemente in die Planung mit einbezogen oder sind die dann quasi ein Add-On ganz zum Schluss?

MitarbeiterIn der MA 28

Die Werbetafeln der Gewista werden so geplant, dass sie nicht in der Gehrelation stehen. Hierfür gibt es auch die Möglichkeit für Haltestellenbereiche auf die Regelpläne der Wiener Linien zu verweisen. Diese Regelpläne umfassen die Angaben von Abständen zwischen dem Randstein und den Einbauten wie zum Beispiel dem Fahrgastunterstand, der Haltestellentafel und anderen Haltestellenelementen. Es wird also Rücksicht darauf genommen, dass die Gehlinie frei bleibt.

Stefan Schäfer

Aber die Gewista ist jetzt nicht per se Bestandteil der Gremien zum Beispiel?

MitarbeiterIn der MA 28

Bei der Projekt- und Einbautenbesprechung sind sie Bestandteil des Gremiums, weil sie die Wiener Linien Fahrgastunterstände mit Werbung bespielen und die von denen aufgestellt werden.

Stefan Schäfer

Meine Frage ging wirklich eher in die Richtung der freistehenden Leuchtelemente, die Reklametafeln und auch die größeren an Ausfallstraßen und dergleichen, die ja da auch noch mal natürlich auch stadtbildprägend sind bzw. dann auch von der Maststruktur noch mal anders sind.

MitarbeiterIn der MA 28

Zu den freistehenden Rollingboards kann ich sagen, dass keine neuen mehr aufgestellt werden. Und was Reklametafeln anbelangt, werden diese von der MA 46 und der MA 19 geprüft und freigegeben. Sie müssen verordnet und freigegeben werden.

Stefan Schäfer

Und wann werden denn eigentlich Poller eingesetzt und welche Standards müssen da eigentlich erfüllt werden?

MitarbeiterIn der MA 28

Grundsätzlich wird versucht ohne Poller auszukommen, sollte jedoch die Notwendigkeit bestehen, müssen sie so aufgestellt werden, dass für Pkw kein Platz ist, ein Passieren mit dem Rollstuhl, dem Kinderwagen oder dem Fahrrad jedoch möglich ist. Es muss dabei ein Abstand von ein Meter fünfzig beim Aufstellen eingehalten werden. Poller werden eingesetzt auf großen Gehsteigvorziehungen, weil es oft vorkommt, dass Lieferwagen oder kurz parkende Menschen sich auf die Gehsteigvorziehung stellen. Deswegen werden sie da noch eingesetzt. Dann immer bei relativ schmalen Gehsteigen, die in Wien immer seltener vorkommen, werden sie als Abschirmung eingesetzt und vor allem wenn die Durchfahrt für Pkws oder für Lkws nicht gestattet ist, zum Beispiel in der Otto-Bauer-Gasse. Für Einsatzfahrzeuge gibt es dann ziehbare Poller und Räder und Fußgänger können halt durchgehen. Das würde mir jetzt am ehesten für den Einsatz von Pollern einfallen. Und auch bei Feuerwehrausstellflächen, wo eben der MIV nicht durch oder zu fahren soll, gibt es versperrbare Poller. Und teilweise in Haltestellenbereichen, damit sich niemand auf die Haltestelle parkt, denn das passiert öfter. Ja, aber das ist nicht so oft, weil man im Endeffekt ja eh die Haltestelle 15 Zentimeter erhöht hat, mit dem Randstein von den Wiener Linien. Aber bei älteren Haltestellen noch. Die Anzahl der Poller ist jedoch insgesamt abnehmend

Stefan Schäfer

Werden Lieferzonen und der Lieferverkehr direkt bei Projekten mit geplant?

MitarbeiterIn der MA 28

Wir haben in unserer Planung die Parkmöglichkeiten, die Ladezonen, alles Mögliche, was mit dem Straßenraum zu tun hat, dabei. Und wenn eine Ladezone verlegt oder aufgelassen werden soll, besprechen wir das bei der Einbautenbesprechung. Bei der Einbautenbesprechung wird die Wirtschaftskammer eingeladen. Die Wirtschaftskammer fragt dann meistens noch nach und gibt uns Rückmeldung, ob die Verlegung in Ordnung ist oder ob man diese überhaupt noch braucht. Oft kommt es auch vor, dass die Ladezone einfach nur beantragt ist, das Geschäft aber nicht mehr existiert. Dann kann man das so abstimmen und das wird eigentlich von Anfang an mitberücksichtigt, in der Auditkommission und bei der Projekt- und Einbautenbesprechung, weil da ist die MA 46 die Verkehrsbehörde auch dabei und die haben das ja eher im Blick. Grundsätzlich müssen Ladezonen vom Betreiber beantragt werden und die MA 46 muss diese genehmigen, sie können nicht von der MA 28 eingeplant werden.

Stefan Schäfer

Und dann vielleicht noch mal abseits des Lieferverkehrs. Würde mich noch interessieren, werden denn so Bereiche für Schanigärten und Auslagen eigentlich auch direkt mit geplant? Ist da vielleicht auch so ein bisschen der Fokus drauf, dass man das in Zukunft noch stärker macht?

MitarbeiterIn der MA 28

Also Schanigärten haben wir in unseren Projekten immer eingezeichnet, wenn man die Grundlage dafür hat. Aber an sich, wenn der Garten verordnet ist, dann muss man den mit einplanen. Dem zugrunde liegt das Ansuchen und die Genehmigung beim magistratischen Bezirksamt, wobei hier die MA 19 und die MA 46 in den Prozess eingebunden sind. Und wegen den ganzjährigen Schanigärten muss man ja eigentlich damit rechnen, dass die bleiben, das heißt, die werden schon eingeplant, um dann mit genügend Abstand zu den Blindenleitsystemen hoffentlich aufgestellt zu werden. Das hat mit der Gehlinien zu tun, das ist immer das Schwierige.

