

Projektgruppe Lebensraum ARAL

Andreasgasse.Richterergasse.Andlergasse.Lindengasse

in Zusammenarbeit mit



TREUSCH
architecture

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	2
2	Meinungen	3
3	Statements und Leitgedanken	5
4	Fakten zum Verkehr in Neubau	7
5	Status Quo und Ziele	9
6	Projekt mit Plänen und Textierung	14
7	Chronologie	22
8	Mitwirkende und Dank	24
9	Anhang	25



Andreasgasse



Richterergasse



Andlergasse



Lindengasse

Vorwort

"Die Welt wird immer lauter, weil wir der Meinung sind, immer schneller unterwegs sein zu müssen. Schade, dass wir den Rattenschwanz, der daran hängt, nicht wahrnehmen: Schnelligkeit bedeutet nicht nur eine Steigerung des Lärms sondern auch der Hektik, der Ungeduld, der Intoleranz, der Reizüberflutung, der Unzufriedenheit, der Aggressivität und damit auch eine Minderung unserer Lebensqualität."

(Bauer/Klammer, Denken entlang des Herzens, Praktische Philosophie, 2004)

Wer in diesem Stadtteil (Andreasgasse, Lindengasse, Andlergasse, Richterergasse) lebt, wird in den letzten Jahren schon bemerkt haben, dass die Verkehrslawine - und damit auch der Lärm - kein Phänomen ist, das ausschließlich auf Autobahnen stattfindet sondern immer mehr im innerstädtischen Bereich zum Problem wird.

Leider wollen die wenigsten ihr eigenes Verkehrs-Verhalten damit in Beziehung setzen und verändern.

2003 gingen vielen lärmgeplagten BürgerInnen in diesem Grätzl die Emotionen hoch. Gleichzeitig lud BV Mag. Blimlinger im Juli 2003 zu einem Bezirksforum ein, an dem viele AnrainerInnen teilnahmen, um ihre Wünsche und Beschwerden - unter anderem auch Frust - über die Verkehrssituation loszuwerden. Zwei Monate später wurde die Agenda-Wien-Sieben gegründet. Die Agenda hat sich zur Aufgabe gestellt, unzufriedenen BürgerInnen ein Forum zu bieten und sie dabei zu unterstützen, ihre Wünsche und Pläne präsentationsreif aufzubereiten. In unserem Fall war es ein Projekt gegen die Lärm- und Verkehrshölle in der Andreasgasse, Richterergasse, Andlergasse, Lindengasse (ARAL).

Unser Ziel im Generellen ist die Lebensqualität in diesem Stadtteil zu erhöhen und den modernen Bedürfnissen anzupassen, d.h. wir wollen die Stadt endlich zu dem machen, was sie sein soll: Sie soll urbane Vielfalt bieten und gleichzeitig qualitätsvolles Leben gewährleisten.

In den letzten Jahrzehnten haben Anspruchs- und Vorteilsdenken die Gesellschaft hervorgebracht, die wir als Ellbogengesellschaft bezeichnen. Ausdruck der Ellbogenmentalität ist unter anderem auch rücksichtsloses Verkehrsverhalten. Der Grund für das rücksichtslose Verhalten auf der Strasse (leider auch auf Geh- und Fahrradwegen) ist selten absichtsvolles Rauditum, sondern meistens ist es nur Bewusstlosigkeit und Hetzerei. Man/Frau hetzt von einem Termin zum anderen, denn wer es nicht eilig hat (oder zumindest es vorgibt), ist sicher ein/e "Versager/in"! Nur wer möglichst viel in kürzester Zeit so schnell wie möglich zu erledigen hat, ist ein moderner Mensch.

Da aber das Zeitvolumen mit unseren "Aktivitäten" nicht automatisch mitgewachsen ist, müssen die Hoch-Aktiven, um alles "unterzukriegen", eben schneller werden, also rein ins Auto oder rauf aufs Motorrad. Als Ausgleich fürs tägliche Hin- und Herhetzen gehen sie dann am Abend joggen, denn die beruflichen Wege zu Fuß oder per Fahrrad (zu gefährlich) zurückzulegen, können sie sich leider nicht mehr leisten: Keine Zeit.

Und so steigen das Verkehrsaufkommen und der Lärm. Der Lärmpegel ist Ausdruck und Gradmesser einer Kultur: So können wir sagen, je mehr Lärm, desto weniger Geist erfüllt den Raum und die Herzen der Menschen, denn Lärm erzeugt wiederum Hast: So wie Sirenen der Feuerwehr uns in Alarmbereitschaft versetzen sollen, stellt die akustische Dauerbeschallung den Menschen unter Fluchtwang. Die Frage ist: Hetzen wir nicht auch deswegen durchs Leben, um vor dem Lärm, den wir dabei verursachen, zu flüchten?

Das hier vorliegende Konzept ist ein Lösungsvorschlag für die Zukunft. Schon während wir dieses Konzept erarbeitet haben, hörten wir ringsum sehr oft positives Feedback, aber auch Bedenken im Sinne von: „Das kriegt ihr nie durch!“ Im Moment scheint unsere Lösung nicht durchsetzbar zu sein, das ist richtig, aber wer vor Augen hat, dass sich das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahrzehnten verdoppeln wird, muss zugeben, dass eine halbherzige Lösung nur für die nächsten paar Jahre sinnvoll wäre, denn das Verkehrsaufkommen und damit auch der Lärm würden weiterhin ungebremst zunehmen können. Deshalb haben wir uns auch für diesen „radikalen“ - d.h. an die Wurzel gehenden - Plan entschieden, denn wenn wir schon von Nachhaltigkeit sprechen, dann sollten wir heute mit der Umsetzung beginnen, allein schön und klug reden schadet niemandem, helfen tut es aber auch nicht.

In diesem Sinne hoffen wir auf eine mehrheitliche Zustimmung der AnrainerInnen für die Umsetzung des ARAL-Konzeptes und wünschen allen ein gutes Jahr 2005.

Die Textbeiträge sind das Ergebnis der intensiven Zusammenarbeit und Diskussion in der ARAL-Gruppe. Wir danken allen, die sich am Diskussionsprozess beteiligt und wertvolle Impulse gegeben haben.

Sabine Bauer & Irmgard C. Klammer

Warum ich bei ARAL mitmache



1. Rohentwurf

Es gibt zwei Alternativen: Entweder es gilt wie bisher das Recht des Stärkeren - „Platz da, jetzt komme ich!“ - oder wir sorgen für ausgleichende Gerechtigkeit auf Strassen und Gehwegen.

Zu Alternative Nummer 1 müssten wir allerdings neue Verkehrsschilder für die Andreas- und Lindengasse mit folgenden Inhalten aufstellen:

Schild 1: Achtung - hier beginnt die Autobahn.

Schild 2: Durchgang für Kinder und langsame Personen verboten.

Schild 3: Hinweis vom Gesundheitsministerium: Wer hier Rad fährt, begibt sich bewusst in lebensgefährliche Situationen, für die wir keine Haftung übernehmen.

Schild 4 extra für Lindengasse: Achtung - Dauerumleitung wegen Sperre der Neubaugasse.

Schild 5 für alle Gassen: Kommen Sie mit Ihrem Auto einkaufen und parken Sie bei uns.

Die zweite Alternative ist: Wir unternehmen etwas gegen die Bewusstlosigkeit der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen mit dem Ziel, dass das Überqueren einer Strasse jederzeit möglich ist, ohne aggressiv angehupt zu werden, oder gar auf die Seite springen zu müssen, um nicht angefahren zu werden.

ARAL bietet mir die Möglichkeit, mit Anderen ein lebenswertes Wohn- und Arbeitsumfeld zu „erkämpfen“. Außerdem finde ich es sehr gut zu wissen, dass es noch andere Menschen gibt, die mit ihren Ideen und ihrer Beharrlichkeit zu einer höheren Lebensqualität beitragen. Meine Vision ist, dass wir mit einer FußängerInnenzone und dem Andreaspark einen urbanen Treffpunkt, Spielplatz, Begegnungsraum für alle Altersgruppen mit mediterranem Flair schaffen. Das Wohnumfeld soll insgesamt zu einer angenehmen Zone werden, in der sich Menschen gerne aufhalten und durchflanieren.

Sabine Bauer

Vor 20 Jahren musste ich weit gehen, damit meine Kinder in einem Park spielen konnten. Mittlerweile gibt es den Andreas-park. Dessen Umfeld ist allerdings laut und absolut nicht kinderfreundlich. Wenn ich da einmal mit Enkelkindern hingehen soll, dann wünsche ich mir vor allem weniger Verkehr rundherum.

Hans C. Briebauer

Ich lebe mit 2 kleinen Kindern im Grätzel ARAL und habe mich oft gefragt: Warum muss ich mit dem Kinderwagen mich um am Gehsteig parkenden Autos schlängeln? Muss ich meine Kinder immer festhalten, wenn wir am schmalen Gehsteig neben "rasenden" Autos gehen? Eine Möglichkeit wäre in ein kinderfreundlicheres Umfeld zu ziehen. Mit ARAL sehe ich die Möglichkeit, in Neubau zu bleiben und eine Wohnumgebung mit höherer Lebensqualität und mehr Sicherheit mitzugestalten. Mein Anliegen ist eine gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raumes zwischen PKW und den Menschen. Ich habe meine Tochter gefragt, was sie sich wünscht im Bezirk: "Blumen" war ihre Antwort. Ein paar Blumen wünsche ich mir daher auch.

Ursula Till-Tentschert

Meine Arbeitsstelle befindet sich in der Richtergasse, also im ARAL-Grätzel. Entweder komme ich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit - beides gestaltet sich meist sehr spannend. Zu Fuß ähnelt es einem Schlingellauf, man wechselt ständig zwischen Fußweg und Strasse, da entweder parkende Autos auf dem Gehsteig stehen oder einem andere PassantInnen entgegenkommen und der Gehsteig viel zu schmal ist. Hinzu kommt noch das Problem des Hundekots.

Mit dem Fahrrad muss man entweder auf den Gehsteig ausweichen, weil sich mal wieder ein Lieferfahrzeug in den engen Strassen festgefahren hat und es einen kleinen Stau gibt oder man hat Angst, vom schnellen Verkehr von der Strasse gedrängt zu werden.

