



Velo mobil - Sanfte Mobilität in der Stadt

Versuch einer menschengerechten Stadt am Beispiel von Wien Neubau

Kurzbeschreibung

Schnell, menschengerecht und stadtverträglich, so sollte der Verkehr sein! Die vorliegende Arbeit setzt sich kritisch mit dem Übermaß des motorisierten Verkehrs auseinander und versucht, Möglichkeiten von sanften, stadtverträglichen und gleichzeitig gesunden Mobilitätsformen aufzuzeigen.

Die langen Wege müssen in den heute gegebenen Stadtstrukturen hauptsächlich auf dem Fahrrad passieren. *Velo mobil* bedeutet in diesem Sinne *schnell unterwegs*.

Diese Arbeit setzt sich kritisch mit dem Übermaß des motorisierten Verkehrs auseinander und hat zum Ziel, den Fußgänger- und Radverkehr im siebten Bezirk auf das höchstmögliche Maß zu intensivieren. Zur Erreichung dieser Vision wird eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes hin zu einem fußgänger- und fahrradfreundlichen Klima vorgeschlagen.

Es ist ein Verkehrskonzept für Neubau entstanden, das Radfahrer und Fußgänger vorrangig behandelt und den motorisierten Verkehr zügelt indem die Durchfahrt durch den Bezirk nur in dafür vorgesehenen Straßen möglich ist.

Mit der vorgeschlagenen Umgestaltung des Bezirks würde die Lebensqualität im Bezirk enorm steigen. Die Straße würde wieder den Menschen gehören und nicht dem motorisierten Verkehr. Freigewordene Flächen könnten begrünt werden und würden den BewohnerInnen zur Verfügung stehen. Damit würde mehr Freizeit an die Stadt gebunden werden, da der Wunsch ins Grüne zu fahren stark abnehmen würde. Es würden wieder jene zwischenmenschlichen Kontakte entstehen, das städtische Leben kennzeichnen. Der Straßenraum wird ein Ort für Kommunikation.

Christine Rotter

Wenn nicht explizit anders angegeben, bezeichnet die maskuline Form immer beide Geschlechter.



Abb. 1: Die Frühstückenden der Aktion „Frühstück am Gehsteig“ nehmen den öffentlichen Raum in Besitz.
Quelle: agenda wien 7

Die Stadtplanung muss sich am Menschen orientieren

Stadt heißt für mich Ballung, Konzentration, Dichte. Es ist Konzentration von Kapital und Wirtschaft, Menschen und Verkehr, Arbeitsplätzen und einer Vielfalt an Kulturen. Eine lebenswerte Stadt muss aber auch eine Dichte an Grün und Erholungsräumen in der Stadt anbieten. Sie muss für den Menschen als Fußgänger optimiert sein und soll die sanften Mobilitätsformen wie zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren fördern.

Ein feinmaschiges Netz der verschiedenen Funktionen wäre ideal, um eine Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen und damit den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Viele Grünräume würden das Wohlbefinden der Bevölkerung steigern und der wochenendliche Exodus in die Naherholungsgebiete würde sich erübrigen, würde man die Natur in die Stadt zurückholen. Die Stadt würde am Rand nicht weiter ausufern, wenn die Möglichkeit, im Grünen und verkehrsarm - hier ist der Autoverkehr gemeint - zu wohnen, auch in der Stadt ausreichend gegeben wäre.



Abb. 2: Aktion „Frühstück am Gehsteig“ der agenda wien sieben
Quelle: agenda wien 7

Umbau der städtischen Umgebung ist der Weg zur menschengerechten Stadt

In den heutigen Siedlungsformen befindet sich das Auto meist in unmittelbarer Nähe der Wohnungen, weshalb es auch aus Bequemlichkeit bevorzugt wird. Die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ist jedoch normalerweise viel weiter entfernt.

Will man also gleiche Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und das Auto schaffen, so muss der Weg zum Auto mindestens gleich weit entfernt sein wie der zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Um Fußwege und Leben in den Straßen anzuregen, müssen die Autos aus der Oberfläche genommen werden und in zentralen Garagen in gleicher Entfernung wie die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs geparkt werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten sind jedoch in der Nähe der Wohnungen zu platzieren, da es sich um eine stadtverträgliche und nachhaltige Mobilitätsform handelt. Das Fahrrad ist in der Tat das einzige Fortbewegungsmittel, das die Strukturen nicht verändert.