Stefan Schäfer

Genau, und dahingehend zielte die Frage auch ab, weil ja durch die ganzjährige Ermöglichung der Schanigärten, wird da auch einfach in Zukunft die Zeitspanne, wo wirklich diese Bespielung des Raumes auch stattfindet, natürlich zunehmen und genau dadurch wird sich auch die Nutzungsintensität noch mal verändern. Nach welchen Kriterien werden denn Radabstellanlagen geplant beziehungsweise dimensioniert?

MitarbeiterIn der MA 28

Bei neuen Radwegen werden Radabstellanlagen oder Lastenfahrradabstellanlagen natürlich geplant. Es gibt immer eine Karte mit der Verortung aller Radabstellanlagen. Man versucht dort welche unterzubringen, wo man entweder schon Anfragen aus der Bevölkerung bekommen hat, das gibt es durch die Bezirke teilweise oder man plant nach eigenem Ermessen, weil wenn man einen halben Kilometer Radweg plant und da ein Supermarkt ist und da die Post ist, dann schaut man, dass man in der Nähe Radbügel aufstellt. Und bezüglich der Dimensionierung, haben wir meistens noch vier Bügel. Es kann aber sein, dass einfach mehr Platz ist oder dass man die Radbügel in die Parkspur stellt, wo mehr Platz ist. Es ist auch möglich fünf oder sechs aufzustellen, das kann man eigentlich individuell

festlegen. Wenn es dezidiert den Wunsch gibt oder bei Kindergärten kann man auch Scooterabstellanlagen errichten. Also das ist eigentlich sehr projektbezogen.

Stefan Schäfer

Wenn ich Sie da richtig verstehe, wenn man Radinfrastruktur plant, jetzt in Form von Radwegen und dergleichen, wird ja davon ausgegangen, dass diese auch genutzt wird, dementsprechend braucht man Abstellanlagen, aber auch bei Bildungseinrichtungen oder in Geschäftsstraßen beziehungsweise generell, wenn Geschäftslokale da sind, aber da gibt es jetzt nicht die eine Vorgabe, dass man sagt: okay ab dem und dem Grenzwert müssen so und so viele Räder abzustellen sein. Das ist nicht so?

MitarbeiterIn der MA 28

Nein, es gibt aktuell keine Grenzwerte.

Stefan Schäfer

Und wenn mehr Bedarf da ist oder auch anderweitig noch Bedarf da ist, wird das über die Bürgerinnen und Bürger, über die Bezirke dann an sie getragen?

MitarbeiterIn der MA 28

Genau, die bekommen Anfragen oder der Bezirk meldet sich bei uns und wir bearbeiten das und stellen die dann auf. Und wir versuchen eigentlich auch, dass man die Radbügel in der Parkspur aufstellt. Erstens, weil sonst der Gehsteig eingegrenzt ist und zweitens das sie halt nicht in der Gehlinie stehen beziehungsweise, wenn sie in der Gehlinie stehen, ragt halt das Rad teilweise über die Bügel hinaus. Das heißt es ist halt schwierig mit der Mindestbreite vom Gehsteig und eben auch mit der Orientierung für Blinde und Sehbehinderte.

Stefan Schäfer

Also wenn ich Sie da richtig verstehe, wird schon primär drauf geschaut, dass man die jetzt auch in die Parkspur setzt?

MitarbeiterIn der MA 28

Durchaus. Ja, natürlich gibt es teilweise eben Begegnungszonen oder andere große Flächen, wo man Radbügel aufstellen kann, das schon, aber wenn man jetzt von den normalen Straßen ausgeht, da schauen wir schon drauf, dass man sie in die Parkspur stellt. Das halt der Raum vom zu Fuß gehenden nicht minimiert wird, sondern eher die Stellplätze.

Stefan Schäfer

Und dann, das ist jetzt eher eine persönlichere Frage. Wie schaut denn die Stadt Wien in zehn Jahren aus? Aus ihrer Perspektive heraus.

Sie haben ja viel aus ihrem Arbeitsalltag, aus dem hier und jetzt erzählt. Und da sind natürlich viele Vorgaben, viele Strategiedokumente, irgendwo auch Schwerpunkte, die Sie jetzt schon gesetzt haben oder auch generell seitens der Stadt gesetzt werden. Aber wie schaut für Sie, so die Stadt in zehn Jahren aus?

MitarbeiterIn der MA 28

Ich hoffe es ist grüner und es gibt weniger Autos, aber ja, ich hoffe grüner auf jeden Fall. Und das einfach der Anteil von Parkplätzen und Autos reduziert wird, hoffe ich auch sehr stark, dass das funktioniert, irgendwann einmal. Und dass die Bäumchen, die wir jetzt gerade setzen, alle überleben.

Weil es ja doch relativ schwierig ist, im Sommer für die Jungbäume mit der Hitze. Eigentlich hoffe ich ja, dass man sich die Querschnittüberlegungen besser anschaut, dass man einfach den Straßenraum oder eigentlich den öffentlichen Raum fairer aufteilt, würde ich mal sagen.

Stefan Schäfer

Und dann vielleicht, weil sich die Frage bei mir gerade noch im Kopf ergeben hat. Was bräuchte es denn für Sie, für Ihre Arbeit, auch um die Barrierefreiheit noch besser umsetzen zu können? Bräuchte es da noch andere Gremien oder bräuchte es wirklich vielleicht auch noch mal eine gebündelte Kompetenzstelle? Was würde Ihnen da vielleicht auch als Instrumentarium oder als Struktur vielleicht noch die Arbeit erleichtern?