Außerdem halte ich die Umgestaltung des Andreas-parks für sinnvoll, damit eine ausgewogene Nutzung von Kindern und Erwachsenen im Park erreicht wird. Ein gleichberechtigtes Nebeneinander verschiedenster Nutzergruppen wäre wünschenswert, so dass man z.B. auch im Sommer die Mittagspausen mit ein paar KollegInnen im ruhigen Grün verbringen kann.

Steffi Uhlmann

Unser Leben wird halt immer schneller und wir Menschen immer bequemer und sparsamer, heißt es, deshalb fahren wir mit dem Auto auf die Mariahilfer Strasse, weil das geht „schneller“ und kostet weniger als die Bim. Alles muss schnell gehen und kostengünstig sein. Also rauf aufs Gas, egal ob da eine 30er Zone ist oder nicht, denn „ICH“ habe es eilig!! Was kümmern mich schon die AnrainerInnen, Hauptsache bei mir, in „meiner Gasse“, ist es schön ruhig.

Was diese Menschen, die so „selbstlos“ denken, nicht wissen, ist, dass immer mehr Menschen sich darum kümmern und sich gegen dieses skrupellose Denken und Fahrverhalten verwehren. Denn gerade diese individuelle Skrupellosigkeit ist der Ausdruck dafür, wie wir Menschen generell „wirtschaften“. Mit „wir Menschen“ sind alle gemeint, nicht nur die „Macher“, denen wir allzu gerne alles in die Schuhe schieben. (Selbstverantwortung ist zurzeit noch kein allgemein bekannter Begriff, deswegen glauben viele Menschen heute noch, dass es immer die „ANDEREN“ sind, die Schuld haben, egal worum es sich handelt.)

Wir können natürlich in den nächsten Jahrzehnten unsere Wege und Strassen hundertmal umbauen, vergrößern, verkleinern, Engpässe schaffen, etc. Am Verkehrsverhalten wird sich dadurch nur wenig ändern. Auch Taferln helfen nichts, denn so lange Verkehrsrowdies (leider sind diese in jeder Altersklasse zu finden) in der öffentlichen Meinung als „schnittige“ Burschen und Mädels gelten, wird bewusstloses = hirnloses Verkehrsverhalten immer modern sein.

Aber vielleicht müssen wir in Europa warten, bis die AmerikanerInnen eine Anti-Raser-Campagne starten, ebenbürtig dem Feldzug gegen die RaucherInnen. Nur ist zu befürchten, dass diese Hoffnung nicht erfüllt werden wird, denn die größte industrielle Dreckschleudernation der Erde denkt nicht mal daran das Kyoto-Protokoll zu unterschreiben.

Und da ich nicht warten will, was die AmerikanerInnen zur Geisel unseres Jahrhunderts - Lärm und Abgase durch Straßenverkehr und Industrielärm (dazu zählen auch Massenevents) - unternehmen werden, bin ich bei ARAL. Ob wir nun gemeinsam unsere Ideen eins zu eins umsetzen werden können oder nicht, ist halb so wichtig wie das Wissen, dass es all diese Menschen gibt und ich mich jedes Mal freue, wenn ich sie sehe und weiß: Da ist noch eine/r, der/dem es reicht! Und das gibt ein beruhigendes Gefühl: nicht allein zu sein und gemeinsam etwas zu unternehmen!

Irmgard C. Klammer

Wo ich mich vor Beginn von ARAL befand:

- Ärger über die Rücksichtslosigkeit, mit der mein Grätzel vom Durchzugsverkehr "abgenutzt" wird
- Sorge um die Sicherheit und Gesundheit meiner Familie
- Verzweiflung über sinkende Lebensqualität
- Beginnende Resignation und erste Gedanken wegzuziehen

ARAL bietet mir die Möglichkeit, das alles aktiv zu bekämpfen und das Grätzel mitzugestalten. So eine Gelegenheit lässt man ganz einfach nicht "sausen".

Meine Zukunftsvision:

Ich spaziere mit meiner Familie in den Andreasark. Ich schlendere über die Lindengasse, kein/e DurchraserIn zwingt mich von der einen auf die andere Strassenseite zu hetzen. Meine Frau und ich unterhalten uns im Plauderton, wir müssen nicht mehr schreien, um uns zu verständigen. Die Buben haben es schon eilig und laufen in Richtung Park voraus. Und wir können sie das tun lassen ohne uns größere Sorgen um ihre sichere Ankunft machen zu müssen. Nach ausgiebiger Erholung verlassen wir schweren Herzens den Park und begeben uns gemütlich nach Hause.

Norbert Seymann

Mein Hauptmotiv für ARAL ist:

Ich wünsche mir mehr Sicherheit im ARAL Bereich, denn wenn Autos, Busse und Lastautos direkt neben meiner 2 jährigen Tochter vorbeirasen, habe ich jeden Tag Angst, ich könnte vielleicht einmal eine Sekunde zu langsam sein....

Matthias Till

Ich engagiere mich für ARAL, da ich mir durch meine Mitarbeit eine lebenswertere, das heißt für mich grünere und verkehrsberuhigte Wohnumgebung erhoffe.

Renata Trojan

Statements und Leitgedanken

zur Stadtentwicklung, BürgerInnenbeteiligung, Bewusstseinsbildung, Verantwortung

"Töricht ist zu erleiden, was zu vermeiden wäre."

Augustinus, Über das Glück, 4.25

Nachhaltigkeit und Generationen-Gerechtigkeit

"Der ressourcenorientierte Lebensstil unserer Wohlstandsgesellschaft kann weder auf alle derzeit lebenden Menschen übertragen noch für zukünftige Generationen aufrecht erhalten werden."

aus: "Von Rio über Aalborg nach Wien, Agenda 21 Thesenpapier"

"Der gegenwärtige Lebensstil in europäischen Städten ist weder ökologisch tragfähig noch entspricht er einer gerechten Verteilung von Wohlstand und Ressourcen ... innerhalb der Bevölkerung zwischen den Generationen."

aus: "Von Rio über Aalborg nach Wien, Agenda 21 Thesenpapier"

"Eine Entwicklung ist "nachhaltig", wenn die Bedürfnisse der heute lebenden Generation erfüllt werden, ohne dadurch die Chancen zukünftiger Generationen zu beeinträchtigen... Nachhaltig ist eine Handlung dann, wenn nach einer umfassenden Abwägung aller Folgen eines herauskommt: Ein positiver Beitrag zur Erhaltung und Steigerung unserer Lebensqualität."

21.06.2004, <http://www.unternehmen-v.at/unternehmenV/>

"80% der europäischen Bevölkerung lebt in städtischen Gebieten. Den Städten und Kommunen kommt deshalb bei der Umsetzung einer tragfähigen zukunftsbeständigen Entwicklung ("Nachhaltigkeit") eine zentrale Rolle zu."

aus: "Von Rio über Aalborg nach Wien, Agenda 21 Thesenpapier"

Bewusstseinsbildung - Verantwortung übernehmen und Ziele umsetzen

"Allerdings geht es bei der Agenda 21 auch um die Frage, wie man von der "Vollversorgermentalität" zu mehr Eigeninitiative und Eigenverantwortung der BürgerInnen kommt. Dadurch können Projekte und Aktivitäten oftmals kostengünstiger umgesetzt werden."

21.06.2004, <http://www.lebensraummitzukunft.at/>

"Damit ist die Herausforderung der Lokalen Agenda 21 nun, dass Politik, BürgerInnen und Verwaltung so zusammenarbeiten, dass Projekte in absehbarer Zeit umsetzbar werden."

aus: Stadtrat D.I. Rudolf Schicker, Nachhaltige Stadtentwicklung - BürgerInnen gestalten mit Nachlese 2004, Lokale Agenda 21 in Wien, S.5

"Fortwährendes Zögern lässt kein Werk ans Ziel kommen."

Demokrit, Fragmente zur Ethik, FRG. 81

Ausgewogenheit

"Der Fußgängerverkehr ist die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit. 60% aller Fußwege werden von Frauen zurückgelegt, nur 40% von Männern."

Masterplan Verkehr Wien 2003, Kap.6. Fußgängerverkehr, S.76

"Handlungsschwerpunkte:

Platz da: Rückgewinnung des öffentlichen Raumes

Problem: Beanspruchung des öffentlichen Raumes durch KFZ-Verkehr (v.a. durch Parken)

Ziel: mehr Gestaltungsmöglichkeiten in Richtung Verkehrssicherheit, Behindertengerechtigkeit, Platz für Kinder, Jugendliche, ältere MitbürgerInnen"

Masterplan Verkehr Wien 2003, Kap.2. Verkehrspolitische Leitbild, S.27

"...das Strassennetz dient aber auch als öffentlicher Raum für Aufenthalt und Begegnung ... Da das Flächenangebot im bestehenden öffentlichen Strassenraum sehr begrenzt vermehrbar ist, sind Grundsätze und Richtlinien für einen Interessenausgleich von besonderer Bedeutung."

Masterplan Verkehr Wien 2003, Kap.5. Straßennetz und öffentl. Raum, S.71

Maßnahmen

_Tempo 30

"Ziel ist es, im dicht bebauten Wiener Stadtgebiet eine zusammenhängende Tempo-30-Zone zu schaffen ... diese Maßnahme muss von intensiven Geschwindigkeitsüberwachungen und baulichen Maßnahmen begleitet sein."

Masterplan Verkehr Wien 2003, Kap.6. Fußgängerverkehr, S.84

_Radverkehr

"...zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 8% sind besondere Anstrengungen erforderlich, wobei neben dem zügigen Ausbau des Hauptradwegnetzes die Öffnung der geeigneten Einbahnen bis 2006 realisiert werden soll."

Masterplan Verkehr Wien 2003, Kap.7. Radverkehr, S.89

_Fahrweise

"Lärmarmes Fahren kann durch sanfte Fahrweise gefördert werden."

22.06.2004, <http://www.goal-graz.at/de/index.htm>

_Einstellungsänderung

"Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität ist ohne Verhaltensänderungen nicht zu erreichen."

Masterplan Verkehr Wien 2003, Kap.2., S.29

_Motorrad

"Zwar war der Lärm motorisierter Zweiräder schon immer ein Thema und so lange es eine Straßenverkehrsordnung gibt, gibt es - auch aus Lärmgründen - das Verkehrszeichen "Verbot für motorisierte Zweiräder". Das Thema "Motorrad und Umwelt" rückte aber erst neu in den Blickpunkt der Umweltpolitik, als im Rahmen der Erörterung des so genannten Ozongesetzes 1995 deutlich wurde, dass die wenigen motorisierten Zweiräder an einem heißen Sommertag etwa soviel Kohlenwasserstoffe emittieren, wie die gesamte Flotte der PKW mit geregelter Katalysator."