Abb. 3: Durch die Frühstückenden erfährt der öffentliche Raum eine neue Nutzung.
Quelle: agenda wien 7

Vorteile dieser Siedlungsform

Rund 70 % der heutigen Nebenbahnen wären autofrei und könnten wieder vom Stadtbewohner genutzt werden. Freigewordene Flächen könnten wieder begrünt und bepflanzt werden.

Die Wege wären abwechslungsreicher und attraktiver und daher könnten auch die Weglängen ansteigen.

Die Luftqualität wäre gut und die Gefahr eines Verkehrsunfalls mit einem Kfz wäre erheblich geringer.

Die städtischen Funktionen würden sich mehr durchmischen, da die Distanzen an Fußgängern und Radfahrern orientiert wären. Aktivitäten, die heute außerhalb der Stadt ausgeübt werden, würden innerhalb der Stadt Platz finden.

In den zentralen Sammelgaragen wäre die Wahrscheinlichkeit, jemanden zu entdecken, der den gleichen Quellpunkt und den gleichen Zielpunkt hat, wesentlich höher. Die Bildung von Fahrgemeinschaften würde somit gefördert. Dies hätte einen höheren Besetzungsgrad der Autos zur Folge.¹



Abb. 4: Siedlung Gartenstadt Puchenu bei Linz von Roland Rainer aus den sechziger Jahren
Quelle: Rainer, Roland: Bauen und Architektur. Graz: Akademische Druck- u. Verlagsanstalt, 1980, S. 31

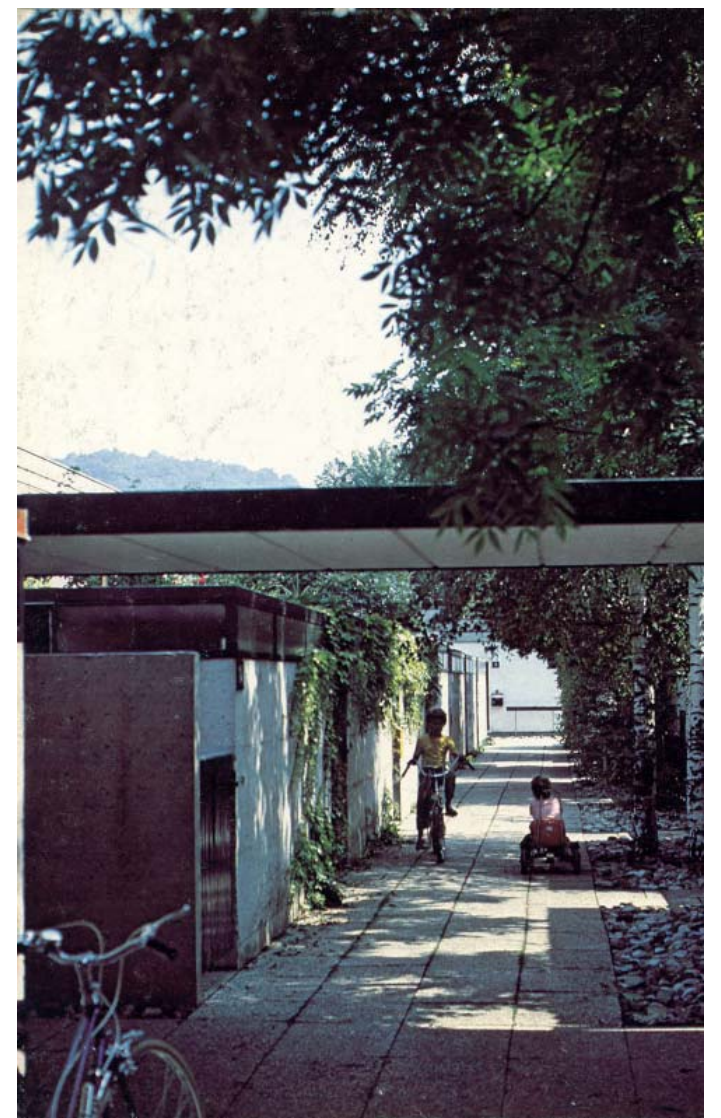


Abb. 5: Siedlung Gartenstadt Puchenu bei Linz von Roland Rainer aus den sechziger Jahren
Quelle: Rainer, Roland: Bauen und Architektur. Graz: Akademische Druck- u. Verlagsanstalt, 1980, S. 36



Abb. 6: Kurzfilmfestival in der Kaiserstraße von Wolke 7
Quelle: [www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/Kurzfilmfestival in der Kaiserstraße](http://www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/Kurzfilmfestival%20in%20der%20Kaiserstra%C3%9Fe)

Die menschengerechte Stadt - Entwurf

Mein Entwurf ist ein Versuch, den öffentlichen Raum basierend auf obigen Überlegungen umzuorganisieren und zu gestalten.