MitarbeiterIn der MA 28

Das ist schwierig. Es gibt viele Regelungen, die auch durch die MA 28 angepasst werden und wir haben schon die Fachkompetenz Barrierefreiheit im öffentlichen Raum umzusetzen. Ich glaub es braucht einfach mehr Aufmerksamkeit für das Thema generell, also es ist schon sehr da, aber mehr Aufmerksamkeit dem gegenüber, dass man halt für alle planen sollte. Ich weiß, es ist schwierig, aber es ist halt notwendig.

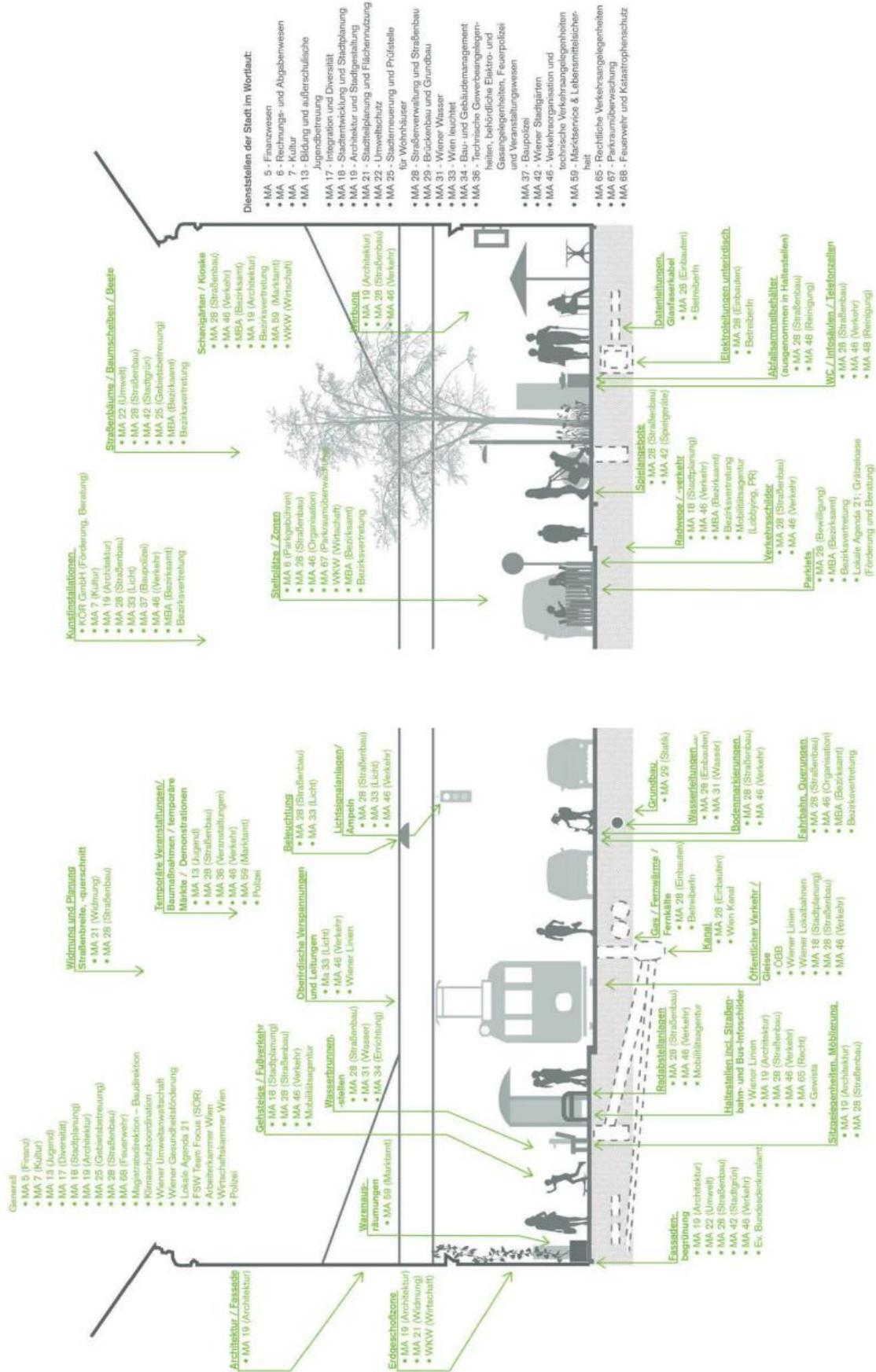
Stefan Schäfer

Super Schlusswort. Dann sage ich vielen herzlichen Dank fürs Beantworten der Fragen.