"Motorrad und Umwelt", Eine Information des Bundesumweltministeriums, BRD, 1999, S.8

_Verkehrsvermeidung

"Verkehrsvermeidung zielt auf eine Erhaltung und Stärkung urbaner Dichte und Qualitäten ab. Als Erfolgsmaßstab kann die KFZ-Fahrleistung angesehen werden, die sich innerhalb des Stadtgebietes nicht weiter erhöhen soll."

Masterplan Verkehr Wien 2003, Kap.2., S.29

Lärm und Stille

"Lärm ist akustischer Abfall. Wir alle wissen, wie es dem sichtbaren Abfall ergeht. Da gibt es hochentwickelte Technologien, ihn zu beseitigen. Um den Lärm kümmert sich niemand. Deshalb wächst er und wächst und wächst, bis wir am Ende überhaupt nicht mehr hören."

Joachim-Ernst Berendt, Das dritte Ohr, Rororo, Reinbeck bei Hamburg 1997, S.18f

"Von den kommunikativen Sinnen ist das Gehör dem optischen Sinn deutlich überlegen. Das ist nicht zuletzt deshalb so, weil das Gehör Sprache aufnimmt, Sprache aber ist unsere wichtigste kommunikative Fähigkeit."

Joachim-Ernst Berendt, Das dritte Ohr, Rororo, Reinbeck bei Hamburg 1997, S.33

"...denn die Kraft der Weisheit kommt aus der Stille."

Irmgard C. Klammer, Sabine Bauer, Denken entlang des Herzens. Praktische Philosophie, BoD 2003, S.79

Zusammenstellung: Sabine Bauer

Quellen:

Masterplan Verkehr Wien 2003

Von Rio über Aalborg nach Wien, Agenda 21 Thesenpapier Nachlese 2004, Lokale Agenda 21 in Wien

<http://www.unternehmen-v.at/unternehmenV/>

Joachim-Ernst Berendt, Das dritte Ohr, Rororo, Reinbeck bei Hamburg 1997

Demokrit, Fragmente zur Ethik, FRG. 81

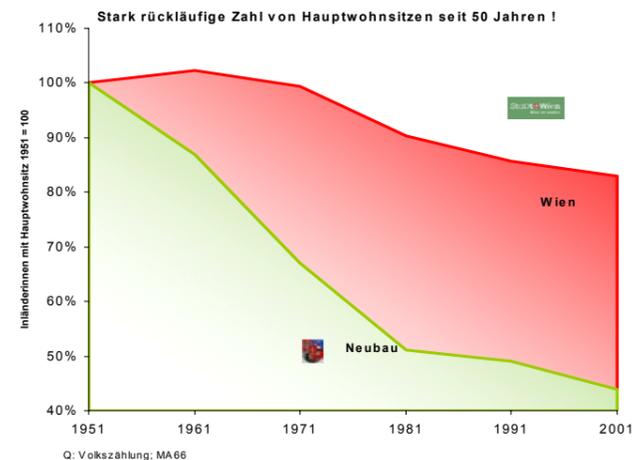
Irmgard C. Klammer, Sabine Bauer, Denken entlang des Herzens. Praktische Philosophie, BoD 2003

Vorrang für mobile Menschen in Neubau !!!

Menschenflucht aus der Maschinenstadt?

Immer mehr Menschen und vor allem Familien wandern aus der Stadt. Sie vermissen ein menschenfreundliches und kindgerechtes Wohnumfeld. Die Stadt wird ihnen zu laut und zu unattraktiv. Damit verschärft sich das Problem im Stadtbereich, da einerseits Infrastrukturkosten steigen, andererseits Kaufkraftverluste und Finanzausgleich die Einnahmen der Gemeinden empfindlich schmälern.

Die Neubauer Bevölkerungsstatistik der letzten 50 Jahre ist dabei besonders alarmierend. Sie zeigt eine Entwicklung an deren Ende täglich 6-spürige Autobahnstaus stehen zwischen den monotonen Reihenhaussiedlungen „im Grünen“ und dem Arbeitsplatz. Aus US-amerikanischen Ballungsräumen ist dieses Sterben urbaner Zentren und die Zersiedelung des Umlands (urban sprawl) bestens bekannt - doch die USA sind doch (k)ein Vorbild für Europa, für Wien, für Neubau - oder?

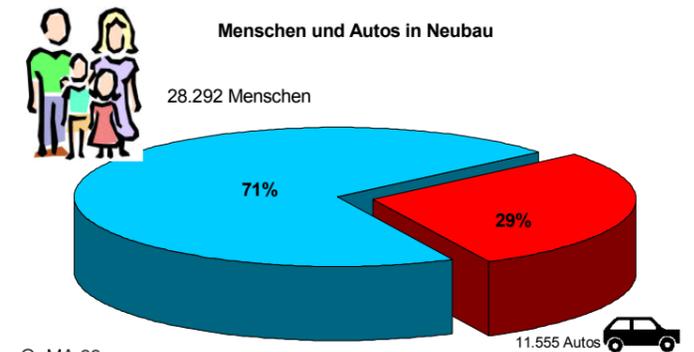


Autos sind expansiv - doch wer hat die Mehrheit?

Woran liegt der massive Bevölkerungsschwund der letzten 50 Jahre? Es ist jedenfalls auffällig, dass sich das Auto seit den Wirtschaftswundertagen expansiv verbreitet hat. Das Bild verdeutlicht die Situation - Autos besetzen die dem Menschen verbliebenen Flächen, Menschen sind an den Rand gedrängt.



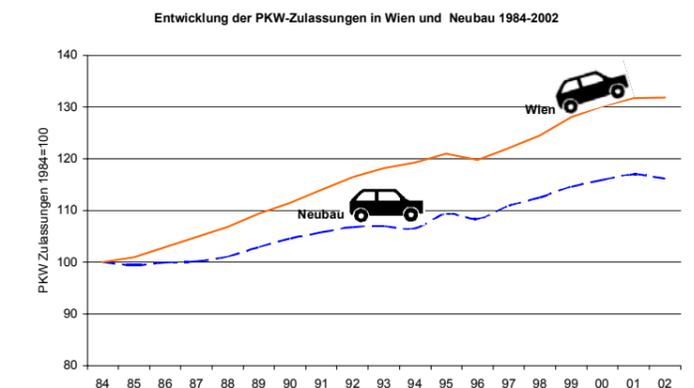
Die Statistik zeigt, dass in Neubau (noch) 28.000 Menschen leben. Diesen stehen 11.000 Automobile gegenüber. Etwa 4.500 ParkpickerlbesitzerInnen beanspruchen Stellplätze im öffentlichen Raum. Wieviel Raum gestehen wir den Menschen zu und wieviel einem Auto? Können wir hier von einem Gleichgewicht sprechen? Haben Menschen ohne Auto genauso viel Platz wie jene mit Auto? Fragen nach Demokratie und Gerechtigkeit drängen sich auf...



Gestern und Heute: Der Verkehr nimmt zu!

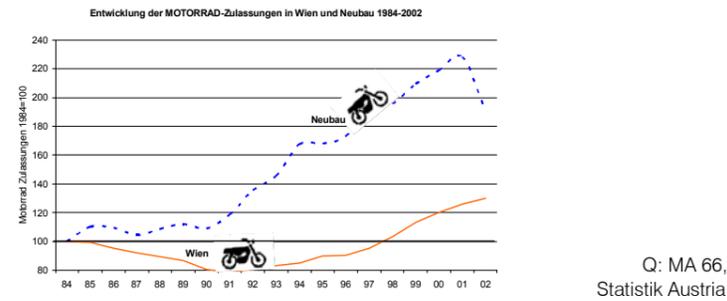
Trotz sinkender Geburten und einer wachsenden Zahl von Menschen, die aus der Stadt fliehen, nimmt die Zahl der Kraftfahrzeuge unvermindert zu. In Wien sind heute etwa 1/3 mehr Fahrzeuge zugelassen als noch vor 20 Jahren.

Unter VerkehrsplanerInnen wird zwar bestritten, dass die Zahl der Wege mit der Motorisierung zunimmt, unbestritten ist aber, dass mehr Wege mit dem KFZ zurückgelegt werden. Auch, dass größere Distanzen überwunden werden und die im Auto versessene Zeit insgesamt massiv zunimmt wird von niemandem ernsthaft bezweifelt. ExpertInnen prognostizieren daher für die Zukunft folgerichtig eine weiter zunehmende Überlastung des höherrangigen Straßennetzes. Der motorisierte Individualverkehr würde demnach auf das innerstädtische Straßennetz ausweichen (Shell 2004).



Motorrad in Neubau: Die Flucht vor dem Stau?

Im Gegensatz zur Entwicklung der PKW Zulassungen war der Anstieg an Motorradzulassungen in Neubau drastisch über dem Wiener Durchschnitt. AnrainerInnen klagen häufig über Lärm und überhöhte Geschwindigkeiten in den engen Gassen des Grätzels, verursacht durch Motorräder. Hoffen Neubauer ZweiradbesitzerInnen so dem täglichen Stau zu entfliehen?



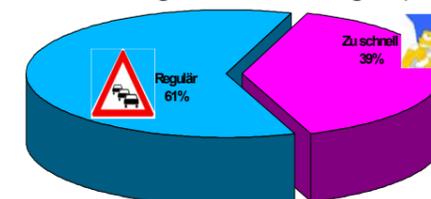
Schleichwege?

Die Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen in der Andreasgasse bestätigt die Prognosen der VerkehrsexpertInnen in zweierlei Hinsicht. Das Geschwindigkeitsmessgerät registrierte täglich rund 2.000 Fahrzeuge. In einer Maximalschätzung kann dabei der Anteil der AnrainerInnenfahrten auf höchstens ein Viertel geschätzt werden (ca. 500 AnrainerInnen, 2 Autofahrten pro AnrainerIn, 2 gleichmäßig genutzte Zufahrtswege). Geht man von einem Motorisierungsgrad von unter 50% aus, so wäre daher von deutlich über 1.500 Fahrzeugen auszugehen, welche die Andreasgasse täglich als Schleichweg oder zur Parkplatzsuche im Grätzel benützen.

Rasen oder kriechen?

Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen aber auch, dass die Kapazität dieses Schleichwegs in den Verkehrsspitzen rasch ihr Limit erreicht. Die Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt am späteren Vormittag und frühen Abend nämlich deutlich unter 30 km/h. In den Randzeiten zwischen 9 Uhr abends und 8 Uhr früh sind Geschwindigkeitsüberschreitungen hingegen die Regel. Und das, obwohl bei Sichtung eines Messgerätes der Fuß vom Gaspedal genommen wird. Trotz Tempomessgerät fahren im Tagesschnitt 40% der Fahrzeuge zu schnell!

Geschwindigkeitsübertretungen (n=33.000)



Mit ARAL mobil für MORGEN?

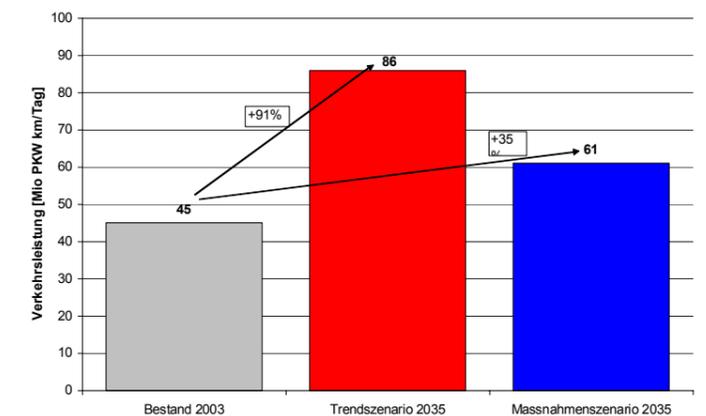
MobilitätsexpertInnen gehen von einer Verdoppelung des PKW Verkehrs in Wien bis zum Jahr 2035 aus. Selbst durch verkehrspolitische Maßnahmen lässt sich der durch demographische und wirtschaftliche Entwicklungen genährte Trend kaum aufhalten. Die unausweichlichen Folgen sind verstärkter Durchzugsverkehr sowie Parkplatznot und damit verminderte Wohn- und Lebensqualität in der Stadt.

Die Ziele nachhaltiger Verkehrspolitik lauten daher immer:

1. Verkehr vermeiden,
2. unvermeidbaren Verkehr verlagern,
3. nicht verlagerbaren Verkehr menschenverträglich abwickeln.

Aufgrund der Lage des Grätzels zwischen beliebten Einkaufsstraßen (Neubaugasse und Mariahilferstraße) und Szenelokalen ist zwar der einpendelnde Verkehr entscheidend, Bewusstseinsbildung für Mobilitätsalternativen und Fairness ist aber natürlich auch von allen AnrainerInnen gefordert.

Die prognostizierte Verkehrsüberlastung der Durchzugsstraßen hat für das Grätzel besondere Bedeutung. Der geplante Ausbau der Felberstrasse macht den bereits bisher stark frequentierten „Schleichweg“ Andreasgasse/Lindengasse sogar zu Autobahnzubringern. Wenn in Zukunft pro Tag 6.000 statt 4.000 Fahrzeuge in das Nadelöhr Lindengasse strömen, ist mit Schrittempo zu rechnen. Vorausschauende, verkehrsberuhigende Maßnahmen sichern daher nachhaltige Wohn- und Lebensqualität für mobile Menschen mit und ohne Auto!



Q: www.shell.at

Ursula Till-Tentschert & Matthias Till

Projektgruppe Lebensraum ARAL
Andreasgasse.Richtergasse.Andlergasse.Lindengasse



Lindengasse



Andreasgasse

Probleme und Lösungsvorschläge im Grätzel ARAL

Probleme ARAL:

Aus Sicht der AnrainerInnen stellen sich im Grätzel ARAL eine Menge Probleme. Die daraus resultierenden

Einschränkungen der Lebensqualität ergeben Handlungsbedarf in folgenden Bereichen:

Andreaspark:

- Gestaltung des Andreasparcs lädt nicht zur breiten Nutzung ein (viele Mauern)
- wenig Grün, viel Beton
- einseitige Nutzung und kein Ruhebereich

Verkehrsbelastung:

- ansteigender Durchzugsverkehr (Schleichwege Andreasgasse und Lindengasse)
- einpendelnder Einkaufsverkehr
- Verkehrslärm verursacht von Auto- und MotorradfahrerInnen sowie dauerkreisenden ParkplatzsucherInnen
- „Kreisverkehr“ um den Block Lindengasse - Andreasgasse - Richter-gasse - Andlergasse wird durch ParkplatzsucherInnen und ortsunkundige motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen erzeugt, die statt durch die gesperrte Neubaugasse durch die Andreasgasse zur Mariahilfer Strasse kommen wollen.
- fehlende Parkplätze für AnrainerInnen („am Samstag hat man als AnrainerIn besser keinen Weg mit dem Auto“)
- Autobusse vom Theater der Jugend werden durch das Grätzel abgeleitet und sorgen für zusätzliche Verkehrsbehinderung

Mangelnde Verkehrssicherheit:

- überhöhte Geschwindigkeiten durch "SchleichwegbenutzerInnen" und frustrierte ParkplatzsucherInnen
- 30er Zone ist schwer kenntlich und wird ignoriert
- FußgängerInnenslalom durch / zwischen geparkte(n) Autos
- Verdrängung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen
- geplanter Autobahnzubringer B224



Bewusstsein:

- derzeit Vorrang für PKW vor Mensch und Fahrrad
- derzeit Vorrang für Grätzel-"BenutzerInnen" vor Grätzel-"BewohnerInnen"
- mangelnde Wahrnehmung des Grätzels als Wohngebiet durch EinpendlerInnen
- Resignation an der bestehenden Situation ("da kann man eh nichts ändern")
- Adaption der bestehenden Situation ("woanders ist es noch schlimmer")

Sinkende Attraktivität für Gewerbetreibende

- schwierige Liefer- und Zufahrtsmöglichkeiten



Ziele:

Im November 2003 fand sich eine ehrenamtliche Projektgruppe bestehend aus AnrainerInnen, um konkrete Vorschläge zur Steigerung von Sicherheit und Lebensqualität im unmittelbaren Wohnumfeld zu erarbeiten. Seither hat sich die Projektgruppe mit dem Namen ARAL - das steht für

Andreasgasse/Richter-gasse/Andlergasse/Lindengasse - mehrmals getroffen und konkrete Verbesserungen und Lösungsvorschläge zur **nachhaltigen Anhebung der Lebensqualität** erarbeitet.

Eine nachhaltige Anhebung der Lebensqualität

⇒ wird erreicht durch

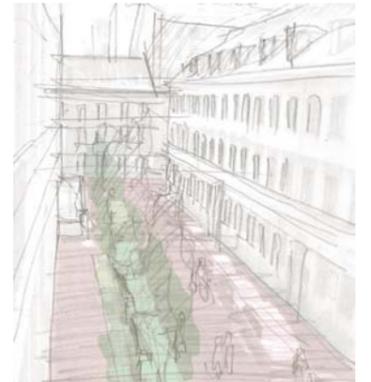
- Andreaspark als Grätzelzentrum
- Verkehrsberuhigung
- erhöhte Verkehrssicherheit
- Bewusstseinsbildung

⇒ erfolgt unter

- Einbindung der Gewerbebetriebe und der AnrainerInnen

Maßnahmen:

ARAL ist eine Wohngegend mit attraktiven Häusern, innovativen Geschäften und interessanten Innenhofbetrieben. Diesen Charakter möchten wir durch die Schaffung einer verkehrsberuhigten Wohnzone (Andreasgasse, Richter-gasse und Andlergasse als Wohnstrassen) verstärken. Zusätzlich soll durch ein Grätzel-Zentrum mit FußgängerInnenzone und Andreas-park Raum gegeben werden für Kommunikation und Erholung. Durch Bäume und Begrünung, Tempobremsen und FußgängerInnenübergänge in der Lindengasse soll insgesamt ein **lebenswerter Wohn- und Arbeitsraum** für alle Altersgruppen entstehen.



Bereich	Maßnahme	Wirkung
Andreasgasse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Widmung als Wohnstrasse von Mariahilfer Strasse bis Elbl-Garage ➤ Anhebung des Strassenniveaus ➤ Begrünung in diesem Bereich ➤ Zufahrt nur für AnrainerInnen und zu Garagen ➤ Schaffung einer FußgängerInnenzone vis à vis vom Andreas-park ➤ attraktive Neugestaltung des Andreas-parks und Öffnung zur FußgängerInnenzone hin ➤ Einrichten von Radwegen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ der Verkehr in der Lindengasse wird weniger, da der Schleichweg stillgelegt wird ➤ mit und um den Andreas-park kann ein echtes Grätzel-Zentrum entstehen ➤ dieses Grätzel-Zentrum kann ein öffentlicher Treffpunkt für alle werden
Richtergasse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Widmung als Wohnstrasse ➤ Anhebung des Strassenniveaus ➤ Baumpflanzungen ➤ Einbahn-Umdrehung 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ eine Belebung und gemischte Nutzung des öffentlichen Raums kann stattfinden ➤ der "Kreisverkehr" durch Parkplatzsuchende hört auf
Andlergasse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Widmung als Wohnstrasse ➤ Anhebung des Strassenniveaus ➤ Einbahn-Umdrehung ➤ Parken auf nur einer Strassenseite 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ der "Kreisverkehr" durch Parkplatzsuchende hört auf ➤ ungehinderte Einfahrts- und Durchgangsmöglichkeit ➤ Reduktion der "Überparkung"
Lindengasse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schwelle auf Höhe der Andlergasse vis à vis der evangelischen Kirche ("Tempobremse") ➤ zweite Schwelle beim Kurier-Durchgang mit FußgeherInnenübergang ("Tempobremse") ➤ Begrünung ➤ Abfahrt für Theaterbusse über Neubaugasse ermöglichen ➤ Umdrehung der Einbahnrichtung ab Kreuzung Zieglergasse bis Schottenfeldgasse ➤ eventuell auch Widmung als Wohnstrasse und Anhebung des Strassenniveaus 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ der Übergang zwischen Andreasgasse und Kurier-Haus wird sicherer ➤ das Anliegen, den Bereich als öffentlichen Durchgang zu nutzen, wird verstärkt ➤ Temporeduktion erhöht die Verkehrssicherheit für FußgängerInnen ➤ durch die Temporeduktion und Verkehrsberuhigung / Begrünung wird ein nicht markierter Radweg ermöglicht ➤ die Schleichwege durch die Lindengasse werden unattraktiver und daher die Verkehrsbelastung im Grätzel dramatisch reduziert ➤ die Lindengasse wird nicht zum verlängerten Autobahnzubringer (geplanter Autobahnzubringer B224)

Zusammenfassung: Norbert Seymann, Ursula Till-Tentschert

Warum Fußgängerzone beim Andreaspark?

