

DIPLOMARBEIT

UMPLANUNG VON VERKEHRSELASTETEN PLÄTZEN IM 15. WIENER GEMEINDEBEZIRK ZUR STEIGERUNG DER LEBENSQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

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

Ao. Univ. Prof. DI Dr. techn. Thomas Macoun

Projektassistent DI Dr. techn. Harald Frey

E230 -1 Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (IVV)

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Katrin Unger

0351917

Eisteichstraße 10/7, 1110 Wien

Wien, am 01.03. 2013

Unterschrift:

SCHLAGWORTE

Platz- und Straßenräume; Öffentlicher Raum; Platzgestaltung; Stadtplanung; Städtebau

ANMERKUNG:

Hiermit versichere ich an Eides statt, dass ich die vorliegende Abschlussarbeit ohne fremde Hilfe und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt und die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Alle Abbildungen und Bilder ohne besondere Kennzeichnung wurden vom Autor selbst erstellt

ZUR BESSEREN LESBARKEIT WIRD IN DIESER ARBEIT VON EINER GESCHLECHTERSPEZIFISCHEN SCHREIBWEISE ABGESEHEN. ES SOLL FESTGEHALTEN WERDEN, DASS UNTER DER MÄNNLICHEN FORM SOWOHL FRAUEN WIE MÄNNER ZU VERSTEHEN SIND.

Kurzfassung

Der öffentliche Raum in der Stadt ist seit jeher ein wesentliches Thema der Stadtpolitik. Seine Nutzung, Form und Entwicklung unterliegt einem ständigen Wandel der Zeit. Plätze und Straßen haben in den letzten Jahrzehnten durch eine autoorientierte Stadtplanung nach und nach an Lebensqualität verloren. Es wurde für die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs geplant und nicht für die der Bewohner und Anrainer der Stadt. Bei jeder Planung sollte jedoch der Mensch im Vordergrund stehen, da öffentliche Räume nur lebenswert sind, wenn sie durch die Menschen angenommen und genutzt werden.

Diese Arbeit stellt einen Versuch dar, jene Plätze im 15. Bezirk herauszufiltern, die bereits vom motorisierten Individualverkehr eingenommen sind, um anschließend Maßnahmen und Strategien für eine Umplanung zu entwickeln. Diese Plätze sollen für die Bewohner des Bezirkes wieder lebenswert werden.

Um das zu erreichen, wurden empirische und analytische Methoden angewandt, um einerseits einen Gesamtüberblick über den 15. Bezirk zu erhalten und um andererseits auf die speziellen Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzer der jeweiligen Plätze eingehen zu können.

Durch eine Vor – Ort – Begehung und einer anschließenden Bewertung konnten drei Plätze ausfindig gemacht werden, deren Straßenraumqualität, Geh- und Aufenthaltsbedingungen und Verkehrssicherheit unter einer hohen Beeinträchtigung durch den motorisierten Individualverkehr leiden.

Diese drei Plätze waren der Sparkassaplatz, der Platz an der Langauergasse und der Friedensreich – Hundertwasser - Platz.

Um die objektiven und subjektiven Anforderungen an die drei Plätze zu eruieren, wurde ein Kriterienkatalog erstellt, der sowohl funktionale, als auch gestalterische Kriterien enthält. Diese Kriterien wurden anhand von Literatur und eigenen Beobachtungen aufgestellt und mit einer Befragung und Erhebung vor Ort untersucht. Die Befragung brachte wichtige Erkenntnisse über die Bedürfnisse und Ansprüche der Bewohner und Anrainer am Platz. Die Ergebnisse der Befragung flossen in die detaillierte Erhebung jedes Platzes mit ein und schlussendlich konnte durch eine Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse das jeweilige Potenzial eines Platzes in Form von konkreten Planungs- und Gestaltungsmaßnahmen aufgezeigt werden.

Abstract

Public space in urban cities has always been a current topic of city politics. Its use, form and development are subjects of constant transition through time. Caused by a constantly increasing car-focused city planning, public squares and streets have become more and more unattractive during the last decades and lack quality of life.

Common planning is nowadays focused on the motorized private transport and not on inhabitants and local residents. Though, the main aim and focus of every planning should lie on the human, as public space only becomes habitable and livable if it is accepted and used by the people.

This thesis constitutes a trial of filtering those squares of the 15th district of Vienna which already are maintained by the motorized private transport in order to develop measures and strategies for possible changes and re-planning. The aim is to achieve more livable squares and public space for the inhabitants.

In order to get an overview of the 15th district on the one hand and to be able to address and respond to the specific needs of the users of the different squares on the other hand, empirical and analytical methods were used.

By on-site-visits followed by a subsequent valuation, three squares whose public space, walking and visiting quality and traffic safety are suffering from the high impairment of the motorized private transport were identified.

The identified squares were the Sparkassaplatz, the square at Langauergasse and the Friedensreich-Hundertwasser - Platz.

In order to define both objective and subjective requirements for the three squares, a criteria catalogue was established containing both functional such as design aspects and criteria. The criteria were developed by literature research and personal observations, obtained by interviews on-site. The surveys provided valuable information about wishes and demands of the inhabitants and local residents. The results of the surveys were included in the detailed investigation of each square and by a SWOT-analysis (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) specific planning- and design-measures could be established for each square, showing and considering its specific potential.

Inhaltsverzeichnis

1	<u>EINLEITUNG</u>	<u>7</u>
1.1	THEMA UND PROBLEMSTELLUNG	7
1.2	ZIEL UND ABSICHT	7
1.3	AUFBAU UND METHODIK	8
2	<u>BEGRIFFE UND DEFINITIONEN.....</u>	<u>10</u>
2.1	ÖFFENTLICHER RAUM.....	10
2.2	QUALITÄTEN	11
2.3	MOBILITÄTSPARAMETER.....	12
3	<u>URBANER ÖFFENTLICHER RAUM.....</u>	<u>15</u>
3.1	ART DER NUTZUNG.....	15
3.2	EIGENTUMSVERHÄLTNIS VS NUTZUNG	16
3.3	ZUGÄNGLICHKEIT	17
3.4	FUNKTION.....	18
3.5	PROBLEME.....	18
3.6	WANDEL	19
4	<u>NUTZUNGSANSPRÜCHE AN DEN ÖFFENTLICHEN RAUM</u>	<u>21</u>
4.1	NUTZER UND IHRE AKTIVITÄTEN.....	21
4.1.1	AKTIVITÄTEN, BEDÜRFNISSE UND FUNKTIONEN DER NUTZER ÖFFENTLICHER RÄUME	22
4.2	RAUMWAHRNEHMUNG - STÄDTEBAULICHE QUALITÄT	24
4.3	VERKEHRSMITTELWAHL	26
4.4	EINFLUSSPARAMETER.....	28
5	<u>KRITERIEN FÜR STÄDTEBAULICH ATTRAKTIVE PLÄTZE</u>	<u>30</u>
5.1	PLATZ- UND STRASSENÄRUME	30
5.2	MENSCHLICHER MASSSTAB	31
5.3	KRITERIEN	33
5.3.1	FUNKTIONALE ANSPRÜCHE:	34
5.3.2	GESTALTERISCHE ANSPRÜCHE:.....	38
6	<u>ANALYTISCHE UNTERSUCHUNG DES 15. BEZIRKS.....</u>	<u>40</u>
6.1	LAGE UND CHARAKTERISTIK	40
6.2	DEMOGRAPHISCHE DATEN	40
6.3	WOHNDICHTE	41
6.4	NUTZUNGSTYPEN.....	43
6.5	MIGRANTINNEN.....	45
6.5.1	DAS ÖFFENTLICHE VERKEHRSSYSTEM	47

6.5.2	PARKEN	50
6.5.3	MOTORISIERUNGSGRAD	50
7	ERHEBUNG UND BEWERTUNG DER URBANEN PLÄTZE IM 15. BEZIRK	51
7.1	ÜBERSICHTSPLAN ÜBER DIE URBANEN ÖFFENTLICHEN PLÄTZE IM 15. BEZIRK	51
7.2	VOR – ORT BEGEGUNG UND BEWERTUNG DES ANGEBOTS AN URBANEN ÖFFENTLICHEN PLÄTZEN DES 15. BEZIRKS	52
7.2.1	AKKONPLATZ – STANDORTERHEBUNG	54
7.2.2	BURJANPLATZ– STANDORTERHEBUNG	55
7.2.3	KRIEMHILDPLATZ – STANDORTERHEBUNG	56
7.2.4	FRIEDENSREICH HUNDERTWASSERPLATZ – STANDORTERHEBUNG	57
7.2.5	EUROPAPLATZ – STANDORTERHEBUNG	58
7.2.6	LANGAUERGASSE – STANDORTERHEBUNG	59
7.2.7	MARIA V. SIEGE – STANDORTERHEBUNG	60
7.2.8	FRIEDRICHSPLATZ – STANDORTERHEBUNG	61
7.2.9	HENRIETTENPLATZ – STANDORTERHEBUNG	62
7.2.10	KARDINAL – RAUSCHER - PLATZ – STANDORTERHEBUNG	63
7.2.11	LEOPOLD – MISTINGER - PLATZ – STANDORTERHEBUNG	64
7.2.12	MARESCHPLATZ – STANDORTERHEBUNG	65
7.2.13	REITHOFFERPLATZ – STANDORTERHEBUNG	66
7.2.14	ROLAND – RAINER - PLATZ – STANDORTERHEBUNG	67
7.2.15	SPARKASSAPLATZ – STANDORTERHEBUNG	68
7.2.16	TANNHÄUSERPLATZ – STANDORTERHEBUNG.....	69
7.2.17	VOGELWEIDPLATZ – STANDORTERHEBUNG	70
7.2.18	WIENINGERPLATZ – STANDORTERHEBUNG	70
7.3	ERGEBNIS.....	71
8	BEFRAGUNG	72
8.1	INHALT	72
8.2	METHODISCHES VORGEHEN	72
8.3	ERGEBNIS.....	74
8.3.1	DEMOGRAPHIE	74
8.3.2	ART DER BESCHÄFTIGUNG	76
8.3.3	HÄUFIGKEIT UND DAUER DER PLATZBESUCHE	77
8.3.4	NUTZUNG DES PLATZES	79
8.3.5	MOBILITÄTSVERHALTEN	81
8.3.6	INFRASTRUKTUR / GEWERBE.....	85
8.3.7	VERKEHRSSICHERHEIT / VERKEHRSBERUHIGUNG	86
8.3.8	FRAGEN ZUR PLATZVERBESSERUNG	88
8.4	ERKENNTNISGEWINN AUS DER BEFRAGUNG.....	89
9	DETAILIERTE ANALYSE	91
9.1	SPARKASSAPLATZ.....	91
9.1.1	BESTANDSPLAN.....	93
9.1.2	STRASSENSCHNITT	95
9.1.3	FLÄCHENVERTEILUNG	96

9.1.4	SWOT SPARKASSAPLATZ.....	96
9.2	LANGAUERGASSE.....	101
9.2.1	BESTANDSPLAN.....	102
9.2.3	STRASSENSCHNITT.....	104
9.2.4	FLÄCHENVERTEILUNG.....	105
9.2.5	SWOT LANGAUERGASSE.....	105
9.3	FRIEDENSREICH – HUNDERTWASSER - PLATZ	110
9.3.1	BESTANDSPLAN.....	111
9.3.2	STRASSENSCHNITT.....	113
9.3.3	FLÄCHENVERTEILUNG.....	113
9.3.4	VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE.....	114
9.3.5	SWOT FRIEDENSREICH – HUNDERTWASSER – PLATZ.....	115
10	ENTWURF / MASSNAHMENKATALOG.....	120
10.1	ASPEKTE DER PLATZGESTALTUNG	120
10.2	SPARKASSAPLATZ - ENTWURF	121
10.2.1	ZIEL „GLEICHBERECHTIGTES MITEINANDER“	121
10.2.2	MASSNAHME „SHARED SPACE“	122
10.2.3	MASSNAHME „WOHNSTRASSE ULLMANNSTRASSE“	123
10.2.4	GRUNDRISSPLAN	124
10.2.5	STRASSENSCHNITT SPARKASSAPLATZ	126
10.2.6	FLÄCHENVERTEILUNG SPARKASSAPLATZ	126
10.3	LANGAUERGASSE – ENTWURF	128
10.3.1	ZIEL „GRÜNE OASE IN EINEM DICHT VERBAUTEN GEBIET “	128
10.3.2	GRUNDRISSPLAN	131
10.3.3	STRASSENSCHNITT LANGAUERGASSE	133
10.3.4	FLÄCHENVERTEILUNG LANGAUERGASSE	134
11	SCHRITTE BIS ZUR UMSETZUNG – EIN PROZESS.....	135
11.1.1	FORMELLE PLANUNGSINSTRUMENTE	135
11.1.2	INFORMELLE PLANUNGSINSTRUMENTE.....	135
12	FAZIT.....	136
13	VERZEICHNISSE	139
13.1	LITERATUR.....	139
13.2	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	142
13.3	TABELLEN	145
14	ANHANG	146
14.1	BEFRAGUNG SPARKASSAPLATZ	146
14.2	BEFRAGUNG LANGAUERGASSE	155
14.3	BEFRAGUNG FRIEDENSREICH – HUNDERTWASSER - PLATZ.....	164
14.4	FRAGEBOGEN	171

1 EINLEITUNG

1.1 THEMA UND PROBLEMSTELLUNG

Der öffentliche Raum ist seit jeher ein wichtiges Thema in der Stadtpolitik. Die Art der Nutzung, Form und Entwicklung unterliegt einem ständigen Wandel der Zeit. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts standen noch Nutzungen im Vordergrund, die dem Verkehr, Transport und Umschlag von Waren dienten. Heute müssen Menschen den öffentlichen Raum nicht mehr für ihre „notwendigen Aktivitäten“ nutzen. Die Nutzung ist „optional“ geworden. (Vgl. Gehl 2010: S. 10.)

Die Nutzer von öffentlichen Räumen sind keine homogene Gruppe. Kinder stellen andere Ansprüche an den öffentlichen Raum, als Senioren. Die Ansprüche und Aktivitäten der Nutzer können außerdem von Ort zu Ort stark variieren, je nachdem welche Funktion diesem Ort zukommt und welche Bevölkerungsgruppe in der Umgebung wohnt, oder arbeitet. (Vgl. Kapitel 4.1)

Stadtplanung heute befasst sich insbesondere mit bereits gebauter Umgebung, die an neue und stetig ändernde Anforderungen angepasst werden muss. Der Einzug des Autos in die Stadt führte zu einer der wohl empfindlichsten Einschränkungen des ungestörten Aufenthalts in öffentlichen Räumen. Straßen und Plätze wurden durch den ansteigenden motorisierten Verkehr regelrecht „verkümmert“. (Vgl. Bahrdt 1988 zitiert nach: Siebel 2004: S. 124.)

Bei jeder Planung sollte jedoch der Mensch im Vordergrund stehen, da öffentliche Räume nur lebenswert sind, wenn sie durch die Menschen angenommen und genutzt werden.

1.2 ZIEL UND ABSICHT

Durch die autoorientierte Stadtplanung der letzten Jahrzehnte wurde für die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs geplant, die Fußgänger jedoch auf Restflächen verwiesen. Um dem entgegen zu wirken, möchte ich in dieser Arbeit einen Schwerpunkt auf die Bedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer legen.

Im Mittelpunkt der Betrachtung liegen urbane öffentliche Plätze im 15. Bezirk in Wien, deren Flächen größtenteils vom Auto eingenommen sind. Es werden Maßnahmen und Strategien für eine Umplanung entwickelt, die diese Plätze für die Bewohner des Bezirks wieder lebenswert machen sollen.

Wesentliche Fragestellungen dabei sind:

- **Welche Rolle hat der öffentliche Raum in der heutigen Gesellschaft und welchen Wandel hat er im Laufe der Jahre durchschritten?**
- **Was bedeutet Lebensqualität in einer Stadt und was macht eine Stadt lebenswert?**
- **Wer sind die Nutzer der urbanen Plätze und welche Nutzungsansprüche stellen sie an den Raum?**
- **Welche Kriterien (subjektiv und objektiv) muss ein urbaner Platz aufweisen, um von Menschen angenommen zu werden?**

1.3 AUFBAU UND METHODIK

In den anfänglichen Kapiteln werden Begrifflichkeiten und Definitionen erarbeitet, die im weiteren Verlauf der Arbeit verwendet werden. Eine Literaturrecherche dient dabei als Orientierung und Hilfe.

Im darauffolgenden Kapitel werden urbane öffentliche Raum genauer untersucht. Fragen nach der Art der Nutzung, der Zugänglichkeit und der Funktion öffentlicher Räumen werden versucht zu beantworten. Probleme und Wandel des öffentlichen Raumes werden aufgezeigt.

Die weiteren Kapitel der Arbeit beschäftigen sich mit den Nutzern und ihren Nutzungsansprüchen an öffentliche Räume. Es wird aufgezeigt, dass die städtebauliche Qualität einen wesentlichen Einfluss auf das Nutzerverhalten hat und Änderungen im Alltag bewirken kann. Die Qualität des städtischen Umfelds wiederum ist vom Verhalten der Benutzer beeinflusst.

Im nächsten Kapitel wurde anhand von Literatur und eigenen Beobachtungen ein Kriterienkatalog erstellt, der sowohl funktionale, als auch gestalterische Kriterien enthält, um die objektiven und subjektiven Anforderungen an urbane Plätze untersuchen zu können.

Das nächste Kapitel analysiert den 15. Bezirk auf Basis quantitativer Untersuchungsmethoden. Die statistischen Daten wurden zum Teil von der Stadt Wien MA 18 zur Verfügung gestellt. Die Auswertung und graphische Umsetzung der Daten erfolgte mit Hilfe von geographischen Informationssystemen. (GIS)

Die weiteren Teile der Arbeit liegen empirischen Untersuchungen zugrunde. Es wurde eine Begehung des 15. Bezirks mit einer einhergehenden Fotodokumentation vorgenommen, um einen Eindruck über die vorhandenen urbanen Plätze zu erhalten. Darauf aufbauend konnte eine Bewertung durchgeführt werden, die als Ergebnis drei Plätze enthielt, welche am stärksten vom motorisierten Verkehr beeinträchtigt waren.

Eine Befragung auf den drei Plätzen brachte wichtige Erkenntnisse über die Bedürfnisse und Ansprüche der Bewohner und Anrainer am Platz. Die Fragen wurden auf Basis des erstellten Kriterienkataloges ausgearbeitet. Die Ergebnisse der Befragungen flossen in die detaillierte Erhebung jedes Platzes mit ein und schlussendlich konnte durch eine Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse das jeweilige Potenzial eines Platzes in Form von konkreten Planungs- und Gestaltungsmaßnahmen aufgezeigt werden.

Das letzte Kapitel zeigt auf, was notwendig wäre, um Neugestaltungen oder Umplanungen eines Platzes auch wirklich umsetzen zu können.

2 BEGRIFFE UND DEFINITIONEN

2.1 ÖFFENTLICHER RAUM

„Öffentliche Räume prägen das „Gesicht der Stadt“ und machen eine Stadt unverwechselbar, indem sie ihr eine „Identität“ geben. Öffentliche Räume, wie Straßen, Plätze, Wege, Parks und ähnliches ermöglichen Raum für urbanes Leben. Hier kann man sich treffen, hier finden Aneignungsprozesse, Kommunikation und Sozialisation statt. Diese Räume bieten Chancen zum miteinander interagieren, können aber gleichzeitig Schauplätze für Distanz, Desinteresse und Gewalt sein.“ (Havemann / Selle 2010: S. 22f.)

vergleich dazu: (Studie: Neuinterpretation öffentlicher Raum, hg. MA 18 2008 : S. 7.)

- Ort der Begegnung, des sozialen Ausgleichs und der Identifikation
- Ort, an dem Aneignung stattfindet
- Bühne der Gesellschaft. Ein Ort, den man betritt um zu sehen und gesehen zu werden
- Die Visitenkarte einer Stadt
- Erholung- und Freizeitraum
- Aufenthalts- und Transitraum

(MA 18, WB Nr.93 - Studie Neuinterpretation öffentlicher Raum 2008: S. 98 ff.):

FREIRAUM: Freiräume sind mehr oder weniger ausgedehnte „Räume unter freiem Himmel“, die nicht zwangsläufig grün bzw. begrünt sein müssen. Große landschaftlich geprägte Freiräume am Stadtrand und ganze Landschaftsteile (wie etwa Prater, Lainzer Tiergarten, Schwarzenbergwiese, Donauinsel) haben sehr große Bedeutung für die Wiener Bevölkerung.

URBANER FREIRAUM: Dieser weitgefasste Begriff wird als überwiegend befestigter Platz und Platzanlage mit einem Treff- und Veranstaltungsangebot verstanden. Ein urbaner Platz ist am ehesten mit einem multifunktionalen Raum zu vergleichen, der alles ermöglicht und nichts verhindern soll.

SCHMUCK- BZW. ABSTANDSGRÜNFLÄCHE: Flächen zwischen Gebäuden und Straßenraum, die nicht eindeutig definierbar sind. Es handelt sich meist um Abstandsflächen zwischen Gebäuden oder anderen angrenzenden Nutzungen, die durch ihre Lage und Uneindeutigkeit meist schlecht nutzbar sind.

URBANITÄT: Mit Urbanität wird eine kulturell- gesellschaftliche Lebensform verstanden, heute ist darunter oft ein Bild der dichten Stadt des 19. Jahrhunderts gemeint. Man spricht dann vom Verlust der Urbanität und fordert die Stadtplanung auf für mehr Urbanität zu sorgen. (Vgl. Sieverts 1998: S. 32.) Unter Urbanität kann aber auch Weltoffenheit, als Gegenbegriff von Provinzialität und eine Atmosphäre der Weltläufigkeit verstanden werden. Die „gelebte“ Urbanität liegt einem idealisierten Bild eines lustigen Treibens auf Märkten und Plätzen der bürgerlichen Stadt des späten 18. Jahrhunderts zugrunde. (Vgl. Sieverts 1998: S. 33.)

PLATZ- UND STRASSENRAUM: Von einem rein technisch gestalterischen Aspekt gesehen sind Plätze eine Unterkategorie des öffentlichen Raumes. Der Begriff des Platzes reicht zurück bis Ende des 13. Jahrhunderts, seit jeher ist er in der deutschen Sprache belegt und geht auf das lateinische Wort „platea“ zurück. Die ursprüngliche Bedeutung war die einer freien, platten Straße. (Vgl. Bornberg 2003: S. 36.) Heute wird der Begriff Platz als Ruheraum im Gegensatz zum Bewegungsraum der Straße, bezeichnet. (Drosdowsky zitiert nach: Bornberg 2003: S. 37.) Jahn Gehl bezeichnet den Platz als Teil des „Raumes zwischen den Häusern“. Weitere Definitionen bezeichnen den Platz als Bereich unter freiem Himmel, der zum umhergehen, Essen, Schauen oder Treffen genutzt wird. Autos oder andere Verkehrsmittel sind ausgeschlossen oder sehr eingeschränkt. (Clare Cooper – Marcus und Carolyn Francis zitiert nach Bornberg 2003: S. 36.)

2.2 QUALITÄTEN

AUFENTHALTSQUALITÄT: „Lebensräume können als gelungen angesehen werden, wenn das Angebot zum Verweilen angenommen wird und sich urbane Lebendigkeit einstellt. Geborgenheit, Wohlgefühl und vor allem Sicherheit entscheiden über die Qualität städtischer Räume. Aufenthaltsqualität ist bestimmt durch sehr unterschiedlich erlebte und subjektiv empfundene Werte.“ (RVS 2011: S. 2.)

GESTALTUNGSQUALITÄT: Es werden den objektiven Gestaltungsqualitäten subjektive Erlebnisqualitäten zugeordnet. Wesentlich sind die Straßenraumelemente bezüglich ihrer Raumbildung. (Vgl. RVS 2011: S. 2)

LEBENSQUALITÄT: „Befriedigung von materiellen und immateriellen Bedürfnissen.“

(Keller 2003)

- Wohlfahrt
- Wohlstand
- Wohlbefinden

Lebensqualität ist individuelles Wohlbefinden und das Gefühl gesellschaftlicher Zugehörigkeit. Das Wohlbefinden kann durch die Gestaltung und Anordnung raumprägender Elemente sowie der umgebenden Gebäude gesteigert werden und den Aufenthalt auf urbanen Plätzen angenehm machen.

ANSPRÜCHE: Erwartungen, Bedürfnisse, Wertvorstellungen oder übernommene Normen eines Menschen bezüglich einer Sache. (RVS 2011: S. 2.)

Ästhetik

2.3 MOBILITÄTSPARAMETER

MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR (MIV): Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder, Mofas (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2010: S. 27.)

NICHT MOTORISierter VERKEHR (NMV): Rad- Fußverkehr

ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV): Bahn, Straßenbahn, Bus, Postauto (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2010: S. 27.)

MOBILITÄT: „Mobilität ist die Fähigkeit oder Möglichkeit zur Positionsveränderung in einem beliebigen System. (Raum, Gesellschaft, Wirtschaft,...)“ (Keller 2003)

VERKEHR (RÄUMLICHE MOBILITÄT):

(Vgl. Keller 2003)

- Ist die Fähigkeit oder Möglichkeit zur Positionsveränderung im räumlich- physischen System. (Siedlung, technische Infrastruktur, Landschaft)

- Ortsveränderung von Menschen, Gütern, Nachrichten (transportieren, kommunizieren)
- Eines unter anderen Mitteln zur Realisierung von Mobilität
- „Die Zahl der Wege pro Person und Tag.“ (Knoflacher 1993: S. 24.)

MOBILITÄT IM WEITEREN SINN:

(Vgl. Keller 2003)

Ist Teil der Lebensqualität und kann diese erhalten oder steigern:

- Zugang zu Lebenschancen
- Vernetzung von Aktivitäten
- Vernetzung von Akteuren

MOTORISIERUNGSGRAD: (PKW pro 1.000 EW) Unter Motorisierungsgrad versteht man das Mengenverhältnis von Kraftfahrzeugen (Kfz) zu Einwohnern in einem bestimmten Gebiet. Zur Beschreibung der Motorisierung eignet sich die Motorisierungsziffer, welche sich aus dem Verhältnis von Einwohnern zu Kfz berechnet. In Österreich wurde ein Maximum der Motorisierung im Jahr 2010 mit 586 Kfz / 1000 EW erreicht. Im Vergleich dazu, wurde im Jahr 2010 in den USA 770 Kfz / EW erhoben. (Vgl. Koukal 2012: S. 6f.)

Der Motorisierungsgrad im 15. Bezirk ist mit 308 PKW / 1000 EW (VCÖ 2010) der niedrigste im Bezirksvergleich Wiens. Im gesamten 15. Bezirk sind 22.347 (Kfz Statistik MA 18, 2011) PKWs bei einer Einwohnerzahl von 72.593 (Statistik Austria 2012) zugelassen.

SIEDLUNGSDICHTE: Die Siedlungsdichte gibt Auskunft über die Zahl der Menschen, die in einem bestimmten Gebiet, bezogen auf den umbauten Raum, wohnen.

MODAL SPLIT: Verteilung eines Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Modi). Eine gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist Verkehrsmittelwahl. (RVS 2011: S. 3.)

Der Modal Split ist abhängig von: (Zancanella 2012)

- Zweck
- Distanz
- Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

- Komfort
- Zeitaufwand
- Kosten

In Wien konnte der Anteil des ÖV am gesamten Verkehrsaufkommen (Modal Split) durch ein dichtes Netz an U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen kontinuierlich gesteigert werden und erreichte 2012 den momentanen Spitzenwert von 37%. (Vgl. Wiener Stadtwerke 2013)

ERREICHBARKEIT: „Die Erreichbarkeit legt die gebaute Verkehrsinfrastruktur in Reisezeitdistanzen um. Auf diese Weise wird die räumliche Auswirkung bestehender und neu erstellter Verkehrsnetze gemessen.“ (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2010: S. 1.)

ERREICHBARKEITSPOTENZIAL: Ein hohes Erreichbarkeitspotenzial wird durch eine gute Erschließung über den öffentlichen Verkehr (hohe Taktraten, wichtige Ziele in kurzer Zeit erreichbar), ein effizientes Radwegenetz, ein Siedlungsgebundenes Car – Sharing geschaffen. (Gruber 2008: S. 40.)

Verlängerte Wege zum KFZ verringern die Attraktivität des Kfz und der Motorisierungsgrad der Bewohner wird im Vergleich zu autoorientierten Siedlungsformen geringer. (Gruber 2008: S. 41)

ERSCHLIESSUNG: Zugänglichkeit eines Gebäudes, eines Ortes, einer Region; abhängig vom Verkehrsinfrastrukturnetz (Schiene und Straße) (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2010: S. 27.)

Die Erschließung der bestehenden und zukünftigen Siedlungsflächen durch den öffentlichen Verkehr ist ein zentraler Aspekt in der Raumplanung. Die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr hilft kompakte Siedlungsstrukturen zu fördern und wirkt sich aus auf die Mobilitätszunahme und den Mehrverkehr. Eine gute ÖV-Erschließung fördert den haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden und eignet sich daher, um dem zunehmenden Flächenverbrauch entgegen zu wirken. (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2010: S. 9.)

3 URBANER ÖFFENTLICHER RAUM

Für Planer ist der öffentliche Raum eine Herausforderung und etwas mit dem man sensibel umgehen muss. Es ist ein knappes Gut in dicht bebauten Stadtteilen und in bestehenden Baustrukturen schwer erweiterbar. (Vgl. MA 19, WB Nr.93 - Studie Neuinterpretation öffentlicher Raum 2008: S. 7.)

3.1 ART DER NUTZUNG

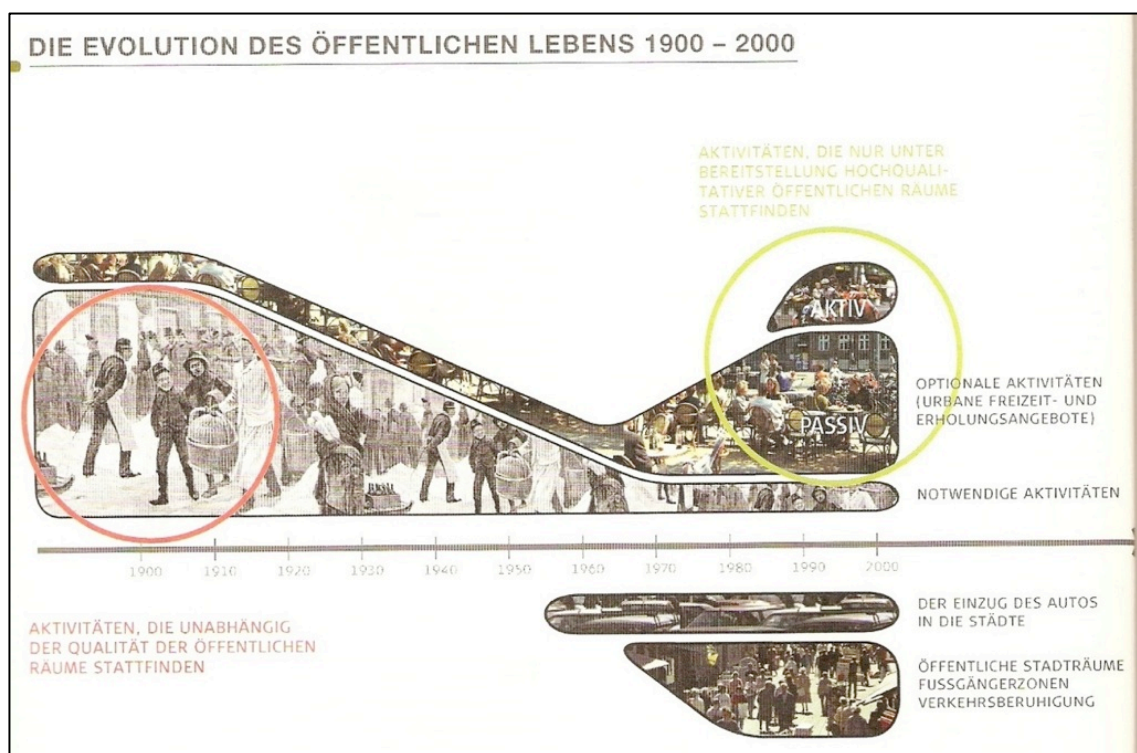


Abbildung 1: Die Evolution des öffentlichen Lebens 1900 – 2000,

Quelle: Gehl Architects 2009 zitiert nach: MA 18, WB Nr.103 – Partitur des öffentlichen Raumes 2009: S. 16.

Gehl spricht die Veränderung der Nutzung des öffentlichen Raums von 1900 bis heute an. Abbildung 1 zeigt die Verschiebung der Gewichtung von „notwendigen“ und „optionalen“ Aktivitäten auf innerstädtischen Plätzen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts standen noch Nutzungen im Vordergrund, die dem Verkehr, Transport und Umschlag von Waren dienten. Der Aufenthalt und das Flanieren auf öffentlichen Plätzen waren unumgänglich. Dieses Bild hat sich im Laufe der Jahre gewendet und Menschen müssen den öffentlichen Raum nicht mehr für ihre „notwendigen Aktivitäten“ nutzen. Die Nutzung ist laut Gehl „optional“. Der Warentransport erfolgt nun über Erschließungsstraßen, erwerben kann man sie sowohl vor der

Stadt oder im Internet. (Selle 2010: S. 69.) Heute nutzen Menschen öffentliche Räume freiwillig und nur dann, wenn sie es wollen. Sind diese öffentlichen Räume ansprechend gestaltet und in einer reizvollen Umgebung eingebettet, werden sie auch gern angenommen und von Menschen häufig frequentiert werden. (Vgl. Gehl 2010: S. 10.)

Parallel zu dieser Entwicklung fand ein Nutzungswandel statt, der erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung der Stadträume hatte. Die „car invasion“. Durch den Einzug des Autos in die Städte hat sich öffentlicher Raum grundlegend verändert. (Vgl. Selle 2010: S. 69f.) Wir sind heute mit stark erweiterten Aktionsradien der Individuen konfrontiert. Die Lokalitäten des Wohnens, der Arbeit, des Güterangebotes und der Freizeit liegen heute oft weiter entfernt denn he. Dies führt zu weitreichende Konsequenzen für Verkehrsaufkommen, Netzbelastung sowie Siedlungs- und Infrastruktur. (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2010: S. 3.)

3.2 EIGENTUMSVERHÄLTNIS VS NUTZUNG

Nicht alle öffentlichen Räume sind öffentlich. Es wird oft unterstellt, dass „öffentliche“ Räume im „kommunalen“ Eigentum sind und von den Gemeinden gepflegt und unterhalten werden. Das ist aber nicht immer der Fall. (Havemann / Selle 2010: S. 19f.)

In welchen Besitzverhältnissen ein Raum liegt, ist oft schwer zu definieren. Der New Yorker Wissenschaftler Peter Marcuse spricht von einem „öffentlich nutzbaren Raum“ und unterscheidet hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse und der Nutzung sechs verschiedene Arten öffentlicher Räume („ownership forms“): (Marcuse 2003 zitiert nach: Girardi / Tadler: S. 19.)

ÖFFENTLICHES EIGENTUM – ÖFFENTLICHE NUTZUNG: Straßen, Parks, öffentliche Gebäude, etc.

ÖFFENTLICHES EIGENTUM – NUTZUNG DURCH VERWALTUNG: Rathaus, Polizeistation, etc.

ÖFFENTLICHES EIGENTUM – ÖFFENTLICHE NUTZUNG, PRIVATE VERWALTUNG: Flughafen, Post, etc.

PRIVATES EIGENTUM – ÖFFENTLICHE FUNKTION, ÖFFENTLICHE NUTZUNG: (geschlossene) Wohnanlagen; Shopping Malls, private Spitäler und Schulen,

PRIVATES EIGENTUM – PRIVATE FUNKTION, ÖFFENTLICHE NUTZUNG: Plätze für öffentliche Versorgung, Restaurants, Cafes, Erholungsflächen, „Megaprojekte“ die Stadtzentrumfunktionen ausüben (z.B. Potsdamer Platz)

PRIVATES EIGENTUM – PRIVATE NUTZUNG: Prototypisch das „eigene Heim“; jedoch gibt es auch hier einige halböffentliche Aspekte (Fassaden, Gehsteige, Auffahrten, ...)

3.3 ZUGÄNGLICHKEIT

Man sollte annehmen, dass der öffentliche Raum als allgemeiner, öffentlich zugänglicher Raum verstanden wird, unabhängig vom Eigentümer. Das ist jedoch ein Irrglaube. „Überall seien Ausgrenzungen und Beschränkungen wirksam – ob es sich dabei nun um Hausordnungen, die bestimmte Verhaltensweisen untersagen, zeitliche Beschränkungen, Nutzungskonkurrenz durch andere Gruppen, subtile soziale Ausgrenzungsmechanismen oder die Angst, bestimmte Räume zu bestimmten Zeiten zu nutzen, handle.“ (Havemann / Selle 2010: S. 20.)

Folgende Unterscheidungen Von Zugänglichkeit Des Öffentlichen Raumes Werden In Wien Getroffen: (Vgl. Ma 18, WB Nr.93 - Studie Neuinterpretation Öffentlicher Raum 2008: S. 98ff.)

ÖFFENTLICH, HALBÖFFENTLICH, PRIVAT NUTZBARER FREIRAUM: Die Differenzierung in öffentliche, halböffentliche und private Freiräume erfolgt über die Nutzungsmöglichkeiten und die Zugänglichkeit der einzelnen Flächen. Die Übergänge zwischen den einzelnen Räumen können an einigen Orten der Stadt fließend sein und je nach Situation und Bedürfnis auch wechselnd. Hauseingänge und – Vorbereiche sowie halböffentliche Wohnstraßen, Wege, Plätze sind häufig Bindeglieder oder Kontaktbereiche zwischen privatem und öffentlichem Raum. Sie erfüllen vielfältige Aufgaben im alltäglichen Bereich.

ÖFFENTLICH NUTZBARE FREIRÄUME sind Flächen, die ohne Behinderung zugänglich sind und eine allgemeine Nutzbarkeit gewährleisten.

HALBÖFFENTLICH NUTZBARER FREIRAUM: Darunter sind jene Freiräume zu verstehen, die zwar eindeutig baulichen Anlagen zugeordnet sind, sich aber aufgrund ihrer allgemeinen Zugänglichkeit auch einer öffentlichen Nutzung nicht verschließen. Halböffentliche nutzbare Räume sind u.a. allgemein zugängliche Wohnhöfe von Gemeindebauten, Räume in der Umgebung von öffentlichen Gebäuden wie Krankenhäuser, Universitäten, Bahnhöfen oder sonstigen öffentlichen Gebäuden. Diese Flächen können im öffentlichen oder im privaten Eigentum sein.

PRIVAT NUTZBARER FREIRAUM: Das sind Freiräume, die eindeutig baulichen Anlagen zugeordnet sind und der öffentlichen Zugänglichkeit und Nutzbarkeit überwiegend verschlossen sind.

3.4 FUNKTION

„Der Öffentliche Raum hatte vielfache Funktionen: Verbindung zwischen den Häusern, Schauplatz für Handel und Gewerbe und die Abwicklung von Geschäften verschiedenster Art, Zentrum der Kommunikation. Straße und Platz wurden Standort für den Markt, Treffpunkt zum kleinen Plausch zwischendurch, sie erhielten ihre Bestimmung als Agora und Ort der großen Diskussion, der Auseinandersetzung und der politischen Entscheidung in der Antike.“ (Brandstätter / Schaumberger 1990: S. 7.)

„Seit einiger Zeit spricht man vom „Funktionswandel“ des öffentlichen Raums. Einerseits wird der Verfall der öffentlichen Räume mit einer Ausgrenzung sozial schwacher Bevölkerungsgruppen prognostiziert und andererseits wird von der Renaissance der öffentlichen Räume als „Bühne“ einer neuen Selbstdarstellung für breite Bevölkerungsschichten gesprochen.“ (Wiegandt 2006 zitiert nach: Bühler / Kaspar / Ostermann 2010: S. 23.)

3.5 PROBLEME

Die „Zweckentfremdung der Stadt durch den rapide gestiegenen motorisierten Individualverkehr führt zu einer der wohl empfindlichsten Einschränkungen des ungestörten Aufenthaltes in öffentlichen Räumen. Die steigenden Belastungen durch den Verkehr an öffentlichen Straßen und Plätzen führen zu einer regelrechten „Verkümmerung“ des öffentlichen Raums. (Vgl. Bahrdt 1988 zitiert nach Siebel 2010: S. 124.)

Lud der öffentliche Raum im 19. Jahrhundert noch zum Flanieren, kommunizieren und entspannen ein, hat sich dieser „Freiraum“ im Laufe der Jahrzehnte zu einem öffentlichen Raum für den motorisierten Individualverkehr entwickelt. (Vgl. Selle zitiert nach Siebel 2010: S. 136.) Historische Plätze in den 60er und 70er Jahren wurden stetig „zweckentfremdet“ und zu Kreuzungsbereiche, Abstellplätze, Anlieferzonen und Parkplätze umfunktioniert.

„Fußgänger, Radfahrer, Kinder, ältere Menschen und Behinderte klagen besonders über mangelnde Sicherheit, schlechte Wegeführung und schwierige Orientierung.“ (Haffner 2005: S. 19.)

Galt einst die autogerechte Stadt als Vision der Zukunft, werden heute überall in Europa verkehrsberuhigte Zonen schwer erkämpft. Ende der 70er Jahre wurde die zerstörende Wirkung der Autostraßen immer sichtbarer und die Stadtentwicklung führte mehr und mehr zu Trabantenstädten und neuen Quartieren an der Peripherie. Die Agglomeration erfreute sich immer mehr Menschen, die sich dort ansiedelten, da die Kernstädte immer „lecher“ wurden. (Vgl. Knirsch 2004: S. 40.)

Hinzu kommt das Bild der Zweckmäßigkeit und Banalität, das den öffentlichen Raum beherrscht. Eine schlechte Gestaltung der Außenräume, Billigarchitektur, unattraktives Restgrün, vernachlässigte Spielzonen, lieblos gestaltete Freiflächen und Mobiliargerümpel erzeugen Stress, das Gefühl mangelnder Geborgenheit und vermindern die Identifikationsbereitschaft der Menschen mit ihrer Stadt. (Vgl. Haffner 2005: S. 19.)

Alexander Mitscherlich spricht in seinem Buch „Die Unwirtlichkeit der Städte – Anstiftung zum Unfrieden“ von einer mangelhaften Stadtplanung und erinnert die „Stadt“ an ihre Aufgabe der „Öffentlichkeit wieder Raum zu geben, Bewegungsräume für Jugendliche mit vielfältigen Funktionen bereit zu stellen und Treffpunkte nahe den Wohnquartieren für soziale Kontakte und Aktivitäten zu fördern.“ (Mitscherlich zitiert nach: Knirsch 2004: S. 40.) Die eigentliche Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum und seinen Elementen geschah erst in den 70er Jahren durch den Denkmalschutz und die Denkmalpflege. Es war die Zeit der postmodernen Architektur und eine Zeit der intensiven Auseinandersetzung mit der Umwelt. Der öffentliche Raum wurde wiederentdeckt und neu wahrgenommen und der Wert historischer Platzstrukturen erkannt und neu geschätzt. (Knirsch 2004: S. 41.)

3.6 WANDEL

(nach Havemann/ Selle 2010: S. 77.)

1. **VERALTERTE, ÖFFENTLICHE RÄUME:** Die Stadt altert und in vielen Quartieren wurden öffentliche Räume seit den 1970er Jahren neu gestaltet. Damals trennte man noch nach Funktionsbereichen, während die heutige Planung auf flexibel nutzbare und offene Gestaltung Wert legt.
2. **DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG:** Die Bevölkerung wird immer älter und dementsprechend verändert sich auch die Bevölkerungspyramide. Die Infrastruktur muss heute stärker als früher auf die Bedürfnisse älterer Menschen ausgelegt sein, wäh-

rend manch Kinderspielplatz in der bisherigen Funktion vielleicht nicht mehr benötigt wird. Es werden öffentliche Räume benötigt, die für viele Funktionen flexibel sind.

3. **STRUKTUR- UND FUNKTIONSWANDEL:** Vor allem Plätze auf Quartiersebene leiden darunter, dass Greisler und kleine Einzelhandelsgeschäfte ihre ökonomische Basis verloren haben. Es fallen dadurch wichtige Nutzungen an den Platzrändern weg, die wesentlich zur Belebung beitragen. Parallel dazu verschlechtert sich die Nahversorgung im Grätzl, was wiederum für ältere Menschen ein Problem sein kann.

Um die Lebensqualität in der Stadt wiederzugewinnen bedarf es einer Fülle von Maßnahmen. Das Baureferat München hat 1988, unter der Leitung von Horst Haffner, Konzepte für viele Neu- und Umgestaltungen von Plätzen und Straßen in München entwickelt. Es war an der Zeit den Zurückgewinn des öffentlichen Raums zu forcieren. Bürger Münchens forderten die Rettung von Milieu und Atmosphäre, die Begrünung von Straßen und die Neugestaltung von Plätzen. Die Reduzierung des Individualverkehrs war dabei eines der wesentlichsten Ziele, welches auch durch Ausstellungen, wie „Von Profitopolis zur Stadt der Menschen“ von 1979, oder „Alptraum Auto“ von 1986, aufgegriffen wurde. (Vgl. Haffner 2005: S. 6.)

Wesentliche Maßnahmen, die dabei im Vordergrund standen waren:

Haffner 2005: S. 14.

- Erhaltung und Zurückgewinnung der Wohnqualitäten in den Innenstadtrandgebieten
- Sanierung und Modernisierung der alten Stadtquartiere
- Absage an die Großsiedlungen am Stadtrand
- Stärkung der Stadtteil und Quartierszentren
- Konsequenter Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs
- Wiedergewinnung des öffentlichen Raums als Lebens- und Aufenthaltsraum für die Menschen

4 NUTZUNGSANSPRÜCHE AN DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

4.1 NUTZER UND IHRE AKTIVITÄTEN

Nutzerinnen und Nutzer von öffentlichen Räumen sind keine homogene Gruppe. Von Quartier zu Quartier, von Platz zu Platz können die Bedürfnisse und Ansprüche der Nutzergruppen stark variieren, je nachdem welche Funktion dem Platz zukommt und welche Bevölkerungsgruppen in der Umgebung wohnen oder arbeiten. (Gehrig / Stokar 2007: S.5.)

„Kleinkinder wollen unter freiem Himmel spielen, ältere Kinder brauchen Erlebnisspielflächen, Pubertierende brauchen einen von Erwachsenen unkontrollierten Bereich des öffentlichen Raumes, Mütter oder Väter wollen ihre Kinder beaufsichtigen, Senioren wollen entspannen, Erwerbstätige wollen ihre Arbeitspause hier verbringen, man will auf öffentlichen Freiflächen Märkte abhalten, Cafés aufstellen, Versammlungen behalten, Feste feiern und vieles mehr.“ (Bornberger 2003: S. 32)

Tadler und Girardi haben von den Nutzern öffentlicher Räume Aktivitäten abgeleitet, die stark an Jan Gehls „Grundtypen von Aktivitäten“ angelehnt sind. Die Aktivitäten der Nutzer im öffentlichen Raum wurden in drei Grundtypen unterteilt: **notwendige, freiwillige und soziale**.

(Girardi / Tadler: S. 25.)

Unter **notwendigen Aktivitäten** werden **mobilitätsorientierte** (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuß- und Radverkehr) und **kommerzielle** (Gastgarten, Schanigarten, Verkaufsstände, Kioske, etc.) Nutzungen verstanden.

Freiwillige Aktivitäten sind Erholungsaktivitäten, deren Ausübung stark von der Qualität der Umgebung öffentlicher Räume abhängt. (spazieren gehen, verweilen, erholen) Nicht so bei notwendigen Aktivitäten, da bei diesen keine Alternativen zur Ausübung bestehen. (Einkauf, Weg zur Arbeit, etc.)

Soziale Aktivitäten treten spontan auf und sind eine Überlagerung von notwendigen und freiwilligen Aktivitäten und erfordern die Anwesenheit Anderer.

Girardi und Tadler haben außerdem eine Kategorisierung öffentlicher Räume vorgenommen, da nicht alle Aktivitäten in allen Arten öffentlicher Räume möglich sind. Es wurde zwischen drei Grundtypen unterschieden:

- Plätze
- Straßenraum – Netz
- Grünraum

Die Plätze wurden in fünf Unterkategorien eingeteilt, wobei die Einteilung anhand von Reichweiten vorgenommen wurde. (Vgl. Girardi / Tadler: S. 23.) Wesentlich dabei ist, dass auch **Mikrofreiräume** beachtet wurden. Mikrofreiräume als flächenmäßig kleinste Form von urbanen Plätzen können Ausweitungen von Gehsteigen, Rücksprünge von Gebäuden, oder Nutzungen von Parkplätzen sein. Mikrofreiräume bieten die Möglichkeit für spontane Aufenthalte, kurzzeitige Erholung, oder wegbegleitendes Spiel. (Vgl. Girardi / Tadler: S. 23.)

4.1.1 **AKTIVITÄTEN, BEDÜRFNISSE UND FUNKTIONEN DER NUTZER ÖFFENTLICHER RÄUME**

(Girardi / Tadler: S. 27.)

Tabelle 1: Kategorien öffentlicher Räume und Aktivitäten / Bedürfnisse / Funktionen

Öffentliche Räume	Plätze				Straßenraum - Netz			Grün- und Freiraum	
	Plätze (Fußgängerzonen) mit übergeordneter Bedeutung	Bezirkshauptplätze, Fußgängerzonen mit Bezirksbedeutung	Quartiersplätze	Wohn- bzw. Arbeitsplatzumfeldbe-zogene Plätze	Fahrbahnen, Parken Radstreifen	Gehsteige, Radwege	Mikrofreiräume	Lineare Freiräume	Kompakte Freiräume
notwendige Aktivitäten / Funktionen	z. B. Stefansplatz, Heldenplatz, Rathausplatz, Graben, Michaelerplatz	Reichweite: 1.000m z. B. Karmeliterplatz, Yppenplatz, Wallensteinplatz, Siebenbrunnenplatz	Reichweite: 500m z. B. Volkertplatz, Siebensternplatz, Servitenplatz	Reichweite: 300m z. B. Zentaplatz, Platz der Kinderrechte				z. B. Begrünte Straßenräume, Grünachsen, Grünzüge, Grünkorridore, mit kultureller Bedeutung, Parks, etc.	
	Verkehr - ÖV								
	Verkehr - Ruhender Verkehr								
	Verkehr - mIV								
	Verkehr - ÖV Haltestellen								
	Verkehr - Radverkehr								
	Verkehr - Fußgänger (Transit)								
	Gastgärten, Schanigärten								
	Verkaufsstände, Kioske								
	Versorgungsinfrastruktur (EG Zone)								
freiwillige Aktivitäten / Bedürfnisse									
spazieren gehen									
angenehmes durchqueren									
raus gehen mit Kindern									
verweilen									
Ruhe									
kurz ausrasten									
erholen (liegen, lesen)									
Sport									
ins Grüne schauen									
Schatten									
Witterungsschutz									
"Vogerl füttern"									
im Freien sein									
Urbanität erleben									
(Mitgebrachtes) essen									
Wasser									
Kultur erleben									
bummeln									
soziale Aktivitäten									
Leute beobachten									
zufälliger Kontakt (fremd)									
gesehen werden									
Treffpunkt									
Leute aus dem Quartier treffen									
Versammlungen									
balzen									
spielen (Kinder)									
spielen (Erwachsene)									
Lärm machen, laut sein									
wohnen, schlafen									



4.2 RAUMWAHRNEHMUNG - STÄDTEBAULICHE QUALITÄT

Raum kann nur durch Bewegung erfahren werden und erfolgt durch alle Sinne des Betrachters: Sehen, Hören, Riechen, Tasten, Schmecken. Die Interpretation der „objektiven“ Wahrnehmung wird durch Erfahrungswerte (sozio – kultureller Hintergrund) beeinflusst, somit ist das Raumerlebnis nicht für jede Person gleich. (Vgl. Zancanella 2012)

Neues und ungewohntes kann leicht zu Verwirrung und Irritation führen. Es ist wichtig, dass man sich im Raum „orientieren“ und ihn „lesen“ kann. Eine unklare oder mehrdeutige Ausprägung der Räume führt zu Verunsicherung und möglicherweise zu Konflikten.

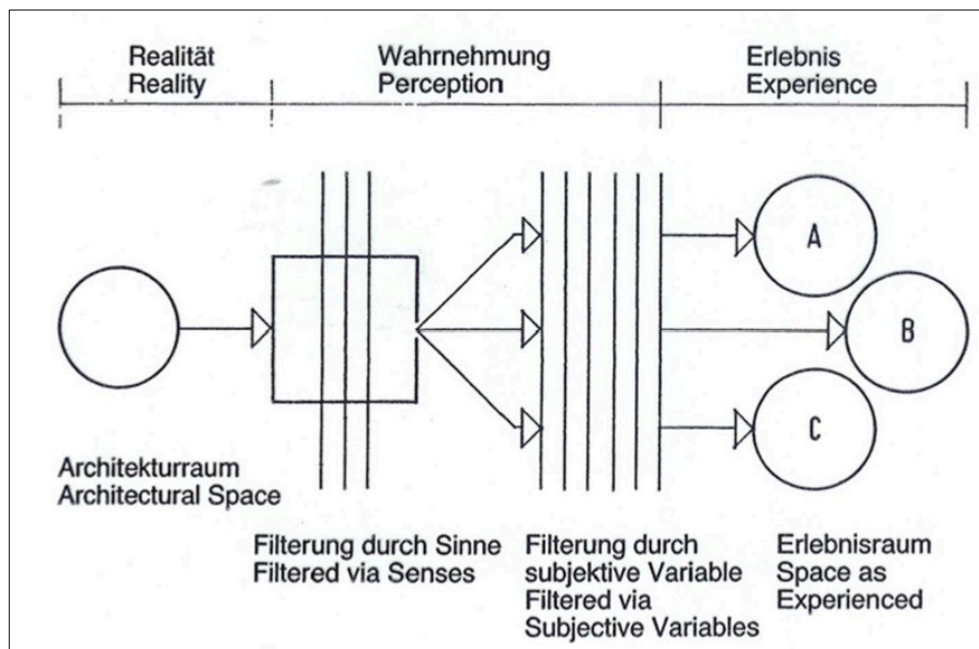


Abbildung 2: Raumwahrnehmung

Quelle: Zancanella 2012

Die Raumwahrnehmung ändert sich mit der Geschwindigkeit des Betrachters. Je langsamer die Fortbewegungsgeschwindigkeit ist, desto wichtiger wird die Gestaltung der baulichen Umwelt, um das subjektive Zeitempfunden zu verlangsamen und damit fußläufig größere Distanzen (z.B. Zugangswege zum ÖV) akzeptiert werden.

Motation (Beispiele)

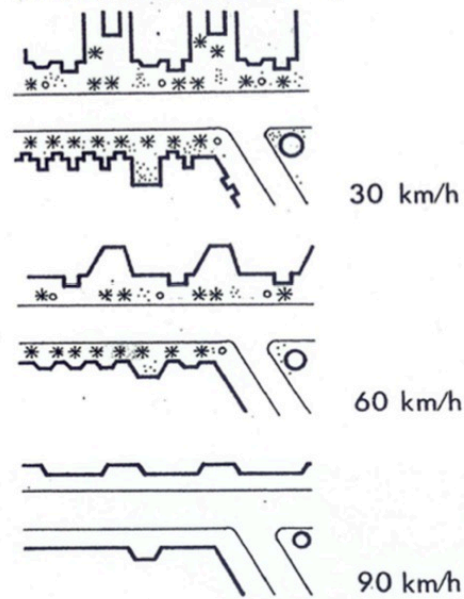


Abbildung 3: Raumwahrnehmung bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten

Quelle: Zancanella 2012

„Ein qualitativ gut gestaltetes Umfeld von Haltestellen kann die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr verdoppeln, verdreifachen oder noch mehr steigern, wenn man die heute bestehenden Barrieren des Autoverkehrs beseitigt und das urbane Umfeld für Menschen wieder spannend und erlebbar macht.“ (Peperna 1982 zitiert nach: Knoflacher 1993: S. 6)

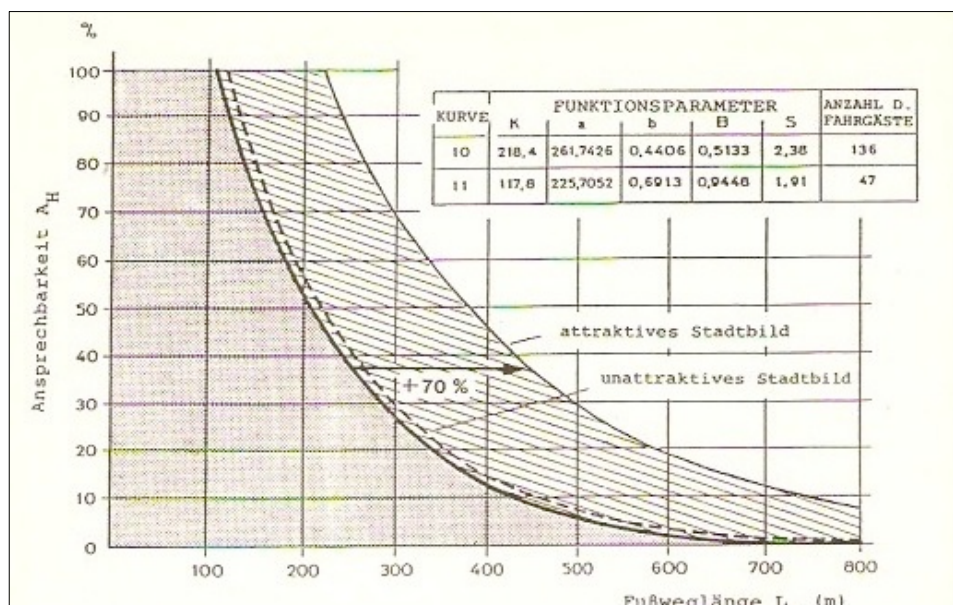


Abbildung 4: Akzeptanz von Fußwegweiten in attraktivem und unattraktivem Umfeld

Quelle: Knoflacher 1993: S. 134.

Abbildung 4 zeigt, wie sich in einem städtebaulich attraktiven Quartier die Akzeptanz für Fußwege erhöht und sich die maximal akzeptierte Weglänge von Fußgehern um bis zu 70% Prozent steigert. (Vgl. Koukal 2012: S. 25. und Gruber 2009: S.24.) Eine attraktive Straßenraumgestaltung kann die Bereitschaft, einen Fußweg von 300m zurückzulegen, von rund 30% auf 70% steigern. Die Attraktivität von Straßenräumen für Fußgänger, Radfahrer oder ÖV – Fahrer kann durch eine Attraktivierung des Weges zur Haltestelle auch zur Veränderung des Modal Splits beitragen. (RVS 2011: S. 9)

Zusammengefasst kann man feststellen, dass das Stadtbild und Umfeld in Form von äußeren Reizen wahrgenommen werden. Sind diese Reize in Summe negativ, reduziert sich die Attraktivität der Fußwege. Genauso verhält es sich mit dem Angebot an verkehrstechnischer Infrastruktur. Ist das Angebot an Radwegen hoch, kommt es zu vermehrten Radverkehrsaufkommen, gibt es ausreichend Fußgängerzonen, verleitet dies zu mehr „zu Fuß gehen“ und werden mehr Flächen für den motorisierten Individualverkehr aufgewendet, werden sich dementsprechend auch die Autos auf den Straßen vermehren. (Vgl. Knoflacher 1993: S. 134.)

4.3 VERKEHRSMITTELWAHL

Wie in Kapitel 4.2 beschrieben, hängt die Akzeptanz der Fußwegweiten von der Gestaltung des Umfeldes ab. Die Attraktivität des Fußweges zu einer ÖV- Haltestelle kann weiter zu einer Veränderung des Modal Splits führen.

„Um die Chancengleichheit zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Personenverkehr (ÖV) zu erhöhen, soll die Entfernung von der Wohnung zum Parkplatz zumindest der Entfernung zur nächsten Haltestelle entsprechen.“ (Gruber 2009: S. 29.)

Die Umsetzung einer solchen Maßnahme (Äquidistanzmodell) würde durch zentrale Sammelgaragen in der Nähe von ÖV – Haltestellen erfolgen. Der Parkraum zwischen Wohnung und ÖPNV wäre im Idealfall ein autofreier öffentlicher Raum, der als Kommunikations- und Aufenthaltsraum für Menschen dient. (Vgl. Grubber 2009: S. 29.)