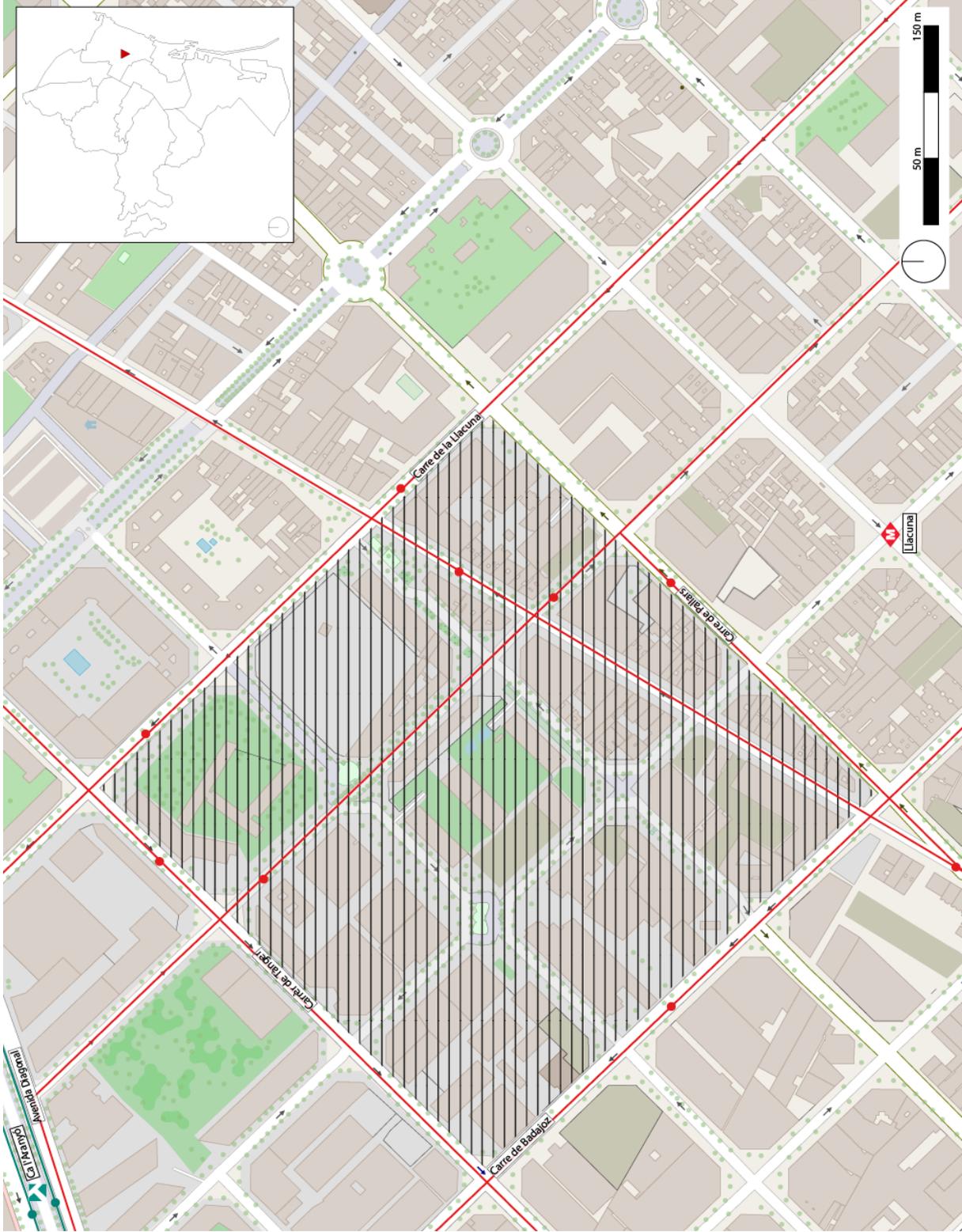
MitarbeiterIn der MA 28

Gerne.

Anhang XI Übersicht der Zuständigkeiten der Teilbereiche des öffentlichen Raumes in der Stadt Wien