Eine schmale Strasse im Wohngebiet, von den AutofahrerInnen als Schleichweg genutzt. Was kann man/frau da tun? Nicht nur für die Andreasgasse, auch für AnrainerInnen anderer Gassen im Bezirk hat sich diese Frage schon gestellt. Die Antwort: die Errichtung einer Wohnstrasse. Das Ergebnis: Viel hat sich nicht geändert.

Eigentlich gilt ja für Wohnstrassen ein Fahrverbot. Ausgenommen ist das Zu- und das Abfahren. Das dürfen alle, nicht nur AnrainerInnen. Aber wie viele AutofahrerInnen hindert das wirklich am Durchfahren, wenn sie sich durch so einen Abschneider ein paar Minuten im Stau ersparen?

Eigentlich gilt in Wohnstrassen Schritttempo. Denn FußgängerInnen und RadfahrerInnen dürfen zwar den Autoverkehr nicht mutwillig behindern, aber sonst ungehindert die Fahrbahn benutzen - laut StVO sogar zum Spielen.

Doch damit das alles wirklich funktioniert, müssen die Voraussetzungen stimmen. Das geht in neu errichteten Wohngebieten, das funktioniert z.B. im 15. Bezirk, gleich nach

dem Gürtel vor einer Schule. Da gibt es allerdings einen großen Unterschied zu den meisten Gassen der inneren Bezirke. Das sind keine schmalen geraden Gassen, sondern da gibt es Platz. Der kann dazu genutzt werden, die Autos in Schlangenlinien durch die Wohnstrasse zu lenken.

Möglicherweise geht sich so ein Schwenk vor dem Andreaspark sogar aus. Das würde etliche Parkplätze kosten, den Verkehr dort zwar bremsen, aber vermutlich nicht viel reduzieren. Aber ob dann unser Wunsch nach mehr Platz für FußgängerInnen auch noch realisierbar ist? Ob bei breiteren Gehsteigen aus der Schlangenlinie nur mehr ein leichter Schwenk ohne Bremswirkung wird?

Wenn wir mehr wollen als den Verkehr auf 50 Meter ein bisschen langsamer zu machen; wenn wir wollen, dass weniger Autos am Park vorbei und durchs Grätzl fahren, dann gibt's eigentlich nur eine Lösung: Den Verkehr vor dem Park mit einer FußgängerInnenzone zu unterbinden.

ARAL-Team



Wohin mit den Autos?

Wenn man/frau sich das Grätzel derzeit so anschaut, dann könnte man/frau meinen, Parkplätze sind dort Mangelware. Kaum einmal ist einer frei, dabei wird selbst an Stellen geparkt, wo es nicht erlaubt ist, etwa auf Gehsteigen. In der Andlergasse stehen die Autos rechts auf dem Gehsteig, damit links auch noch welche stehen können, sonst wäre die Durchfahrt zu schmal.

Wie sieht es aber wirklich aus? Gibt es wirklich zu wenig Platz für die Autos der AnrainerInnen? Oder ist nicht eher der Einkaufsverkehr an der Parkplatz-Misere schuld?

Im Grätzel gib es etwa 500 Wohnungen. Geht man davon aus, dass auch dort der im Neubau übliche Schnitt gilt, dass auf 3 Haushalte 2 PKW kommen, dann wären etwa 350 Stellplätze erforderlich. Im Strassenraum gibt es nur 200 davon. Doch ist das Viertel ziemlich gut mit Stellplätzen in den Garagen der Wohnhäuser oder in Innenhöfen versorgt. Etwa 250 Stellplätze gibt es dort. Nicht eingerechnet ist dabei die öffentliche Garage in der Andreasgasse, die einen Teil ihrer 200 Stellplätze ebenfalls an DauerparkerInnen vermietet.

Allerdings gibt es eine zusätzliche Belastung. Die BewohnerInnen des letzten Teils der Neubaugasse können ihre Autos dort nicht parken. In diesem Bereich gibt es allerdings nur ein größeres Wohnhaus und sonst hauptsächlich Büros. Und auf der Mariahilfer Strasse ist wegen der Kurzparkzone ganztägiges Parken nicht möglich. Die Garage bei Hausnummer 88 und die Stellplätze im Hof des Hofmobiliendepots decken das nur zum Teil ab.

Die Parkprobleme dieser AnrainerInnen an den Außengrenzen des Grätzels schränken den Gestaltungsspielraum sicher ein. Aber trotzdem: Gelingt es, durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Einkaufsverkehr aus dem Grätzel draussen zu halten oder zum Teil in die dafür vorgesehenen öffentlichen Parkgaragen zu bringen, dann sollten für die Autos der BewohnerInnen genug Stellplätze vorhanden sein, selbst wenn durch die FußgängerInnenzone und andere Maßnahmen zur Gestaltung des Gebiets die Zahl der Stellplätze im Strassenraum reduziert wird.



Nachhaltige Verkehrsberuhigung durch Parkplätze

Die Diskussion von Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum wird oft überschattet von der Sorge, dass durch Baumpflanzungen und FußgängerInnenzonen Parkplätze knapp werden könnten. Viele AutofahrerInnen fürchten, dass damit die Zeit für die Parkplatzsuche zunimmt und damit letztlich auch die Verkehrsbelastung.

Unser Ziel ist jenen BewohnerInnen, die auf ihren PKW angewiesen sind, die notwendige Mobilität und den zugehörigen Stellplatz zu sichern. Auch Lieferverkehr und notwendige Zufahrten zu Gewerbebetrieben müssen gewährleistet sein. Eine sinnvolle Parkraumgestaltung kann dabei einen wesentlichen Beitrag leisten, wenn dadurch Autofahrten vermieden werden, die weniger notwendig sind.

Die Einführung des „Parkpickerls“ für AnrainerInnen im 7. Bezirk beweist das. Die Stellplatzauslastung hat sich dadurch deutlich verbessert, von 107% auf 74% am Vormittag und von 112% auf 92% in der Abendzeit von 20:00 bis 22:00 Uhr. Seit der Einführung des Parkpickerls haben Zulassungen und der städtische Autoverkehr insgesamt stark zugenommen, so dass ohne geeignete Gegenmaßnahmen die Auslastungsgrenzen bald wieder erreicht werden, bzw. in manchen Grätzeln vielleicht bereits wieder überschritten sind.

Die entscheidenden Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl sind **Kosten und Zeit**. Wenn ein Weg mit dem Auto mehr kostet oder länger dauert als ein anderes Verkehrsmittel, werden Autowege eher vermieden und der Verkehr beruhigt. Soziale Härten (durch enorme Kosten) und starker Leidensdruck (durch lange Parkplatzsuche und Stau) für AnrainerInnen sind dabei selbstverständlich zu vermeiden.

Lösungsmöglichkeiten gibt es einige, diese können aber nicht auf ein kleines Grätzeln beschränkt werden. Freie Parkplätze kommen nicht nur AnrainerInnen zugute, sondern können wieder einpendelnden PKW Verkehr anziehen bzw. von angrenzenden BewohnerInnen beansprucht werden. Nachhaltige und entlastende Lösungen müssen daher zumindest für den ganzen Bezirk gefunden werden.

Lösungen zur Stellplatzproblematik:

1.) Ausweitung der Kurzparkzone bis 22:00 Uhr und von Montag bis Samstag: In diesem Zeitraum ist die Auslastung durch EinkaufspendlerInnen und LokalbesucherInnen noch immer sehr hoch. Der Effekt ist schnell und zuverlässig.

2.) Anhebung der Kurzparkgebühren: Längst fällig und wie die Parkraumbewirtschaftung zeigt, als verkehrsreduzierende Maßnahme auch sehr effektiv. Wenn man 1991 mit 2001 vergleicht, dann ist der

Parkschein durch die Euro-Anpassung um 8 Prozent billiger geworden, während der allgemeine Verbraucherpreisindex um 25 Prozent gestiegen ist. Der Einzelfahrschein ist in der gleichen Zeit um 35 Prozent gestiegen. Die Anreize für die Verkehrsmittelwahl liegen auf der Hand.

3.) Vorhandene Kapazität von Garagenstellplätzen nutzen: Derzeit sind die Garagenplätze teuer und auf KurzparkerInnen ausgerichtet. Das Angebot von Garagenbetreibern, bei entsprechender Auslastung die Preise zu senken, besteht allerdings. Ein Garagenplatz für AnrainerInnen wirkt doppelt, da sowohl der öffentliche Raum entlastet wird als auch nicht notwendige Wege, soweit die Garage sich nicht im Haus befindet, reduziert werden. Ein Verein zur Förderung der AnrainerInnenmobilität könnte einen Gemeinschaftstarif bei gewerblichen Garagenanbietern aushandeln und öffentliche Unterstützungen durch Ausfallhaftung und/oder Subvention beantragen.