Das Konzept soll zur Bewusstseinsbildung der Bevölkerung beitragen. Es zeigt auf, was im Idealfall im öffentlichen Straßenraum möglich wäre und definiert den Lebensraum Straße neu. Die Revitalisierung des städtischen Umfelds im menschengerechten Maßstab ist das Ziel.

Wien VII als Musterbezirk

Der siebte Wiener Gemeindebezirk ist einer der Bezirke mit dem geringsten Grünflächenanteil und weist eine hohe Dichte der Bebauung auf. Außerdem ist die Belastung durch den motorisierten Verkehr sehr hoch.



Abb. 7: Aktion „Hinterhof 7“ von Wolke 7
Quelle: [www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/HINTERHOF 7 2003/Impressionen](http://www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/HINTERHOF%207%202003/Impressionen)

Vision

Stadt lebt wieder!

Die Straße gehört den Menschen und nicht mehr den Autos!

Wien Neubau als grüne Stadt-Oase

Wien Neubau als Fußgänger- und Fahrradbezirk

Wien Neubau als Lebens- und Erholungsraum für Jung und Alt



Abb. 8: Aktion „Hinterhof 7“ von Wolke 7
Quelle: [www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/HINTERHOF 7 2003/Impressionen](http://www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/HINTERHOF%207%202003/Impressionen)

Neue Rangordnung der Verkehrsteilnehmer

Fußgänger und Radfahrer sollen vorrangig behandelt werden, der motorisierte Individualverkehr zweitrangig.

Das Ziel ist ein modal split mit einem sehr hohen Fußgänger- und Radverkehrsanteil. Dieser könnte in etwa folgendermaßen aussehen:

modal split Wien aktuell:

- Radverkehr 4 %
- Fußgängerverkehr 26 %
- öffentlicher Verkehr 33 %
- Kfz-Verkehr 37 %

modal split angestrebt:

- Radverkehr 25 %
- Fußgängerverkehr 32 %
- öffentlicher Verkehr 33 %
- Kfz-Verkehr 10 %



Abb. 9: Aktion „Hinterhof 7“ von Wolke 7
Quelle: [www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/HINTERHOF 7 2003/Impressionen](http://www.wolke7.at/kaiserstrasse/AKTUELL/Archiv/HINTERHOF%207%202003/Impressionen)



Abb. 10: Auf dem Fahrrad zügig unterwegs.
Foto: Christine Rotter



Abb. 11: Radfahrer sollen auf der Fahrbahn zukünftig den Ton angeben.
Quelle: www.wienweb.at/Suche:Radfahren/ Fotograf: Raffael Frick



Abb. 12: Ein begrünter Fahrradboulevard wäre optimal, um den Radverkehr zu fördern. Auf der Donauinsel ist Stress- und Abgas-freies Radfahren schon möglich.
Foto: Michael Schurr

Maßnahmen – motorisierter Verkehr

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Bezirk 30 km/h.

Der ruhende Verkehr wird mit Ausnahme des arbeitenden Verkehrs in Parkhäuser oder Parkgaragen verlegt.

Die Durchfahrt durch den siebten Bezirk ist nur eingeschränkt möglich. Es gibt jedoch einige Straßen, die für die allgemeine Durchfahrt geöffnet sind.

Durch ein gut durchdachtes Einbahnsystem für den motorisierten Verkehr soll verhindert werden, dass eine lange Fahrt durch den Bezirk möglich ist.

Maßnahmen – öffentlicher Verkehr

Eine neue Linie soll die Mariahilfer Straße, die Haupteinkaufsstraße in Wien, mit den anderen Einkaufsstraßen im Bezirk vernetzen.

Maßnahmen – Radverkehr

Radfahren ist in allen Straßen in beiden Richtungen möglich. Die Einbahnen gelten nur für den motorisierten Verkehr.