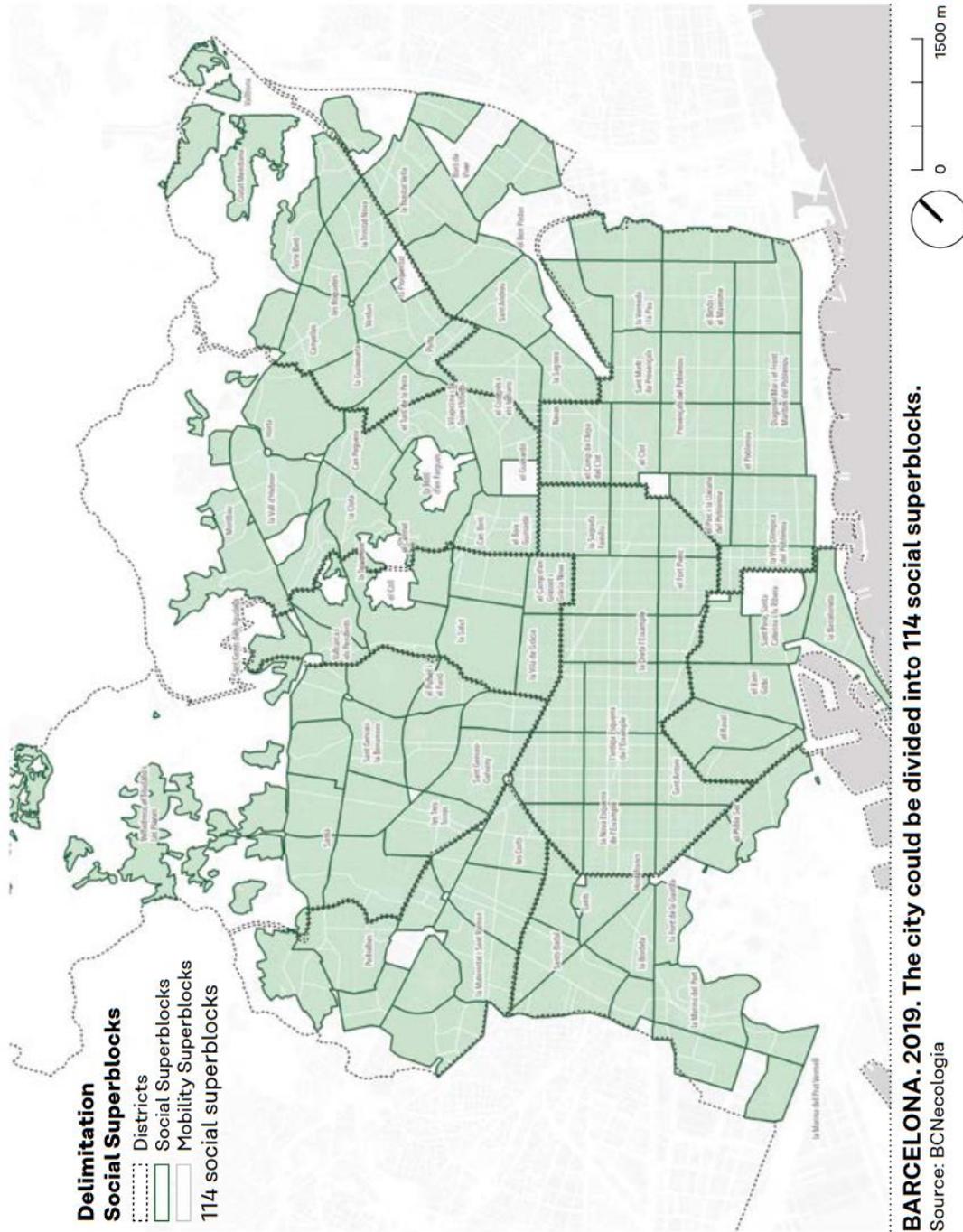


Anhang XII - Übersichtskarte Praxisbeispiel Barcelona-Poblenou

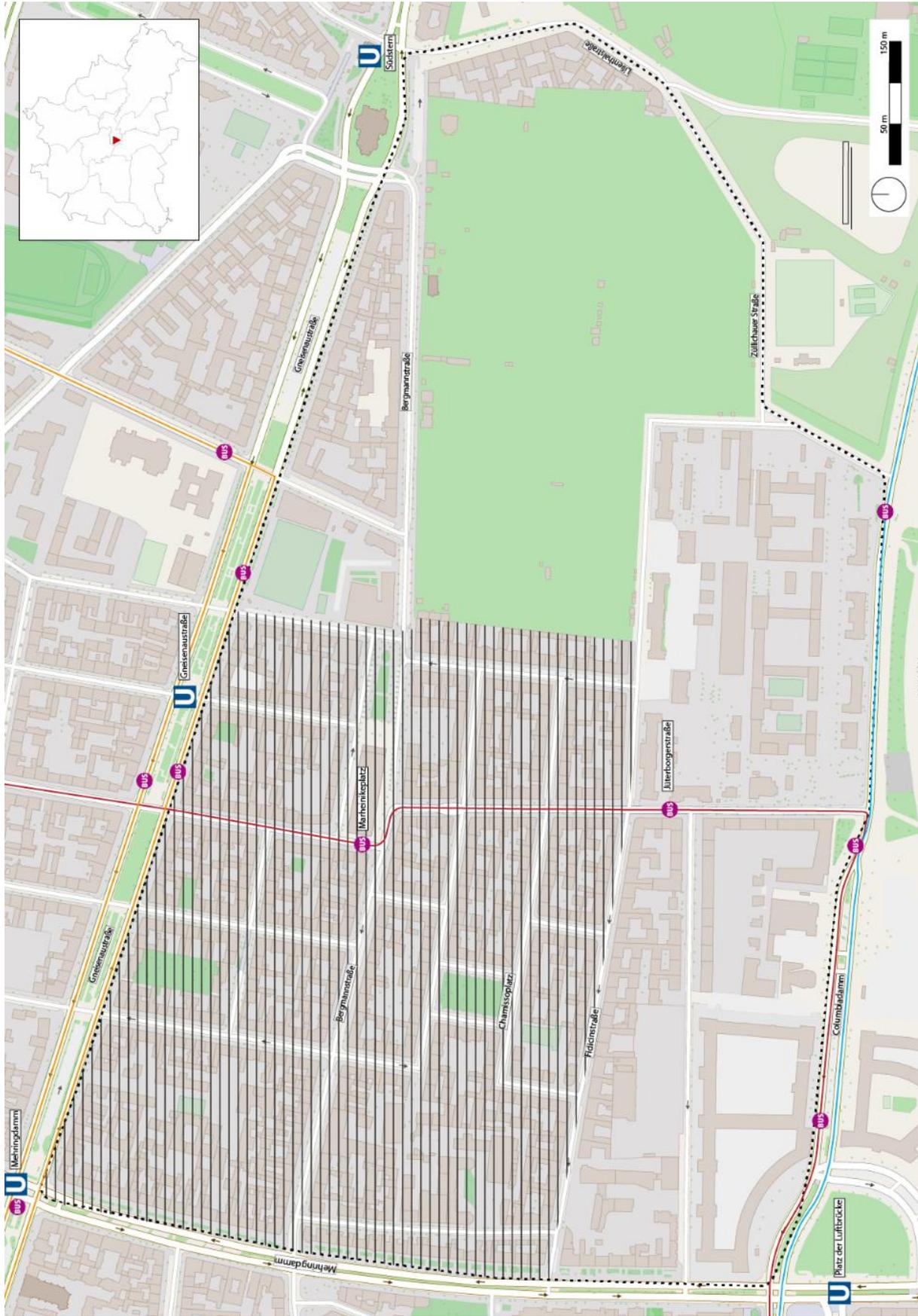


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Anhang XIII - Übersicht der geplanten sozialen Superblocks und der Superblocks mit Mobilitätsschwerpunkt

