

Abbildung 33: Landmarks im Blickfang⁹⁴



Sonnwendviertel: Blick von der Vally-Weigl-Gasse zum Funkturm Arsenal



Frauen-Werk-Stadt I / ehem. Bombardiergründe: Blick von der Donaufelder Straße nach Süden zum DC-Tower

6.10 Beleuchtung von Übergangsräumen und Durchwegungen

Die Sicherstellung einer normgerecht ausgeführten Straßenbeleuchtung fällt in den Aufgabenbereich der Stadt Wien, für die Beleuchtung der Baublöcke sind die Bauträger verantwortlich. In allen drei untersuchten Stadtentwicklungsgebieten sind die Synergien zwischen öffentlicher Straßenbeleuchtung und privater Beleuchtung der straßenseitigen Häuserbereiche gut gelungen. Im Sonnwendviertel und auf den ehemaligen Bombardiergründen verfolgt die Beleuchtung der Übergänge zu den privaten Bereichen und in weiterer Folge wichtiger Durchwegungen durch die Baublöcke ein durchgängiges Beleuchtungskonzept. Dunkle Ecken und potenzielle Angsträume sind kontinuierlich hell beleuchtet oder mit Bewegungsmeldern ausgestattet. Eine Mischung aus verschiedenen Beleuchtungselementen mit unterschiedlichen Lichtpunkthöhen ist an den Hauswänden oder freistehend angebracht und erlaubt eine gezielte Ausleuchtung der essentiellen Bereiche. In der Frauen-Werk-Stadt I, die in den 1990er Jahren errichtet wurde, ist das Beleuchtungskonzept schlichter. Es wird mit wenig unterschiedlichen Beleuchtungselementen gearbeitet. Beleuchtungskörper sind fast ausschließlich an den Hausmauern angebracht und leuchten dadurch primär die Bereiche nahe den Hausmauern aus. Vergleichsweise wird in den später errichteten Baublöcken in diesem und anderen Untersuchungsgebieten mit dem Einsatz unterschiedlicher Beleuchtungselemente eine bessere Beleuchtungssituation geschaffen (siehe Abbildung 34).

In der Seestadt Aspern ist die Beleuchtungsatmosphäre auf den öffentlichen Straßen hell und angenehm. In den Blockinnenhöfen sind verschiedene Beleuchtungssysteme vorhanden (siehe Abbildung 34). Auffallend ist, dass in manchen Innenbereichen der Baublöcke den Erhebungen nach keine Beleuchtungskörper vorgesehen sind. Dies ist vor allem der Fall, wenn die Hauseingänge straßenseitig situiert sind und eine Beleuchtung in den Höfen daher optional ist. Am Rande der Seestadt Aspern, hin zu den unbebauten und noch nicht bebauten Randflächen, ist keine Beleuchtung vorgesehen.

Frauen thematisierten bei der Befragung Beleuchtungsfragen, lobten gute Ausleuchtung oder kritisierten zu dunkle Bereiche. Die Ausleuchtung kann in der Nacht, insbesondere für Frauen die spät

⁹⁴ Fotos: Rosinak & Partner / tilia

von der Arbeit nach Hause gehen, die Wegewahl beeinflussen, fallweise werden auch Umwege in Kauf genommen.

Die Beleuchtungstechnologie hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Dieses Zeitphänomen wird vor allem sichtbar, wenn man das Beleuchtungskonzept der Frauen-Werk-Stadt I aus den 1990er Jahren mit jenen der neueren Stadtentwicklungsgebiete vergleicht.

Abbildung 34: Beleuchtungen von Übergangsräumen und Durchwegungen⁹⁵



Sonnendviertel: (links) Durchwegung mit freistehenden Beleuchtungselementen; (rechts) beleuchteter Durchgang, kommerzielle Nutzung Gastronomie



Seestadt: (links) ausgeprägtes Beleuchtungskonzept im öffentlichen Straßenraum, Sonnenallee; (rechts) reduzierte Beleuchtungssituation in einem beispielhaften Innenhof

⁹⁵ Fotos: Rosinak & Partner / tilia



Ehem. Bombardiergründe: (links) Durchwegung mit freistehenden Beleuchtungselementen, Beleuchtung der Hauseingänge; (rechts) Übergangsbereich Carminweg Frauen-Werk-Stadt I, Straßenbeleuchtung, Beleuchtungskörper an den Hauswänden

Andere Lichtquellen, abseits der privat und öffentlich bereit gestellten Beleuchtungskörper, sind kommerziell genutzte Erdgeschossbereiche (Gastronomie, Schaufenster) oder Werbung im öffentlichen Raum (Rolling Boards). In der Donaufelder Straße ist solch eine Lichtquelle unter anderem die Automaten-Tankstelle, die zwar hell erleuchtet ist, es dennoch uneinsichtige Stellen gibt.

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Untersuchungsgebiete sind mit keiner eigenen Beleuchtung ausgestattet. Das erschwert insbesondere die Attraktivität der Erreichbarkeit von Arbeitsorten zeitig in der Früh und spät in der Nacht. Haltestellen profitieren vereinzelt von Beleuchtungen ausgehend von kommerziellen Nutzungen im öffentlichen Raum oder siedlungsbezogenen Lichtquellen, wie in Abbildung 35 Beispiele aus den Untersuchungsgebieten zeigen.

