

# MySharedCity

öffentlicher Straßenraum aber Sicher

## Intention

Die erste Metropole der Welt zu sein die das erfolgreiche Shared Space Konzept das auf Gleichberechtigung, Rücksicht und Vernunft besteht einzubetten und an die Erfordernisse einer Großstadt anzupassen und es täglich zu leben.

## Erhoffte Vorteile für Wien und seine Bürger

Einfacher zu nutzender öffentlicher Verkehrsraum der nicht auf imperativen, immer auch willkürlichen Anordnungen besteht. Durch die übermäßige Beschilderung kommt es nicht nur zu missverständlichen oder schwer verstehbaren Optionen zur Benützung eines definierten Verkehrsbereiches (Fahren, Halten, Parken, Gehen, Radwege usw.) sondern auch zu Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität und finanziellen Belastungen von Bürgern die einem teilweise sehr abstrakten Normverhalten zuwiderhandeln obwohl weder eine objektive Gefährdung oder Beeinträchtigung anderer Bürger erfolgte. Das Shared Space Konzept ermöglicht dem Bürger mit einem einfachen normativen Verhalten das sich hauptsächlich aus Rücksicht ableitet einfacher und gefahrloser die Benützung seines öffentlichen Raums. Das künftige Problem der Elektromobilität, die nicht nur leise sondern auch ungewohnte Beschleunigungen erlaubt wird durch die Geschwindigkeitsreduktion abgefangen.

## Grundidee und Charakter eines Shared Space

- ⤴ keine Verkehrszeichen und Signalanlagen
- ⤴ Gleichberechtigung und Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer
- ⤴ gültige Vorfahrtsregeln
- ⤴ Berücksichtigung schwacher Verkehrsteilnehmer (Blinde, Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer)
- ⤴ Geschwindigkeitsreduktion
- ⤴ Kontrollierte Gefahr erhöht die Aufmerksamkeit und erzeugt damit Sicherheit
- ⤴ Reduktion des ruhenden Verkehrs

## Grundidee und Charakter des derzeitigen Verkehrskonzepts

Berechtigungserteilung und Überinformation von gewünschtem Verhalten das weil sehr komplex nicht immer eindeutig ist. Dadurch entsteht ein inkonsistenter Verkehrsraum der nicht intuitiv erfasst werden kann. Aufmerksamkeit wird permanent von der Straße und möglichen Gefahren hin zur Prüfung des Verhaltens in Relation zum Ablesen von Verkehrszeichen und dem Versuch das vermutete Normverhalten zu erreichen. Der Versuch der Konsistenz herzustellen endet in einer übermäßigen Beschilderung. Teilweise werden Fußgänger bereits überfordert. Immer wieder wird als Entschärfungsmaßnahme die besser wahrzunehmende Bodenmarkierung zusätzlich aufgebracht. Ein gutes Beispiel ist die Kurzparkzonen Bodenmarkierung. Diese errichtet ein heftiges Parkregime ab Boden steht allerdings „nur“ ZONE exakte Angaben wie diese definiert ist sind auf Schildern zu finden die bei der Einfahrt oft nicht gelesen werden können. Es wird daher darauf gesetzt das man weiß wie diese Regelung in diesem Bezirk nun genau aussieht. Besucher und Ortsunkundige erfahren oft erst nach einer Strafe welche Zone gemeint war.

## **Probleme und Widersprüche um Shared Space in einer Großen Stadt als Leitkonzept anzuwenden**

Da Wien wie viele andere alten Siedlungsstätten natürlich gewachsen ist, und von Fußgängerzonen, kleinen Gassen, breiten Plätzen bis hin zu Stadtautobahnen ein breites Spektrum an Verkehrsflächen zu bieten hat, kann man nicht einfach über Nacht alle Tafeln, Signalanlagen und Bodenmarkierungen entfernen. Bauliche Maßnahmen die in einem Dorf oder einer Kleinstadt mit vernünftige Zeit und Finanz Aufwand umzusetzen sind können in Wien nicht einfach von heute auf morgen gesetzt werden. Die verschiedenen Verkehrsflächen haben teilweise sehr wichtige Funktionen. Stadtautobahnen, Durchzugstrassen und ÖPNV ermöglichen erst den Begriff Großstadt und statten ihn mit der gewünschten Reisegeschwindigkeit aus um viele Bezirksgrenzen in angemessener Zeit zu überwinden. Diese wichtige Funktion des Raumes Stadt soll die Idee der Einführung von Shared Space in der Großstadt nicht zerstören. Viele Einbahnstraßen haben einen tatsächlichen Sinn wenn 2 KFZ nicht aneinander vorbeifahren können. Viele Durchzugsstrassen sind aufgrund der mangelnden Breite in 2 Gegenläufigen Einbahnstraßenzügen realisiert. Oft baulich schwierig aufzulösen oder stark überreguliert. Ein großes Problem ist die Masse des Ruhenden Verkehrs. Es sind zuwenig Garagen vorhanden. Neue Umzusetzen wird notorisch blockiert. Trotzdem möchten Anrainer natürlich parken und sind wiederum Freunde von diversen Regelungen (parkpickerl, Anrainerparkplätze). Ruhenden Verkehr zu vermeiden ist also sehr sehr schwierig in Wien.

