



MASSNAHMENKATALOG

Impressum

Texte und Inhalt, Plandarstellungen, Layout:

Lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ Josefstadt
Daniel Cranach, Daniela Schulhofer, Rene Bolz, Walter Vertat,
Gerald Peiker, Andrea Pastori, Andrea Kol, Andrea Überbacher

Text Kapitel „Kinder in der Josefstadt“:

Lokale Agenda 21 Gruppe „Mehr Raum für Kinder“ Josefstadt
Alexander Minichshofer, Marie Pertlwieser

Kontakt:

Agendabüro Josefstadt
Laudongasse 40, 1080 Wien
Tel.: 01 405 55 15 317
Fax: 01 405 55 19
Email: info@agenda-josefstadt.at

Mit freundlicher Unterstützung des lokalen Agenda 21 Teams des Agendabüros Josefstadt.
Betreuung der Gruppe durch Andrea Mann.

Hinweis:

Aus Gründen einer besseren Lesbarkeit wurden teils männliche Formen verwendet,
die aber auch implizit als weibliche Formen zu verstehen sind.

© Lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ Josefstadt,
Wien, Februar 2011

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	
	1.1	Die lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ in der Josefstadt
5		
	1.2	Inhalt des Maßnahmenkataloges
		5
2.	Vision der Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ Josefstadt	6
	2.1	Stadt der kurzen Wege – Erholung im direkten Wohnumfeld
		6
	2.2	Menschengerechte Gestaltung des städtischen Umfelds
		6
	2.3	Verantwortung gegenüber der nächsten Generation
		6
3.	Kurzeinführung in den Bezirk	7
	3.1	Städtebauliche Struktur und Verkehr
		7
	3.2	Übersichtsplan Josefstadt
		7
	3.3	BewohnerInnenbedürfnisse in der Josefstadt
		8
	3.4	Kinder in der Josefstadt
		9 - 13
4.	Schritte zur menschengerechten Stadt	14
	4.1	Langfristiges Ziel
		14
	4.2	Zielführende Maßnahmen
		14
	4.2.1	Bewusstseinsbildung für die veränderte Nutzung des öffentlichen Raums
		15
	4.2.2	Änderung der Verkehrssituation
		16 - 17
		Tempo 30
		20 - 21
		Wohnstraßen und Shared Space
		22 - 23
		Car Sharing
		24
		City Bike
		25
		Fahrradverkehr
		26
		FußgängerInnen
		27
		Sammelgaragen
		28
	4.2.3	Grünflächen und Freiräume
		29
5.	Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Josefstadt	31 - 59
	5.1	Öffentlicher Raum vor Schulen
		32 - 39
	5.2	Plätze und Freiraumbezug schaffen
		40 - 53
	5.3	Straßenzüge neu organisieren
		54 - 59
6.	Schlußwort/Startschuß für eine menschengerechte Josefstadt	60 - 61
7.	Literaturverzeichnis, Quellennachweis und Abbildungsverzeichnis	62



1. Vorwort

1.1 Die lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ in der Josefstadt

Im Rahmen der Lokalen Agenda 21 hat sich im 8. Bezirk die Gruppe „öffentlicher Raum“ zusammengefunden. Die Gruppenmitglieder sind BürgerInnen der Josefstadt, welche sich im Sinne des BürgerInnenbeteiligungsprozesses ehrenamtlich, überparteilich und unentgeltlich für das gemeinsame Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum einsetzen.

Nach ersten Erfolgen, wie etwa dem prämierten Projekt „Josefstädter Sommer“, hat es sich die Gruppe nun zur Aufgabe gemacht, den folgenden Maßnahmenkatalog zu verfassen.

1.2 Inhalt des Maßnahmenkataloges

Der vorliegende Maßnahmenkatalog gibt Ideen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums mit der Vision „von der autogerechten zur menschengerechten Stadt“ wieder. Der wesentliche Inhalt der vorgeschlagenen Maßnahmen beruht auf der Herstellung der Chancengleichheit der Verkehrsträger.

Auf Basis von Begehungen des Bezirks und einer Fotodokumentation wurde eine Analyse des öffentlichen Raums im 8. Bezirk durchgeführt. In weiterer Folge wurden Fallbeispiele ausgewählt und Lösungsansätze erarbeitet.

Zudem wurde ein Beitrag über die Bedürfnisse der Kinder in der Josefstadt durch die lokale Agenda 21 Gruppe „Mehr Raum für Kinder“ für den Maßnahmenkatalog zur Verfügung gestellt.

2. Vision der Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“

Das Leben in einer MENSCHENGERECHTEN Stadt ist unsere Vision!

Die Vision der Agenda Gruppe öffentlicher Raum ist es, von einer auto- zu einer menschengerechten Stadt zu gelangen. Die Stadt wurde in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhundert autogerecht gestaltet, nun ist es an der Zeit, diese unzeitgemäßen Strukturen aufzubrechen und die Stadt wieder menschengerecht zu machen.

2.1 Menschengerechte Gestaltung des städtischen Umfelds

Ein Blick auf die autogerechte Stadt:

Das Auto steht unter der Woche am Parkplatz vor der Haustür. Am Wochenende verlassen viele Menschen mit ihren Autos die unattraktive Stadt, um ihrem Bedürfnis nach Natur und Freiraum nachzukommen. Oder sie fahren in ein Einkaufszentrum am Stadtrand, wo sie ihre Einkäufe dann zu Fuß erledigen.

Ein Blick auf die menschengerechte Stadt:

Eine Menschengerechte Stadt bedeutet die fußläufige Gestaltung und die Zurückgewinnung des öffentlichen Raumes für ALLE Menschen. Es gibt keine Fahrzeuge mehr, die die meiste Zeit nur herumstehen und den Platz für sich beanspruchen. Es ist Platz für Bäume und andere Pflanzen. Kinder können gefahrlos spielen. Die menschengerechte Stadt fördert das miteinander Leben und lässt neue Kontakte zwischen den Generationen und Kulturen entstehen. Die Naherholung ist die ganze Woche über im direkten Wohnumfeld möglich. Anstatt im Einkaufszentrum am Stadtrand weite Strecken zu Fuß zurückzulegen, gehen die Menschen wieder vor Ort einkaufen und beleben somit auch die lokale Wirtschaft.

2.2 Stadt der kurzen Wege – Erholung im direkten Wohnumfeld

Die „Stadt der kurzen Wege“ ermöglicht Wohnen, Erholen, Leben und Arbeiten im nahen Umfeld. Das bedeutet, dass Siedlungsstrukturen und öffentliche Räume so gestaltet sind, dass sie eine hohe Lebens- und Wohnqualität sowie Überschaubarkeit aufweisen.

Die menschenfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums und die Mischung der vorhin beschriebenen Funktionen in der Stadt der kurzen Wege verbessern die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt immens.

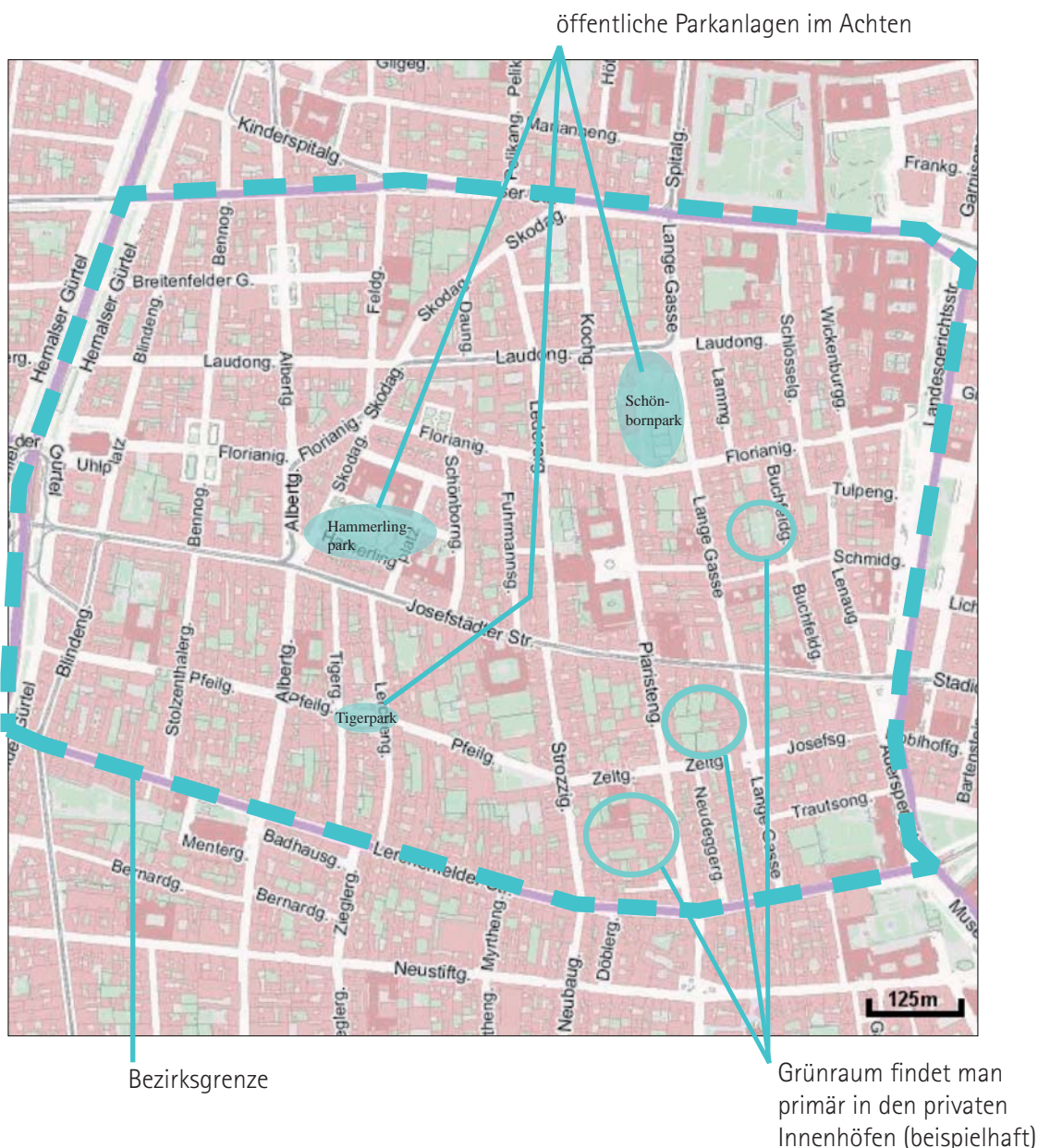
2.3 Verantwortung gegenüber der nächsten Generation

Die Verantwortung für die Erhöhung der Lebensqualität im öffentlichen Raum haben wir auch unseren Kindern, also der nächsten Generation, gegenüber zu tragen. Ein Umfeld, in dem sich Kinder möglichst frei bewegen können, und dieses auch lernen zu tun, ist nicht nur für deren Wohlbefinden wichtig. Diese Freiheit ist auch Basis für deren spätere Auffassung des öffentlichen Raums. Es soll für die nächste Generation normal sein, einen Platz für seine eigenen Bedürfnisse im öffentlichen Raum zu haben. Wie Dr. Harald Frey - Verkehrsplaner an der Technischen Universität Wien - in einem Vortrag der Tuesday Night „Vision autofreie Josefstadt“ erwähnt, ist es ein wesentlicher Unterschied, ob man die ersten Lebensjahre mit dem Blick auf den ruhenden Verkehr oder mit dem Blick auf gestalteten, für jeden Verkehrsteilnehmer gleichsam nutzbaren Straßenraum verbringt. Mit den veränderten Strukturen einer menschengerechten Stadt wird sich der öffentliche Raum mit all seinen Straßen und Plätzen wieder mit MENSCHEN und somit mit LEBEN füllen.

3. Kurzeinführung in den Bezirk

3.1 Städtebauliche Struktur und Verkehr

Der 8. Bezirk in Wien verfügt im Gegensatz zu anderen Bezirken über den geringsten Anteil an Grünflächen (2% der Bezirksfläche) und ist Bestandteil jener dicht bebauten Stadtstruktur, die sich zwischen der Ringstraße und dem Gürtel erstreckt. Aufgrund der historischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen gibt es in der Josefstadt keine großflächigen Freiraumanlagen, die wesentliche Bestandteile des übergeordneten Grünsystems bilden könnten. Im Laufe der letzten vierzig Jahre eigneten sich die AutobesitzerInnen sukzessive den übrigen Straßenraum an, während gleichzeitig die anderen NutzerInnen des öffentlichen Raums zurückgedrängt wurden. Die einzelnen Grünflächen des Bezirks stellen gegenwärtig Klein- und Kleinstinseln im städtischen Grünverbund dar, die über ein begrüntes, fußgänger- und radfahrerfreundliches Netz mit größeren Grünräumen, vor allem mit dem Rathaus-Park und dem Gelände des Alten AKH, verbunden werden sollten. Zirka zwei Drittel der Straßen sind Anliegerstraßen und dienen nur dem Zu- und Abbringer-Verkehr.



3.2 BewohnerInnenbedürfnisse in der Josefstadt

Aus der Lebensqualitätsstudie der Stadt Wien 2008, geht hervor, dass sich etwa 50 % der befragten Personen eine Verbesserung der Grünraumsituation in ihrer Wohnumgebung wünschen. 40 % der BewohnerInnen der Josefstadt wünschen sich eine Begrünung ihres Innenhofs und fast 30 % der Josefstädter wünschen sich mehr Wohnstraßen und Fußgängerzonen. Etwa 45 % der BewohnerInnen der Josefstadt sprechen sich für den Bau von Sammelgaragen aus.

Weiters wünschen sich etwa 40 % der BewohnerInnen den Ausbau des Radverkehrs. Eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird hingegen mit nur ca. 10 % gewünscht. Dies lässt darauf schließen, dass die Josefstadt verkehrstechnisch sehr gut angebunden ist. Diese Tatsache bietet aus unserer Sicht auch optimale Voraussetzungen den ruhenden als auch fließenden Verkehr in der Josefstadt zu reduzieren.



BewohnerInnen im Zuge der Straßensperren (Josefstädter Sommer), Albertgasse



BewohnerInnen im Zuge der Straßensperren (Josefstädter Sommer), Lange Gasse

3.3 Kinder in der Josefstadt

Ein Darstellung der Situation in der Josefstadt,
verfasst durch die lokale Agenda 21 Gruppe „Mehr Raum für Kinder“

Kinder haben das Recht auf Ruhe und Freizeit, auf Spiel und altersgemäße aktive Erholung sowie auf freie Teilnahme am kulturellen und künstlerischen Leben!