Abb. 13: Der „Grüne Weg“ soll durch grüne Innenhöfe führen.
Foto: Christine Rotter

Ein durchdachtes System mit Radrouten und Radwegen schafft durchgehende, schnelle Verbindungen mit Berücksichtigung auf die Anbindung an andere Bezirke.

Für die Radrouten werden Straßen mit geringen Steigungen bevorzugt. Steigungskarten für Radfahrer sind als Seviceleistung kostenlos erhältlich.

Maßnahmen – Fußgängerverkehr

Ein engmaschiges Fußwegenetz mit dem Namen „Grüner Weg“, welches bestehende, gewidmete und gewünschte Durchgänge, räumliche Potenziale, beliebte Orte, gewidmete Freiflächen etc. miteinander vernetzt, soll entstehen.

Maßnahmen – öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum wird so umgestaltet, dass die Umgebung zum Radfahren, zum zu Fuß Gehen und zum Verweilen anregt. Wohnstraßen im eigentlichen Sinn des Wortes werden errichtet.

Anrainer übernehmen Grünflächenpatenschaften, d. h. sie übernehmen die Pflege von öffentlichem Gut. Da sich die Stadt die Kosten für die Pflege der Grünflächen spart, wird die extensive Begrünung von öffentlichem Raum möglich.



Abb. 14: Durchgänge sind Wege, die für Fußgänger maßgeschneidert sind. Allerdings sollten sie barrierefrei benützbar sein.
Quelle: Wiener Gebietsbetreuung Gumpendorf/Schottenfeld

Auswirkungen dieser Siedlungsform in einem Musterbezirk

Aus Untersuchungen geht hervor, dass Gebiete mit Parkraumangel längerfristig überdurchschnittliche Einwohnerverluste aufweisen. Wohnungssuchende bevorzugen Gegenden mit ausreichendem Parkraumangebot.

Es ist daher anzunehmen, dass viel Bewohner des Musterbezirks abwandern. Für andere Stadtbewohner ist diese Siedlungsform jedoch reizvoll, und daher ist auch mit einer starken Zuwanderung zu rechnen.

Der Verkehr ist ein sich selbst regulierendes System. Werden Straßen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, so sucht sich der Verkehr andere Wege.

Die Zeit, die der Mensch pro Tag für Mobilität aufwendet, ist auf der ganzen Welt gleich, nämlich gut eine Stunde. Mit dem Verkehrssystem werden sich auch die Reiseziele und die gewählte Fortbewegungsart ändern.

In Siedlungen, die nach menschlichem Maßstab gebaut wurden, entstehen wieder jene zwischenmenschlichen Kontakte, die städtisches Leben kennzeichnen. Der Straßenraum wird ein Ort für Kommunikation.²



Abb. 15: Kleinräumliche Stadtsituationen laden zum Verweilen und Spazieren ein.
Quelle: Wiener Gebietsbetreuung Gumpendorf/Schottenfeld

