



## Einreichformular

Wir bitten um die Übermittlung des vollständig ausgefüllte Formulars inkl. Beilagen an [post@bv08.wien.gv.at](mailto:post@bv08.wien.gv.at).

### 1. Einreicher-kategorie

Einreichung als

**Physische Personen**

### 2. Kontaktdaten

---

Kontaktperson: **Gerald Urbas**

---

Adresse: **Gilmgasse 3/6, 1170 WIEN**

---

Tel: **0664 493 78 78**

---

Fax: **01 481 69 30**

---

E-Mail: **og@gams.at**

---

### 3. Projektkategorie

Beim Projekt handelt es sich um

**eine realisierbare Idee / Konzept**

ein teilweise umgesetztes bzw. abgeschlossenes Projekt

### 4. Zum Projekt

Projekt-titel: **Josef´s Space**

Kurzbeschreibung (max. 5-10 Zeilen)

**Der Begriff Shared Space ist in aller Munde. Kleine Gemeinden und überschaubare Städte haben es einfach das Konzept in ihren Verkehrsflächen zu implementieren. Und der 8. Bezirk stellt einen idealen Platz dar um als Vorzeige und Testprojekt zu fungieren. Es geht darum wichtige Verkehrsachsen und gleichberechtigten Verkehrsraum nebeneinander existieren zu lassen. Keine leichte Aufgabe. Muss man nicht nur Anrainerinteressen befriedigen sondern auch Rücksicht auf den Radfahrer, ÖPVN und Durchzugsverkehr nehmen.**



## Beschreibung

Bisher wurde in keiner großen Stadt der Welt der Versuch gewagt eine Shared Space flächendeckend zu implementieren. Zu groß sind die Ängste es könnte nicht funktionieren. Das Projekt soll die Optionen und Maßnahmen ausloten und testen die in einer City nötig, nützlich und sinnvoll sind. Dazu gehören nicht nur neue, einfache Straßeninformationen sondern auch eine Kommunikationsstrategie um den Gebote Katalog in die Herzen und Hirne der Bevölkerung zu tragen.

Der 8. als kleinster Wiener Gemeindebezirk eignet sich aufgrund seiner Beschaffenheit

- zentrale Lage
- kompakte Bezirksgrenzen
- wichtige Verkehrsachsen
- kleine, hauptsächlich als Einbahn geführte Gassen

hervorragend für ein Shared Space Testprojekt der großen Stadt. Die zentrale Lage ermöglicht vielen Einwohnern Wiens die ganze Sache zu erleben und zu testen. Der abgeschlossene Raum und kleine Fläche halten den Aufwand in Grenzen. Die engen und derzeit als Einbahn geführten Gassen lassen Raum für Tests wie Einfahrt und Ausfahrt in den Shared Space optimal markiert werden kann.

Die kleinere Herausforderung von Shared Space in der Großstadt sind große Verkehrsachsen, bzw. deren Schnittpunkte mit den freien Flächen. Sie ermöglichen den schnellen Wechsel von Bezirksgrenzen für den Individualverkehr, Bussen und Straßenbahnen und sind essentiell. Auch aus rechtlichen und Stadtinteressen kann an diesen Straßenzügen die den 8. mehr durchkreuzen als zu ihm zu gehören keine wesentlichen Änderungen erfolgen. Trotzdem gibt es Achsen (Feldgasse - Albertgasse, Florianigasse) die den Shared Space bereichern würden. Eigentlich derzeit bereits in dieser Richtung ausgeführt sind. In gewissem Sinne ist ein Shared Space eine konsequent weitergedachte 30er Zone, die verkehrstechnisch optimiert und die Geschwindigkeit nochmals herabgesetzt ist.