(Artikel 31 der UN-Kinderrechtskonvention)

Die Josefstadt ist Lebensraum für viele Menschen mit ebenso vielen, wie auch unterschiedlichen Ansprüchen. Auch Kinder haben das Recht, in der Stadt zu leben, diese zu erobern, zu entdecken, sich zu entwickeln und zu entfalten. Das Platzangebot im verdichteten städtischen Raum ist allerdings knapp, die Nutzungskonkurrenz recht hoch. Die Wertigkeiten sind dabei nicht immer gerecht verteilt. Vor allem der motorisierte Verkehr nimmt einen großen Anteil des öffentlichen Raumes ein. Die Fläche des Kleinkinderspielplatzes am Albertplatz entspricht beispielsweise etwa 5 - 6 Parkplätzen – geschätzte 100 Kinder haben Freude auf einer Fläche, welche die Mobilität von wenigen Erwachsenen bequemer macht. Der motorisierte Verkehr ist nicht nur Platzkonkurrent sondern auch eine große Gefahrenquelle für Kinder. So passiert es, dass Eltern ihre Kinder im Interesse ihrer eigenen Sicherheit einschränken müssen.

Das steht in direktem Widerspruch zum Bedürfnis von Kindern, ihre Lebenswelt aktiv und selbständig erkunden und erobern zu können. Allgemein gilt Wien als grüne Stadt, allerdings befindet sich der überwiegende Teil dieses Grünraumes in den äußeren Bezirken. Jene Freiflächen, die in der Josefstadt vorhanden sind, sind für Kinder zu einem großen Teil nicht nutzbar (z.B. unzugängliche Innenhöfe, Parkplätze, abgesperrte Grünflächen). Institutionelle Angebote stellen nur eingeschränkt eine echte Alternative zu öffentlichen Freiräumen dar, sie sind vielfach mit Kosten verbunden.



Bedeutung von Spiel- und Freiräumen für die Entwicklung von Kindern:

Bei Bewegungsspielen entwickeln Kinder wichtige psychomotorische Fähigkeiten wie Geschicklichkeit, Gleichgewichts- und Orientierungssinn. Beim Spiel mit anderen Kindern erwerben sie wichtige soziale Grundfähigkeiten wie Einfühlungsvermögen, Hilfsbereitschaft und Kooperationsfähigkeit. Auch die Sprachkompetenz wird beim Spielen mit anderen Kindern verbessert. Im Spiel lernen Kinder aufmerksam zu sein, sich zu konzentrieren und sich nicht ablenken zu lassen. Außerdem wird ihre Ausdauer trainiert. Auf ihren Wegen zum Kaufladen, zur Schule, zum Freund oder einfach beim „Streunen“ durch das Wohn- und Schulgebiet entwickeln die Kinder eine Vorstellung von ihrem Lebensraum - sie bauen kognitive Landkarten ihrer Lebenswelt auf (Görlitz u.a., 1998). Bei der eigenständigen Erkundung ihres Wohn- und Schulumfeldes werden Kinder außerdem selbständig und unabhängig. Aus diesen Gründen ist die selbständige Mobilität von Kindern in ihrem Wohnumfeld sehr wichtig für ihre Entwicklung. Die schrittweise Aneignung eines sich allmählich ausdehnenden Lebensraumes ist eine wichtige Grundlage für eine angemessene physische, psychische und soziale Entwicklung im Kindesalter (Kahlert, 1998).

Immer öfter kommt es zu psychischen und physischen Auffälligkeiten bei Kindern, was unter anderem auf die mangelnden Frei- und Bewegungsräume zurückgeführt werden kann.

Auswirkungen des Mangels von Spiel- und Freiräumen auf die Entwicklung von Kindern:

Die psychomotorischen Fähigkeiten von Kindern haben sich in den letzten 30 Jahren deutlich verschlechtert. Viele Kinder sind nicht mehr fähig, einfache psychomotorische Leistungen zu erbringen. Sie laufen auf geraden Strecken Zickzack, sie bewegen Arme und Beine im falschen Rhythmus, sie können nicht rückwärts gehen, ihre Muskulatur ist schlaff und viele haben Haltungsschäden.

Diese Entwicklung ist besonders dramatisch in den Großstädten. Kinder, die in einer durch den Verkehr gefährdeten Umgebung wohnen, wachsen sozial isoliert auf. Sie haben im Vergleich zu den Kindern mit einem verkehrssarmen Wohnumfeld weniger Spielkameraden und weniger intensive Kontakte mit den Kindern aus der Nachbarschaft. Die Auswirkungen von Bewegungsmangel durch schlechte Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld können sich auch im Bereich der sozialen Fertigkeiten zeigen. Kinder mit schlechten psycho-motorischen Leistungen besitzen einen geringeren Beliebtheitsgrad als Kinder mit guten psychomotorischen Leistungen. Den Kindern fehlt es auch in der Josefstadt an Raum, den sie in kreativer Form nutzen können. Spielplätze stellen nur zum Teil einen Ersatz dar, sie sind räumlich sehr beschränkt und bieten meist außer einer Sandkiste keine Chance Spielraum kreativ zu gestalten und zu nutzen. Diese vorgegebene Umwelt widersteht aktiven kreativen Interventionen.



Kinder beim Basteln und Spielen im Rahmen des Josefstädter Sommers 2010

3.4 Kinder in der Josefstadt

Es ist positiv festzuhalten, dass Zahl und die Qualität von Spielplätzen in der Vergangenheit zugenommen hat. Kinder brauchen jedoch mehr als eine Sandkiste und eine Rutsche. Das Anregungspotenzial von Spielplätzen ist in der Regel sehr gering (Deutsches Kinderhilfswerk, 2010). Zwar können Kinder mit ihrer Phantasie einige Defizite dieser künstlichen Umwelt ausgleichen, unbewusst passen sie aber ihr Spielen an die Umgebung an. Auf Spielplätzen sind kaum Kinder zu beobachten, die nachlaufen spielen, sobald denselben Kindern eine große Freifläche zur Verfügung steht, gibt es kein Halten mehr und es wird bis zur Erschöpfung gelaufen.

Vielerorts stehen diese Räume nicht in der unmittelbaren Wohnumgebung, an für die Kinder allein erreichbaren Orten, zur Verfügung. Dass dieses direkte Bewegungsumfeld jedoch besonders wertvoll ist, betont die Freiburger Kinderstudie.

Der Aktionsraum von Kindern gliedert sich nach der Freiburger Kinderstudie in drei Zonen:

- Zone 1. Unmittelbares Umfeld der Wohnung.
- Zone 2. Nahraum der Wohnung im 50m Radius
- Zone 3. „Streifraum“ ein Radius von 100 bis 150m von der Wohnung

Viele Kinder verbringen den größten Teil ihrer Freizeit in der elterlichen Wohnung (Verhäuslichung). Der Straßenraum ist zum Spielen zu gefährlich und für das Spiel im Freien müssen Spielplätze, Sportvereine oder andere Freizeiteinrichtungen aufgesucht werden, wozu häufig die Transport- und Begleitdienste der Eltern erforderlich sind. Viele Eltern sind dazu aus verschiedenen Gründen nicht in der Lage.

Kinder verlieren damit immer mehr die Möglichkeit zum spontanen und unbeaufsichtigten Spielen mit Gleichaltrigen im Umfeld ihrer Wohnung, immer mehr Kinder sitzen nachmittags vor dem Fernseher, dem Videogerät oder dem Computer. An die Stelle von unmittelbaren und authentischen Erfahrungen, die Kinder in ihrem Wohnumfeld machen können, treten virtuelle Medienerfahrungen aus zweiter Hand. Die Folgen dieser Entwicklung sind Bewegungsmangel, Mangel an Kontakt mit Gleichaltrigen, exzessiver Fernsehkonsum und Unselbständigkeit. Aus diesen Gründen haben Kinder heute häufig keine guten Chancen, ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten altersgemäß zu entwickeln.

Von diesem Trend sind jedoch keineswegs alle Kinder gleichermaßen betroffen. Ob und in welchem Maße „Verhäuslichung“, „organisierte Kindheit“ und „Medienkindheit“ den Kinderalltag prägen, hängt ganz entscheidend von den Bedingungen im unmittelbaren Wohnumfeld (Aktionsraum) ab. Bei einem kinderfreundlichen Wohnumfeld spielen Kinder durchschnittlich 90 Minuten pro Tag draußen mit Gleichaltrigen und ohne Aufsicht. Ganz anders sieht der Alltag von Kindern aus, die in einem Wohnumfeld mit schlechter Aktionsraumqualität für Kinder (starker und schneller Verkehr) aufwachsen. Diese Kinder spielen kaum noch ohne Aufsicht mit Gleichaltrigen außerhalb der Wohnung (im Durchschnitt nur 30 Minuten pro Tag). Kinder aus Wohngebieten mit einer für sie guten Aktionsraumqualität können ihre Fähigkeiten daher altersgemäß entwickeln, Kinder in für sie ungünstigen Wohngebieten weisen häufig psychomotorische, kognitive und soziale Defizite auf.

3.4 Kinder in der Josefstadt

Die Freiburger Kinderstudie zeigt, dass von allen berücksichtigten Bedingungen die Aktionsraumqualität den Kinderalltag am stärksten beeinflusst. Das gilt besonders für die frei verfügbare Zeit am Nachmittag und frühen Abend. Die Merkmale der unmittelbaren Wohnumgebung haben auf die Zeitverwendung von Kindern einen erheblich größeren Einfluss als die Merkmale Alter, Geschlecht, Familienstatus, Erwerbstätigkeit und Bildungsmilieu der Eltern. Das ist ein außerordentlich bedeutsames Ergebnis, denn es zeigt, dass die wichtigste Determinante für den Kinderalltag kommunalpolitisch gestaltbar ist. Werden diese Bedürfnisse von Kindern in der politischen Gestaltung nicht ausreichend berücksichtigt, so ist auch mit gesellschaftlichen Konsequenzen zu rechnen. Beispielsweise sei ein steigender Bedarf an psychologischer und medizinischer Betreuung von Kindern und Jugendlichen genannt, der sich u.a. auch in Form von steigenden Kosten niederschlägt.

Deshalb fordern wir für die Josefstädter Kinder eine Verbesserung des Lebensraumes und damit der Lebensqualität.

Allgemeine Forderungen der Agenda Gruppe „Mehr Raum für Kinder“:

1. Mehr Platz für Kinder!

Kinder müssen auch im innerstädtischen Lebensraum die Möglichkeit haben sich kindgerecht entwickeln zu können. Kindern steht im Achten zu wenig Fläche zur Verfügung!

2. Kindgerechte Gestaltung von Spielplätzen.

Die Spielplätze im Achten entsprechen nicht den Erfordernissen, damit sich Kinder ihrem Alter entsprechend entwickeln können.

3. Räume für den Winter

Winter in der Stadt ist für Kinder und Eltern eine große Belastung. Bereitstellung von Räumen zur Nutzung als Spielraum bei Schlechtwetter im Winter. (z.B.: Turnsaal) ist wünschenswert.

4. Wohnstraßen

Die einzigen Kinder, die in Wohnstraßen im Achten spielen, befinden sich auf den Verkehrschildern. Es handelt sich in der Realität um verkehrsberuhigte Parkplätze. Wohnstraßen können auch so gestaltet werden, dass zusätzlich Spielflächen für Kinder geschaffen werden.

5. Nahversorgung

Auf den ersten Blick haben Kinder und Nahversorgung nicht viel gemeinsam, aber eine funktionierende Nahversorgung bedeutet weniger Verkehr und mehr Zeit von Eltern für Ihre Kinder. Nahversorgung bedeutet nicht nur den Supermarkt in der Nähe sondern Handel jeglicher Form und Handwerk in der Umgebung.

6. Stopp der fortschreitenden Privatisierung öffentlichen Raumes.

Flächen, die früher der öffentlichen Nutzung insbesondere durch Kinder zur Verfügung standen, werden oft kommerziellen Interessen geopfert. Wir fordern ein Ende dieser Praxis.

Auswahl konkreter Forderungen der Agenda Gruppe „Mehr Raum für Kinder“: Erweiterung Spielplatz Albertplatz „Spielplatz statt Hundekotwiese“

Stufen Schönbornpark: Ausgang Lange Gasse „Rampe ist schön und gut, aber...“

Der Ausgang zur Straße erfolgt über zwei Treppenläufe, einer davon ist mit einer Rampe versehen, beim wichtigeren zur Straße hin sind in Summe vier Stufen zu überwinden (davon zunächst eine, dann folgt ein größerer Absatz, dann folgen 3 Stufen), was sich mit Kinderwagen unmöglich gestaltet.

Vorschlag zur Umgestaltung: Aus 3 + 1 mach 2 x 2

Zwei Stufen auf einmal zu überwinden, stellt mit einem Kinderwagen kein Problem dar. Es wäre im gegebenen Fall leicht möglich, die vorhandene Situation durch eine Umaufteilung hin zu 2x2 Stufen zu ändern. Eine Rampe wäre natürlich eine noch bessere Lösung, da diese dann auch einen Zugang für RollstuhlfahrerInnen ermöglichen würde.

Bitte nicht Rauchen auf Wiens Spielplätzen

Rund um Bänke und Tische auf den Spielplätzen finden sich viel zu viele weggeworfene Zigarettenstummel, die von den Kleinkindern aufgesammelt oder noch schlimmer, in den Mund gesteckt werden. Dass dies nicht nur unhygienisch sondern auch ungesund ist, muss nicht extra erwähnt werden.

Vorschlag zur Umgestaltung:

Da es offensichtlich keine Selbstverständlichkeit darstellt, fordern wir Rauchverbotschilder für Kinderspielplätze und entsprechende Kontrolle.

Sorgenkind Tigerpark

Der Tigerpark ist ein Platz der definitiv besser für die Interessen von Eltern und Kindern genutzt werden könnte.

Vorschlag zur Umgestaltung:

Erweiterung der Spielgeräte und Lösung für die immer offenstehende Zauntüre. Diese ist meistens offen, da der Park zum Durchgang weiter zur Pfeilgasse genutzt wird. Nutzung der ehemaligen Hundezone bzw. Umgestaltung als Kleinkindspielplatz, da bereits ein Zaun, sowie Wiese und Bäume vorhanden wären.

Allgemein kann der Hamerlingpark als Vorbild betrachtet werden: große, offene Wiese zur allgemeinen Nutzung, es ist erstaunlich sauber im Park, weil die NutzerInnen darauf achten. Hier wird deutlich, dass die Zufriedenheit der NutzerInnen dazu führt, dass der öffentliche Raum sauber gehalten wird. Es gibt einen eigenen Bereich für große Kinder, Ballspielplatz, Kleinkinderspielplatz mit guter Gestaltung und vielen Möglichkeiten. Der Schönbornpark hätte eigentlich gleiches Potential.

4. Schritte zur menschengerechten Stadt

4.1 Langfristiges Ziel

- Alle Menschen können wieder auf der Straße ohne Lebensgefahr unterwegs sein und Kinder können sich wieder frei im öffentlichen Raum bewegen.
- Ruhender Verkehr wird von der Straße weggenommen und wird in Sammelgaragen verlagert (optisch autofreier Bezirk).
- Durchfahrt des Bezirks mittels PKW nur noch über drei Hauptverkehrsadern.
- Rückgewinnung von derzeit durch Autos genutzte Flächen zu nutzbaren Freiräumen für die Allgemeinheit.