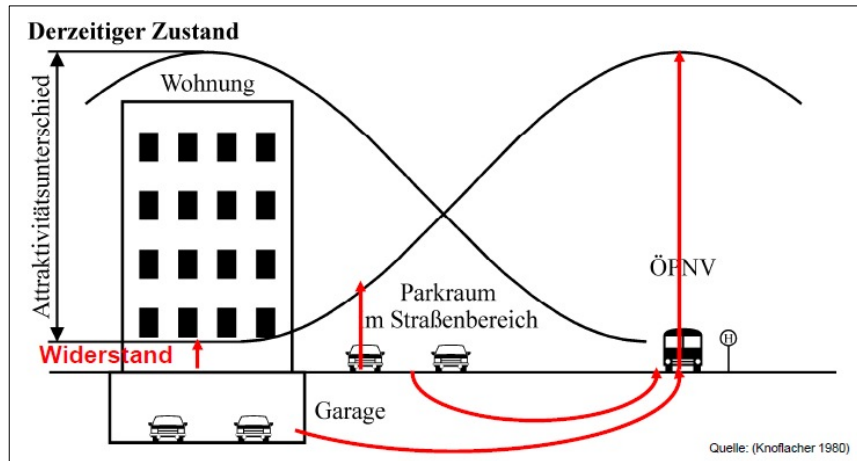


Abbildung 5: Distanzverhältnisse bestehend

Quelle: Knoflacher 1980 in: Emberger 2008

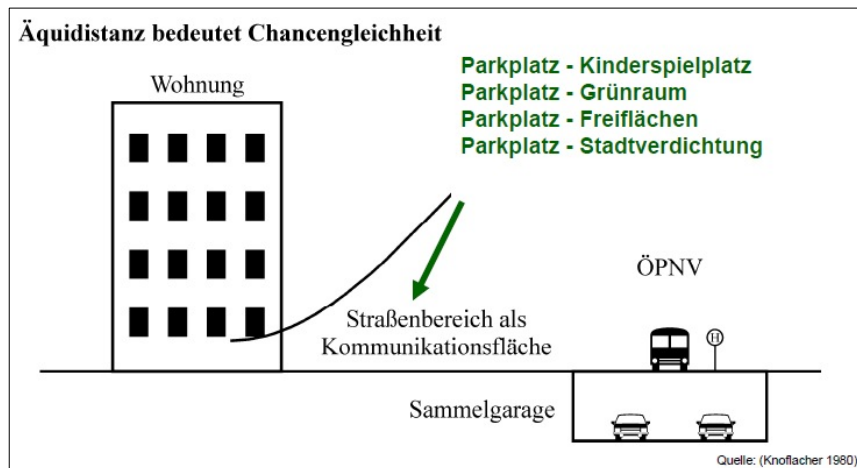


Abbildung 6: Äquidistanz zwischen ÖPNV und MIV

Quelle: Knoflacher 1980 in: Emberger 2008

„Die Bewohner des Gebietes müssen somit ausnahmslos, unabhängig davon, ob es sich um Autofahrer oder Benutzer des öffentlichen Verkehrs handelt, einen gleich langen Weg entweder zur Haltestelle oder zum geparkten Auto zurücklegen. Erst dort kann die Entscheidung getroffen werden, entweder mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem eigenen Auto weiterzufahren.“ (Knoflacher 1993: S. 144f.)

4.4 EINFLUSSPARAMETER

Städtisches Leben ist somit von Qualitäten seiner öffentlichen Stadträume abhängig und die Qualität der öffentlichen Räume wird wesentlich beeinflusst durch das

VERHÄLTNIS DER FLÄCHENVERTEILUNG für:

- Bebauung
- Verkehrsfläche
- Grünfläche

Die Qualität des öffentlichen Raumes hängt aber nicht nur von objektiven Kriterien, wie Bebauung, Baudichte, Bausubstanz und ähnlichem ab, sondern auch von der Funktion (siehe Kapitel 3.4) und den baulichen Elementen der Ausstattung. Unter Gestaltungsmaßnahmen fallen die Möblierung mit baulichen Elementen und Bepflanzungen, aber auch und die Einbeziehung von kultureller und sozialer Infrastruktur. Durch eine ansprechende Gestaltung kann eine **MISCHUNG DER NUTZUNG UND DER BENÜTZER** entstehen. Nutzer und Benutzer des öffentlichen Raumes haben wiederum spezielle Bedürfnisse und diese Bedürfnisse stellen sie in Form von Ansprüchen an den öffentlichen Raum. Menschen wollen sich in öffentlichen Räumen wohl fühlen, akzeptiert werden und miteinander in Kontakt treten. (Vgl. Daschütz 2003: S. 3.) Wie bereits im Kapitel 4.1 beschrieben nutzen Menschen öffentliche Räume freiwillig und nur dann, wenn sie es wollen. Sind diese öffentlichen Räume ansprechend gestaltet und in einer reizvollen Umgebung eingebettet, werden sie auch gern angenommen und von Menschen häufig frequentiert werden. (Vgl. Gehl 2010: S. 10.)

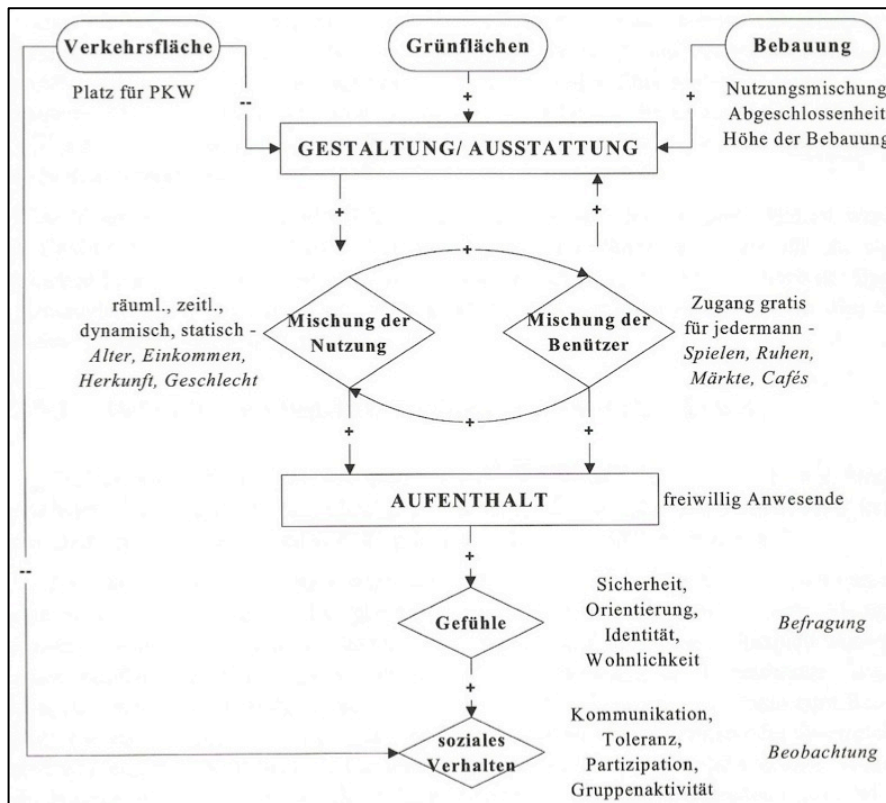


Abbildung 7: Einflussfaktoren auf den öffentlichen Raum

Quelle: Daschütz 2003: S. 4

Ergänzend ist festzuhalten, dass

„der Straßenraum meist den größten Anteil des öffentlichen Raumes darstellt und damit ein hohes quantitatives Potenzial birgt. Fahrbahnen und Parkspuren sind einer einzigen Nutzung vorbehalten, dem motorisierten Individualverkehr. Eine gerechtere Verteilung dieser urbanen öffentlichen Flächen muss Ziel einer nachhaltigen, modernen und respektvollen Stadtplanung sein, deren Ausgangspunkt der zu Fuß gehende Mensch sein sollte. Vor allem Parkstreifen haben durch eine entsprechende Umnutzung Teil des Raumes für Aufenthalt werden. Der menschliche Maßstab gilt als eine Maxime der Planung.“ (Girardi / Tadler: S. 24.)

5 KRITERIEN FÜR STÄDTEBAULICH ATTRAKTIVE PLÄTZE

Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind vielfältig und nutzerabhängig. Da der Platz und Straßenraum ein Teil des öffentlichen Raumes ist, sind auch hier die Anforderungen unterschiedlich und schwer zu definieren.

5.1 PLATZ- UND STRASSENÄUME

Der Ursprung des Platzes liegt in der antiken Agora griechischer Städte. Die Agora war ein Marktplatz und Versammlungsort der Bürger, an dem wichtige Entscheidungen getroffen wurden. Im römischen Reich hatte der Platz (Forum) eine vorwiegend repräsentative Funktionen und zeichnete sich durch Axialität und hierarchische Gestaltung aus. (Doytchinov 2006 : S.2.)

In der Literatur findet man viele Beispiele nach was man einen Platz charakterisieren oder typisieren kann. Stadtplätze werden oft nach ihrer räumlichen Wirkung, ihrer Nutzung und ihren dominierenden Eigenschaften, welche am Platz am stärksten vertreten sind, eingeteilt. (z.B. Marktplatz, Kirchenplatz, Rathausplatz, Bahnhofsvorplatz, usw.)

Neben einer funktionalen Typologisierung wird oft eine Unterscheidung nach Form und Größe der Plätze unternommen. Erst die Abgrenzung des öffentlichen Raumes mit Gebäuden schafft ein Volumen für einen Platzraum. Die funktionalen Inhalte der abgrenzenden Bauten beeinflussen den Inhalt des Platzes, seine Bedeutung und Rangordnung im städtischen Gefüge, seine Form und das Erscheinungsbild. Ein Platz muss aber nicht ausschließlich ein geschlossener städtischer Raum sein. Bei offenen Plätzen kann auch ein zeitgemäßes künstlerisches Mittel den Raum als eine Einheit erlebbar machen, es muss keine abgrenzende Bebauung sein. (Vgl. Doytchinov 2006: S. 3.)

5.2 MENSCHLICHER MASSSTAB

Jede organisch menschengerechte Stadt weist ein System von Plätzen und Gassen auf, das sich durch folgende Eigenschaften auszeichnet:

DIE DURCHSCHNITTSENTFERNUNG VON PLÄTZEN BETRÄGT ETWA 200m – 220 m.
(Knoflacher 1993: S. 163f.)

Diese Entfernung deckt sich mit der empirischen Untersuchung von Otto Peperna. Das Ergebnis der Untersuchung ergab, dass ab ungefähr 220m ein Attraktivitätseinbruch bei der Länge von Distanzen erfolgt, die ein Fußgänger bereit ist zurückzulegen. Solch ein Attraktivitätseinbruch findet auch in einer städtebaulich attraktiven Umgebung nach ca. 220m statt. Es ist genau die Distanz in der in einer organisch gewachsenen Stadt üblicherweise ein urbaner Platz folgt, der dazu dient, sich neu orientieren und ausrasten zu können. (Vgl. Knoflacher 1993: S. 164.)

Knoflacher bezeichnet die Flächen, die zwischen den Einzugsbereichen von Plätzen liegen als „Fußgängerwüsten“ und solche seien in „gesunden“ Städten nicht zu finden. Die Platz – Dichte eines Wohngebietes ist ein zuverlässiger Indiz für eine gesunde, menschengerechte Stadt. (Vgl. Knoflacher 1993: S. 181. und S. 177.)

DIE GESTALTUNG VON STRAßENRÄUMEN MUSS SICH AN DEN ANFORDERUNGEN UND BEDÜRFNISSEN DER MENSCHEN ORIENTIEREN, DIE DORT WOHNEN, SICH AUFHALTEN ODER FORTBEWEGEN.

„Die Stadt kann nur aus ihren stadtbildenden Elementen verstanden werden und das sind die Menschen. Der einzige Maßstab mit evolutionärer Erfahrung im Verkehrswesen ist der Fußgeher. Seit Jahrtausenden bestimmt dieser Maßstab sämtliche öffentliche Räume in den Siedlungen. Die Freiheit der Mobilität ist ein zentraler Teil vom Glück. Die Orte für Fußgeher und ihre Geschwindigkeiten sind Orte des Wohlbefindens und der Sicherheit.“ (Witzany 2010 : S. 19f)

Die Lebensqualität in der Stadt und das Wohlbefinden der Menschen sinkt bei autogerecht gestalteten Außenräumen und Straßen durch Lärm, Abgase, optische Störungen, um nur ein paar wenige Faktoren zu nennen. (Vgl. Knoflacher 1993: S. 45)

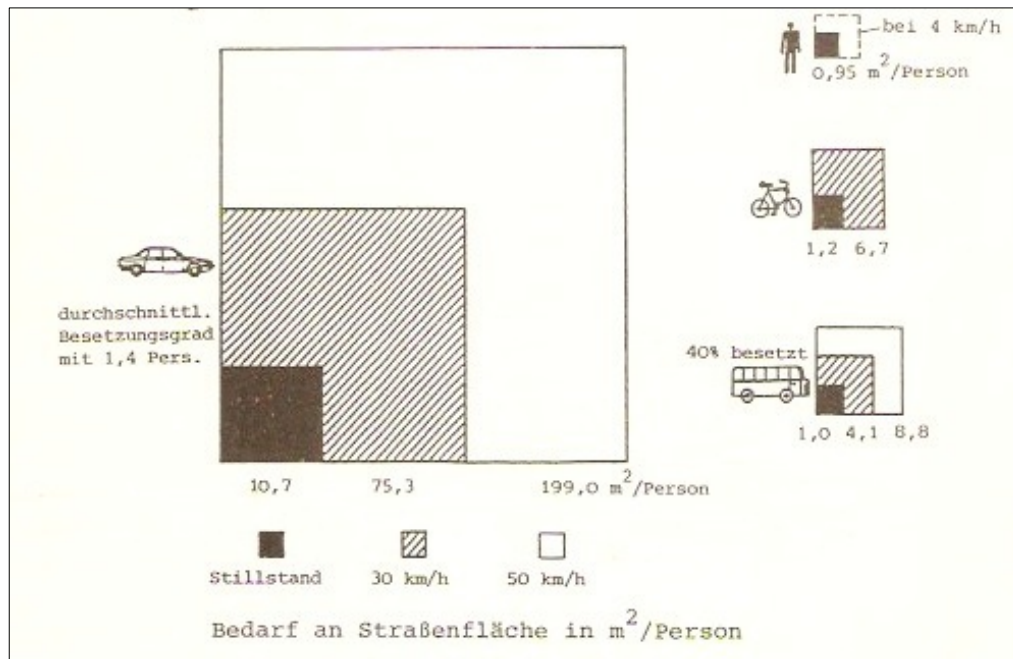


Abbildung 8: Bedarf an Straßenflächen in $m^2/Person$

Quelle: Knoflacher 1993: S. 40.

Die Mobilität mit geringsten Raumbedarf ist die Fußgängermobilität und daher am stadtvträglichsten. Der Fußgängerverkehr ist nicht nur am wenigsten steigerungsempfindlich, sondern auch am wenigsten und ermöglicht Gestaltungen von öffentlichen Flächen, die einer lebenswerten Stadtumwelt am nächsten kommen. (Vgl. Knoflacher 1993: S. 46)

Daraus lässt sich ableiten, dass

„DIE MINIMIERUNG DER VERKEHRSBELASTUNG VERBESSERT DIE NUTZUNGSMÖGLICHKEIT UND AUFENTHALTSQUALITÄT IN DEN STRAßEN UND AUF PLÄTZEN“

5.3 KRITERIEN

QUALITÄTSSVOLLE ÖFFENTLICHE RÄUME HABEN EIN AUSGEWOGENES VERHÄLTNIS ZWISCHEN:

- objektiv definierbaren funktionalen Anforderungen und
- subjektiv geprägten gestalterischen Anforderungen

Ebenso müssen verkehrliche Anforderungen, sozialen Ansprüche (Aufenthalt, Durchgang, Erlebnis und Ruhe, Kommunikation, Kinderspiel) und ökologischen Ansprüchen (Bedeutung des Straßenraumes für Klein- und Stadtklima, Orientierung, sozialer Brauchbarkeit, Identität, Anregung und Schönheit entstehen) an den Straßenraum aufeinander abgestimmt sein. (Vgl. Foltin 1993 zitiert nach: Daschütz 2003: S. 6.)

Gut gestaltete Straßen- und Platzräume sind kein Luxus, sondern eine Notwendigkeit. Sie prägen das Image eines Ortes und beeinflussen den Wert der Grundstücke. (ESG 2011: S. 7.)

Die österreichische Forschungsgesellschaft für Straße – Schiene – Verkehr hat im Zusammenwirken mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFI-NAG und den Landesbaudirektionen der Bundesländer Handlungsvorschriften mit empfehlenden Charakter für die Gestaltung von öffentlichen Räumen in Siedlungsgebieten ausgearbeitet.

Folgende Ansprüche an den öffentlichen Raum wurden aufgelistet:

Materielle Ansprüche	Ausprägungen
verkehrliche	Fortbewegung (Durchgangsfunktionen)
(Versorgungs-) technische	Ver- und Entsorgung
Soziale und (human-) ökologische	Kommunikation, Wirtschaft und Aufenthaltsfunktionen
Immaterielle Ansprüche	
Orientierung	Einprägsamkeit, Richtung, Kontinuität, Maßstab
Identität	Originalität, Bereichscharakteristik
Soziale Brauchbarkeit	Sicherheit, Erfüllung soz. Ansprüche
Identifikation	Planungsbeteiligung, Engagement
Gestaltungsqualität	Schönheit, Attraktivität und Ästhetik
Aufenthaltsqualität	Sicherheitsgefühl usw.

Abbildung 9: Grundsätzliche Ansprüche an den Straßenraum

Quelle: RSV 2011: S. 8.

FOLGENDE KRITERIEN FÜR STÄDTEBAULICH ATTRAKTIVE PLÄTZE LASSEN SICH ABLEITEN:

5.3.1 FUNKTIONALE ANSPRÜCHE:

Tabelle 1: Funktionale Ansprüche - Bebauung

BEBAUUNG
FORM / LAGE Der Wiener Architekt Camillo Sitte plädierte Ende des 19. Jahrhunderts für den „malerischen“ Städtebau“ und „geschlossenen Platzformen“, wie es bei italienischen Plätzen oft der Fall ist. Kevin Lynch spricht von Grenzlinien, die einen Platz seine Form verleihen. (Vgl. Haffner 2005: S. 21f.)
GEBÄUDESTELLUNG Sitte spricht von „Tiefenplatz“ oder „Breitenplatz“. Hohe Gebäude kommen beispielsweise besser zur Geltung, wenn sie ein tiefes Vorfeld aufweisen und man sie aus ausreichender Entfernung betrachten kann. (Vgl. Haffner 2005: S. 23.)
FASSADEN Die Raumwirkung eines Platzes wird wesentlich durch die „Wände“ der umgebenden Bauwerke bestimmt. Einfache, prachtvolle, glatte oder aufwendige Fassaden haben unterschiedliche Einflüsse auf die Wirkung eines Platzes.
DICHTE Dichte bedeutet die quantitativ erfassbare Intensität der Raumnutzung. Es wird zwischen baulicher Dichte (Bruttogeschoßfläche bezogen auf die Grundstücksfläche), räumlich – visuelle Dichte und soziale Dichte unterschieden. (Doytchinov 2006: S.5.)
NUTZUNGSMISCHUNG Ob und wie ein Platz genutzt wird, hängt wesentlich von der Funktion der Gebäude (Öffentliche Einrichtungen, Wohnungen, Büros, Geschäfte, Gastronomie, oder Leerstand) ab.
EG – ZONE Erdgeschoßzonen sind eines der prägendsten Elemente der erlebbaren Stadtgestalt und daher Zonen von großer Bedeutung. Diese Zonen sollen bei Leerständen nicht in Garagen oder Wohnungen um genutzt werden. Erdgeschoßzonen in der gründerzeitlichen Bausubstanz haben eine Nutzungsdichte und -offenheit, die einen wesentlichen Beitrag zur Urbanität, zum Raumerlebnis und zu identifizierbaren Raumsequenzen im Stadtgefüge leisten. (Vgl. WB Nr. 98, MA 18: S. 16; 49)

Tabelle 2: Funktionale Ansprüche - Verkehr

VERKEHR
ERSCHLIESSUNG
ZUGÄNGLICHKEIT: Anliegende Grundstücke und deren Nutzung müssen zugänglich sein. Alle Menschen sollen sich darin aufhalten können. das Ausschlussprinzip des Marktes soll darin nicht gelten. das zwanglose zusammentreffen, der Spaß am beobachten ohne verpflichtende Teilnahme oder das fehlen jeglichen Konsumzwangs. Einschränkungen über Nutzungsrechte oder nutzungsentgelte sind zu vermeiden. (Arbeitsgruppe der Fachkommissionen Stadtentwicklungsplanung und Stadtplanung des Deutschen Städtetages: S. 19.)
ERREICHBARKEIT Die Erreichbarkeit ist eine wichtige Schlüsselgröße in der Verkehrsplanung. Durch eine gute Erschließung über den öffentlichen Verkehr und über ein effizientes Radsystem kann die Erreichbarkeit von Aktivitätsgelegenheiten wesentlich verbessert werden. (Vgl. Keller 2003) Um Erreichbarkeiten zu verbessern oder den Zeitaufwand für Fußgänger zu reduzieren, muss ein ausreichendes Angebot an Infrastruktur- und Dienstleistungseinrichtungen fußläufig erreichbar sein. Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Bereich Einkauf, sowie soziale und medizinische Einrichtungen haben dabei Priorität. Eine Entfernung von bis zu einem Kilometer ist als erträglich einzustufen. Läden und Waren, die über den täglichen Bedarf hinausgehen sollten durch einen sehr guten Anschluss an den ÖPNV oder mit dem Fahrrad zu erreichen sein. (Pazouki 2009: S. 16)
GESCHWINDIGKEITEN Um die Umweltbelastung (Lärm, Schadstoff) zu reduzieren, muss das Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden. Zu beachten ist, dass die Geräuschbelastung bei Lkw's bei einer Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit (z.B. durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) zunimmt. Bei Straßen mit hohem Lkw – Anteilen ist daher ein Lkw – Verbot am wirksamsten. Allgemein gilt, dass ein gleichmäßiger Geschwindigkeitsverlauf zu einer niedertourigen Fahrweise führen kann und der Geräuschpegel dadurch vermindert wird. (Richard 2000: S. 11.)
FLÄCHENAUFTEILUNG ZWISCHEN FUSSGÄNGER / MIV / RADFAHRER

ANGEBOT VON RADWEGEN UND RADSTREIFEN

RADABSTELLANLAGE

Die Zunahme des Radverkehrs hat zu einem erhöhten Bedarf an Abstellanlagen geführt.

VERKEHRSSICHERHEIT FÜR NMV:

Der Verkehr muss sicher, störungsarm und wirtschaftlich abgewickelt werden können. Räumliche, oder zeitliche Trennungen der Verkehrsarten , oder nach dem Mischprinzip und behinderungsfrei. (ESG 2011: S. 11.)

Tempo 30 Regelungen, gesicherte Fußgängerüberwege, Einbahnstraßen. Schwellen, Fußgängerzonen in Wohngebieten, Rückbau von Fahrbahnquerschnitten, Mischverkehrsflächen und ähnliche Maßnahmen. (Vgl. Richard zitiert nach: Selle / Havemann: S. 515.)

BARRIEREFREIHEIT

Straßen müssen barrierefrei sein und den Ansprüchen von gehbehinderten Personen, Blinden und Sehbehinderten und älteren Menschen gerecht werden. (Vgl. ESG 2011: S. 12.)

Ein wichtiges Element dabei ist der **Bodenbelag**. Für Rollstuhlfahrer, oder Kinderwagen wäre ein durchgehend glatter und gleichmäßiger Bodenbelag am geeignetsten. Für Blinde und Sehbehinderte helfen Bodenindikatoren (Kanten, spezielle Profilierung) sich beim Abtasten der Bodenoberfläche zu recht zu finden. (Vgl. Haffner 2005: S. 29.)

Auch die Beleuchtung kann helfen Unebenheiten und Hindernisse besser erkennen zu können.

Stufen vermeiden und lieber ebene und großzügige Flächen planen. (Vgl. Haffner 2005: S. 30.)

Tabelle 3: Funktionale Ansprüche - Raumangebot

RAUMANGEBOT
ANGEBOT VON MOBILIAR ZUM VERWEILEN
WITTERUNGSSCHUTZ
SCHATTENSPENDER
BELEUCHTUNG Die stadträumlichen und landschaftlichen Qualitäten einer Stadt können mit einer ansprechenden Beleuchtung hervorgehoben werden. Auf Straßen und Plätzen kann dadurch vor allem in der „len“ Jahreszeit die Sicherheit erhöht werden. Die Nacht sollte aber nicht zum Tag gemacht werden und Licht und Schatten sollten Elemente des nächtlichen Erscheinungsbildes bleiben. (Vgl. Haffner 2005: S. 41.)
ERHOLUNGSFLÄCHEN (GRÜNFLÄCHEN) „Die Freizeitgesellschaft verlangt nach Großzügigen Grünflächen für Erholung, Sport und Spiel.“ (Haffner 2005 : S. 15.)
VERWEIL- UND AUFENTHALTSFLÄCHEN (FUßGÄNGER) Dicht gedrängte Innenstadtviertel brauchen Freiflächen die vom Übermaß des Autoverkehrs befreit sind. Neben viel Luft und Grün ist auch ein Stück Urbanität gefordert. (Vgl. Haffner 2005: S. 15.) Diese Freiflächen dürfen nicht von Straßenschildern, Schaltkästen, Litfaßsäulen, oder sonstigen baulichen Elementen verstellt werden. Der öffentliche Raum soll Aufenthalt und Verweilzonen für Menschen bieten. (Vgl. Haffner 2005: S. 23.) <i>„Entrümpeln, aufräumen, ordnen sind die Voraussetzungen für einen multifunktional nutzbaren Freiraum in einer überbesetzten Innenstadt.“ (Haffner 2005: S. 23)</i>
SCHANIGARTEN
VERSORGUNGSINFRASTRUKTUR
(KINDER)SPIELPLATZ (KINDERSPIELMOBILIAR)

5.3.2 GESTALTERISCHE ANSPRÜCHE:

Tabelle 4: Gestalterische Ansprüche

ORIENTIERUNG Das Grundbedürfnis der Menschen ist es, sich in räumlichen und sozialen Strukturen zurecht zu finden. Eine einfache, übersichtliche und erkennbare Struktur eines Platzes trägt zur Orientierung bei. Auch trägt die Kontinuität einzelner Gestaltungselemente dazu bei, dass der Faden der Orientierung nicht abreißt. (Vgl. ESG 2011: S. 13.)
IDENTITÄT: Ein Platz gewinnt durch die einzigartige, aber in sich einheitliche Beschaffenheit von Wänden, Boden, Beleuchtung, Bepflanzung, Topographie, Dachlinie oder anderen Einheiten eine gewisse Identität. (Lynch 2007: S. 122.) Je ausgeprägter die Form und je klarer das einzelne Bild, desto einprägsamer ist der Ort. (Haffner 2005: S. 25.) „Orte an denen man sich zu Hause fühlt – obwohl man sich doch draußen in der Stadt bewegt – steigern die Identifikation der Bewohnerinnen mit ihrem Wohnumfeld. (Klaus Selle zitiert nach:: WB 89 MA 18. Draußen in der Stadt 2007: S. 26.)
SOZIALE DICHTEN Ethnische Vielfalt, Anwesenheit von Menschen.
GESTALTUNGSQUALITÄT Die Beurteilung der Gestaltungsqualität erfolgt durch die Zuordnung von subjektiven Erlebnisqualitäten zu objektiven Gestaltungsqualitäten. Die Straßenraumelemente sind bezüglich ihrer Raumbildung wesentlich. (RVS 2011: S. 3.)
AUFENTHALTSQUALITÄT Komfortable Benutzbarkeit, Aufenthalt, Erlebnis, Kommunikation, Vertrautheit und Sicherheit für Personen verschiedenster Altersstufen, sozialer Schichten und individueller Bedürfnisse. (Vgl. ESG 2011: S. 12)
ATMOSPHERE / FLAIR / ÄSTHETIK Gesamte Kategorie von Eigenschaften, die darüber entscheiden, wie wir Objekte wahrnehmen, auch insbesondere, ob wir sie als schön wahrnehmen. (RVS 2011: S. 2.)

SICHERHEIT

Die Nutzer müssen sich am Platz wohlfühlen können und dürfen keine Angst empfinden. Das subjektive Sicherheitsempfinden kann von vielen Dingen abhängen, z.B. von der Belebtheit und Einsehbarkeit und Beleuchtung eines Ortes.

UNTERBINDUNG VON ANGST UND STRESS:

Kann z.B. durch abgeschwächte Geschwindigkeiten des MIV umgesetzt werden.

LESBARKEIT EINES RAUMES:

Neues und ungewohntes kann leicht zu Verwirrung und Irritation führen. die Lesbarkeit eines Raumes ist daher vor allem bei Neu- und Umgestaltungen öffentlicher Räume wesentlich.

Funktionale Ansprüche an Platz- und Straßenräume lassen sich objektiv definieren und haben sichtbare und messbare Eigenschaften. (z.B. Breite einer Fahrbahn) Alle objektiv begründete Maßnahmen im Straßenraum haben auch direkte, oder indirekte gestalterische Konsequenzen und sind insofern auch nach gestalterischen Kriterien zu beurteilen. (Vgl. ESG 2011: S. 10.)

„Die Gestalt von Räumen wird subjektiv erlebt. Menschen verknüpfen diese unmittelbar mit eigenen Erfahrungen, Empfindungen und Werthaltungen. Die Umgebung wird ständig unbewusst auf Brauchbarkeit, Sicherheit und Schönheit beurteilt, somit schlägt sich die Gestaltung des Außenraumes in Folge auch im Nutzungsverhalten nieder. Sie ist für das physische und psychische Wohlbefinden wichtig und deshalb sollten funktionale und gestalterische Ansprüche an den Straßenraum miteinander abzuwägen.“ (ESG 2011: S. 10)

6 ANALYTISCHE UNTERSUCHUNG DES 15. BEZIRKS

6.1 LAGE UND CHARAKTERISTIK

Der 15. Wiener Gemeindebezirk, Rudolfsheim – Fünfhaus, liegt im Westen von Wien und weist eine Fläche von 3,8 km² auf. (Statistik Austria, Ortsverzeichnis 2001: S. 31.) Der Bezirk ist dicht bebaut, bis auf die Sport- und Kleingartenflächen auf der Schmelz und die westlich anschließende lockere Bebauung um den Marschepplatz. Bedingt durch die Westbahn ist der Bezirk in zwei Hälften geteilt, in einen nördlichen- und südlichen Teil. Das Areal der Westbahn stellt eine große Barriere für den Bezirk da. Eine „Durchlässigkeit“ ist nicht überall gegeben, nur an gewissen Stellen kann man von einem Teil in den anderen gelangen. Der Bau der Westbahn brachte auch eine rege Bautätigkeit mit sich, um den zahlreichen Arbeitern Wohnmöglichkeiten bieten zu können. Da der südliche Teil schon sehr dicht bebaut war, begann man im nördlichen Teil mit der Aufschließung großflächig parzellierter Baugründe. Aus dieser Zeit, um die Jahrhundertwende, stammen die typischen gründerzeitliche Rasterviertel. Als natürliche Barriere des Bezirkes verläuft der Wienfluss an der Bezirksgrenze zum 12. Bezirk und wird durch die stark befahrenen Straßen, der Linken- und Rechten Wienzeile und der U-Bahntrasse noch verstärkt. (Vgl. Agenda – Wien 15, 2004: S. 5ff)

Das vorgründerzeitliche Gebiet südlich des Westbahnareals ist geprägt durch einen unregelmäßigen Stadtgrundriss, der aus einer Bebauung entlang der historischen Flurgrenzen stammt. In diesem Teil des Bezirkes befinden sich auch die ältesten Siedlungsgebiete mit Gebäuden bis zu 300 Jahre alt. (Agenda – Wien 15, 2004: S. 9)

6.2 DEMOGRAPHISCHE DATEN

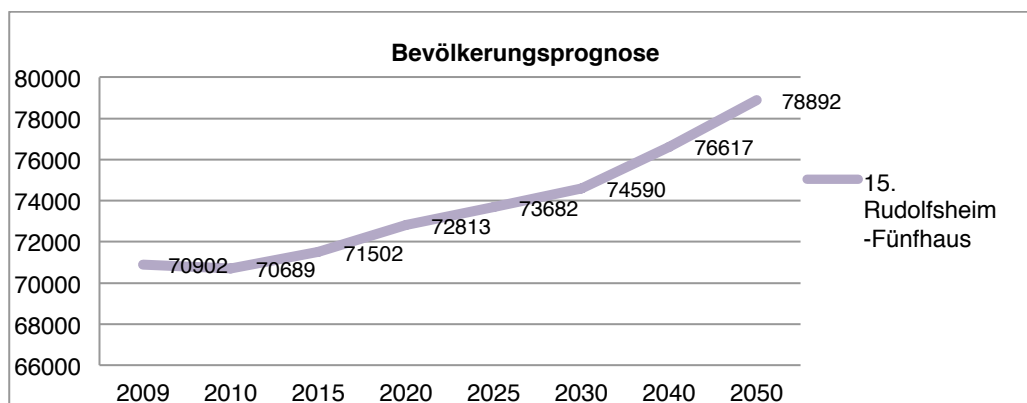


Abbildung 10: Bevölkerungsprognose bis 2050 (15. Bezirk)

Quelle: ÖROK, MA 23

Laut Volkszählung (Stichtag 1.1- 2012) leben im 15. Bezirk 72.593 Personen. Bis Anfang der 90er Jahre sank der Bevölkerungsanteil auf unter 70.000 Einwohner. 2001 hat die Anzahl der Einwohner ihren Tiefpunkt mit 64.860 EW erreicht. Danach gab es wieder einen Aufschwung der bis heute anhält und vor allem durch den Zuzug von Migranten erfolgt ist. (Vgl. Agenda 15, 2004: S. 34.) Laut Prognose kommt es bis 2050 zu einem Bevölkerungszuwachs von 8,9%.

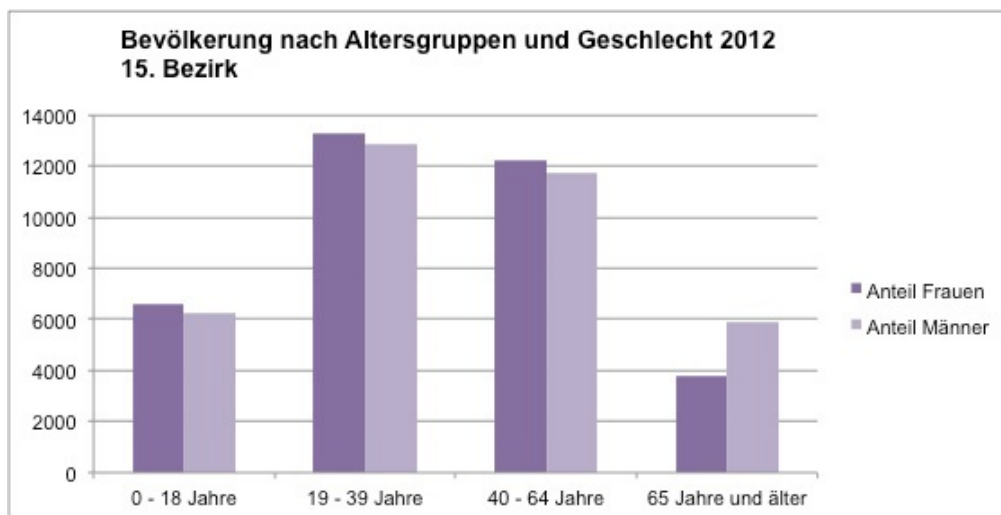


Abbildung 11: Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht 2012

Quelle: Statistik Austria, Berechnung MA 23, URL:

<http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-alter-geschl-bez.html>, Stand: 4.12.2012.

Die Bevölkerungspyramide stellt die Altersstruktur der Bevölkerung im 15. Bezirk nach Geschlecht dar. Die Verteilung von Frauen und Männern ist bis ins hohe Alter ziemlich ausgeglichen, erst ab der Klasse der über 70-jährigen ist der Frauenanteil höher, was mit einer höheren Lebenserwartung bei Frauen erklärt werden kann. Der hohe Anteil ausländischer Staatsangehöriger schlägt sich vor allem in den Altersklasse der über 20 bis 40-jährigen nieder. Die Abbildung 11 verdeutlicht den höchsten Anteil an Personen in der Klasse der 19 bis 39-jährigen.

6.3 WOHNDICHTHE

Die letzte Großzählung mittels direkter Befragung über Gebäude und Wohnungen in Wien fand vor 12 Jahren (2001) statt. Zu dieser Zeit hatten die Bewohner des 15. Bezirks die geringste durchschnittliche Wohnnutzfläche in m² zur Verfügung. Etwas mehr als 30m² hatte jeder Einwohner zur privaten Wohnnutzung zur Verfügung. Für diesen Bezirk wäre es daher

besonders wichtig, dass es ausreichend freie Flächen und Plätze für einen uneingeschränkten Aufenthalt gibt.

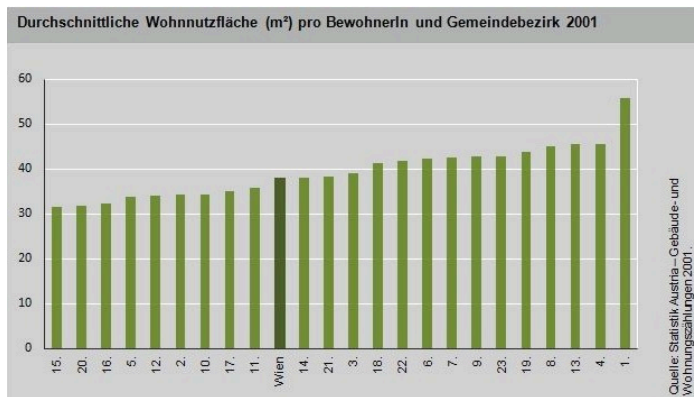


Abbildung 12: Durchschnittliche Wohnnutzfläche in m² pro Person und Bezirk 2001

Quelle: wien.gv.at

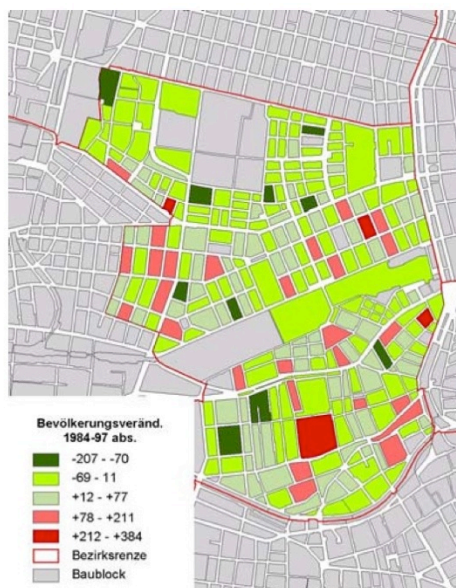


Abbildung 13: Bevölkerungsveränderung 1984 – 1997

Quelle: Bevölkerungsevidenz, MA 18 in: Lokale Agenda 15, 2003: S. 35.

Der Zuwachs der Bevölkerung, der seit 2001 anhält schlägt sich vor allem in der Gegend um den Sparkassaplatz, in der Sechshauser Straße nieder. Die negative Entwicklung bezog sich hauptsächlich auf Baublöcke, die gewerblich genutzt wurden. Die Agenda Wien 15 sprach sich im Jahr 2003 für die Berücksichtigung von Freiflächen und gegen eine weitere Bevölkerungsansiedelung aus, da der Bezirk bereits dicht bebaut sei und es vor allem an Freiräumen mangle. (Lokale Agenda 15, 2003: S. 35.)

6.4 NUTZUNGSTYPEN

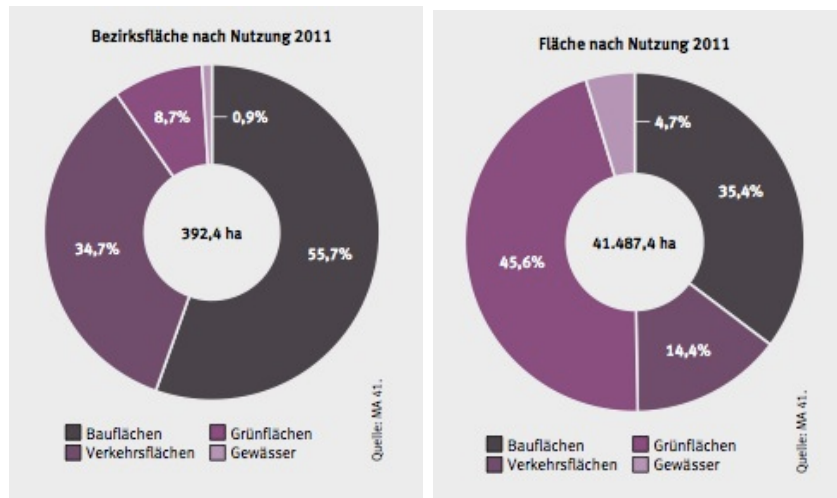


Abbildung 14: Flächen für Nutzungen – 15. Bezirk und gesamt Wien

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2012: S. 274 und S. 304.

Der Grünraumanteil im 15. Bezirk ist mit 8,7% im Vergleich zum Grünraumanteil der Stadt Wien mit 45,6% sehr gering. Der Anteil an Verkehrsflächen mit 34,7% jedoch sehr hoch. Die Nutzungsfläche für den Verkehr ist im 15. Bezirk mehr als doppelt so hoch, wie der Flächenaufwand für den Verkehr in gesamt Wien (14,4%).

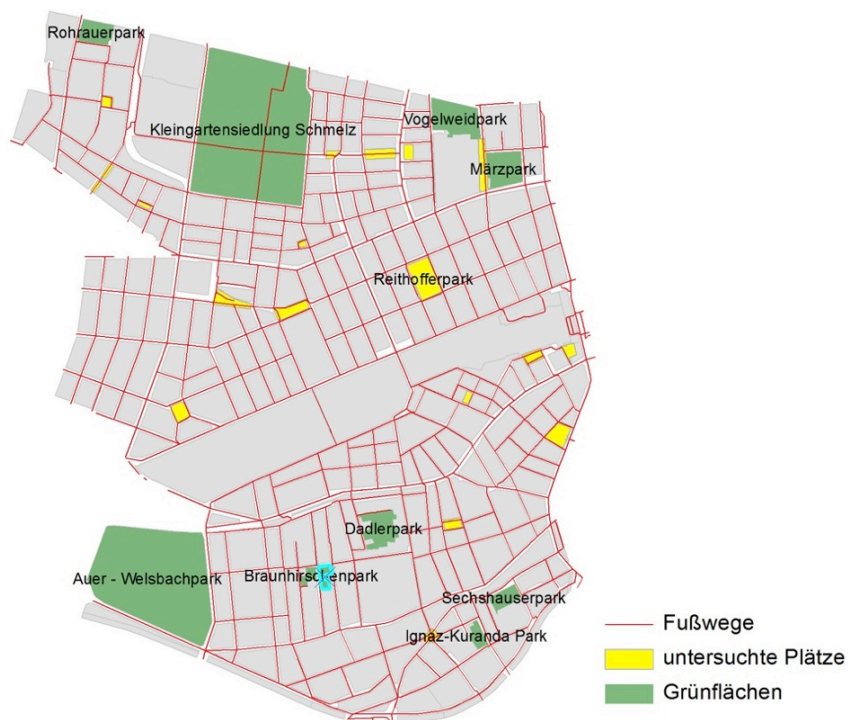


Abbildung 15: Grünflächen und Fußwege

Quelle: MA 18, 2012

Die Grünflächen im 15. Bezirk sind vor allem am Rand des Bezirks angesiedelt. Man sieht, dass vor allem die Bereiche um den Westbahnhof und um das Westbahn - Areal einen großen Mangel an öffentlichen Grünflächen aufweisen. Diese Gegenden sind auch relativ dicht bewohnt. Die höchste Einwohnerzahl pro Baublock weisen Gegenden um den Westbahnhof, um den Sparkassaplatz und im südwestlichen Teil des Bezirkes auf.

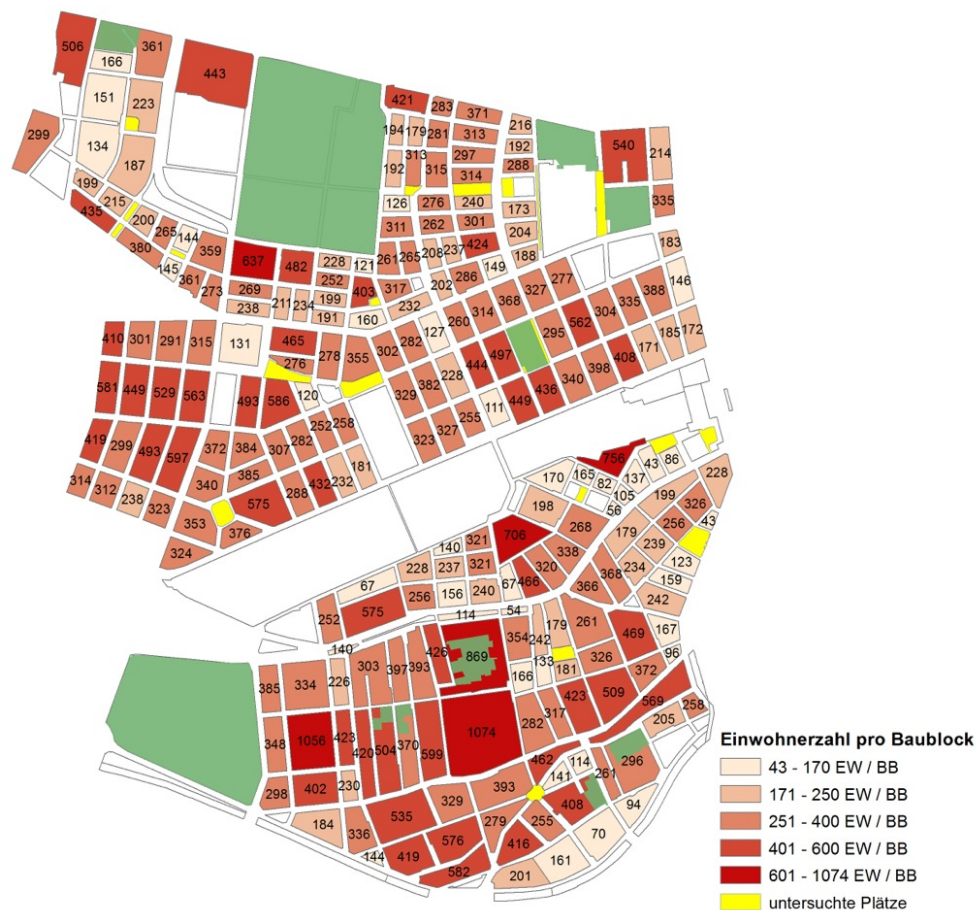


Abbildung 16: Einwohner pro Baublock

Quelle: MA 18, 2012

In diesen Gebieten ist auch der Anteil an jungen Menschen im Alter bis 25 Jahre am höchsten.

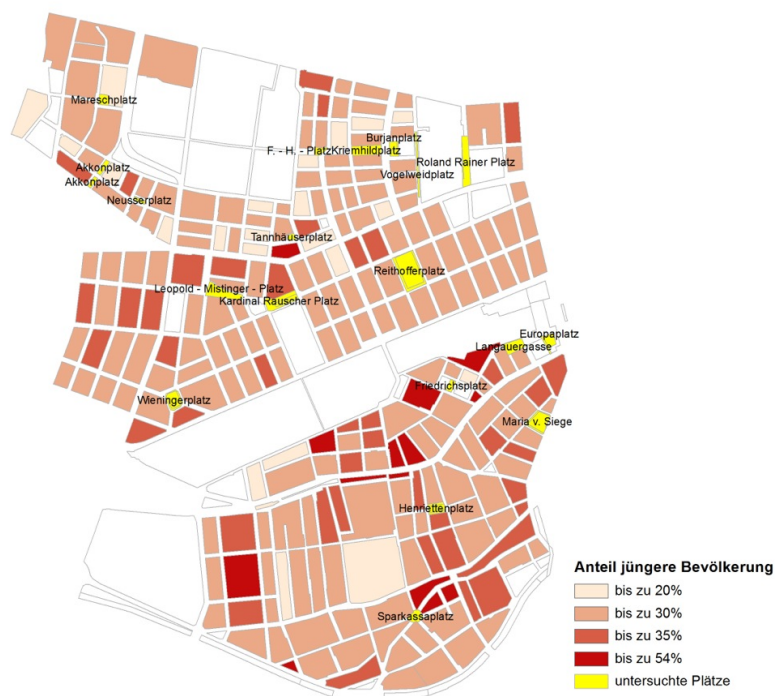


Abbildung 17: Anteil der 1 – 25 jährigen gemessen an der Summe der Einwohner pro Baublock

Quelle: MA 18, 2012

6.5 MIGRANTINNEN

Seit der Volkszählung 2001 wird erstmals das Geburtsland der Einwohner statistisch erhoben. Seitdem ist es möglich Aussagen über den Migrationshintergrund der Bevölkerung zu tätigen. (Agenda - Wien 15, 2004: S. 37.) Die ausländische Wohnbevölkerung Wiens ist deutlich jünger als die inländische, was sich auch in der Bevölkerungspyramide des 15. Bezirks widerspiegelt. (Vgl. Abbildung 17)

Der Anteil der Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit an der Bevölkerung insgesamt gemessen ist mit 34,9% (25.346 Personen) überdurchschnittlich hoch. Rudolfsheim – Fünfhaus verzeichnet den höchsten an Anteil ausländischer Staatsangehöriger unter den Wiener Gemeindebezirken. (Statistik Austria, Bevölkerungsstand 2012: S. 56.)

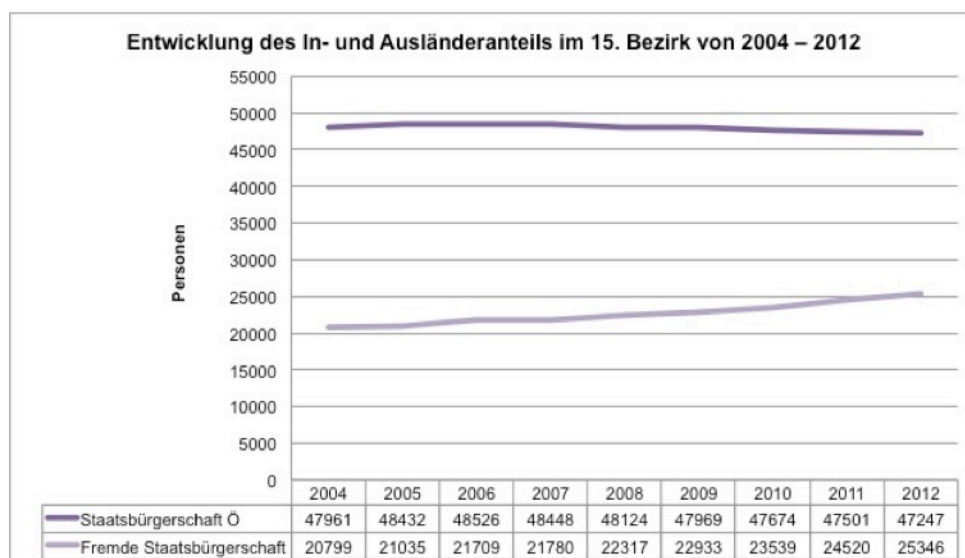


Abbildung 18: Bevölkerungsveränderung 1984 – 1997

Entwicklung des In- und Ausländeranteils im 15. Bezirk 2004 – 2012

Abbildung 18 zeigt die Entwicklung des In- und Ausländeranteils im 15. Bezirk vom Jahr 2004 bis zum Jahr 2012. Man sieht, dass der Anteil an Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft seit 2004 stetig zunimmt, hingegen der Anteil an Personen mit österreichischer Staatsbürgerschaft leicht fällt. Der hohe Anteil an ausländischen Staatsbürgern im Bezirk wird für den Agenda Prozess als Chance betrachtet, da die kulturelle Vielfalt für den Bezirk und seine Bewohnerinnen interessante Möglichkeiten des Austausches und des Miteinander bietet. (Agenda Wien 15, 2004: S. 34.)

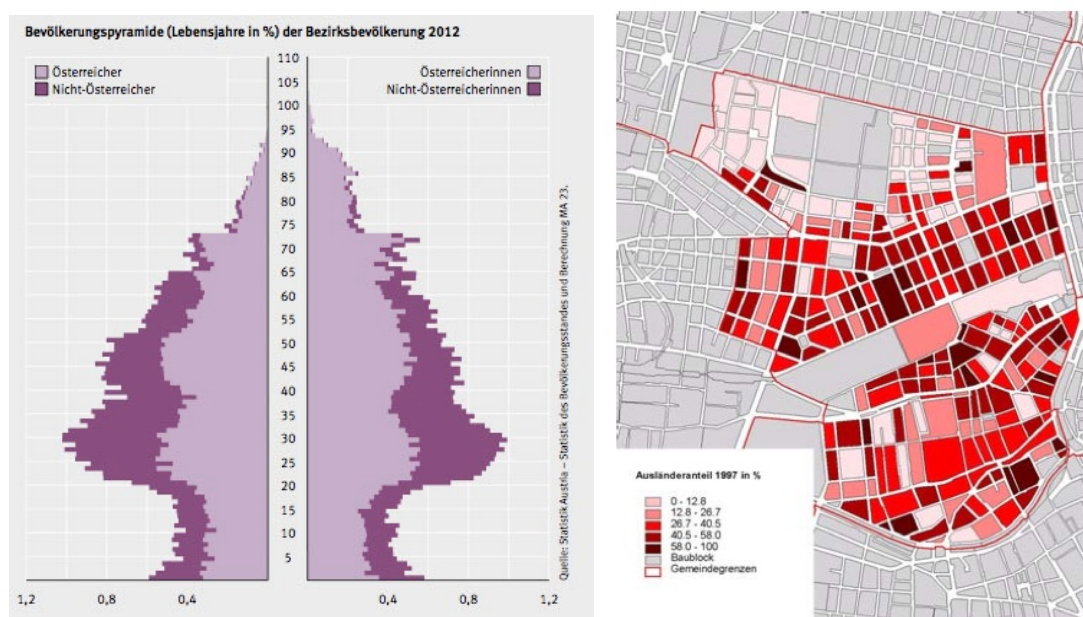


Abbildung 19: Bevölkerungspyramide 15. Bezirk, 2012, Ausländerinnen Anteil 1997 pro Baublock

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2012, Bevölkerungsevidenz, MA 18, Statistik Austria in: Lokale Agenda 15, 2003: S. 37.

Die Lokale Agenda in Wien 15. Bezirk hat 1997 erhoben, dass sich Migranten hauptsächlich in Gürtelnahen – Gründerzeitvierteln ansiedeln, die durch vorwiegende Kleinwohnungen und stark überdurchschnittliche Anteile an Substandardwohnungen charakteristisch sind. Migranten zogen vor allem wegen den vergleichsweise günstigen Mietkosten und der Möglichkeit an Sozialkontakten mit Menschen gleicher Herkunft in diese Gegenden, aber auch wegen Zugangsbeschränkungen bei Gemeinde- bzw. geförderten Wohnungen. Dadurch ergaben sich in einigen Baublöcken extrem hohe Ausländeranteile, was oft zu sozialen Spannungen führte. (Vgl. Agenda – Wien 15, 2003: S. 37)

6.5.1 DAS ÖFFENTLICHE VERKEHRSSYSTEM

Der 15. Bezirk ist größtenteils gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Den südlichen Teil des Bezirkes erschließt die U – Bahnlinie U4 entlang des Wienflusses. Die U6 stellt eine Nord – Süd Verbindung für das Gebiet entlang des Gürtels dar. Die wichtigste U – Bahnlinie ist die U3, die den Bezirk in Ost – West – Ausrichtung durchquert und drei Haltestellen im Bezirk bedient. (Westbahnhof, Schweglerstraße und Johnstraße)

Vier Straßenbahnlinien durchqueren den Bezirk: 9, 49, 52 und 58. Die Straßenbahnlinien 9 und 49 erschließen den Bezirk vom Urban – Loritz – Platz entlang der Märzstraße. Die Linie 9 erschließt den nördlichen Teil des Bezirkes bis hinauf zur Schmelz. Die Linie 49 fährt entlang der Hütteldorfer Straße bis nach Hütteldorf. Die Linien 52 und 58 starten am Westbahnhof und erschließen den 15. Bezirk entlang der Äußeren Mariahilfer Straße. Die Linie 58 verläuft bis Schönbrunn.

Innerhalb des Bezirkes gibt es die Busse 10A – Johnstraße und 12 A –Grenzgasse/ Schweglerstraße, welche eine Nord – Süd Verbindung darstellen. Zusätzlich dazu verläuft die Linie 57 A entlang der Sechshauser Straße bis zum Anfang der Gumpendorfer Straße im 6. Bezirk. Die Linie 48 A fährt von der Burggasse bis zur Baumgartner Höhe. (Vgl. Gruber 2009: S. 69.)

Gruber hat in seiner Diplomarbeit die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr im 15. Bezirk dargestellt. Gruber hat für die verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs nach ihrer Attraktivität für die Benutzer unterschiedliche Einzugsbereiche festgelegt. Dabei stützt er sich auf PEPERNA 1982.

Verkehrsträger	Einzugsbereich [m]	
	Optimum	Maximum
Eisenbahn	250	750
U-Bahn	200	650
Straßenbahn	150	500
Bus	120	350

Abbildung 20: Einzugsbereiche nach Verkehrsträger

Quelle: Gruber 2009: S. 67.

Das Attraktivitätspotential ist im Nahbereich der ÖV – Haltestellen bis zu einer gewissen Distanz optimal, danach nimmt es ab. (Vgl. Gruber 2009: S. 67)

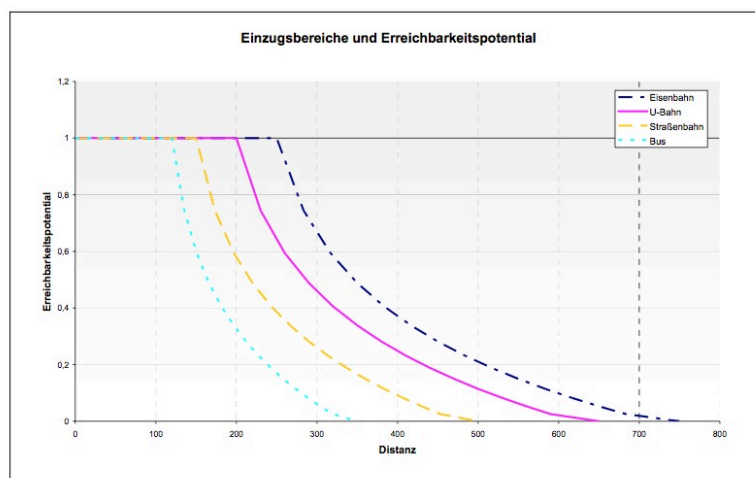


Abbildung 21: Einzugsbereiche und Erreichbarkeitspotential

Quelle: Gruber 2009: S. 67.

Wendet man Grubers optimale Erreichbarkeiten auf die ÖV – Träger im 15. Bezirk an, dann sieht man, dass nicht alle erhobenen urbanen Plätze in den optimalen Erreichbarkeitsradius fallen würden. Das Attraktivitätspotenzial für den öffentlichen Verkehr, würde beim „Sparkasaplatz“, beim „Wieningerplatz“, beim Platz „Maria v. Siege“, beim Vogelweidplatz, beim Akkonplatz und beim Burjanplatz am geringsten ausfallen.

Sieht man sich hingegen den maximalen Einzugsbereich des ÖV nach Verkehrsträgern für Fußgänger an, dann würden alle Plätze in den Einzugsbereich fallen.

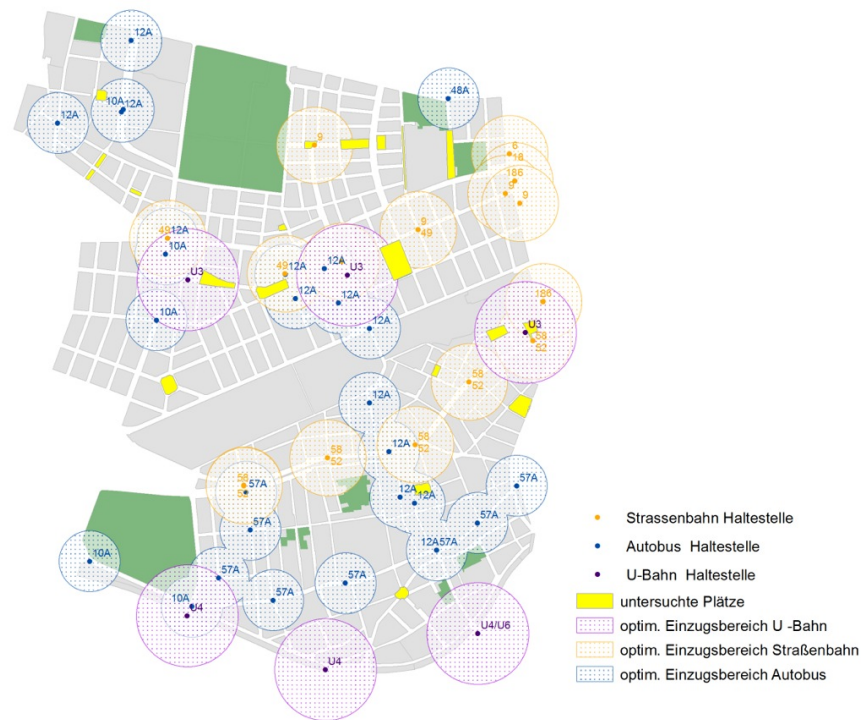


Abbildung 22: Optimaler Einzugsbereich des ÖV nach Verkehrsträger für Fußgänger

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Geodaten der MA 18 (2012)

Die urbanen Plätze im 15. Bezirk sind somit gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen und wären alle noch im Einzugsbereich eines oder mehrerer öffentlichen Verkehrsmittel.

