

Bachelorarbeit

**Konsumfreie Sitzgelegenheiten im Kontext
des Zu-Fuß-Gehens
– eine quantitative Analyse in Wien**

Ruth Höpler

Datum: 15.07.2019



E230 Institut für Verkehrswissenschaften
E280 –05 Fachbereich Verkehrssystemplanung (IVS)
Technische Universität Wien

Abstract

Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang sind oftmals ein strittiges Thema und deren Vor- und Nachteile werden unter verschiedenen Aspekten diskutiert. Grundsätzlich sollen Sitzgelegenheiten zum Verweilen einladen und neben anderen Elementen die Aufenthaltsqualität eines Ortes verbessern. Sitzgelegenheiten leisten jedoch nicht nur einen positiven Beitrag für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, sondern sind auch im Kontext der aktiven Mobilität, vor allem des Zu-Fuß-Gehens, von Bedeutung. Gerade mobilitätseingeschränkte Personen sind darauf angewiesen, dass auf ihren Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen vorhanden sind. Die vorliegende Arbeit analysiert, wie gut der öffentliche Raum in Wien mit konsumfreien Sitzgelegenheiten abgedeckt ist und inwiefern empfohlene Maximalabstände eingehalten werden. Dabei hat sich gezeigt, dass für den gesamtstädtischen Kontext keine ausreichende Datengrundlage vorhanden ist. Aus der Erhebung im Untersuchungsgebiet im 2. Bezirk lässt sich schlussfolgern, dass sich Sitzgelegenheiten stark an bestimmten Plätzen konzentrieren, was darauf hindeutet, dass diese vor allem im Zusammenhang mit Aufenthaltsqualität und Freizeitaktivitäten gesehen werden. Für die Förderung der aktiven Mobilität ist es daher notwendig, die Sitzgelegenheiten systematisch zu erfassen, um anschließend klare quantitative und räumliche Ziele abzuleiten.

Public seating without pressure to consume is a controversial issue and its various benefits and disadvantages are discussed under different aspects. In general, public seating, like benches, should encourage people to linger in public space and subsequently, they contribute to the quality of a place. However, public seating is not only important for taking a seat to enjoy the surroundings, but also plays a major role in the context of active mobility, especially walking. Particularly, people with reduced mobility depend on regular occasions to take a rest. The present work analyses the coverage with consumption-free seating in the public space of Vienna and examines in how far recommended distances are fulfilled. It has been found, that there is not enough data for the whole area of the city. A survey, conducted in the 2nd district, shows, that public benches mainly concentrate on specific places with other elements that improve the quality of public space, which indicates that public seating is mainly seen in the context of leisure. In order to promote active mobility, it is crucial to systematically collect data about the locations of benches, so that clear quantitative and spatial goals can be defined.

Inhalt

1	Einleitung.....	3
1.1	Ziel der Arbeit.....	3
1.2	Petition für mehr Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang	3
2	Methoden	3
2.1	Analyse vorhandener Daten und Literaturrecherche	3
2.2	Eigene Erhebung.....	4
3	Zu-Fuß-Gehen als Fortbewegungsart.....	5
3.1	Historischer Abriss.....	6
3.2	Der Walkability-Ansatz	6
3.2.1	Die 5 Dimensionen der Walkability.....	6
3.2.2	Bedeutung der gebauten Umwelt	7
3.2.3	Barrierefreies Fortbewegen im öffentlichen Raum	8
3.3	Konsumfreie Sitzgelegenheiten für Aufenthalt und aktive Mobilität	9
4	Zu-Fuß-Gehen in Wien.....	10
4.1	Kenngößen	10
4.2	Einbettung der Verkehrsart in die Planung.....	12
4.2.1	Rechtliche Grundlage	12
4.2.2	Fußgängerförderung.....	13
4.2.3	Zuständigkeit	13
5	Konsumfreie Sitzgelegenheiten in Wien.....	14
5.1	Arten von Sitzgelegenheiten	15
5.2	Zuständigkeiten und Datenverwaltung	15
6	Abdeckung mit Sitzgelegenheiten des öffentlichen Raumes in Wien.....	15
6.1	Gesamtstädtischer Kontext	16
6.2	Abdeckung des Untersuchungsgebietes im 2. Wiener Gemeindebezirk.....	19
6.2.1	Charakterisierung des Untersuchungsgebietes	19
6.2.2	Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet und deren räumliche Verteilung	24
6.2.3	Sitzgelegenheiten in Relation zu anderen Größen.....	30
6.3	Interpretation der Ergebnisse	31
7	Conclusio	32
7.1	Empfehlungen aus der Planungsperspektive.....	33
7.2	Handlungsbedarf bei der Datenverwaltung	33
	Literaturverzeichnis.....	34
	Abbildungsverzeichnis.....	36
	Anhang	38