4.2 Zielführende Maßnahmen

Generell

- Bewusstseinsbildung für die veränderte Nutzung des öffentlichen Raumes.
- Nutzung der Straßen für alle Menschen zum gleichen Teil ermöglichen.

Verkehr

- Einführung von Tempo-30-Regelung im gesamten Bezirk.
- Verstärktes Umsetzen von Wohn- bzw. Spielstraßen bzw. Ausweitung der vorhandenen Wohn- bzw. Spielstraßen.
- Ermöglichung von Car Sharing auf öffentlichem Grund.
- Ausweitung des Citybike Systems (derzeit nur am Rande der Josefstadt vorhanden).
- Ausbau des Radwegenetzes sowie das Radfahren gegen die Einbahn ermöglichen.
- Ausbau und Verbreiterung der Fußgängerwege.
- Barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raums.
- Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs.
- Neubauten und Altbausanierungen ohne zugehörige Stellflächen ausführen, Garagen in Erdgeschoßzonen nicht mehr genehmigen
- Förderung des Umstiegs von Autoverkehr auf andere Verkehrsformen durch Zustelldienste für Einkäufe, zur Verfügung stellen von Transporthilfen für Einkäufe, Startpaket für die öffentlichen Verkehrsmittel mit Gratisfahrtscheinen für neu zugezogene Personen, Mobilitätsmappe etc.

Grünflächen und Freiräume

- Verstärkte Begrünung und Bepflanzung, Einsetzen von Stadtmobiliar wie zum Beispiel Sitzbänke und Trinkbrunnen etc.
- Einführen von kleinen Grün- und Spieloasen im Bezirk, „Mikroparks“ und deren Vernetzung

4.2.1 Bewusstseinsbildung für die veränderte Nutzung des öffentlichen Raumes

Argumente für eine Reduktion des PKW-Verkehrsaufkommens:

- Von 7.500 Stellplätzen sind 4.450 Stellplätze im öffentlichen Raum zu finden, dabei bleibt wenig Platz für andere Nutzungen.
- 37% der Bevölkerung (AutonutzerInnen) bestimmen über die Aufenthaltsqualität der restlichen 63%!
- 95% der Zeit steht ein Auto geparkt im öffentlichen Raum und vermindert dadurch die Freiraumqualitäten für andere BürgerInnen.
- Ein PKW kostet 500 Euro pro Monat, die Jahreskarte der Wiener Linien kostet im Verhältnis dazu nur ein Zehntel dieser Summe.
- Verringerung der Lärmbelästigung.
- Verbesserung der Luft in der Stadt.
- Reduktion der Verkehrsunfälle.
- Der motorisierte Individualverkehr ist in Wien seit Jahren rückläufig, diese Tatsache ist aufzugreifen.

POSITIVBEISPIEL DER VERÄNDERUNG IN WIEN:



Wallensteinplatz vorher



Wallensteinplatz nachher

BEISPIELHAFTER VORSCHLAG FÜR DIE JOSEFSTADT:



Lange Gasse/ Ecke Laudongasse
derzeitiger Zustand



Lange Gasse/Ecke Laudongasse
Vorschlag nachher

4.2.1 Bewusstseinsbildung für die veränderte Nutzung des öffentlichen Raums

Beispiel Josefstädter Sommer – temporäre Straßensperren

Eine Idee der Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“

In den Sommermonaten wurden an den Wochenenden Straßenabschnitte in der Josefstadt gesperrt, autofrei gemacht und für alternative Nutzungen freigegeben. Die gesperrten Straßenabschnitte wurden teilweise von Institutionen aus der Josefstadt bespielt, grundsätzlich standen sie den AnrainerInnen für eigene Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die gesperrten Straßen sollen dabei zum Benützen anregen. Mit den temporären Straßensperren wurde das Ziel verfolgt, die Sichtweise auf den öffentlichen Raum in der Josefstadt zu erweitern. Die Straßenräume sollten nicht nur dem KFZ-Verkehr, mit Fußgängerführung am Rand, zur Verfügung stehen, sondern einladen, die Straßen einmal anders zu nutzen. Wenn die Autos aus den Straßenräumen entfernt sind, zeigt sich, wie viel öffentlicher Raum eigentlich in der Josefstadt vorhanden ist. Gerade in der dicht bebauten Josefstadt mit wenigen Freiflächen, soll mit diesem Projekt bewusst gemacht werden, dass mit dem öffentlichen Raum sorgfältig umgegangen werden muss. Die Josefstadt eignet sich für ein solches Programm im Besonderen, da viele BewohnerInnen am Wochenende mit dem Auto das Wochenenddomizil aufsuchen, und die Autos daher gar nicht in der Stadt sind. Jeweils an Samstagen der Sommermonate Juli, August und September wurden verschiedene Straßenabschnitte in der Josefstadt von 11 Uhr bis 22 Uhr für den Autoverkehr gesperrt. Aktivitäten wie zum Beispiel Freunde treffen, sitzen und plaudern, Fußball und Brettspiele spielen, Fahrrad- und Rollerfahren für Kinder im geschützten Bereich, Picknicken auf der Straße, gemütlich in Liegestühlen liegen und lesen, tanzen, Kinderschminken und Basteln, Grillen, Wasserplanschen wurden dadurch für die BewohnerInnen direkt vor der Haustür ermöglicht. Das Projekt erfreute sich über eine rege Beteiligung durch die BewohnerInnen, insbesondere Kinder und Jugendliche. Ziel der Gruppe ist es nun, dieses Projekt in einer Regelmäßigkeit im nächsten Sommer fortzuführen.

POSITIVBEISPIEL JOSEFSTÄDTER SOMMER:



Relaxen auf der gesperrten Straße

Josefstädter Sommer, Albertgasse

POSITIVBEISPIEL:

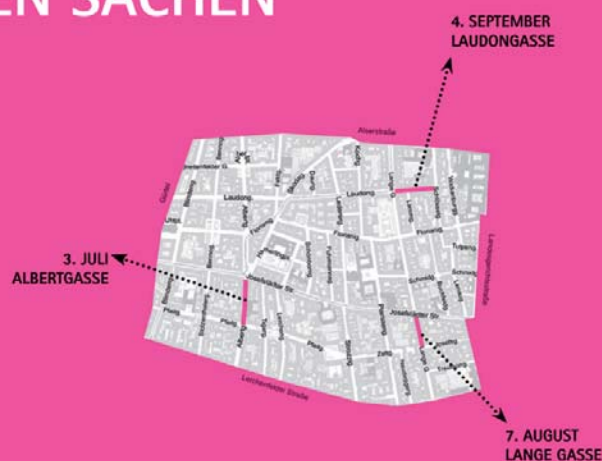
Projekt der lokalen Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“

DIE ASPHALTPIRATEN LADEN ZUM JOSEFSTÄDTER SOMMER!



PICKNICKEN.
SCHACH SPIELEN.
FAHRRAD FAHREN.
SKATEN.
SONNE TANKEN.
ANDERE IDEE?

NIMM DEINE SIEBEN SACHEN
UND KOMM HIN!



3. 7. 2010 ALBERTGASSE zwischen JOSEFSTÄDTER STRASSE und PFEILGASSE
7. 8. 2010 LANGE GASSE zwischen JOSEFSTÄDTER STRASSE und ZELTGASSE
4. 9. 2010 LAUDONGASSE zwischen LANGE GASSE und SCHLÖSSELGASSE
SAMSTAGS VON 10-22 UHR

**DIE STRASSE IST FÜR DICH DA!!!
STRASSENRAUM MAL ANDERS NUTZEN.**

DIE GRUPPE „ÖFFENTLICHER RAUM“ DER AGENDA 21 IM 8. BEZIRK FREUT SICH AUF DICH!
KONTAKT: Agenda Josefstadt, Laudongasse 40, A-1080 Wien, info@agenda-josefstadt.at, www.agenda-josefstadt.at, Tel: 01 40 55515 317

STRASSENRAUM FÜR ALLE!

4.2.1 Bewusstseinsbildung für die veränderte Nutzung des öffentlichen Raumes

Beispiel Rodelstraße – temporäre Straßensperren

Eine Idee der lokalen Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“

Nicht alle Familien können es sich leisten, in den Winterferien auf Schiurlaub zu fahren. Immer mehr Familien müssen aus finanziellen Gründen zu Hause bleiben. Für diese Kinder wollen die Asphaltpiraten (so nennt sich die lokale Agenda 21 Gruppe „Öffentlicher Raum“ bei ihren Aktionen) die Möglichkeit schaffen, vor Ihrer Haustüre - wie in alten Zeiten - rodeln zu gehen. Die Schmidgasse in der Josefstadt war früher bei Schneelage eine beliebte Rodelbahn. Aufgrund ihrer Neigung ist sie zum Rodeln hervorragend geeignet. Der Bereich zwischen Buchfeldgasse und Lenaugasse wird derzeit als Wohnstraße geführt und ist ausgezeichnet dafür geeignet. Die Gruppe „Öffentlicher Raum“ der Agenda Josefstadt möchte dies in Zukunft an verschneiten Wintertagen wieder ermöglichen. Auf der Fahrbahn darf dann- statt mit Autos gefahren- gerodelt werden. Die Organisation und Sicherung der Rodelstrecke soll analog dem Rodeln am Ulrichsplatz im 7. Bezirk von der MA 48 übernommen werden.

Leider wurde dieses Projekt behördlich im Winter 2010/2011 nicht genehmigt. Wir hoffen auf breite Unterstützung, um diese Idee ab dem nächsten Winter realisieren zu können.

Derzeitige Situation des Wohnstraßenabschnitts in der Schmidgasse:



Wohnstraßenabschnitt in der Schmidgasse

Zum Rodeln ein ideal geeigneter Abschnitt der Schmidgasse (zwischen Buchfeldgasse und Lenaugasse, siehe Plan rechts); dieser Abschnitt ist eine Wohnstraße, trotzdem rasen die Autos, insbesondere Taxis, aber auch Mopeds durch. Bleibt man als FußgängerIn nur wenige Sekunden auf der Fahrbahn, handelt man sich bösen Ärger und Beschimpfungen ein. Für Kinder ist es viel zu gefährlich, sich in dieser Wohnstraße aufzuhalten.

POSITIVBEISPIEL:

Eingereichtes Rodelstraßen-Projekt der lokalen Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“:



Tempo 30

„Josefstadt – verkehrsberuhigte Zone – Tempo 30“

Die Josefstadt ist sehr dicht bebaut und die Straßenquerschnitte sind äußerst eng. In den Straßen mit etwas mehr Verkehr, oder jenen mit Bus oder Straßenbahnlinien, sind die Fahrbahnen daher oft bis dicht an die Häuserkanten herangerückt. Es bleibt häufig nur ein schmaler Gehwegstreifen übrig, auf dem sich die Fußgänger aneinander endlangquetschen müssen.

Beispiele:

- Lerchenfelder Straße gegenüber Mechitaristengasse,
- Piaristengasse kurz vor Zeltgasse,
- Piaristengasse beim Theater in der Josefstadt,
- Josefstädter Straße auf langen Abschnitten.

BEISPIEL BEWUSSTSEINSBILDUNG IN WIEN:



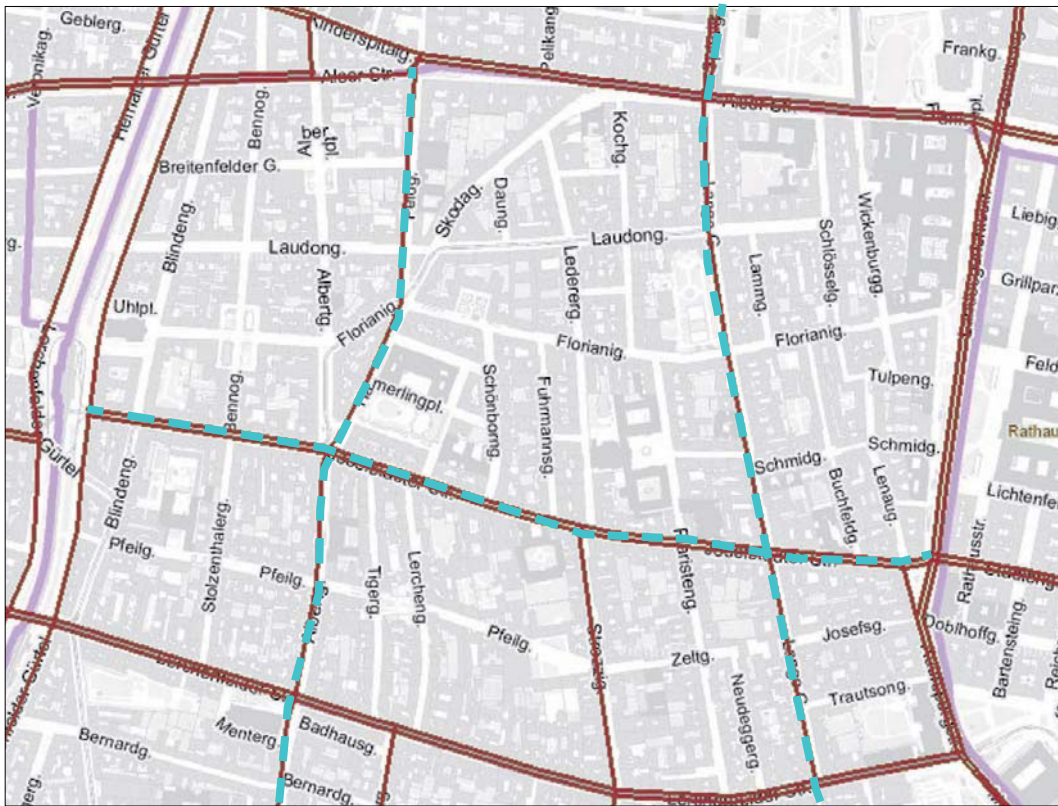
Aktion Tempo 30 Andreasgasse, Sommer 2003
BürgerInnen setzen sich für eine Geschwindigkeitsreduktion ein.