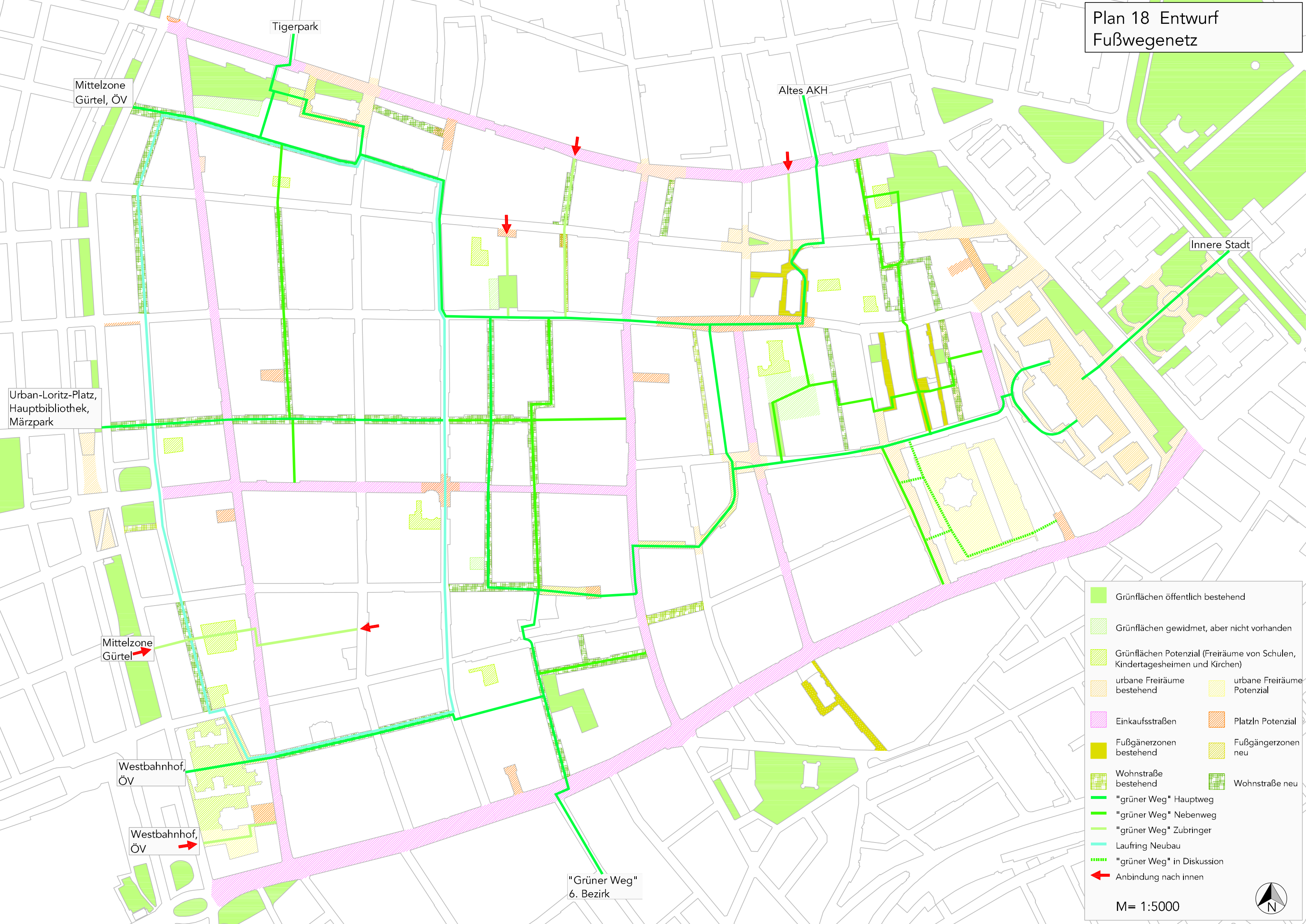


Abb. 16: Gemeinschaftliche Aktivitäten im öffentlichen Raum bringen Leben in die Stadt.
Quelle: Wiener Gebietsbetreuung Gumpendorf/Schottenfeld



Abb. 17: Besonders für Kinder ist genügend Aktionsraum in der städtischen Umgebung essentiell.
Foto: Christine Rotter