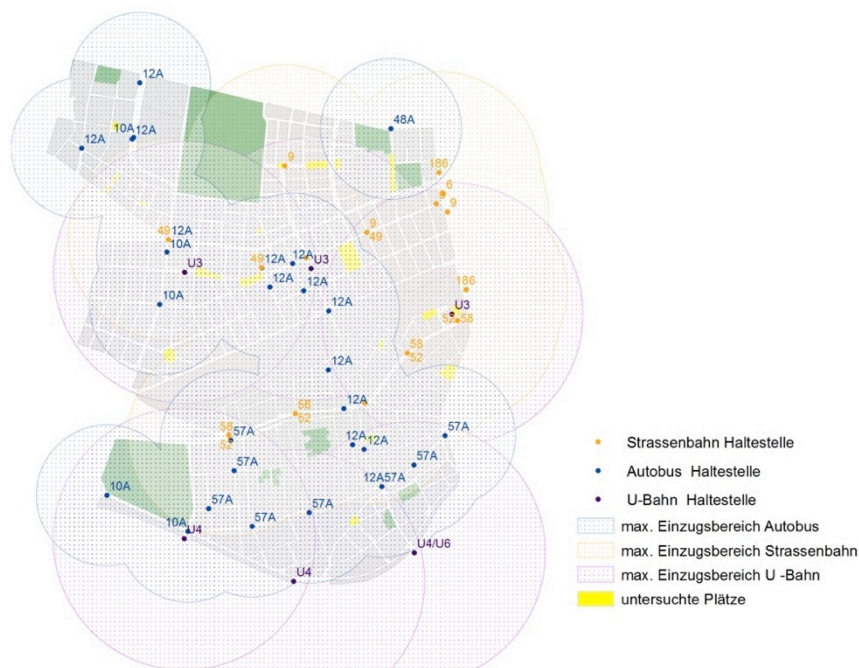


Abbildung 23: Maximaler Einzugsbereich des ÖV nach Verkehrsträger für Fußgänger

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Geodaten der MA 18, 2012

6.5.2 PARKEN

Seit 1.10. 2012 wurde die Parkpickerlzone ausgeweitet und betrifft nun auch den 15. Bezirk. Der 14. Und 15. Bezirk wurden als Zone zusammen gefasst und in Rudolfsheim – Fünfhaus gilt das Parkpickerl an Werktagen zwischen 9 und 19 Uhr über das gesamte Bezirksgebiet ohne Stadthallenzone. Für diese Zone ist die Geltungsdauer von 9 – 22 Uhr von Montag bis Sonntag festgelegt. (Vgl.:

<http://rudolfsheimfuenfhaus.gruene.at/wohnen/artikel/lesen/84842/>)

6.5.3 MOTORISIERUNGSGRAD

In Wien ist der Anteil an Autos binnen 20 Jahren von 40 auf 29 Prozent gesunken. Die Zahl der Pkw pro 1000 Personen ist von 410 im Jahr 2004 auf 394 (VCÖ 2012) gesunken. Das ist auf die gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die gute fußläufige Versorgungsmöglichkeit sowie das beschränkte Parkplatzangebot zurückzuführen. Im Vergleich dazu hat Österreich einen hohen Motorisierungsgrad mit 537 Pkw/ 1000 EW.

Die VCÖ-Untersuchung (Ausgabe 2012 – 36) zeigt, dass immer mehr Wiener bereit sind ohne Auto zu leben. In Rudolfsheim-Fünfhaus und in Brigittenau gibt es im Verhältnis zur Einwohnerzahl die wenigsten Autos Österreichs. Der Bezirk mit dem geringsten Motorisierungsgrad in Wien ist der 15. Bezirk.

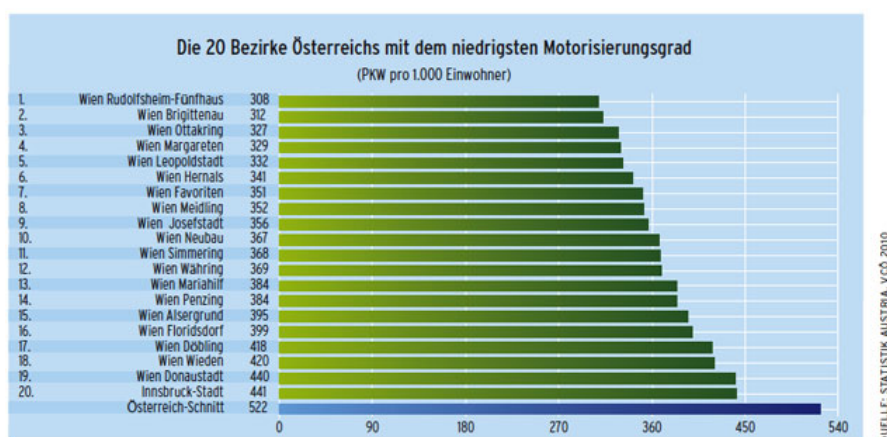


Abbildung 24: Die 20 Bezirke Österreichs mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad

Quelle: <http://archiv.ak-umwelt.at/4067/4078/4079/4106/>, Zugriff am 20.2.2013.

7 ERHEBUNG UND BEWERTUNG DER URBANEN PLÄTZE IM 15. BEZIRK

Die analytische Untersuchung der Angebote an urbanen öffentlichen Plätzen im 15. Bezirk wird durch empirische Methoden:

- Vor – Ort - Begehungen
- Beobachtungen
- Fotodokumentation
- Bewertung

ergänzt und unterstützt.

7.1 ÜBERSICHTSPLAN ÜBER DIE URBANEN ÖFFENTLICHEN PLÄTZE IM 15. BEZIRK

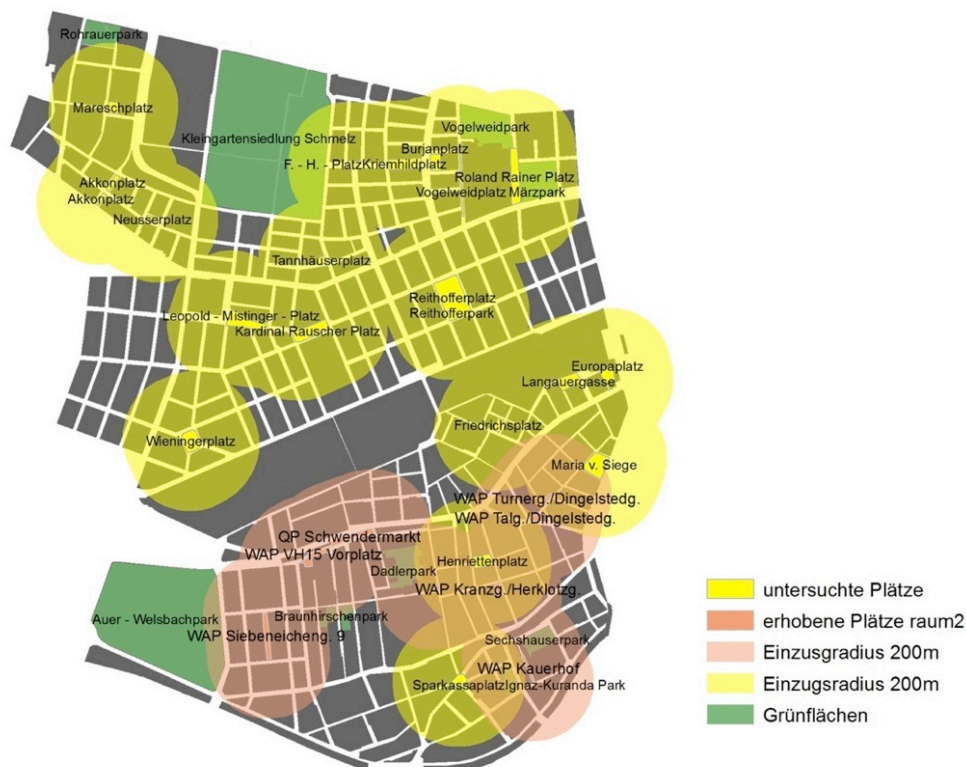


Abbildung 25: Einzugsbereiche der urbanen Plätze mit einem Radius von 200m

Kartengrundlage: FMZK MA18, eigene Bearbeitung

Die Karte zeigt, dass der 15. Bezirk eine gute „Platz – Dichte“ aufweisen kann. Es gibt kaum Gegenden, die nicht im Einzugsbereich eines Platzes liegen. Die Untersuchung von O. Perner (Vgl. Kapitel 5.2) hat ergeben, dass ab ungefähr 220m ein Attraktivitätseinbruch der Weglänge von Distanzen erfolgt, die Fußgänger bereit sind zu gehen. Innerhalb dieser Distanz sollte in einer „gesunden“ Stadt ein Platz folgen. Das wäre im 15. Bezirk fast überall der Fall. Jedoch muss man dazu sagen, dass die rosa eingezeichneten Plätze, welche durch das Raumplanungsbüro raum2 erhoben wurden, teilweise Plätze innerhalb von Wohnsiedlungen sind (Kaunerhof, Siebeneichengasse). Diese Plätze sind zwar öffentlich zugänglich, jedoch eher für die Bewohner der umgrenzenden Wohnhäuser vorgesehen. Gäbe es diese Plätze nicht, wäre der südliche Teil des 15. Bezirks eher mager mit urbanen Plätzen ausgestattet.

7.2 VOR – ORT BEGEGUNG UND BEWERTUNG DES ANGEBOTS AN URBANEN ÖFFENTLICHEN PLÄTZEN DES 15. BEZIRKS

Um einen Eindruck über die vorhandenen urbanen Plätze im 15. Bezirk zu erhalten, wurde eine Begehung mit einer einhergehenden Fotodokumentation vorgenommen. Diese soll für den weiteren Arbeitsverlauf eine Hilfe sein und eine differenzierte Untersuchung der Plätze ermöglichen. Um diejenigen Plätze herauszufiltern, die für den weiteren Arbeitsverlauf von Bedeutung sind, wurde eine Art Standortbewertung auf alle erhobenen Plätze angewandt. Diese Bewertung soll helfen jene Plätze zu finden, deren Flächen stark vom Kfz- Verkehr eingenommen sind. Durch die autoorientierte Stadtplanung der letzten Jahrzehnte wurde für die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs geplant, die Fußgänger jedoch auf Restflächen verwiesen. Um dem entgegen zu wirken, möchte ich in der folgenden Analyse einen Schwerpunkt auf die Bedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer legen. Die wichtigsten Anforderungen für die Optimierung des Gehens, aus Sicht der Fußgänger sind:

(Vgl. FußgängerInnenverkehr. Nacher Untersuchung Elterleinplatz 2009: S. 11.)

- Verkehrssicherheit für NMV (Querungsmöglichkeiten, keine Gefahrenquellen)
- Straßenraumqualität / Komfort / Nutzerfreundlichkeit
- Geh – und Aufenthaltsbedingungen für Fußgeher

Es bietet sich eine Ordinalskalierung von „Keine Beeinträchtigung“ bis „Hohe Beeinträchtigung“ an.

Stufe der Beeinträchtigung	Beeinträchtigung durch den MIV auf die Verkehrssicherheit, Straßenraumqualität und Geh – und Aufenthaltsbedingungen	Erläuterung und Beispiele
Nicht betroffen	Keine Beeinträchtigung	- Platz ist autofrei (frei von fließendem und ruhendem Verkehr) - Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden in keiner Weise vom MIV beeinträchtigt - Sicherheit der Fußgänger ist gewährleistet - ausreichend Sitzmöglichkeiten vorhanden - Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr uneingeschränkt möglich
Stufe 1	Geringe Beeinträchtigung	- Platz ist weitestgehend autofrei - Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden nicht oder nur gering vom MIV beeinträchtigt - Sicherheit der Fußgeher ist gegeben - Sitzmöglichkeiten vorhanden - Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr weitestgehend uneingeschränkt möglich
Stufe 2	Mittlere Beeinträchtigung	- Platz wird teilweise von MIV eingenommen - Fläche für den ruhenden Verkehr verstellt teilweise die Aufenthalts- und Bewegungsräume der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer - Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden teilweise vom MIV beeinträchtigt - Sicherheit der Fußgeher teilweise gefährdet - genügend Sitzmöglichkeiten vorhanden - Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr leicht eingeschränkt möglich
Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung	- Sehr hohe Dominanz des MIV am Platz - Fläche ist Großteils vom ruhenden Verkehr verstellt - nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden zurückgedrängt - sehr schmale Gehstreifen und Gehwege - Sicherheit ist gefährdet - Verkehrsfläche für den MIV größer als Aufenthalts- und Bewegungsfläche für Fußgeher - Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr nicht uneingeschränkt möglich

Tabelle 5: Bewertungsschema, eigene Darstellung

7.2.1 AKKONPLATZ – STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 15 Uhr / sonnig / -4°C



Abbildung 26: Akkonplatz, Blickrichtung „Auf der Schmelz“, stadtauswärts und Bushaltestelle Schanzstraße

Quelle: eigene Bilder

Akkonplatz	Stufe 1 – gering beeinträchtigt
Der Platz ist inselförmig zwischen der Oeverseestraße und der Schanzstraße angeordnet. Die Tautenhayngasse teilt den Platz in zwei Hälften. Der Platz ist von Einbahnstraßen begrenzt, die ein geringes Verkehrsaufkommen aufweisen. In der Schanzstraße - Ecke Akkonplatz hält die Buslinie 12A in Richtung Schmelz und in Richtung Johnstraße U- Bahn U3. Um die Bushaltestelle zu erreichen muss eine leicht frequentierte Nebenstraße überquert werden. Der Platz weist Sitzmöglichkeiten auf und ist autofrei. Angrenzend an den Platz befinden sich Schrägparkplätze, die die Sicht beim Überqueren der Straße leicht einschränken.	

Tabelle 6: Akkonplatz

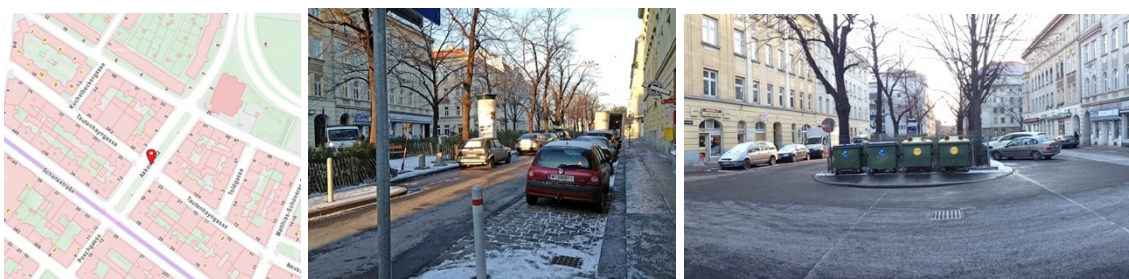


Abbildung 27: Akkonplatz Ecke Tautenhayngasse - Blickrichtung Hütteldorfer Straße, stadteinwärts

Quelle: wien.gv.at, eigene Bilder

7.2.2 BURJANPLATZ– STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 13:35 Uhr / sonnig / -3°C



Abbildung 28: Burjanplatz Panorama

Quelle: eigene Fotos

Burjanplatz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Dieser großzügig angelegte Platz befindet sich an der Rückseite der Stadthalle vor der Christkönigskirche und einem Kindergarten. Er ist Teil des sogenannten Nibelungenviertel im 15. Bezirk und einer Platzfolge, die sich vom Vogelweideplatz – Burjanplatz - Kriemhildplatz bis zum Friedensreich – Hundertwasserplatz erstreckt. Der Platz ist frei von ruhendem und fließendem Verkehr. In der Markgraf – Rüdiger – Straße befindet sich eine Citybike Station, die direkt an einem Radweg liegt. Am Platz ist ein gefahrloser und uneingeschränkter Aufenthalt möglich.	

Tabelle 7: Burjanplatz

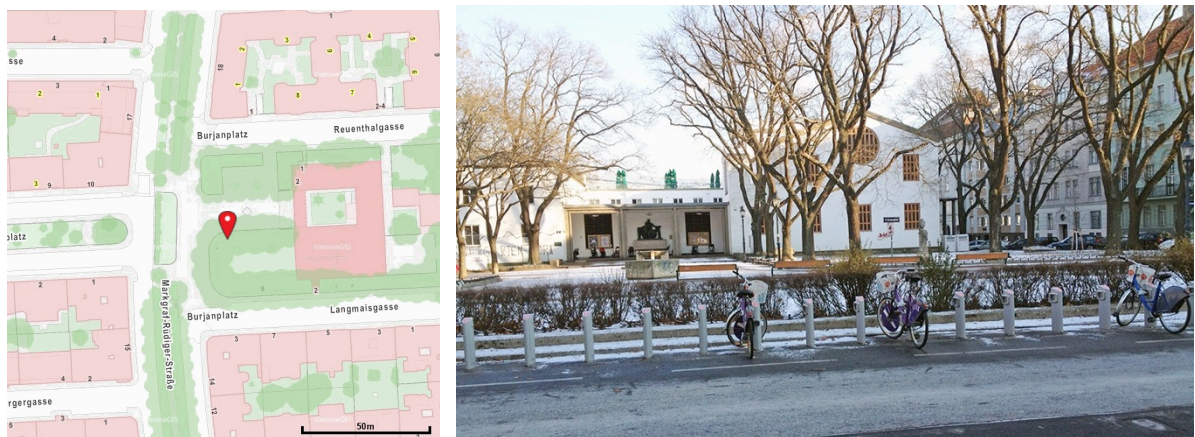


Abbildung 29: Burjanplatz

Quelle: wien.gv.at, eigene Bilder

7.2.3 KRIEMHILDPLATZ – STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 13:44 Uhr / sonnig / -4°C

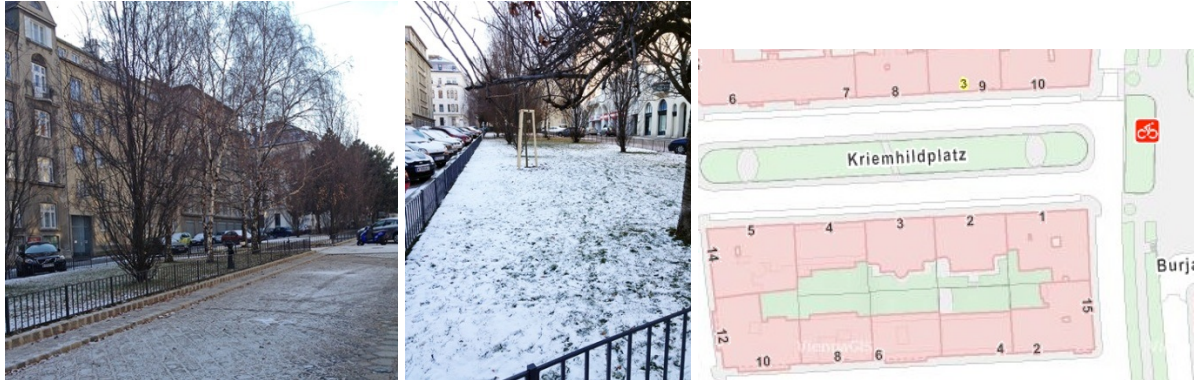


Abbildung 30: Kriemhildplatz

Quelle: eigenes Foto, wien.gv.at

Kriemhildplatz	Stufe 2 – mittlere Beeinträchtigung
Dieser Platz ist kein Platz im klassischen Sinne und ist daher schwer in eine Stufe einzuordnen. Der Platz ist einerseits ein acht Meter breiter, langgezogener und umzäunter Grünstreifen und andererseits eine Fläche für den ruhenden und fließenden Verkehr. Darunter befindet sich keine Tiefgarage. Es gibt Sitzmöglichkeiten auf dem Platz. Die Bodenoberfläche ist mit Pflastersteinen ausgelegt, eine Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion. Da der Platz fast keine Aufenthaltsmöglichkeiten bietet, wird er auch nicht als solcher genutzt. Er dient viel mehr der Grünflächenversorgung und Durchlüftung des Grätzels. Er ist außerdem ein Teil der Platzfolge Burjanplatz – Kriemhildplatz – Friedensreich-Hundertwasser Platz. Auf diesem Platz gab es von Herbst 2009 – Mai 2010 ein Bürgerbeteiligungsverfahren mit dem Ziel den Platz neu zu gestalten. Das Ergebnis war jedoch, dass die Bürger keine Veränderung des Platzes wollten. Der Platz im Nibelungenviertel scheint trotz kaum vorhandener Verweilmöglichkeiten einen großen Beliebtheitsgrad zu haben. Dies kann daran liegen, dass er in einer architektonischen Schutzzone liegt, umgeben von Häusern aus der Gründerzeit mit aufwendig gestalteten Fassaden und eine Art „Grün Oase“ in einem dicht bebauten Viertel ist. (Vgl. Zeiner 2011 in: http://www.aktion21.at/themen/index.html?menu=131&id=770, Zugriff am 30.01.2013)	

Tabelle 8: Kriemhildplatz

7.2.4 FRIEDENSREICH HUNDERTWASSERPLATZ – STANDORTERHEBUNG

13.12.2012 / 12:11 Uhr / sonnig / -4°C und 14.01.2013 / 12:30 / Schneefall, bewölkt / 0°C



Abbildung 31: Friedensreich – Hundertwasserplatz

Quelle: eigenes Foto

Friedensreich - Hundertwasserplatz	Stufe 2 – mittlere Beeinträchtigung
Der Name des Platzes erweist dem österreichischen Künstler Friedrich Stowasser seine Ehre. Im Gegensatz zur berühmten Fassade des „Hundertwasserhauses“ im 3. Bezirk wirken die Häuserfronten dieses Platzes grau und trostlos. Nicht unweit vom Platz entfernt befindet sich die Haltestelle der Straßenbahn 9. Der Platz selbst ist frei vom Autoverkehr, jedoch grenzt er an die stark befahrene Camillo – Sitte – Gasse, welche in die Schweglerstraße überführt. Während der Erhebung kam es zu gefährlichen Situationen zwischen Fußgängern und Pkw - Fahrern am Schutzweg. Außerdem konnten Konfliktsituationen zwischen Radfahrer und Fußgänger am gemischten Geh- und Radweg beobachtet werden.	

Tabelle 9: Friedensreich - Hundertwasser - Platz

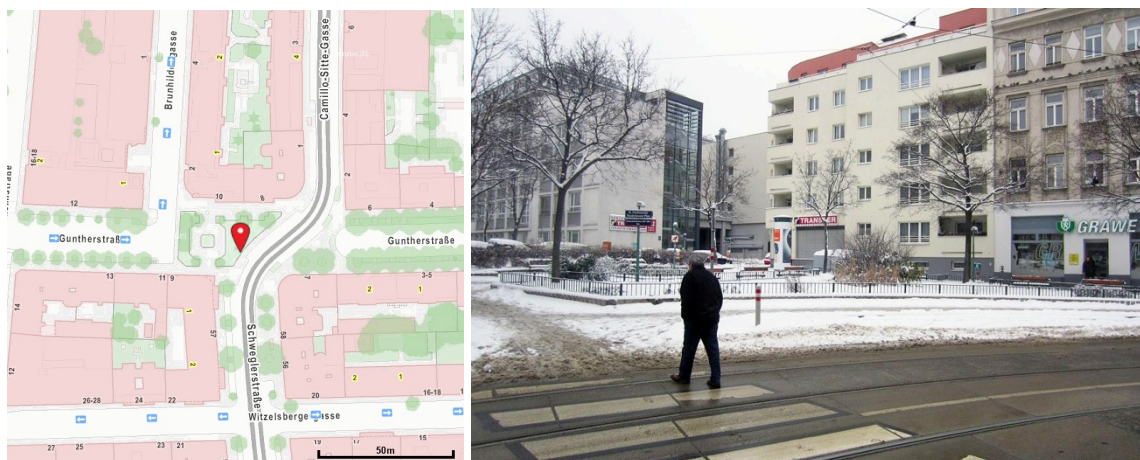


Abbildung 32: Schutzstreifen Camillo – Sitte – Gasse

Quelle: eigenes Foto, wien.gv.at

7.2.5 **EUROAPLATZ – STANDORTERHEBUNG**

17.10.2012 / 14:00 Uhr / sonnig / 15°C

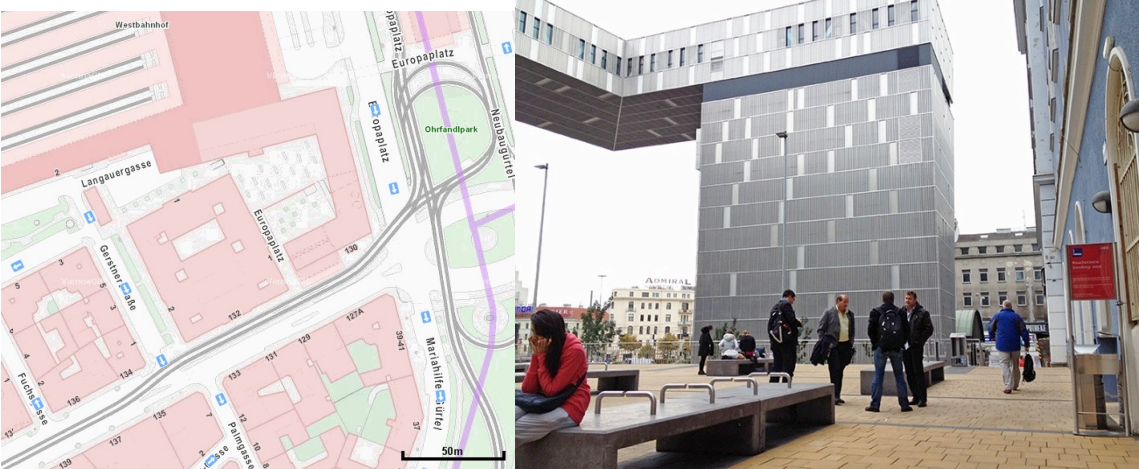


Abbildung 33: Europaplatz
Quelle: eigene Fotos, wien.gv.at

Europaplatz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Der Europaplatz stellt die Verbindung des Westbahnhofs und dessen Bahnhof City mit der Äußeren Mariahilfer Straße sowie dem Mariahilfer Gürtel dar. (Vgl. Girardi / Tadler: S. 40) Er weist einen starken Fußgängerverkehr auf und erstreckt sich über zwei Ebenen. Der autofreie Platz bietet ausreichend Raum für einen Aufenthalt. Die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr ist uneingeschränkt möglich.	

Tabelle 10: Europaplatz



Abbildung 34: Aufenthaltsbereich Europaplatz,
Quelle: eigene Fotos

7.2.6 LANGAUERGASSE – STANDORTERHEBUNG

17.10.2012 / 14:00 Uhr / sonnig / 15°C



Abbildung 35: Langaugergasse

Quelle: eigenes Foto

Langaugergasse	Stufe 3 - hohe Beeinträchtigung
Der Platz an der Langaugergasse ist stark vom MIV beeinträchtigt. Der Großteil des Platzes wird als Parkplatz oder Hundezone genutzt. Die Aufenthaltsmöglichkeiten sind eingeschränkt, es gibt keine Sitzmöglichkeiten und am Platz herrscht ein reges Verkehrsaufkommen, da sich in den Erdgeschoßzonen Abgänge zu Tiefgaragen und Ladezonen befinden. Die Sicherheit für Fußgänger ist dadurch gefährdet und es ist kein uneingeschränkter Aufenthalt möglich.	

Tabelle 11: Langaugergasse



Abbildung 36: Langaugergasse

Quelle: wien.gv.at, eigene Fotos

7.2.7 MARIA V. SIEGE – STANDORTERHEBUNG

17.10.2012 / 13:20 Uhr / sonnig / 15°C

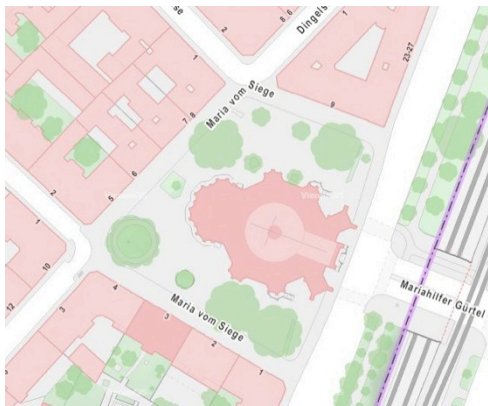


Abbildung 37: Maria v. Siege

Quelle: MA 18, wien.gv.at

Maria v. Siege	Nicht betroffen
Dieser Kirchenvorplatz grenzt direkt an den Mariahilfer Gürtel und befindet sich südöstlich der Mariahilfer Straße. Er weist eine große Aufenthaltsfläche auf, die frei vom ruhenden und fließenden Verkehr ist. Der Platz ist somit nicht vom MIV eingenommen, trotzdem kann er seine großzügige und auch einladenden Wirkung nicht entfalten, da er einerseits am Bezirksrand liegt und andererseits direkt an den stark befahrenen Gürtel angrenzend. Es gibt keine öffentliche Anbindung und auch keine Möglichkeit für Fußgänger in den gegenüberliegenden sechsten Bezirk zu gelangen. (Vgl. Girardi/ Tadler: S. 41.) Eine Umgestaltung ist derzeit von der Gebietsbetreuung in Planung.	

Tabelle 12: Maria v. Siege



Abbildung 38: Aufenthaltsbereich Maria v. Siege

Quelle: MA 18, eigene Fotos

7.2.8 FRIEDRICHSPLATZ – STANDORTERHEBUNG

15.10.2012 / 14:20 Uhr / bewölkt / 15°C



Abbildung 39: Friedrichsplatz

Quelle: eigenes Foto

Friedrichsplatz	Stufe 1 - Geringe Beeinträchtigung
Der Friedrichsplatz ist ein Vorplatz einer Volksschule. Er befindet sich unweit vom umgestalteten Westbahnhofareal und der stark frequentierten Mariahilfer Straße entfernt. Der Platz ist autofrei und wird vor allem von Schulkindern und Anrainern genutzt. Der Aufenthalt am Platz ist für Fußgeher uneingeschränkt und barrierefrei möglich. Die nächste ÖV-Haltestelle befindet sich in fußläufiger Entfernung an der Mariahilfer Straße, ist jedoch für Schulkinder nicht ungefährlich zu erreichen, da teils stark befahrene Gassen, wie die Rosinagasse, überquert werden müssen und sich der Platz in keiner Tempo 30 Zone befindet.	

Tabelle 13: Friedrichsplatz

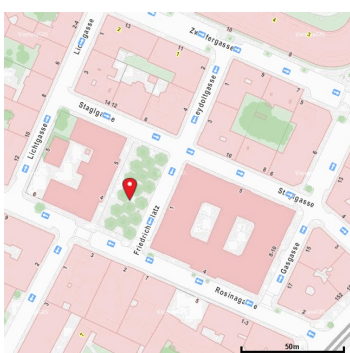


Abbildung 40: Friedrichsplatz

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

7.2.9 HENRIETTENPLATZ – STANDORTERHEBUNG

17.10.2012 / 13:12 Uhr / sonnig / 17°C



Abbildung 41: Henriettenplatz

Quelle: eigenes Foto

Henriettenplatz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Ein Schulvorplatz, der groß genug ist, um auch als Quartiersplatz zu dienen. Während der Schulzeit wird er vor allem von Schulkindern aufgesucht, ansonsten trifft man hier auch auf Mütter mit Kindern, ältere Menschen und junge Erwachsene. Er wird als Treffpunkt im Grätzl gerne angenommen und bietet ausreichend Platz für ein ungehindertes Miteinander. Direkt am Rande des Platzes befindet sich die Autobushaltestelle des 12A, welche uneingeschränkt zugänglich ist. Der Platz ist frei von ruhendem und fließendem Verkehr.	

Tabelle 14: Henriettenplatz

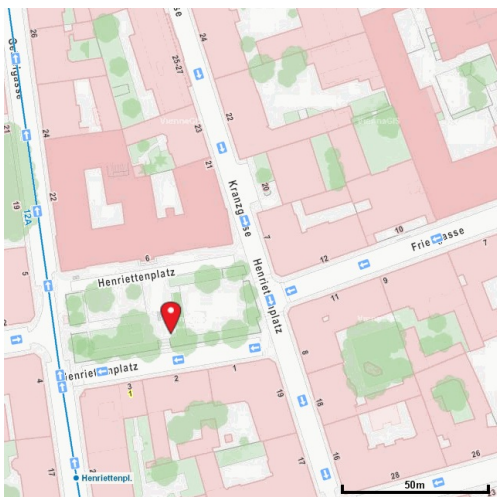


Abbildung 42: Henriettenplatz

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

7.2.10 KARDINAL – RAUSCHER - PLATZ – STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 14:18 Uhr / sonnig / -4°C



Abbildung 43: Kardinal – Rauscher – Platz, Blickrichtung: Neubaugürtel und Huglgasse

Quelle: eigenes Foto

Kardinal – Rauscher - Platz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Der Kirchenvorplatz der Rudolfsheimer Pfarrkirche „Maria Königin der Märtyrer“ (Burstein / Leitner: S. 112.) ist Teil einer Platzfolge und Fußgänger Zone. Unweit entfernt befindet sich der „Leopold – Mistingher – Platz“, Vorplatz des U3- Aufgangs „Meiselstraße“. Der Kardinal – Rauscher Platz grenzt an die stark befahrenen Huglgasse, bietet jedoch ausreichend Fläche für einen uneingeschränkten und sicheren Aufenthalt. Trotz frostiger Wetterlage bei der Erhebung, gab es einen regen Fußgängerverkehr, der durch die gute öffentliche Anbindung des Platzes (U3, 12A, 49er) und dem Vorhandensein von Infrastruktureinrichtungen, wie einer Bank, einem Café, und sozialen Einrichtungen erklärbar ist.	

Tabelle 15: Kardinal - Rauscher - Platz



Abbildung 44: Kardinal – Rauscher – Platz

Quelle: wien.gv.at, eigene Fotos

7.2.11 LEOPOLD – MISTINGER - PLATZ – STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 14:36 Uhr / sonnig / -4°C



Abbildung 45: Leopold – Misting-Platz

Quelle: eigenes Foto

Leopold – Misting-Platz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Der Leopold Misting-Platz ist der Vorplatz der U- Bahn Station U3 Johnstraße, Ausgang Meiselstraße. Er bildet mit dem Kardinal – Rauscher – Platz eine Platzfolge. Der Platz ist frei vom fließenden und ruhenden Verkehr. Wegen Umbauarbeiten am üblichen Standort des Meiselmarktes, befindet sich der Markt übergangsweise am Leopold Misting-Platz.	

Tabelle 16: Leopold - Misting - Platz



Abbildung 46: Platzfolge „Leopold – Misting-Platz“ und Kardinal – Rauscher – Platz“

Quelle: wien.gv.at



Abbildung 47: Leopold – Misting-Platz

Quelle: eigenes Foto

7.2.12 MARESCHPLATZ – STANDORTERHEBUNG

13.12.2012 / 12:00 Uhr / sonnig / -2°C



Abbildung 48: Mareschplatz

Quelle: eigenes Foto

Mareschplatz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Der Mareschplatz liegt im nördlichen Teil des 15. Bezirks an der Grenze zum 16. Bezirk. Der Platz liegt in einer ruhigen und abgeschiedenen Wohngegend. Auf dem Gebiet steht die größte öffentliche Wohnanlage des 15. Bezirks, im Volksmund „Mareschsiedlung“ genannt. (Vgl. Burstein / Leitner 2008 :S. 113.) Hier finden im Sommer Veranstaltungen und Feste statt. Der Platz ist autofrei und liegt in einer fußgängerfreundlichen Umgebung, unweit der Schmelz entfernt. In fußläufiger Entfernung sind die Autobushaltestellen des 10 A und 12 A erreichbar.	

Tabelle 17: Mareschplatz

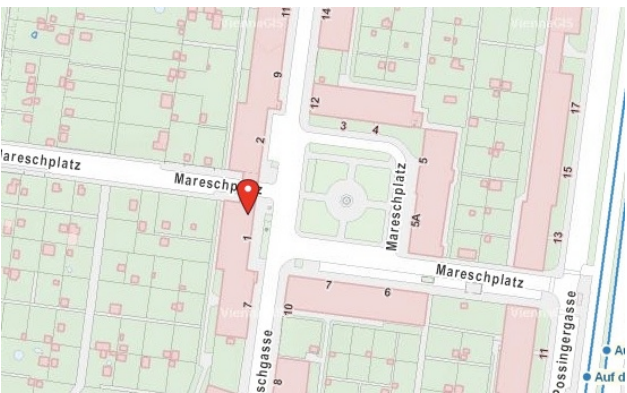


Abbildung 49: Mareschplatz

Quelle: wien.gv.at

7.2.13 REITHOFFERPLATZ – STANDORTERHEBUNG

13.12.2012 / 11:16 / sonnig / -4°C

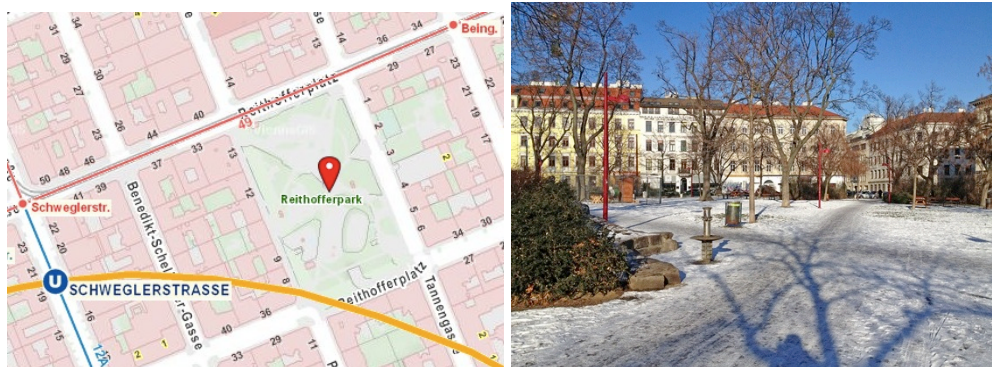


Abbildung 50: Reithofferplatz

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

Reithofferplatz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Der Reithofferplatz ist eine großzügig gestaltete Grünfläche, welche Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Erwachsene bietet. Nach dem Bau der Tiefgarage, welche sich unterhalb des Platzes befindet, wurde 1996 vom Büro „Atelier Landschaft“ eine Neugestaltung der Freifläche vorgenommen. Über der Tiefgarage wurde ein versenkter Ballspielplatz, sowie Kinder- und Kleinkinderspielplätze situiert. Es wurde auch eine geforderte abgegrenzte Hundezone errichtet. Die umgestaltete Freifläche ist frei vom ruhenden und fließenden Verkehr. Es gibt ausreichend Fläche für Verweilmöglichkeiten. Der Platz durch die Nähe zur U-Bahnstation „U3 Schweglerstraße“ und zur Straßenbahnhaltestelle des 49er sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.	

Tabelle 18: Reithofferplatz



Abbildung 51: Reithofferplatz

Quelle: eigene Foto

7.2.14 ROLAND – RAINER - PLATZ – STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 13:23 Uhr / sonnig / -2°C



Abbildung 52: Roland – Rainer – Platz

Quelle: eigenes Foto

Roland – Rainer - Platz	Nicht betroffen - keine Beeinträchtigung
Der Roland – Rainer – Platz liegt befindet sich vor dem Eingang zur Stadthalle und dem Märzpark. Die wesentliche Funktion des Platzes ist die Fassung von großen Menschenmengen vor einer Veranstaltung in der Stadthalle. Der Platz ist nicht für den MIV vorgesehen. Unterhalb des Platzes befindet sich eine Tiefgarage.	

Tabelle 19: Roland - Rainer - Platz

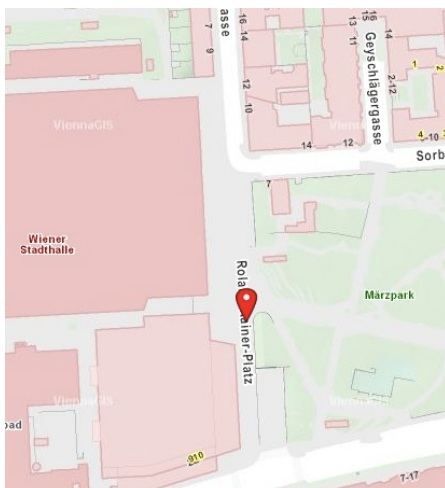


Abbildung 53: Roland – Rainer – Platz

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

7.2.15 SPARKASSAPLATZ – STANDORTERHEBUNG

17.10.2012 / 11:11 Uhr / sonnig / 15°C



Abbildung 54: Sparkassaplatz

Quelle: eigenes Foto

Sparkassaplatz	Stufe 3 – stark beeinträchtigt
Der Sparkassaplatz ist ein Kreisverkehr mit einem hohen Verkehrsaufkommen. Er bietet so gut wie keine Möglichkeiten des uneingeschränkten Aufenthaltes für Fußgänger und die hohe Verkehrsbelastung ist auch für Radfahrer eine Gefahr. Die Aufenthaltsflächen sind mit baulichen Elementen verstellt und bieten lediglich eine Sitzbank zum Verweilen an. Die Erdgeschoßzone wirkt belebt, jedoch befindet sich auch ein leerstehendes Gasthaus am Platz, dessen Vorplatz für einen Schanigarten vorgesehen wäre und nun ungenutzt ist.	

Tabelle 20: Sparkassaplatz



Abbildung 55: Sparkassaplatz

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

7.2.16 TANNHÄUSERPLATZ – STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 14:10 Uhr / sonnig / -4°C



Abbildung 56: Tannhäuserplatz

Quelle: eigenes Foto

Tannhäuserplatz	Stufe 1-2 geringe – mittlere Beeinträchtigung
Der Tannhäuserplatz wird an drei Seiten von Gebäuden erschlossen und die vierte Seite grenzt an die Preysinggasse, die zur Hütteldorfer Straße führt. Der Platz wird von einer Einbahnstraße und Parkplätzen umsäumt. Das Verkehrsaufkommen war zur Erhebungszeit nicht sehr hoch. Es gibt Sitzmöglichkeiten und Tische für einen Aufenthalt. Außerdem befinden sich ein islamisches Kulturzentrum und ein Ausbildungsbetrieb am Platz.	

Tabelle 21: Tannhäuserplatz



Abbildung 57: Tannhäuserplatz

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

7.2.17 VOGELWEIDPLATZ – STANDORTERHEBUNG

12.12.2012 / 13:38 Uhr / sonnig / -4°C

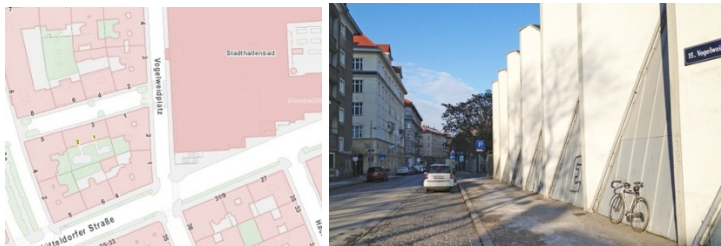


Abbildung 58: Vogelweidplatz

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

Vogelweidplatz	Keine Bewertung
Beim Vogelweidplatz handelt es sich um keinen Platz, sondern um einen Straße hinter der Wiener Stadthalle im Nibelungenviertel und fällt daher nicht ins Bewertungsschema.	

Tabelle 22: Vogelweidplatz

7.2.18 WIENINGERPLATZ – STANDORTERHEBUNG

13.12.2012 / 11:29 Uhr / sonnig / -4°C

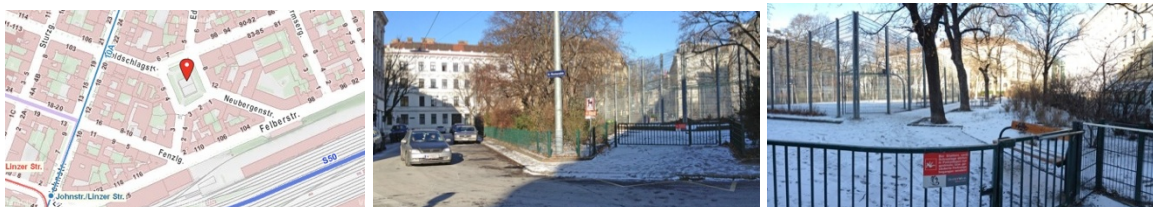


Abbildung 59: Wieneringerplatz,

Quelle: wien.gv.at, eigenes Foto

Wieneringerplatz	Keine Bewertung
Der Wieneringerplatz ist eigentlich eine Parkanlage. Da es eigentlich ein Park ist, wird dieser „Platz“ nicht in der Bewertung berücksichtigt. Grundsätzlich konnte, soweit es die Wetterlage zuließ, festgestellt werden, dass der Aufenthalt im Park ohne Einschränkungen durch den MIV möglich ist, die Anreise dahin allerdings nicht. Der Park wird von einer 9 m breiten Straße umschlossen, die vor allem für Kinder nicht ungefährlich zu überqueren ist.	

Tabelle 23: Wieneringerplatz

7.3 ERGEBNIS

Stufe der Beeinträchtigung	Beeinträchtigung durch den MIV auf die Verkehrssicherheit, Straßenraumqualität und Geh – und Aufenthaltsbedingungen	Plätze
Nicht betroffen <i>bzw. keine Bewertung</i>	Keine Beeinträchtigung <i>bzw. keine Bewertung</i>	- Wieneringerplatz - Vogelweidplatz - Roland – Rainer – Platz - Reithofferplatz - Mareschplatz - Leopold – Mistingner – Platz - Kardinal – Rauscher – Platz - Henriettenplatz - Maria v. Siege - Europaplatz - Burjanplatz
Stufe 1	Geringe Beeinträchtigung	- Tannhäuserplatz - Friedrichsplatz - Akkonplatz
Stufe 2	Mittlere Beeinträchtigung	- Tannhäuserplatz - Kriemhildplatz - Friedensreich –Hundertwasser - Platz
Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung	- Sparkassaplatz - Langauergasse

Tabelle 24: Ergebnis der Bewertung

Die Bewertung hat ergeben, dass zwei Plätze im 15. Bezirk eine besonders schlecht abgeschnitten haben. Diese Plätze sind der **Sparkassaplatz** und der **Platz an der Langaugasse**. Beide Plätze sind stark vom motorisierten Verkehr beeinträchtigt und bieten keine Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Als dritter Platz kommt der **Friedensreich – Hundertwasser - Platz** in Frage, da am Kriemhildplatz keine Umplanung von den Anrainern erwünscht ist und der Tannhäuserplatz mit „gering – mittel“ bewertet wurde. Zwei dieser Plätze befinden sich im südlichen Teil des 15. Wiener Gemeindebezirks, und der Friedensreich – Hundertwasserplatz liegt im nördlichen Teil, an der Grenze zur Schmelz.

Auf diesen drei Plätzen wurden Befragungen durchgeführt um Erkenntnisse über die Bedürfnisse und Ansprüche der Bewohner und Anrainer am Platz zu erhalten.

8 BEFRAGUNG

8.1 INHALT

Die Befragungen wurden so konzipiert, dass ein Bezug zu den ausgearbeiteten Kriterien für attraktive städtebauliche Plätze hergestellt werden konnte. Die Fragen waren für alle drei Plätze dieselben und hatten inhaltlich folgende Fragestellungen im Vordergrund:

- Wer nutzt den Platz. Für welchen Zweck. Wie lange und wie häufig?
- Fragen zur Mobilität: Wie kommt man an den Platz. Warum ist man hier. Woher kommt man und wohin geht man?
- Fragen zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität des Platzes, zur Verkehrssicherheit am Platz, und zur Nahversorgung am Platz.
- Fragen zu Bedürfnissen und Ansprüchen
- Fragen zu Verbesserungsmöglichkeiten des Platzes

8.2 METHODISCHES VORGEHEN

Es fanden persönliche Befragungen vor Ort und direkt auf den Plätzen statt. Das Ziel der Befragung war es möglichst viele Passanten und Nutzer des Platzes einzuschließen um alle Nutzungsarten abzudecken. Die Form der Fragen basierte auf geschlossenen und offenen Fragen, wobei bei der Fragenauswahl darauf Wert gelegt wurde, möglichst einfach und leicht verständliche Fragen zu stellen, um zweckmäßige Antworten zu erhalten. Es gab vor der eigentlichen Befragung einen Pretest, um zu überprüfen ob die Fragen gut verständlich sind. Die Befragungen fanden unter der Woche statt um möglichst repräsentativ die verschiedenen Tages- und Wochenaktivitäten der Passanten widerzuspiegeln.

Der Befragungszeitpunkt war wetterbedingt leider etwas ungünstig gewählt. Des Öfteren wurde wegen Kälte und Schnee abgebrochen und es musste an einem anderen Tag weiter gemacht werden. Das Feedback der befragten Passanten war jedoch durchwegs positiv, niemand brach die Befragung ab und viele teilten enthusiastisch ihre Meinung mit.

Insgesamt wurden 124 Personen befragt. Davon waren 55 weiblich, 69 männlich, 90 Österreicher und 34 Ausländer dabei. Die Befragungen fanden an Wochentagen jeweils unter-

schiedlich zwischen 10:00 vormittags und 15:30 nachmittags statt. Aufgrund der winterlichen Wetterbedingungen musste wegen Schneefall, eisigen Temperaturen oder Regen die Befragungszeit teilweise auf 3 – 4 Tage pro Platz ausgedehnt werden.

Am Sparkassaplatz wurden 40 Personen, in der Langauergasse 44 Personen und am Friedensreich – Hundertwasser - Platz 40 Personen befragt. Am Sparkassaplatz und in der Langauergasse fanden Befragungen in der Woche vor Weihnachten (17.12.12 – 20.12.12) und in der zweiten Jänner Woche statt. (9.1.13 – 11.1.13). Die Befragung am Friedensreich – Hundertwasserplatz fand in der Woche vor Weihnachten und vom 14.1.13 – 18.1.13 statt. In der Woche vor Weihnachten gab es am Friedensreich – Hundertwasser - Platz einen regen Christbaumverkauf, da sich direkt am Platz ein Christbaumverkaufsstandort befand. Die Wetterbedingungen waren immer sehr ähnlich. Es war oft winterlich kalt mit Schneefall und in der Woche vor Weihnachten war es besonders kalt mit starkem Schneefall.

8.3 ERGEBNIS

8.3.1 DEMOGRAPHIE

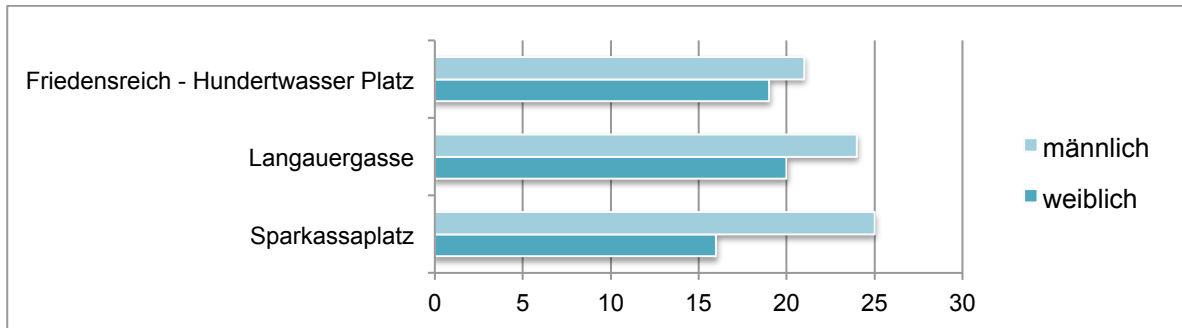


Abbildung 60: Geschlecht

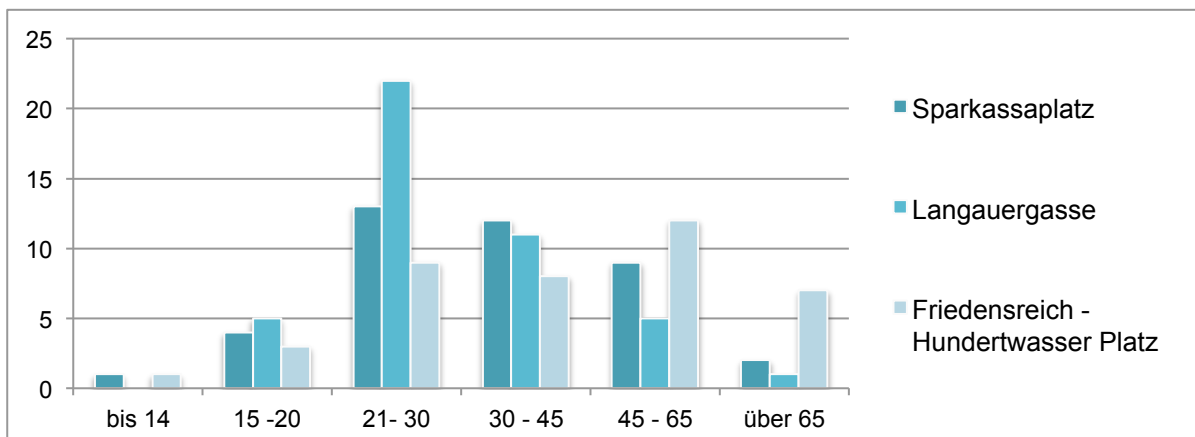


Abbildung 61: Alter

Auf allen Plätzen überwog der Anteil der männlichen zu den weiblichen Befragten. Die Altersklasse der 21- bis 30-jährigen machte in der Langauergasse 50% der Befragten aus. Am Sparkassaplatz waren ungefähr 50% der Befragten zwischen 21 und 45 Jahre alt. Am Friedensreich – Hundertwasser – Platz war fast die Hälfte der Befragten über 45 Jahre alt. Kinder bis 14 Jahre waren fast nie unter den Befragten, außer einmal am Sparkassaplatz und einmal am Friedensreich – Hundertwasser - Platz.