Quelle: <http://www.tychen.at/ara1.htm>, Foto: Antje Haussen Lewis

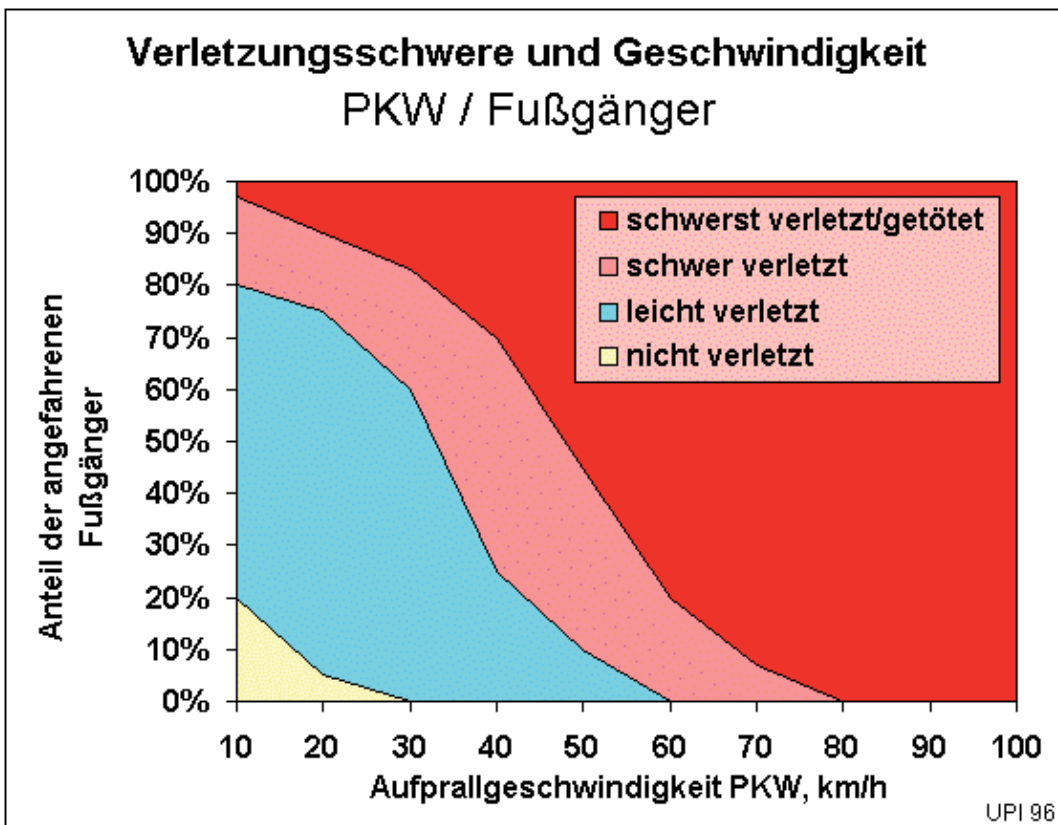
Gerade in diesen Straßen brettern die AutofahrerInnen aber immer noch mit Tempo 50 an den FußgängerInnen vorbei. Häufig auch schneller. Für Kinder, ältere Personen, Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwägen oder auch wenn nur mehr als zwei Personen gleichzeitig unterwegs sind, ist dies gefährlich (siehe Aktion Abbildung oben). Die Josefstadt befindet sich jedoch in der glücklichen Lage, dass keine wichtigen übergeordneten Durchzugsstraßen durch den Bezirk führen. Auch die Straßenbahnen und Busse würden durch eine Temporeduktion keine relevanten Zeiteinbußen haben, da sie ja jetzt schon durch Haltestellen, Ampeln, einparkende Autos etc. die 30 km/h kaum überschreiten (durch weniger unnötiges Beschleunigen der Busse gäbe es auch eine Lärmreduktion).

Es soll daher die gesamte Josefstadt als verkehrsberuhigte Tempo 30 Zone ausgewiesen werden. 12 Schilder mit der Aufschrift „Josefstadt – verkehrsberuhigte Zone – Tempo 30“ an den Einfahrten in den Bezirk würden ausreichen, und dem jetzigen unklaren „Zone Anfang“ - „Zone Ende“ ein Ende zu setzen. Diese Klarheit würde den Bezirk nicht nur menschenfreundlicher machen, sondern eine neue Identität erzeugen. Auch die Lerchenfelder Straße, die besonders unübersichtlich ist, sollte in die Verkehrsberuhigung einbezogen werden. Diese Maßnahme würde sicherlich eine Wiederbelebung der Straße unterstützen. In weiterer Zukunft könnten auch die angrenzenden Bezirke 7 und 9 die Zone ausweiten.

4.2.2 Änderung der Verkehrssituation



Bestandsituation: Die übergeordneten Straßen befinden sich am Rande der Josefstadt. Nur drei „Schleichwege“ führen durch die Josefstadt. Eine „Ringlösung“, wie im 1. Bezirk in den 60iger Jahren umgesetzt wurde, bietet sich an.



Quelle: <http://www.arge-nord-ost.de/Schallstadt/Vortrag-20060317/bilder/Verletzungsschwere%20und%20Geschwindigkeit.gif>

Wohnstraßen und Shared Space

Gleiches Recht für alle!

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kann nur die Spitzen kappen. Sie wirkt als psychologischer Dämpfer und hofft, die Raser zu reduzieren. Bei den engen Straßen der Josefstadt, den schmalen Gehsteigen ohne Aufenthaltsqualität und den parkenden Autos, die die Sicht auf spielende Kinder verstellen, sind an so vielen Orten wie möglich weitere Maßnahmen notwendig. Nach unseren Untersuchungen ist es sofort möglich, ca. 30 – 40 % der Josefstädter Straße als Wohnstraßen zu definieren. In unserem Plan zeigen wir mögliche Straßen, allerdings bedarf es für den ganzen Bezirk ein „Wohnstraßenkonzept“. Diese Studie sollte vom Bezirk umgehend bei einem Experten in Auftrag gegeben werden.

Wir denken, dass diese Wohnstraßen dann auch schnell, nur mit relativ kostengünstigen Maßnahmen wie Bodenschwellen ausgestattet, eingerichtet werden sollen. Eine spätere bauliche Umgestaltung sollte natürlich das Ziel sein, jedoch sind die Kassen leer und die Lebenszyklen der Straßen so lang, dass die BewohnerInnen von heute nicht auf die perfekte Straße warten können. Wenn Straßenbauarbeiten, auch nur Kanal oder Kabelarbeiten anstehen, sollte immer das Ziel einer menschenfreundlichen Stadt im Vordergrund stehen, und nicht automatisch der Status quo wieder errichtet werden. Mit der Errichtung von Sammelgaragen können die Wohnstraßen dann Zug um Zug von den Autos befreit werden. Ergänzend, oder alternativ zu den Wohnstraßen kann das Konzept des „Shared Space“ eingeführt werden. Hier wird die Straße zu einem einzigen Bewegungs- und Begegnungsraum, in dem sich die AkteurInnen aufeinander acht gebend frei bewegen dürfen. Dieses Konzept bedarf jedoch größerer Flächen (oder weniger Autos) und eine zumindest teilweise Neuerrichtung der Oberflächen.

FALLBEISPIELE - Einführen von Wohnstraßen im 8. Bez.:



Fallbeispiel: Kupkagasse soll unbedingt eine Wohnstraße werden.



Fallbeispiel: Breitenfelder Gasse, soll unbedingt eine Wohnstraße werden.



Fallbeispiel Blindengasse, soll unbedingt eine Wohnstraße werden.



Fallbeispiel: Schönborggasse, soll unbedingt eine Wohnstraße werden.

POSITIVBEISPIELE: Shared Space Zonen/ Wohnstraßen:

Shared Space auf der Straße

Im Wiedner Freihausviertel könnten sich bald Fußgänger und Autos die Straße teilen

Eine Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn soll für die „kleine Margaretenstraße“ in Zukunft abgeschafft werden. Das Projekt „Straße fair teilen“ steht in den Startlöchern.

(be). Neben dem Freihaus der TU Wien zielt ein Brunnen den Beginn der „kleinen Margaretenstraße“. Wenn daneben im Frühling der bereits groß gewachsene Baum blüht und das Wasser plätschert, zeigt sich das Freihausviertel von seiner idyllischen Seite. „Und dann rasen Autos mit



Shared Space: Das wünschen sich Gabriele Pühringer, Erika Wochian und Ewald Muzler. Foto: Entner

Das Miteinander steht im Mittelpunkt

EWALD MUZLER, AGENDA GRUPPE

50 km/h durch. Das ist doch nicht stimmig“, sagt Ewald Muzler von der Agenda-Gruppe „Begegnung im Freihausviertel“. Der Gehsteig sei zu schmal, sodass Fußgänger oft auf die Straße ausweichen müssten. Fahrradfah-

rer hingegen würden durch die unübersichtlichen Kurven auf den Gehweg wechseln.

Die bestehenden Abtrennungen für Fußgänger, Fahrrad- und Autofahrer seien daher nicht sinnvoll, erklärt Muzler. Deshalb prüft die Agenda-Gruppe derzeit die mögliche Umsetzung des Pilotprojekts „Shared Space“ und tritt

für eine gemeinsame Nutzung der Straße ein.

Fairness auf der Straße

„Wir möchten die Idee unter den Menschen im Grätzl verbreiten und ihre Meinungen und Überlegungen in das Konzept einbringen. Es steht das Miteinander im Mittelpunkt“, erklärt Muzler.

Der Gehsteig könnte ganz verschwinden und eine gemeinsam nutzbare Fläche angeboten werden. Damit wären alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt, die Sicherheit würde dadurch sogar erhöht.

„Es gibt schon positive Erfahrungen in verschiedenen Städten, da die Verkehrsteilnehmer mehr Rücksicht nehmen“, sagt Ewald Muzler. Das Ziel sei nicht, die Straße völlig zu ändern, sondern, sie schöner zu gestalten.

Pilotprojekte unterstützen

Auch im Rathaus wurde über das Konzept des „Shared Space“ diskutiert. „Es steht explizit im Koalitionsübereinkommen, dass man sich Teilungsmodelle für die Straße anschaut und wir Bezirke bei Pilotprojekten unterstützen“, sagt Patrik Volf, Pressesprecher der Vizebürgermeisterin Maria Vasiliakou. Der konkrete Fall müsste aber geprüft werden.

Quelle: Bezirkszeitung Wieden, Ausgabe KW 6, Wien 2011
<http://archiv.regionalmedien.com/index.php?sid=>

Auch BürgerInnen anderer Bezirke fordern „Shared Space Zonen“ in Wien: Die lokale Agenda 21 Gruppe „Begegnung im Freihausviertel“ fordert die Gleichberechtigung der VerkehrsteilnehmerInnen; die vorhandene Fläche soll von allen gleichermaßen genutzt werden können.



Positivbeispiel einer Wohnstraße in Wien: Novaragasse

Internationale Shared Space Beispiele:



„Single Surface“ der New Road in Brighton

Quelle: Shared Space, Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Heinrich Böll Stiftung, © AKP, S. 84 Abb.23



Positivbeispiel: Begegnungszone in St. Gallen, Schweiz

Quelle: <http://coolboom.net/landscape-design/city-lounge-by-carlos-martinez/>, 2010



SHARED SPACE

Car Sharing

Jedes Car Sharing Auto hat mehrere NutzerInnen und reduziert dadurch den Stellplatzbedarf. Es sollten daher flächendeckend im Bezirk Car Sharing Stellplätze ausgewiesen werden. Dadurch steigt die Attraktivität des Car Sharing Angebotes. Durch die sichtbaren Parkplätze wird gleichzeitig auch Werbung für diese nachhaltigere Form der Autonutzung gemacht. Das Angebot der Stellplätze sollte kontinuierlich nach Bedarf ausgeweitet werden, um langfristig die Zahl der PKW-BenutzerInnen im Bezirk zu reduzieren. Wir fordern daher mindestens vier Car Sharing-Plätze im Bezirk als ersten Schritt. Unter den vier Fahrzeugen sollten auch Elektrofahrzeuge sein.

POSITIVBEISPIEL: Car Sharing



Straßenschild Car Sharing



Viele Menschen teilen sich ein Fahrzeug, sparen so Geld und schützen die Umwelt und ihre Mitmenschen.

Quelle: ceralacca4.thport.com



Ausgewiesener Car Sharing Stellplatz

Quelle: recycle.co.uk

Citybike

Die Citybikes in Wien und die ständige Erweiterung der Standorte sind eine sehr positive Entwicklung. Dennoch gibt es in der Josefstadt noch keine Citybike Station! Es sollten daher dringend Stationen innerhalb des Bezirks eingerichtet werden. Wir schlagen folgende Standorte für die Errichtung von Citybike Stationen innerhalb des Bezirks vor:

- Josef-Mathias Hauer Platz ,
- vor dem Studentenwohnheim Pfeilgasse,
- in der Maria Treu Gasse nahe dem Piaristenplatz.

POSITIVBEISPIEL:

Citybikes in Wien, aber zuwenige in der Josefstadt!



● City Bike Station bereits vorhanden

● City Bike Station erforderlich



Mögliche City Bike Standorte

Quelle <http://www.citybikewien.at/>



City Biker Station am Ring

Quelle <http://www.citybikewien.at/>

4.2.2 Änderung der Verkehrssituation

Fahrradverkehr

Vorteile des Fahrradverkehrs

Fahrradverkehr verringert Autoverkehr. Er erzeugt keine Emissionen. Er ist leise. Er ist flexibel. Er fördert die lokalen Geschäfte. Er ist kompatibel mit FußgängerInnen und spielenden Kindern. Und der ist gesund. Und er hat größtes Potential. In Kopenhagen fahren heute 6 Mal so viele Leute mit dem Fahrrad als in Wien! Durch die bereits genannten Maßnahmen wie die flächenhafte Einführung von Tempo 30, der Ausweitung der Wohnstraßen und Shared Space, wird sich das Radfahrklima im Bezirk wesentlich verbessern.

Pfeilgasse/Zeltgasse als Fahrradachse

Die Pfeilgasse/Zeltgasse sollte als ausgewiesene Fahrradachse ausgebaut und erkennbar gemacht werden. Außer bei den Buskreuzungen sollten FahrradfahrerInnen Vorfahrt bekommen. Die Fahrradbügel statt Autostellplätzen sind eine sehr gute Maßnahme. Auf jeden Stellplatz können 10 Fahrräder abgestellt werden. Durch diese Maßnahmen werden daher Autofahrten vermieden und der Stellplatzbedarf verringert. Die Fahrradstellplätze sind kontinuierlich auszubauen.

Fahrradfahren für Kinder zu gefährlich

Grundsätzlich ist es wichtig, dass Kinder und Jugendliche das Fahrrad als Verkehrsmittel schätzen lernen, und damit die Weichen für eine nachhaltige Zukunft gelegt werden. In dieser Beziehung hat Wien noch großen Nachholbedarf, was aber auch an der Gefährlichkeit des jetzigen Innerstädtischen Verkehrs und dem schlecht ausgebauten Radwegenetz liegt. Vor den Schulen und bei öffentlichen Gebäuden sind größere Fahrradabstellanlagen zu errichten.

FALLBEISPIEL - Einführen von Fahrradspuren notwendig:



Ein anderes Beispiel im Bezirk: In der Piaristengasse ist das Einziehen einer Fahrradspur dringend erforderlich. Das Fahrradfahren ist insgesamt noch viel zu gefährlich, ein ausgewiesener Platz für FahrradfahrerInnen daher unbedingt notwendig.

internationales POSITIVBEISPIEL:



Fahrradstraße in Kopenhagen

4.2.2 Änderung der Verkehrssituation

FußgängerInnenverkehr

Stärkung der Wirtschaft

Der FußgängerInnen ist der wichtigste VerkehrsteilnehmerInnen für den Bezirk. Er belebt ihn, und hält ihn gleichzeitig am Leben. Durch den FußgängerInnenverkehr werden die Geschäftstraßen belebt und die lokalen Ökonomien wirtschaftlich gestärkt. Es ist daher für den Bezirk überlebenswichtig, dass die FußgängerInnen nicht an den Rand gedrängt werden, beziehungsweise bleiben.