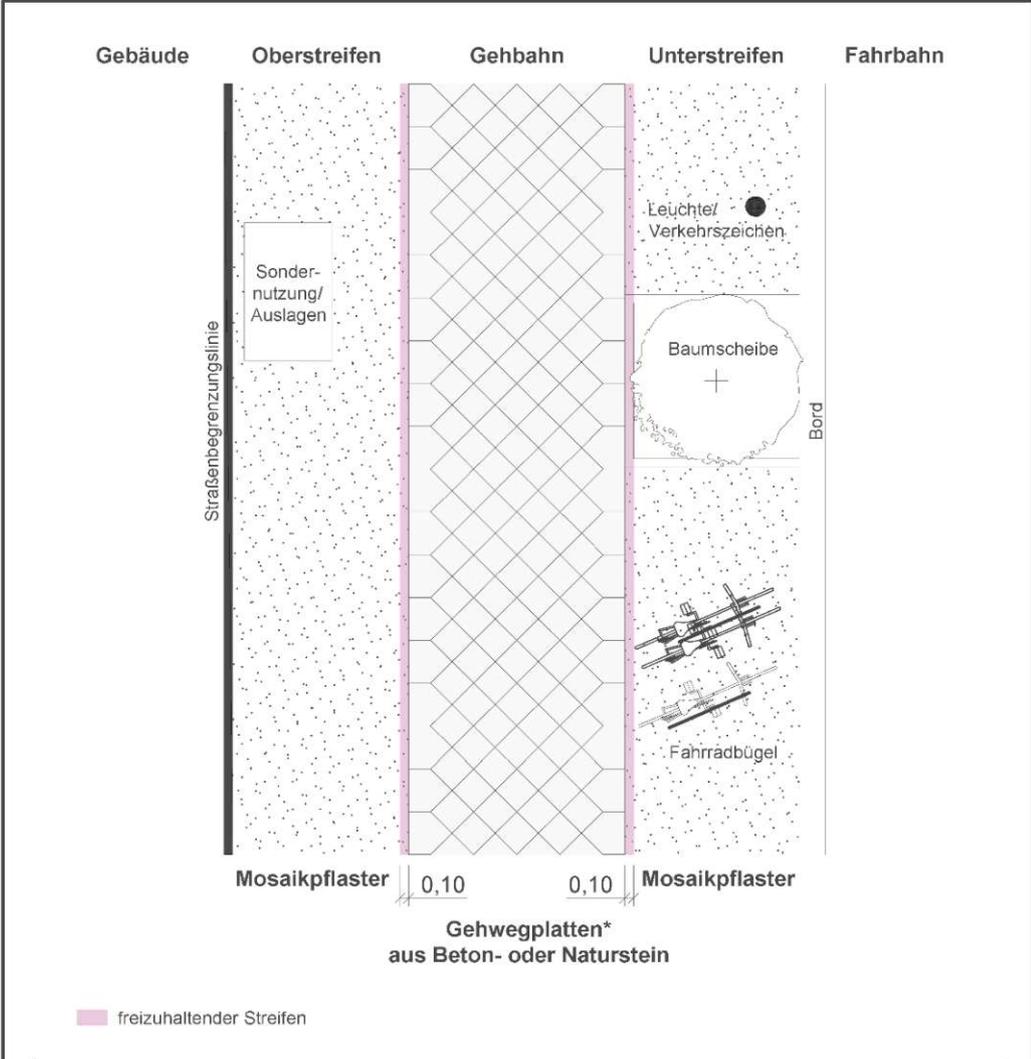


Anhang XIV - Übersichtskarte Praxisbeispiel Berlin-Kreuzberg



Anhang XV – Anlage 1 aus der AV Geh- und Radwege

| | | |
|--|--------|---|
| Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | BERLIN |  |
|--|--------|---|



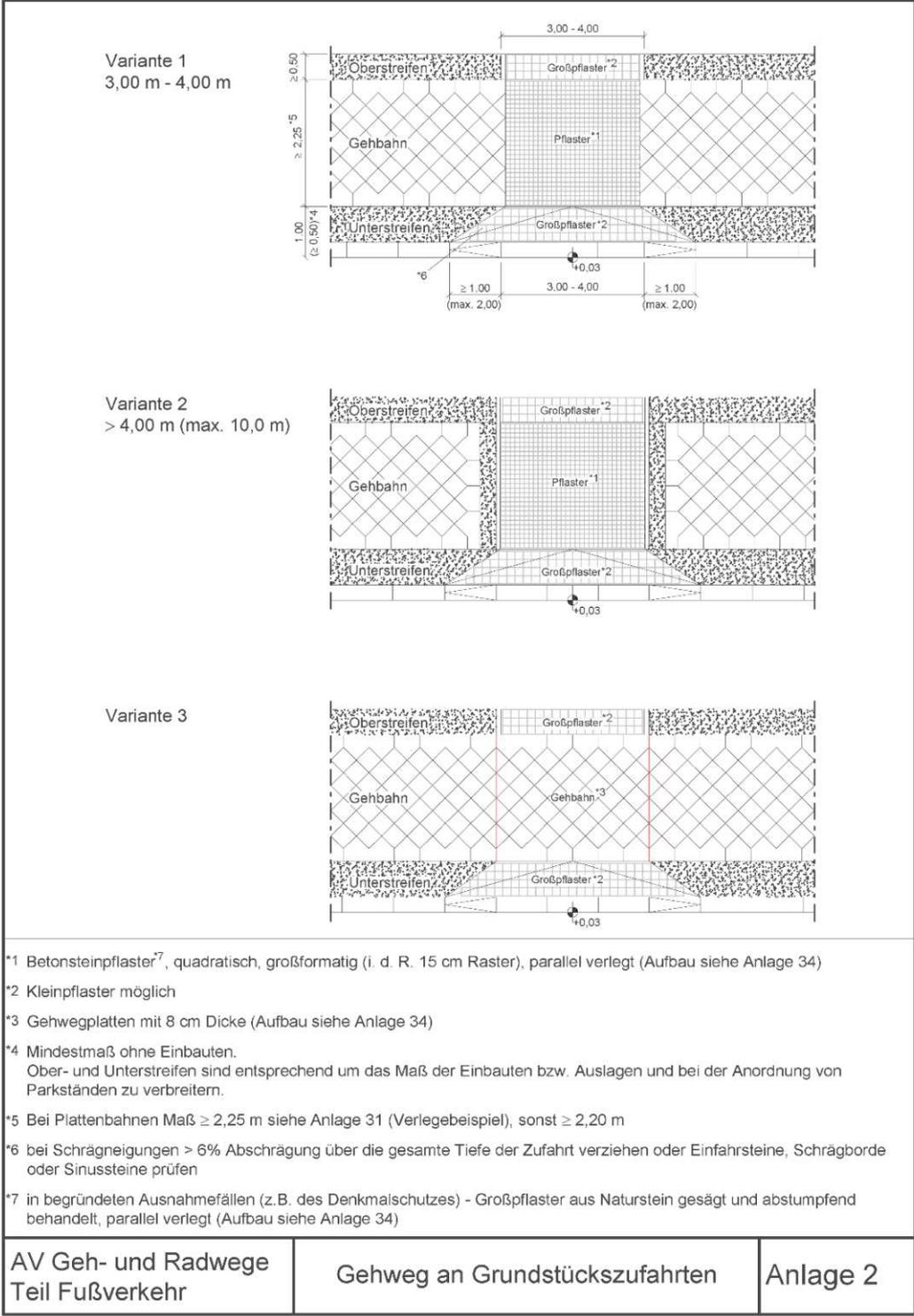
Gestaltung eines barrierefreien Gehweges