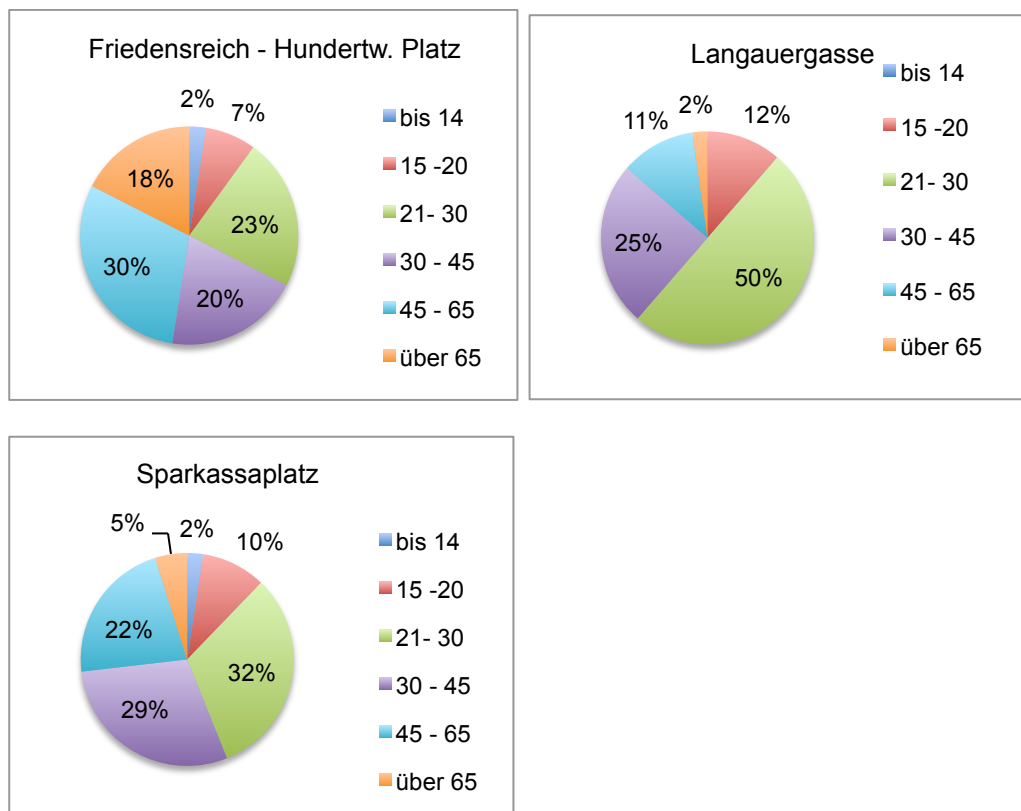


Abbildung 62: Vergleich der Altersstrukturen auf den befragten Plätzen

Der Sparkassaplatz wies im Vergleich zu den anderen Plätzen die höchste Vielfalt an ethnischen Gruppen auf. 48% der befragten Personen stammten nicht aus Österreich. Den höchsten Anteil unter den aus dem Ausland stammenden Befragten machten Deutsche und Türken aus. (Vgl. Kapitel Anhang 14.1)

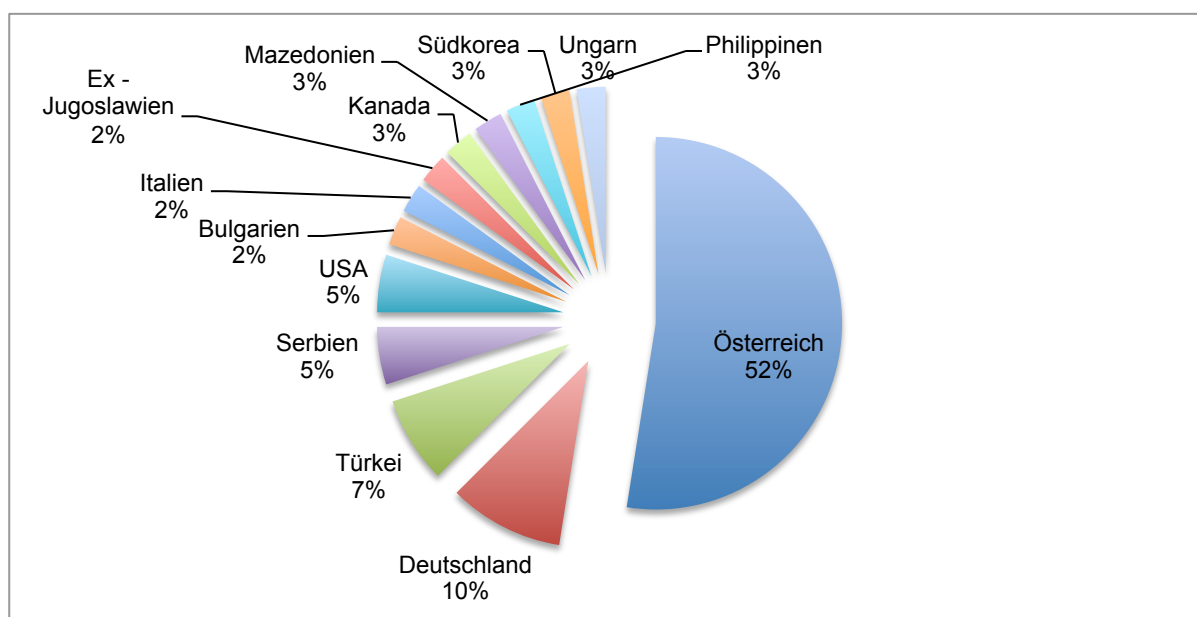


Abbildung 63: Prozentuelle Verteilung der Befragten aus dem Ausland

Am Platz an der Langauergasse und am Friedensreich – Hundertwasser Platz waren 80% der Befragten aus Österreich. In der Langauergasse war der höchste Anteil der aus dem Ausland stammenden Bevölkerung Türken (7%) und am Friedensreich – Hundertwasser - Platz waren es mit 7% Personen aus Deutschland. (Vgl. Kapitel Anhang 14.2 und 14.3)

8.3.2 ART DER BESCHÄFTIGUNG

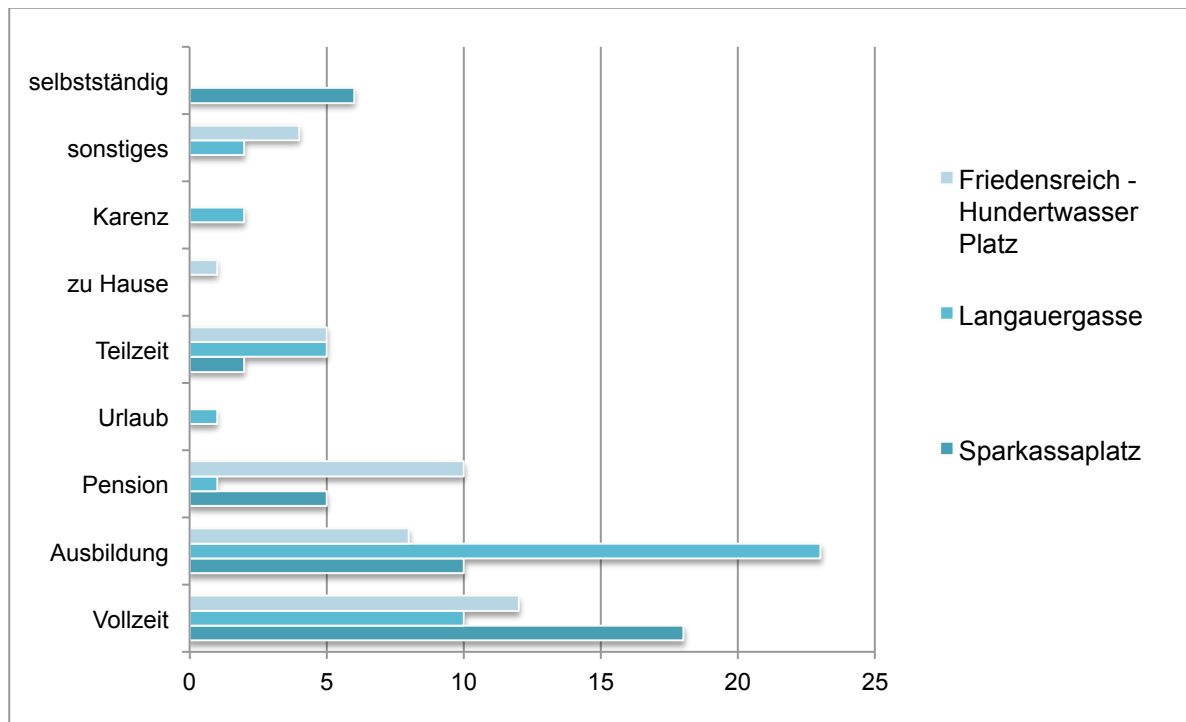


Abbildung 64: Art der Beschäftigung

Der Sparkassaplatz wies den höchsten Anteil an Vollzeitbeschäftigten auf. (44%) Auf den anderen zwei Plätzen war die Gruppe der Auszubildenden sehr stark vertreten. In der Langauergasse machten „Auszubildende“ einen Anteil von 52% aus. Dieser hohe Anteil wurde vor allem durch die Gruppe der Migranten erreicht, bei der 75% der Platzbesucher angaben noch in Ausbildung zu sein. Es war auch der Platz, der mit einem 50% -igen Anteil der 21- bis 30jährigen die jüngste befragte Gruppe unter allen drei Plätzen ausmachte. (Vgl. Kapitel Anhang 14.2 und 14.3)

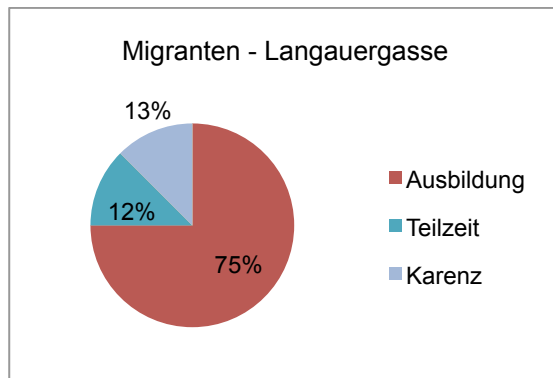


Abbildung 65: Art der Beschäftigung - Langauergasse

8.3.3 HÄUFIGKEIT UND DAUER DER PLATZBESUCHE

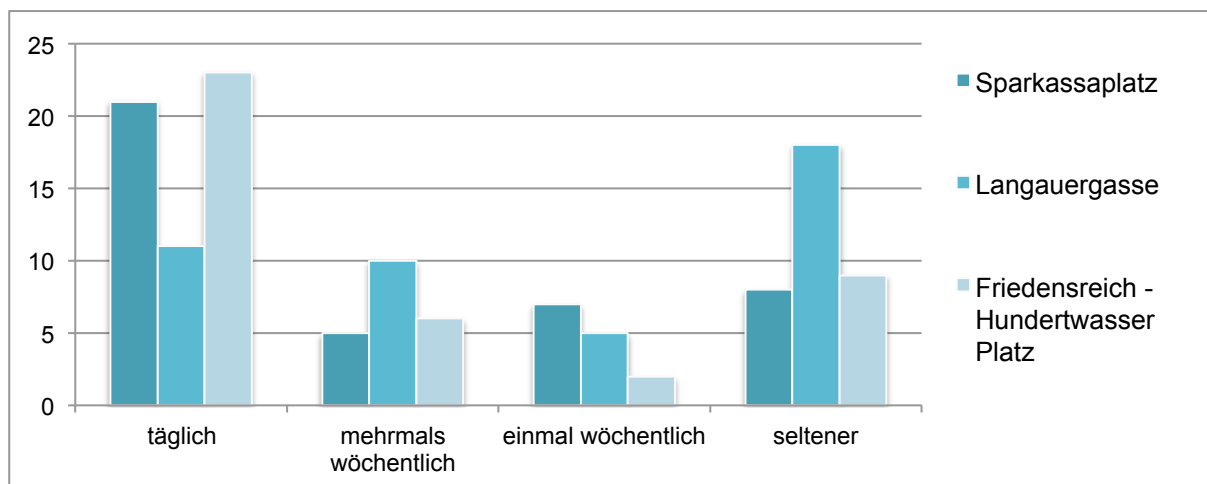


Abbildung 66: Häufigkeit der Platzbesuche

Die Anzahl der täglichen Platzbesuche sind am Friedensreich – Hundertwasser – P. mit 57% und am Sparkassaplatz mit 54% relativ hoch. (Vgl. Kapitel Anhang 14.1 und 14.3)

In der Langauergasse unterscheiden sich die Häufigkeiten der Platzbesuche unter den In- und Ausländern. Während 41% der Inländer angaben den Platz selten zu besuchen, gaben 62% der ausländischen Befragten an den Platz täglich zu besuchen. (siehe Kapitel Anhang 14.2)

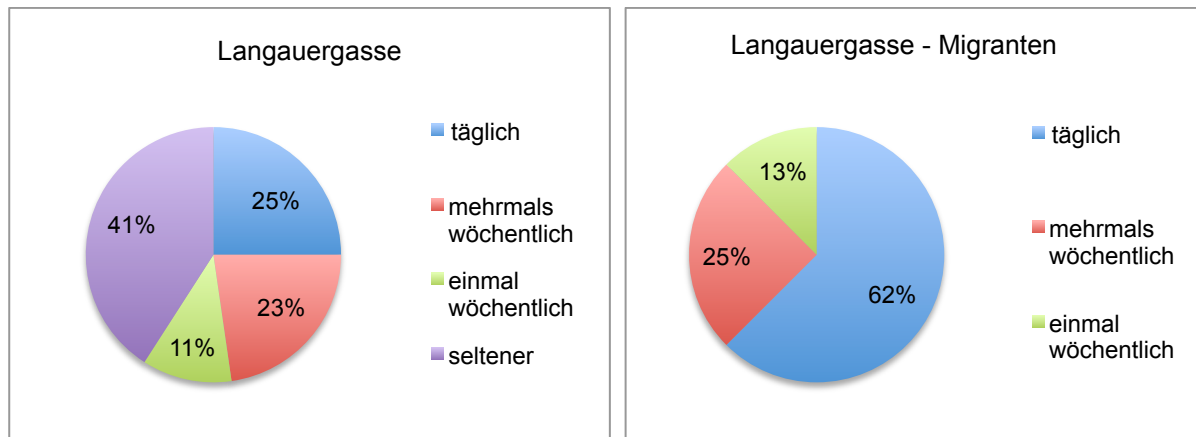


Abbildung 67: Häufigkeiten der Platzbesuche in der Langauergasse

Die Dauer des Aufenthaltes war auf allen drei Plätzen ähnlich. Ungefähr die Hälfte der Befragten hält sich 1-3 Minuten am Platz auf. Am Friedensreich – Hundertwasser – Platz waren der Cafébesitzer und die Cafébesucher diejenigen, die die längste Aufenthaltsdauer am Platz angaben. (Vgl. Kapitel Anhang 14.3)

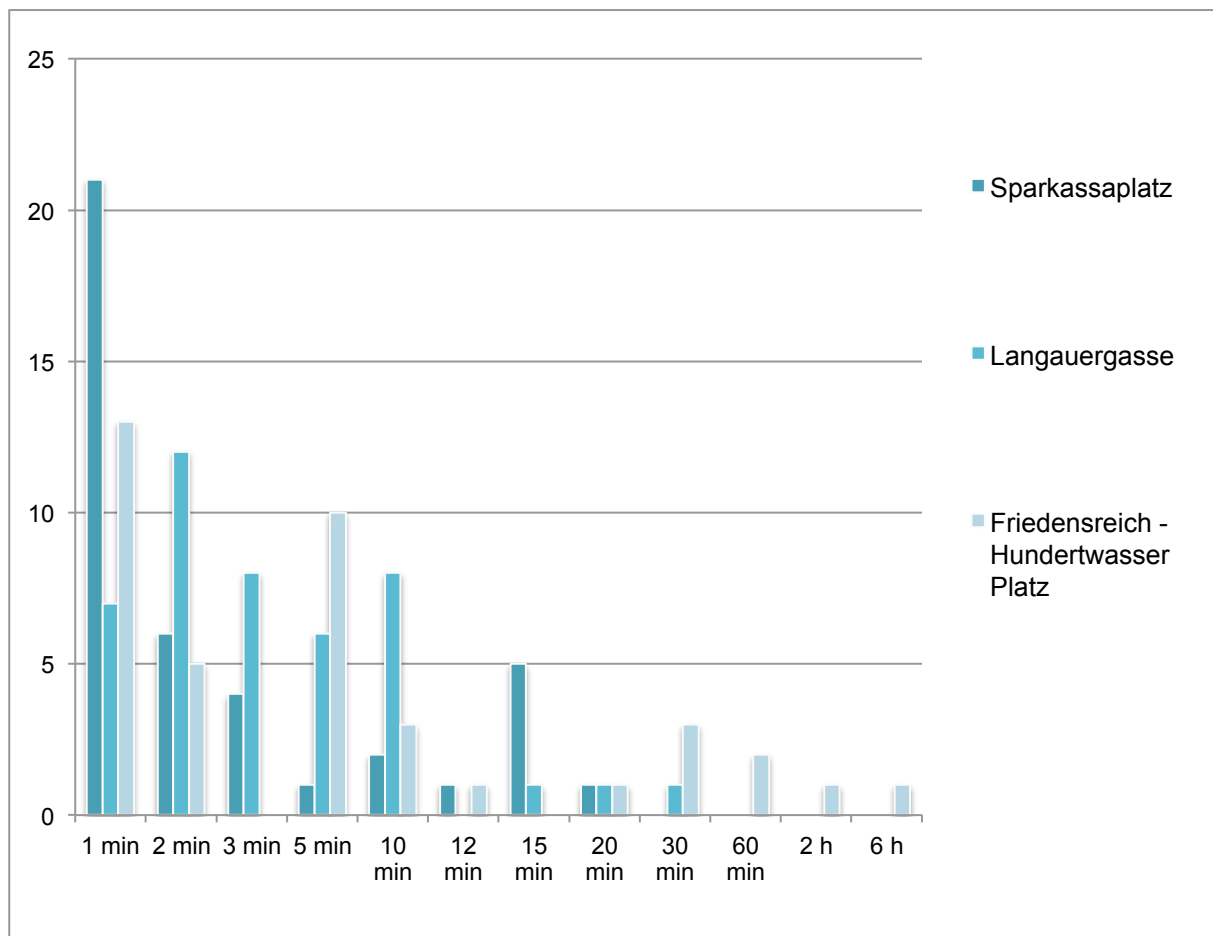


Abbildung 68: Aufenthaltsdauer am Platz

Grundsätzlich können die kurzen Aufenthaltsdauern mit den zur Befragungszeit vorherrschenden Wetterbedingungen zusammen hängen. Die frostigen Temperaturen haben möglicherweise das Ergebnis etwas verzerrt. Wäre die Befragung in den Sommermonaten gewesen, hätten wahrscheinlich mehr Personen einen längeren Aufenthalt angegeben. Diejenigen, die einen längeren Aufenthalt angaben, sprachen nämlich von warmen Sommertagen, die sie gerne auf einer Sitzbank zum „Ausrasten“ oder „Jause essen“ nutzen. Die Befragten haben jedoch auch angegeben, dass es oft keine Möglichkeiten für einen längeren Aufenthalt, aufgrund fehlender Sitzmöglichkeiten (Sparkassaplatz, Langauergasse), gibt.

8.3.4 NUTZUNG DES PLATZES

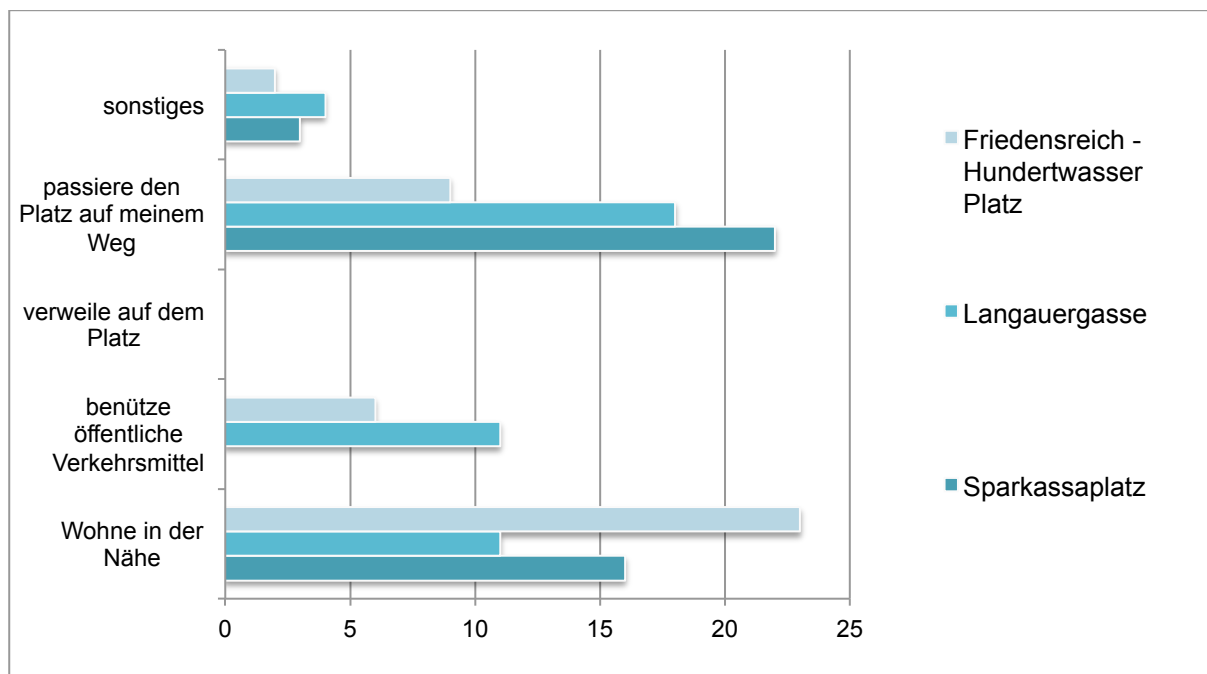


Abbildung 69: Grund des Platzbesuches

Es fällt auf, dass niemand von den befragten Personen als Grund des Platzbesuches einen „Aufenthalt am Platz“ angegeben hat. Das schlägt sich auch in der angegebenen Dauer des Aufenthaltes nieder (durchschnittlich 1-2 min). (Vgl. Kapitel 8.3.3)

Warum das so ist, kann unter anderem durch eine fehlende Aufenthaltsqualität bei zumindest zwei von drei Plätzen erklärt werden.

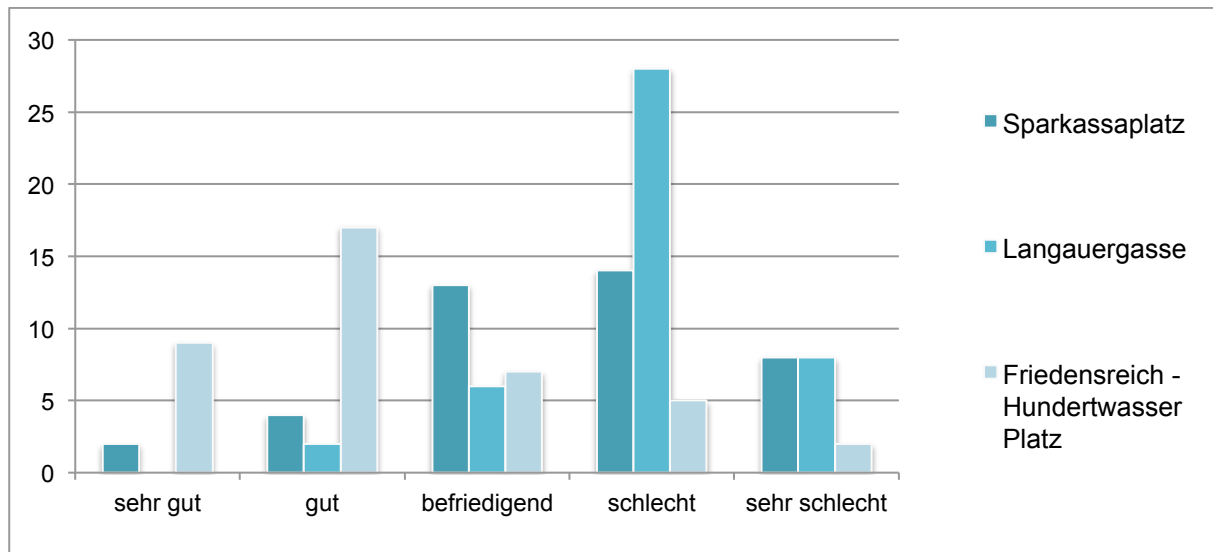


Abbildung 70: Beurteilung der Gestaltung der Aufenthaltsbereiche

Bei der Gestaltung der Aufenthaltsbereiche schnitt der Sparkassaplatz schlecht ab. Die ausländischen Befragten gaben zu 47% an, dass sie die Aufenthaltsbereiche als „schlecht“ beurteilen. Auch die Langauergasse wurde hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität mit 61% (Inländer) und 75% (Ausländer) als „schlecht“ beurteilt. Der Friedensreich – Hundertwasser – Platz schnitt im Vergleich zu den anderen zwei Plätzen wesentlich besser ab und wurde meist mit „gut“ beurteilt“. (Vgl. Kapitel Anhang 14.1 – 14.3)

Daraus lässt sich schließen, dass hinsichtlich der Aufenthaltsqualität ein dringender Handlungsbedarf beim Sparkassaplatz und beim Platz an der Langauergasse besteht.

Ergänzend möchte ich noch anführen, dass die Gestaltung der Umsteigebereiche am Friedensreich – Hundertwasser – P. und in der Langauergasse als zufriedenstellen bewertet wurden. (Vgl. Kapitel Anhang 14.2 – 14.3)

Die fehlende Aufenthaltsqualität führt dazu, dass 52% der Befragten am Sparkassaplatz den Platz ausschließlich als Transitraum für ihren Weg von oder zur U-Bahn Station U4 Meidling nutzen. Die ausländischen Befragten gaben als häufigsten Nutzungsgrund an, dass sie in der Nähe wohnen, oder ebenfalls die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. (Vgl. Kapitel Anhang 14.3)

Am Friedensreich – Hundertwasserplatz gaben 57% der befragten Personen an in der Nähe zu wohnen. Die gleiche Anzahl (57%) gab außerdem an den Platz täglich zu frequentieren. (Vgl. Kapitel 8.3.3)

Die Frage nach dem Grund des Aufenthaltes am Platz war bei den Befragten in der Langaugasse nicht immer klar. Da sich auf diesem Platz ein U-Bahn Ausgang der U3 befindet, war bei den meisten Befragten sowohl die Antwort: „Ich benutzte öffentliche Verkehrsmittel“, als auch die Antwort: „Ich passiere den Platz auf meinem Weg“, anzukreuzen. 41% der Befragten gaben an, dass sie den Platz auf ihrem Weg passieren und 25% gaben an, dass sie öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Die Nutzung des Platzes ist somit ähnlich, wie die des Sparkassaplatzes. Der Platz wird einerseits als Transitraum genutzt und andererseits als Knotenpunkt um den öffentlichen Verkehr zu erreichen. (U3, Westbahnhof) Bei den befragten Migranten ergab sich ein etwas anderes Bild. Hier gaben fast 62% an, dass sie in der Nähe wohnen und 38% gaben als Grund die öffentliche Verkehrsmittel an.

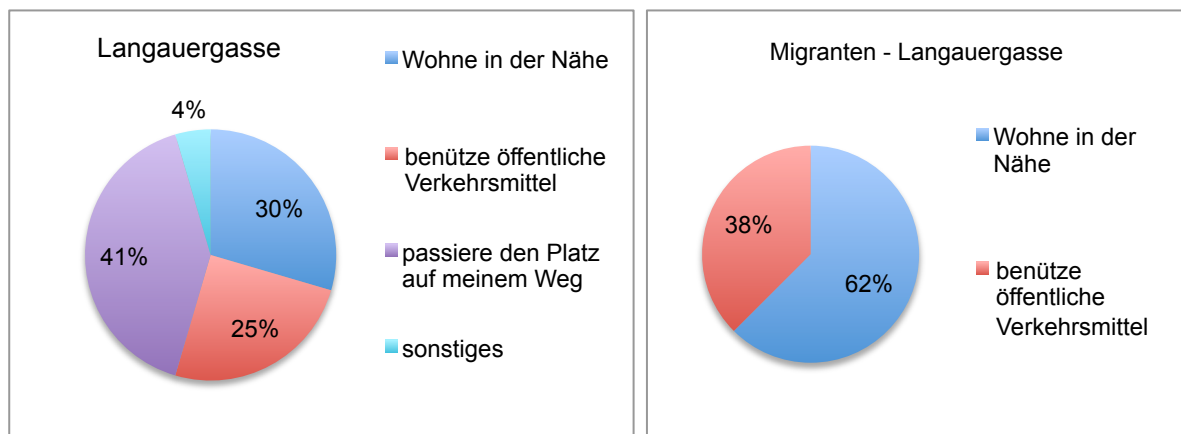


Abbildung 71: Nutzung des Platzes an der Langaugasse

8.3.5 MOBILITÄTSVERHALTEN

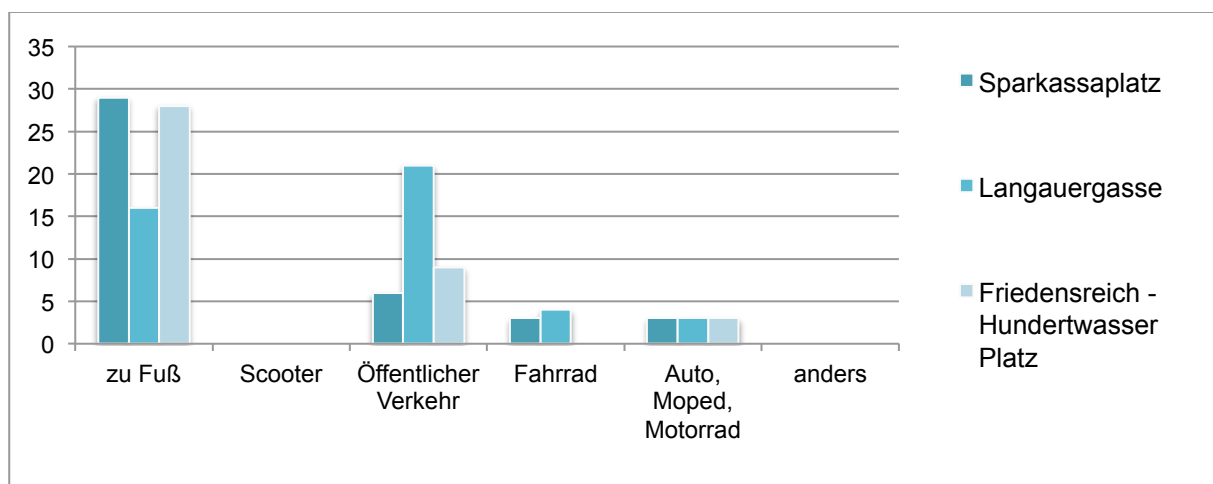


Abbildung 72: Verkehrsmittelwahl um zum Platz zu gelangen.

Die „zu Fuß“ Kommenden machten auf den Plätzen „Sparkassaplatz“ mit 71% und „Friedensreich – Hundertwasser“ - Platz mit 70% den weitaus höchsten Anteil aus. Als zweithäu-

figstes Verkehrsmittel wurde in beiden Fällen der „öffentliche Verkehr“ genannt. In der Langauergasse kamen die meisten Platzbesucher mit den öffentliche Verkehrsmittel (48%) und 36% kamen zu Fuß, was mit Sicherheit daran liegt, dass der Platz an einem U3 Ausgang und unweit des Westbahnhofes liegt und viele Befragte direkt von der U3 oder vom Westbahnhof kamen.

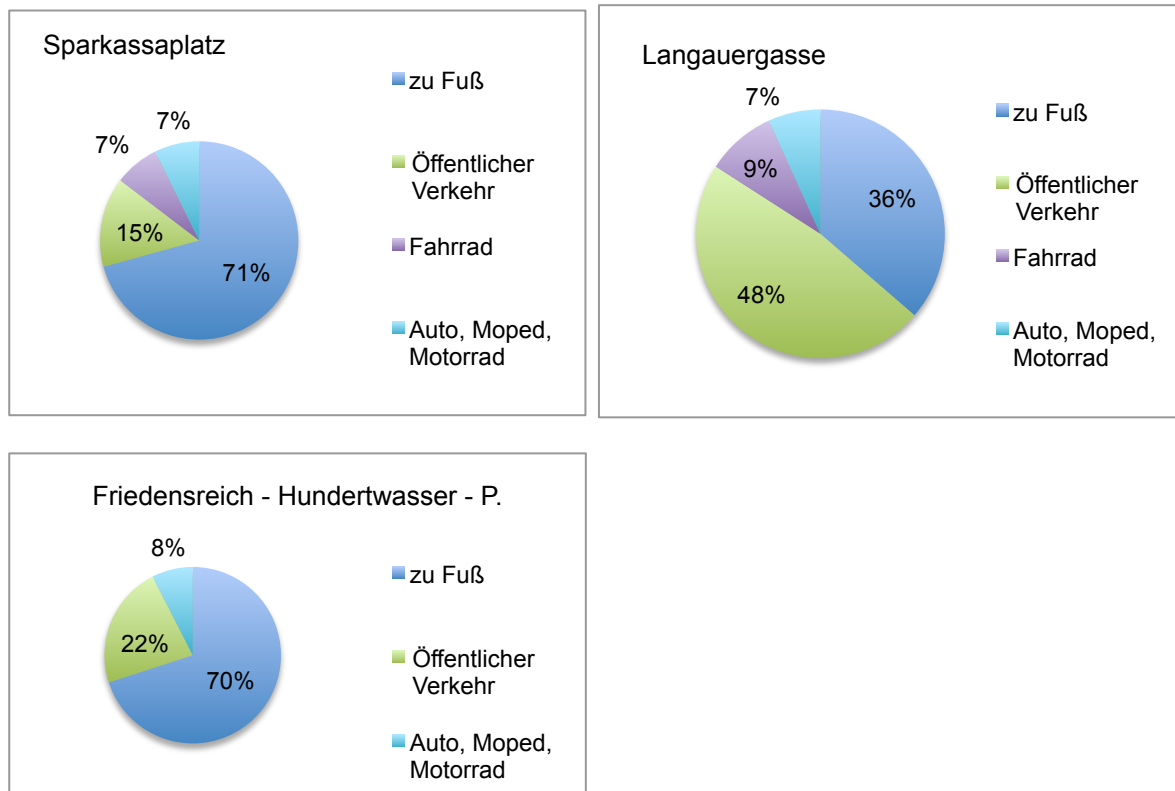


Abbildung 73: Modal Split

Zumindest 55% aller Befragten kamen von ihrer Wohnung aus dem 15. Bezirk und hatten auch ihr Ziel im 15. Bezirk. Am Sparkassaplatz gaben 83% der Befragten als Quelle und 56% als Ziel den 15. Bezirk an. Am Friedensreich – Hundertwasser Platz hatten 73% ihre Quelle und 80% ihr Ziel im 15. Bezirk. In der Langauergasse hatten 67% ihre Quelle und 50% ihr Ziel im 15. Bezirk. (Vgl. Kapitel Anhang 14.1 – 14.3)

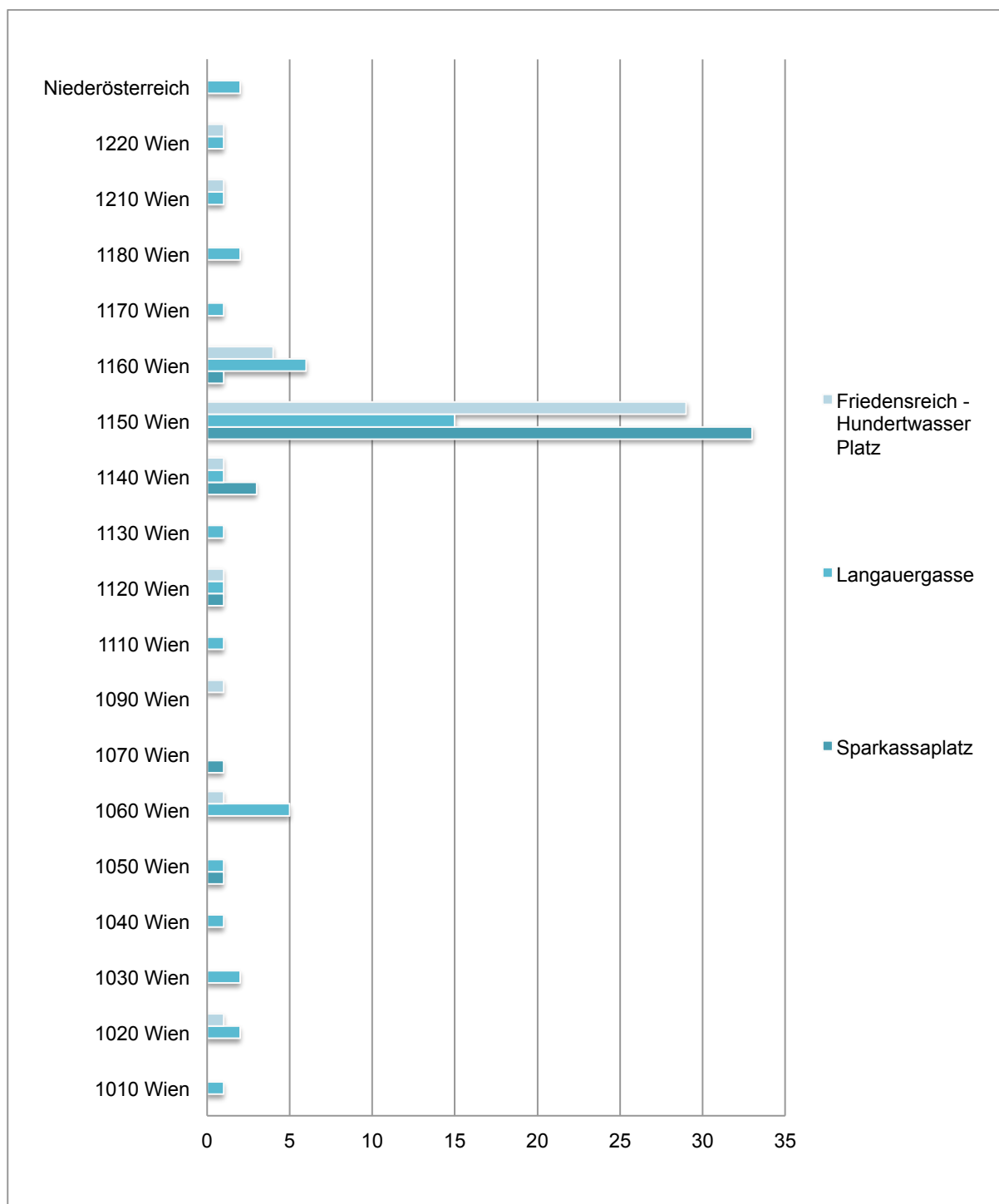


Abbildung 74: Quelle (Postleitzahl) der Befragten

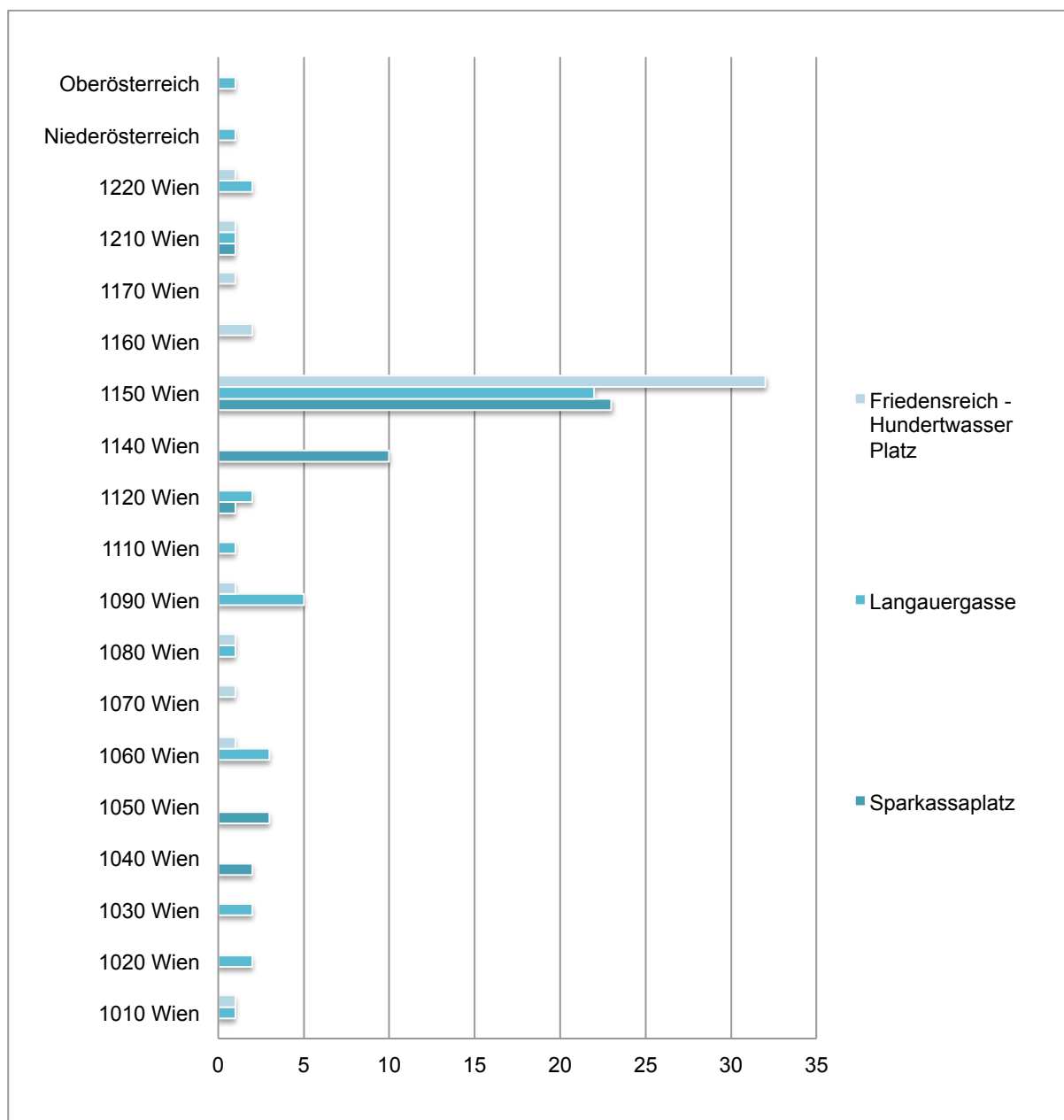


Abbildung 75: Ziel (Postleitzahl) der Befragten

Es ist auffallend, dass die Befragten auf allen Plätzen den 15. Bezirk als häufigsten Quell- und Zielort angaben. Als alternative Zielorte wurden meist die angrenzenden Nachbarbezirke angegeben. Die Langauergasse fällt dabei etwas aus der Reihe, weil hier durch die Nähe zum Westbahnhof auch weite Distanzen zurück gelegt werden, wie nach Nieder- oder Oberösterreich. Interessanterweise gaben die inländischen Befragten in der Langauergasse die unterschiedlichsten Quell- und Zielorte an, die ausländischen Befragten hingegen gaben als Quelle und Ziel den 15. Bezirk und die Nachbarbezirke (1160, 1120 und 1060) an. (Vgl. Kapitel Anhang 14.2)

8.3.6 INFRASTRUKTUR / GEWERBE

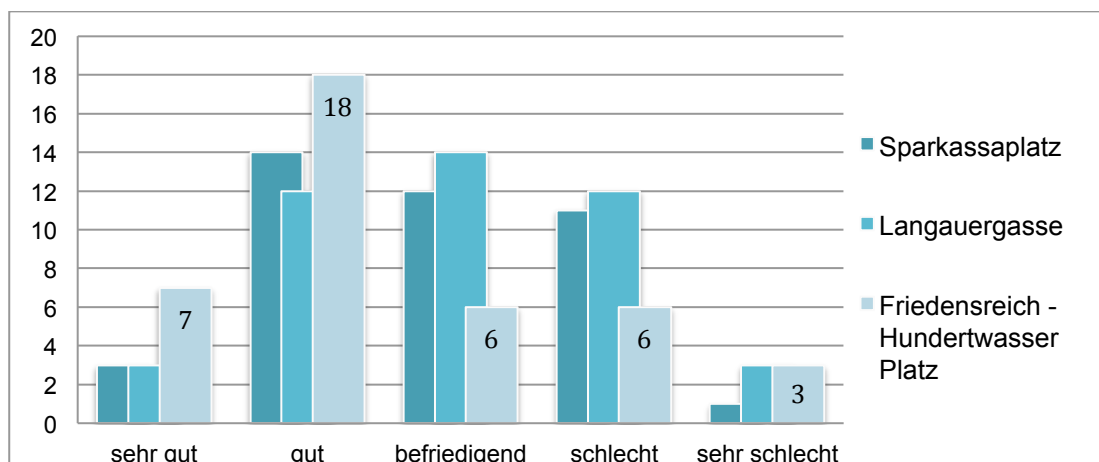


Abbildung 76: Beurteilung der Nahversorgung am Platz

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wurde am Sparkassaplatz als „gut“ bis „befriedigend“ bewertet. Das kann darauf zurückgeführt werden, dass es am Platz einen Supermarkt (Billa), ein Wettbüro (Admiral) und eine Bank (BA – CA) gibt.

In der Langauergasse wurde die Nahversorgung im Platzbereich zu 30% mit „gut“, zu 30% mit „befriedigend“ und zu 30% mit „schlecht“ bewertet. Die Langauergasse weist eine etwas ambivalente Situation auf. Einerseits gibt es keine Versorgung am Platz und andererseits lässt sich in unmittelbarer Nähe (Mariahilfer Straße) alles finden was man braucht.

Die Nahversorgung am Friedensreich – Hundertwasser – Platz wurde meist mit „sehr gut“ bis „gut“ bewertet. Vor allem drei Viertel der ausländischen Befragten gaben an eine „gute“ Nahversorgung am Platz vorzufinden.

Bei der Frage, ob Wochenmärkte, oder Kulturveranstaltungen erwünscht wären, muss man darauf hinweisen, dass in Wien Wochenmärkte, tägliche Märkte und Bauernmärkte als Bedarfsdecker (Naschmarkt, Rochusmarkt, Brunnenmarkt) alte Formen des Handels waren und sich mehr oder weniger authentisch erhalten haben. Außerdem stellen Sie eine sinnvolle Ergänzung zu Supermärkten dar und unterstützen die Kultur der Nahversorger in zentralen Bereichen der Stadt. Märkte können den öffentlichen Raum beleben und Orte zu Kommunikations- und Treffpunkten machen. (Vgl. WB Nr. 98, MA 18: S. 86f)

Die Frage wurde mit „wichtig“ bis „eher wichtig“ beantwortet. (Vgl. Kapitel Anhang 14.1 – 14.3) Die Frage nach dem Bedarf an Kulturveranstaltungen, beziehungsweise Bezirksfestwochen schnitt durchwegs mit „wichtig“ bis „sehr wichtig“ ab. Vor allem am Sparkassaplatz

und in der Langauergasse würden sich die Befragten solche Veranstaltungen wünschen. (Vgl. Kapitel Anhang 14.1)

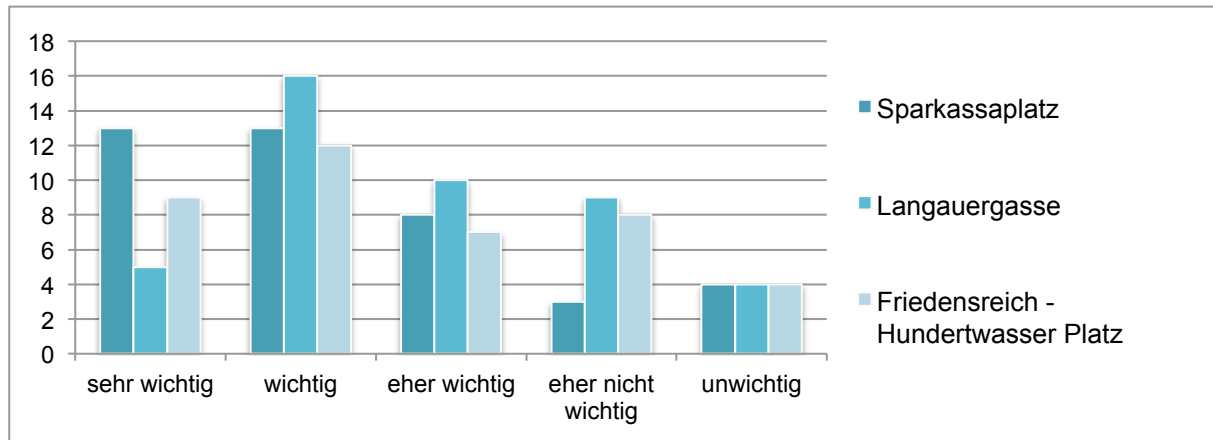


Abbildung 77: Frage nach dem Bedarf an Kulturveranstaltungen

8.3.7 VERKEHRSSICHERHEIT / VERKEHRSSBERUHINGUNG

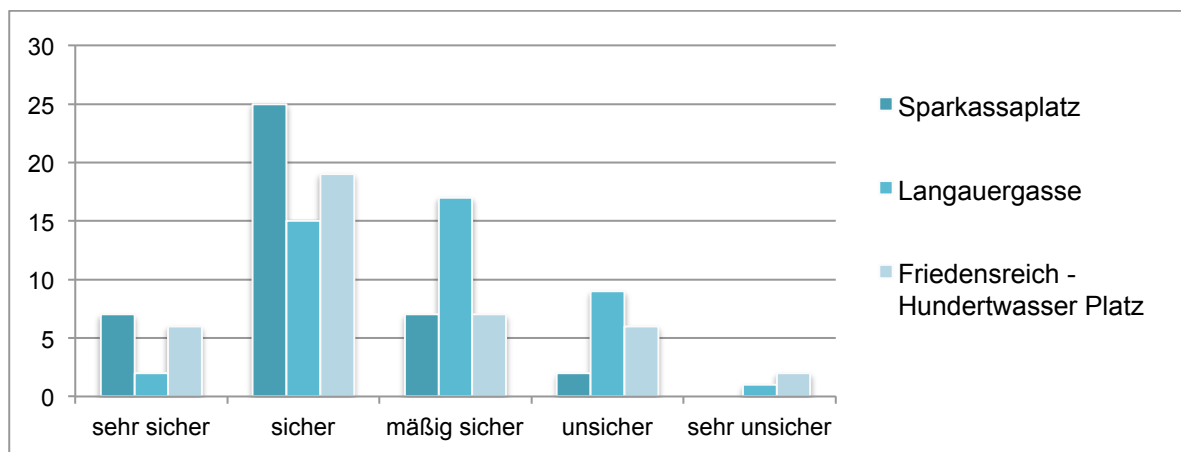


Abbildung 78: Frage nach der Verkehrssicherheit am Platz

Die Verkehrssicherheit am Platz wurde am Sparkassaplatz mehrheitlich als „sicher“ eingestuft. Es wurde des Öffneren der Schullotse erwähnt, der während der Woche für die Sicherheit der Schulkinder am Zebrastreifen sorgt.

Der Friedensreich – Hundertwasser - Platz wurde zu von den inländischen Befragten zu 47% und von den ausländischen Befragten zu 67% als „sehr sicher“ eingestuft. Bemängelungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit gab es vor allem für den gemischten Geh- und Radweg. „Die Radfahrer seien zu schnell unterwegs“ oder „Die Radfahrer biegen plötzlich ab“ wurde öfter erwähnt. Ein häufiges Thema bei der Verkehrssicherheit waren die Straßenüberquerungen an der Camillo – Sitte - Gasse. Hier teilten sich die Meinungen der Befragten. Ein Teil

der Befragten forderte eine Ampelschaltung und der andere Teil würde die Zebrastreifen ohne zusätzliche Ampel belassen.

Von zwei Müttern mit Kindern wurde die Ecke Brunhildengasse / Guntherstraße als „gefährlich“ empfunden, da parkende Autos die Sicht behindern.

In der Langauergasse fühlten sich die Befragten „mäßig sicher“ und gaben auch an, dass ihnen Maßnahmen für die Verkehrsberuhigung sehr wichtig wären. Am Sparkassaplatz würde ebenfalls solche Maßnahme gefordert werden.

Obwohl der Friedensreich - Hundertwasser – Platz mehrheitlich mit „sicher“ eingestuft wurde, wünschen sich die Befragten trotzdem Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Das hat natürlich auch mit der starken Lärmentwicklung am Platz zu tun. Der Cafébesitzer am Friedensreich – Hundertwasser – Platz gab an, dass sich zwischen 17:00 und 19:00 vor dem Platz Autokolonnen bilden, da seiner Meinung nach die Ampelschaltung an der Ecke Camillo – Sitte – Gasse / Gablenzgasse schlecht abgestimmt sei. Auch er beklagte die Radfahrer und meinte „Fahrradfahrer sollen auf dem Radweg fahren“. Außerdem gab er an, dass die Absperrpfeiler am Platz erneuert werden sollen. „Es waren 6 und jetzt sind es nur noch 3.“ Durch das fehlen von drei Absperrpfeilern würden sich Autos am Platz „verirren“.

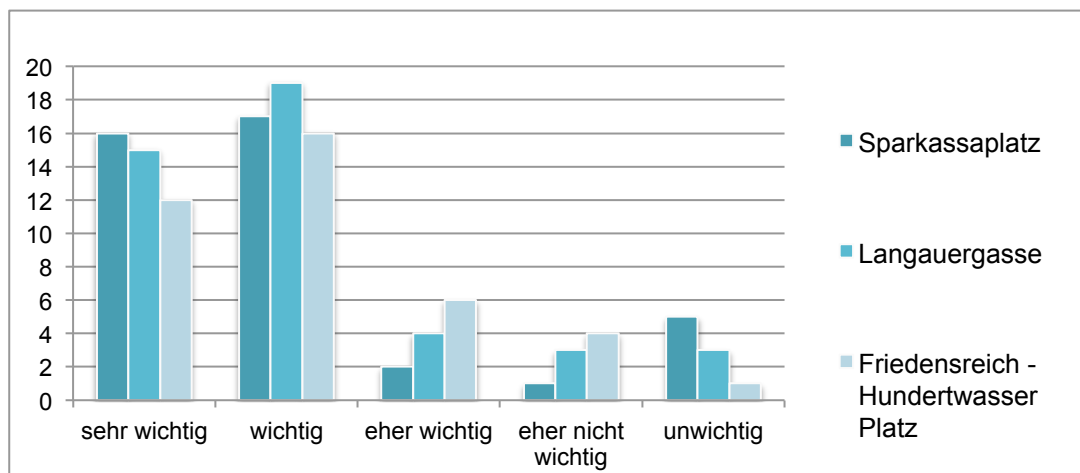


Abbildung 79: Frage nach Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zur Verbesserung der Lebensqualität

8.3.8 FRAGEN ZUR PLATZVERBESSERUNG

Die fünf häufigsten Verbesserungswünsche waren:

SPARKASSAPLATZ:

- Sitzmöglichkeiten schaffen
- Mehr Grün
- Anzahl der durchfahrenden Autos reduzieren
- Fassaden renovieren
- Gasthaus wiederbeleben

LANGAUERGASSE:

- Sitzmöglichkeiten
- Mehr grün
- Beleuchtung verbessern
- Weniger Autos
- Weniger Parkplätze

FRIEDENSREICH – HUNDERTWASSER -PLATZ

- mehr grün
- Spielbereich für Kinder
- Grünbereiche aufwerten
- Beleuchtung
- Grünflächen größer gestalten

DIE GESAMTE LISTE DER ANGEgebenEN VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE LÄSST SICH IM ANHANG, KAPITEL VON 14.1 – 14.3, ALS JEWEILS LETZTE FRAGE FINDEN.

8.4 ERKENNTNISGEWINN AUS DER BEFRAGUNG

Die Befragung hat aufgezeigt, dass mehr als die Hälfte der befragten Personen die untersuchten Plätze täglich frequentieren, sich aber nicht länger als 1-3 Minuten dort aufhalten wollen, oder können. Der Großteil der Platzbesucher war im Alter von 21 – 30 Jahre alt und männlich. Der Friedensreich – Hundertwasser – Platz wurde mehrheitlich von älteren Personen im Alter zwischen 45 und 65 Jahre aufgesucht. Auf diesem Platz wurden im Vergleich zu den anderen zwei Plätzen die „ältesten“ Personen befragt. Dieser Platz wurde auch im Gegensatz zu den anderen zwei Plätzen nicht ausschließlich als Transitraum und Umsteigeort des öffentlichen Verkehrs genutzt. Die Aufenthaltsdauer am Friedensreich – Hundertwasser - Platz wurde mehrheitlich mit mindestens 3 – 5 Minuten angegeben. Das kann aufgrund von vorhanden Sitzbänken und einem Caféhaus am Platz erklärt werden. Das Caféhaus wurde allerdings auch als „unschöner Fleck“ beschrieben, der vor allem trinkfreudige Personen anziehen würde. Viele der Befragten wünschen sich eine Renovierung, oder eine Alternative.

Der Sparkassaplatz und der Platz an der Langauergasse weisen hingegen so gut wie keine Möglichkeiten zum Verweilen auf, obwohl das von den befragten Personen erwünscht wäre. Um die einzige Sitzbank am Sparkassaplatz herrscht sogar ein wenig Nutzerdruck, da vor allem zur wärmeren Jahreszeit die Bank gerne für eine kurze Rast aufgesucht wird. In der Langauergasse gibt es keine Sitzmöglichkeiten, da diese aufgrund unerwünschter Randgruppen, welche die Bänke zum Schlafen nutzten, abmontiert wurden.

Die befragten Personen kamen mehrheitlich zu Fuß, oder mit dem öffentlichen Verkehr. So gut wie niemand gab das Auto oder das Fahrrad als Fortbewegungsmittel zu nutzen. Der geringe Anteil an Fahrräder kann durch die kalte Jahreszeit erklärt werden. Der geringe Anteil an Pkw – Fahrer könnte ein Indikator für kurze Wegstrecken sein, die die Platzbesucher zurücklegen müssen, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Sowohl das Ziel, als auch die Quelle des Weges der befragten Personen lag mehrheitlich im 15. Bezirk, was daraus schließen lässt, dass sich die Befragten hauptsächlich im eigenen Wohnbezirk aufhalten.

Die meisten kamen von der Wohnung und waren zur Arbeit, zum Einkauf, für Erledigungen oder zurück zur Wohnung unterwegs. Der Grund warum die befragten Personen die Plätze auf ihrem Weg aufsuchten, war weil sie in der Nähe wohnten, den Platz auf ihrem Weg passierten, oder die ÖV – Anbindung am Platz nutzten. Niemand gab als Grund des Platzbesuches einen längeren Aufenthalt an. Was wiederum auf die schlechte Aufenthaltsqualität zurückzuführen ist, die vor allem am Sparkassaplatz und in der Langauergasse beklagt wurde.

Die Frage zur Infrastruktur des täglichen Bedarfs wurde mehrheitlich mit „gut“ bewertet. Nur die Langauergasse schnitt bei dieser Frage schlechter ab.

Die Mehrheit der Befragten wünscht sich mehr Kulturveranstaltungen und Bezirksfestwochen. Am Friedensreich – Hundertwasser – Platz wünscht man sich das zwar auch, aber es wurde oft erwähnt, dass es solche Veranstaltungen bereits in der Nähe, am Kriemhildplatz, gibt.

Bei der Frage zur Verkehrssicherheit fühlten sich die Befragten in der Langauergasse am unsichersten. Sie beklagten die hohe Anzahl der durchfahrenden Autos. Am Hundertwasser – Friedensreich – Platz wurden bei dieser Frage immer wieder die fehlende Ampelschaltung am Zebrastreifen und die unvorsichtigen Radfahrer erwähnt. Viele der befragten Personen beklagten den gemischten Geh – und Radweg. Der Sparkassaplatz galt vor allem deshalb als sicher, weil es Zebrastreifen gibt und weil ein Schullotse unter der Woche vor Ort ist. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wünschen sich so gut wie alle Befragten.

Das schlägt sich auch in den gewünschten Verbesserungsvorschlägen der Befragten am Sparkassaplatz und in der Langauergasse nieder. Die hohe Anzahl durchfahrenden oder ruhenden Autos wurde beklagt. Es fiel auch öfter der Vorschlag der Tempobeschränkung, um einerseits die Sicherheit zu erhöhen und um andererseits den Lärm zu drosseln. Am Friedensreich – Hundertwasserplatz wurde außerdem der Wunsch geäußert, einen Lärmschutz zur Straße in Form von Bepflanzung zu errichten. Dass eine belebte Erdgeschoßzone gerne gesehen ist, wird am Sparkassaplatz deutlich. Fast alle Befragten haben das leerstehende Gasthaus erwähnt und es als schade empfunden, dass sich noch kein Nachmieter gefunden hat.

Allgemein wünscht man sich mehr grün, mehr Sitzmöglichkeiten und eine bessere Beleuchtung.

9 DETAILIERTE ANALYSE

9.1 SPARKASSAPLATZ



Abbildung 80: Kreisverkehr Sparkassaplatz

Quelle: eigenes Foto

Der Sparkassaplatz liegt in zentraler Lage im südlichen Teil des 15. Bezirks, zwischen der Sechshauser Straße und der Linken Wienzeile. Der Platz wird von sechs Straßen sternförmig zu einem Kreisverkehr erschlossen. Er ist umgeben von dichten, mehrstöckigen und gründerzeitlichen Bebauungsstrukturen. Die Fassaden der Häuser sind teilweise aufwendig und prachtvoll gestaltet. Die Nutzung der umschließenden Gebäude ist gemischt und reicht von „Wohnen“ über „Arbeiten“ bis hin zu „Gastronomie“ und „Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs“.

Der stark vom motorisierten Verkehr dominierte Platz kann kaum für einen längeren Aufenthalt genutzt werden. Es gibt kaum Flächen, die nicht für den MIV ausgestaltet sind. Lediglich in den Randbereichen des Platzes ergeben sich durch vorgezogene Gehsteige mäßig Flächen für einen Aufenthalt, diese werden jedoch teilweise von Mistkübeln oder anderen baulichen Elementen verstellt. Am Platz befindet sich eine Sitzbank vor dem Bereich der BA –CA.

Die Verkehrssicherheit am Platz ist durch Zebrastreifen und einem Schullotsen gewährleistet. Trotzdem konnten häufig gefährliche Situationen zwischen Auto und Fußgänger beobachtet werden. Die Autos fahren teilweise zu schnell in den Kreisverkehr hinein und müssen dann stark abbremsen, wenn in diesem Moment ein Fußgänger den Zebrastreifen betritt. Die zu schnell fahrenden Autos lösen außerdem Stress und Unbehagen aus und man hat das Gefühl so schnell wie möglich den Platz wieder verlassen zu wollen.



Abbildung 81: Sparkassaplatz

Quelle: MA 18

Auch für Radfahrer stellt der Kreisverkehr ein Hindernis dar. Es gibt keine markierten Radwege, oder Radfahrstreifen. Die einzige Radabstellanlage am Platz befindet sich auf der Fläche vor dem leerstehenden Gasthaus und verstellt somit einen wertvollen Aufenthaltsbereich.

Der Platz befindet sich nicht im optimalen Einzugsradius des öffentlichen Verkehrs, dennoch sind innerhalb eines Radius von 200m Bushaltestellen erreichbar. Die U-Bahn Anbindung befindet sich in ungefähr 350m Entfernung.

Der Platz wird täglich von vielen Menschen unterschiedlichster Herkunft frequentiert und als Durchgangsraum zu den öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt. Diese soziale Dichte am Platz stellt ein großes Potenzial dar.

Die Erdgeschoßzone weist eine durchmischte und vielfältige Nutzung auf. Es befindet sich jedoch auch ein leerstehendes Gasthaus am Platz, welches gerade ausgeräumt wird und laut Bauarbeiter bis zum Jahr 2015 in einen Kindergarten umgenutzt wird.



Abbildung 82: Sparkassaplatz, Blickrichtung Sechshauser Straße

Quelle: eigenes Foto.

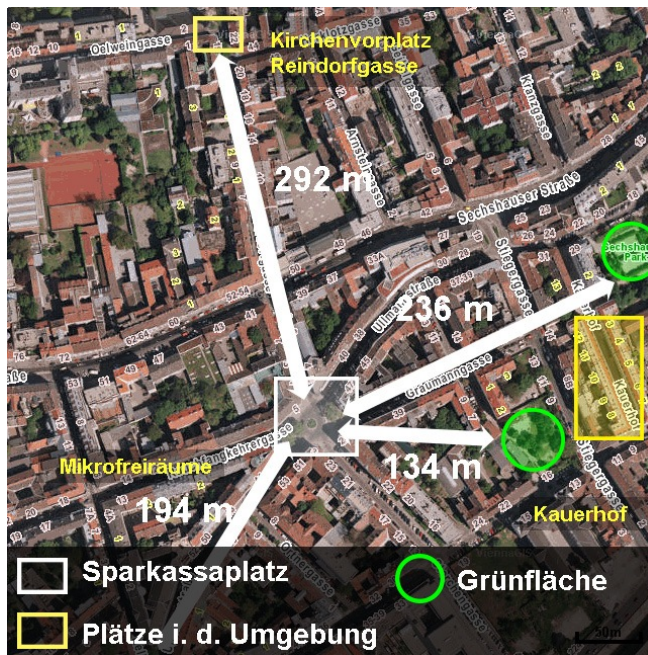


Abbildung 83: Lageplan

Quelle: wien.gv.at/stadtplan, eigene Bearbeitung

Trotz hoher baulicher Dichten gibt es in der Nähe des Sparkassaplatzes (134m – 236m Entfernung) Parks und Grünflächen, die Erholung und Ruhe bieten. Diese Parks (Ignaz – Kuranra Park und Sechshauserpark) wurden auch in der Befragung des Öfteren erwähnt. Viele der Befragten besuchen diese Grünflächen. Der nächst größere Platz in der Umgebung ist der Kirchenvorplatz in der Reindorf gasse, um diesen zu erreichen müsste aber die stark befahrene Sechshauser Straße überquert werden.