## Durchführung und deren Phasen

In Beilage 1 - **MySharedCity** sind Ideen zu finden wie Shared Space für eine grosse Stadt adaptiert werden kann, und auf welche Dinge zu achten ist. Es gibt sicher weitere prächtige Ideen. Auch mit Gemeinden die bereits ihren Verkehrsraum umgestellt haben ist Wissen auszutauschen. Eine aktive und lebendige Community die in diesem Thema aktiv ist, ist brennend daran interessiert einen mutigen Partner zu unterstützen. Man darf auch die Bürger nicht vergessen die Ideen einbringen werden. Dieses Wissen zu sammeln auszuwerten und in eine Umsetzungsstrategie zu verwandeln stellt die **Phase 1** und vielleicht auch größte Herausforderung dar. Kommuniziert sollte die Idee per Web, Sozialmedia und Beiträgen in Bezirkszeitungen werden. Interessenten mit Ideen können sich so melden.

**Phase 2** Dient der Kommunikation des Projektes an die Bevölkerung. Informationen sollen in Massenmedien, Web und klassischer Werbung transportiert werden. Mehrere Sprachen sind abzudecken um Touristen und Besucher vorzubereiten. Sehr wichtig ist es zur aktiven Teilnahme einzuladen. Denkbar wäre auch eine Mitmachbörse, da es in der nächsten Phase sehr viel zutun gibt. In der nächsten Phase sollte man keine baulichen Änderungen durchführen sondern mit Signs und Masken den Raum markieren. Manches braucht nicht unbedingt Firmen.

In **Phase 3** gilt es die erarbeiteten allgemeinen Maßnahmen auf das Zielgebiet anzuwenden. Das bedeutet nicht das sofort alle Ampeln und Schilder entfernt werden. Man kann sie auch abdecken und abschalten. Diese Flächen kann man auch zum Hinweis auf den Shared Space nutzen. In dem Testprojekt sicher keine schlechte Idee.

Mögliche Maßnahmen:

- ⤴ Bodenmarkierungen (z.b für Einbahnen) werden angebracht. Rote und Grüne Striche sollten allerdings nicht zu Fallen für 2 Räder bei Nässe werden. Weniger ist mehr (max 5cm Breite). Da es sich ja nur um einen Test handelt kann die Bodenmarkierung auch mit einer nur begrenzt haltbaren Farbe erfolgen.
- ⤴ Lange Straßenzüge die zum schnell fahren animieren könnten mit Kübelpflanzen und Kunstwerken (die auch vor Ort entstehen können) entschleunigt werden.

**Phase 4** dient der Evaluierung und Zählung von Verkehrsströmen. Ändert sich etwas? Ist es positiv? Was kann man verbessern? Nicht Praktikables wird adaptiert oder durch funktionierendes ersetzt. In dieser Phase ist also das Spielen mit den Lösungen gefragt, das erforschen wie man den gleichberechtigten Raum mit dem stark normierten (die Verkehrszüge) verbinden kann. Welche baulichen Maßnahmen gäbe es die notwendig oder wünschenswert sind um den Space zu optimieren. Am Ende soll ein Abschlusspapier stehen das den 8. Bezirk nachhaltig verkehrstechnisch verändert oder definiert warum die Idee hier nicht funktioniert hat.



Phase 3 – 4 sollten einen vorab kommunizierten und fixierten Zeitraum umfassen z.B. 1 Halbes Jahr vom Frühjahr bis in den Herbst. Die Option bei Erfolg die Testphase zu verlängern sollte man sich offenhalten.

Wie **Phase 5** aussieht entscheidet sich in am Ende der vorigen Phase. Der Rückbau im Falle das es gar nicht funktioniert und keine tragfähigen Lösungen gefunden wurden. Der Aufwand hielt sich in Grenzen. Auspacken der Schilder, Aktivieren von Ampeln. Kommunikation über das gescheiterte Projekt, und warum dies sich so darstellt. Wenn man ein positives Ergebnis sieht geht man zu Phase 6 über.

**Phase 6** Wird die langfristige sein. Es geht um den tatsächlichen Rückbau. Entfernung von Schildern Ampeln. Permanente Markierungen. Boden Nivau Angleichungen. Einfach bauliche Maßnahmen um den Shared Space im öffentlichen Raum sichtbar zu machen. Ihn mit Bedacht wie Hand Mondermann vorschlägt permanent gefährlich zu machen um die nötige erhöhte Aufmerksamkeit zu ermöglichen. Flexible Barriere Elemente könnten ihn noch spannender machen.