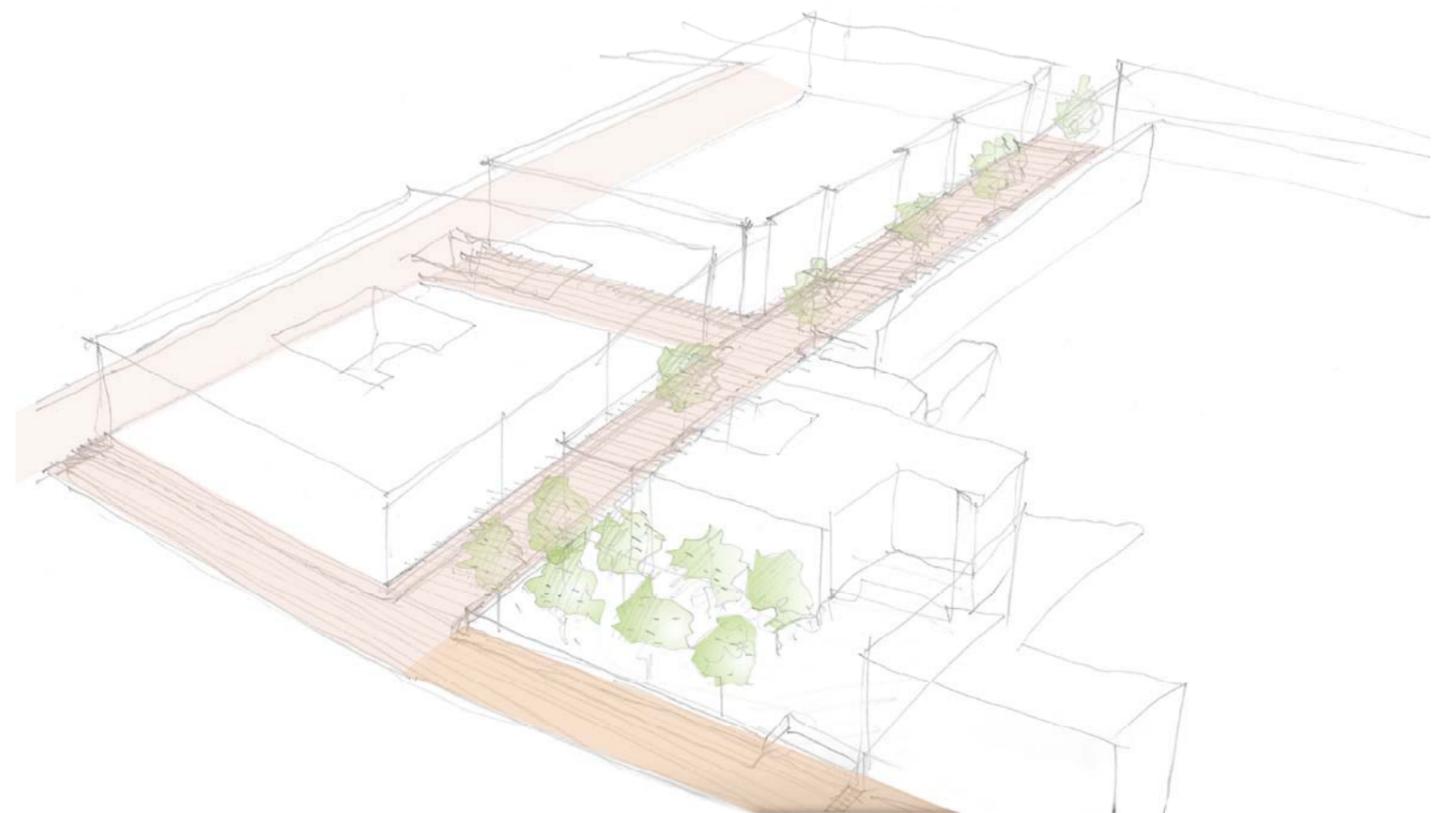
4.) Car Sharing: Öffentliche Parkplätze auf der Strasse können umgewidmet werden und damit Car Sharing vor der Haustür ermöglichen (2 Stellplätze im Grätzeln ARAL). Ein attraktives Angebot also für Menschen, die auf ein eigenes Auto verzichten können. Wenn auch Firmen für ihren Fuhrpark verstärkt Car Sharing verwenden, könnte dies auch wochentags eine gleichmäßige und rentable Auslastung gewährleisten.

5.) Betriebliches Mobilitätsmanagement: Größere Betriebe bieten ihren MitarbeiterInnen Anreize (z.B. jeder, der umsteigt, erhält ein Fahrrad), mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad in die Arbeit zu kommen. Diese Maßnahme ist in vielerlei Hinsicht wünschenswert und hätte einen nachhaltig ökologischen Effekt. Die Verkehrsbelastung sinkt. Von Firmen genutzte Stellplätze werden frei und können AnrainerInnen angeboten werden. Der öffentliche Raum wird entlastet. Obwohl internationale Studien zeigen, dass die Zufriedenheit und Gesundheit von ArbeitnehmerInnen durch betriebliches Mobilitätsmanagement verbessert werden, ist dieses Modell hierzulande noch eher unbekannt.

6.) Reservierte Parkflächen für AnrainerInnen: In anderen europäischen Städten gang und gebe: Parken nur für BewohnerInnen. Dies führt allerdings zu keiner Abnahme des AnrainerInnenverkehrs, aber zu einer Verkehrsreduktion des EinpendlerInnenverkehrs und ist daher eher eine Kompromisslösung.

Wir fordern daher ein integriertes Parkraumkonzept für Wien Neubau mit Prüfung und Einbeziehung aller möglichen Lösungen!