Plan 18 Entwurf
Fußwegenetz



Mittelzone
Gürtel, ÖV

Tigerpark

Altes AKH

Innere Stadt

Urban-Loritz-Platz,
Hauptbibliothek,
Märzpark

Mittelzone
Gürtel

Westbahnhof,
ÖV

Westbahnhof,
ÖV

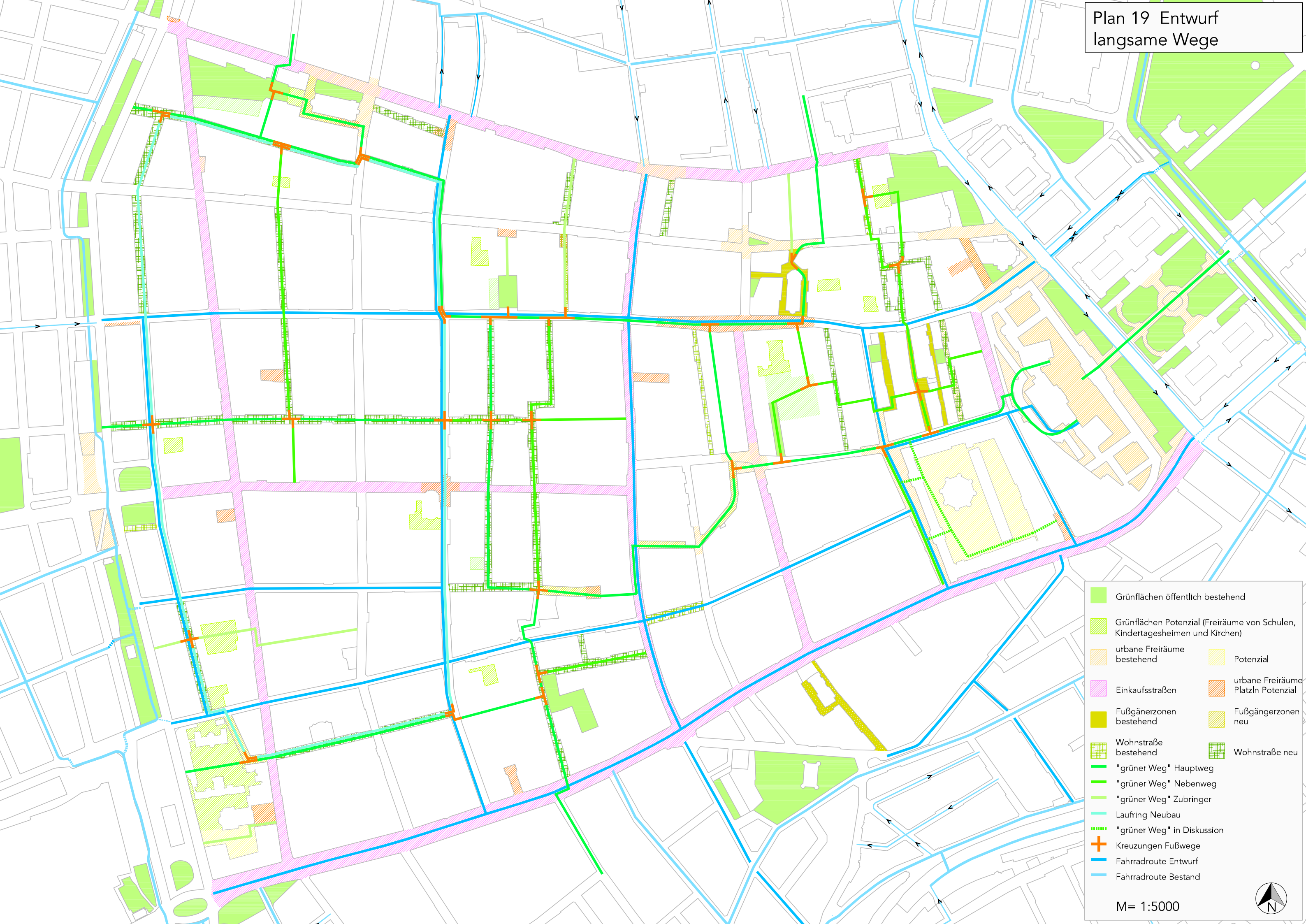
"Grüner Weg"
6. Bezirk

- Grünflächen öffentlich bestehend
- Grünflächen gewidmet, aber nicht vorhanden
- Grünflächen Potenzial (Freiräume von Schulen, Kindertagesheimen und Kirchen)
- urbane Freiräume bestehend
- urbane Freiräume Potenzial
- Einkaufsstraßen
- PlatzIn Potenzial
- Fußgängerzonen bestehend
- Fußgängerzonen neu
- Wohnstraße bestehend
- Wohnstraße neu
- "grüner Weg" Hauptweg
- "grüner Weg" Nebenweg
- "grüner Weg" Zubringer
- Lauftring Neubau
- "grüner Weg" in Diskussion
- Anbindung nach innen