Die Berliner Gehwegstruktur mit einem Ober- und Unterstreifen (in Mosaikpflaster) sowie der mittigen Gehbahn (Gehwegplatten aus Betonplatten*, gem. Anlage 31) ist eine optische und taktile Leitlinie für blinde und sehbehinderte Menschen. Sie ist in dieser gewachsenen Form zu erhalten bzw. herzustellen. Es ist beidseitig der Gehbahn ein jeweils 10 cm breiter Streifen von jeglichen Einbauten freizuhalten, um die optische Wirkung zu erreichen. Auslagen, Rampen, Verkehrszeichen, Straßenleuchten, Baumscheiben, Fahrradbügel etc. sollen nicht in die Gehbahn ragen. Baumscheiben sind mindestens mit 4 m² und möglichst quadratisch auszubilden. Bei der Anlage einer dezentralen Entwässerung ist mindestens die Gehwegbreite entsprechend dem Straßentyp zu befestigen.

*Aus stadtgestalterischen Gründen kann vom Material abgewichen werden, z.B. Granitplatten.

| | | |
|--|---|----------|
| AV Geh- und Radwege Teil Fußverkehr | berlintypische Gehwegstruktur Prinzipdarstellung | Anlage 1 |
|--|---|----------|

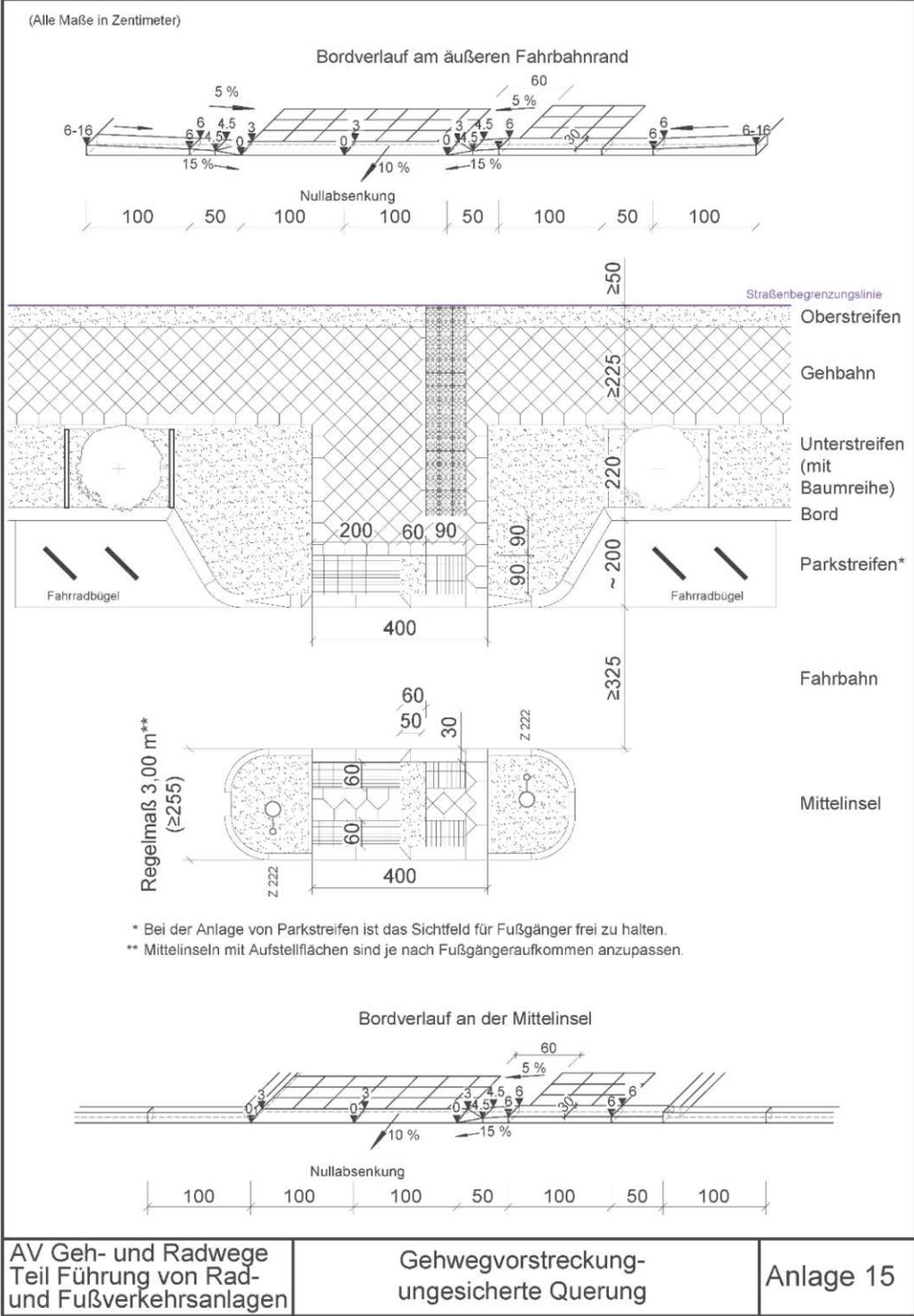
Anhang XVI – Anlage 2 aus der AV Geh- und Radwege



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.

