

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

Bildung werden nur in der Maria-Tusch-Straße und in der Sonnenallee durch entsprechende Gehsteigbreiten abgebildet.

## 6.12 Ruhender Pkw-Verkehr

Der Umgang mit Oberflächenstellplätzen auf öffentlichen Straßen bestimmt den öffentlichen Raum wesentlich. Stellplätze beeinflussen das Ortsbild, die Gestaltungsmöglichkeiten zwischen den Baulinien, die funktionale Aufteilung der Straße, das Verkehrsaufkommen, den Parkplatzsuchverkehr und auch Lärm und Luftschadstoffe. Die Organisation des ruhenden Pkw-Verkehrs kann Straßenräume zu Freiräumen oder zu Verkehrsräumen machen.

### - **Unterschiedliche Parkraumkonzepte**

In den untersuchten Stadteilen gibt es zwei unterschiedliche Konzepte für das Unterbringen von Stellplätzen im Straßenraum. In der Seestadt Aspern wird nur in wenigen Straßenräumen das dauerhafte Parken erlaubt, Kurzparkzonen vor allem nahe der Einkaufsmöglichkeiten ermöglichen an einigen Stellen Halten und Parken. Parkplätze im öffentlichen Raum sind ausschließlich in Längsparkordnung ausgerichtet. Die Wohnbereiche sind weitgehend autofrei – durch die Situierung weniger, bauplatzübergreifender Tiefgaragen stehen zahlreiche Straßenräume ausschließlich für aktive Mobilitätsformen zur Verfügung. Die als Parkstreifen genutzten Flächen sind in vielen Straßen mit Grünelementen und Sitzmöglichkeiten ausgestattet, die Gehsteige und Radfahranlagen sind deutlich breiter dimensioniert als in anderen Stadtteilen. Im Sonnwendviertel befinden sich in allen Straßenräumen – außer in Teilen der Antonie-Alt-Gasse – beidseitig Stellplätze für Dauerparker, in Längs- und Senkrechtparkordnung. Bei den ehemaligen Bombardiergründen und der Frauen-Werkstadt gibt es keine neu errichteten Straßen (mit Ausnahme der §53-Straße vor der Schule). Am Satzingerweg und in der Schenkendorfstraße, also in den bestehenden Straßenräumen, finden sich Längs- und Schrägparker im öffentlichen Raum. Am Platz vor dem Schulcampus (§53-Straße mit Umkehrplatz) befinden sich ein Lehrerparkplatz sowie öffentliche Stellplätze in Längspark-Ordnung. Schräg- und Senkrechtparker haben den Vorteil, mehr Stellplätze im Straßenraum unterbringen zu können als Längsparker, allerdings auch den Nachteil, dass – trotz Zuschlägen von 50 cm – durch den „Überhang“ des Fahrzeuges auf den Gehsteig, die Gehsteigbreiten de facto verschmälert werden.

### - **Situierung von Tiefgaragen(einfahrten)**

Die Situierung von Tiefgaragen und ihren Einfahrten prägen die Möglichkeit der Gestaltung des Straßenraumes und letztlich den Straßenquerschnitt. Hat jede Wohnhausanlage ihre eigene Garage und ihre eigene Zufahrt, ist es kaum möglich, Straßenräume als Aufenthaltsraum oder für den Fuß- und Radverkehr zu gestalten. Im Sonnwendviertel wird dies besonders deutlich. Bei den Befragungen im Sonnwendviertel war es zudem schwierig, AutofahrerInnen, die im Gebiet wohnen, im öffentlichen Raum anzutreffen, da diese den öffentlichen Raum offenbar weniger nutzen (Zufahrt Garage – Lift – Wohnung).

Bauplatzübergreifende Gesamtlösungen für den ruhenden Verkehr zeigen in der Seestadt Aspern, wie die Situierung von Garageneinfahrten zum einen das Verkehrsaufkommen im Siedlungsgebiet steuern kann und zum anderen, welche Gestaltung nahe der Zu- und Abfahrtsrampen möglich ist. Bei den Bombardiergründen und in der Wohnhausanlage „Grüne Schanze“ sind die Garageneinfahrten und Rampen durch die Platzierung der Baukörper vom Straßenraum zurückversetzt, was Gestaltungsspielräume offen lässt, die bei den Bombardiergründen durch Platzierung von Grünflächen genutzt werden. Die Situierung von Garageneinfahrten macht zudem Sackgassen für den Pkw-