M= 1:5000



Plan 19 Entwurf
langsame Wege

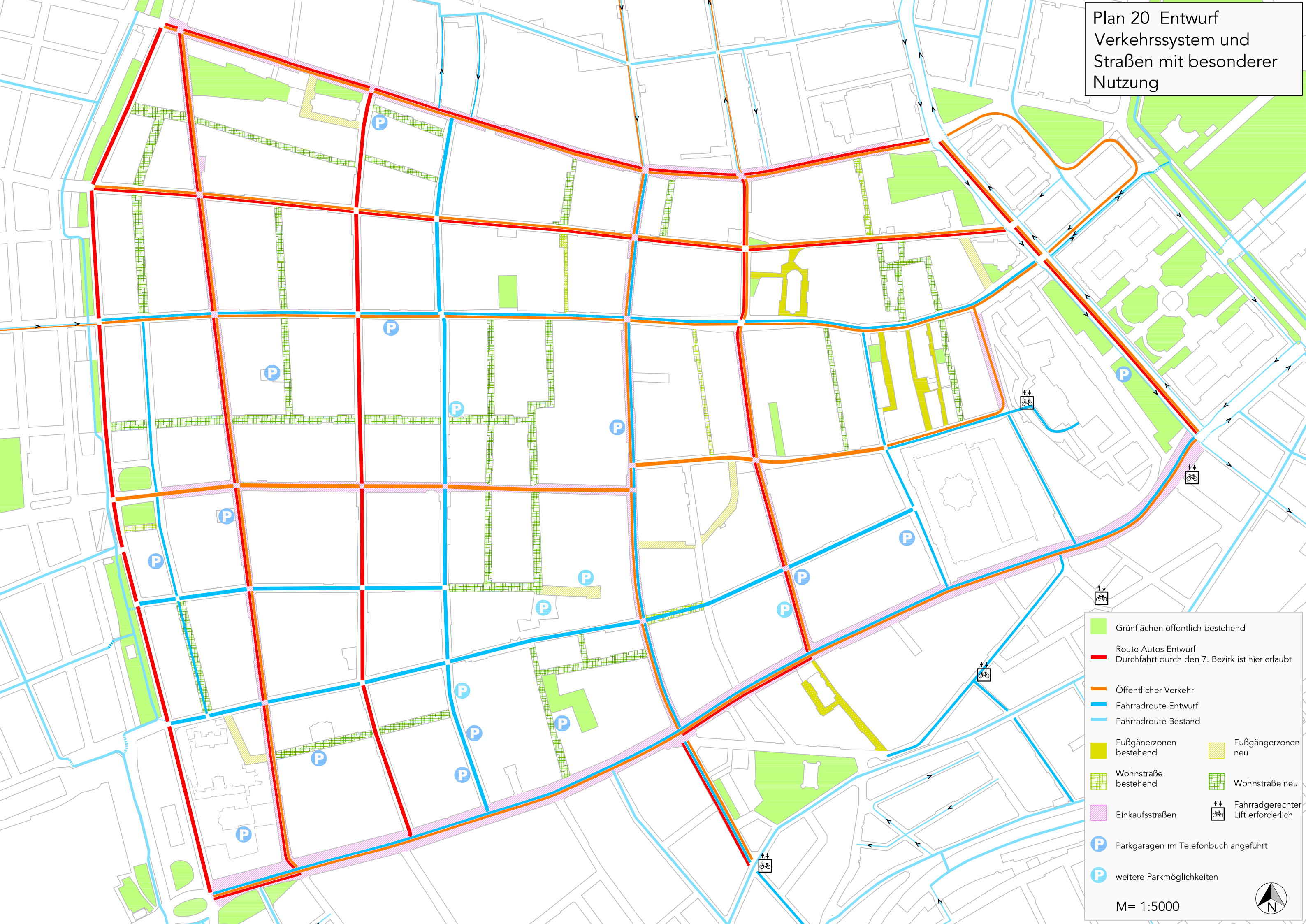


	Grünflächen öffentlich bestehend		Potenzial
	Grünflächen Potenzial (Freiräume von Schulen, Kindertagesheimen und Kirchen)		urbane Freiräume Platzln Potenzial
	urbane Freiräume bestehend		Fußgängerzonen neu
	Einkaufsstraßen		Wohnstraße neu
	Fußgängerzonen bestehend		
	Wohnstraße bestehend		
	"grüner Weg" Hauptweg		
	"grüner Weg" Nebenweg		
	"grüner Weg" Zubringer		
	Lauftring Neubau		
	"grüner Weg" in Diskussion		
	Kreuzungen Fußwege		
	Fahrradroute Entwurf		
	Fahrradroute Bestand		