Stadtmobiliar

Insbesondere für die schwächeren TeilnehmerInnen wie Kinder, körperlich beeinträchtigte Menschen und ältere Personen ist es wichtig, Angebote im Straßenraum zu schaffen. Es sollen im ganzen Bezirk Bänke auf den Gehsteigen aufgestellt werden, da diese für alte Menschen wichtige Erholungspausen ermöglichen und die Kommunikation zwischen den BürgerInnen fördern. Die meisten der Flächen der Josefstadt sind versiegelte Bodenflächen, daher wird es im Sommer sehr heiß. Trinkbrunnen könnten hier Abhilfe schaffen. Eine belebter Bezirk ist übrigens auch ein sicherer Bezirk, denn eine abendliche Belebung der Straßenzüge durch FußgängerInnen schafft eine sichere Atmosphäre im öffentlichen Raum.

Barrierefreiheit

Weiters ist eine lückenlose Barrierefreiheit für FußgängerInnen notwendig, insbesondere was Bordsteinkantenabsenkungen, Verstellung der FußgängerInnenwege durch Plakatständer, Mopeds und andere Utensilien betrifft und damit die Benutzung der Wege mittels Rollatoren, Rollstühlen sowie für Eltern mit Kinderwagen unmöglich macht.

Wir fordern eine Gehsteigbreite von 2,50 m.

FALLBEISPIELE, kein Platz für FußgängerInnen:

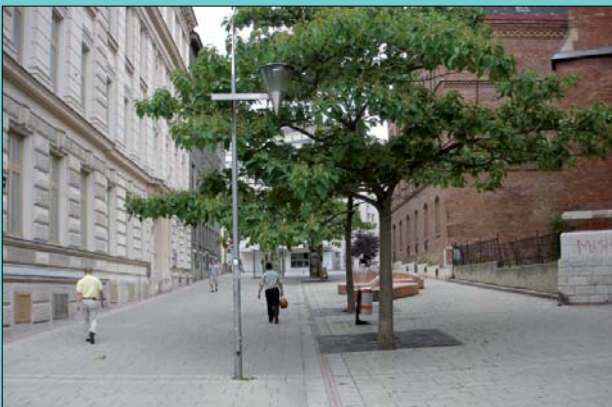


Fallbeispiel Albertplatz (Eckgebäude), viel Platz aber nicht für FußgängerInnen



Fallbeispiel Pfeilgasse zum alten Wirt, kein Platz für FußgängerInnen

POSITIVBEISPIEL in Wien:



Positivbeispiel Salzergasse in Wien.

Sammelgaragen

Im 8. Bezirk gibt es bereits einen sehr großen Bestand an Kleingaragen und einige Großgaragen. Die Kleingaragen, die oft bei Dachbodenausbauten errichtet werden, haben negative Auswirkungen auf den Bezirk. Zum einen besetzen sie die Erdgeschosszonen der Gebäude, verdrängen Geschäftsflächen, und tragen damit zu der Verödung ganzer Straßenzüge bei. Zum anderen werden die Zufahrtsrechte direkt zu den Häusern damit zementiert und zukünftige Veränderungen in der Straßennutzung erschwert. Zusätzlich wird durch die Garage im eigenen Haus das Auto im Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln bevorzugt, und eine zukunftsweisende Verkehrspolitik konterkariert. Die Genehmigung dieser Kleingaragen ist umgehend zu stoppen! Es sind statt dessen Großgaragen zu errichten. Diese sollten möglichst am Rand des Bezirkes, mit relativ naher Anbindung an die den Bezirk umgebenden größeren Straßen positioniert werden. Diese Garagen können Tiefgaragen sein, zum Beispiel unter dem neuen Platz in der Pfeilgasse beim Pfeilheim und dem Albertplatz. Auch unter breiteren Straßen können automatisierte Parkgaragen errichtet werden. Aber auch Hochgaragen, insbesondere in der 1. Reihe am Gürtel, sind sinnvoll. Wichtig ist, dass mit Errichtung einer neuen Garage mindestens 1:1 die Parkplätze auf der Straße weggenommen werden, und z.B. die von uns vorgeschlagenen Projekte realisiert werden. Ein fortschrittliches Handeln wäre die Wegnahme von zwei Parkplätzen an der Oberfläche bei Errichtung eines Parkplatzes in der Sammelgarage (2:1). Durch das Parken des Autos in Sammelgaragen entsteht eine Äquidistanz mit dem öffentlichen Verkehr, und die Benutzung des Autos wird reduziert.

FALLBEISPIELE - GARAGEN:



Laudongasse 47,
Garagenplätze zu vermieten



Josefstädterstraße,
nicht ausgelastete Garage

POSITIVBEISPIELE VON GARAGEN:



platzsparendes automatisiertes
Garagensystem einer Sammelgarage



Parhamerplatz in Wien: Garage unter
einem Fußballfeld

Grünflächen und Freiräume

Bäume verbessern das Mikroklima, verringern die Feinstaubbelastung, erzeugen Sauerstoff, spenden Schatten im Sommer und sind schön! Es sollen daher durchgängig alle Straßen des Bezirkes bezüglich neuer Baumpflanzungen evaluiert werden. Die Bäume die gepflanzt werden, sollten jedoch dann auch wirklich groß werden, damit diese positiven Effekte auch richtig wirken. 34 % der JosefstädterInnen besitzen einen Zweitwohnsitz, das ist der höchste Anteil an BewohnerInnen mit Zweitwohnsitz in Wien. Anstatt mit dem Auto am Wochenende ins Grüne zu fahren, sollte man mehr grün in die Stadt bringen.

Fallbeispiel Hernalser Gürtel

Der Hernalser Gürtel ist eine der Hauptverkehrsstraßen in Wien. Gegenwärtig wird am linken Rand des Gehwegs eine Glaswand mit „Grünstreifen“ errichtet.

Vorschlag der Gruppe:

- Rücknahme der Parkfläche für Autos zu Gunsten von Grünflächen (rechte Spur)
- Verbreiterung des Gehwegs
- Baumreihe statt Parkspur
- Schaffung eines Radstreifens
- Schaffung eines Übergangs für Fußgänger und Radfahrer (siehe Abbildung)

FALLBEISPIELE IM 8. BEZIRK – ÄNDERUNGEN NOTWENDIG:



Hernalser Gürtel

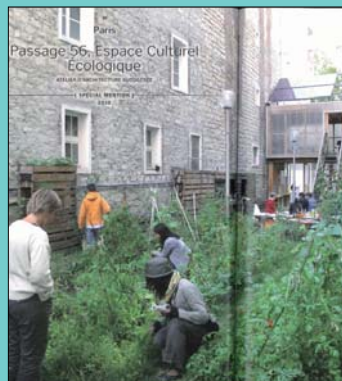


Hernalser Gürtel/Ecke Laudongasse,
Schaffung eines Übergangs

POSITIVBEISPIELE:



Wallensteinplatz in Wien



Passage 56 in Paris (Durchgang als Grünraum)
Quelle: In Favour of Public Space, Ten Years of the European Prize for Urban Public Space, Centre de Cultura Contemporania, S. 85



VORSCHLÄGE

ZUR VERBESSERUNG
DER AUFENTHALTSQUALITÄT
IM ÖFFENTLICHEN RAUM
DER JOSEFSTADT

5. Schwerpunkte der Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der Josefstadt

5.1 Öffentlicher Raum vor Schulen

Vor der Schule: Platz da!

Vor den Schulen der Josefstadt zeigt sich ein erschreckendes Bild: Enge Gehsteige, Mülltonnen, Parkplätze... es scheint schon fast nach Absicht auszusehen – und wirft ein schlechtes Bild auf unsere Gesellschaft. Unser Ziel ist es daher, zumindest vor drei Schulen in der Josefstadt den Verkehr abzusperren und großzügige Vorplätze zu schaffen.

DERZEITIGE SITUATION VOR DER SCHULEN:



Fallbeispiel: Eingangssituation Bundesbildungsanstalt für Kindergartenpädagogik, Albertgasse



Fallbeispiel: Kindergarten in der Josefstädter Straße

POSITIVBEISPIELE:

Beispiele der Raumeroberung vor einer Schule in Wien:
Spielzone Nepomukgasse , Evangelische Volksschule
Leopoldstadt



„Die Nepomukgasse war bis August 2003 ein finsternes unattraktives Loch, das zu nichts anderem diente, als 9 Autos einen Parkplatz zu bieten. Nun ist die Nepomukgasse eine freundlich gestaltete Zone mit Grün, Spielflächen und Bänken. Und 180 Kinder haben dadurch Freiraum zum Spielen. „

Text und Bildquelle: <http://dieleopoldstadt.at/beitrag/browse/6/article/73/spielzone-ne.html>

Bundesgymnasium Albertgasse

Genau gegenüber dem Gymnasium Albertgasse befindet sich ein Gemeindebau mit einem besonders schönen zurückgesetzten Säulengang mit Schanigarten.

Unser Vorschlag:

Der Bereich zwischen dem Gymnasium und diesem Gemeindebau soll für den Autoverkehr gesperrt werden. Dadurch entsteht ein Vorplatz für die Schule mit hoher Aufenthaltsqualität. Die beiden dadurch entstehenden Sackgassen werden zu Wohnstraßen mit einer Wendemöglichkeit am Ende. Für FahrradfahrerInnen bleibt die Durchfahrt gestattet.

SCHULE ALBERTGASSE

DERZEITIGE SITUATION VOR DER SCHULE:



Vor der Schule



Gegenüber der Schule

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



Vorschlag der Vorplatzgestaltung, Bundesgymnasium Albertgasse

VOR DER SCHULE PLATZ DAI!

Haupt- und Volksschule Pfeilgasse

Im Vorbereich der Haupt- und Volksschule Pfeilgasse zeigt sich ein trostloses Bild. Ein sicherlich einmal für die SchülerInnen geplanter Vorplatz ist in einem desolaten Zustand. Dreiviertel des Platzes werden als Parkplatz für wenige LehrerInnenautos missbraucht, der Zugang zur Haupteingangstüre ist an den Rand gedrängt, direkt vor dem Eingang stehen die Mülltonnen! Mit welchem Bild zeigt sich diese Schule der Stadt?

Was müssen sich die SchülerInnen denken, wenn sie sich nach der Schule zwischen Mülltonnen wieder finden? Stimmt es wirklich, dass die LehrerInnen das so wollen? Wir können das nicht glauben. Die anderen Schulen der Josefstadt haben auch keine Parkplätze.

Unser Vorschlag:

Der Platz soll als Schulvorplatz gestaltet werden. Die bereits bestehende zögerliche Sperre der Pfeilgasse soll bis über den Schulvorplatz hinaus vorgezogen werden. Dadurch entsteht ein großzügiger, der öffentlichen Schule angemessener Platz. Die restliche Pfeilgasse bis zur Blindengasse soll Wohnstraße werden.

DERZEITIGE SITUATION VOR DER SCHULE:



Bestandssituation vor der Schule



Schuleingang

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



Vorschlag der Vorplatzgestaltung, Haupt- und Volksschule Pfeilgasse

VOR DER SCHULE PLATZ DA!

Volksschule und Musikschule Zeltgasse

In der Zeltgasse zwischen Strozzigasse und Piaristengasse befinden sich eine Volksschule und eine Musikschule mit täglich hunderten Schülern. Die schon schmal gebauten Gehwege sind nachträglich mit Parkmarkierungen weiter eingengt worden. Jetzt stehen die Autos legal auf dem Gehsteig und die Gehsteige zur Schule sind nur noch 1,4m breit! Dieser Zustand ist entgegen allen Normen. Täglich quetschen sich hier Kinder, Roller, Eltern und Kinderwägen aneinander vorbei. Dreiviertel der Straße gehört den Autos, obwohl die Straße funktional für das übergeordnete Verkehrsnetz nicht notwendig ist.

Unser Vorschlag:

Die Zeltgasse soll daher vor den Schulen zu einem Platz umgestaltet werden. Die beiden dadurch entstehenden Sackgassen werden zu Wohnstraßen mit einer Wendemöglichkeit am Ende. Die Kreuzungen Zeltgasse/Piaristengasse und Zeltgasse/Strozzigasse sollen aufgedoppelt werden, um die Querungen sicherer zu machen.

DERZEITIGE SITUATION VOR DER SCHULE:

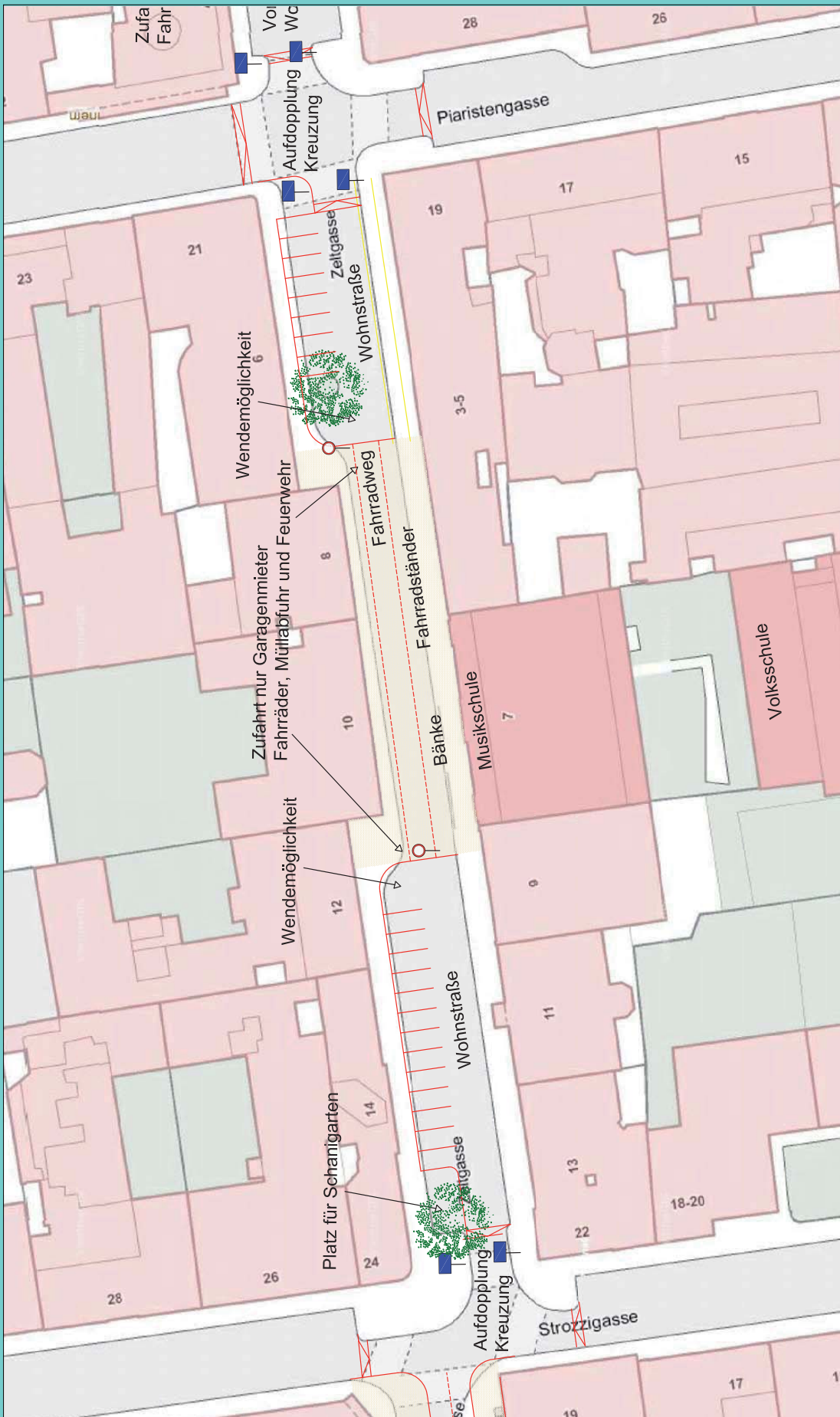


Bestandssituation vor der Schule



Bestandssituation vor der Schule

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



Vorschlag der Vorplatzgestaltung, Volksschule und Musikschule Zeltgasse

VOR DER SCHULE PLATZ DA!