9.1.1 BESTANDSPLAN

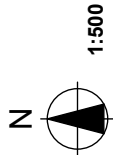
Straßenraumerhebung - Grundriss

Sparkassaplatz

- Gehsteig
- Parkplatz
- Radstreifen
- Bauliche Elemente
- Mistkübel / Schotter
- Fahrradabstellanlage
- Fahrbahnaufwölbung
- Verkehrsinsel
- Gebäude
- Zebrastreifen
- Baum

S S Straßenschnitt

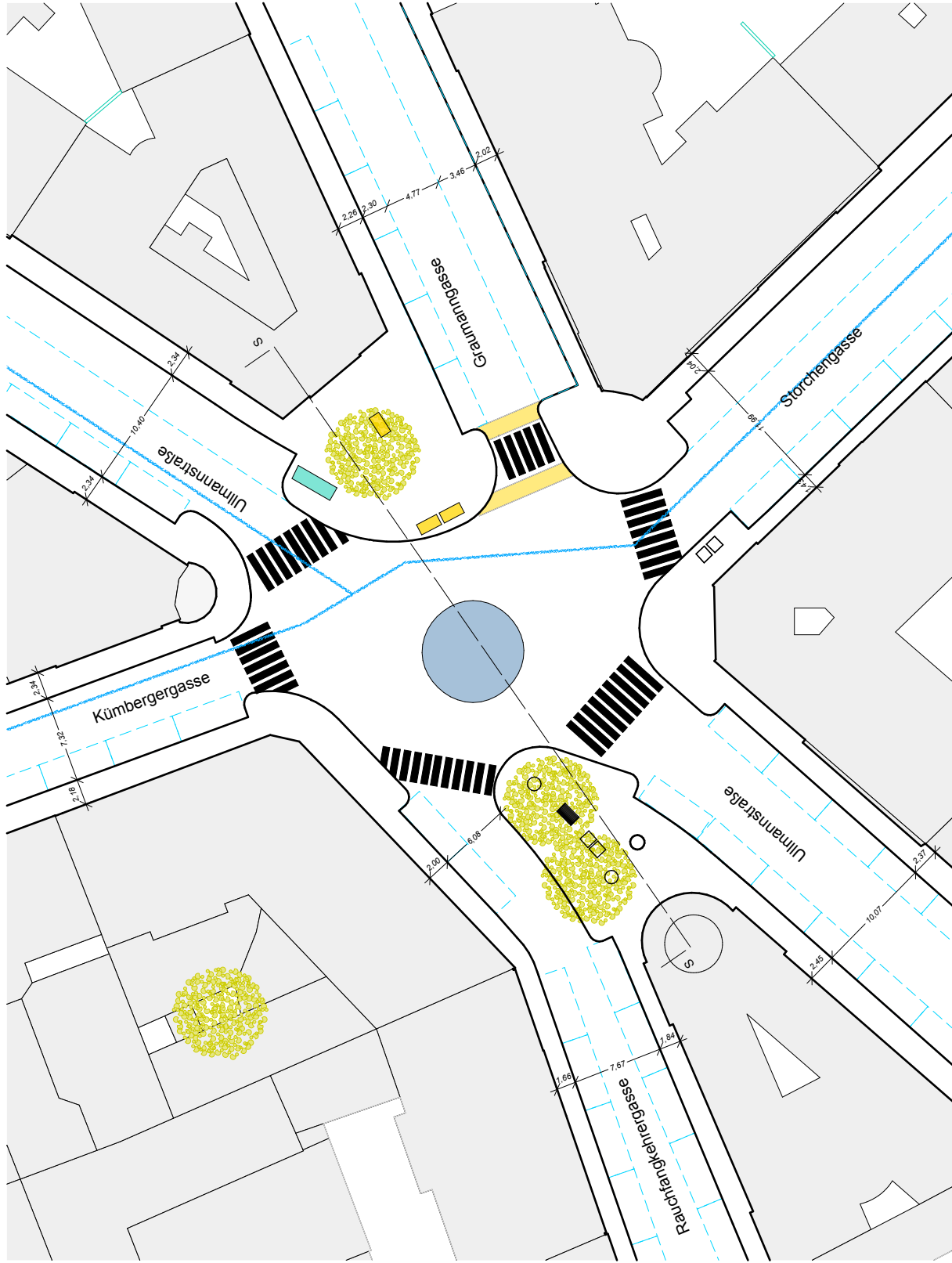
0 10 20 m



Bearbeitet von: Katrin Unger

Bearbeitungsgebiet:
Sparkassaplatz, 1150 WienPlangrundlagen: Mehrzweckkarte
der Stadt Wien, MA 18

Stand: Februar 2013



9.1.2 STRASSENSCHNITT

Straßenraumerhebung - Straßenschnitt

Sparkassaplatz

-  Gebäude
-  Gehsteig
-  Verkehrsinsel
-  Baum / Begrünung

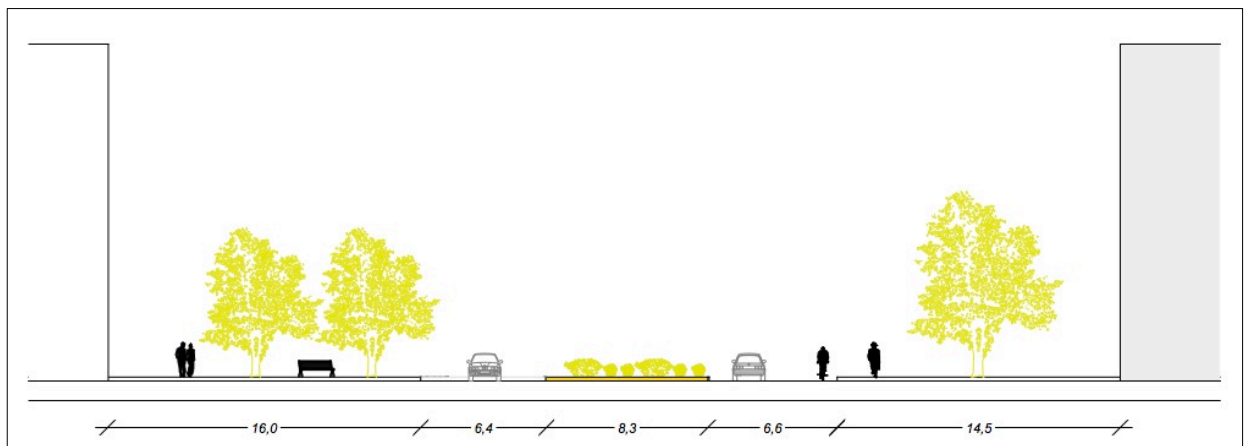


Abbildung 84: Straßenschnitt Sparkassaplatz

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

Der Schnitt schneidet quer über den Platz, von der Bank (BA – CA) bis zum leerstehenden Gasthaus. Er durchschneidet die Gehsteigvorziehungen, die Fahrbahn und die Verkehrsinsel. Die Fahrbahn ist 6,4 – 6,6m breit. Die Verkehrsinsel hat eine Breite von 8,3m und die Gehsteigvorziehungen bieten eine durchschnittliche Breite von 15m für einen Aufenthalt an. Die Gehsteige in den Erschließungsstraßen weisen unterschiedliche Breiten auf. (1,8m – 2,45m). Die Fahrbahnen in den Nebenstraßen sind mit Schräg- und Längsparkstreifen ausgestattet und inklusive Parkstreifen mindestens 7,3m breit. Die Storchengasse weist die breiteste Fahrbahn mit 12m auf. (Vgl. Bestandsplan, Kapitel 9.1.1)

Die vor Ort Begehung hat gezeigt, dass die meisten Autofahrer aus der Storchengasse und der Ullmannstraße in den Kreisverkehr einbiegen. Die Mehrheit der Fußgänger kam aus der Kürnberggasse und bog in die Storchengasse Richtung U-Bahn U4 ein.

9.1.3 FLÄCHENVERTEILUNG

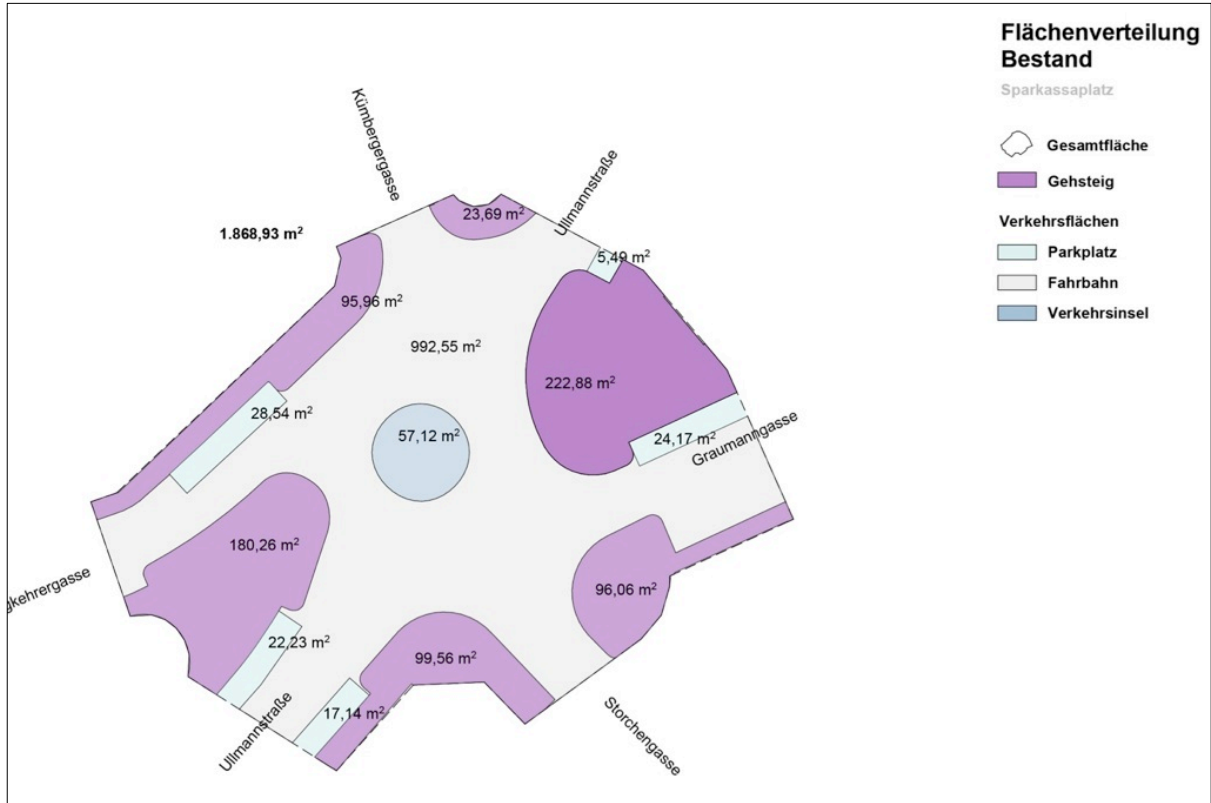


Abbildung 85: Flächenverteilung Sparkassaplatz

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

GESAMTFLÄCHE	
1868,93 m2	
Verkehrsfläche (Fahrbahn, Parkplatz, Verkehrsinsel)	Aufenthaltsfläche (Gehsteig)
1147,24 m2	721,69 m2

Tabelle 25: Flächenverteilung Sparkassaplatz

Die Fläche für den MIV ist doppelt so groß, wie die Fläche für den NMV.

9.1.4 SWOT SPARKASSAPLATZ

SPARKASSAPLATZ							
KRITERIEN		Beschreibung		Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
BEBAUUNG							
Form / Lage		Zentrale Lage im im südlichen Teil des 15. Bezirks. Wird von 6 Straßen sternförmig erschlossen und hat die Form eines Kreisverkehrs.	Zentrale Lage. Gute Erreichbarkeit (ÖV, mV)	Am Platz dominiert der mV. Fußgänger werden auf schmale Randbereiche zurück gedrängt.	Durch die zentrale Lage, die gute Erreichbarkeit und die Größe hätte der Platz ein hohes Potenzial für einen Ort der Kommunikation und der Aneignung durch die Bewohner und Anrainer.	Platz verkommt weiter zu einem Kreisverkehr. Wertvolle Freifläche in einem dicht bebauten Gebiet bleibt weiterhin nur den mV überlassen.	
Gebäudestellung		Mehrstöckige Altbauhäuser und ein Neubauhaus umschließen den Platz kreisförmig. Blockrandbebauung mit Innenhöfen.	Die Fenster sind zum Straßenraum ausgerichtet und das ermöglicht die Einbeziehung des öffentlichen Raumes mit den Innenräumen der Wohnungen.	Die Gebäude öffnen sich einem Straßenraum, der vom mV dominiert wird. Lärm und Abgase verhindern soziale Kontakte.	Gebäudestellung legt einen großen öffentlichen Freiraum in einem dicht bebauten Gebiet frei, der als öffentlicher Straßenraum ein hohes Aufenthaltspotenzial hätte.		
Fassaden		Altbauhäuser mit aufwendig gestaltete Fassaden und Neubauhäuser mit glatten Fassaden.	qualitativ anspruchsvolle und gründerzeitliche Bausubstanz	Leerstand in der EG - Zone. Glatte Neubaufassaden, die isolierend und kalt wirken	Renovierung. Sockelsanierung - Förderung	ungenutztes Potenzial	
Dichte		Dicht bebautes Gründerzeitviertel mit einzelnen Neubauhäusern. Hohe Nutzungsdichte und Durchmischung vielfältiger Nutzungsarten.	Trotz dicht bebautem Gebiet gibt es Frei- und Grünflächen (Parks) in unmittelbarer Umgebung.	leerstehendes Gasthaus.	Dichte und Nutzungsmischung des Gebietes	Trotz Dichte und Durchmischung geht die Urbanität durch die Dominanz des Autoverkehrs am Platz verloren.	
Nutzungsmischung		Hohe Nutzungsdichte und Durchmischung vielfältiger Nutzungsarten	Nahversorgungs - IS am Platz.	Leerstehendes Gasthaus. Das Wettbüro ist keine neutrale Nutzung.	Den Ort durch die Ansiedlung stark frequentierter Einrichtungen beleben.	Es besteht die Gefahr, dass sich die bestehenden Leerstände in der EG Zone ausweiten.	
EG - ZONE		EG - Zone weist eine gemischte Nutzung auf. (Nahversorgung, Bank, Kunstgalerie, Billa)	Durchmischung vielfältiger Nutzungsarten. Hohe Raumhöhen in den Altbauhäusern.	Leerstehendes Gasthaus. Das Wettbüro ist keine neutrale Nutzung. Verspiegelte Fensterflächen wirken isolierend und ermöglichen keinen Blick ins Innere. Es kann keine Verbindung mit dem öffentlichen Straßenraum entstehen.	Nutzer für leerstehendes Gasthaus finden. EG - Zone stärker in das soziale Leben der Anrainer miteinbeziehen, durch Schanlgärten, Freiflächen vor den Geschäften, Sitzmöglichkeiten, etc.	EG -Zone verkommt zu einem homogenen Einheitsbrei.	

Umplanung von verkehrsbelasteten Plätzen im 15. Wiener Gemeindebezirk zur Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum

SPARKASSAPLATZ					
KRITERIEN		Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen
VERKEHR					Risiken
Erschließung		Erschließungsstraßen mit hohen Verkehrsmengen ÖV - Anbindung 220m - 400m entfernt	ÖV Haltestelle in 220m Entfernung	hohe mIV Belastung	Es Bedarf der Abwägung und des Ausgleichs von Nutzungsansprüchen an den Straßenraum. Möglichst alle Verkehrsarten sollen ideale Voraussetzungen vorfinden.
	Zugänglichkeit	Zugänglichkeiten des Platzes ist gewährleistet, allerdings stark durch den mIV beschränkt. Ein Großteil des Platzes ist nicht für die Benutzung durch Fußgänger geeignet.	öffentlich zugänglich.	Zugänglichkeit ist für Fußgängerverkehr eingeschränkt.	Den Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer gleich zugänglich machen.
Erreichbarkeit		Platz liegt in zentraler Lage. Wird von sechs Verkehrsstraßen erschlossen. Bus - Anbindung befindet sich im Einzugsbereich von 200m. U-Bahn Anbindung in einem ungefähren Einzugsbereich von 350m.	Zentrale Lage, sehr gute Erreichbarkeit des Platzes für alle Verkehrsteilnehmer.	Die Erreichbarkeit durch den mIV steht im Vordergrund, was zu einem Attraktivitätsverlust des Straßenraumes führt.	
	Geschwindigkeiten	50 km/h, Rauchfangkehrer Straße ist auf 30km/h beschränkt.		Es wird oft mit einem hohen Tempo in den Kreisverkehr hinein gefahren	Einheitliche 20-Geschwindigkeitsreduktion auf 20 - 30km/h
Flächenaufteilung zwischen Fußgänger / Radfahrer / mIV		Dem mIV steht eine doppelt so große Fläche wie den nmV zu.(1147m2 zu 721m2)	es gibt autofreie Zonen in den Randbereichen mit vorgezogenen Gehsteigen. 2m breite Gehsteige entlang der Erschließungsstraßen.	Der Kreisverkehr in der Mitte des Platzes ist für Fußgänger schwer zu überwinden. Der Großteil der Platzfläche wird für den mIV aufgewendet. Platz ist momentan ein Kreisverkehr ohne Aufenthaltsqualität.	Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs. (Begegnungszone, autofreie Zone). Minimierung der Flächenbedarfs für den mIV.
	Angebot von Radwegen und Radstreifen.	Es gibt keine markierten Radwege, oder Radfahrstreifen.	Der Platz würde ausreichend Fläche für eine faire Flächenaufteilung unter allen Verkehrsteilnehmern bieten.	Es gibt keinen Radweg / keine Radspur. Fahrradfahrer müssen auf der Straße fahren. Kein sicheres Radfahren möglich.	Ausbau von Radwegen / Radfahrstreifen / Begegnungszonen. Faires Teilen der Straßenfläche unter allen Verkehrsteilnehmern. Verringerung von Lärm und Abgasen.
Radabstellanlage		Es gibt eine Radabstellanlage im Bereich vor dem leerstehenden Gasthaus.		Fahrradabstellanlage verringert die Fläche für einen möglichen Schanigarten.	Fahrradabstellanlage in einen dafür vorgesehenen Ort umstellen. (z.B. einen Parkplatz optern)
	Verkehrssicherheit für nmV	Verkehrssicherheit ist durch Zebrastreifen und Schullinsen gewährleistet. Es kommt dennoch zu gefährlichen Situationen zwischen Pkw und FG.	es gibt autofreie Zonen in den Randbereichen mit vorgezogenen Gehsteigen	Der dominierende Kreisverkehr am Platz schränkt den Fußgängerverkehr ein. Kein konfliktfreies Gehen möglich.	
Barrierefreiheit		Platz ist nicht barrierefrei.		Keine Gehsteigabsenkungen. Keine Blindenleitspuren,...	Bei Umplanung auf barrierefreie Gestaltung achten.

Umplanung von verkehrsbelasteten Plätzen im 15. Wiener Gemeindebezirk zur Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum

SPARKASSAPLATZ					
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Angebot von Mobiliar zum Verweilen	Es gibt am gesamten Platz eine Sitzbank.		Es gibt zu wenig Angebot an Verweilmöglichkeiten.	Angebot zum Verweilen schaffen. Sitzmobiliar erweitern.	
Witterungsschutz	Es gibt keinen Witterungsschutz.				
Schattenspender	Baum auf vorgezogener Fläche vor der Bank Austria vorhanden.	Baumbestand vorhanden.	Schatten wird nicht ausreichend genutzt.	Baumfunktion als Schattenspender stärker nutzen.	
Beleuchtung	Straßenbeleuchtung ist zweckmäßig vorhanden	Platz wird ausreichend beleuchtet.	nur funktionale Lösung, kein gestalterisches Konzept dahinter.	Beleuchtungskonzept	
Erholungsflächen (Grünflächen)	Bäume	Baumbestand vorhanden.	Die bestehenden Grünelemente werden derzeit unzureichend genutzt		
Verweil- und Aufenthaltsflächen	An den Gehsteigvorziehungen und an den Randbereichen des Platzes möglich		zu wenig Flächen zum Verweilen vorhanden.	Flächen zum Verweilen schaffen. Flächen für mIV reduzieren.	Platz wird als reiner Transitraum genutzt. Keine Aufenthaltsqualität.
Schanigarten	vorgezogene Gehsteigfläche wurde einmal als Schanigarten genutzt.		Leerstehendes Gasthaus. Kein Schanigarten	Durch eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erhöhen sich die Chancen einer Wiedervermietung des Gasthauses	
Versorgungsinfrastruktur	EG - Zone weist eine gemischte Nutzung auf. (Nahversorgung, Bank, Kunstgalerie, Billa)	Es gibt eine Versorgungsinfrastruktur am Platz	leerstehendes Gasthaus	Gasthaus wiederbeleben und einen Schanigarten errichten.	
Kinderspielplatz (Kinderspielmobiliar)	nicht vorhanden.		Der Platz ist für "Kinderspiele" ungeeignet.		
RAUMANGEBOT					
FUNKTIONALE ANSPRÜCHE					

SPARKASSAPLATZ					
KRITERIEN		Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen
GESTALTUNGSANSPRÜCHE					
Orientierung		Sichtachsen, die durch die Gebäudestellung entstehen ermöglichen eine Orientierung am Platz.	Platz ist durch klare Formen schnell zu fassen		
Identität		weist noch keine identitätsstiftende Merkmale auf.			Bei entsprechender Ausgestaltung kann dieser Platz eine Identität erhalten.
soziale Dichte		Der Platz wird täglich von Menschen unterschiedlichsten Kulturen und Herkünften frequentiert.	Hohe ethnische Vielfalt. Hohe Fußgängerfrequenz.	Die soziale Dichte kann nicht genutzt werden, da es keine Aufenthaltsmöglichkeiten gibt.	
Gestaltungsqualität		Gründerzeitviertel mit attraktivem Altbaubestand. Platzgestaltung trostlos und nicht einladend. Eine große Verkehrsfläche.	große Freifläche mit Potenzial.	Ausstattungsselemente, wie Glascontainer, Telefonzelle und Radabstellanlage wurden konzeptfrei aufgestellt und verstellen dadurch Freiflächen, die für Möglichkeiten des Aufenthalts genutzt werden könnten.	Wertvolle Freiflächen werden durch Ausstattungselemente verstellt.
Aufenthaltsqualität		Die derzeitige Nutzung des Platzes beschränkt sich auf eine Verkehrsfläche für den mIV. Keine Aufenthaltsqualität gegeben.	Zentrale Lage und städtebauliche Qualität des Umfeldes. (Gründerzeitviertel, Nahversorgung vorhanden, ÖV Anbindung)	zu wenig Möglichkeiten für einen Aufenthalt.	Attraktivierung der EG - Zone, Sitzmobiliar aufstellen, Fläche "entleeren", Verkehrsfläche reduzieren
Atmosphäre / Flair / Ästhetik		Obwohl der Platz von ansprechenden Altbauhäusern umgeben ist, wirkt er kalt und unfreundlich.	Altbauhäuser mit anspruchsvollen Fassaden. Durchmischte EG - Zone mit hohen Raumhöhen.	Dominanz des mIV.	Freundlichere Gestaltung, mehr grün, mehr Aufenthaltsmöglichkeiten.
Sicherheit		Das Gefühl von einem sicheren Aufenthalt bietet der Sparkassaplatz nicht.		Der Kreisverkehr und die sechs Erschließungsstraßen sind potentielle Gefahrenquellen. Der Kreisverkehr ist außerdem eine Barriere für den Fußgängerverkehr. Kein ungehindertes Gehen möglich.	Sicherheit durch Bevorrangung der Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem mIV. (bspw. Flächen für MIV reduzieren)
Unterbindung v. Angst und Stress (zu schnell fahrende Autos, Lärm)		Platz löst Stressfaktor unter nmV aus. Man möchte so schnell wie möglich den Platz durchqueren.		Lärm, Abgase und zu schnell fahrende Autos im Kreisverkehr lösen Stress aus.	mIV verringern. Platz verkommt zu einem Transitraum.
Lesbarkeit eines Raumes		Platz ist vor allem durch die Gebäudestellung in die runde Form gut lesbar. Aufenthaltsflächen sind weniger gut lesbar, da sie durch bauliche Elemente verstellt sind.	Großer freier Platz. Gebäudestellung vermittelt ein klares und gut lesbares Bild des Platzes.	Aufenthaltsflächen sind nicht gut lesbar, da sie von baulichen Elementen verstellt sind.	Platz klar und einfach für alle Verkehrsteilnehmer gestalten. Flächen entrümpeln.

9.2 LANGAUERGASSE



Abbildung 86: Platz an der Langauergasse

Quelle: eigenes Foto

Der Platz an der Langauergasse liegt hinter dem umgestalteten Europaplatz, unweit der Äußeren Mariahilfer Straße und einem neu errichtetem Wohnquartier in der „Gassgasse“ entfernt. Gewerbe- und Industriegebäude der ÖBB, sowie gründerzeitliche Wohnhäuser und das Bezirksgericht säumen den Platz. Trotz direkter U-Bahnanbindung der Linie U3 und der Nähe zum Westbahnhof weist der Platz eine geringe soziale Nutzungsdichte auf und wird als Hundezone und Parkplatz genutzt. Der Platz übt derzeit weniger eine Funktion des Aufenthaltes aus, als vielmehr eine Transittfunktion für Fußgänger aus, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Autofahrer nutzen den Platz als Schleichweg und zum Umkehren. Die ständig um den Platz kreisenden Autos vermitteln Stress und Unsicherheit. Ein sicherer Aufenthalt ist nicht möglich.



Abbildung 87: Langauergasse. Blick zum Europaplatz

Quelle: eigene Fotos

Die Erdgeschoßzone wird für die Nutzung von Garageneinfahrten verwendet und ist daher vor allem nachts oft menschenleer. Da auch keine ausreichende Beleuchtung am Platz vorhanden ist, wird das Gefühl von Unbehagen und Angst vermittelt.

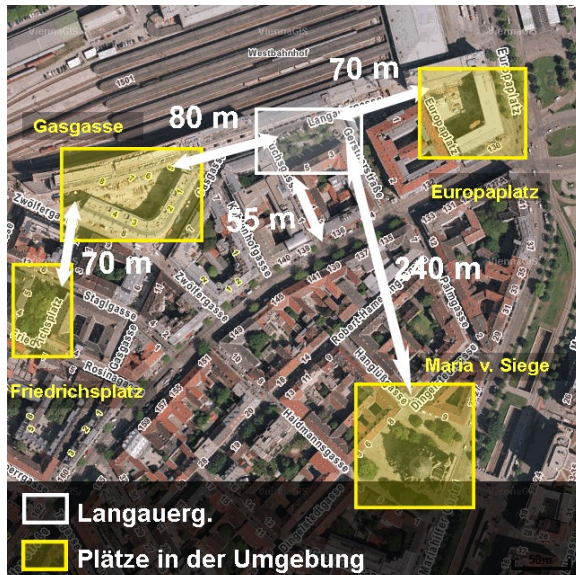


Abbildung 88: Lageplan

Quelle: www.wien.gv.at/stadtplan

Der Platz hätte ein sehr großes Potenzial als Freifläche in einem dicht bebauten Gebiet gut angenommen zu werden. Er liegt zentral, ist sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz durch den U-Bahn Ausgang am Platz angebunden und es befindet sich in fußläufiger Entfernung die Mariahilfer Straße mit einer vielfältigen Infrastruktur. Außerdem herrscht in dieser Gegend ein Mangel an Grünflächen, die vor allem von Migranten, die zu einem hohen Anteil in der Gegend wohnen, benötigt werden würde.

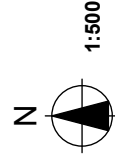
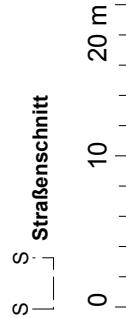
9.2.1 BESTANDSPPLAN

Straßenraumerhebung

- Grundriss

Langaugergasse

- Gehsteig
- Parkplatz
- Bahngleise
- Bahnhofsbereich
- Öffentliche Grünflächen
- Gebäude
- Stationseinrichtung
- Fahrradabstellanlage
- Mistkübel / Schotter
- Bauliche Elemente
- Zebrastreifen
- Baum



Bearbeitet von: Katrin Unger

Bearbeitungsgebiet:
Langaugergasse, 1150 Wien

Plangrundlagen: Mehrzweckkarte
der Stadt Wien, MA 18

Stand: Februar 2013



9.2.3 STRASSENSCHNITT

Straßenraumerhebung - Straßenschnitt

Langauergasse

-  Gebäude
-  Gehsteig
-  Parkplatz
-  Baum / Begrünung



Abbildung 89: Straßenschnitt Langauergasse

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

9.2.4 FLÄCHENVERTEILUNG

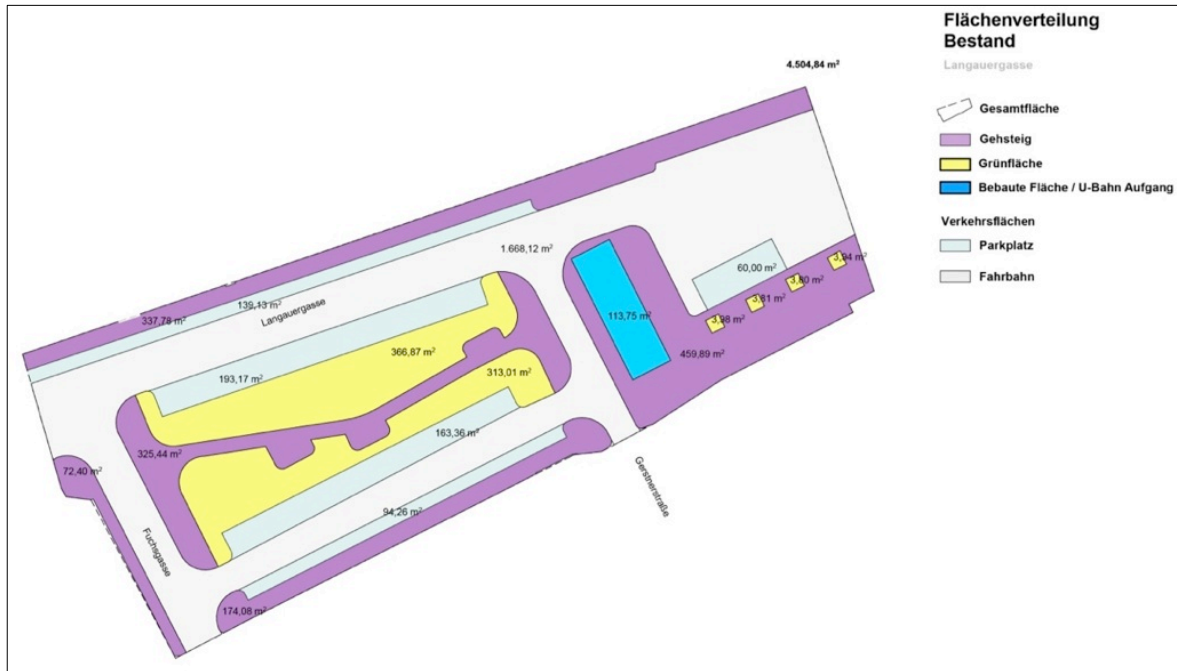


Abbildung 90: Flächenverteilung Langauergasse
Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

GESAMTFLÄCHE		
4504,84 m2		
Verkehrsfläche (Fahrbahn, Parkplatz)	Bebaute Fläche (U-Bahn Aufgang, Schmuckgrün)	Aufenthaltsfläche (Gehsteig)
2326,45 m2	129,28 m2	2049,11 m2

Tabelle 26: Flächenverteilung - Langauergasse

Die Verteilung der Flächen vermittelt den Eindruck, als wäre für MIV und NMV ungefähr gleich viel Fläche zur Verfügung. Das ist prinzipiell auch der Fall, jedoch sind die Grünflächen ausschließlich der Nutzung als „Hundezone“ vorbehalten.

Im Straßenschnitt sieht man, dass der Fußgänger regelrecht zur Hauswand gedrängt wird. Der Grünbereich in der Mitte des Platzes wirkt wie eine isolierte Insel, die ausschliesslich für Autofahrer vorbehalten ist.

9.2.5 SWOT LANGAUERGASSE

Umplanung von verkehrsbelasteten Plätzen im 15. Wiener Gemeindebezirk zur Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum

FUNKTIONALE ANSPRÜCHE					
LANGAUERGASSE					
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Form / Lage	Platz liegt unweit des umgestalteten Europaplatzes am hinteren Ausgang der U-Bahn U3 in zentraler Lage und im Wohn- und Geschäftsviertel.	Zentrale Lage. Mariahilfer Straße und Gürtel Nähe. Direkte Anbindung an U3.		Sehr gute Anbindung an ÖV (U3, Westbahnhof) und neuem Wohnareal "Gasgasse"	Potenzial bleibt ungenützt.
Gebäudestellung	Platz erstreckt sich in Längsrichtung der Gebäude. Gebäudestellung ermöglicht eine große Freifläche und eine Sichtachse vom europaplatz bis zur neuen Siedlung in der Gasgasse.	Fenster der Gebäude sind auf den Platz gerichtet. Keine isolierten Häuserfronten		Durchwegung und Vernetzung mit den Plätzen im Umfeld ist möglich.	
Fassaden	Gebäudezeile der ÖBB weist eine glatte und unschöne Fassade auf. Teils gründerzeitliche Häuser mit aufwendigen Fassaden	Gründerzeitbauten	Die geschlossenen Wandfronten wirken beengend und abweisend	Fassade der Gebäudezeile der ÖBB ansprechlicher gestalten.	
Dichte	dicht bebautes Stadtgebiet. Nähe Einkaufsstraße und Westbahnhof.	Der Platz ist großes Potenzial für eine Freifläche in einem dicht bebauten Gebiet.	Nutzungsdicke beschränkt großteils sich auf Gewerbe und Industrie.		Der Freiraum in einem dicht bebauten Gebiet wird nicht genutzt.
Bauweise (Umgebung)	Altbauhäuser und Neubau. Tiefgaragen (Eybel), Dienstunterkünfte (ÖBB) Rail Cargo Räumlichkeiten	Altbauhäuser mit aufwendig gestalteten Fassaden tragen zur Aufenthaltsqualität bei	Garageneinfahrten und Zulieferzonen in den EG - Zonen	Sockelsanierung der Altbauhäuser und somit Aufwertung der angrenzenden Bebauung	
Nutzungsmischung	Wohnhaus, Gasthaus, Rail Cargo ÖBB, Eybel Tiefgarage		viel gewerbliche Nutzung. Keine Infrastruktur des täglichen Bedarfs am Platz.		
EG - Zone	EG Zone ist unbelebt	Gasthaus vorhanden	nicht belebt. Meist als Garageneinfahrt genutzt. Gasthaus weist keinen Schanigarten auf.	Attraktivierung der EG - Zone	

FUNKTIONALE ANSPRÜCHE					
LANGAUERGASSE					
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Erschließung	U3, Westbahnhof, Straßenbahn Mariahilfer Straße	Direkte Anbindung der U-Bahn U3 am Platz. Straßenbahn Station fußläufig erreichbar. Westbahnhof in unmittelbarer Nähe	Platz wird von mIV als Schleichweg und Durchzugsort benutzt.		
Zugänglichkeit	öffentlich zugänglich	breiter Gehsteig in der Gerstnerstraße.	Fußgänger werden an Randbereiche gedrängt. Die Aufenthaltsfläche in der Mitte des Platzes ist von Fahrbahnen umschlossen	Zugänglichkeit der Freifläche verbessern.	
Erreichbarkeit	Zentrale Lage und gut erreichbar.	Weist eine ÖV - Anbindung am Platz auf. Sehr gute Erreichbarkeit			hohes Erreichbarkeitspotenzial wird nicht genutzt.
Geschwindigkeiten	Tempobeschränkung auf 30 km/h		Autos halten sich nicht an die Geschwindigkeiten und biegen zu schnell um die Kurve.		Gefährliche Situationen zwischen zu schnell fahrenden Autos und querenden Fußgängern.
Flächenaufteilung zwischen Fußgänger / Radfahrer / mIV	Die Flächenaufteilung ist ausgeglichen, jedoch kann die Fläche für Fußgänger nur sehr eingeschränkt benutzt werden.	Grünfläche wird als Hundezone genutzt. Fußgänger werden an die Randbereiche des Platzes gedrängt.		Fläche des mIV verringern. Fläche für nmV vergrößern.	
Angebot von Radwegen und Radstreifen.	kein Angebot		unzureichend. Kein Radweg / Radfahrstreifen	An Radweg von Mariahilfer Straße anknüpfen. durchgehender Radfahrstreifen, auch gegen die Einbahn.	
Radabstellanlage	eine Radabstellanlage vorhanden		zu wenig Platz für Räder	Radabstellanlage vergrößern.	
Verkehrssicherheit für nmV	hohes Verkehrsaufkommen. Platz wird zum Parken, zum Umkehren und als Zugang für die Eybel - Tiefgarage genutzt.		hohes Verkehrsaufkommen durch umkehrende Autos und Tiefgarageneinfahrt	Platz für mIV verringern und mehr Platz für Fußgänger schaffen.	
Barrierefreiheit	teilweise gegeben	abgesenkte Gehsteigkanten und breiter Gehsteig in der Gerstnerstraße	hohes Verkehrsaufkommen. Bauliche Elemente verstellen Aufenthaltsflächen (Miskübel, Schotterkiste, Lüftungsschächte)	Platz barrierefrei gestalten.	Aufenthaltsflächen werden mit Hindernissen verstellt.

LANGAUERGASSE					
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
RAUMANGEBOT					
Angebot von Mobiliar zum Verweilen	nicht vorhanden		kein Angebot an Mobiliar zum Verweilen vorhanden	Gestaltungskonzept	
Witterungsschutz	Bäume können teilweise Witterungsschutz leisten.				
Schattenspender	Bäume	Altbaumbestand vorhanden	Baumbestand wird nicht als Schattenspender genutzt	Baumbestand bei Platzneugestaltung einbinden	
Beleuchtung	unzureichend		unzureichende Beleuchtung der Freifläche. Parkplätze werden beleuchtet, Grünfläche nicht.	Beleuchtungskonzept	unsichere Atmosphäre. Sicherheit teilweise gefährdet
Erholungsflächen (Grünflächen)	ungenutzte Wiesenfläche	unversiegelte Flächen vorhanden.		Aufwertung der Wiesenflächen. Nutzbar machen	
Verweil- und Aufenthaltsflächen	nicht gegeben.	Platz wird als Durchgangsraum genutzt und hätte Potenzial als Aufenthaltsfläche	keine Aufenthaltsmöglichkeit am Platz. Großteil des Platzes wird als Parkplatz für den ruhenden Verkehr oder als Umkehrplatz verwendet.	Fläche nutzbar machen	Potenzial des Platzes wird nicht genutzt und Platz bleibt Transitraum ohne Aufenthaltsmöglichkeiten.
Schanigarten	nicht gegeben	Gasthaus in EG - Zone vorhanden. Platz für Schanigarten wäre gegeben	Geeignete Flächen vom ruhenden Verkehr versteilt.	Raumangebot für Schanigarten schaffen.	
Versorgungsinfrastruktur	Ein chinesisches Gasthaus am Platz.	Gasthaus, U3 Anbindung, Nähe Einkaufsstraße	keine Nahversorgung am Platz	Angebot schaffen	
Kinderspielplatz (Kinderspielmobiliar)	nicht gegeben		hohes Verkehrsaufkommen.		

GESTALTERISCHE ANSPRÜCHE					
LANGAUERGASSE					
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Orientierung	Durch Sichtachsen teilweise gegeben		Verlässt man den U-Bahnaufgang steht man verloren auf einem Parkplatz ohne jeglichen Orientierungspunkt.	Platz mit Europaplatz und neue Siedlung in der Gasgasse verbinden. Ein einheitliches Bild schaffen.	
Identität	Der Platz ist nicht identitätsstiftend.			Nach eine Raumgestaltung hat der Platz Potenzial identitätsstiftend zu sein.	
Soziale Dichte	Die Gegend um den Westbahnhof weist einen hohen Anteil an Migranten auf.	Die direkte Anbindung ans ÖV-Netz am Platz bringt Menschen verschiedenster Herkünfte und Kulturen zum Platz.	Es gibt keine Möglichkeit des Aufenthaltes.	Raum und Bereiche für Aufenthalte schaffen um soziale Interaktion zu fördern.	
Gestaltungsqualität	Platz ist für den ruhenden und fließenden Verkehr ausgestaltet.	Hätte großes Potenzial		Gestaltungskonzept.	
Aufenthaltsqualität	Der Platz hat keine Aufenthaltsqualität.			Umgestaltung des gesamten Platzes. Reduktion der Flächen für den mIV.	
Atmosphäre / Flair / Ästhetik	Unsichere Atmosphäre, vor allem nachts, weil keine ausreichende Beleuchtung am Platz vorhanden ist. Ansiedelung von Handgruppen in der Nacht			Im Zuge einer Umgestaltung hätte der Platz Potenzial ein Aufenthaltsort mit angenehmer Atmosphäre zu werden.	
Sicherheit	eingeschränkt. hohes Verkehrsaufkommen, geringe Beleuchtung (nachts)		Dominanz des Autos. Nicht ausreichend beleuchtet.		
Unterbindung v. Angst und Stress (zu schnell fahrende Autos, Lärm)	Platz vermittelt Stress und Unruhe durch ständig durchfahrende Autos.		Garageneinfahrten verhindern die Möglichkeit einer belebten EG - Zone. Nachts ist es dort menschenleer.	Eine Aufwertung des Platzes durch ausreichend Beleuchtung (auch nachts)	
Lesbarkeit eines Raumes	Die Lesbarkeit des Raumes ist durch Sichtachsen und Gebäudestellung gegeben. Der Platz selbst vermittelt jedoch diffuse Eindrücke.	Sichtachsen.			

9.3 FRIEDENSREICH – HUNDERTWASSER - PLATZ



Abbildung 91: Friedensreich – Hundertwasser –Platz

Quelle: eigenes Foto

Der Friedensreich – Hundertwasser - Platz befindet sich im nördlichen Teil des 15. Bezirks, in der Nähe der Schmelz. Die Umgebung des Platzes weist einerseits eine geschlossene und dichte Bebauung und andererseits eine lockerere Bebauung, durch die Nähe zur Kleingartensiedlung auf der Schmelz, auf. Der Platz ist sehr einsichtig und nur an zwei Seiten von Gebäuden begrenzt. Eine direkte Sicht zum Eingangsbereich der Schmelz ist geboten.

Die Nutzung der Erdgeschoßzone ist gemischt und es befindet sich ein Caféhaus und ein Versicherungsbüro am Platz. Das Caféhaus wurde während der Befragung des Öfteren als „unschöner“ Fleck bezeichnet. Die Nutzer des Platzes würden sich eine schönere Gestaltung oder eine Alternative (Greisler) wünschen. Das Café weist keinen Schanigarten auf.

Der Platz befindet sich in einer Wohngegend, die durch eine gemischte Bebauungsstruktur (Altbau, Neubau) geprägt ist und liegt im Einzugsbereich der Straßenbahn 9 und im maximalen Einzugsbereich der U-Bahn U3 Station Schweglsterstraße und ist somit öffentlich gut erreichbar.

Der Platz ist frei vom ruhenden und fließenden Verkehr, grenzt jedoch direkt an eine stark befahrene Straße. Die Querung der Camillo – Sitte – Gasse wurde von vielen Befragten als gefährlich eingestuft, da die Autofahrer zu schnell unterwegs seien und die Fußgänger zu spät bemerken. Es wurde auch der gemischte Geh- und Radweg am Platz erwähnt, auf dem es des Öfteren zu Konflikten zwischen den Fußgängern und Radfahrern kommt. „Die Radfahrer seien zu schnell und unvorsichtig unterwegs“, hieß es.



Abbildung 92: Friedensreich – Hundertwasser – Platz, Camillo – Sitte - Gasse

Quelle: eigenes Foto

Unter den Befragten fanden sich viele ältere Personen und Mütter mit Kindern, die sich mehr Grün und Ruhe am Platz wünschen würden. „Der Straßenlärm löse Stress aus und könnte durch pflanzliche Abschottungen verringert werden.“ Die befragten Mütter mit Kindern würden sich außerdem einen Spielbereich am Platz wünschen.

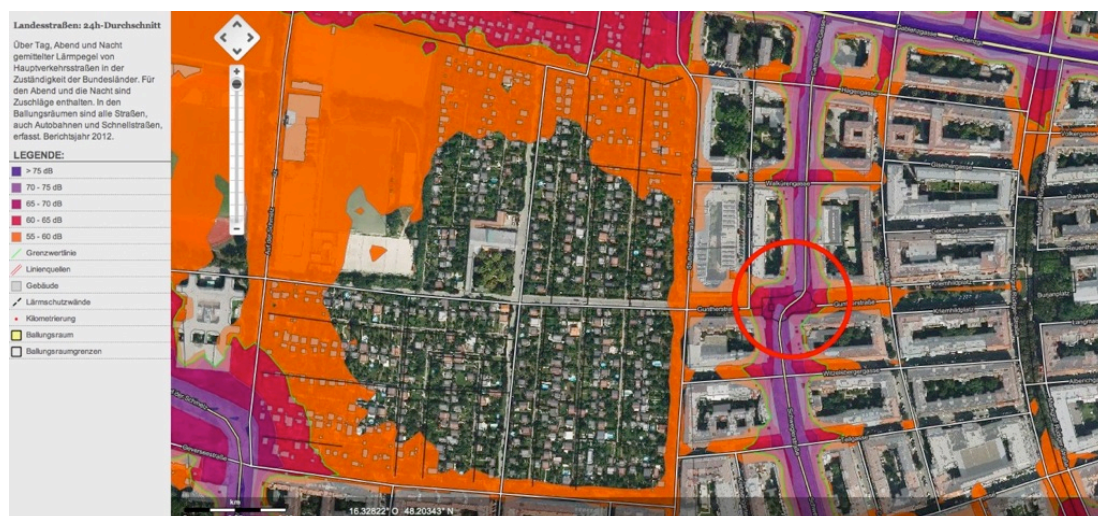


Abbildung 93: Lärmpegel am Friedensreich – Hundertwasser – Platz

Quelle: Lärmschutz für Österreich (lärm.info.at)

Am Platz kommt es zu einem gemittelten Lärmpegel von 60 – 65dB, an einigen Stellen von 70 – 75dB. Ab einer chronischen Belastung von über 65dB (A) steigert sich das Herzinfarktrisiko. (Pazouki 2005: S. 23.)

9.3.1 BESTANDSPLAN

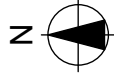
Straßenraumerhebung - Grundriss

Friedensreich-Hundertwasser-Platz

- Gehsteig
- Parkplatz
- Straßenbahn
- Radstreifen
- Gemischter Geh- u. Radweg
- Öffentliche Grünflächen
- Private Grünflächen
- Gebäude
- Stationseinrichtung
- Private Verkehrsfläche
- Fahrradabstellanlage
- Mistkübel / Schotter
- Bauliche Elemente
- Zebrastreifen
- Baum

S S Straßenschnitt

0 10 20 m



1:500

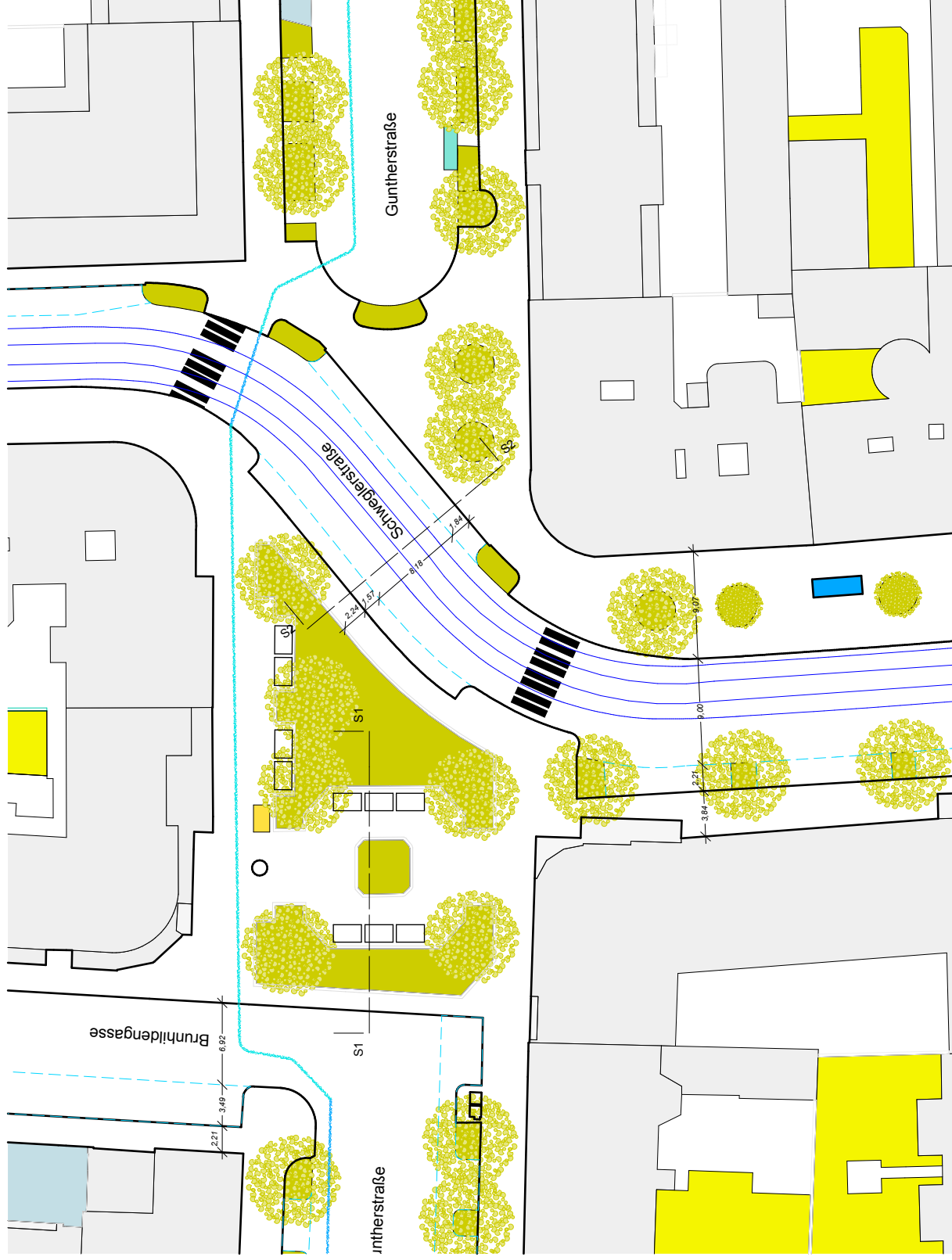
Bearbeitet von: Katrin Unger

Bearbeitungsgebiet:

Friedensreich-Hundertwasser-
Platz, 1150 Wien

Plangrundlagen: Mehrzweckkarte
der Stadt Wien, MA 18

Stand: Februar 2013



9.3.2 STRASSENSCHNITT

Straßenraumerhebung - Straßenschnitt

Friedensreich-Hundertwasser-Platz

-  Straßenbahn
-  Parkplatz
-  Gehsteig
-  Baum / Begrünung



Abbildung 94: Schnitt Friedensreich – Hundertwasser – Platz

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

9.3.3 FLÄCHENVERTEILUNG

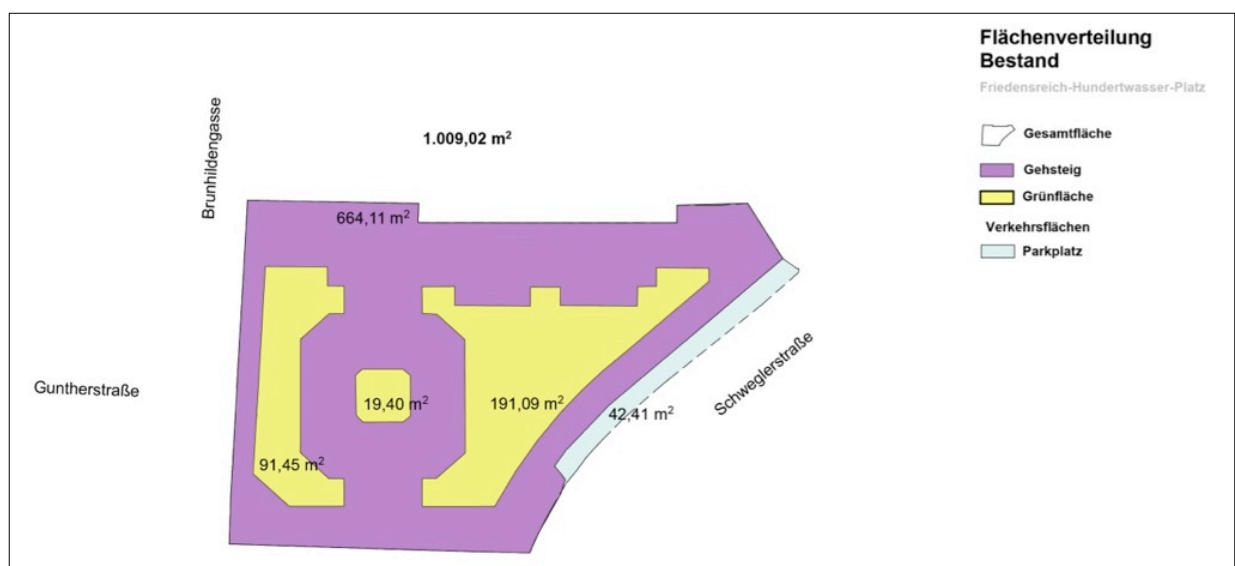


Abbildung 95: Flächenverteilung Friedensreich – Hundertwasser - Platz

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

GESAMTFLÄCHE		
1009,02 m²		
Verkehrsfläche (Parkplatz)	Grünfläche (Schmuckgrün)	Aufenthaltsfläche (gemischter Geh und Radweg))
42,41 m²	302,5 m²	664,11 m²

Tabelle 27: Flächenverteilung - Friedensreich - Hundertwasser – Platz

Die Fläche für Radfahrer und Fußgänger ist am Friedensreich – Hundertwasserplatz größer als jene für den Verkehr. Im Gegensatz zu den anderen zwei Plätzen wird dieser Platz für einen Aufenthalt angenommen. Es wurde jedoch beklagt, dass die Flächen zum größten Teil versiegelt sind, es zu wenig grün auf dem Platz gibt und es vor allem laut ist. Viele wünschen sich größere Grünflächen und eine pflanzliche Abschottung zum Straßenbereich.

9.3.4 VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Da während der Befragung und der Nachanalysen klar wurde, dass der Platz doch recht gerne angenommen wird, kommt es auf diesem Platz zu keiner Umgestaltung. Es werden lediglich Verbesserungsvorschläge formuliert, die den Platzbereich hinsichtlich der Fußgänger Verträglichkeit aufwerten würden.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE:

- den gemischten Rad- und Fußweg auflassen, da es vermehrt zu Konfliktsituationen kam
- Fußgänger sollten weiterhin entlang der Häuserfronten gehen können (vor allem ältere Personen stützen sich gerne an Gebäuden ab, um zu Rasten, oder Halt zu finden)
- Ecke Brunhildengasse / Guntherstraße wurde als „gefährlich“ eingestuft, da es hier zu einer Sichtbehinderung durch parkende Autos kommt. Hier könnten angedacht werden, die Brunhildengasse“ als Wohnstraße auszugestalten. Das Verkehrsaufkommen war während der Befragungen und Erhebung nicht sehr hoch. Eine Verkehrserhebung wäre notwendig.
- Ob es durch die erwähnte Ampelschaltung im Kreuzungsbereich Camillo – Sitte – Gasse / Gablenzgasse tatsächlich zu einem Stau in der Camillo – Sitte – Gasse zwischen 17 und 19 Uhr kommt, müsste vor Ort genauer untersucht werden.

- Erwähnte fehlende Poller vor dem Caféhaus neu anbringen, bzw. untersuchen, warum sich durch das Fehlen der Poller Autos auf den Platz „verirren“
- Die erwähnten „gefährlichen“ Situationen am Zebrastreifen in der Camillo – Sitte – Gasse sollten vor Ort untersucht werden.
- Einen Spielbereich für Kinder anbieten. Die Befragung hat ergeben, dass relativ viele Mütter mit Kindern den Platz aufsuchen und sich einen Spielbereich für ihre Kinder wünschen.
- Vorhandene Schmuckgrünflächen nutzbar machen
- Lärmschutzmaßnahmen

9.3.5 SWOT FRIEDENSREICH – HUNDERTWASSER – PLATZ

Umplanung von verkehrsbelasteten Plätzen im 15. Wiener Gemeindebezirk zur Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum

FUNKTIONALE ANSPRÜCHE					
BEBAUNG					
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Form / Lage	Liegt im nördlichen Teil des 15. Bezirkes. Nähe zur Schmelz. Direkt an der Camillo - Sitte - Gasse	Wohngegend . Nähe zu einer großen Naherholungszone. (Auf der Schmelz)	Der Platz grenzt an eine stark befahrene Straße.		
Gebäudestellung	Platz grenzt an zwei Selten an Gebäude	Sichtachse zur Schmelz			
Fassaden	Teils aufwendig gestaltete Altbauhäuser, teils Glatte und graue Neubauhäuser	Altbauhäuser	kahle Fassaden der Neubauhäuser		
Dichte	dicht bebaute Wohngegend mit Naherholungsfläche in der Nähe	Naherholungsfläche. Dichte Bebauung weist vielfältige Nutzungsmischung auf.			
Bauweise (Umgebung)	Blockrandbebauung mit begrünten Innenhöfen. Lockere Bebauung auf der Schmelz	gemischte Bauweisen			
Nutzungsmischung	gemischte Nutzung. (Wohnen, Gewerbe, Nahversorgung)	gemischte und vielfältige Nutzung			
EG - Zone	Caféhaus, Versicherungsbüro, "Allerlei"- Geschäft gegenüber des Platzes	EG - Zone weist Nutzung auf. Kein Leerstand.	Caféhaus wird bemängelt, da es Randgruppen an den Platz lockt.	Caféhaus freundlicher gestalten.	

FUNKTIONALE ANSPRÜCHE						
VERKEHR						
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken	
Erschließung	gut erschlossen (miv und ÖV)	ÖV Haltestelle der Straßenbahn 9 gegenüber des Platzes	Straße mit relativ hohem Verkehrsaufkommen grenzt an den Platz.			
Zugänglichkeit	Ist zugänglich	barrierefrei zugänglich				
Erreichbarkeit	Liegt im Einzugsbereich der Straßenbahnlinie 9. U-Bahn Station Schweglerstraße U3 liegt in 470m Entfernung.	Straßenbahnstation gegenüber des Platzes.				
Geschwindigkeiten	Radfahrer oft zu schnell unterwegs		Radfahrer zu schnell und unachtsam			
Flächenaufteilung zwischen Fußgänger / Radfahrer / mIV	Fußgänger und Radfahrer haben am Platz Vorrang. Kein mIV am Platz.	Platz ist frei von mIV	Radfahrer haben keinen eigenen Radweg. (gemischte Nutzung mit Fußgängern)	Radweg von Fußweg trennen		
Angebot von Radwegen und Radstreifen.	gemischter Geh- und Radweg am Platz	Radweg vorhanden	Es kommt zu Konflikten mit Fußgängern	gemischten Geh- und Radweg auflösen		
Radabstellanlage	keine Radabstellanlage am Platz vorhanden					
Verkehrssicherheit für nmV	Teilweise beeinträchtigt durch gefährliche Situationen am Zebrastreifen. Platz ist frei vom mIV	Platz ist frei vom miv	Zebrastreifen und hat der Befragung schlecht abgeschnitten.	Situation beim Zebrastreifen vor Ort beobachten		
Barrierefreiheit	Gemischter Geh- und Radweg führt zu Konflikten unter Fußgängern und Radfahrer		gemischter Geh- und Radweg	gemischten Geh- und Radweg auflösen		

Umplanung von verkehrsbelasteten Plätzen im 15. Wiener Gemeindebezirk zur Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum

FUNKTIONALE ANSPRÜCHE						
FRIEDENSREICH - HUNDERTWASSER - PLATZ						
KRITERIEN	Beschreibung	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken	
Angebot von Mobiliar zum Verweilen	Sitzbänke vorhanden	Sitzbänke		Tischsitzkombination		
Witterungsschutz	keiner vorhanden		Kein Witterungsschutz am Platz	Witterungsschutz könnte gleichzeitig als Schattenspender fungieren.		
Schattenspender	keine vorhanden		vor allem im Sommer wären Schattenspender von Vorteil, da der Platz einen hohen Versiegelungsgrad aufweist.	Schattenspender errichten.	ohne Schattenspender möglicherweise kein Aufenthalt am Platz möglich. (zu heiß)	
Beleuchtung	ausreichend beleuchtet					
Erholungsflächen (Grünflächen)	Grünfläche nicht nutzbar Naherholungsgebiet der Schmelz in fußläufiger Entfernung erreichbar.			Grünflächen nutzbar machen (Umzäunung entfernen)	Grünfläche verkommt zu Hundezone.	
Verweil- und Aufenthaltsflächen	gegeben		große Betonflächen	Grünflächen nutzbar machen		
Schanigarten	kein Schanigarten vorhanden	kein Schanigarten		Vor dem Bereich des Café einen Platz für einen Schanigarten schaffen.		
Versorgungsinfrastruktur	Café am Platz. Camillo - Sitte - Gasse bietet Nahversorgung an	Café am Platz. Allerleigeschäft vis a vis des Platzes.		Caféhaus netter gestalten. Befragte Personen würden sich einen Greisler am Platz oder in der Nähe wünschen.Das Geschäft mit Sortiment "Korb - Holzbürsten - Spielwaren" für eine Identitätsstiftende Wirkung am Platz nutzen. (Spielwaren - Spielbereich am Platz)		
Kinderspielfeldplatz (Kinderspielmobiliar)	nicht vorhanden. Wäre erwünscht		kein Spielbereich vorhanden.	Kinderspielfeldbereiche am Platz würden eine vermehrte Nutzung durch Familien mit Kindern anziehen		

GESTALTERISCHE ANSPRÜCHE					
KRITERIEN			FRIEDENSREICH - HUNDERTWASSER - PLATZ		
Beschreibung			Stärken	Schwächen	Chancen
Orientierung				Man kann sich am Platz orientieren.	
Identität			Orientierungsmöglichkeiten durch Sichtachsen und klare Strukturen am Platz gegeben.		
Soziale Dichte			kein Identitätsmerkmal vorhanden.	Der Name des Platzes wird nicht genutzt.	Identitätsstiftendes Merkmal könnte ein Bezug zum Namensgeber des Platzes sein (Hundertwasser)
Gestaltungsqualität			Den Platz besuchen vor allem ältere Menschen und Mütter mit Kindern. Die Camillo - Sitte - Gasse wird von Personen verschiedensten Alters und Herkunft aufgesucht.	Das Café am Platz wurde als "unschöner Fleck" bezeichnet, das vor allem Randgruppen anlocke.	Kinderspielbereiche schaffen.
Aufenthaltsqualität			Sitzbereiche vorhanden. Schmuckgrünflächen unbenutzbar.	Das beklagte fehlende "grün" wäre vorhanden, aber ist nicht nutzbar	
Atmosphäre / Flair / Ästhetik			Sitzmöglichkeiten und Schmuckgrünflächen. Hoher Versiegelungsgrad. Lärm	Schmuckgrünflächen können nicht genutzt werden. Lärm Viel Beton	Grünflächen nutzbar machen. Straßenlärm minimieren
Sicherheit			Wohngegend in der Nähe zum Erholungsgebiet der Schmelz. Straßenlärm. Große Betonflächen	Nähe zur Schmelz.	Straßenlärm durch Bepflanzung minimieren.
Unterbindung v. Angst und Stress (zu schnell fahrende Autos, Lärm)			Es kommt immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrer und Fußgängern am gemischten Geh- und Radweg. Zebrastreifen wurde bei der Befragung als gefährliche Überquerung eingestuft.	Konflikt am gemischten Rad- und Gehweg. Zebrastreifen	gemischten Geh- und Radweg auflassen. Getrennte Bereiche für Fußgänger und Radfahrer.
Lesbarkeit eines Raumes			Straßenlärm erzeugt Stress.	Straßenlärm	Straßenlärm durch geeignete Maßnahmen minimieren-
			Platz hat klare Strukturen und ist lesbar.	Klare, einfache Platzstrukturen	

10 ENTWURF / MASSNAHMENKATALOG

10.1 ASPEKTE DER PLATZGESTALTUNG

„Die Neugestaltung von Orten mit hoher Urbanität, einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen und daraus resultierenden Funktionen ist eine besondere Herausforderung.“ (Haffner 2005: S. 19.) Mit einer punktuellen Neugestaltung einzelner Orte ist es nicht getan, man muss stets den Gesamtzusammenhang einer Stadtraumes betrachten um die Qualität des öffentlichen Raumes längerfristig steigern zu können. (Vgl. ebd.: S. 19.)