1 Einleitung

Das Zu-Fuß-Gehen gilt als die ursprünglichste Art der menschlichen Fortbewegung und im Normalfall beginnt jede Wegekette zu Fuß. Gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels wird die aktive Mobilität auch in Zukunft nicht an Bedeutung verlieren. In der Vergangenheit wurden einige Planungsfehler begangen, die den motorisierten Verkehr in Städten und Dörfern stark begünstigten und die Anforderungen der FußgängerInnen an den Straßenraum und die Erreichbarkeit diverser Ziele nicht beachteten. Wie attraktiv das Zu-Fuß-Gehen im urbanen Raum ist, hängt stark von der gebauten Umwelt und verschiedenen Elementen, wie zum Beispiel Sitzgelegenheiten, ab. Vor allem für einen inklusiven, barrierefreien Stadtraum spielen konsumfreie Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen eine entscheidende Rolle.

1.1 Ziel der Arbeit

Laut dem Stadtentwicklungsplan 2025 der Stadt Wien sollen 800 zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen werden, allerdings enthält dieser weder Aussagen über den Ausgangswert noch über die räumliche Verteilung (MA 18 2014). Diese Unschärfe ist darauf zurückzuführen, dass es keine vollständigen, zentral gesammelten Daten zu Sitzgelegenheiten in Wien gibt.

Ziel der Arbeit ist daher, zunächst auf Basis vorhandener Literatur bzw. Rechtstexten den maximal zumutbaren Abstand zwischen Sitzgelegenheiten abzuleiten, vor allem in Bezug auf barrierefreie Mobilität. Anschließend soll die Abdeckung des öffentlichen Raumes in Wien mit konsumfreien Sitzgelegenheiten überprüft werden. Dafür werden vorhandene Daten analysiert bzw. eine Erhebung in einem Untersuchungsgebiet durchgeführt, um diese kartografisch aufzubereiten.

1.2 Petition für mehr Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang

Wie aktuell das Thema ist, untermauert die aktuelle Petition des Vereins geht-doch.wien. Der Verein, der sich für Fußgängerfreundlichkeit in Wien einsetzt und verschiedene Aktionen im öffentlichen Raum initiiert, startete im Jänner 2019 die Petition für freie Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang. Dabei werden der Gemeinderat und die Bezirksvorstehungen dazu aufgefordert, „öffentliche Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang im Abstand von zehn Gehminuten (entspricht in etwa 300 Meter für ältere Personen) auf allen Fußwegen wie z.B. Gehsteigen oder Fuzos zu errichten“ (Stadt Wien 2019f).

Aktuell (Juni 2019) hat die Petition bereits über 500 Unterstützungen und ist bereits gezählt. In weiterer Folge wird diese im Petitionsausschuss behandelt (ebd.).

2 Methoden

Für die vorliegende Arbeit wurden verschiedene Methoden angewandt – eine qualitative Literaturrecherche sowie eine quantitative Analyse mittels ArcGIS.

2.1 Analyse vorhandener Daten und Literaturrecherche

Kapitel 3 – 5 der vorliegenden Arbeit basieren auf Literaturrecherche und Datenanalysen zum FußgängerInnenverkehr. Dabei geht es vor allem darum, die Fortbewegungsart Zu-Fuß-Gehen quantitativ und qualitativ zu beschreiben. Es wird auf den Walkability-Ansatz eingegangen, um aufzuzeigen, welche Funktionen der gebauten Umwelt im Kontext der Fußgängerfreundlichkeit

zukommen. Besonderer Fokus liegt dabei auf Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und welche Funktionen hierbei zu erfüllen sind. Wie bereits eingangs erwähnt, geht es darum, die Bedeutung von konsumfreien Sitzgelegenheiten herauszuarbeiten und Maximalabstände und Kriterien dieser zu analysieren. Darüber hinaus werden Planungsdokumente der Stadt Wien analysiert, um herauszustreichen, welche Maßnahmen für die FußgängerInnenförderung gesetzt werden und welche Ziele bezüglich der Möblierung des öffentlichen Raumes bestehen.