Abbildung 35: Ausleuchtung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs⁹⁶



Donaufelder Straße: Straßenbahnhaltestelle, Beleuchtung durch Rolling-Board



Seestadt: Bushaltestelle Maria-Tusch-Straße, Beleuchtung ausgehend von den Geschäften in der Erdgeschosszone



Sonnwendviertel: unbeleuchtete Bushaltestelle neben einem beleuchteten Hauseingang

In der Seestadt Aspern profitiert die Bushaltestelle Richtung Hausfeldstraße von der Beleuchtung der Geschäfte und der Telefonzelle in der Maria-Tusch-Straße – die Haltestelle wäre sonst überhaupt nicht sichtbar. Für die Straßenbahnhaltestellen auf der Donaufelder Straße bei den Bombardiergründen sind die Rolling-Boards in den Wartehäuschen eine Lichtquelle. Die privaten Eigentümer über-

⁹⁶ Fotos: Rosinak & Partner / tilia

nehmen hier die Funktion der Beleuchtung des öffentlichen Raums und der Wartebereiche öffentlicher Verkehrsmittel.

6.11 Fließender Kfz-Verkehr

Beim fließenden Pkw-Verkehr werden in allen drei Untersuchungsgebieten ähnliche Strategien verfolgt. Es gibt ein oder zwei Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen – mit verkehrsberuhigten Anliegerstraßen innerhalb der Wohngebiete.

- Ähnliche Erschließungskonzepte

Im Sonnwendviertel verbindet die zwei- bis vierspurige Sonnwendgasse den Wiener Hauptbahnhof mit der stark befahrenen Landgutgasse und der Gudrunstraße. Mit der drei- bzw. vierspurigen Alfred-Adler-Straße (eine Busspur inkl. Radfahren auf der Busspur gestattet) wurde eine neue Verbindung in den 3. Bezirk geschaffen. In den übrigen Straßen im Sonnwendviertel ist zu einem Großteil Tempo 30 Zonen verordnet. Der Abschnitt zwischen Vally-Weigl-Gasse und Hackergasse in der Antonie-Alt-Gasse ist FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorbehalten. Die Erschließung des Gebietes erfolgt in den Anliegerstraßen.

Bei den Bombardiergründen erfolgt die Erschließung des Gebietes ebenfalls über die Anliegerstraßen (Carminweg, Satzingerweg), wo Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h verordnet sind. Der Schulcampus wird über die §53-Straße erschlossen, welche als Sackgasse mit Umkehrplatz ausgeführt ist. Die zwei- bis vierspurige Donauefelder Straße, wo auch die Straßenbahnlinie 26 verkehrt, verbindet das Gebiet mit dem Verkehrsknoten Floridsdorf und der Angyalföldstraße (wo sich Fachmärkte mit großen Parkplätzen befinden) bzw. dem Kagraner Platz.

Das Untersuchungsgebiet in der Seestadt Aspern verläuft die Haupteerschließung über die als Ringstraße geplante Sonnenallee und die Maria-Tusch-Straße. Beide Straßen weisen zwei Fahrspuren auf. Die übrigen Straßen sind als Anliegerstraßen mit Tempo 30 ausgeführt. Durch die Situierung der wenigen Garagen und deren Einfahrten sind auch die Zu-, Durch- und Abfahrten der Pkw so geregelt, dass in den Anliegerstraßen das Fahren nicht notwendig ist (und mit Fahrverboten geregelt ist). Eine Besonderheit in der Seestadt sind die Fahrbahnhaltestellen für den Busverkehr, wo der Bus auf der Fahrbahn in der Haltestelle stehen bleibt und ein Vorbeifahren der Kfz am Bus bei entsprechendem Gegenverkehr erschwert.

- Beeinflussung des Kfz-Verkehrsaufkommens

Durch Einbahnregelungen, Fahrverbote und Situierung von Garagenzufahrten kann der fließende Kfz-Verkehr und dessen Aufkommen geregelt werden. Dies wird ganz besonders im Untersuchungsgebiet der Seestadt Aspern sichtbar, wo in vielen Straßenräumen fast ausschließlich FußgängerInnen und RadfahrerInnen unterwegs sind. Das Durchfahren durch Siedlungsgebiete wird durch die Einbahnregelungen in allem Gebieten weitgehend unterbunden.

- Sammel- und Verteilfunktion

Die Hauptverkehrs- und Sammelstraßen in den untersuchten Gebieten (Sonnwendgasse, Alfred-Adler-Straße, Gudrunstraße; Donauefelder Straße; Sonnenallee, Maria-Tusch-Straße) weisen Sammel- und Verteilfunktionen für den motorisierten Verkehr auf, die über den Stadtteil hinaus gehen, und dienen zum Teil auch als Achsen des öffentlichen Verkehrs. Die Straßenräume sind vom Kfz-Verkehr aufgrund ihres Verkehrsaufkommens und ihrer Straßenquerschnitte geprägt – das gilt im Wesentlichen für alle drei Untersuchungsgebiete. Die Funktionen Einkaufen, Gastronomie und