### **Erwartete Klimaschutz Aspekte**

Führt man das Shared Space Konzept in einem Bezirk alleine ein ist und bleibt es eine Insellösung. CO<sup>2</sup> Ersparnisse zu berechnen wird nicht sinnvoll sein. Medienwirksam vielleicht aber nutzlos. Ist das Testprojekt aber erfolgreich und wird breit angewendet ermöglicht es enorme Chancen Den Verkehr in Städten zeitnaher zu leiten. Verlagert man vorhandene erlernte Schleichwege in die Hauptverkehrsachsen kann man Ampelschaltungen dem aktuellen Bedarf anpassen. Fahrzeugpakete schnüren und sie schneller durch die Stadt jagen. Moderne Fahrzeuge mit Navigationssystemen werden Rückmeldung geben wo sie hin fahren. Das wird alles einfacher und nützlicher wenn man weniger Achsen bedienen muss. (Aufgrund der nötigen Ampeln und deren Koordination) Damit ermöglicht man langfristig aktiven Klimaschutz.

Shared Space in einer Stadt mag auch Effekte auf die Attraktivität von Kfz. Nutzung haben. Langfristig stellt sich aufgrund von Umweltauflagen und Rohstoffproblemen die Frage ob die Autodichte aufrecht zu erhalten ist. Shared Space definiert den Verkehrsraum um und gibt Alternativen Raum und Sicherheit.

Bäume und Sträucher in Kübeln bilden attraktive und ideale Hindernisse um den Verkehrsraum spannend zu halten. Dadurch bringt man mehr Grün in die Stadt und schafft wenn man es zulässt Frei Raum für Guerilla Gärtnere könnten da starkes Interesse haben sich einzubringen.

Der erhoffte Effekt der Unfallreduktion egal ob mit Personenschaden dürfte massive



Auswirkungen auf unsere Umwelt haben. Mehr Ressourcen schonen als mit Vermeidung von unnötigen Materialaufwand, Lebenszeit und ausgefallener Arbeitskraft kann man wohl nicht. Sehr viel Wasser, Energie und Rohstoffe erfordert ein kaputtes Auto um es wieder flott zu machen. Ein neues zu bauen entsprechend mehr.

- *Beilage 1 – MySharedCity*
  - [http://www.gams.at/MySharedCity/pdf/mysharedcity\\_v1\\_de.pdf](http://www.gams.at/MySharedCity/pdf/mysharedcity_v1_de.pdf)  
auf <http://www.gams.at/MySharedCity/>
- *Links zu Organisation:*
  - [http://de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)
  - <http://www.sharedspace.at/>
  - <http://www.shared-space.org/>
- *Grundthese:*
  - [http://www.zeit.de/zeit-wissen/2005/05/Verkehrsberuhigung\\_NEU.xml](http://www.zeit.de/zeit-wissen/2005/05/Verkehrsberuhigung_NEU.xml)

© Gerald Urbas 2011

**Wir danken Ihnen für Ihre Klimaschutz-Bemühungen im 8. Bezirk!**

### **WICHTIGER HINWEIS!**

Mit der Einreichung Ihres Projektes stimmen Sie der uneingeschränkten und entgeltfreien Verwendung der Bewerbungsunterlagen für alle Belange der Öffentlichkeitsarbeit des Bezirks Josefstadt, vertreten durch den/die Bezirksvorsteher/in, ausschließlich im Zusammenhang mit der Aktion Josefstädter Klimaschutzpreis / KLIP 8 zu. Projektunterlagen können ohne gesonderte Zustimmung der Einreicher/innen veröffentlicht werden (Presseaussendungen etc.). Ausgeschlossen ist eine Weitergabe dieses Rechtes an Dritte sowie die Verwendung der Projekte in der Öffentlichkeitsarbeit der politischen Fraktionen der Bezirksvertretung. Allfällige Forderungen Dritter gehen zu Lasten der Einreicher/in und sind vorab zu klären.