Wesentliche Aufgaben der Platzgestaltung sollten sein: *Flächen entrümpeln, eine sinnvolle Ordnung zueinander bringen, gemeinsam nutzbar machen, funktional zu gestalten und für künftige Entwicklungen offen halten.* (Vgl. Haffner 2005: S. 20.)

Geordnet gehören:

- Der Fließender Verkehr (Autos, Radfahrer, Busse, Straßenbahnen)
- Fußgängerströme
- Anlieferung der Geschäfte, die Zufahrt zu Garagen und Höfen und die Rettungswege für die Feuerwehr
- Unterzubringen sind Taxistände, PKW Stellplätze und Fahrradständer

„Die Ausmaße eines Platzes sollen nach der Anzahl der Menschen bemessen werden, und zwar so, dass einerseits der Platz ausreichend groß ist, andererseits aber bei einer kleinen Anzahl von Besuchern nicht leer erscheint.“ (Vitruvius, Marcus, Pollio zitiert nach Knirsch 2004: S. 42.)

10.2 SPARKASSAPLATZ - ENTWURF



Abbildung 96: Sparkassaplatz Entwurf, Blickrichtung: Kürnberggasse Richtung Storchengasse

10.2.1 ZIEL „GLEICHBERECHTIGTES MITEINANDER“

Der Sparkassaplatz weist eine ähnliche städtebauliche Situation wie der Sonnenfelsplatz in Graz auf. Und wird daher als Referenzprojekt für den Sparkassaplatz herangezogen.

Am Sonnenfelsplatz treffen fünf Straßen, am Sparkassaplatz sechs Straßen zusammen.

Während der Erhebung und Befragung konnte festgestellt werden, dass:

- die motorisierten Verkehrsteilnehmer am Sparkassaplatz den Hauptteil der Verkehrsbelastung ausmachen. (Eine genaue Knotenstromzählung müsste noch vorgenommen werden)
- der Ort als Durchgangsraum genutzt wird um zum öffentlichen Verkehr zu gelangen, jedoch auch gerne Flächen für den Aufenthalt gewünscht wären.

ZIEL:

- Die Straße als Lebensraum für Anrainer und Bewohner des Grätzels zurückgewinnen
- Erdgeschoßzonen stärken und attraktivieren
- Öffentlicher Straßenraum soll fair zwischen allen Verkehrsteilnehmern geteilt werden
- Geschwindigkeit reduzieren (Tempo 20) und den örtlichen Verhältnissen anpassen
- Rad- und Fußgängerverkehr stärken

10.2.2 MASSNAHME „SHARED SPACE“

Shared Space bedeutet, dass sich alle Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Autofahrer, Mopedfahrer und der öffentliche Verkehr) eine gemeinsame Straßenfläche teilen. Das Konzept sieht keine Verkehrsschilder, Straßenmarkierungen, oder Ampeln vor. Außerdem befinden sich alle Verkehrsteilnehmer auf einer Ebene, es gibt keine bauliche Trennung. Die aufkommende Unsicherheit unter den Verkehrsteilnehmern soll zu einem verantwortungsvollen und aufmerksamen Umgang miteinander führen. Blickkontakte und sozialer Umgang untereinander sind unumgänglich. Die Grundregeln der Straßenverordnung gelten aber weiterhin (z.B. Rechtsregel) (Vgl. <http://www.stadtentwicklung.graz.at/cms/ziel/2858443/DE/>, Stand: 23.2.2013)

AM SPARKASSAPLATZ SOLLTEN FOLGENDE REGELN GELTEN:

- Fahrverkehr zugelassen
- Maximal Tempo 30
- Gegenseitige Rücksichtnahme
- Fußgänger haben auf der gesamten Verkehrsfläche Vortritt, dürfen den Fahrverkehr aber nicht unnötig behindern
- Keine Parkierung auf der Verkehrsfläche erlaubt
- Fußgänger, Kinder und ältere Personen finden in den mit roten Pflastersteinen umgrenzten Bereichen geschützte Aufenthaltsflächen, die von Autos und Radfahrer freizuhalten sind
- Verkehrsteilnehmer werden vor dem Eintritt in den shared space durch eine Beschilderung aufmerksam gemacht.

UND MIT FOLGENDEN MAßNAHMEN UMGESETZT WERDEN:

VERKEHRLICHE:

- Verzicht auf Verkehrsschilder, Ampeln und Straßenmarkierungen
- Niveaueinpassung der gesamten Fahrbahnfläche, welche als „shared space“ - Fläche ausgewiesen wird
- Mischverkehr
- Bodenbelag sollte einheitlich mit glatten Granitplatten ausgestaltet werden. Die Bereiche, die nur für Fußgänger zugänglich sind, werden mit roten Pflastersteinen umsäumt, um eine farbliche Abgrenzung zur Mischverkehrsfläche zu erreichen.

BAULICHE

- Aufenthaltsbereiche für Fußgänger werden mit zusätzlichen Sitzmöbeln ausgestattet. (Baumscheiben)
- Die vorgezogene Gehsteigfläche vor dem geplanten Kindergarten wird durch Pflanzentröge mit integrierter Sitzmöglichkeit an den Randbereichen abgegrenzt und bietet somit eine Barriere und Schutz vor den vorbeifahrenden Autos.
- Alle Aufenthaltsbereiche werden „entrümpelt“ und ausgeräumt: Mistkübel und Fahrradständer werden in dafür vorgesehene Bereiche verlegt. (In der Ullmannstraße und in der Graumanngasse müssen Parkplätze dafür verwendet werden) Litfasssäulen und Poller werden entfernt und die zwei Telefonzellen werden in die Gehsteigausweitung der Rauchfangkehrer Gasse gestellt, um die Aufenthaltsfläche vor der BA –CA im vollen Umfang nutzen zu können.

10.2.3 MASSNAHME „WOHNSTRASSE ULLMANNSTRASSE“

Ein Teil der Ullmannstraße soll für den MIV gesperrt und als Wohnstraße ausgestaltet werden. Die Teilstrecke Ullmannstraße / Ecke Ortnergasse bis zum Sparkassaplatz wird zur Wohnstraße und der MIV kann über die Ortnergasse ausweichen.

Folgende Regeln sollten gemäß §76b der Straßenverkehrsordnung von 1960 gelten:

- Fahrzeugverkehr, ausgenommen Fahrradverkehr, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienst und der Feuerwehr sind verboten
- In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet.

- Lenker von Fahrzeugen in Wohnstraßen dürfen die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht behindern oder gefährden

Inwieweit sich diese Maßnahme umsetzen lässt, müsste vor Ort genauer untersucht werden. Vor allem bräuchte man exakte Zahlen der Verkehrsbelastung, die nur mit mehrmaligen Erhebungen zu erzielen sind.

10.2.4 GRUNDRISSPLAN



10.2.5 STRASSENSCHNITT SPARKASSAPLATZ

Umgestaltung - Schnitt

Sparkassaplatz

- Gehsteig
- Gebäude
- Shared Space
- Baum
- Baumscheibe
- ~ Bepflanzung / Kletterpflanzen

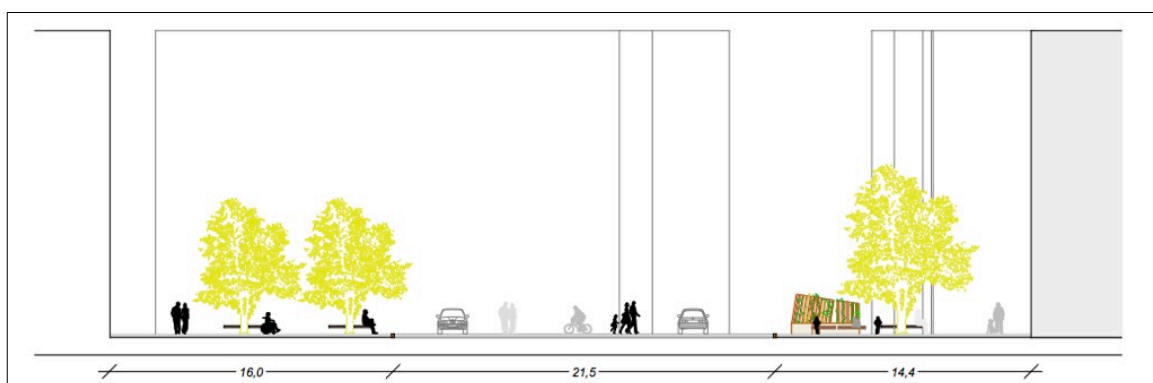


Abbildung 97: Straßenschnitt Sparkassaplatz

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

10.2.6 FLÄCHENVERTEILUNG SPARKASSAPLATZ

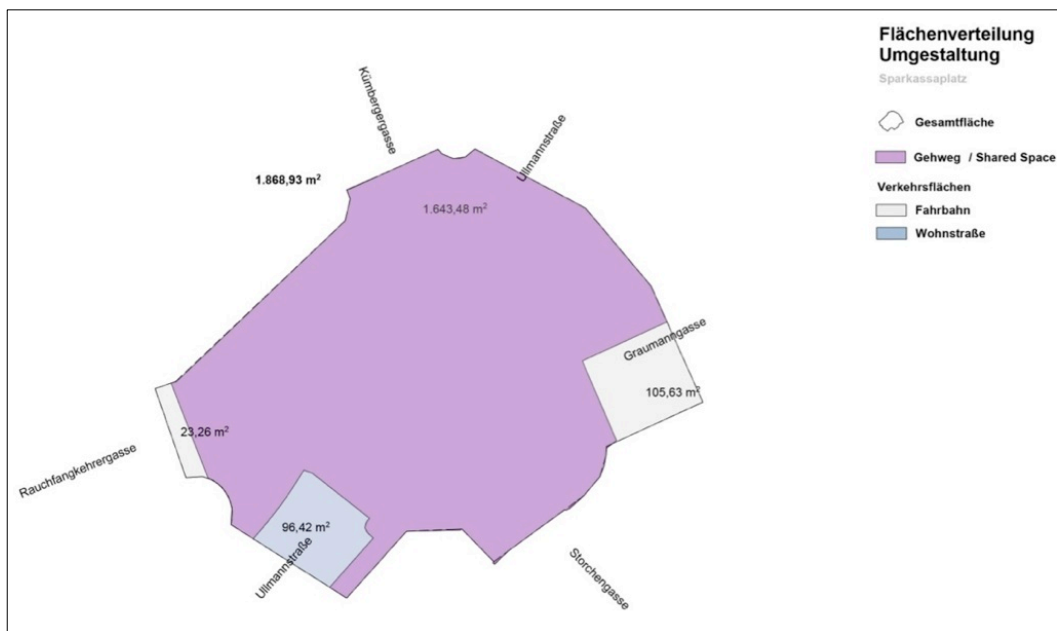


Abbildung 98: Flächenverteilung – Sparkassaplatz

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

GESAMTFLÄCHE		
1868,93 m ²		
Gehsteig / Shared Space (fair geteilter Straßenraum unter allen Verkehrsteilnehmern)	Wohnstraße	Fahrbahn
1643,48 m²	96,42m²	129,03m²

Tabelle 28: Flächenverteilung Sparkassaplatz

Das Konzept des „shared space“ bringt natürlich eine Vergrößerung der Nutzungsfläche für Fußgänger mit sich. Diese Fläche würde aber mit allen anderen Verkehrsteilnehmern geteilt werden und es ist weiterhin eine Fläche, die als Durchgangsfläche vorgesehen ist. Der Unterschied zum Ist- Stand wäre, dass sich nicht nur die Autofahrer diese Fläche teilen, sondern alle Verkehrsteilnehmer einen Anspruch auf die Fläche haben und diese auch nutzen können. Für Fußgänger stehen zusätzlich Aufenthaltsflächen zur Verfügung, die von baulichen Elementen und Hindernissen entfernt wurden.

10.3 LANGAUERGASSE – ENTWURF



Abbildung 99: Langauergasse Entwurf. Blickrichtung Europaplatz

10.3.1 ZIEL „GRÜNE OASE IN EINEM DICT VERBAUTEN GEBIET“

Der Platz an der Langauergasse wird hauptsächlich vom MIV als Fläche zum Parken, zum Umkehren und als Zugang zu Tiefgarageneinfahrten genutzt. Für Fußgänger besteht keine Möglichkeit des längeren Aufenthalts. Es gibt kein Angebot an Mobiliar zum Verweilen und außerdem wird der Großteil des Platzes vom ruhenden Verkehr verstellt.

Die Wünsche der Befragten waren vor allem mehr grün, mehr Sitzmöglichkeiten, weniger Autos und weniger Parkplätze. Die Funktion des Platzes als Durchgangsort zwischen dem Europaplatz und der neuen Siedlung in der Gasgasse sollte weiterhin bestehen bleiben, jedoch auch Möglichkeiten eines Aufenthaltes geboten werden. Der umgestaltete Platz wäre eine Art grüne Oase in einem dicht bebauten Gebiet. Die Gestaltung des Platzes orientiert sich am MFO – Park in Oerlikon in Zürich.



Abbildung 100:MFO Park in Oerlikon

Quelle: http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/gsz/planung_u_bau/bauprojekte/mfo-park.html

DAS ZIEL DER UMGESTALTUNG DES PLATZES SOLL SEIN:

- Flächen für NMV werden erweitert – Flächen für MIV werden verkleinert
- Platz wird fußgängerfreundlich gestalten
- Offene Platzflächen sollen eine gemischte Nutzung am Platz ermöglichen
- Neue Wegeführungen werden ausgestaltet um Durchzugsverkehr und Schleichwege zu vermeiden.
- Mischung von Ruhe und Bewegung am Platz
- Sitzgelegenheiten schaffen

→

- BEWEGUNGSZONE
- AUFENTHALTS-/ VERWEILZONE
- SPIELZONE

FOLGENDE MASSNAHMEN SOLLTEN GELTEN:

VERKEHRLICHE:

- Geschwindigkeiten auf 20 km/ h beschränken
- Die Langauergasse „süd“ wird für den MIV gesperrt
- Parkplätze in der Langauergasse „süd“ werden aufgelassen
- Fahrbahnaufwölbungen und Zebrastreifen in der Langauergasse / Gerstnerstraße und Fuchsgasse sollen für mehr Sicherheit und Geschwindigkeitsreduktion des MIV sorgen
- 1,5 m breite Radfahrstreifen werden in der Fuchsgasse (gegen die Einbahn bei v<50km/h), in der Langauergasse „nord“ und in der Gerstnerstraße errichtet
- In der Langauergasse „nord“ werden die Schrägparkplätze aufgelassen und ein Rückbau der Fahrbahn von insgesamt 12m auf 4m vorgenommen. (Fahrbahnkernbereich 2,5m und 1,5m Radfahrstreifen) Die Längsparkplätze bleiben bestehen
- Fahrbahnerhöhung + Niveaueausgleichung bei den Aufenthaltsflächen
- 4,5 m breiter Bewegungsraum entlang der Häuserfronten in der Langauergasse „süd“ (wie bei Siebensternplatz im 7. Bezirk)

BAULICHE:

- Flächen werden entrümpelt (Poller werden entfernt, Mistkübel und Schotterkiste werden als Hindernisse vom Gehsteig entfernt)
- Die Umzäunung der Abstandsgrünflächen in der Gerstnerstraße wird entfernt. Abstandsgrünflächen werden zu Mikrofreiräumen (Vgl. Kapitel 4.1) ausgestaltet.
- Gehsteigkanten werden abgesenkt um ein barrierefreie Gestaltung zuzulassen
- „Stahlgerüst als Park“ mit integrierter Beleuchtung und Kletterpflanzen
- Sitzscheiben an Bäumen
- Bodenbeläge:
 - Platten wie beim Europaplatz um eine einheitliches Bild zu schaffen

- „Terraway“ als fester Bodenbelag der wasser – und luftdurchlässig ist und eine zusätzlichen Bodenversiegelung verhindern soll
- Grünflächen / Wiese

10.3.2 GRUNDRISPLAN

Umgestaltung - Grundriss

Langaugergasse

Gehsteig

Parkplatz

Bahngleise

Bahnhofsbereich

Gebäude

U-Bahn Aufgang

Fahrradabstellanlage

Mistkübel / Schotter

Bodenbelag Platten

Bodenbelag Terra

Öffentliche Grünflächen

Fahrbahnaufwölbung

Zebrastrreifen

Baum

Baumscheibe

Stahlkonstruktion

Kletterpflanzen

Straßenschnitt

0 10 20 m

N

1:500

Bearbeitet von: Katrin Unger

Bearbeitungsgebiet:

Langaugergasse, 1150 Wien

Plangrundlagen: Mehrzweckkarte
der Stadt Wien, MA 18

Stand: Februar 2013



10.3.3 STRASSENSCHNITT LANGAUERGASSE

Umgestaltung - Schnitt

Langauergasse

- Gehsteig
- Parkplatz
- Gebäude
- Plattenbelag
- Bodenbelag Terra
- Öffentliche Grünflächen
- Stahlkonstruktion
- Baum
- Baumscheibe
- Bepflanzung / Kletterpflanzen



Abbildung 101: Straßenschnitt Langauergasse

Kartengrundlage: FMZK MA18, eigene Bearbeitung

10.3.4 FLÄCHENVERTEILUNG LANGAUERGASSE

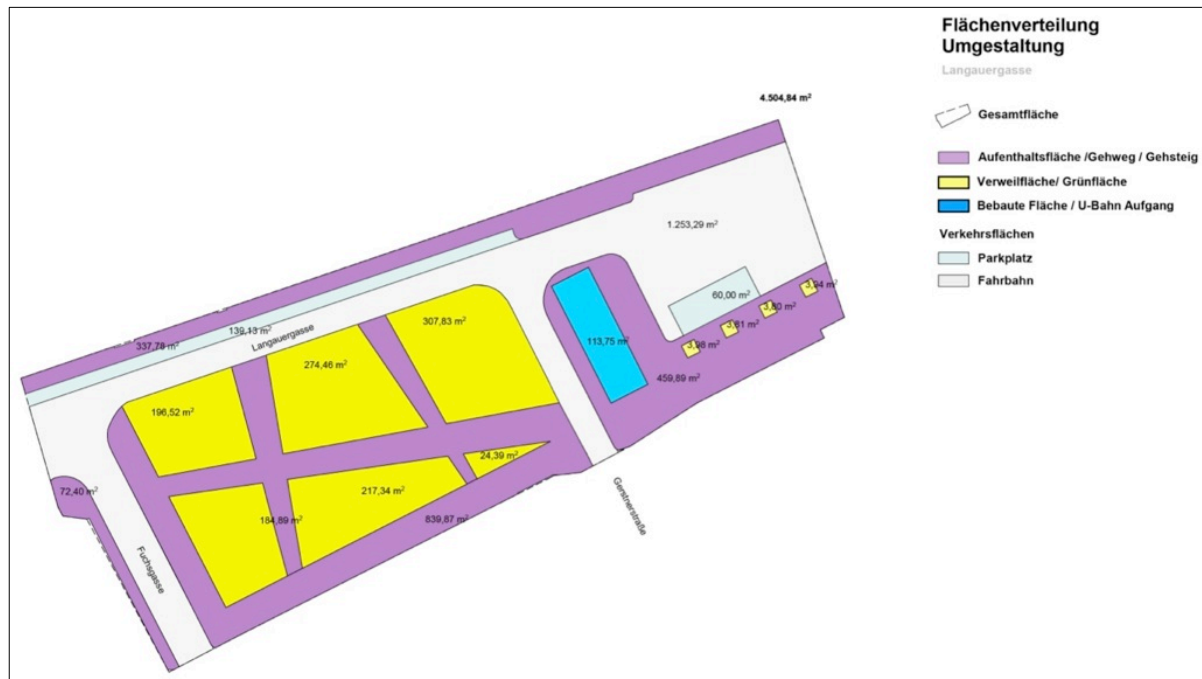


Abbildung 102: Flächenverteilung Langaugergasse

Kartengrundlage: FMZK MA 18, eigene Bearbeitung

GESAMTFLÄCHE		
4504,84 m ²		
Verkehrsfläche (Fahrbahn, Parkplatz)	Bebaute Fläche (U-Bahn Aufgang, Schmuckgrün)	Aufenthaltsfläche (Verweilzonen, Gehweg)
1452,42 m ²	129,28 m ²	2923,37 m ²

Tabelle 29: Flächenverteilung - Langaugergasse

Die Fläche für den Aufenthalt konnte vergrößert und nutzbar gemacht werden. Fußgänger können sich nun auf am gesamten Platz frei bewegen und werden nicht an den Rand gedrängt. Die Fläche für den MIV wurde verringert und Parkplätze teilweise entfernt. Das beliebte „Kreisfahren“ der Autofahrer ist am Platz nicht mehr möglich. Eine neue Wegeführung verbessert die Durchlässigkeit zwischen dem Europaplatz und der Siedlung in der Gasgasse.

11 SCHRITTE BIS ZUR UMSETZUNG – EIN PROZESS

11.1.1 FORMELLE PLANUNGSINSTRUMENTE

Die Neugestaltung oder Umplanung eines Platzes erfolgt in aller Regel über Bebauungspläne. Mit der Angabe von Baulinien und Baufluchtlinien, der Höhe (Bauklassen), Bauweise (offen, geschlossen, gekuppelt) und der Art der Nutzung der baulichen Anlagen werden wichtige Determinanten des zukünftigen öffentlichen Raumes festgelegt. (Vgl. ESG 2011: S. 8.) Eine Neu- oder Umgestaltung von Platz- und Straßenräumen stellt eine Herausforderung eines jeden Stadtplaners, da eine Vielzahl an Nutzungs- und Bedarfsansprüchen aufeinander treffen. Mit einer punktuellen Neugestaltung einzelner Orte ist es nicht getan, man muss stets den Gesamtzusammenhang einer Stadtraumes betrachten um die Qualität des öffentlichen Raumes längerfristig steigern zu können. (Vgl. Haffner 2005: 19.) So können Festlegungen zum ruhenden Verkehr oder zur Nutzung der Erdgeschoßzonen die Gestalt- und Aufenthaltsqualität maßgeblich beeinflussen. (ESG 2011: S. 8.)

11.1.2 INFORMELLE PLANUNGSINSTRUMENTE

„Vor allem beim Bauen im Bestand ist es notwendig ergänzend zu den Regelungsmöglichkeiten auch informelle Planungsinstrumente miteinzubinden, um die funktionalen Anforderungen mit den Anforderungen einer qualitätsvollen Gestaltung abzuwiegen.“ (ESG 2011: S. 8.)

Die Umgestaltung eines Platzes sollte als Planungs- und Gestaltungsprozess gesehen werden, der gemeinsam mit den Nutzerinnen und Nutzern, Politik, Verwaltung, Investoren, Anrainern und planenden Fachleuten eine kontinuierliche Abstimmung erfordert. (Vgl. Edelhoff 2011: S. 3)

Dieser Planungsprozess erfordert auch die gleichberechtigte Einbringung verschiedener Disziplinen von Planungsbeginn an. Ingenieure, Stadtplaner, Architekten, Landschaftsplaner und Soziologen.

„Die große Kunst ist dabei, die Vielfalt der unterschiedlichen Perspektiven (einschließlich daraus entstehender Konflikte) konstruktiv zu nutzen und zu Lösungen zu kommen, die aus einer einzelnen Perspektive heraus kaum möglich wären.“ (Edelhoff 2011: S. 3.)

12 FAZIT

Die Nutzung, Form und Entwicklung öffentlicher Räume unterliegt einem ständigen Wandel der Zeit. Zudem stellen Nutzer unterschiedliche Anforderungen an öffentliche Räume. Die Ansprüche und Aktivitäten der Nutzer können außerdem von Ort zu Ort stark variieren, je nachdem welche Funktion diesem Ort zukommt und welche Bevölkerungsgruppe in der Umgebung wohnt, oder arbeitet. In den letzten Jahrzehnten haben sich Straßen und Plätze der Stadt zunehmend in Richtung Mobilität und Hektik entwickelt. Sie verkümmerten zu tristen Orten, die nur mehr einer einzigen Nutzung vorbehalten sind, dem motorisierten Individualverkehr. In autoorientierten Städten sinkt die Lebensqualität und die Bedürfnisse der Menschen werden in den Hintergrund gestellt. Bei jeder Planung sollte jedoch der Mensch im Vordergrund stehen, da öffentliche Räume nur lebenswert sind, wenn sie angenommen und genutzt werden.

Das Ziel dieser Arbeit war verkehrsbelastete Plätze im 15. Bezirk anhand empirischer und analytischer Methoden ausfindig zu machen, um sie anschließend nutzergerechten Umplanungs- und Gestaltungsmaßnahmen zu unterziehen. Die Bedürfnisse und Ansprüche der Bewohner standen dabei im Vordergrund, für sie sollten die Plätze wieder lebenswert werden.

Das Untersuchungsgebiet erstreckte sich über den gesamten 15. Bezirk, der im Westen von Wien liegt. Er ist ein dicht bebauter Bezirk, der auch größere Erholungsflächen, wie die „Kleingartensiedlung auf der Schmelz“ und den Auer – Welschbach Park aufweisen kann. Sein charakteristisches Merkmal ist die Westbahn, die den Bezirk in zwei Hälften teilt, in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Die Westbahn ist für die Einwohner des Bezirks eine große Barriere, da nicht überall eine „Durchlässigkeit“ gewährleistet ist. Man kann nur an ein paar Stellen von einem Teil in den anderen Teil gelangen. Die zwei Teile des Bezirkes unterscheiden hinsichtlich ihrer Bebauungsformen. Während die Bebauung im südlichen Teil um die Jahrhundertwende schon sehr dicht war, begann man nördlich des Westbahnhofes erst mit der Aufschließung. Es entstanden die typischen gründerzeitlichen Rasterviertel. Das konnte auch bei der Begehung des Bezirkes festgestellt werden. Der Süden weist teilweise enge, kleine Gassen auf, die sich unregelmäßig durch das Stadtgefüge schlängeln und im Norden verlaufen die Straßen gerade und sie sind breiter ausgestaltet. Die Atmosphäre im Süden wirkte persönlicher und lebendiger. Die Straßen im Süden waren belebter und es gab mehr Möglichkeiten eines spontanen Aufenthalts, als im nördlichen Teil. Der Norden wies

wiederum ruhigere Wohngegenden auf, die vor allem von Familien mit Kleinkindern genutzt wurden.

Wendet man die Hypothese an, dass in jeder organisch menschengerechte Stadt nach 200m – 220m Entfernung ein Platz folgen müsste, dann ist das im 15. Bezirk mehrheitlich der Fall. Es gibt kaum Gegenden, die nicht im Einzugsbereich eines Platzes liegen. Die „Platz – Dichte“ ist somit gut. Die Plätze weisen jedoch teilweise starke Mängel hinsichtlich funktionaler und gestalterischer Anforderungen auf.

Unter den erhobenen Plätzen konnten zwei im nördlichen und ein Platz im südlichen Teil des Bezirks herausgefiltert werden. Die Plätze im Süden waren besonders vom motorisierten Verkehr beeinträchtigt und boten für Fußgänger und Radfahrer wenig Qualitäten für einen sicheren und uneingeschränkten Aufenthalt. Der Platz im nördlichen Teil des Bezirks hatte zwar Aufenthaltsqualität, diese wurde jedoch vom Lärm der angrenzenden Straße und von Konflikten zwischen Rad- und Fußgängern überschattet.

Die Plätze waren der Sparkassaplatz, der Platz an der Langauergasse und der Friedensreich – Hundertwasser – Platz.

Die Langauergasse befindet sich im Viertel um den Westbahnhof. Diese Gegend weist einen hohen Mangel an Grünflächen auf und hat außerdem einen hohen Anteil an Migranten zu verzeichnen. Da sich Migranten oft nur kleine Substandardwohnungen leisten können, ist es hier dringend notwendig, dass mehr Angebot an nutzbaren Freiräumen geschaffen wird. Bei einer Befragung im Bereich des Westbahnhofs (Langauergasse), die im Zuge dieser Diplomarbeit durchgeführt wurde, gaben 62% der Migranten an, sich täglich auf dem Platz in der Langauergasse aufzuhalten. Ebenfalls 62% der Migranten gaben an, in der Nähe zu wohnen. Der Platz an der Langauergasse weist im derzeitigen Zustand jedoch keine Möglichkeit für einen uneingeschränkten und angenehmen Aufenthalt auf. Er ist mehr oder weniger ein Parkplatz mit Durchzugsverkehr und einer Grünfläche, die als Hundezone benutzt wird. Dass sich hier überhaupt Menschen freiwillig aufhalten, verdeutlicht den Bedarf an Grün- und Erholungsflächen immens.

Diese Arbeit schlägt daher eine Umgestaltung der Fläche an der Langauergasse vor, um das Gebiet um den Westbahnhof aufzuwerten und ein Angebot an Aufenthalts- und Verweilflächen für die Bewohner zu schaffen. Da es besonders an Grünflächen fehlt, wurde bei der Umgestaltung darauf Wert gelegt, möglichst grüne Aufenthaltszonen zu schaffen, die auch nutzbar sind und nicht nur als Schmuck- oder Abstandsgrünflächen ihr Dasein genießen.

Der Sparkassaplatz liegt in einer zentralen Lage im südlichen Teil des 15. Bezirks zwischen der Sechshauser Straße und der Linken Wienzeile. Der stark vom motorisierten Verkehr dominierte Platz kann kaum für einen längeren Aufenthalt genutzt werden. Es gibt kaum Flächen, die nicht für den MIV ausgestaltet sind. Die Befragung vor Ort hat ergeben, dass sich die Nutzer des Platzes mehr Möglichkeiten für einen Aufenthalt wünschen würden, den Platz jedoch auch als Durchgangsort zur U –Bahn und zu Bushaltstellen nutzen.

Bei der Umgestaltung des Platzes wurde daher darauf Wert gelegt, dass die Funktion des Platzes als Durchgangsort erhalten bleibt, es jedoch auch Möglichkeiten für längere Aufenthalte geben sollte. Das Konzept des „shared space“ soll auf diesem Platz ein gleichberechtigtes Miteinander ermöglichen und den Straßenraum als Lebensraum für Anrainer und Bewohner des Grätzels zurückgewinnen.

Am Friedensreich – Hundertwasser – Platz wurde nach der Befragung deutlich, dass der Platz von den Bewohnern der Gegend gerne angenommen wird und eine komplette Neugestaltung gar nicht notwendig ist. Daher wurden lediglich Verbesserungsmaßnahmen vorgeschlagen. Allgemein wurden Wünsche nach mehr Grün- und Kinderspielbereichen und Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrslärms der Camillo – Sitte – Gasse geäußert.

Der 15. Bezirk würde ein gutes Netz an öffentlichen Freiräumen aufweisen und viele der untersuchten Plätze liegen im optimalen Erreichbarkeitsradius des öffentlichen Verkehrs. Die Freiräume sind jedoch nicht alle für eine längere Nutzungsdauer, als die des schnellen Durchgangs, vorgesehen. Sie bieten den Bewohnern teilweise trostlose Flächen, die als Parkplätze, Durchzugsstraßen, oder Abstellflächen für Mistkübel, Litfasssäulen, Schotterkisten und ähnliches genutzt werden. Es gibt aber auch Freiräume, die sehr gut in das jeweilige Grätzel integriert sind und von ihren Bewohnern gerne angenommen werden. Während der Bearbeitung dieser Diplomarbeit wurden von der Gebietsbetreuung im Rahmen einer Bürgerbeteiligung Ideen, Wünsche und Ziele für das Grätzel „Maria von Siege“ entwickelt. Außerdem konnte festgestellt werden, dass es bereits Aufwertungs- und Umgestaltungsprozesse im Bereich der Reindorfgrasse und des Friedrichsplatzes gab. Es tut sich also was und ich hoffe, dass meine Arbeit einen zusätzlichen Beitrag für eine nachhaltige und menschengerechte Entwicklung städtischer öffentlicher Räume leisten kann

13 VERZEICHNISSE

13.1 LITERATUR

AGENDA – WIEN 15. Bezirksanalyse, Wien, 2004

ARBEITSGRUPPE DER FACHKOMMISSIONEN STADTENTWICKLUNGSPLANUNG UND STADTPLANUNG DES DEUTSCHEN STÄDTETAGES. Strategien für den öffentlichen Raum. Ein Diskussionspapier, Köln und Berlin, 2006

AUER Susanne. Plätze in Wien. Analyse der geschichtlichen Entwicklung von Wiener Innenstadtplätzen unter der Betrachtung der Entstehung der Nutzung und des Erscheinungsbildes, Diplomarbeit, TU Wien, 1999

BRANDSTÄTTER Christian, SCHAUMBERGER Hans. Straßen, Gassen, Plätze. Bildzeugnisse österreichischer Kultur, Wien, 1990

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG ARE. Erschließung und Erreichbarkeit in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Grundlagenbericht, Bern, 2010

BURSTEIN Fabian, LEITNER Carola. Wiener Plätze und Nebenschauplätze. Eine Stadtgeschichte vom Kohlmarkt bis zum Einsiedlerpolatz, Metroverlag, Wien, 2008

BORNBERGER Renate. Die Gestalt öffentlicher Plätze. Form, Funktion und sozialer Code, Dissertation. TU Wien, 2003

BÜHLER Elisabeth, KASPAR Heidi, OSTERMANN Frank. Sozial nachhaltige Parkanlagen. Forschungsbericht des Nationalen Forschungsprogramms. NFP 54 „Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung“, ETH Zürich, 2010

DASCHÜTZ, Petra. Qualität städtischer Räume – Form und Funktion der Gebäude, Gestaltung und Möblierung des Raumes und Auswirkungen auf das Verhalten, Diplomarbeit, Wien, 2003

COOPER Clare – MARCUS and Carolyn FRANCIS. People Places. Design. Guidelines for urban open space. Van Nostrand Reinhold, New York, 2 Edition, 1998.

DOYTCHINOV Grigor. Raumorganisation und Planen, Vorlesung, Institut für Städtebau, TU Graz, 2006

DROSDOWSKI Günther. Duden – Etymologie. Herkunftswörterbuch der deutschen Sprache. Dudenverlage, Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich, 2 Edition, 1989

DWORSKY Alfons. Weg, Grenze, Bereich. TU Wien, 1989.

EDELHOFF Silke. Thesen zur Gestaltung nachhaltiger urbaner Plätze, 23.04.2011

FELDTKELLER Andreas. Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums. Campus Verlag, Frankfurt / New York, 1994

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN, ARBEITSAUSSCHUSS STRASSENRAUMGESTALTUNG. ESG. Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, FGSV Verlag, Köln, 2011

GEHL Jan. Life Between Buildings: using public space. Van Nostrand Reinhold, New York, 1987.

GEHL Jan and GEMZOE Lars. New City Spaces. The Danish Architectural Press, Copenhagen, 2001

GRUBER Johannes. Verkehrskonzept_15. Zeitlich gestaffelte Umsetzung des Äquidistanzmodells am Beispiel Wien 15, Diplomarbeit, TU Wien, 2009

HAVEMANN Antje, SELLE Klaus. Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Rohn Verlag, Detmold, 2010

HAFFNER Horst. Orte – Plätze – Räume vom Umgang mit der Stadt, Callwey Verlag, München, 2005

JACOBS Jane. Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Bauwelt Fundamente, Braunschweig, 1963.

KELLER Peter. Rat für Raumordnung: Die Realität der Mobilität – heute und morgen. Erreichbarkeit als Schlüsselgröße in der Siedlungs- und Verkehrsplanung, IVT ETH Zürich, 2003

KNIRSCH Jürgen. Stadtplätze. Architektur und Freiraumplanung, Koch Verlag, Leinfelden - Echterdingen, 2004

KNOFLACHER Hermann, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren, Böhlau Verlag Wien / Köln / Weimar, 1993.

KOCH Christine. Platzfolgen und ihre Wechselbeziehungen zum Fußgänger, Diplomarbeit, TU Wien, 1990

KOSTOF Spiro. Das Gesicht der Stadt, Frankfurt / Main, 1992

KRIER Rob. Stadtraum in Theorie und Praxis. Stuttgart, 1974

KOUKAL Michael. Zusammenhang zwischen Siedlungsdichte und Motorisierungsgrad in Industrie- und Schwellenländern, Diplomarbeit, TU Wien, 2012

LISCHER Karin R.. Leben zwischen den Häusern. Gestaltung und Nutzung der Außenräume. Bericht 25 des NFP Stadt und Verkehr, Zürich, 1994.

LYNCH Kevin. Site Planning. M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, second Edition, 1971

LYNCH Kevin. A theory of good urban city form. M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, 1981

LYNCH Kevin. Das Bild der Stadt. Ullstein, Frankfurt, Wien, 1959.

MA 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG. Neuinterpretation öffentlicher Raum. Eine Studienreihe für die Wiener Bezirke im Auftrag der MA 19, Wien, 2008

MA 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG. Freiraumstadtraumwien. Vorsorge Gestaltung Management. Der Weg zum Leitbild für den öffentlichen Raum, Wien, 2009

MA 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG. Bedarf und Potenziale. Eine Strategie urbaner öffentlicher Räume für Wien. Teil 1, (Unveröffentlichtes Manuskript), Wien, 2012

MUMFORD Lewis. Die Stadt. Geschichte und Ausblick. Kiepenheuer und Witsch, Köln, Berlin, 1963

ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE SCHIENE VERKEHR. RVS/ MkbI 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten, Autorenexemplar, 2011

PAZOUKI Amir Saeid. Attraktivierung der europäischen Großstädte für Fußgänger, Diplomarbeit, TU Wien, 2005

PFAFFENBICHLER P. C. "Verkehrsmittel und Strukturen." Wissenschaft & Umwelt INTERDISZIPLINÄR(3): 35-41, 2001

RICHARD Jochen. Planungsempfehlung für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung. Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen, Forschungsbericht 291 54 507 UBA-FB 000122, im Auftrag des Umweltbundesamt, Berlin, 2000

SAKAMOTO Hideyuki. Grundlagen des Entwurfs von Stadtplätzen. Ein systematisches Formenrepertoire der Platzgestaltung. PhD Thesis, Stuttgart, 1994

SIEBEL Walter. Die europäische Stadt, Suhrkamp Verlag, Frankfurt, 2004

SIEVERTS Thomas. Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Vieweg, Braunschweig / Wiesbaden, 2. Edition, 1998.

SITTE Camillo. Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Von Karl Graeser Verlag, Wien, 3rd Edition, 1965.

VITRUVIUS. Ten Books on Architecture. Cambridge University Press, Cambridge, 1999

WEBB Michael. Die Mitte der Stadt, Städtische Plätze von der Antike bis heute. Campus Verlag, Frankfurt/New York, 1st ed. Edition, 1990.

WITZANY Günther. Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrsplanung. Wieviel Kohr braucht die City? Internationale Fachtagung der Leopold – Kohr – Akademie. Books on Demand, Norderstedt, 2010.

ZANCANELLA Johann. Vorlesung Stadtgestalt / Stadtgestaltung 1. Institut für Städtebau, TU Graz, 2012

Internetquellen:

WIENER STADTWERKE : <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/daseinsvorsorge/oepnv/modal-split.html>, Stand 25.2.2013)

www.statistik.at

13.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Die Evolution des öffentlichen Lebens 1900 – 2000,	15
Abbildung 2:	Raumwahrnehmung	24
Abbildung 3:	Raumwahrnehmung bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten	25
Abbildung 4:	Akzeptanz von Fußwegweiten in attraktivem und unattraktivem Umfeld	25
Abbildung 5:	Distanzverhältnisse bestehend	27
Abbildung 6:	Äquidistanz zwischen ÖPNV und MIV	27
Abbildung 7:	Einflussfaktoren auf den öffentlichen Raum	29
Abbildung 8:	Bedarf an Straßenflächen in m ² / Person	32
Abbildung 9:	Grundsätzliche Ansprüche an den Straßenraum	33
Abbildung 10:	Bevölkerungsprognose bis 2050 (15. Bezirk).....	40
Abbildung 11:	Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht 2012	41
Abbildung 12:	Durchschnittliche Wohnnutzfläche in m ² pro Person und Bezirk 2001	42
Abbildung 13:	Bevölkerungsveränderung 1984 – 1997	42
Abbildung 14:	Flächen für Nutzungen – 15. Bezirk und gesamt Wien	43
Abbildung 15:	Grünflächen und Fußwege	43
Abbildung 16:	Einwohner pro Baublock	44
Abbildung 17:	Anteil der 1 – 25 jährigen gemessen an der Summe der Einwohner pro Baublock	45
Abbildung 18:	Bevölkerungsveränderung 1984 – 1997	46
Abbildung 19:	Bevölkerungspyramide 15. Bezirk, 2012, Ausländerinnen Anteil 1997 pro Baublock	46
Abbildung 20:	Einzugsbereiche nach Verkehrsträger	48
Abbildung 21:	Einzugsbereiche und Erreichbarkeitspotential	48
Abbildung 22:	Optimaler Einzugsbereich des ÖV nach Verkehrsträger für Fußgänger	49
Abbildung 23:	Maximaler Einzugsbereich des ÖV nach Verkehrsträger für Fußgänger	49
Abbildung 24:	Die 20 Bezirke Österreichs mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad	50
Abbildung 25:	Einzugsbereiche der urbanen Plätze mit einem Radius von 200m	51
Abbildung 26:	Akkonplatz, Blickrichtung „Auf der Schmelz“, stadtauswärts und Bushaltestelle Schanzstraße ..	54
Abbildung 27:	Akkonplatz Ecke Tautenhayngasse - Blickrichtung Hütteldorfer Straße, stadteinwärts	54
Abbildung 28:	Burjanplatz Panorama	55
Abbildung 29:	Burjanplatz	55
Abbildung 30:	Kriemhildplatz	56
Abbildung 31:	Friedensreich – Hundertwasserplatz	57
Abbildung 32:	Schutzstreifgen Camillo – Sitte – Gasse	57
Abbildung 33:	Europaplatz	58
Abbildung 34:	Aufenthaltsbereich Europaplatz,	58
Abbildung 35:	Langauergasse	59
Abbildung 36:	Langauergasse	59
Abbildung 37:	Maria v. Siege	60
Abbildung 38:	Aufenthaltsbereich Maria v. Siege	60
Abbildung 39:	Friedrichsplatz	61
Abbildung 40:	Friedrichsplatz	61
Abbildung 41:	Henriettenplatz	62

Abbildung 42:	Henriettenplatz	62
Abbildung 43:	Kardinal – Rauscher – Platz, Blickrichtung: Neubaugürtel und Huglgasse	63
Abbildung 44:	Kardinal – Rauscher – Platz	63
Abbildung 45:	Leopold – Mistingner – Platz	64
Abbildung 46:	Platzfolge „Leopold – Mistingner Platz“ und Kardinal – Rauscher – Platz“	64
Abbildung 47:	Leopold – Mistingner – Platz	64
Abbildung 48:	Mareschplatz	65
Abbildung 49:	Mareschplatz	65
Abbildung 50:	Reithofferplatz	66
Abbildung 51:	Reithofferplatz	66
Abbildung 52:	Roland – Rainer – Platz	67
Abbildung 53:	Roland – Rainer – Platz	67
Abbildung 54:	Sparkassaplatz	68
Abbildung 55:	Sparkassaplatz	68
Abbildung 56:	Tannhäuserplatz	69
Abbildung 57:	Tannhäuserplatz	69
Abbildung 58:	Vogelweidplatz	70
Abbildung 59:	Wieningerplatz,	70
Abbildung 60:	Geschlecht	74
Abbildung 61:	Alter	74
Abbildung 62:	Vergleich der Altersstrukturen auf den befragten Plätzen	75
Abbildung 63:	Prozentuelle Verteilung der Befragten aus dem Ausland	75
Abbildung 64:	Art der Beschäftigung	76
Abbildung 65:	Art der Beschäftigung - Langauergasse	77
Abbildung 66:	Häufigkeit der Platzbesuche	77
Abbildung 67:	Häufigkeiten der Platzbesuche in der Langauergasse	78
Abbildung 68:	Aufenthaltsdauer am Platz	78
Abbildung 69:	Grund des Platzbesuches	79
Abbildung 70:	Beurteilung der Gestaltung der Aufenthaltsbereiche	80
Abbildung 71:	Nutzung des Platzes an der Langauergasse	81
Abbildung 72:	Verkehrsmittelwahl um zum Platz zu gelangen	81
Abbildung 73:	Modal Split	82
Abbildung 74:	Quelle (Postleitzahl) der Befragten	83
Abbildung 75:	Ziel (Postleitzahl) der Befragten	84
Abbildung 76:	Beurteilung der Nahversorgung am Platz	85
Abbildung 77:	Frage nach dem Bedarf an Kulturveranstaltungen	86
Abbildung 78:	Frage nach der Verkehrssicherheit am Platz	86
Abbildung 79:	Frage nach Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zur Verbesserung der Lebensqualität	87
Abbildung 80:	Kreisverkehr Sparkassaplatz	91
Abbildung 81:	Sparkassaplatz	92
Abbildung 82:	Sparkassaplatz, Blickrichtung Sechshauser Straße	92
Abbildung 83:	Lageplan	93
Abbildung 84:	Straßenschnitt Sparkassaplatz	95

Abbildung 85:	Flächenverteilung Sparkassaplatz	96
Abbildung 86:	Platz an der Langauergasse	101
Abbildung 87:	Langauergasse. Blick zum Europaplatz	101
Abbildung 88:	Lageplan.....	102
Abbildung 89:	Straßenschnitt Langauergasse	104
Abbildung 90:	Flächenverteilung Langauergasse	105
Abbildung 91:	Friedensreich – Hundertwasser –Platz	110
Abbildung 92:	Friedensreich – Hundertwasser – Platz, Camillo – Sitte - Gasse.....	111
Abbildung 93:	Lärmpegel am Friedensreich – Hundertwasser – Platz	111
Abbildung 94:	Schnitt Friedensreich – Hundertwasser – Platz	113
Abbildung 95:	Flächenverteilung Friedensreich – Hundertwasser - Platz.....	113
Abbildung 96:	Sparkassaplatz Entwurf, Blickrichtung: Kürnbergergasse Richtung Storchengasse	121
Abbildung 97:	Straßenschnitt Sparkassaplatz.....	126
Abbildung 98:	Flächenverteilung – Sparkassaplatz	126
Abbildung 99:	Langauergasse Entwurf. Blickrichtung Europaplatz	128
Abbildung 100:	MFO Park in Oerlikon.....	129
Abbildung 101:	Straßenschnitt Langauergasse	133
Abbildung 102:	Flächenverteilung Langauergasse	134

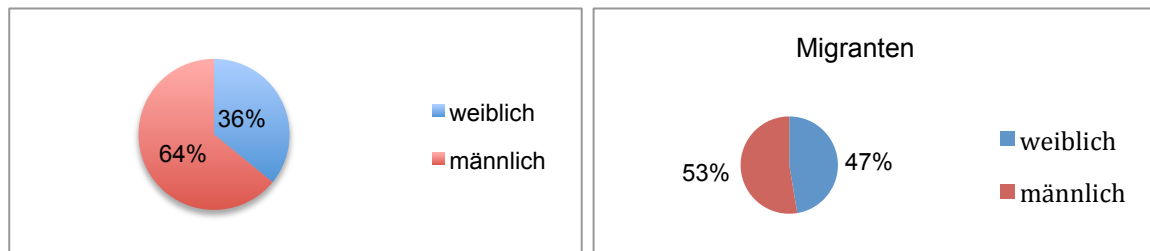
13.3 TABELLEN

Tabelle 1: Funktionale Ansprüche - Bebauung	34
Tabelle 2: Funktionale Ansprüche - Verkehr	35
Tabelle 3: Funktionale Ansprüche - Raumangebot	37
Tabelle 4: Gestalterische Ansprüche	38
Tabelle 5: Bewertungsschema, eigene Darstellung	53
Tabelle 6: Akkonplatz	54
Tabelle 7: Burjanplatz	55
Tabelle 8: Kriemhildplatz	56
Tabelle 9: Friedensreich - Hundertwasser - Platz	57
Tabelle 10: Europaplatz	58
Tabelle 11: Langauergasse	59
Tabelle 12: Maria v. Siege	60
Tabelle 13: Friedrichsplatz	61
Tabelle 14: Henriettenplatz	62
Tabelle 15: Kardinal - Rauscher - Platz	63
Tabelle 16: Leopold - Mistingner - Platz	64
Tabelle 17: Mareschplatz	65
Tabelle 18: Reithofferplatz	66
Tabelle 19: Roland - Rainer - Platz	67
Tabelle 20: Sparkassaplatz	68
Tabelle 21: Tannhäuserplatz	69
Tabelle 22: Vogelweidplatz	70
Tabelle 23: Wieningerplatz	70
Tabelle 24: Ergebnis der Bewertung	71
Tabelle 25: Flächenverteilung Sparkassaplatz	96
Tabelle 26: Flächenverteilung - Langauergasse	105
Tabelle 27: Flächenverteilung - Friedensreich - Hundertwasser – Platz	114
Tabelle 28: Flächenverteilung Sparkassaplatz	127
Tabelle 29: Flächenverteilung - Langauergasse	134

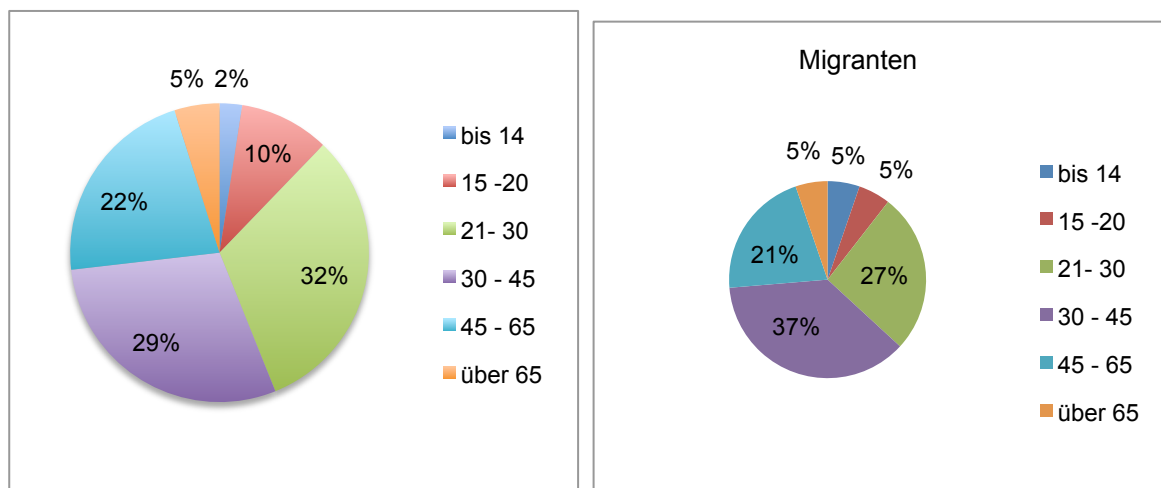
14 ANHANG

14.1 BEFRAGUNG SPARKASSAPLATZ

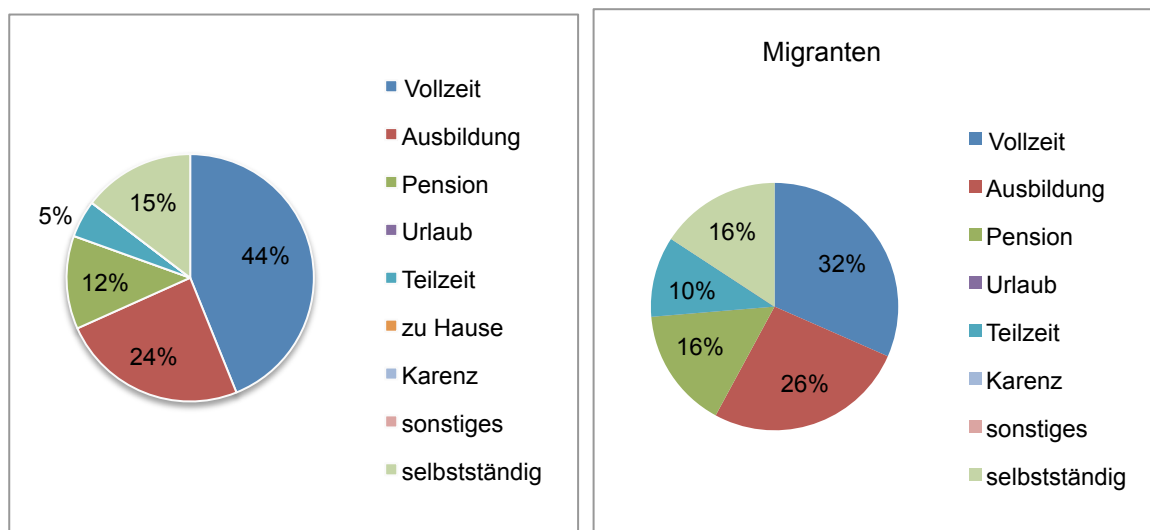
1. GESCHLECHT



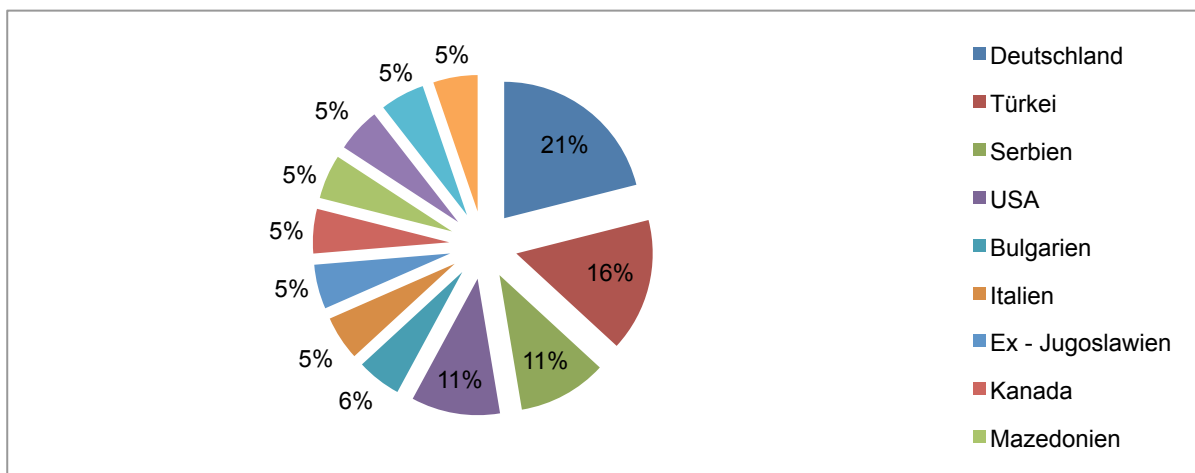
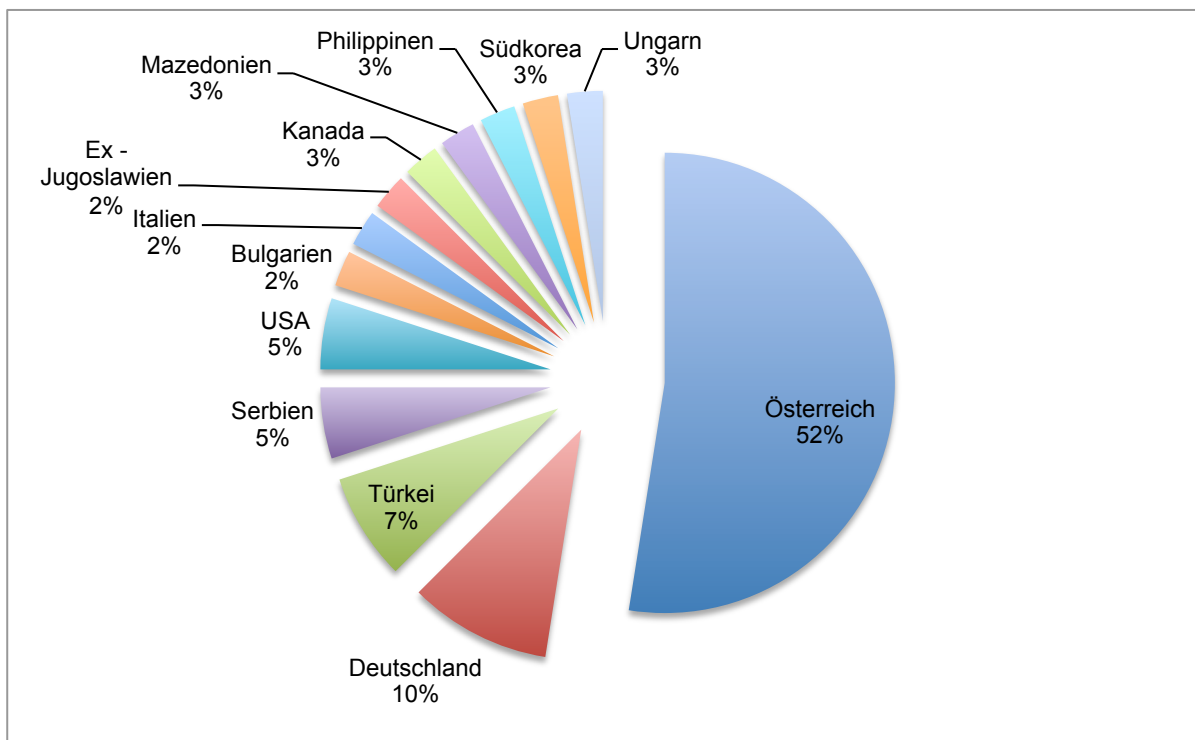
2. ALTER



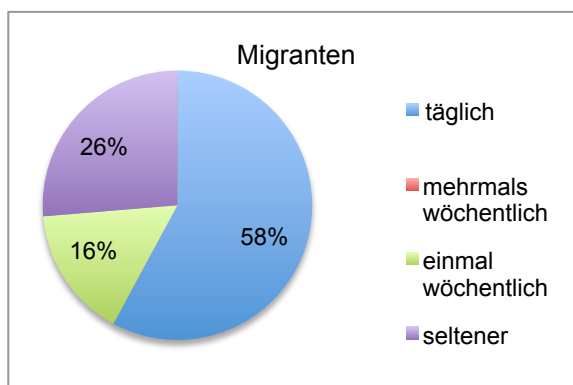
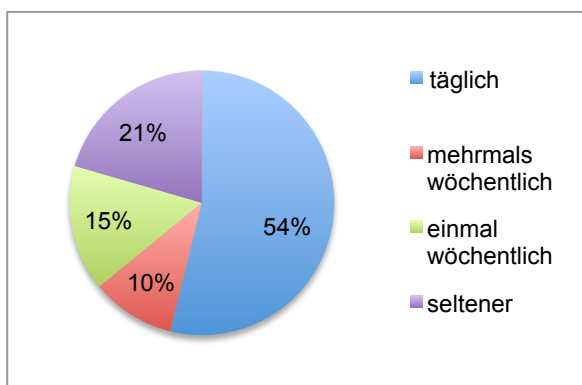
3. BERUFLICHE TÄTIGKEIT



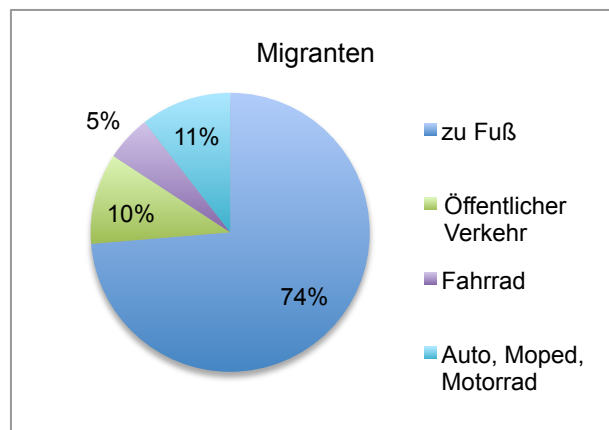
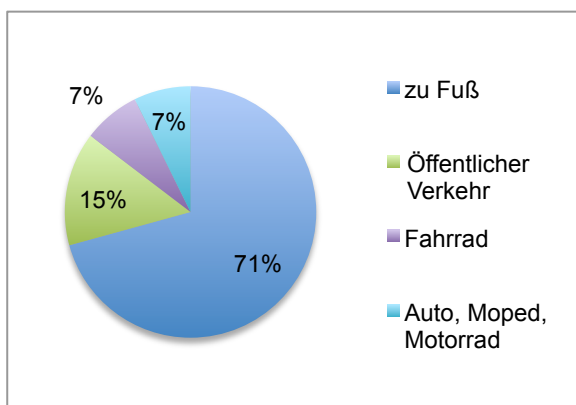
4. ETHNISCHE GRUPPEN



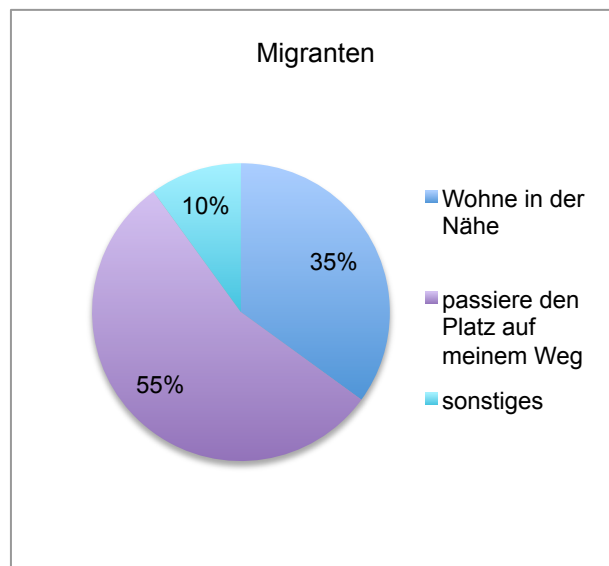
5. WIE OFT KOMMEN SIE AUF DEN PLATZ?