### **Verkehrs Infrastruktur die Shared Space daher nicht erfassen darf um wichtige Stadt Funktionen nicht zu gefährden:**

- ⤴ Straßenbahntrassen (ÖPVN)
- ⤴ Stadtautobahnen (Transitverkehr durch die Stadt schleusen )
- ⤴ Schnellstraßen (Umgehungsverkehr und Abkürzung komplexer Routen, Entlastung innerstädtischer Straßeninfrastruktur)
- ⤴ innerstädtische Hauptverkehrswege (schnelle Bezirksquerung)
- ⤴ überbezirkliche Strassenzüge mit Buslinien (ÖPVN)
- ⤴ Parkplätze sofern sie der Wegeverbreiterung nicht im Weg stehen.

### **Verkehrs Infrastruktur die in das Konzept einbezogen werden soll**

- ⤴ Alle Nebenstraßen
- ⤴ Einbahnen sofern sie nicht einem gegenläufigen Hauptverkehrsweg ermöglichen
- ⤴ Abkürzungen von Hauptverkehrswegen wenn sie Wohngebiete (Grätzln) zerschneiden.
- ⤴ Gehsteige
- ⤴ Fußgängerzonen
- ⤴ Radwege
- ⤴ Nebenfahrbahnen
- ⤴ Radsonderwege (gegen die Einbahn fahren usw.)

Oft muss eine Prüfung und Adaptierung vorhandener Verkehrsflächen erfolgen. Die Komplette Nivellierung wie sie in vielen kleinen Gemeinden anzutreffen ist, könnte in dem komplexen Verkehrsraum Stadt an diverse Grenzen stoßen. Bei Neuerrichtungen von ganzen Stadtteilen mag es aber eine sinnvolle Alternative sein. Vor allem weil hier der optisch Übergang von Hauptverkehr zum Shared Space optimal gesetzt werden kann.

## Veränderungen an Verkehrsflächen die Stadt erzeugen

Wien ist durch den Zusammenschluss mit Gemeinden des Umlands entstanden. Das bedeutet nicht nur eine oft noch sichtbare unterschiedliche Trassenführung. Alte Landstrassen wurden zu Hauptstrassen. Manche Hauptstrasse ist schmaler als eine Einbahn in ehemaligen Vorortbezirken. Trotzdem stellen sich wichtige Transitrouten dar. Und können nicht mit den Rechten und Pflichten des Shared Space belegt werden

- ⤴ Wie die Fugen einer Kachelwand durchziehen grosse und breite Straßen die Stadt. Aufgrund der baulichen Sonderwege Wiens ist gross und breit oft lang und dünn. Und trotzdem wichtige Fuge.
- ⤴ Deklaration von innerstädtischen Hauptverkehrsachsen (durch Schilder besser aber Bodenmarkierungen) Signalanlagen und Bodenmarkierungen bleiben erhalten. Verkehrsleitungen sollten bei Bedarf sparsam verändert werden. Aber einige gelernte oder erzwungene Achsen könnten wegfallen.
- ⤴ Straßenbahntrassen und zugehörige Verkehrsregeln bleiben unberührt. Die Führung ist bereits optimiert. Eine Straße mit Schienen ist automatisch eine Hauptverkehrsachse.
- ⤴ Buslinien werden durchgehend gekennzeichnet (z.B mit der bekannten BUS Bodenmarkierung an Kreuzungen) Speziell in Wohngebieten mit hoher Besuchfrequenz (z.B. Büros) sollte die Buslinie erkennbar sein.
- ⤴ Stadtautobahnen, Schnellstraßen und zugehörige Verkehrsregeln bleiben unberührt

## Innovationen des MySharedCity:

Die Gebote lauten:

- \* Rechtskommender hat immer Vorrang – ohne Zwang**
- \* Langsam bleiben für alle Verkehrsteilnehmer**
- \* Sei immer vorsichtig – Straßen sind immer gefährlich**
- \* Nimm immer auf alle Rücksicht**
- \* Kein unschlüssiges Herumstehen auf Fahrbahnen**

Die praktischen Folgerungen im Detail

- ⤴ Shared Space in Wien kann leider kein zusammenhängender Raum sein. Er stellt vielmehr die Kacheln dar in denen gelebt wird, die über die Fugen bereist werden.
- ⤴ Fußgänger, Skater, Radfahrer, Senioren-mobile benutzen Gehsteige und Fußgängerzonen in angepasster Geschwindigkeit als Gleichberechtigte. Höchstgeschwindigkeit 5 – max. 15 km/h.
- ⤴ Radfahrer sollen Gehsteige zum Zufahren benutzen. Da man schon am Ziel ist braucht es keine Endspurt mehr.
- ⤴ Der Begriff der Fußgängerzonen bleiben erhalten wo sie einem touristischen Zweck dienen. Einige Zonen können aber mit Komfortgewinn für Einkäufer in eine Kraftlosezonen verwandelt werden. KFZ können hier mehr rollend als fahrend den Verkehrsraum nutzen.
- ⤴ Die Fahrgeschwindigkeit von KFZ im Shared Space (im Idealfall alle Bereiche die keine Markierungen und Schilder mehr benötigen) ist mit 20km/h limitiert. Eine Geschwindigkeit bei der man bei Bedarf das Anhalten gut realisieren kann.
- ⤴ Navigationskarten soll die Räume abbilden und ausweisen. Als Zukunftsvision sollten KFZ automatisch abregeln sobald sie den Shared Space einfahren.
- ⤴ Einbahnen werden am Anfang mit einem grünen und am Ende mit einem Roten

Bodenstrich markiert. Beschilderung kann anfangs gleichberechtigt und alternativ bestehen bleiben. Bei Neubauten oder Umbauten wird sie aber entfernt. Erlaubt es die Fahrbahnbreite eine normale Straße zu realisieren ist das umzusetzen. Willkürliche Einbahnen um Verkehr zu lenken sind im Shared Space unerwünscht. Straßen die durch Schrägparkplätze künstlich zur Einbahn umfunktioniert werden sollten rückgebaut werden. Eine Einbahn soll anhand der Straßenbreite erkennbar sein. Nicht von Befindlichkeiten von Bürgern oder amtlicher Regulierungen abhängen.

- ✦ Radwege in Nebenfahrbahnen, auf Gehsteigflächen und Einbahnregelungen sind unnütz und werden entfernt. In einem Shared Space darf man ohnehin fahren wohin man will wenn nichts im Weg geht oder steht.
- ✦ Radschnellwege auf Hauptverkehrsachsen werden im Gegenzug ausgebaut und nach Möglichkeit sicherer gestaltet. (im allgemeinen bedeutet das eine Verlagerung zwischen Gehsteig und Parkraum Die obligate Markierung des Hauptverkehrsweges erfolgt hierbei an der Grenze von Gehsteig zu Radweg) Im Idealfall zählt man den Gehsteig zum Shared Space des angrenzenden Grätzls.
- ✦ Räume werden zum Shared Space nicht markiert. Er ist per Definition gefährlich man muss darin einfach aufpassen. Die minimierte Anzahl an Richtlinien ermöglicht ein leichtes Erlernen und Umdenken der Benutzer. Um die Radikalität der Änderung zu verdeutlichen: Ein Fahrzeugführer (Rad, Auto) muss einem rechts kommenden Fußgänger unter Beachtung der Verkehrssicherheit Vorrang einräumen – an jeder Stelle der Straße, auch wenn er aus parkenden Autos hervortritt. Dies ist eine wesentliche Änderung zur STVO und der gelebten Praxis und erfordert sicher Eingewöhnungszeit.
- ✦ Versicherungstechnisch sollten keine Probleme entstehen. Die Erfahrung zeigt: es kommt zu weniger Unfällen (hoffentlich auch in der Cityumgebung). Durch die niedrige Geschwindigkeit deren Folgen minimiert. Unfälle mit unklaren Umständen oder Personenschaden werden bereits automatisch analysiert.

MySharedCity von [Gerald Urbas](#) steht unter einer [Creative Commons Namensnennung-Nicht-kommerziell 3.0 Unported Lizenz](#) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>).

Über diese Lizenz hinausgehende Erlaubnisse können Sie unter <http://www.gams.at/MySharedCity> erhalten.