Für die Analyse in Kapitel 6 wurde eine GIS Analyse durchgeführt, um die Abdeckung des öffentlichen Raumes in Wien mit konsumfreien Sitzgelegenheiten zu untersuchen. Für den gesamtstädtischen Kontext wurden die Daten der MA 42 – Wiener Stadtgärten und die Haltestellendaten der Wiener Linien verwendet. Die MA 42 hat ein Shapefile mit den Sitzgelegenheiten in öffentlichen Parkanlagen zur Verfügung gestellt, jedoch handelt es sich dabei um eine Momentaufnahme (Dezember 2018) und ist möglicherweise nicht vollständig. Auch die Haltestellendaten der Wiener Linien sind lückenhaft, da lediglich 3810 von 4492 Datensätzen über eine Geometrie verfügen. Jede Haltestelle enthält die Information, ob eine Sitzgelegenheit vorhanden ist oder nicht und wie viele. Für die vorliegende Analyse ist die Anzahl der Sitzgelegenheiten pro Haltestelle nicht berücksichtigt worden, sondern lediglich deren Vorhandensein. Weitere offizielle Datensätze zu konsumfreien Sitzgelegenheiten konnten nicht beschafft werden bzw. existieren nicht. Daten über Verwaltungsgrenzen, Baublöcke, etc. wurden von der Open Data Seite der Stadt Wien bezogen (Stadt Wien 2019d).

In einem nächsten Schritt wurden die beiden Punktdatensätze vereint und Buffer um die Punktdaten erstellt (100, 200 und 300 m). Anschließend wurden diese mit dem Straßenraum (Negativ der Baublöcke) überlagert, sodass insgesamt vier Kategorien des „Abdeckungsgrades“ vorliegen.

2.2 Eigene Erhebung

Für ein Teilgebiet im 2. Wiener Gemeindebezirk wurden sowohl sämtliche konsumfreie Sitzgelegenheiten, als auch bereits aufgebaute Schanigärten erfasst. Die Erhebung fand am 11.4.2019 statt. Dabei wurde das gesamte Erhebungsgebiet abgegangen und mittels Smartphone Markierungen auf dem Satellitenbild in der Google Maps App gesetzt. Aufgrund der hohen Konzentration am Volkertmarkt und am Rabbiner-Friedmann-Platz wurden für diese Bereiche Karten ausgedruckt und analog markiert. Die Digitalisierung in ArcMap erfolgte auf Basis der Orthofotos der Stadt Wien (Stand 2018) und der eigenen Erhebung. Für dieses Gebiet wurden die Sitzgelegenheiten an Haltestellen ebenso erhoben und die Daten der MA 42 überprüft bzw. ergänzt. Insgesamt wurden im Gebiet 165 Sitzgelegenheiten erfasst, wovon 12 im Bereich einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs liegen. Mit den insgesamt 20 Sitzgelegenheiten in Parks (Daten MA 42) befinden sich insgesamt 185 Sitzgelegenheiten im Gebiet. In Kapitel 6.2 werden die Analyseergebnisse dargestellt und anhand der Erhebung und den Daten der Stadt Wien verschiedene Kennwerte berechnet.

Um Aussagen über die Abdeckung des öffentlichen Raumes mit Sitzgelegenheiten zu treffen, wurden zunächst die gleichen Schritte wie für die Analyse des gesamtstädtischen Kontextes durchgeführt, um den Straßenbereich in vier unterschiedliche Kategorien zu unterteilen. Für die Bewertung der räumlichen Verteilung wurde eine Cluster-Zuordnung mithilfe des Tools „Optimierte Hot-Spot-Analyse in ArcMap“ durchgeführt. Dabei wird eine Karte aus den angegebenen Ereignispunkten, sprich den Sitzgelegenheiten, auf Basis der Getis-Ord Gi* – Statistik mit statistisch signifikanten Hot- und Cold-Spots erstellt. Bei der Aggregationsmethode `count_incidents_within_fishnet_polygons` wurde die Anzahl der Ereignisse innerhalb der Zellen eines Polygongitters gezählt. Als umgebendes Polygon wurde das Untersuchungsgebiet definiert, das anschließend in ein Gitter von 10 x 10 m Rasterzellen unterteilt wurde. Innerhalb des Poly-