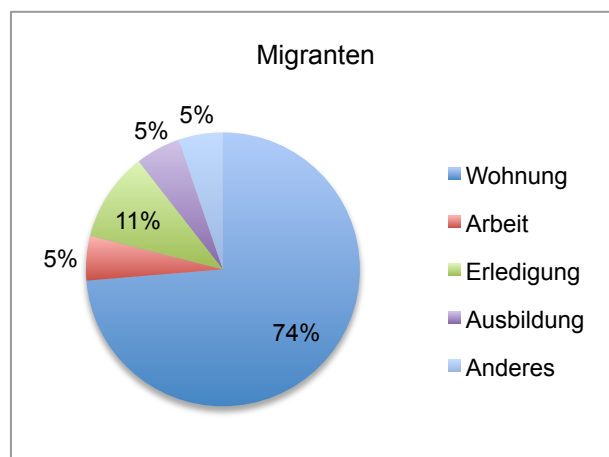
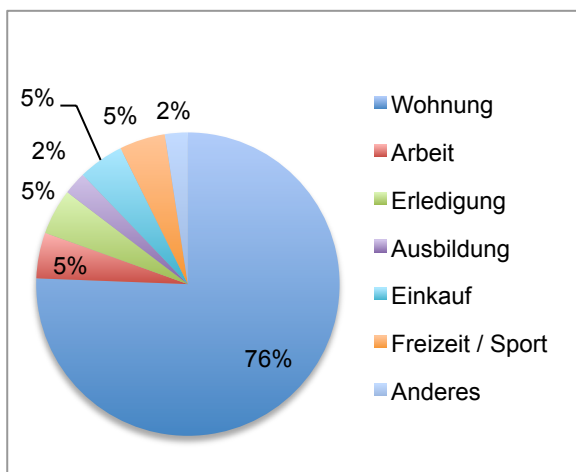
6. WIE SIND SIE HIERHER GEKOMMEN?



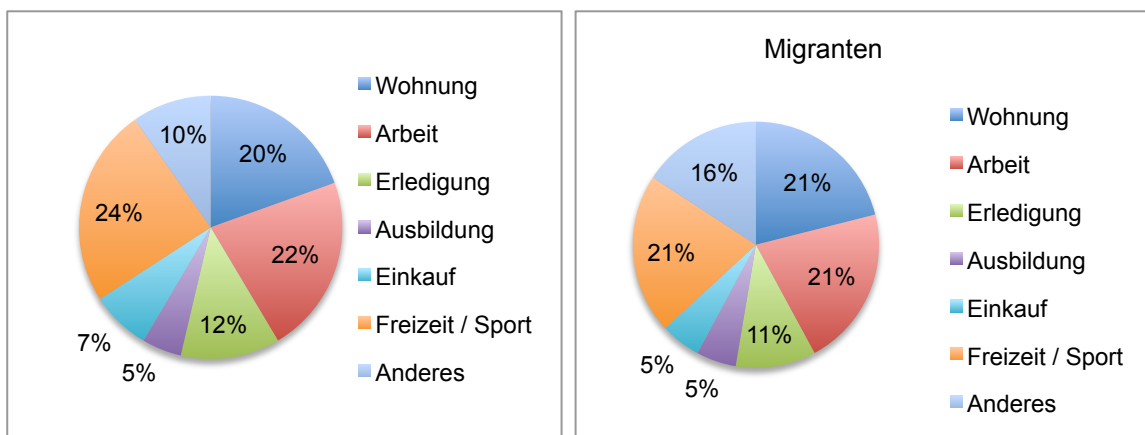
7. AUS WELCHEM GRUND SIND SIE HIER?



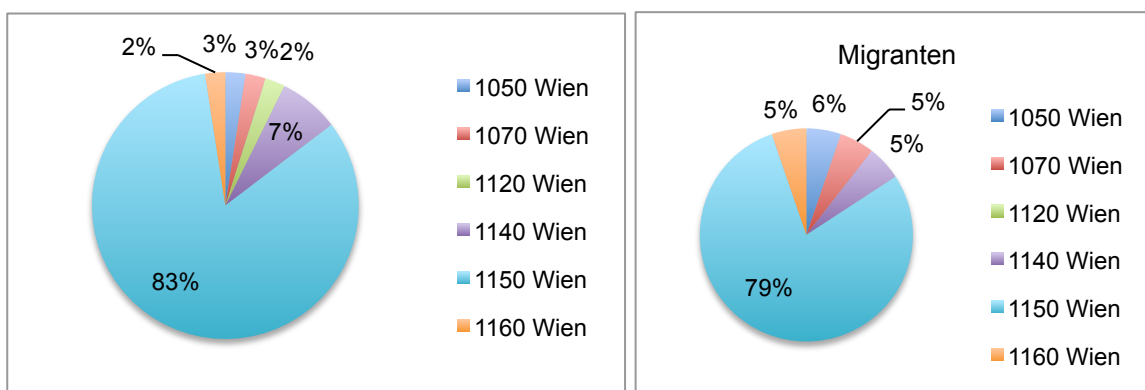
8. WO WAREN SIE BEVOR SIE HIERHER GEKOMMEN SIND?



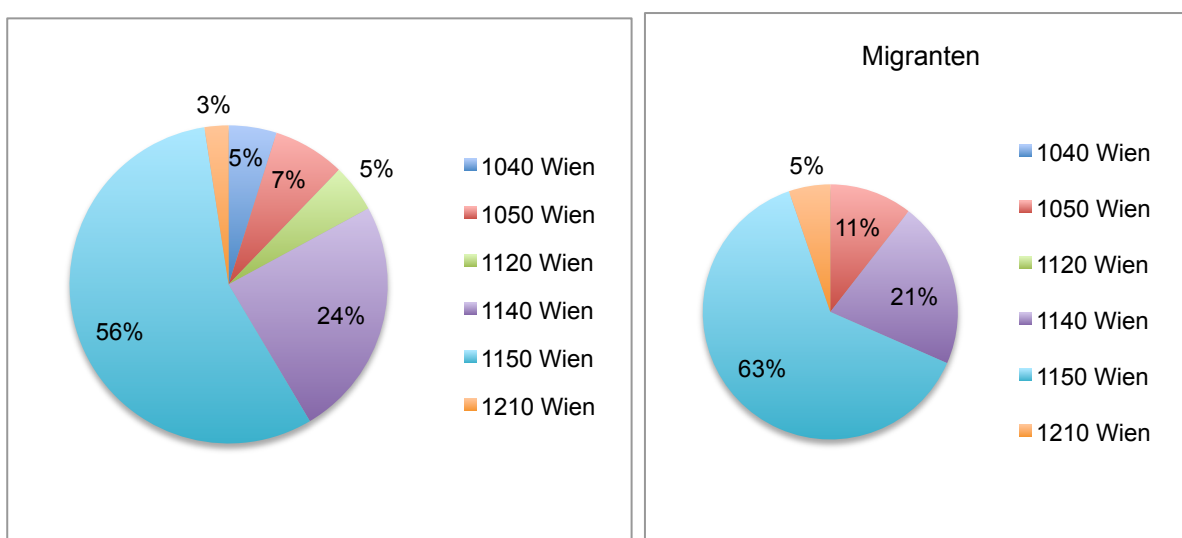
9. WO HIN SIND SIE UNTERWEGS?



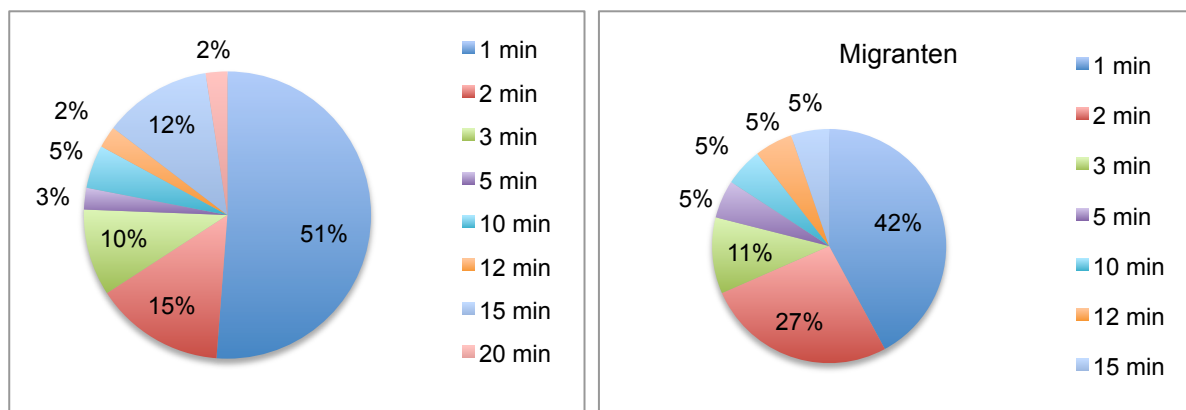
10. BITTE GEBEN SIE DIE POSTLEITZAHL VON IHRER QUELLE AN:



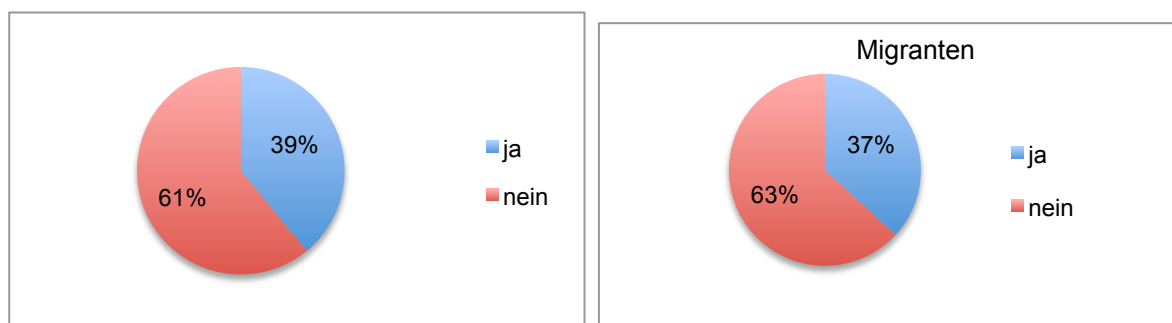
11. BITTE GEBEN SIE DIE POSTLEITZAHL VON IHREM ZIEL AN:



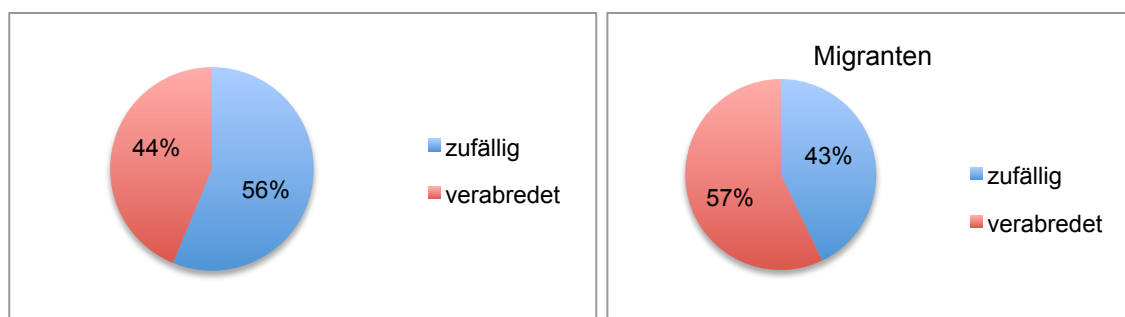
12. WIE LANGE BLEIBEN SIE GEWÖHNLICH HIER?



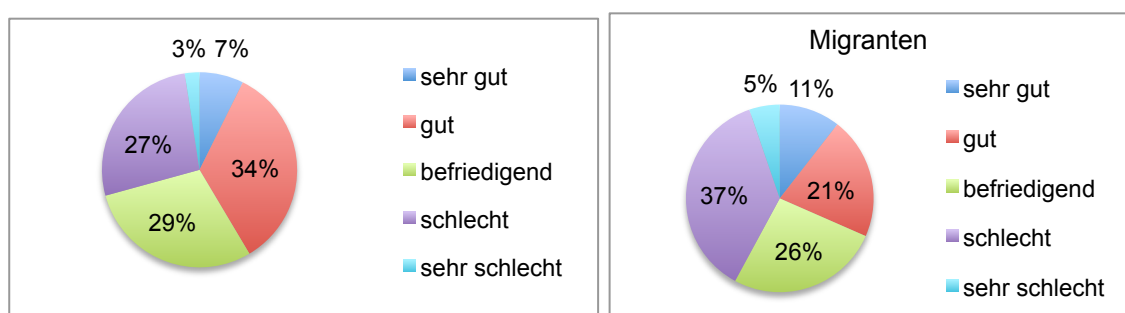
13. TREFFEN SIE HIER HÄUFIG BEKANNTE?



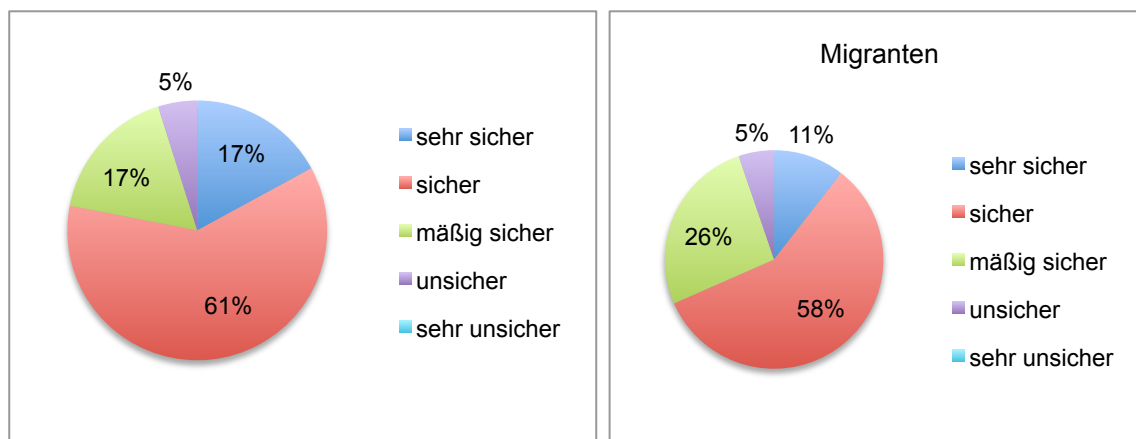
14. WENN JA: ZUFÄLLIG, ODER VERABREDET?



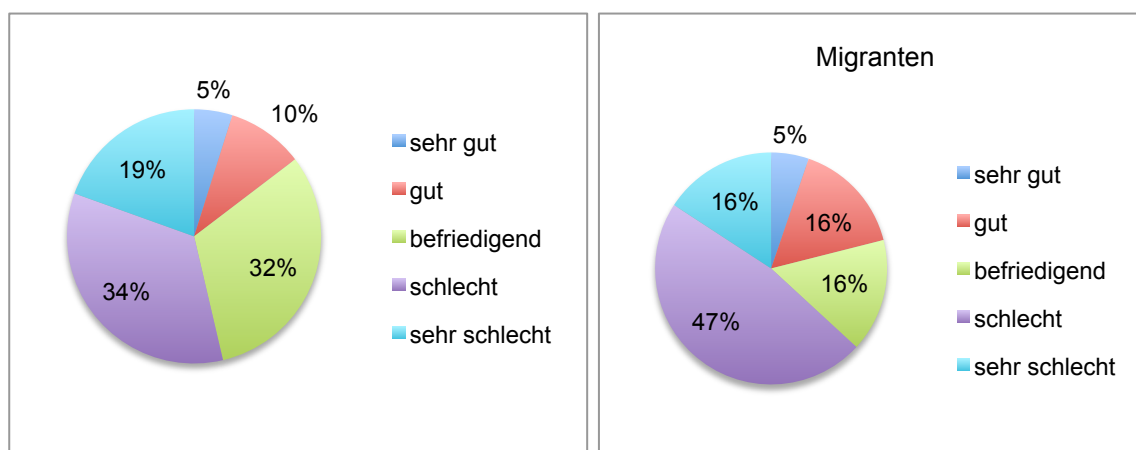
15. BEWERTEN SIE BITTE DIE INFRASTRUKTUR DER NAHVERSORGUNG, GESCHÄFTE UND CAFÉS AM PLATZ:



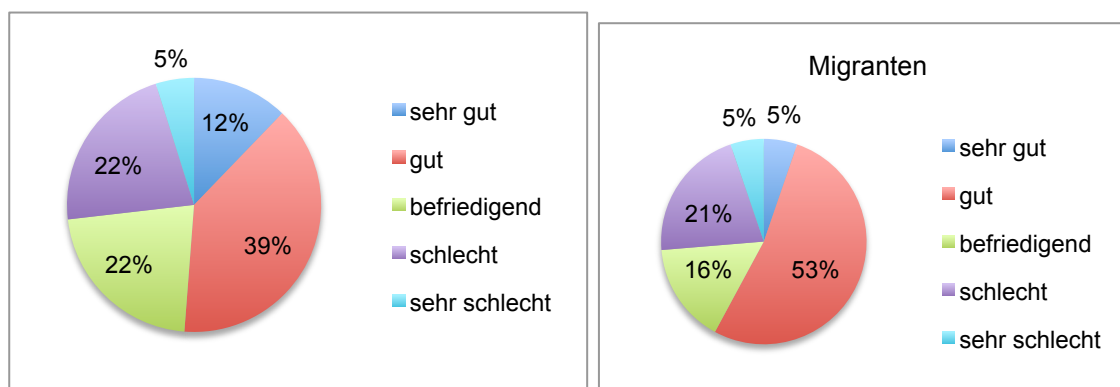
16. BEWERTEN SIE BITTE DIE VERKEHRSSICHERHEIT DES PLATZES:



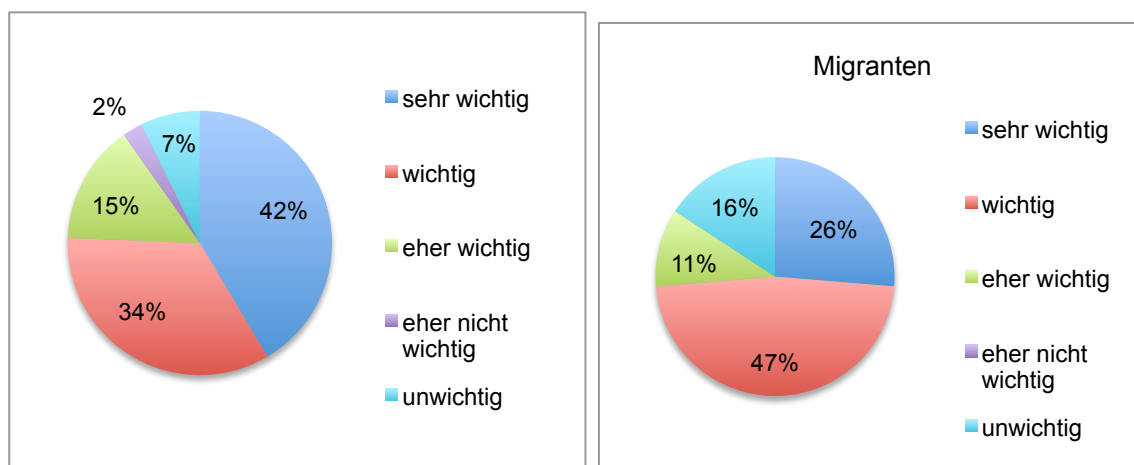
17. BEWERTEN SIE BITTE DIE GESTALTUNG DER AUFENTHALTSBEREICHE (SITZBEREICHE UND GRÜNGESTALTUNG) DES PLATZES:



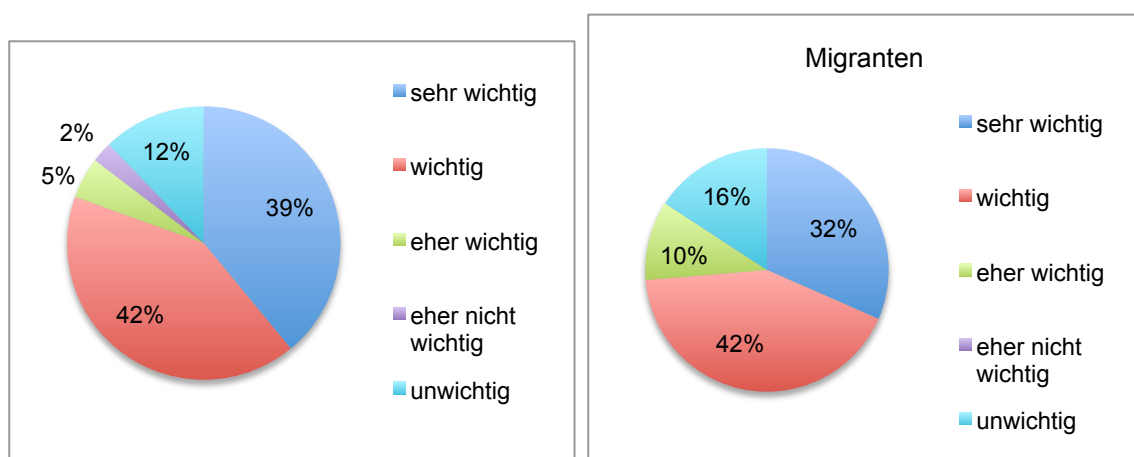
18. BEWERTEN SIE BITTE DIE BESCHAFFENHEIT DER BODENOBERFLÄCHE HINSICHTLICH BARRIEREFREIER, SICHERER UND BEQUEMER ÜBERQUERUNG (Z.B. FÜR ÄLTERE MENSCHEN, MENSCHEN MIT BEHINDERUNG, KINDERWÄGEN, EINKAUFSWÄGEN)



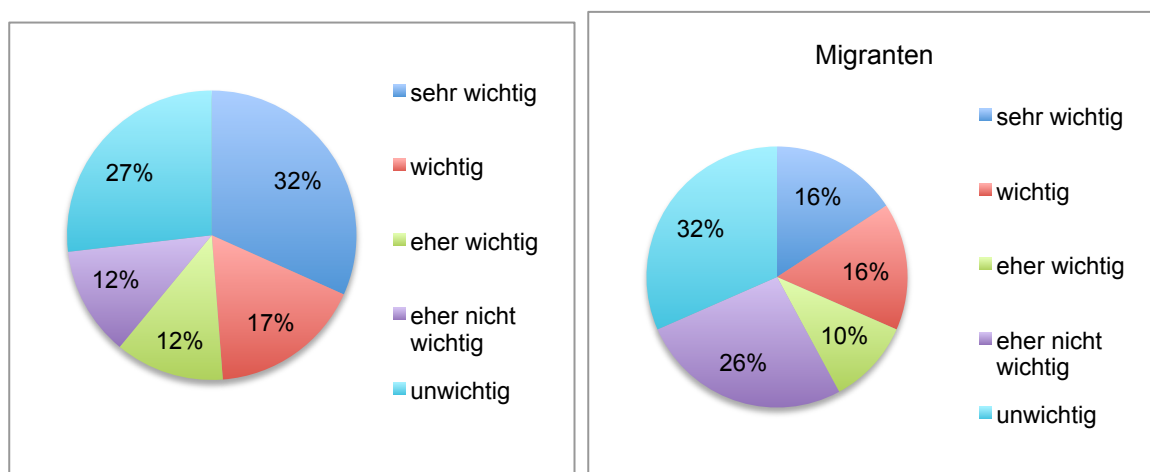
19. FÜR WIE WICHTIG HALTEN SIE MAßNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG (TEMPOREDUKTION, LEISERE BUSSE,...) ZUR VERBESSERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN RAUM?



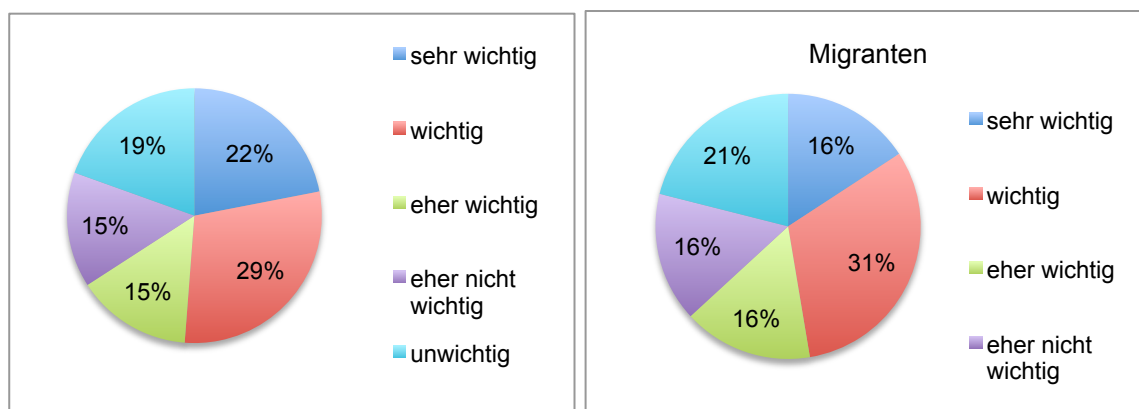
20. FÜR WIE WICHTIG HALTEN SIE MAßNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG (TEMPOREDUKTION , LEISERE BUSSE,...) ZUR VERBESSERUNG DER LEBENSQUALITÄT DER ANRAINER



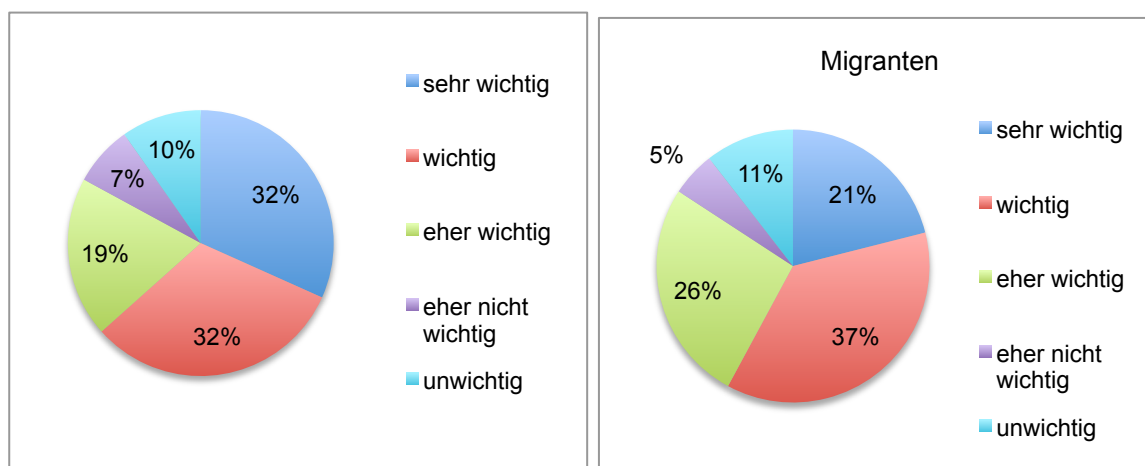
21. SIND SIE FÜR DIE REALISIERUNG VON KUNST IM ÖFFENTLICHE RAUM



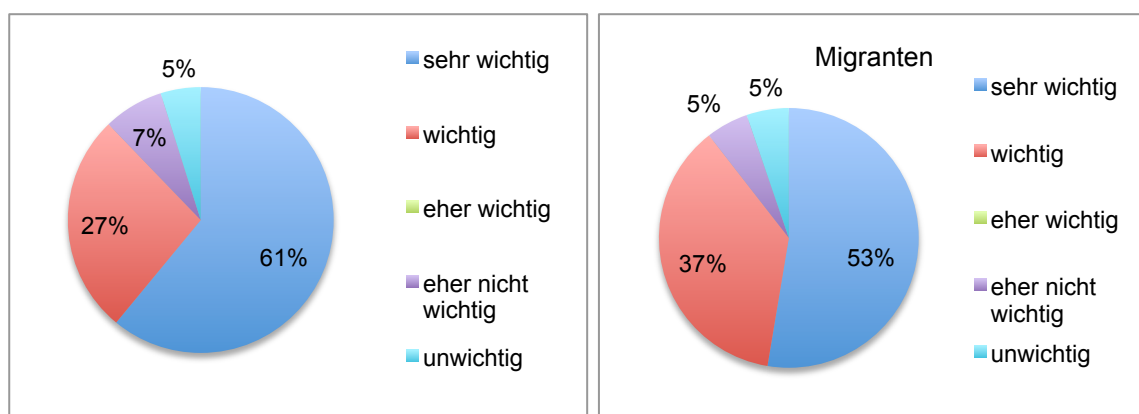
22. SIND SIE FÜR DIE ABHALTUNG TEMPORÄRER MÄRKTE (Z.B. 1X WÖCHENTLICH) ZUR VERBESSERUNG DER NAHVERSORGUNG?



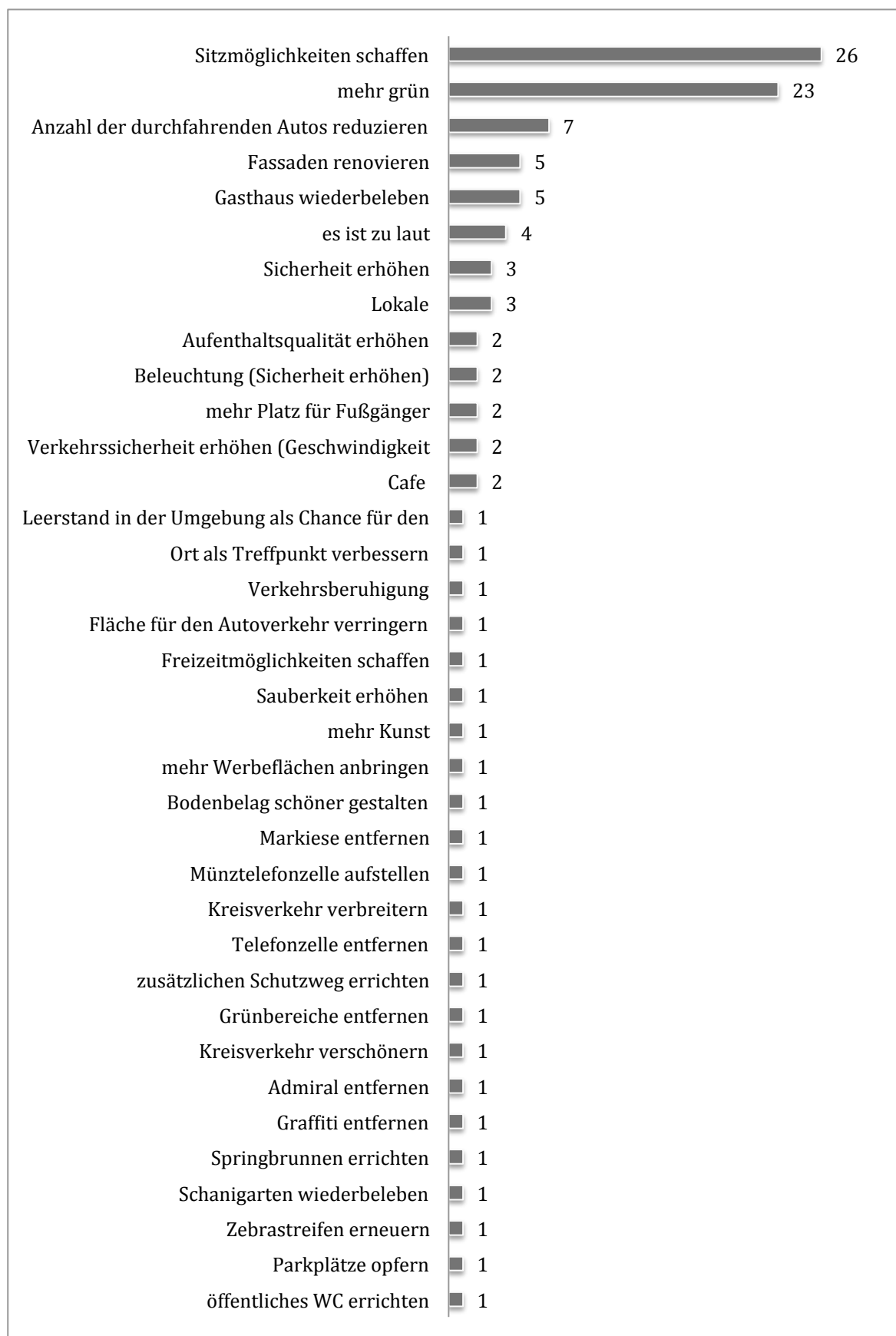
23. SIND SIE FÜR DIE ABHALTUNG VON KULTURVERANSTALTUNGEN (Z.B. BEZIRKSFESTWOCHEN?)



24. FINDEN SIE DIE EINBEZIEHUNG VON BÜRGERN IN FRAGEN DER ENTWICKLUNG UND NEUGESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME WICHTIG?

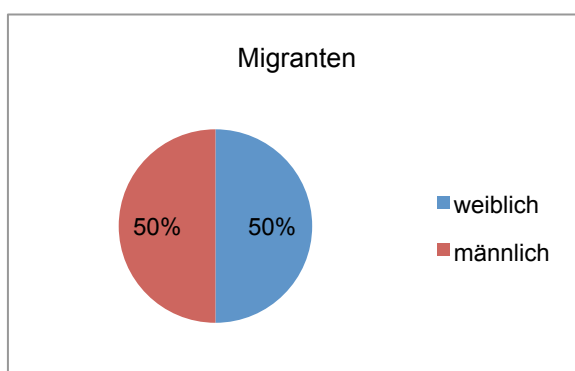
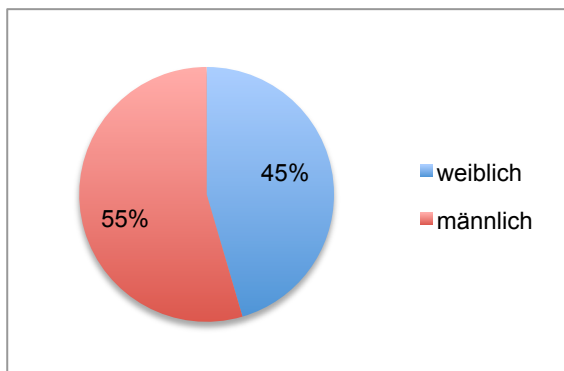


25. WAS WÄREN FÜR SIE DIE DREI WICHTIGSTEN DINGE, DIE SIE AN DIESEM PLATZ VERBESSERN WÜRDEN?

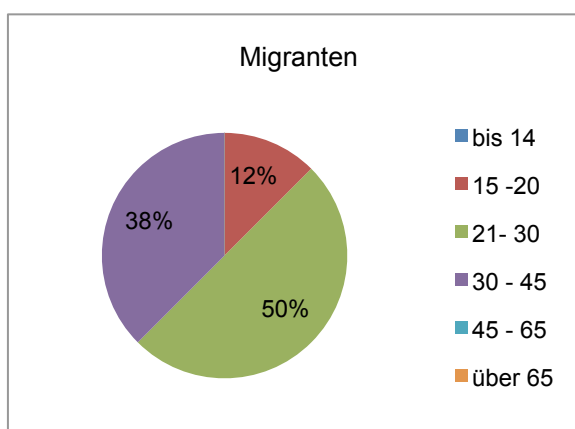
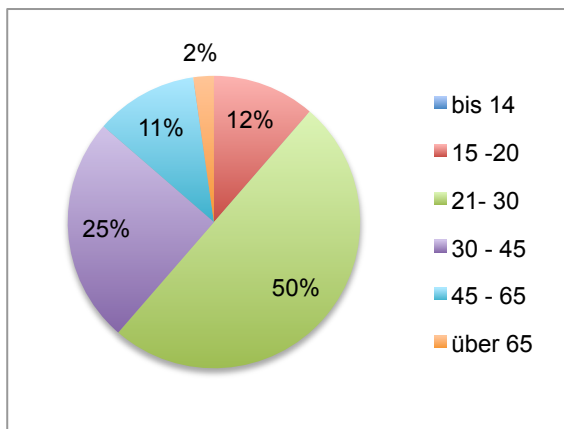


14.2 BEFRAGUNG LANGAUERGASSE

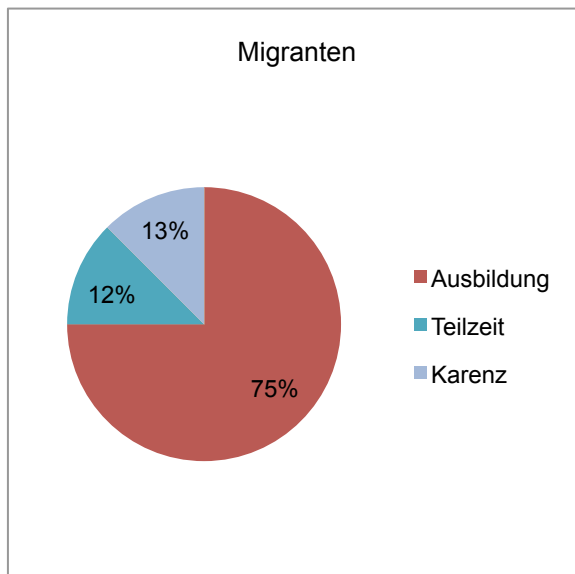
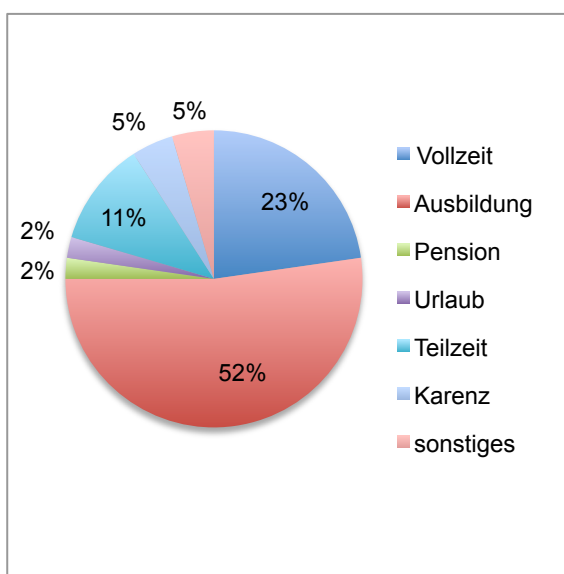
1. GESCHLECHT



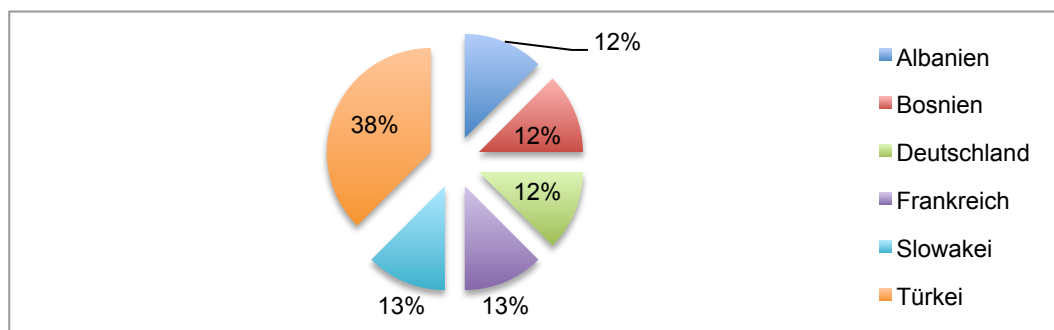
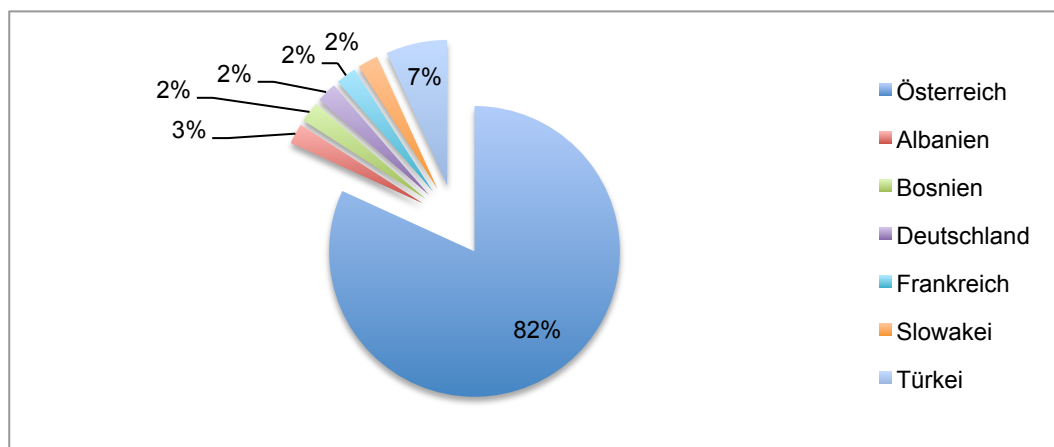
2. ALTER



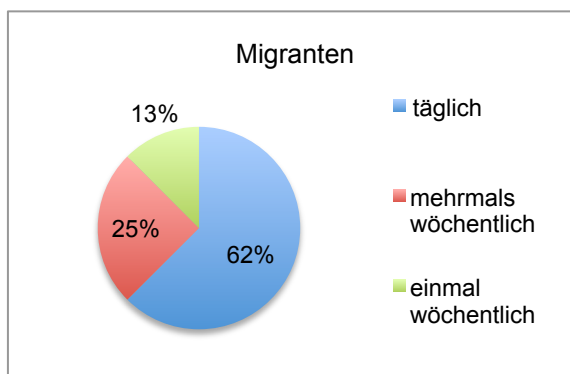
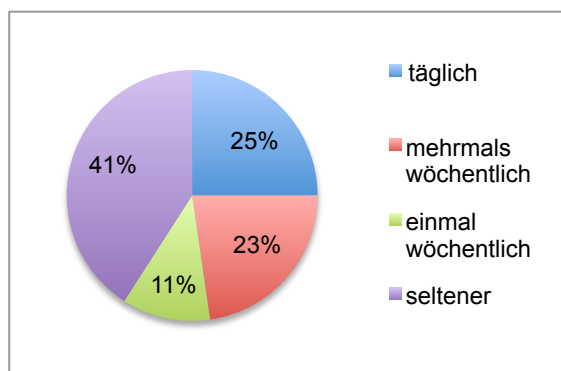
3. BERUFLICHE TÄTIGKEIT



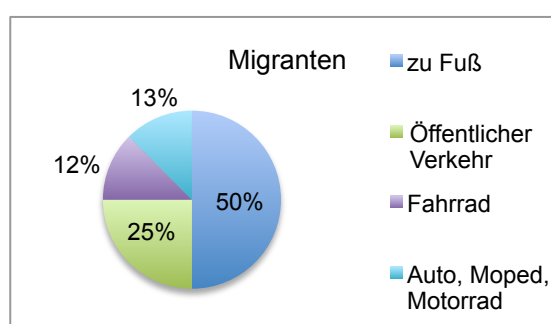
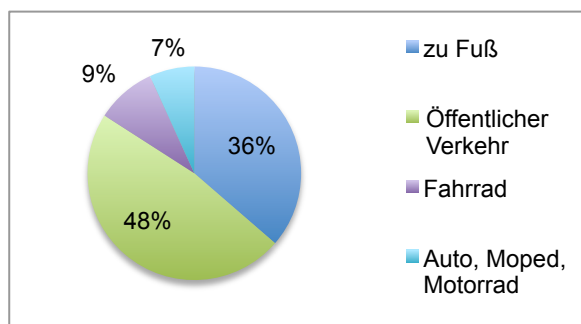
4. ETHNISCHE GRUPPE



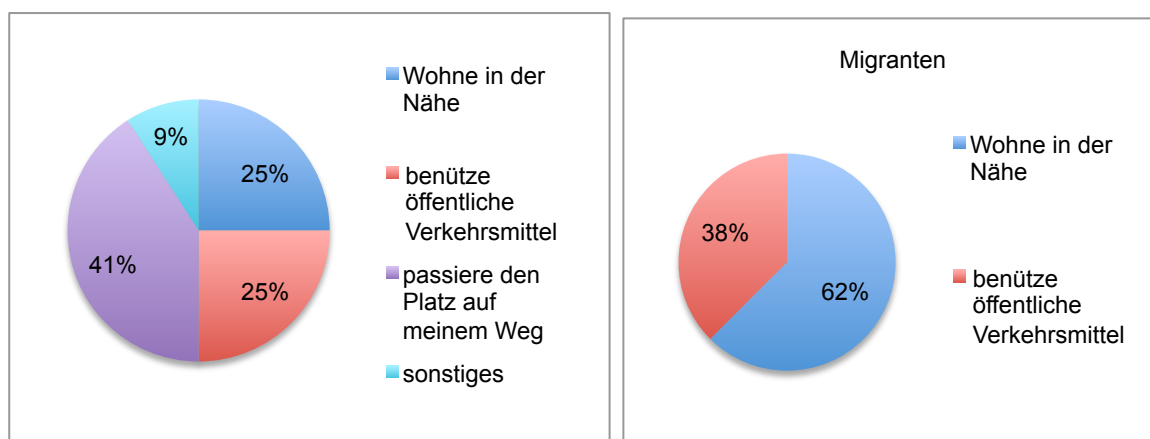
5. WIE OFT KOMMEN SIE AUF DEN PLATZ?



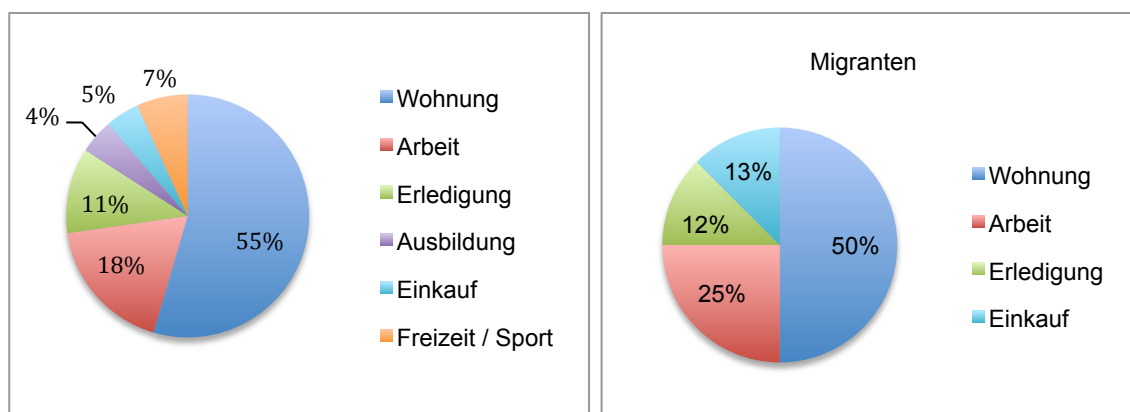
6. WIE SIND SIE HIER HER GEKOMMEN?



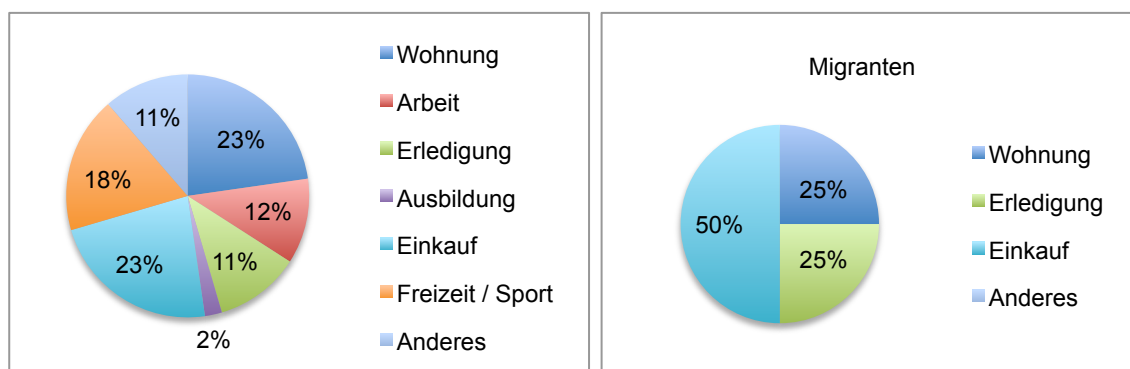
7. AUS WELCHEM GRUND SIND SIE HIER?



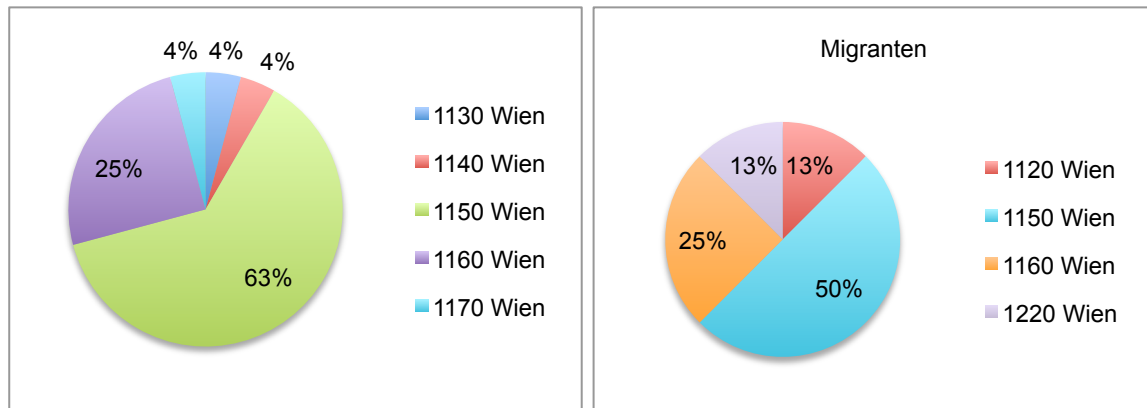
8. WO WAREN SIE BEVOR SIE HIER HER GEKOMMEN SIND?



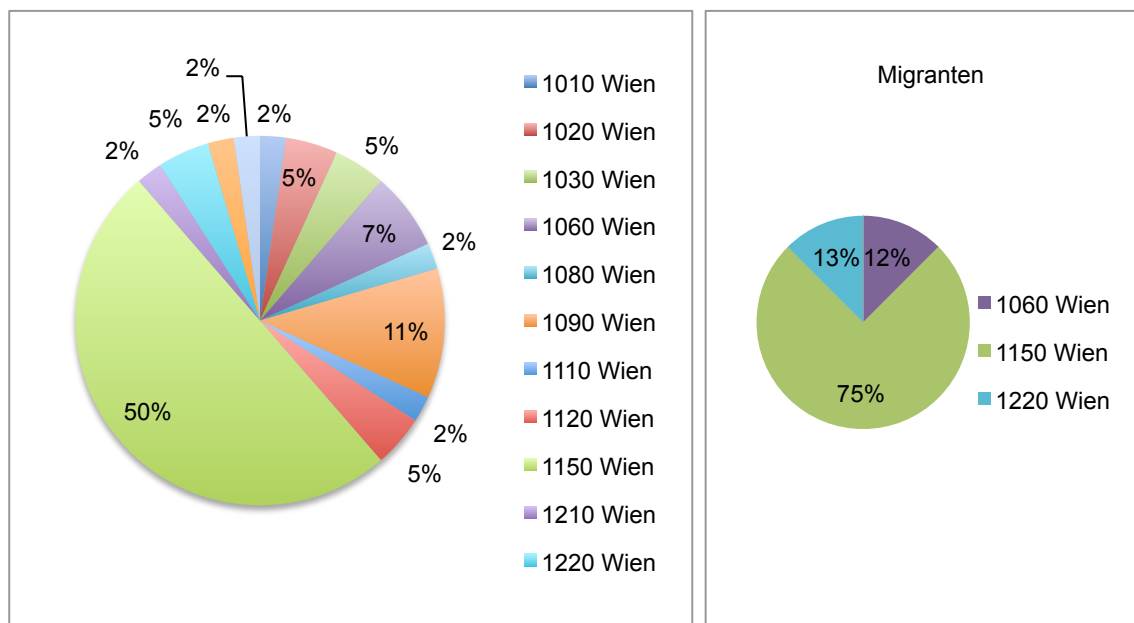
9. WOHIN SIND SIE UNTERWEGS?



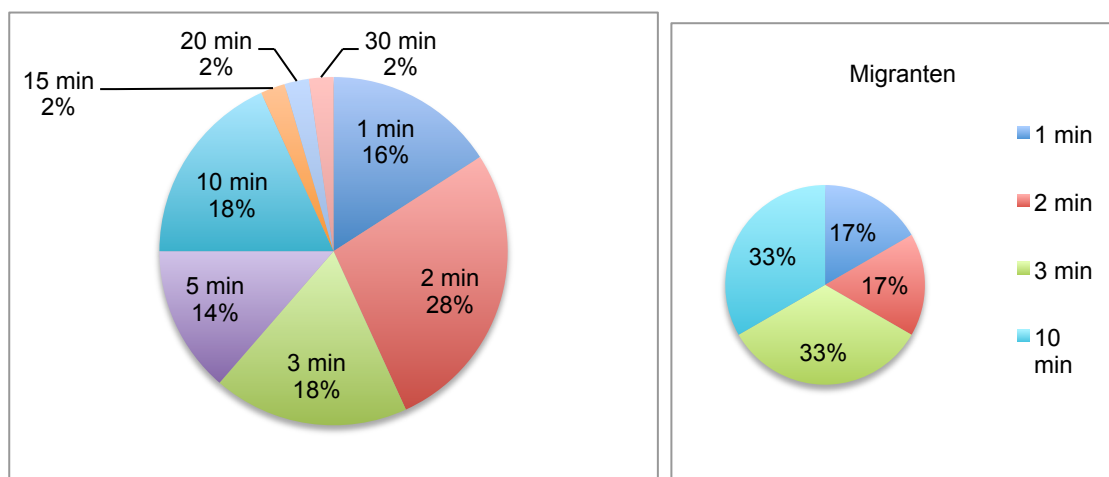
11. BITTE GEBEN SIE DIE POSTLEITZAHL VON IHRER QUELLE AN:



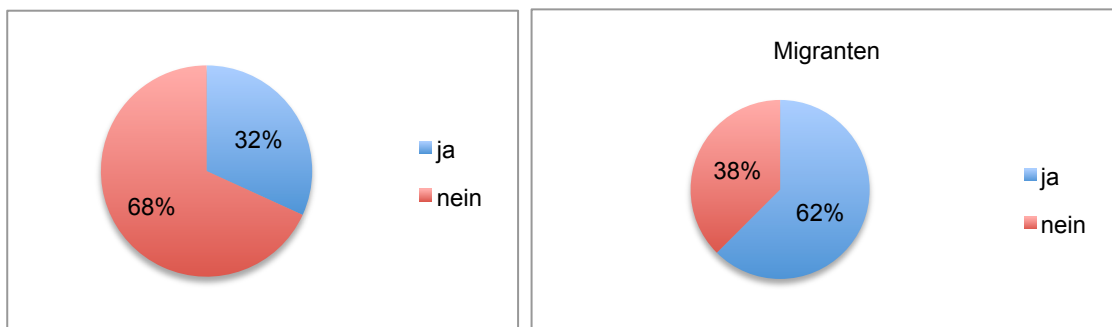
12. BITTE GEBEN SIE DIE POSTLEITZAHL VON IHREM ZIEL AN:



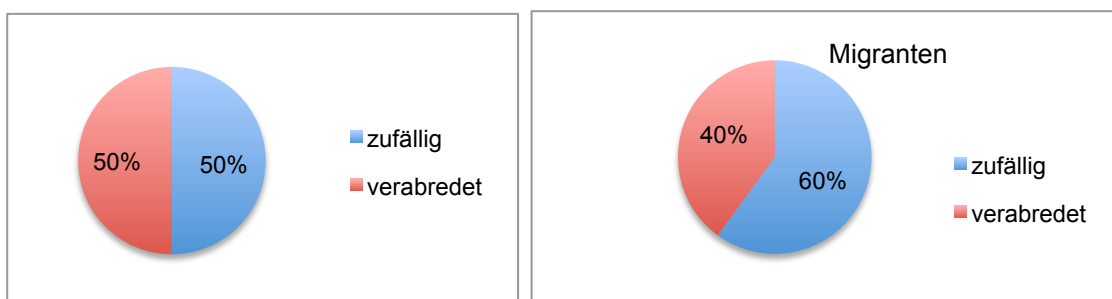
13. WIE LANGE BLEIBEN SIE GEWÖHNLICH HIER?



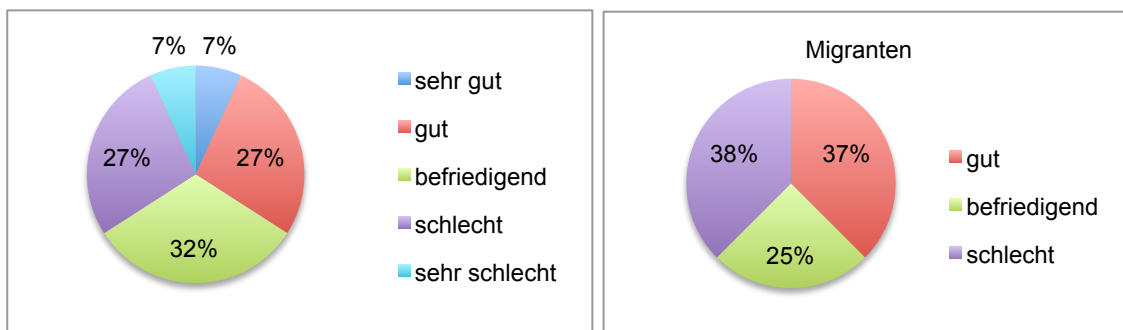
14. TREFFEN SIE HIER HÄUFIG BEKANNTE?



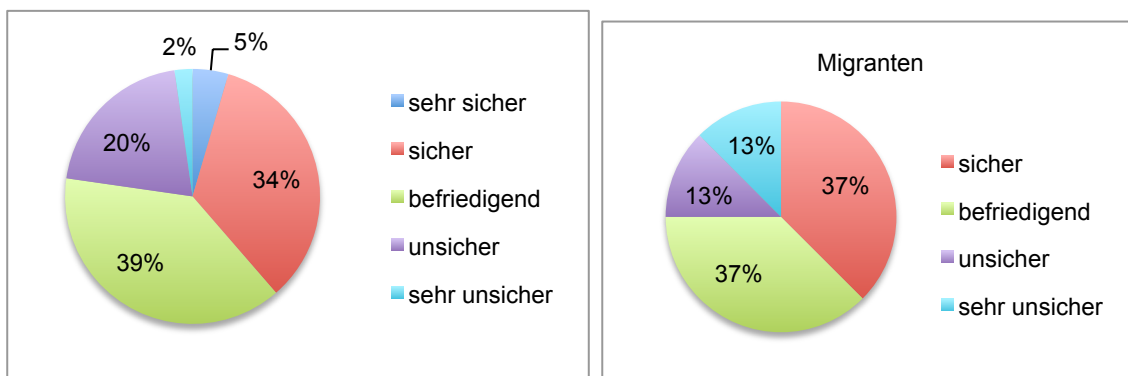
15. WENN JA: ZUFÄLLIG, ODER VERABREDET?