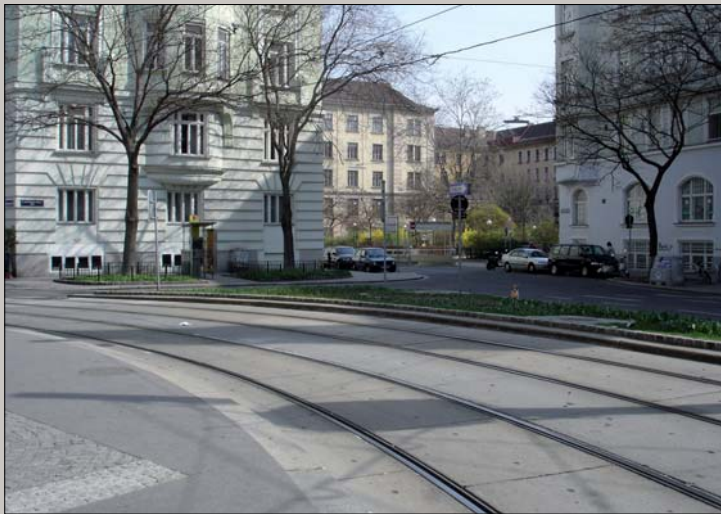
Josef- Mathias-Hauer-Platz

Das eigentliche Zentrum des Bezirkes befindet sich an der Kreuzung Josefstädter Straße/Skodagasse. Hier ist es das einzige Mal, dass sich die für den Bezirk identitätsstiftende Josefstädterstraße platzartig aufweitet. Hier befindet sich das traditionsreiche Café Hummel. Durch die Geschäfte und die „Straßenbahnnumsteigesituation“ gibt es sehr viel FußgängerInnenverkehr. Doch der Platz löst sich in einer Autokreuzung auf. Die Josefstädter Straße hat wegen ihrer Enge und den sehr schmalen Gehsteigen wenig Aufenthaltsqualität. Dies wird aber für eine Geschäftsstraße immer wichtiger.

Mit der Sperre des Josef-Mathias-Hauer-Platzes für den Autoverkehr kann dieses Defizit ausgeglichen werden. Auf dem neu geschaffenen urbanen Platz kann zum Beispiel ein Wochenmarkt abgehalten werden.

Wir fordern den Bezirk auf, ein übergeordnetes Verkehrskonzept unter Berücksichtigung dieses Vorschlags in Auftrag zu geben!

DERZEITIGE SITUATION AM PLATZ:

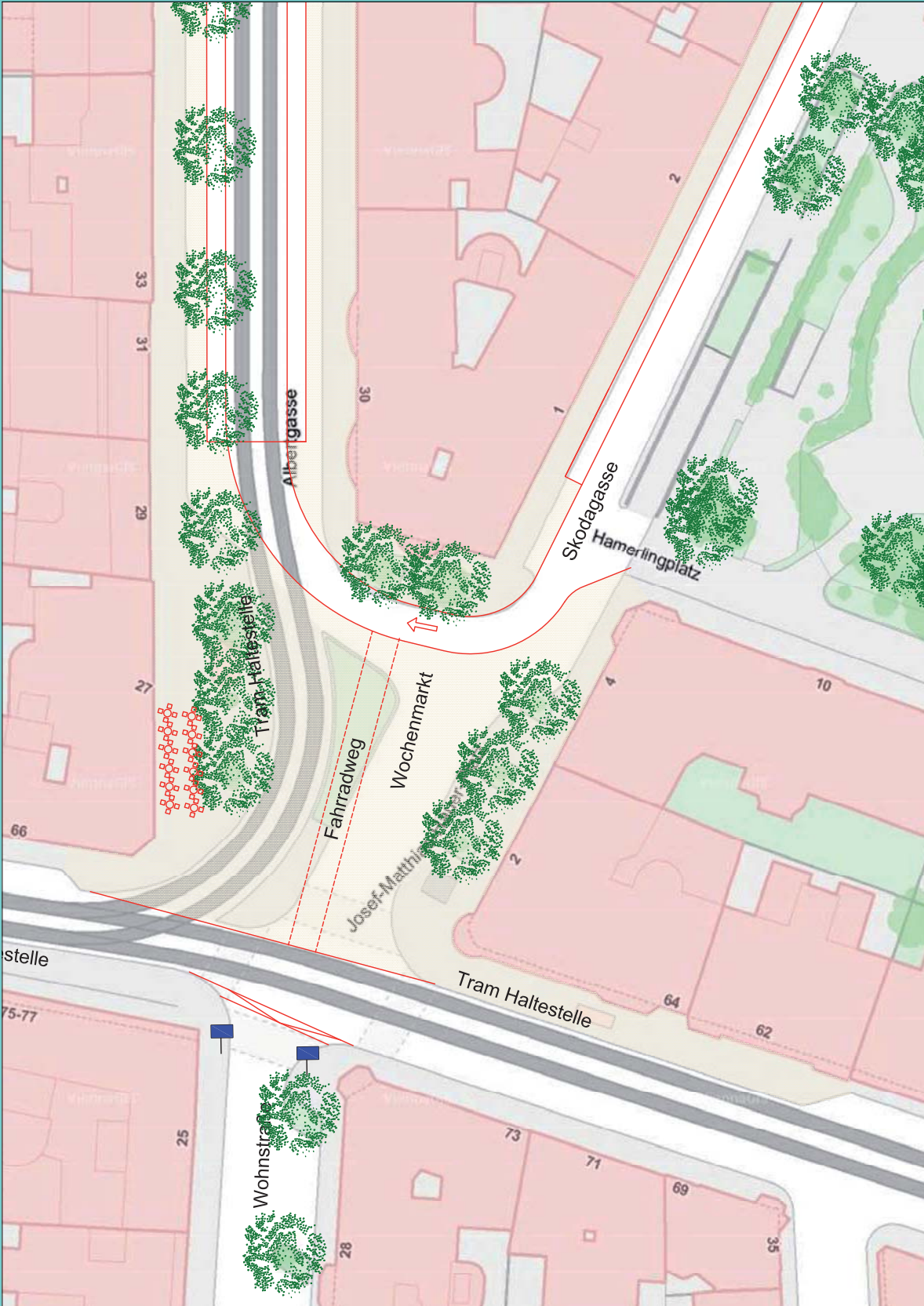


Bestandssituation



Trotz Neugestaltung dominiert der PKW-Verkehr.

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



Josef-Mathias-Hauer-Platz, Vorschlag zur Neunutzung als tatsächlichen „Platz“

PLÄTZE FÜR DEN BEZIRK

Tigerpark

Der Tigerpark ist ein wichtiger Aufenthaltsort für Jung und Alt des angrenzenden Grätzels. Über seine zerstückelte Gestaltung lässt sich streiten. Sehr ungünstig ist der nicht geradlinig verlaufende Radweg. Unverständlich auch, warum einer der wenigen nicht kommerziellen Aufenthaltsbereiche des Grätzels nachts abgesperrt wird?

Wirklich nicht nachvollziehbar ist aber, dass ca. ein Viertel der Freifläche nicht öffentlich zugänglich ist!

Unser Vorschlag:

Die eingezäunte Fläche Richtung Tigergasse und das Areal des Stadtgartenamtes sollen in den Tigerpark integriert werden! Das Stadtgartenamt muss ja nicht unbedingt im Bezirk mit dem wenigsten Grün ein großes Grundstück beanspruchen. Der Pavillon des Stadtgartenamtes kann zum Beispiel als Nachbarschaftstreffpunkt genutzt werden.

DERZEITIGE SITUATION RUND UM DEN TIGERPLATZ:



Bestandssituation, Parkplatz des Stadtgartenamts

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



PLÄTZE FÜR DEN BEZIRK

Albertplatz

Der Albertplatz könnte ein wirklich schöner Platz sein. Mit seiner Größe, der symmetrischen Anlage und seiner Position im Bezirk könnte er zu einem wichtigen Ruhepol und Bezugspunkt des Grätzels werden. Doch in seiner jetzigen Gestaltung gibt er ein trauriges Bild ab. Auf dem Platz wurden 380 Laufmeter Straßen asphaltiert! Vier schmale Inseln wurden verschont, der Rest dieses öffentlichen Raumes dient als Parkplatz.

Unser Vorschlag:

Da der Albertplatz keinen besonders wertvollen Baumbestand besitzt ist er für die Errichtung einer Tiefgarage ideal. Diese soll mit Rücksicht auf den Baumbestand und eine zukünftige Bepflanzung des Platzes geplant werden. Mit Errichtung der Tiefgarage soll ein 1 zu 1 Rückbau der Stellplätze auf dem Platz und den umliegenden Straßen erfolgen. Die Ausfahrt der Tiefgarage erfolgt direkt zur Alser Straße, sodass der zu- und abfahrende Verkehr nicht den Bezirk belastet. Sowohl die Albertgasse als auch die Breitenfelder Gasse enden an dem neuen Platz. Die Straßen werden als Wohnstraßen mit Wendemöglichkeit umgestaltet.

DERZEITIGE SITUATION AM ALBERTPLATZ:



Situation am Albertplatz



Situation am Albertplatz

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



PLÄTZE FÜR DEN BEZIRK

Albertplatz, Vorschlag zur Neugestaltung

Bennoplatz

Im Gegensatz zum Albertplatz besitzt der Bennoplatz einen wertvollen Baumbestand. Die sinnvolle Errichtung einer Tiefgarage ist zu prüfen. Ansonsten zeigt sich auch hier dasselbe traurige Bild wie beim Albertplatz: 410 Laufmeter Straße!

Unser Vorschlag:

Nach unseren Überlegungen soll die Bennogasse am neuen Platz enden und als Wohnstraße mit Wendemöglichkeit umgestaltet werden. Die Florianigasse kann als Shared Space über den Platz reichen. Die entfallenen Parkplätze können mit der Garage Albertplatz ausgeglichen werden.

DERZEITIGE SITUATION AN BENNOPLATZ:



Bennoplatz



Bennoplatz

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG

PLÄTZE FÜR DEN BEZIRK



Vorschlag zur Neugestaltung des Platzes

Pfeilgasse vor dem Pfeilheim und Strozzipark

Der Bereich zwischen den Pfeilheimen befindet sich der einzige echte platzartige Freiraum in der südlichen Josefstadt. Im jetzigen Zustand ist die große Qualität dieses Raumes nur schwer zu erkennen. Er wird von einer Straße durchschnitten, ein Großteil der Fläche dient als Parkplatz und die Grünzonen sind mit Zäunen umgeben. Gleichzeitig gibt es hier die Möglichkeit eine Tiefgarage mit großer Kapazität zu errichten.

Unser Vorschlag:

Unser Vorschlag beinhaltet daher eine Tiefgarage, die mit Rücksicht auf den Baumbestand und eine zukünftige Bepflanzung des Platzes geplant wird. Mit Errichtung der Tiefgarage soll ein 1 zu 1 Rückbau der Stellplätze auf dem Platz und den umliegenden Straßen erfolgen. Die Pfeilgasse wird von der Lerchengasse bis zum Anfang des Platzes zur Sackgasse mit Wendemöglichkeit. Den Platz dürfen nur Fahrräder, anliegende GaragennutzerInnen und die Hotelbusse queren. Der neue Platz sollte mit Bänken, Grünzonen, Brunnen und Spielmöglichkeiten gestaltet werden. Hinter dem nördlichen Studentenwohnheim befindet sich das Palais Strozzi mit seinem großen Garten. Dieser Garten soll auf jeden Fall öffentlich zugänglich gemacht werden! Das Palais Strozzi ist öffentliches Gut und damit Volkseigentum! Wer außer den hier mit Grünraum unterversorgten Bewohnern braucht hier einen Garten? Die Erschließung des „Strozziparks“ vom neuen „Pfeilplatz“ durch das nördliche StudentenInnenheim wäre ideal. Hierfür sind Verhandlungen mit den EigentümerInnen zu beginnen.

DERZEITIGE PLATZSITUATION:



Pfeilgasse, Blick auf das Pfeilheim



Pfeilgasse, Blick auf das Pfeilheim

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



Vorschlag zur Neugestaltung vor dem Pfeilheim

PLÄTZE FÜR DEN BEZIRK

Platzgestaltung vor der Kirche zur Allerheiligen Dreifaltigkeit in der Alservorstadt

Der Kirche wird zur Zeit noch kein Stellenwert im öffentlichen Raum beigemessen. Durch die schwierige Lage an der Durchzugstrecke Alserstraße verschwindet der beeindruckende Bau zwischen Straßenfront, Gehsteig und geparkten Autos.

Unser Vorschlag:

Durch den Entfall von zwei bis drei Parkplätzen könnte der Gehsteig vorgezogen, und so ein kleiner Platz vor der Kirche geschaffen werden. Um den Platz vor vorbeifahrenden Autos zu schützen, kann eine niedrigwuchsiges Heck gepflanzt werden. Zwei Bäume, ein Fahrradständer und eine Sitzmöglichkeit könnten dadurch vor der Kirche ihren Platz finden. So verbessert sich nicht nur die Wahrnehmung der schönen Kirche in der Straßenflucht, es würde auch eine kleinräumige Aufenthaltszone geschaffen werden. An der Alserstraße gibt es derzeit keine Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Der Ort dient derzeit nur der Fortbewegung und lädt auf keinen Fall zum Verweilen ein. Gerade für ältere Menschen wäre dieser „Mikroplatz“ mit Stadtmobiliar eine Erleichterung um sich auszurasen. Besonders in den Sommermonaten ist der ausschließlich asphaltierte, unbeschattete Straßenraum äußerst unangenehm. Durch den Austausch des Straßenbelages mittels Pflastersteinen kann die Platzsituation verstärkt werden.

DERZEITIGE SITUATION VOR DER KIRCHE:



Die Kirche zur Allerheiligen Dreifaltigkeit in der Alservorstadt, kaum beachtet im Straßenraum.