M= 1:5000

N

Plan 20 Entwurf
Verkehrssystem und
Straßen mit besonderer
Nutzung



Grünflächen öffentlich bestehend

Route Autos Entwurf
Durchfahrt durch den 7. Bezirk ist hier erlaubt

Öffentlicher Verkehr

Fahrradroute Entwurf

Fahrradroute Bestand

Fußgängerzonen bestehend

Fußgängerzonen neu

Wohnstraße bestehend

Wohnstraße neu

Einkaufsstraßen

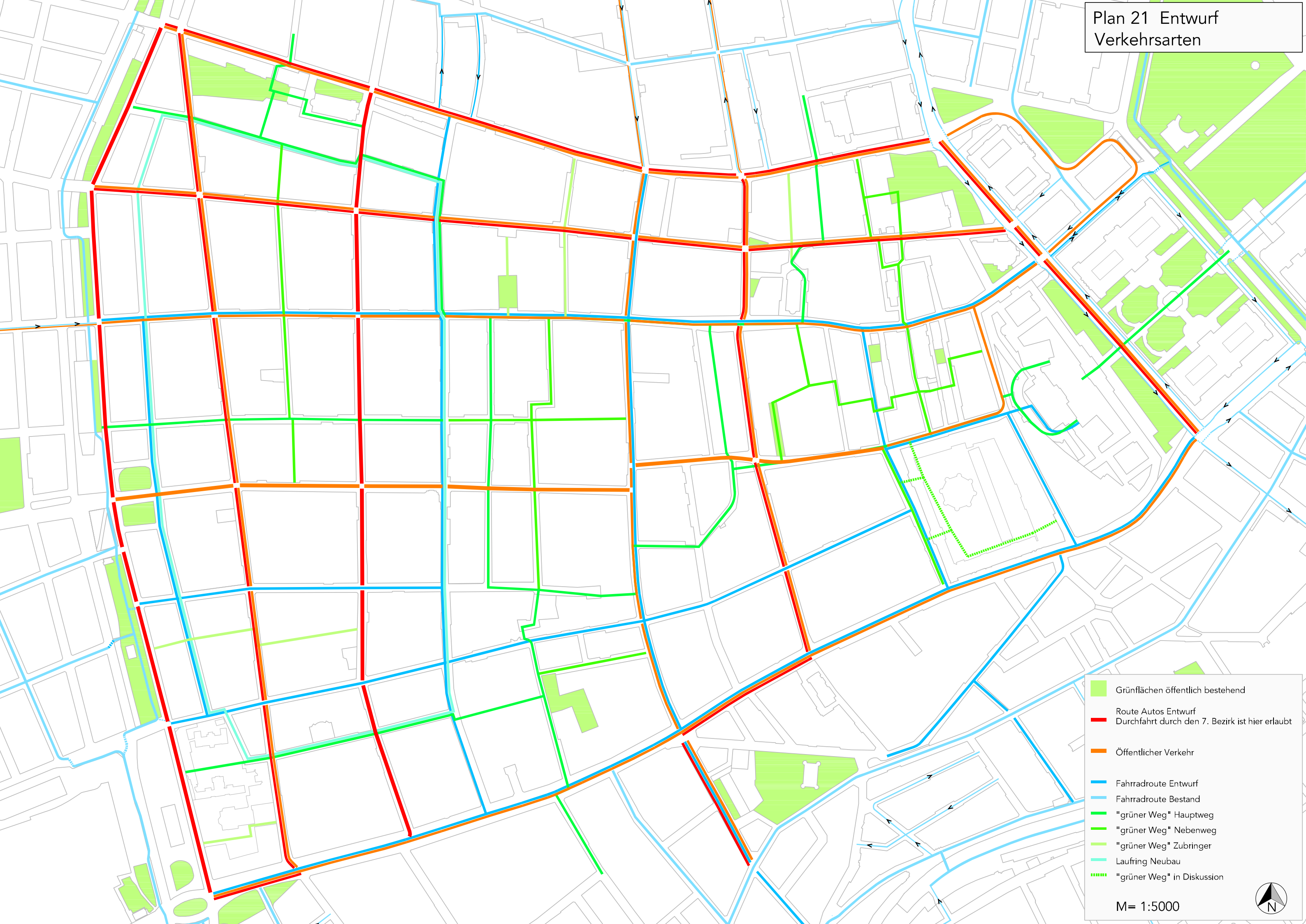
Fahrradgerechter Lift erforderlich

Parkgaragen im Telefonbuch angeführt

weitere Parkmöglichkeiten

M= 1:5000

N



Grünflächen öffentlich bestehend

Route Autos Entwurf
Durchfahrt durch den 7. Bezirk ist hier erlaubt

Öffentlicher Verkehr

Fahrradroute Entwurf
Fahrradroute Bestand

"grüner Weg" Hauptweg
"grüner Weg" Nebenweg
"grüner Weg" Zubringer
Laufring Neubau
"grüner Weg" in Diskussion

M= 1:5000

N