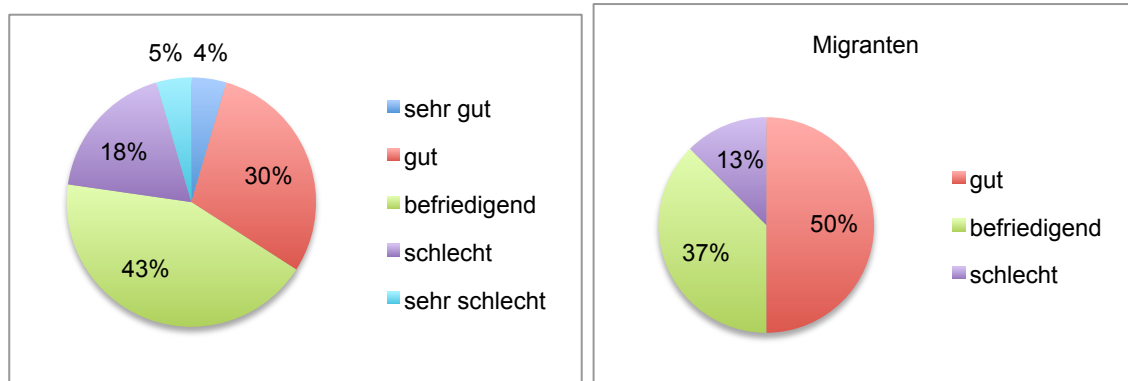
16. BEWERTEN SIE BITTE DIE INFRASTRUKTUR DER NAHVERSORGUNG, GESCHÄFTE UND CAFÉS AM PLATZ:



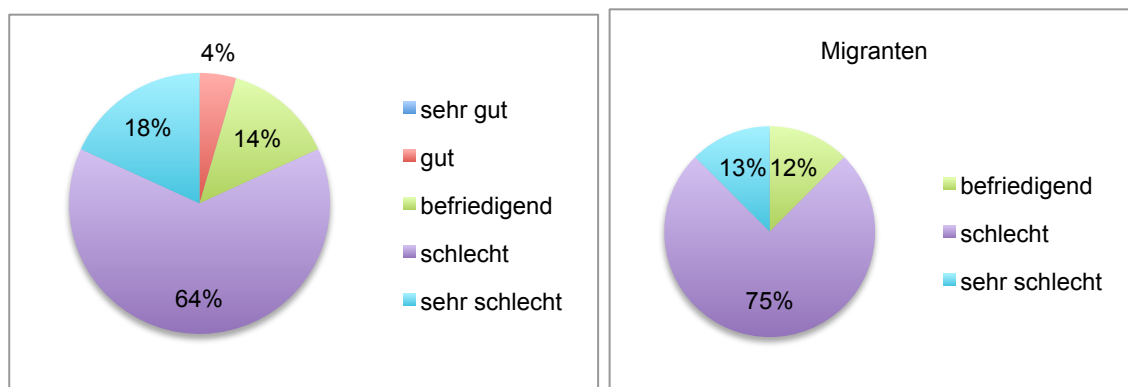
17. BEWERTEN SIE BITTE DIE VERKEHRSSICHERHEIT DES PLATZES:



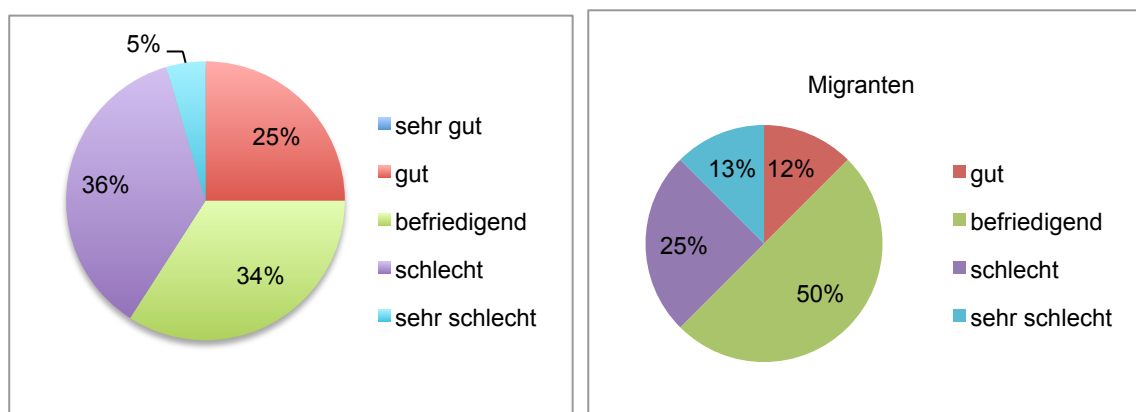
18. BEWERTEN SIE DIE GESTALTUNG DES UMSTEIGEBEREICHES AM PLATZ



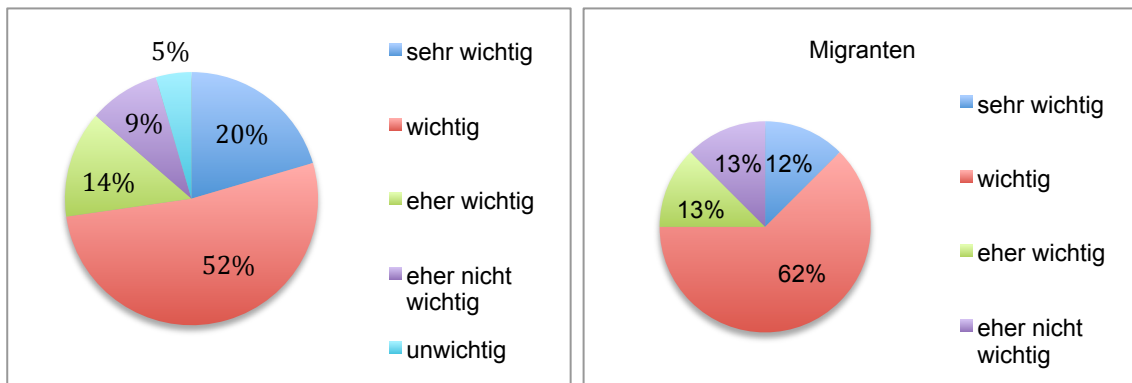
19. BEWERTEN SIE BITTE DIE GESTALTUNG DER AUFENTHALTSBEREICHE (SITZBEREICHE UND GRÜNGESTALTUNG) DES PLATZES:



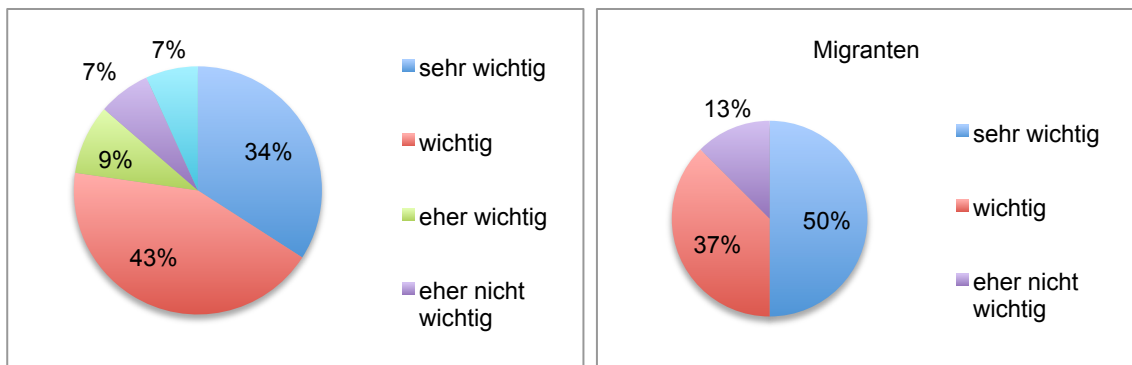
20. BEWERTEN SIE BITTE DIE BESCHAFFENHEIT DER BODENOBERFLÄCHE HINSICHTLICH BARRIEREFREIER, SICHERER UND BEQUEMER ÜBERQUERUNG (Z.B. FÜR ÄLTERE MENSCHEN, MENSCHEN MIT BEHINDERUNG, KINDERWÄGEN, EINKAUFSWÄGEN)



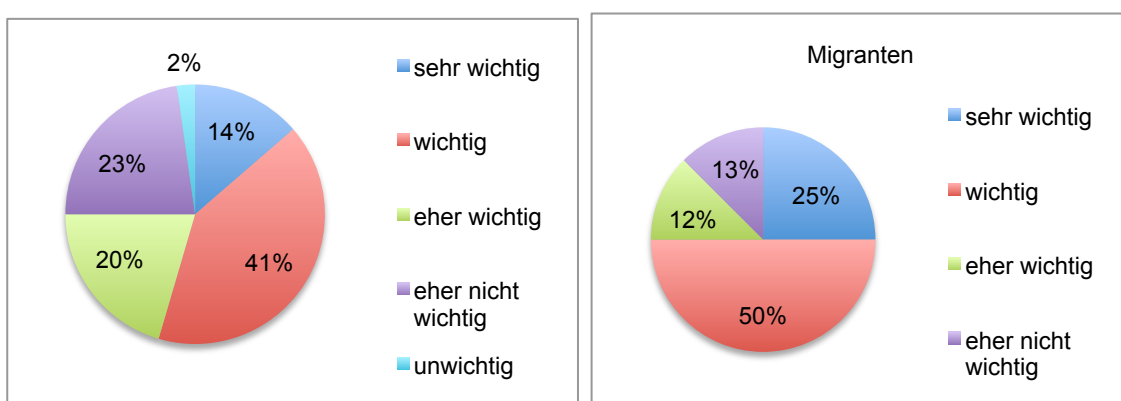
21. FÜR WIE WICHTIG HALTEN SIE MAßNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG (TEMPOREDUKTION, LEISERE BUSSE,..) ZUR VERBESSERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN RAUM?



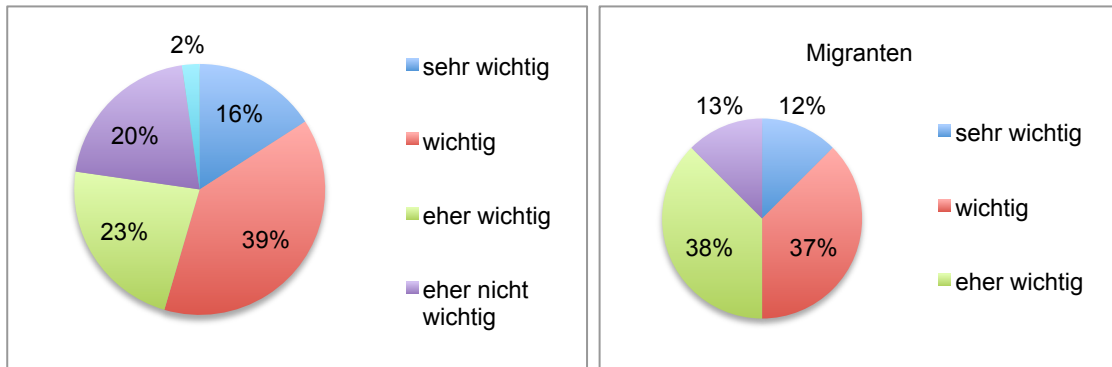
22. FÜR WIE WICHTIG HALTEN SIE MAßNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG (TEMPOREDUKTION , LEISERE BUSSE,..) ZUR VERBESSERUNG DER LEBENSQUALITÄT DER ANRAINER



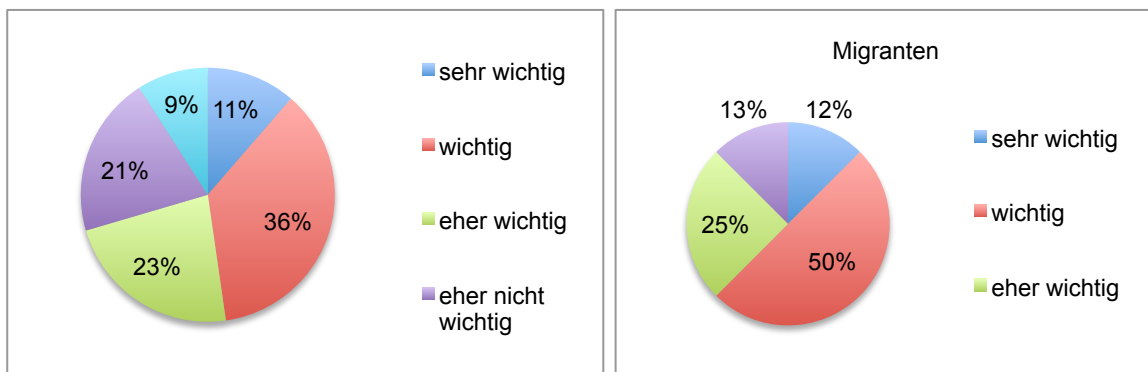
23. SIND SIE FÜR DIE REALISIERUNG VON KUNST IM ÖFFENTLICHE RAUM



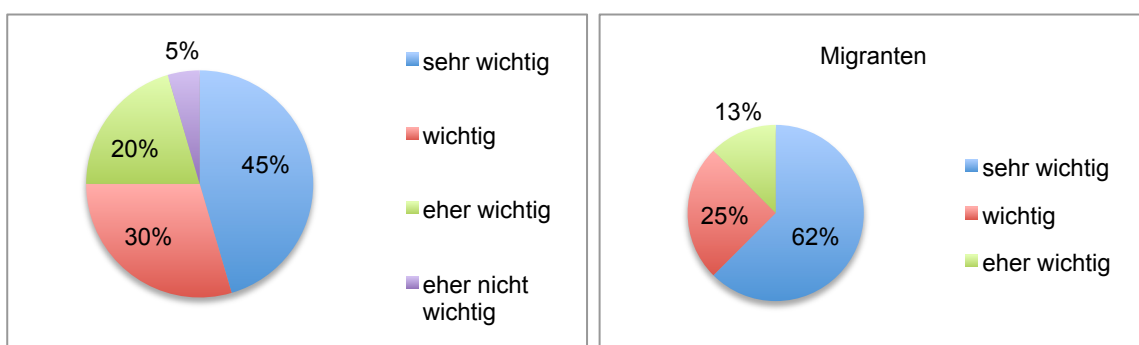
24. SIND SIE FÜR DIE ABHALTUNG TEMPORÄRER MÄRKTE (Z.B. 1X WÖCHENTLICH) ZUR VERBESSERUNG DER NAHVERSORGUNG?



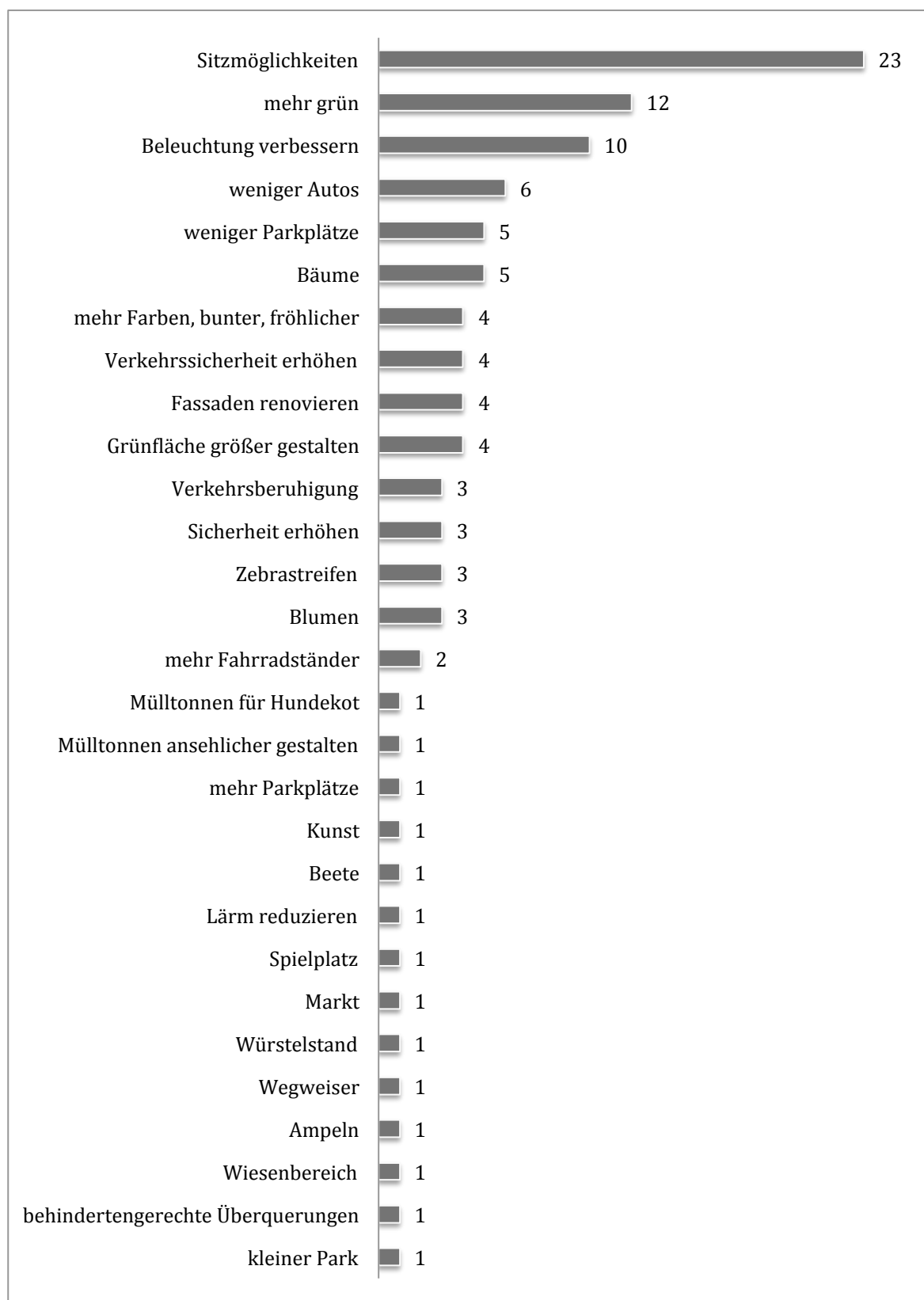
25. SIND SIE FÜR DIE ABHALTUNG VON KULTURVERANSTALTUNGEN (Z.B. BEZIRKSFESTWOCHEN?)



26. FINDEN SIE DIE EINBEZIEHUNG VON BÜRGERN IN FRAGEN DER ENTWICKLUNG UND NEUGESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME WICHTIG?



27. WAS WÄREN FÜR SIE DIE DREI WICHTIGSTEN DINGE, DIE SIE AN DIESEM PLATZ VERBESSERN WÜRDEN?

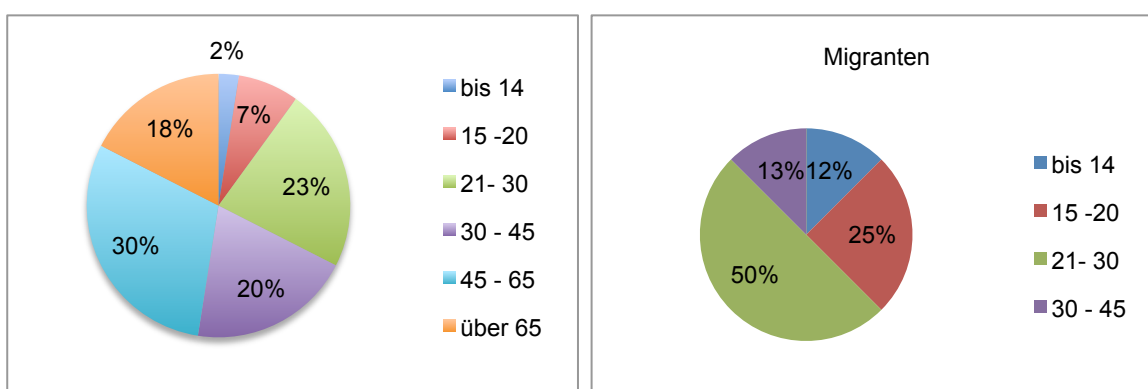


14.3 BEFRAGUNG FRIEDENSREICH – HUNDERTWASSER - PLATZ

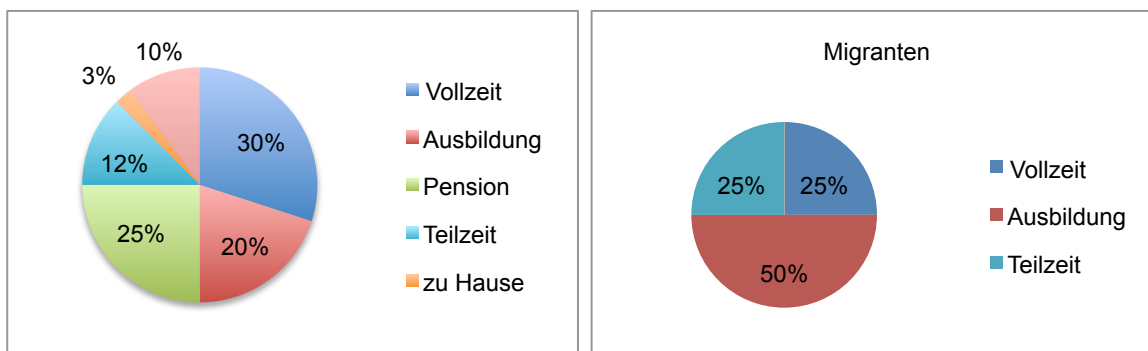
1. GESCHLECHT



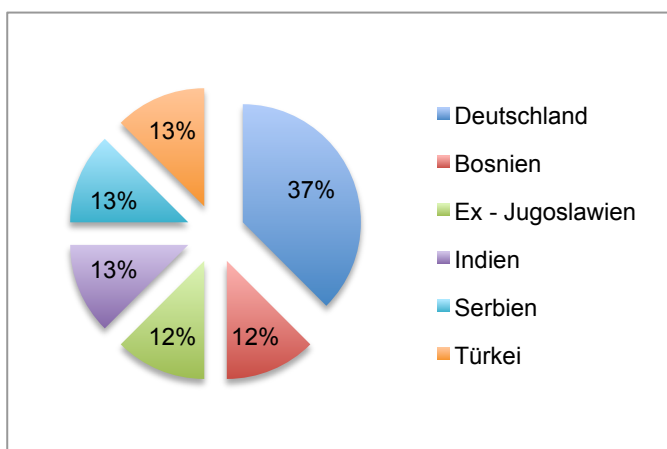
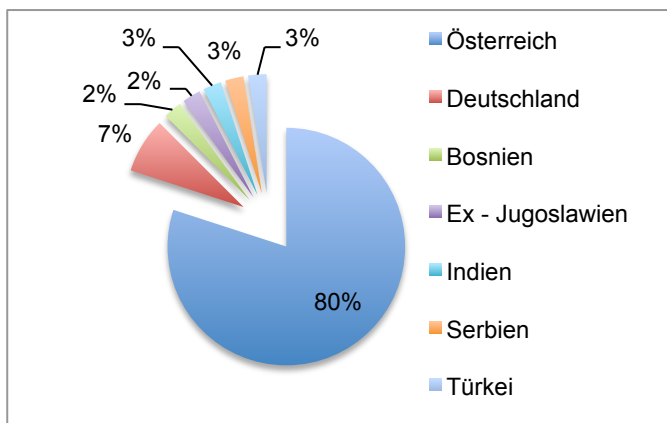
2. ALTER



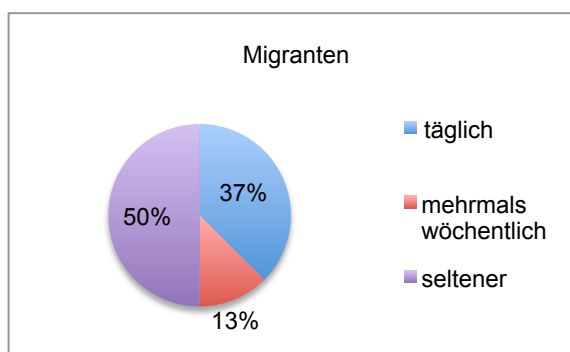
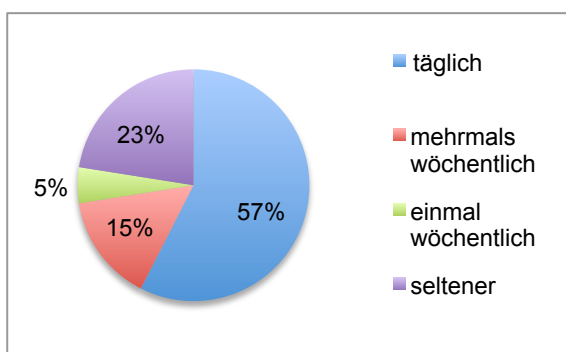
3. BERUFLICHE TÄTIGKEIT



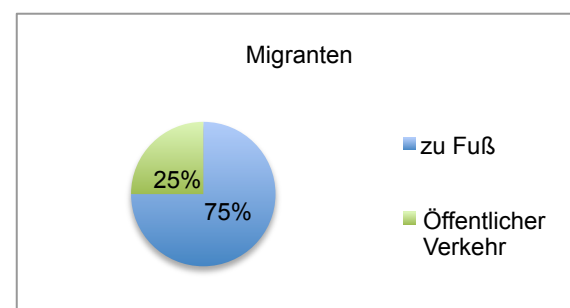
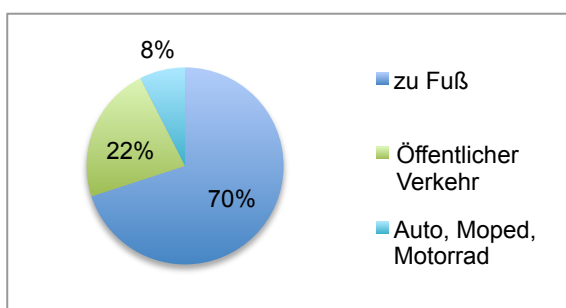
4. ETHNISCHE GRUPPE



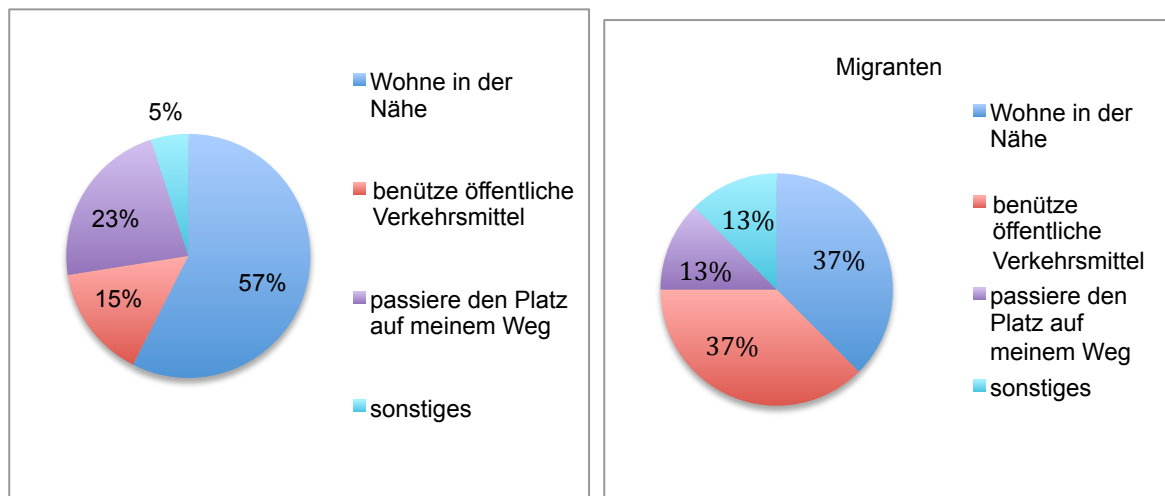
5. WIE OFT KOMMEN SIE AUF DEN PLATZ?



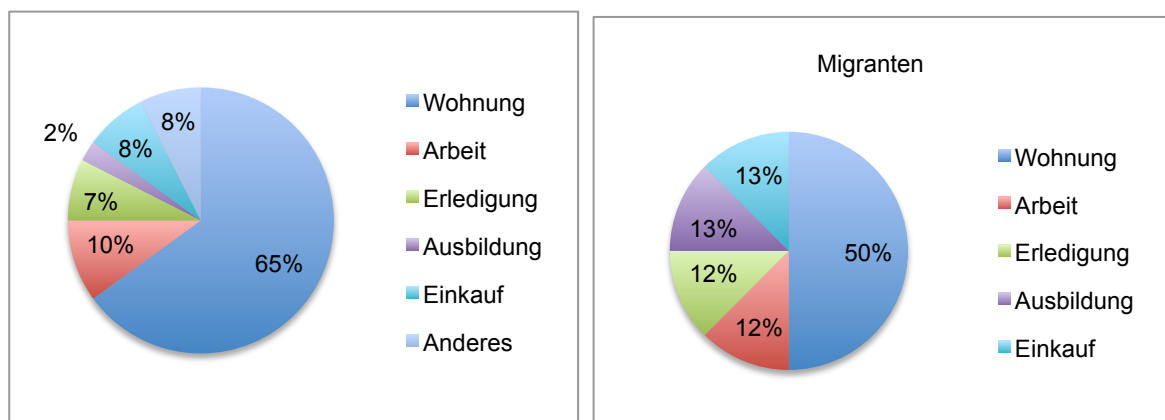
6. WIE SIND SIE HIERHER GEKOMMEN?



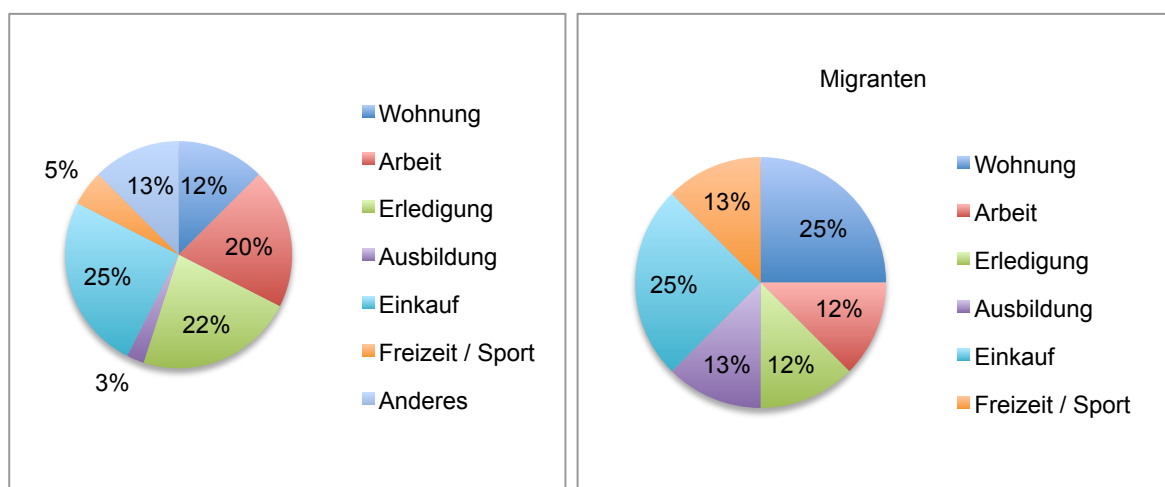
7. AUS WELCHEM GRUND SIND SIE HIER?



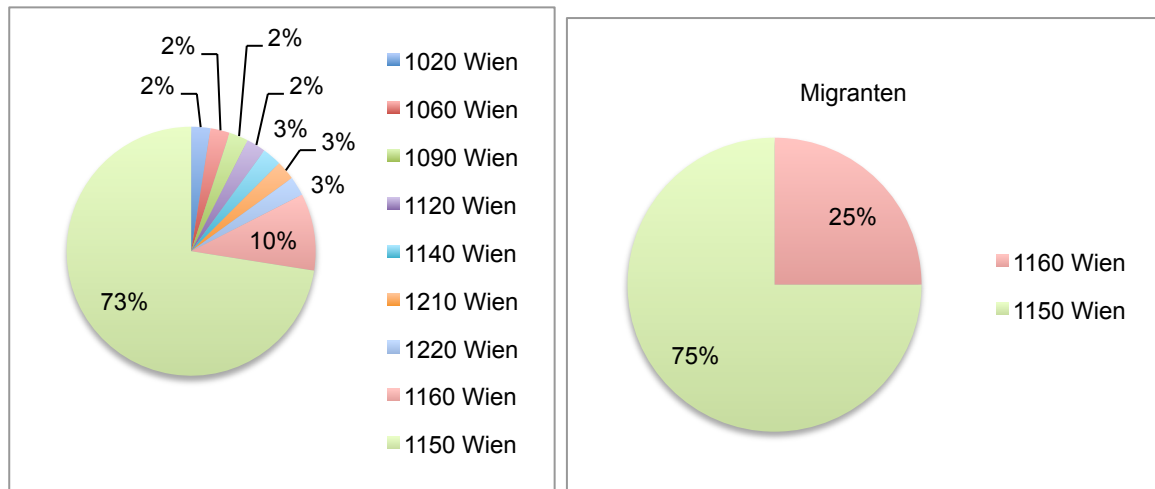
8. WO WAREN SIE BEVOR SIE HIERHER GEKOMMEN SIND?



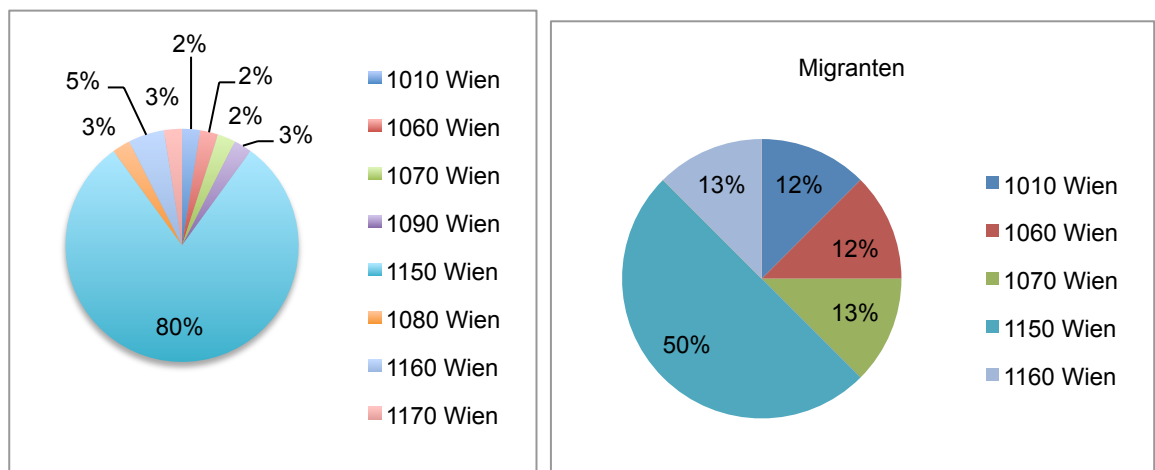
9. WOHIN SIND SIE UNTERWEGS?



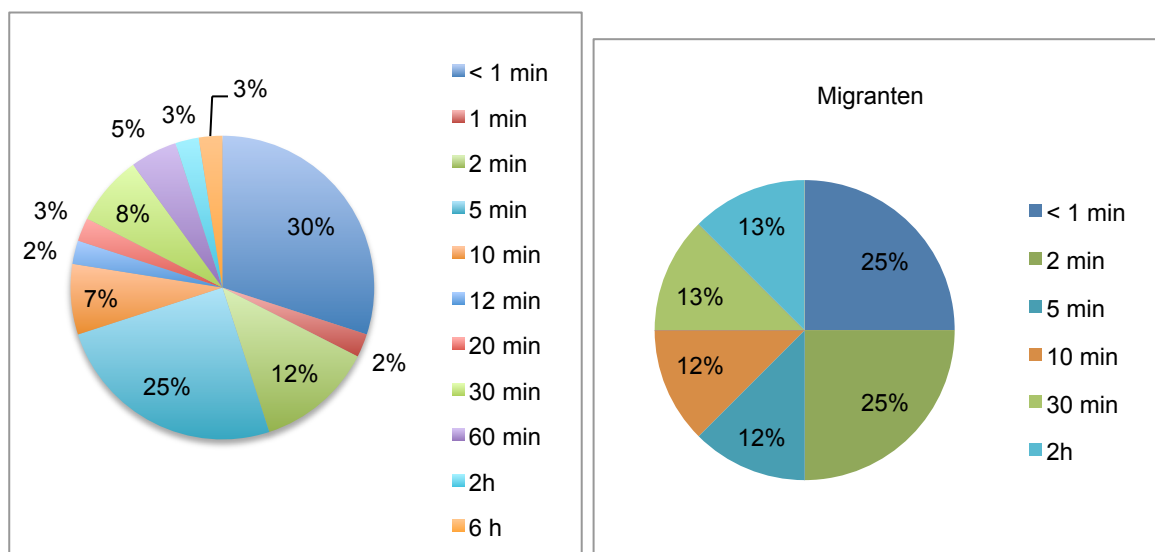
11. BITTE GEBEN SIE DIE POSTLEITZAHL VON IHRER QUELLE AN:



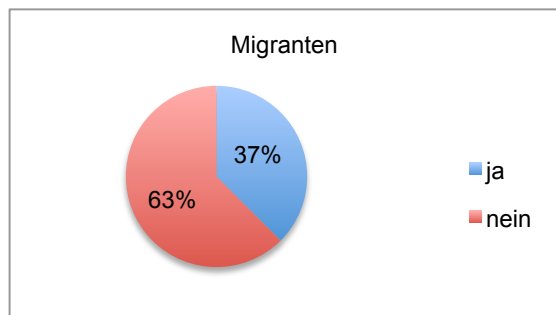
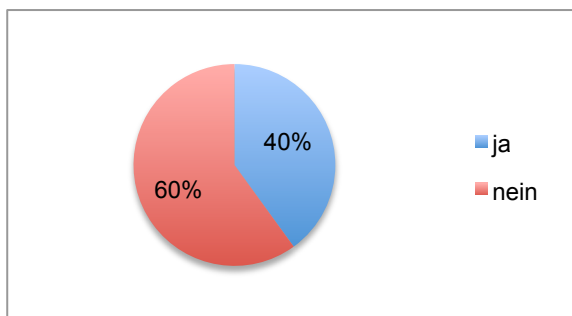
12. BITTE GEBEN SIE DIE POSTLEITZAHL VON IHREM ZIEL AN:



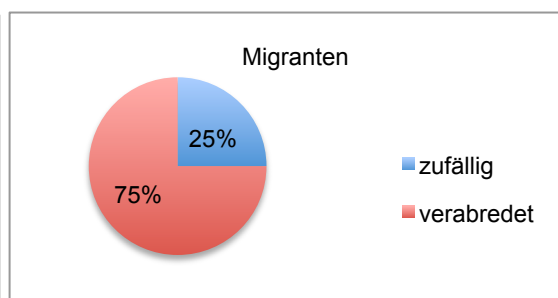
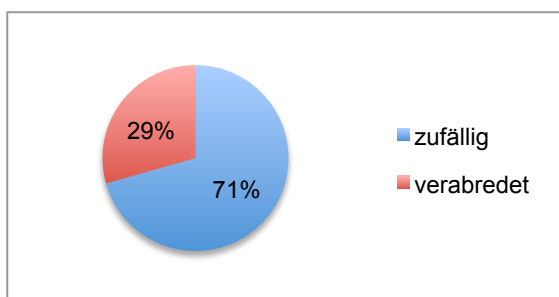
13. WIE LANGE BLEIBEN SIE GEWÖHNLICH HIER?



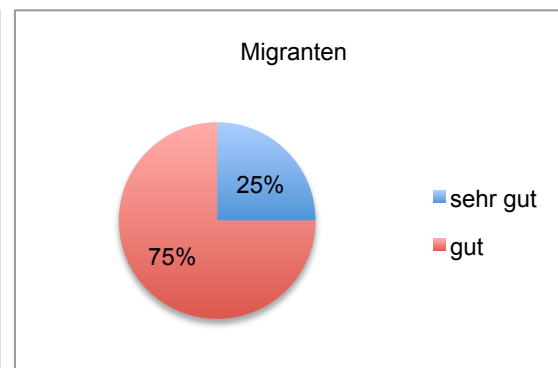
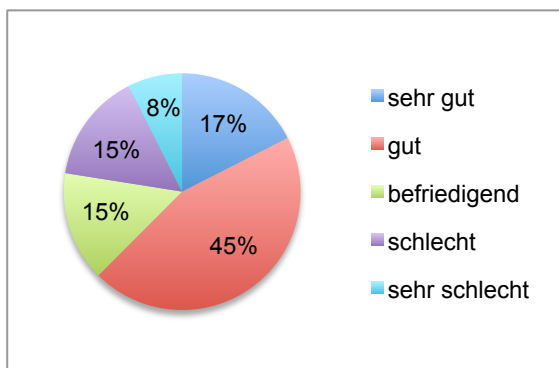
14. TREFFEN SIE HIER HÄUFIG BEKANNTE?



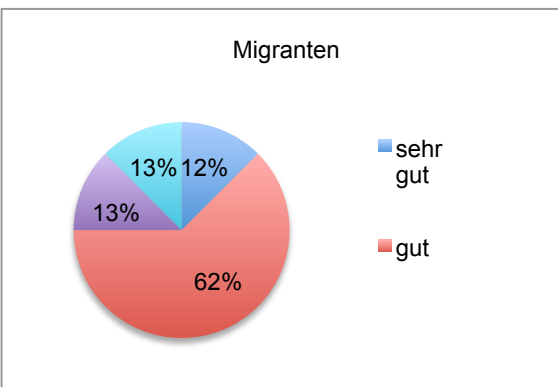
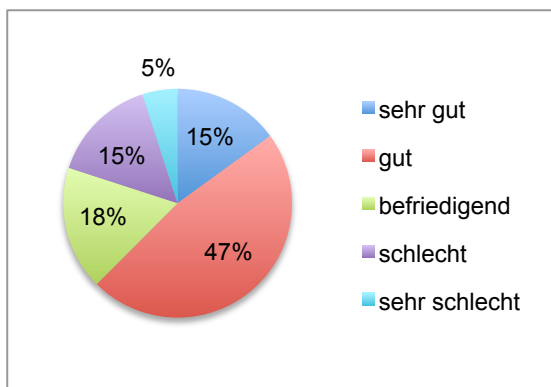
15. WENN JA: ZUFÄLLIG, ODER VERABREDET?



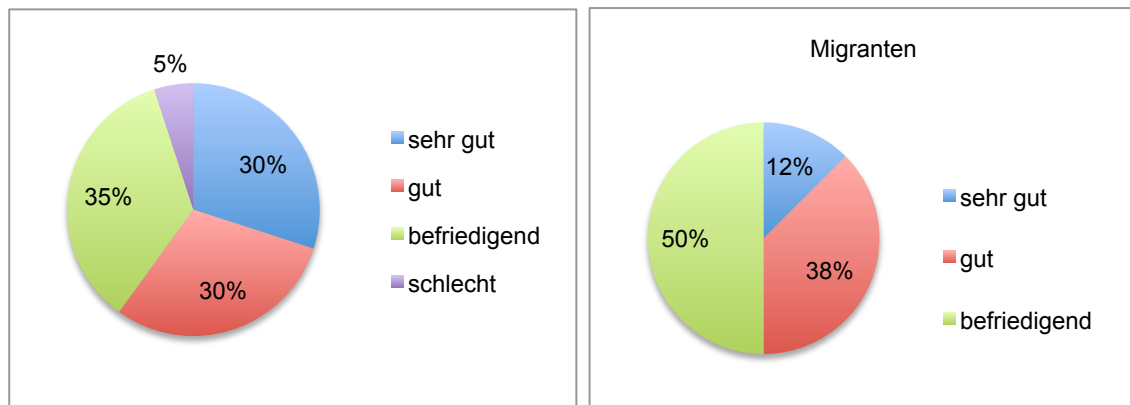
16. BEWERTEN SIE BITTE DIE INFRASTRUKTUR DER NAHVERSORGUNG, GESCHÄFTE UND CAFÉS AM PLATZ:



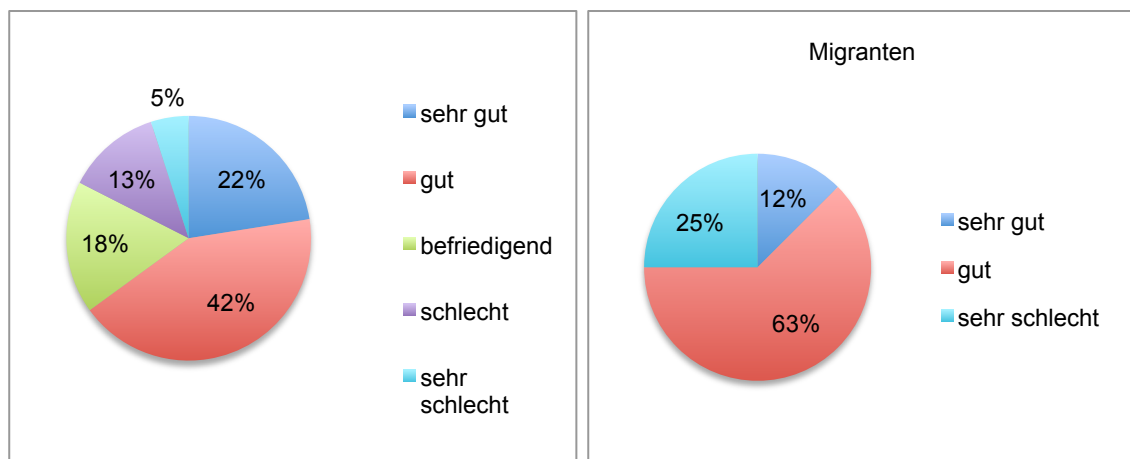
17. BEWERTEN SIE BITTE DIE VERKEHRSSICHERHEIT DES PLATZES:



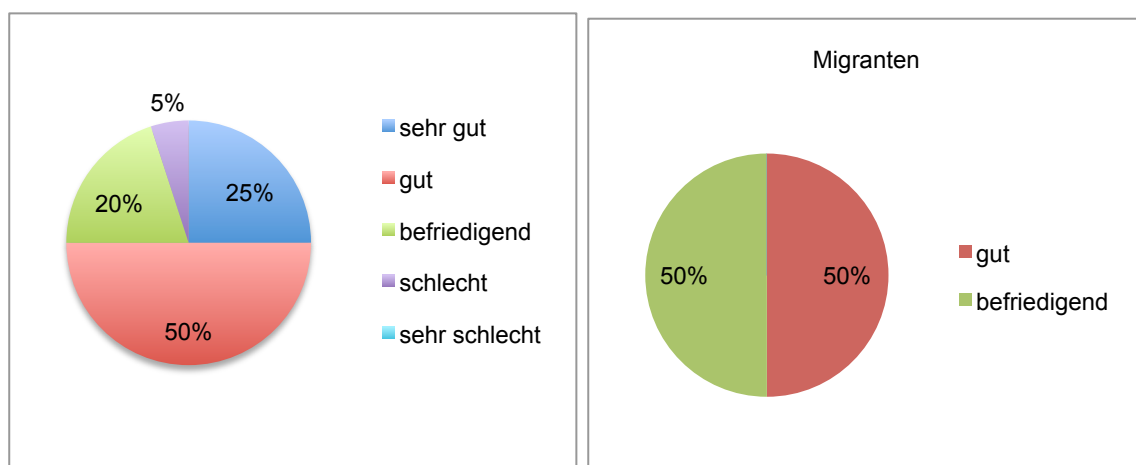
18. BEWERTEN SIE DIE GESTALTUNG DES UMSTEIGEBEREICHES AM PLATZ



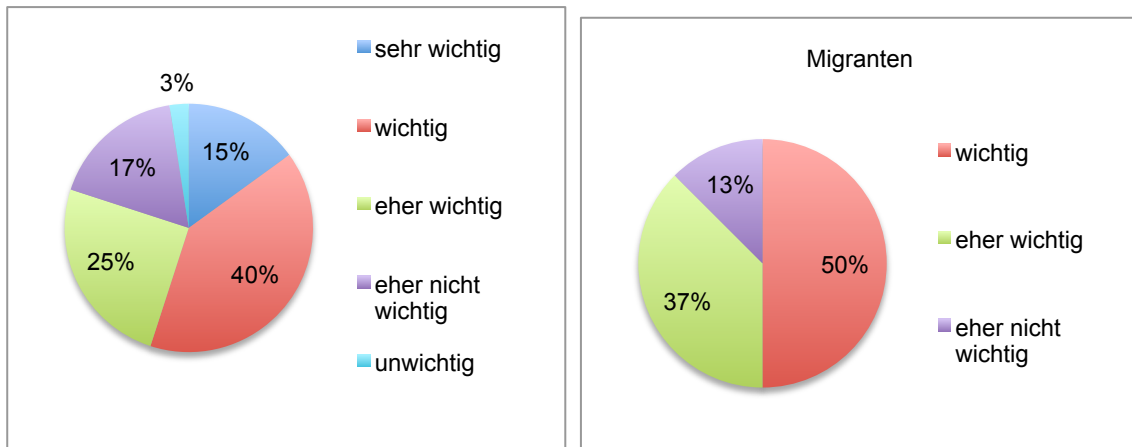
19. BEWERTEN SIE BITTE DIE GESTALTUNG DER AUFENTHALTSBEREICHE (SITZBEREICHE UND GRÜNGESTALTUNG) DES PLATZES:



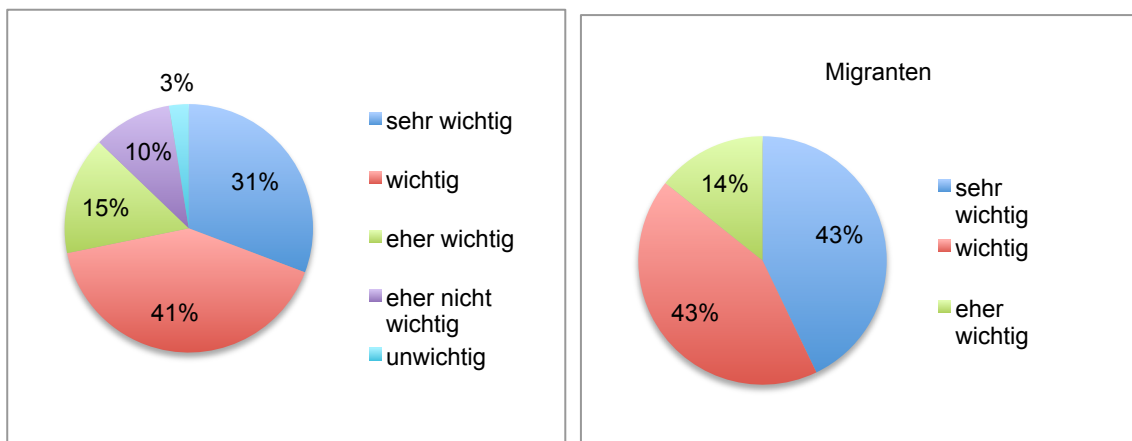
20. BEWERTEN SIE BITTE DIE BESCHAFFENHEIT DER BODENOBERFLÄCHE HINSICHTLICH BARRIEREFREIER, SICHERER UND BEQUEMER ÜBERQUERUNG (Z.B. FÜR ÄLTERE MENSCHEN, MENSCHEN MIT BEHINDERUNG, KINDERWÄGEN, EINKAUFSWÄGEN)



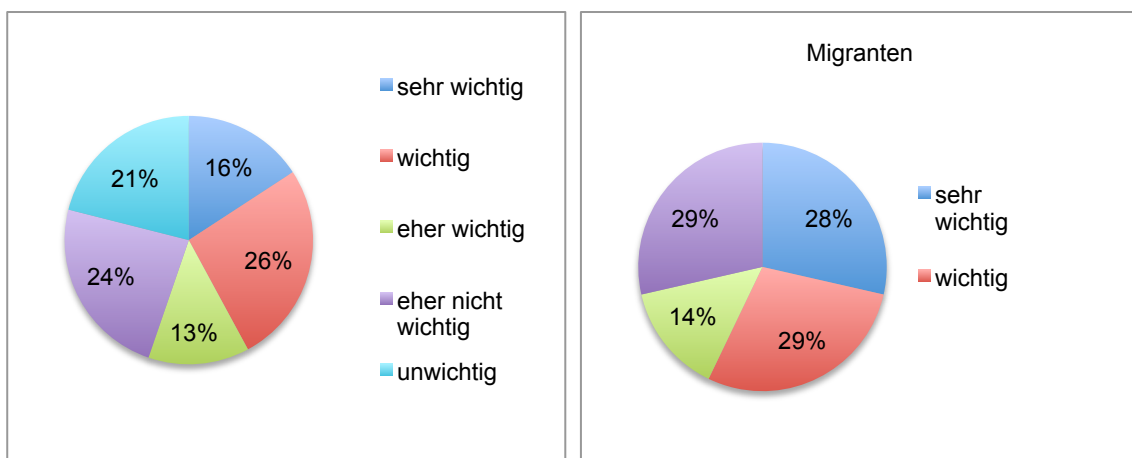
21. FÜR WIE WICHTIG HALTEN SIE MAßNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG (TEMPOREDUKTION, LEISERE BUSSE,..) ZUR VERBESSERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN RAUM?



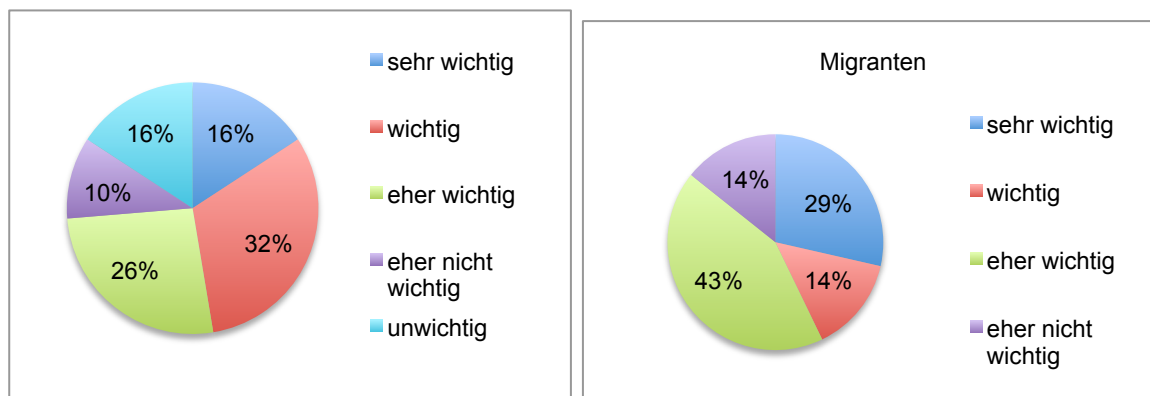
22. FÜR WIE WICHTIG HALTEN SIE MAßNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG (TEMPOREDUKTION , LEISERE BUSSE,..) ZUR VERBESSERUNG DER LEBENSQUALITÄT DER ANRAINER



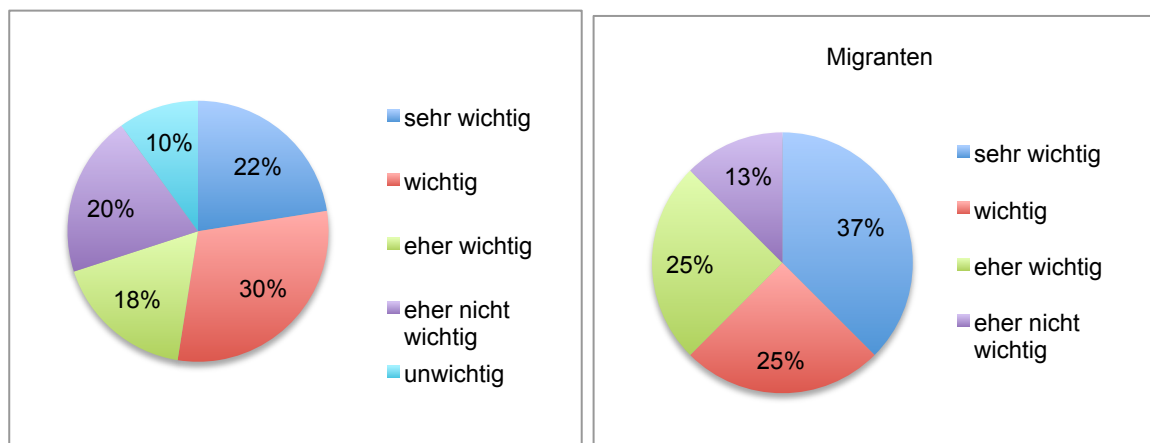
23. SIND SIE FÜR DIE REALISIERUNG VON KUNST IM ÖFFENTLICHE RAUM



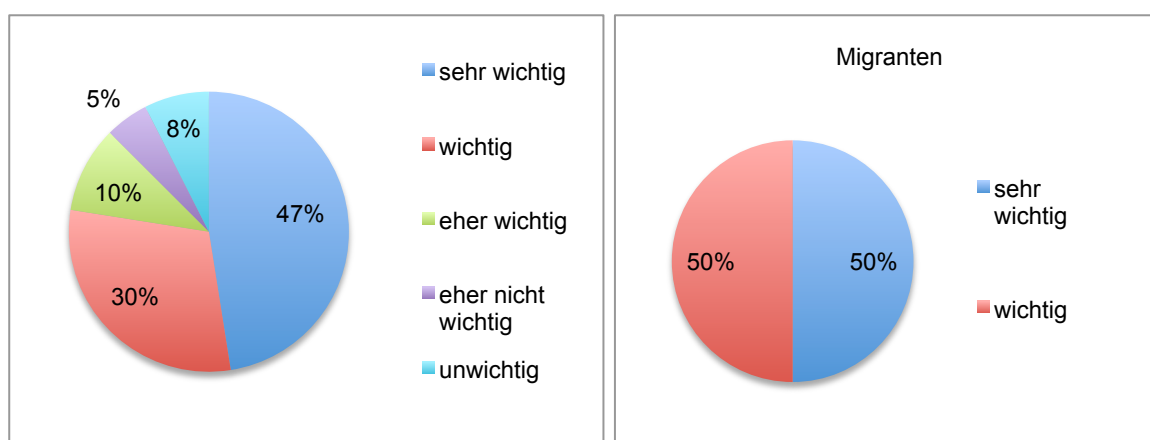
24. SIND SIE FÜR DIE ABHALTUNG TEMPORÄRER MÄRKTE (Z.B. 1X WÖCHENTLICH) ZUR VERBESSERUNG DER NAHVERSORGUNG?



25. SIND SIE FÜR DIE ABHALTUNG VON KULTURVERANSTALTUNGEN (Z.B. BEZIRKSFESTWOCHEN?)



26. FINDEN SIE DIE EINBEZIEHUNG VON BÜRGERN IN FRAGEN DER ENTWICKLUNG UND NEUGESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME WICHTIG?



14.4 FRAGEBOGEN

27. WAS WÄREN FÜR SIE DIE DREI WICHTIGSTEN DINGE, DIE SIE AN DIESEM PLATZ VERBESSERN WÜRDEN?



FRAGEBOGEN - Qualität städtischer Räume

Befragungszeit. Wochentag:_____ Datum:_____ Stunde:_____

Wetter: ☐ sonnig ☐ wolzig ☐ bedeckt ☐ Regenschauer ☐ Regen

1. Wie oft kommen Sie hierher?

- ☐ täglich ☐ mehrmals wöchentlich
- ☐ einmal wöchentlich ☐ seltener

2. Wie sind Sie hierher gekommen?

- ☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad
- ☐ Scooter ☐ Auto, Moped, Motorrad

3. aus welchem Grund sind Sie hier?

- ☐ Wohne in der Nähe ☐ benütze öffentliche Verkehrsmittel
- ☐ verweile auf dem Platz ☐ passiere den Platz auf meinem Weg
- ☐ sonstiges_____

4. Ich bin unterwegs von - nach

- | | |
|---|--------------------------|
| ☐ Wohnung | ☐ |
| ☐ Arbeit | ☐ |
| ☐ Erledigung | ☐ |
| ☐ Ausbildung | ☐ |
| ☐ Einkauf | ☐ |
| ☐ Freizeit / Sport | ☐ |
| ☐ Anderes | ☐ |

5. Bitte geben Sie die Adresse von Quelle und Ziel an

Quelle:

Ziel:

FRAGEBOGEN - Qualität städtischer Räume

6. Wie lange bleiben Sie für gewöhnlich hier? ____h ____min

7. Treffen Sie hier häufig Bekannte?

☐ ja

☐ nein

7.1. Wenn ja:

☐ zufällig

☐ verabredet

7. Bewerten Sie die Infrastruktur im Platzbereich (Nahversorgung, Geschäfte, Café)

☐ sehr gut

☐ gut

☐ befriedigend

☐ schlecht

☐ sehr schlecht

8. Bewerten Sie bitte die Verkehrssicherheit des Platzes (z.B. für Kinder)

☐ sehr gut

☐ gut

☐ befriedigend

☐ schlecht

☐ sehr schlecht

9. Bewerten Sie die Gestaltung des Umsteigebereiches

☐ sehr gut

☐ gut

☐ befriedigend

☐ schlecht

☐ sehr schlecht

10. Bewerten Sie die Gestaltung der Aufenthaltsbereiche (Sitzbereiche und Grüngestaltung) auf dem Platz

☐ sehr gut

☐ gut

☐ befriedigend

☐ schlecht

☐ sehr schlecht

11. Bewerten Sie die Oberflächengestaltung hinsichtlich sicherer und bequemer Benützung (z.B. für ältere und behinderte Menschen, Kinderwagen, Einkaufswagen,...)

☐ sehr gut

☐ gut

☐ befriedigend

☐ schlecht

☐ sehr schlecht

12. Für wie wichtig halten Sie Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (Teporeduktion, leisere Busse, etc.) zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentl. Raum?

☐ sehr wichtig

☐ wichtig

☐ eher wichtig

☐ eher nicht wichtig

☐ unwichtig

FRAGEBOGEN - Qualität städtischer Räume

14. Für wie wichtig halten Sie Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (Temporeduktion, leisere Busse, etc.) zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentl. Raum?

☐ sehr wichtig ☐ wichtig ☐ eher wichtig ☐ eher nicht wichtig ☐ unwichtig

15. Sind Sie für die Realisierung von Kunst im Öffentlichen Raum?

☐ sehr wichtig ☐ wichtig ☐ eher wichtig ☐ eher nicht wichtig ☐ unwichtig

16. Sind Sie für die Abhaltung temporärer Märkte? zur Verbesserung der Nahversorgung

☐ sehr wichtig ☐ wichtig ☐ eher wichtig ☐ eher nicht wichtig ☐ unwichtig

17. Sind Sie für die Abhaltung von Kulturveranstaltungen

☐ sehr wichtig ☐ wichtig ☐ eher wichtig ☐ eher nicht wichtig ☐ unwichtig

18. Was wären für Sie die drei wichtigsten Dinge die Sie am Platz verbessern würden?

1. _____

2. _____

3. _____

19. Finden Sie die Einbeziehung der BürgerInnen in Fragen der Entwicklungen und Neugestaltungen des Öffentlichen Raumes gut?

☐ sehr wichtig ☐ wichtig ☐ eher wichtig ☐ eher nicht wichtig ☐ unwichtig

FRAGEBOGEN - Qualität städtischer Räume

20. Angaben zur Person

22.1 Geschlecht

☐

männlich

☐

weiblich

22.2 Alter

☐

bis 14

☐

15-20

☐

21-30

☐

30-45

☐

45-65

☐

über 65

22.3 Arbeit

☐

Vollzeit

☐

Teilzeit

☐

Ausbildung

☐

zu Hause

☐

Pension

☐

Karenz

☐

Urlaub

☐

sonstiges:.....

22.4 Welcher ethnischen Gruppe gehören Sie an? _____

Danke für Ihre Mithilfe!