Ursula Till-Tentschert



Skizze: Arch. D.I. Andreas Treusch

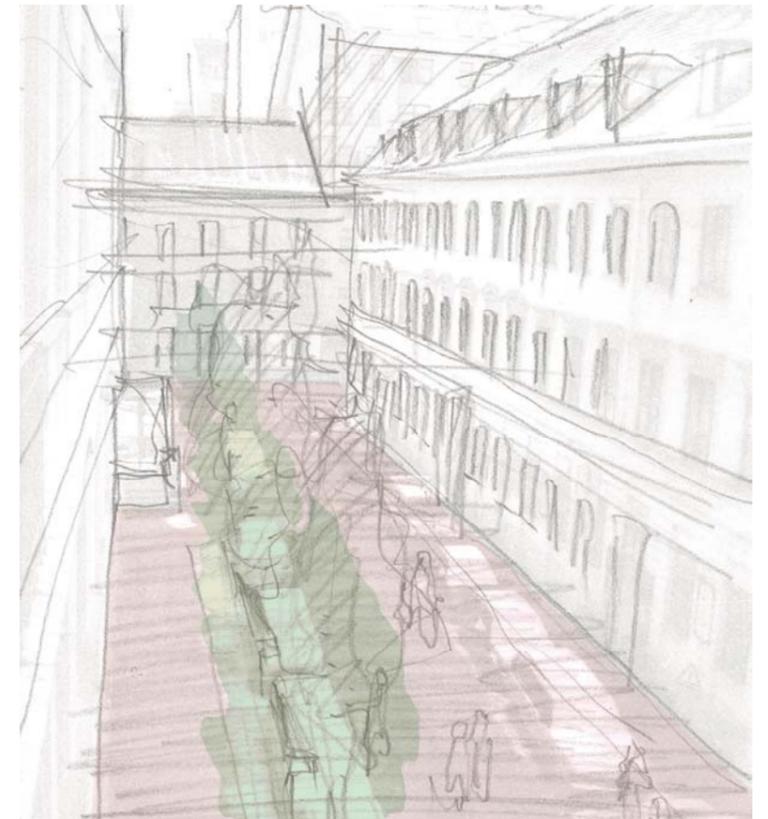


Foto / Skizze: Arch. D.I. Andreas Treusch

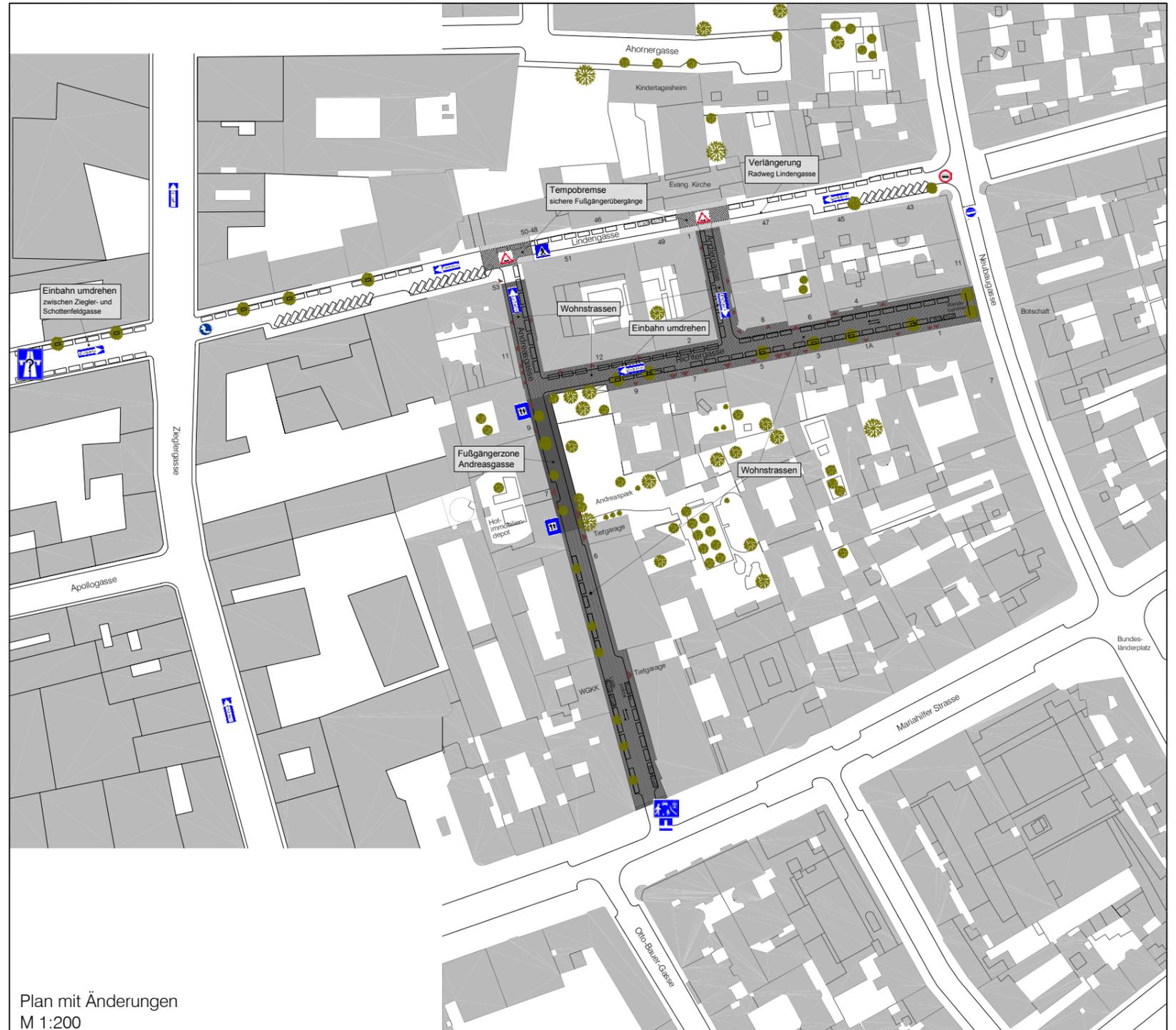


Foto / Skizze: Arch. D.I. Andreas Treusch

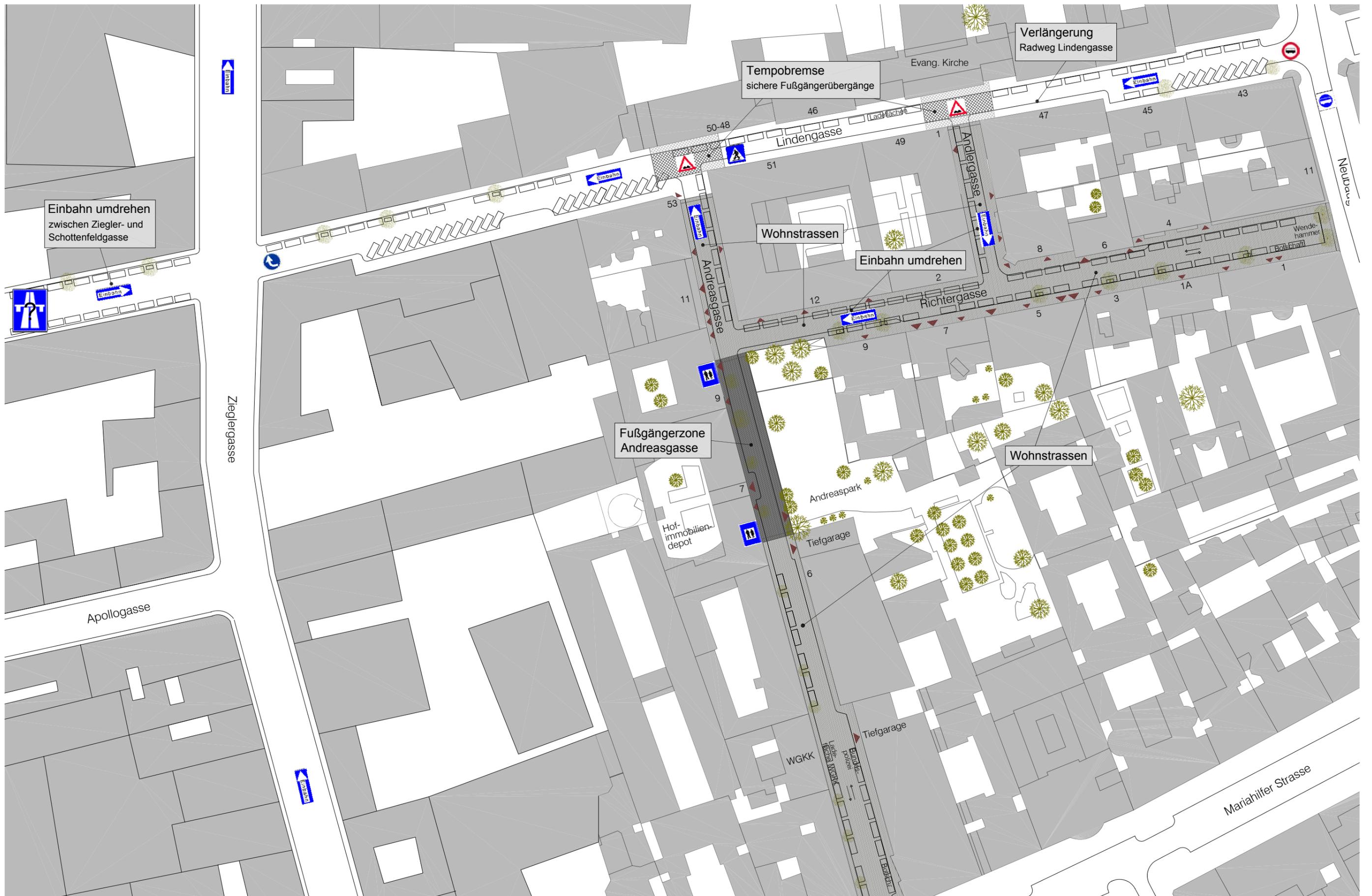


Plan Bestand
M 1:200

planerische Darstellung: Arch. D.I. Andreas Treusch



planerische Darstellung: Arch. D.I. Andreas Treusch





Skizze: Arch. D.I. Andreas Treusch

Leitgedanken zur möglichen Verbesserung der urbanen Räume rund um den Andreaspark

Die Qualität von urbanem Lebensraum ist abhängig von den Freiräumen und den nachbarschaftlichen Beziehungsmöglichkeiten, welche eine Gesellschaft gedeihen lässt.

Dabei ist die Umgestaltung und die Erlebbarkeit des Stadtteiles rund um den Andreaspark von wichtiger Bedeutung des städtischen Mikroklimas.

Es handelt sich dabei weniger um eine Neugestaltung der Zone, sondern vielmehr um die Rückgewinnung von urbanem Lebensraum, welcher nachbarschaftliche Beziehungen ermöglicht.

Die Ausgangsbasis ist die derzeit hoffnungslos vom Verkehr der Mariahilfer Strasse überlastete Gegend rund um die Richterergasse. Dabei spielt die Situation in unmittelbarer Nachbarschaft zur Mariahilfer Strasse eine grosse Rolle.

Die Mariahilfer Strasse zieht mit den unregulierbaren Verkehrsverhältnissen derart viel Verkehr an, dass die gesamten kleinräumigen Nachbarschaftsgassen im fliessenden sowie im ruhenden Verkehr ersticken.

Insbesondere der ruhende Verkehr spielt dabei eine grosse Rolle, da das allzu dichte Parkplatznetz in der angeführten Gegend nicht mehr genügend Platz lässt, um sich akzeptabel auf den Strassen bzw. Gehsteigen zu bewegen oder gar bequem die Strassenseite zu wechseln.

Dazu ist der bereits bestehende Andreaspark ein sehr wesentliches Zentralelement, welches jedoch im derzeitigen Zustand das eigene Potential nahezu ausschliesslich für Kinderspielbereiche als mögliches Kleinzentrum nicht richtig nützt.

Die Grundlage der Gesamtüberlegung stellt die Überzeugung dar, dass eine Stadt kleinräumliche Qualitäten benötigt, um eine (er)lebbare Umwelt zu gewährleisten. Dabei spielen insbesondere die eigentlichen Lebensräume einer Stadt die besondere Rolle: *die Plätze, Strasse, Gassen und Gehsteige*.

Die BewohnerInnen der Region benötigen deshalb dringend eine Entrümpelung von der hoffnungslos mit *Verkehrsbelastung* überfrachten Situation, um eine soziale Lebensstruktur aufrechterhalten zu können.

Die Überlegung ist dabei durch folgende Punkte geprägt:

Verkehrsberuhigung

Beruhigung des fliessenden wie ruhenden Verkehrs

Lebensraum

Schaffung eines attraktiven Lebensraumes für Wohnen, Arbeiten und Kindererziehung sowie auch der Unterhaltung

Platzgestaltung und Zonen

Gestaltung des Areals im Sinne eines städtischen Platzes bzw. als Abfolge von kleinräumigen städtischen Plätzen, Gassen und Zonen

Niveau

Akzentuierung der Strassenräume sowie der Platzräume rund um den Andreaspark

Begrünung

Begrünung im Rahmen eines städtischen Ambientes durch teilweise Baumbepflanzung im bearbeiteten Gebiet

Ruhepol

Errichtung eines Ruhepols rund um und durch den Andreaspark

Gemeinschaftsflächen

neue Gemeinschaftsflächen im Andreaspark mit neu gestalteter Park- und Platzlandschaft im Zusammenspiel mit der Wohnstrasse als offenes „Deck“

Oberflächengestaltung

Veränderung der BenutzerInnenoberfläche mittels Steinpflasterungen der Gehsteig- und Strassenoberflächen als eine Art geschütztes Tablett gleich hohes Niveau der Strasse und des Gehsteiges

Trennung

zwischen Verkehr und FussgängerInnen mittels Markierungen und schlanken Bollern sowie einer Ausbildung des Bereiches als erhöhtes Niveau, um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen

Andreas Treusch

Chronologie - ARAL nimmt die Arbeit auf

Ein Kurz-Protokoll

Frühling - Sommer 2003

BV Blimlinger wird von Architekt Treusch bezüglich einer Neugestaltung und Neuorganisation des Bereiches Andreasgasse Richtergasse Andlergasse kontaktiert. Der Grundgedanke von Andreas Treusch ist die Rückgewinnung von erlebbarem urbanen Raum bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung.

Treusch arbeitet ein Grundkonzept in Form einer Mappe mit Skizzen und Plänen aus und stellt diese Mag. Blimlinger vor.

Architekt Treusch unterbreitet Petra Oswald von Agenda 21 das Projekt. Agenda 21 stellt sich als interdisziplinäre Diskussionsplattform zur Verfügung.

16. Juli 2003

Die Bezirksvorstehung - Mag. Blimlinger - lädt die AnrainerInnen aus dem Grätzel ein, über eine mögliche Umgestaltung - u.a. Begrünung durch Bäume und Niveauangleichung von Strassen und Gehwegen - mitzudiskutieren.

Sommer 2003



Aktion 30 in der Andreasgasse: Sabine Bauer und Irmgard C. Klammer starten mit Schildern „Tempo 30“ und „Danke“ eine Bewusstseinsaktion und diskutieren auf der Strasse mit den AnrainerInnen über die Lärmbelästigung und Gefährdung durch Auto-RaserInnen.

September 2003

Auftakt-Fest der AGENDA Wien 7

November 2003

AGENDA und Bezirksvorstehung laden zu einer neuerlichen Diskussion zum Novak ein, es versammeln sich ca. 40 Personen. Pläne von Andreas Treusch werden vorgestellt und diskutiert.

17. Februar 2004

AGENDA und Bezirksvorstehung laden zu einer weiteren großen Diskussionsrunde in die Räume der Sozialbau Andreasgasse ein, 60 Personen folgen der Einladung. Es wird angeregt und intensiv diskutiert. Eine Projektgruppe soll sich konstituieren.

am selben Abend:

ARAL konstituiert sich offiziell: Eine Gruppe von AnrainerInnen meldet sich, um die Neugestaltung des Grätzels zu entwickeln. Im Rahmen der AGENDA Wien 7 wird diese Initiative nun koordiniert.

Aus einer einzelnen Idee wird eine BürgerInneninitiative und eine Agendagruppe, an der sich AnrainerInnen der Andreasgasse, der Richtergasse, der Andlergasse und der Lindengasse beteiligen.