Anhang XVII – Anlage 15 aus der AV Geh- und Radwege

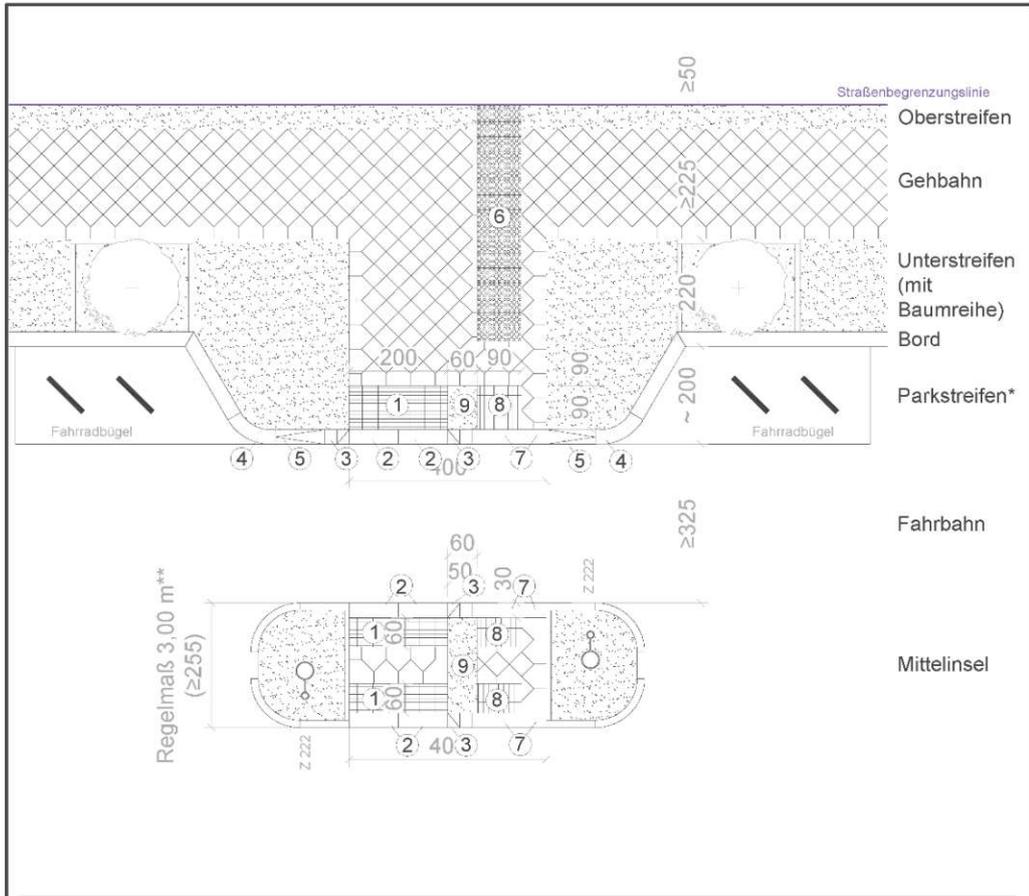
| | | |
|--|--------|---|
| Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | BERLIN |  |
|--|--------|---|



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.

Anhang XVIII – Anlage 15.1 aus der AV Geh- und Radwege

| | | |
|--|--------|---|
| Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | BERLIN |  |
|--|--------|---|



Doppelquerung - spezielle Ausbildung für Rollstuhl- und Rollatornutzende sowie für blinde und sehbehinderte Personen.

Die gesamte Doppelquerung ist von allen zu Fuß Gehenden nutzbar. Der Bereich mit der Nullabsenkung ist für Rollstuhl- und Rollatornutzende vorgesehen. Für blinde und sehbehinderte Personen ist der Bord mit 6 cm auszubilden.

- ① Sperrfeld; taktile Platte gemäß Anlage 33, Rippenplatte (parallel zum Bord verlegt)
- ② Bord; Höhe ± 0,0 cm - Nullabsenkung
- ③ Übergangstein; Bord Verziehung von ± 0,0 cm auf 6 cm
- ④ Bord; Höhe 10 cm
- ⑤ Übergangstein; Bord Verziehung von 6 cm auf 10 cm
- ⑥ Auffindestreifen; taktile Platte gemäß Anlage 32, Noppenplatte
- ⑦ Bord; Höhe 6 cm
- ⑧ Richtungsfeld; taktile Platte gemäß Anlage 33, Rippenplatte (Rippen in Überquerungsrichtung verlegt)
- ⑨ Mosaikpflaster

Bodenindikatoren müssen sich entsprechend dem Leuchtdichtekontrast von dem benachbarten Bodenbelag visuell unterscheiden.

Gehwegplatten-Verlegebeispiel

| | | |
|--|---|-------------|
| AV Geh- und Radwege Teil Führung von Rad- und Fußverkehrsanlagen | Gehwegvorstreckung - ungesicherte Querung Erläuterung | Anlage 15.1 |
|--|---|-------------|

Anhang XIX – Übersichtskarte Praxisbeispiel Wien-Favoriten

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.