gons wurden alle Zellen mit Berücksichtigung der jeweiligen Nachbarzelle analysiert. Bei der optimierten Hot-Spot Analyse werden statistisch signifikante räumliche Cluster mit hohen Werten (Hot-Spots) und mit niedrigen Werten (Cold-Spots) festgestellt. Dieses Tool fasst Ereignisdaten zusammen und optimiert die Analyseeinstellungen. Der Ausgaberraster bildet je drei Konfidenzniveaus ab (Hot- und Cold-Spots) und die statistisch nicht signifikanten Raster. Für die vorliegende Analyse sind nur die Hot-Spots relevant. Außerdem enthält jedes Feature in der Ausgabe einen Z-Wert und einen p-Wert. Für diese Analyse ist vor allem der Z-Wert von Bedeutung, da dieser angibt, wie dicht das Clustering ist. Dabei gilt, je höher die Werte sind, desto dichter das Clustering an hohen Werten (Esri 2018). Obwohl ein Großteil der Zellen keine Daten enthält, werden durch diese Analyse dennoch die Cluster sichtbar.

Mithilfe des Werkzeuges Punktedichte konnten ebenfalls vorhandenen Cluster identifiziert werden. Dabei wurde pro 10 x 10 m Rasterzelle ein Kreis mit dem Radius von zwei Zelleinheiten gelegt und anschließend die darin enthaltene Anzahl an Punkten (Sitzgelegenheiten) durch die Größe der Fläche dividiert. Das Ergebnis ist eine Karte mit Rasterzellen, die die Punktedichte in Punkten pro ha angeben (Punktedichte). Mit dieser Methode konnten ebenfalls vier Cluster verortet werden.

3 Zu-Fuß-Gehen als Fortbewegungsart

Grundsätzlich beginnt jeder Weg bzw. jede Wegekette mit der Fortbewegungsart „Zu-Fuß-Gehen“, selbst wenn es sich dabei lediglich um den Weg zu einem anderen Verkehrsmittel handelt. Das Ausmaß dieser Fortbewegungsart ist einerseits von verschiedenen Faktoren abhängig, wie dem kulturellen Hintergrund, Geschlecht, Alter, Religion, Wohlstand etc. Andererseits spielen die gebaute Umwelt und die Attraktivität des Zieles eine wesentliche Rolle. Dazu kommen noch zahlreiche weitere Faktoren, auf die im folgenden Kapitel näher eingegangen wird.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten weist der Fußverkehr eine hohe Flexibilität und eine relativ schnelle Selbstregulierung auf. Weitere hervorzuhebende Eigenschaften dieser Verkehrsart sind der geringe Platzbedarf (geometrisch minimaler Platzbedarf von 6,6 Personen pro m²), eine geringe Geschwindigkeit (zwischen 2 und 7 km/h), hohe Steigfähigkeit, geringer Lärmpegel, keine Abgaserzeugung und kaum Landschaftsverwüstung. Allerdings sind FußgängerInnen empfindlich bezüglich Umwegen, Steigungen, Wetter bzw. der ästhetischen Gestalt des Weges. (Knoflacher 1995)

Die Fortbewegungsart hat viele Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern, weshalb der Förderung des Fußgängerverkehrs eine hohe Bedeutung zukommt. Mit dem Begriff „Pedestrianization“ wird die Transformation der gebauten Umwelt bzw. eines Straßenzuges in eine fußgängerfreundliche Zone zusammengefasst. Dabei werden mehrere Abstufungen unterschieden, die von Fußgängerzonen bis hin zu Verkehrsberuhigung reichen. Diese Transformation bringt zahlreiche positive Möglichkeiten. Zum einen verkehrsbedingte Vorteile, wie eine Reduktion der Unfälle oder geringerer Platzbedarf, zum anderen weitreichende positive Folgen für die Umwelt und die lokale Wirtschaft. Außerdem hat der Fußgängerverkehr viele soziale und gesundheitsbedingte Nutzen. Nicht nur die soziale Interaktion, die physische und psychische Gesundheit werden verbessert, sondern auch für den Ort als solchen entstehen positive Effekte, weil Pedestrianization-Schemen den Erhalt des kulturellen Erbes unterstützen. Es besteht zudem ein starker Zusammenhang zwischen der Landnutzung und der Förderung einer bestimmten Verkehrsart. Während autofreundliche Städte eine autofreundliche Umgebung begünstigen, fördert eine fußgängerfreundliche Umgebung diese Verkehrsart. Laut Soni et. al ist dem Fußgängerverkehr daher höchste Priorität in der Planung einzuräumen (Soni et al. 2016).