POSITIVBEISPIEL IN WIEN:

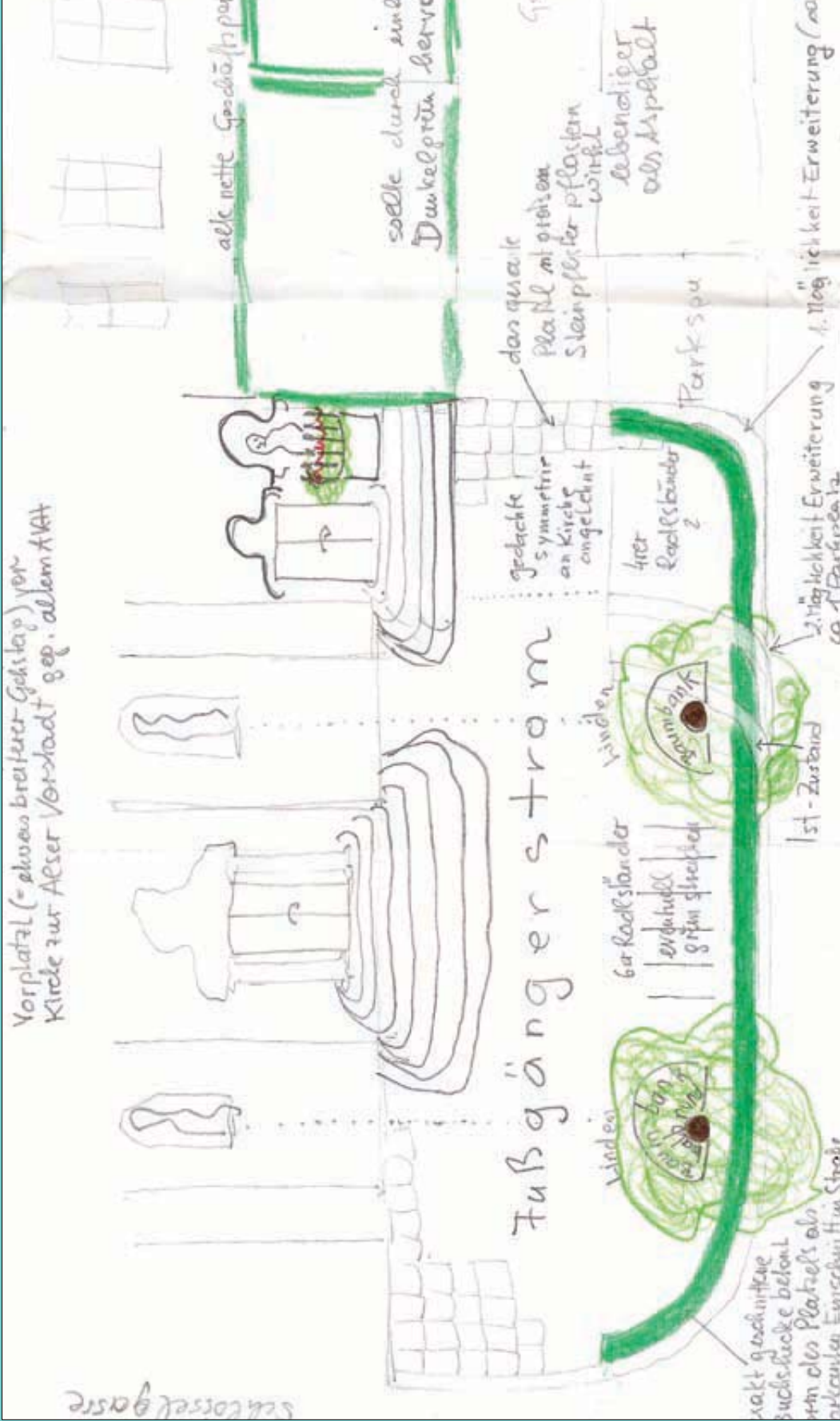


Karmeliterkirche vorher



Karmeliterkirche nachher

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



Vorschlag zur Neugestaltung vor der Kirche

VOR DER KIRCHE VERWEILEN

Östliche Zeltgasse

Das letzte Stück der Zeltgasse im Bereich der Gemeindebau-Brücken soll vom Durchfahrtsverkehr befreit und als Platz gestaltet werden. Für den Straßenverkehr hat diese Verbindung keine Bedeutung. Es werden durch diese Maßnahme nur wenige Parkplätze entfallen. Garagen-, Feuerwehr- und Müllabfuhrzufahrt bleiben bestehen.

Mit einem relativ kleinen Eingriff werden drei Räume unterschiedlicher Charakteristik neu entstehen:

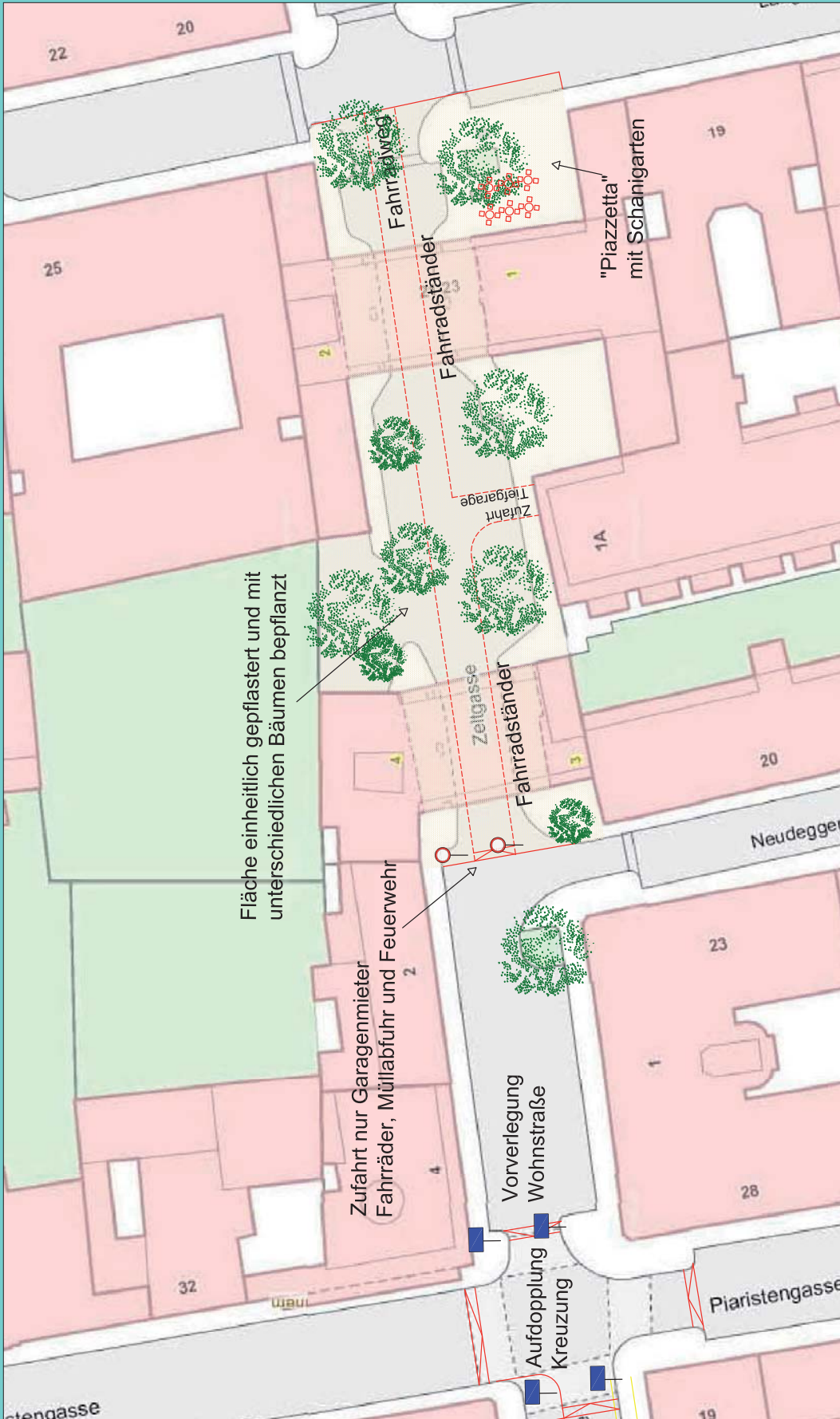
- Die Wohnstraße in der Neudeggasse wird bis zur Piaristengasse/Zeltgasse vorgezogen. Dadurch wird auch schon vor den Gemeindebauten ein zwar mit Autos bepackter – aber dennoch beruhigter Bereich entstehen.
- Zwischen den Gemeindebaubrücken entsteht ein begrünter größerer Hof als Aufenthalts- und Spielraum für Jung und Alt.
- Vor der Langegasse belebt eine urbane „Piazzetta“ mit Schanigarten unter dem bestehenden Baum das ganze Viertel.

DERZEITIGE SITUATION:



Bestandsituation Ecke Zeltgasse/ Lange Gasse

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



STRASSENZUG NEU

Vorschlag zur Neugestaltung der östlichen Zeltgasse

Pfeilgasse zwischen Gürtel und Blindengasse

Gerade die, direkt an den Gürtel angrenzenden Straßenzüge sind durch die verkehrstechnische Belastung stark in ihrer räumlichen Qualität benachteiligt. Eine trostlose Umgebung mit hoher Lärmbelästigung. Gerade in Gürtelnähe ist es wichtig für die AnwohnerInnen Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen. Dadurch wird die Wohnqualität verbessert und das Gebiet aufgewertet.

Unser Vorschlag für die Pfeilgasse im Gürtelabschnitt, als Fallbeispiel:

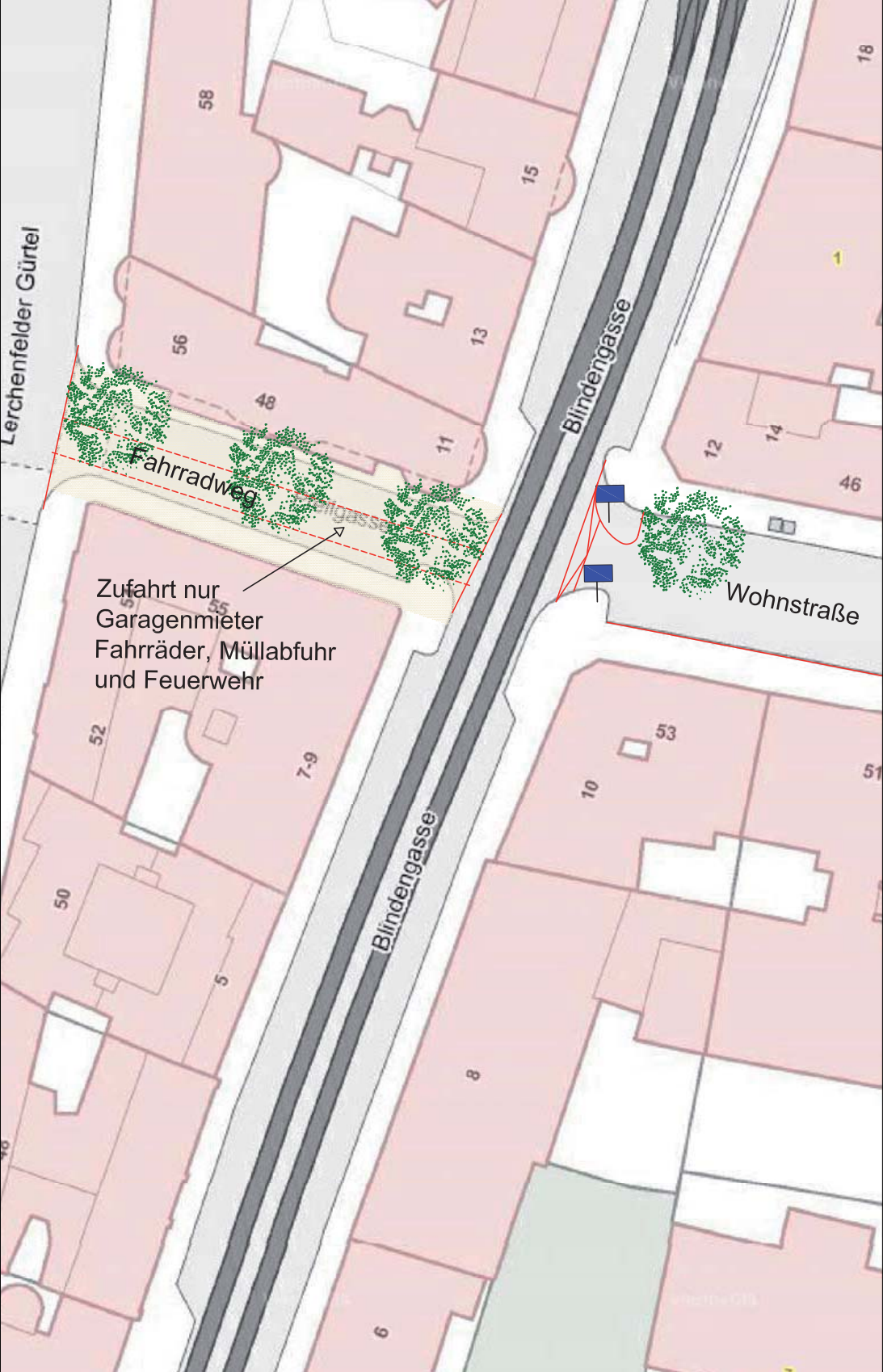
Der kurze Abschnitt der Pfeilgasse zwischen Gürtel und Blindengasse soll für den Autoverkehr gesperrt werden. Die Durchfahrt für Fahrradfahrer bleibt erhalten. Es erfolgt eine Bepflanzung der Straße. Die Zufahrt für Autos ist nur noch für die Garagenmieter möglich.

DERZEITIGE SITUATION:



Pfeilgasse in Blickrichtung Gürtel, ein trostloser grauer Eindruck.

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



STRASSENZUG NEU

Alerspitz

Der Alerspitz ist städtebaulich und historisch ein herausragender Ort des 8. Bezirkes. Durch die platzartige Aufweitung, das markante Eckgebäude zwischen Skodagasse und Alserstraße mit dem expressionistischen Vordach und die Umsteigesituation zwischen Bus und Straßenbahn, ist der Alerspitz nicht nur für die AnwohnerInnen, sondern auch für gesamt Wien ein Begriff. Wegen des öffentlichen Verkehrs und einer Vielzahl von Geschäften hat er eine extrem hohe FußgängerInnenfrequenz. In seinem jetzigen Zustand ist der Alerspitz jedoch ein Trauerspiel. Er scheint zur Rumpelkammer für ungeliebtes Stadtmobiliar geworden zu sein.

Auf der sehr schmalen Fläche befinden sich heute:

4 Mülltonnen klein, 1 Gewista Internetsäule, 1 Fahrradabstellplatz Bügel krumm, 2 Mülltonnen groß, 1 Fahrradabstellplatz Bügel gerade, 1 Verkaufsstand „Heute“, 2 Elektrokästen, 2 Telefonzellen, 1 Betonkasten unklar, 1 Würstelstand neu, 1 Würstelstand alt, 1 große Vitrine Humanic, 1 Splittkiste, 1 Bushaltestelle, 1 Dixi WC ect.... Und dies alles zufällig durcheinander gewürfelt.