9. März 2004

Erste ARAL-Sitzung - von nun an trifft sich die Gruppe regelmäßig im 2-Wochen-Rhythmus.

15. April 2004

ARAL stellt ihre Ideen im Rahmen des AGENDA-Forums im Skydome vor, neue MitstreiterInnen werden gewonnen.

April 2004

Gemeinsame Begehung und Sichtung der Problemzonen im Bereich Andreasgasse/Andlergasse/Richtergasse/Lindengasse



30. April 2004

Besuch ARAL bei der MA 46 - Ideen werden auf Ihre Machbarkeit hin mit Ing. Spitzhofer diskutiert, gemeinsam mit Georg Stafler und mit dabei Angelika Zeininger (Initiative und Agendagruppe Verkehrsraum - Lebensraum - Neubau)

5. Mai - 24. Mai 2004

Aufstellung eines Tempomessgerätes in der Andreasgasse

April - Juni 2004

ARAL startet eine Betriebsbefragung, um die Meinungen, den Bedarf und die Wünsche der Unternehmer und Unternehmerinnen im Grätzel zu erfahren.

8. Juni 2004

ARAL besucht Bezirksvorsteher Mag. Blimlinger, um über die Auflagen und Beschränkung von Schanigärten zu sprechen.

18. Juni 2004



„Permanent Breakfast“: ARAL veranstaltet mit der AGENDA WIEN 7 ein Frühstück am Gehsteig - Ecke Lindengasse / Andreasgasse, um mit Kipferl und Kaffee die AnrainerInnen auf die Probleme aufmerksam zu machen. Gleichzeitig findet die Aktion „Tempo 30“ statt und sorgt für Aufsehen. Auch Politiker nehmen die Einladung an: Maximilian Klappetz (LIF) und Rainer Husty (SPÖ) kommen zum Frühstück.

März 2004 - Juni 2004

ARAL arbeitet intensiv an einem Konzept.

24. Juni 2004



ARAL und AGENDA veranstalten gemeinsam mit der Bezirksvorsteherung einen Abend, um das erarbeitete Konzept zu präsentieren. Die Präsentation findet in den Räumen der Sozialbau statt, zahlreiche AnrainerInnen erscheinen und diskutieren die Vorschläge.

4. August 2004

ARAL und VERKEHRSRAUM Neubau werden von WOLKE 7 zum Bezirk interviewt, um die Vorschläge der Initiativen in die Visionen für Neubau mit einzubeziehen.

Juli 2004 - Dezember 2004

ARAL arbeitet an einem FOLDER, um das Projekt in der Steuerungsgruppe, der Verkehrskommission, den AnrainerInnen und den Stadt- und BezirkspolitikerInnen anschaulich vorzustellen.



Zusammenstellung: Sabine Bauer

agenda wien sieben

agenda wien sieben
1070 Wien, Seidengasse 13
Telefon: 523 61 05 - 47
Email: office@agenda-wien-sieben.at



Tychen Bauer & Klammer OEG
Andreasgasse 4/20 | 1070 Wien

**Philosophische Werkstatt &
Atelier-Galerie**
Lindengasse 61- 63 | 1070 Wien

web: www.tychen.at

Tel. +43 (01) 94 770 84
Mobil: 0699-1-94 770 84
Email: office@tychen.at

TREUSCH architecture

Architekt Dipl.Ing. Andreas Treusch
Richterergasse 7, 1070 Wien
Tel: +43 1 522 6565
Fax: +43 1 522 6565 40
Email: office@treusch.at

Projektgruppe ARAL

Mag. Dr. Sabine Bauer
Hans Christian Briebauer
Anton Hiess
Mag. Irmgard Cornelia Klammer
Ing. Norbert Seymann
Mag. Matthias Till
Mag. Ursula Till-Tentschert
Arch. DI Andreas Treusch
DI Steffi Uhlmann
Renata Trojan

Internet: www.agenda-wien-sieben.at/projekte/ara1.htm
www.tychen.at/ara1.htm

redaktionelle und grafische Gestaltung:
DI Steffi Uhlmann

Mit Impulsen von:

Alexandra Reill
Bernadette Matiz
Edith Achleitner
Gertrude Brindlmayer
Michael Hüsl
Dr. Wolfgang Landauer
Bezirksrat Maximilian Klapetz

Mit Dank an:

Team Agenda Wien 7
insbesondere Georg Staffler für Moderation und Begleitung
und Angelina Inama für Ihre Betreuung
Bezirksvorstellung Wien 7

An den Diskussionen der Projektgruppe ARAL haben sich bisher weiters beteiligt:

Alexandra Pilny
Andreas Puchner
Angela Feldmann
Angelina Inama
Anita Kurka
Anna Steiger
Anna-Maria Stuchlik
Barbara Kreindl
Brigitta Radivo
Bruno Aigner
BV Mag. Thomas Blimlinger
BV-Stvtr. Madeleine Reiser
BV-Stvtr. Rainer Husty
Christa Miksch
Christa Küffel
Christine Kudrna
Daniel Chamier
DI Ahmed Hameed
Doris Mock
Dr. Brigitte Mayr
Dr. Margit Wallner
Dr. Peter Kafol
Eva Gilhofer
Felix Luschnig
Florian Wenninger

Franz Herzog
Georg Kudrna
Gerald Jöbstl
Gritschi Kerl
Gudrun Höfle
Günther Tresnak
Hannes Messaros
Heidrun Deimel
Helene Gratzner
Ing. Günther Wald
Ing. Roland Sumjaci
Ismail Satilmis
Jim Glenn
Josefine Luschnig
Josepha Schwarzmann
Karl Hanns Humel
Klaus Orlovits
Mag. Alexandra Reill
Mag. Andrea Helige
Mag. Barbara Hollweger
Mag. Carola Pazouki
Mag. Gertrude Brindlmayer
Mag. Nicole Krottsch
Mag. Susanne Höck
Manfred Billig

Maria Kassl
Marie Wagner
Marlene Weidel-Nußbaumer
Martin Hlustik
MAS Bernadette Matiz
Max Hartmann
Maximilian Novak
Michael Andreasch
Michael Ebenbichler
Michael Santer
Nora Mayer
Peter Gilhofer
Peter Neumayer
Rolf Stechauner
Romana Seymann
Stefan David
Steinmetz
Susanne Hegewald
Terezija Stoitsits
Tina Gerstenmayer
Ulrike Billig
Waltraud Glenn
Wilfried Bind
u.a.

Agenda 21: ARAL - Eine Grätzelinitiative

Neubauer Rundschau November 2004

ARAL - das sind Andreasgasse, Richterergasse, Andlergasse und Lindengasse. Wer in diesem Stadtteil lebt, wird in den letzten Jahren schon bemerkt haben, dass die Verkehrslawine kein Phänomen ist, dass ausschließlich auf Autobahnen stattfindet, sondern immer mehr im innerstädtischen Bereich zum Problem wird.

Voriges Jahr, 2003, gingen bei mehreren BürgerInnen in diesem Grätzl die Emotionen hoch. Gleichzeitig wurde die Agenda-Wien-Sieben gegründet. Die Agenda hat sich zur Aufgabe gestellt, BürgerInnen ein Forum zur Mitgestaltung zu bieten und sie dabei zu unterstützen, ihre Wünsche und Pläne präsentationsreif aufzubereiten. In unserem Fall war es ein Projekt für mehr Lebensqualität in unserem Grätzl Andreasgasse, Richterergasse, Andlergasse und Lindengasse, deswegen nennt sich die Gruppe ARAL. Mittlerweile ist ein Konzept ausgearbeitet und auch schon interessierten AnrainerInnen in einer großen Diskussionsrunde vorgestellt worden.

Wir wollen die Stadt zu dem machen, was sie sein soll: Sie soll urbane Vielfalt bieten und gleichzeitig qualitativvolles Leben gewährleisten. Ein attraktives Wohnumfeld rund um den Andreaspark ist daher vorrangiges Ziel der ARAL Gruppe. Voraussetzung dafür sind Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung und vor allem Bewusstseinsbildung. Immer mehr BürgerInnen fällt nämlich auf, dass die Welt immer lauter wird. Leider wollen die wenigsten ihr eigenes Verkehrsverhalten damit in Beziehung setzen und verändern. Und so sind die alten und offensichtlich bewährten Methoden gegen innerstädtische Verkehrslawinen vorzugehen immer noch nur bautechnische Maßnahmen. Was fehlt, ist eine öffentliche Diskussion und das Hinterfragen des eigenen Verhaltens. In Deutschland werden mittlerweile Verkehrsspots ausgestrahlt, die die Bürger/Bürgerinnen darauf hinweisen, rücksichtvoller und bewusster zu fahren.



Die Aralgruppe will jetzt nicht unbedingt selber Verkehrsspots gegen bewusstloses Verkehrsverhalten drehen. Dazu fehlen uns auch die Mittel. Bautechnische Maßnahmen sind wichtig und Teil unserer Forderungen. Aber wir wünschen uns auch eine öffentliche Diskussion über Lärm und Verkehrsverhalten. Es hängt von uns ab, wie viel Lärm und Verkehr wir zulassen wollen. Wenn jeder von uns ein wenig langsamer fährt und unnötige Autowege reduziert, bekommen wir mehr Ruhe, Sicherheit und Atemluft in unserer Stadt. Daher sind alle herzlich eingeladen, sich mit uns für mehr städtische Lebensqualität einzusetzen.

Noch ein Wort zu uns. Wir arbeiten unentgeltlich, freiwillig und parteipolitisch unabhängig: Mag. Dr. Sabine Bauer (Philosophin), Hans Christian Briebauer (EDV-Organisator), Toni Hiess (Lehrer), Mag. Irmgard Cornelia Klammer (Medientheoretikerin), Ing. Norbert Seymann (Software-designer), Renata Trojan (Büroangestellte), Mag. Matthias Till (Soziologe), Mag. Ursula Till-Tentschert (Soziologin), DI Andreas Treusch (Architekt) und DI Steffi Uhlmann (Architektin). Hinzu kommt eine Anzahl eher sporadischer TeilnehmerInnen. Wir möchten uns hiermit auch für die hervorragende Arbeit von Agenda Wien Sieben bedanken! Insbesondere gilt unser Dank Herrn Georg Stafler (Stadt- und Regionalentwicklung) und Frau Angelina Inama (Office), die trotz Organisationsstress nie den Humor verloren haben.

i.A. von ARAL Irmgard C. Klammer





Bsp.: Wendehammer in der Millergasse (1060 Wien)