Von Aufenthaltsqualität keine Spur.

Das Krankenhaus Confraternität hat ein altes Gebäude am Anfang der Skodagasse abgebrochen, und will hier nun einen neuen Krankenhauskomplex errichten. Auch die Krankenhausleitung hat uns bei Gesprächen mitgeteilt, dass sie ein großes Interesse an einer Neugestaltung des Alerspitzes hat.

Unser Vorschlag:

Die Skodagasse wird zwischen Kochgasse und Lederergasse für den Durchgangsverkehr gesperrt. Nur die Busse, GaragenbenutzerInnen und Anlieferung dürfen durchfahren. 13 Parkplätze werden entfernt und die Straße auf das Minimum reduziert. Auch eine Shared Space-Lösung wäre zu überlegen. Durch die Reduzierung der Straßenbreite können große Flächen für FußgängerInnen und attraktive Aufenthaltsbereiche geschaffen werden. Für die bereits jetzt bestehenden Lokale in der unteren Skodagasse können nach Süden ausgerichtete Schanigärten entstehen. Eine Weiterführung der Baumreihe und ein Brunnen stärken zusätzlich diesen Bereich.

Zwischen der Straßenbahn und der Bushaltestelle, dem eigentlichen Alerspitz, wird radikal ausgemistet. Nur das Flugdach und ein paar Sitzgelegenheiten strukturieren dann diesen sehr belebten Bereich. Maximal ein Würstelstand (der alte) könnten eventuell beleiben.

DERZEITIGE SITUATION AM ALSERSPITZ:



Der Alerspitz, wenig Platz für FußgängerInnen.

VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG



STRASSENZUG NEU

Josefstädter Straße

Durch die Josefstädterstraße bezieht der Bezirk seine Identität!

Sie ist das Herz des Bezirkes. Doch dieses Herz ist krank. Die Geschäfte leiden unter der Attraktivität der Mariahilferstraße und des 1. Bezirkes. Deswegen ist es für die Straße und den Bezirk ganz wichtig, dass die vorhandene Identität gestärkt wird. Wesentlich hierfür ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den FußgängerInnen, Flaneurinnen und KundInnen. Über weite Abschnitte hat die Josefstädter Straße extrem schmale Gehsteige. Die Autos brausen mit 50km/h an einem vorbei und spritzen einem die Pfützen an die Beine, kleinere Kinder können sich nicht frei bewegen, Schanigärten haben allenfalls Miniaturformat. Vor einem der wichtigsten Theater der Stadt können sich nicht mehr als drei Leute gleichzeitig aufhalten. So haben die Straße und ihre Geschäfte keine Zukunft.

Die Zukunft der Josefstädterstraße liegt in ihrer Zentralität für die Einwohner des Bezirkes, doch dafür braucht man keine Parkplätze und durchfahrende Autos!

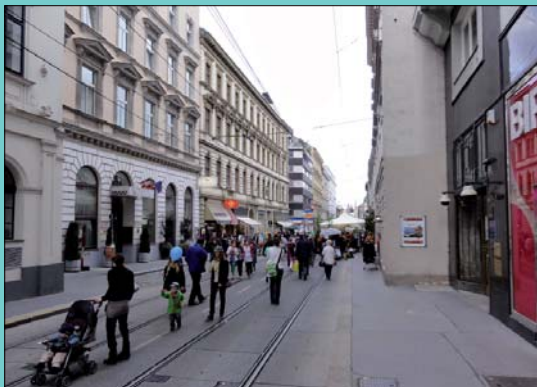
Daher soll sie zur Fußgängerzone umgebaut werden. Die Straßenbahn bleibt, internationale Beispiele zeigen wie das geht. In einem für den ganzen Bezirk zu erstellenden Verkehrskonzept ist die zukünftige Verkehrsführung, auch in Abhängigkeit mit den anderen hier beschriebenen Projekten zu klären.

DERZEITIGE SITUATION DER JOSEFSTÄDTER STRASSE:



Josefstädter Straße/Ecke Lange Gasse, FußgängerInnen warten auf Grünschaltung der Ampel

POSITIVBEISPIEL STRASSENFEST:



Josefstädter Straße: Ausnahmezustand Straßenfest, Familien nutzen den frei gewordenen Raum zum Spazieren, Einkaufen usw...

Schmidgasse zwischen Buchfeldgasse und Lenaugasse

Die Schmidgasse stellt für den 8. Bezirk die wichtigste FußgängerInnenverbindung zur U2-Haltestelle Rathaus dar. Die von der Langen Gasse zum Friedrich-Schmidt-Platz verlaufende Straße, wird für motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen sowie Fahrradfahrer als Einbahn geführt und ist durch parkende Autos und schmale Gehsteige geprägt. Zur „Rush Hour“ wird die Straße primär durch FußgängerInnen benutzt. Diese gelangen über die Schmidgasse zur U2 Haltestelle Rathaus. Viele der PassantInnen benutzen die Fahrbahn um schneller voran zu kommen. Ohnedies ist das Straßenbild geprägt von parkenden Autos. PKW-Verkehr findet in der Straße nur sehr selten statt. Wenn dies der Fall ist, so wird allerdings auf die FußgängerInnen - auch im Wohnstraßenabschnitt der Schmidgasse- keine Rücksicht genommen. Im Wohnstraßenbereich wäre es undenkbar, Kinder auf der Fahrbahn spielen zu lassen (etwas besser ist die Situation beispielsweise in der Lenaugasse), auch wenn das eigentlich erlaubt wäre. PKW's, Taxis und auch MopedfahrerInnen nehmen keine Rücksicht auf die Spielstraße.

Unser Vorschlag:

Um den Bedürfnissen der PassantInnen gerecht zu werden und um die Gefahrensituation zu entschärfen, soll die Schmidgasse zu einer attraktiven FußgängerInnenzone umgestaltet werden. Die Maßnahme schafft mehr Platz, um sich als FußgängerIn selbstbewusst zu bewegen, und auch für die noch fehlende Begrünung des Straßenraumes. Idealerweise wird eine Grünverbindung zum hochrangigen öffentlichen Verkehr mit Blick auf das Rathaus geschaffen. Dies würde auch dem Vorschlag von Mag. arch. Mark Gilbert entsprechen, welcher eine vernetzte, begrünte und bespielte Mittelachse durch den 8. Bezirk im Rahmen seiner Studie vorschlägt (siehe Werkstattbericht Stadt Wien, Nr.93). Diese Achse würde sich vom Josef-Mathias-Hauer-Platz bis zur U2-Station Rathaus ziehen. Dabei würden nicht nur einige Durchgänge für FußgängerInnen aktiviert werden, auch die Schmidgasse wäre teil des begrünten und mit Freizeitmöglichkeiten bespielten sogenannten „Mittelweges“ durch den 8. Bezirk.

Die Wahrnehmung eines Ortes den man gerne verlässt soll sich wandeln zum Eindruck: „Ich GEHE gerne in den 8ten!“

DERZEITIGE SITUATION SCHMIDGASSE:



Schmidgasse/ Ecke Lange Gasse, HauptfußgängerInnenroute zwischen dem achten Bezirk und der U2 Station Rathaus

- Schlußwort der Agenda Gruppe 21 „öffentlicher Raum“ Josefstadt – Startschuss für die neue Josefstadt!

Was bedeutet menschengerechter öffentlicher Raum?

Menschengerechter öffentlicher Raum ist...

- Ort der Begegnung, des sozialen Ausgleichs, der vielfältigen Interaktion und der Identifikation
- Ort, an dem Aneignung stattfinden muss, um Inanspruchnahme und Lebendigkeit sicherzustellen
- Bühne der Gesellschaft – ein Ort, den man betritt, um zu sehen und gesehen zu werden
- die Visitkarte einer Stadt oder eines Stadtteils
- Erholungs- und Freizeitraum
- Aufenthalts- und Transitraum, wird statisch und in unterschiedlichen Geschwindigkeiten bewegt wahrgenommen und erlebt

Quelle: Stadtentwicklung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.), im Auftrag der Magistratsabteilung 19: Werkbericht der Stadt Wien, Nr. 93 – Neuinterpretation des öffentlichen Raums, Wien, 2008.

Platz fair aufteilen!

Um den öffentlichen Raums für ALLE BewohnerInnen des 8. Bezirks gleichermaßen nutzbar zu machen, fordern wir nun alle Initialpersonen auf, unsere vorgeschlagenen Maßnahmen zur Realisierung einer menschengerechten Stadt umzusetzen!

Dabei sind unsere Vorschläge als erste Schritte von der auto- zur menschengerechten Josefstadt zu verstehen und zeigen Lösungen von der kleinen Intervention im urbanen Raum, bis hin zu weitreichenden Verkehrsmaßnahmen auf. Im Sinne einer nachhaltigen Situationsänderung des öffentlichen Raumes – auch in Hinblick auf die Verantwortung gegenüber der nächsten Generation – liegt es nun an den Initialpersonen und politischen EntscheidungsträgerInnen einen Entwicklungsprozess zu starten.

Der Achte als Modellbezirk?

Wir denken, dass aufgrund der überschaubaren Größe der Josefstadt, sowie der geographischen Lage im städtischen/verkehrstechnischen Kontext, der 8. Bezirks als Modellbezirk zur Veranschaulichung einer nachhaltigen Entwicklung des öffentlichen Raums eine Vorreiterposition einnehmen soll. Dafür ist aber ein entsprechendes kommunales Engagement erforderlich!

6. Schlußwort der Agenda Gruppe 21 „öffentlicher Raum“ Josefstadt - Startschuss für die neue Josefstadt!

Startschuß für die menschengerechte Josefstadt!

Als BürgerInnen der Josefstadt fordern wir die Initialpersonen und politischen VertreterInnen zu folgenden Handlungen auf:

- Sofortige und unbürokratische Umsetzung der vorgeschlagenen urbanen „Mikroprojekte“ mit dem Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Trinkbrunnen, Stadtmobiliar, Kirchenvorplatz, Schulvor- und sonstige Plätze etc.).
- Förderung von alternativen Verkehrsformen abseits des motorisierten Individualverkehrs wie Car Sharing (mind. 4 Plätze im öffentlichen Raum), öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Citybikes mit dem Ziel der Herstellung von Chancengleichheit für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen.
- Einrichtung einer Tempo-30 Zone im gesamten Bezirk.
- Unterbindung des Durchzugsverkehrs (auf Schleichwegen) durch den Bezirk.
- Errichtung von Wohnstraßen in sämtlichen Anliegerstraßen mit attraktiven Ausgestaltungen, die zum Verweilen und Spielen auf der Straße einladen.
- Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch breite attraktive Gehsteige (mind. 2,5m), sichere Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Schaffung von Wohnstraßen und ausreichenden Verweilplätzen, sowie die Reduktion der Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr.
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs unter die Erde durch das Auffüllen von bestehenden Garagen und den Neubau von Tiefgaragen, wobei keine Kleingaragen in Erdgeschoßzonen errichtet werden sollen.
- Entwicklung von strategischen Zielsetzungen, die jedenfalls
 - besonderes Augenmerk auf die Verantwortung gegenüber der nächsten Generation und deren jetzigen als auch künftigen Lebensbedingungen legen,
 - im Sinne des Umweltschutzgedankens und der nachhaltigen Stadtentwicklung sind,
 - über die Amtsperioden hinausreichende Gültigkeit aufweisen.
- Einbeziehung der lokalen Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ in die Planung und Umsetzung von Maßnahmen in der Josefstadt.
- **UMSETZUNG ALLER MASSNAHMEN UND ZIELSETZUNGEN DES KATALOGS ZUR ERLANGUNG DER MENSCHENGERECHTEN JOSEFSTADT!**

Ein Umdenken ist längst erforderlich, dieser Maßnahmenkatalog ist der Startschuß für eine menschengerechte Josefstadt- es liegt nun an Ihnen!

Ihre lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ Josefstadt,
Wien 2011

7. Literaturverzeichnis, Quellennachweis

Abbildungen:

Fotos:

Fotos der Fallbeispiele im Bezirk wurden durch die lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ bzw. durch die lokale Agenda Josefstadt aufgenommen.

Abbildungen mit Fremdquelle:

Siehe Quellenhinweis unter den Grafiken.

Alle Internetquellen wurden 2010 abgerufen.

Plandarstellungen:

Grundlage: Stadtplan Wien unter <http://www.wien.gv.at/stadtplan/>,

Darstellung durch die lokale Agenda Gruppe „öffentlicher Raum“.

Literatur:

Stadtentwicklung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.), im Auftrag der Magistratsabteilung 19: Werkbericht der Stadt Wien, Nr. 93 – Neuinterpretation des öffentlichen Raums, Wien, 2008.

Stadtentwicklung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): Wiener Lebensqualitätenstudien, Zusammenfassender Werkbericht Nr. 102, Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien 2008, Wien, 2008.

Centre de Cultura Contemporània (Hrsg.): In Favour of Public Space, Ten Years of the European Prize for Urban Public Space, Barcelona, 2010.

Heinrich Böll Stiftung (Hrsg.): Shared Space, Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Heinrich Böll Stiftung, Bielefeld, 2010

Blinkert, B.: Aktionsräume von Kindern auf dem Land - Eine Untersuchung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Forsten Rheinland Pfalz. Centaurus, Pfaffenweiler, 1998.

Blinkert, B.: Aktionsräume von Kindern in der Stadt - Eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg (Freiburger Kinderstudie), Centaurus, Pfaffenweiler, 1993.

Deutsches Kinderhilfswerk e.V.. Kinderfreundliche Stadtgestaltung. Verfügbar unter <http://www.kinderfreundliche-stadtgestaltung.de>, abgerufen im Mai 2010.

Glogauer, W.: Die neuen Medien verändern die Kindheit. Deutscher Studienverlag, Weinheim, 1995.

Görlitz, D., Harloff, H., Ney, G. und Valsiner, J. (Hg.): Children, cities, and psychological theories. Berlin/New York, Walter de Gruyter, 1998.

Kahlert, J.: Gefahren erkennen - Risiken abwägen - Selbständigkeit gewinnen. Sache-Wort-Zahl, 1998 26, Juli, 4 - 11.

Kunz, T.: Weniger Unfälle durch Bewegung, Hoffmann, Schorndorf, 1993.

Limbourg, M., Flade, A. und Schönharting, J.: Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske und Budrich, Opladen, 2000.

Peek, R.: Kindliche Erfahrungsräume zwischen Familie und Öffentlichkeit. Münster, Waxmann, 1995.

Zeiber, H. und Zeiber, H.: Orte und Zeiten der Kinder. Juventa, München, 1998.

Zimmer, R.: Motorik und Persönlichkeitsentwicklung bei Kindern: Eine empirische Studie zur Bedeutung der Bewegung für die kindliche Entwicklung, 2. Aufl., Schorndorf, 1996.

http://www.format.at/prod/520/pdf/FORMAT_OAMTC.xls, abgerufen 2010

MASSNAHMENKATALOG