3.1 Historischer Abriss

Das Zu-Fuß-Gehen ist die älteste und ursprünglichste Art der menschlichen Fortbewegung. Zu-Fuß-Gehende haben über Jahrhunderte hinweg das organische Wachsen der Städte und Siedlungen geprägt, wodurch komplexe, scheinbar willkürliche Fußwegnetze entstehen konnten. In den letzten Jahrhunderten wurden diese fußgängerfreundlichen Strukturen durch eine technikorientierte Planung, mit dem motorisierten Individualverkehr als Maßstab, für die Aufteilung der Straßenräume und des öffentlichen Raumes zum Teil zerstört. Bereits sehr früh in der Geschichte gab es Planungsansätze, die den/die FußgängerIn gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen benachteiligten bzw. in bestimmte Bereiche der Straße drängten. Beispielsweise gab es unter den Römern bestimmte Tageszeiten, in denen sich die FußgängerInnen nur in gesicherten Bereichen, die sich über dem Straßenniveau befanden, fortbewegen durften. Außerdem griff die Stadt- und Verkehrsplanung oftmals auf geometrische Formen, wie Raster, zurück, die nicht unbedingt optimale fußläufige Verbindungen schufen.

Während des Mittelalters wurde die Stadtentwicklung kaum durch planerische Eingriffe beeinflusst, weshalb sich zu dieser Zeit in zahlreichen Städten organische Strukturen zugunsten fußläufiger Erreichbarkeiten bildeten. Ein engmaschiges Netz aus kleinen Gassen und Plätzen ist dafür kennzeichnend.

Im 19. Jahrhundert wurden sehr weite Straßenräume und Promenaden geplant und es entstanden Fußgehwege mit vier bis sieben Metern Breite. Bis zum 20. Jahrhundert blieb der Mensch Maßstab für die Verkehrsplanung und dem/der FußgängerIn wurde ausreichend Platz im Straßenraum eingeräumt. Erst mit dem vermehrten Aufkommen des Autos änderte sich der Fokus und somit der Maßstab der Stadt- und Verkehrsplanung. Hinzu kam eine immer stärkere Funktionstrennung im Sinne der Charta von Athen. Wohnen, Arbeiten, Fortbewegung und Erholung waren nun räumlich getrennt, sodass die unterschiedlichen Ziele nicht mehr zu Fuß erreicht werden konnten und die Stadtplanung eine Autoabhängigkeit begünstigte. Dieser Planungsansatz wurde selbst nach den beiden Weltkriegen verfolgt und der/die FußgängerIn wurde in Verkehrskonzepten der 1950er und 1960er Jahre vergessen bzw. nicht beachtet. Erst in den 80er Jahren begann eine Rückbesinnung zugunsten der aktiven Mobilität, wobei nach wie vor eine starke Autoorientierung in der Planung vorherrscht. (Knoflacher 1995)

3.2 Der Walkability-Ansatz

Das Zu-Fuß-Gehen ist nicht nur aus verkehrsplanerischer Perspektive von Relevanz, sondern wird von zahlreichen Forschungsfeldern behandelt. Der ursprünglich aus den USA stammende, interdisziplinäre Walkability-Ansatz befasst sich im weiteren Sinne mit der Begehrbarkeit und Bewegungsfreundlichkeit von gebauten Räumen (Bucksch & Schneider 2014). In der Literatur sind unterschiedliche Definitionen von Walkability zu finden, was eine genaue Abgrenzung schwierig macht. Unbestreitbar ist der Bezug zur „physische[n] Umwelt mit ihren objektiven und subjektiv wahrgenommenen Merkmalen“ (ebd. S. 20). Walkability beschränkt sich nicht per se auf die Fußgängerfreundlichkeit, sondern soll generell Anreize für die aktive Mobilität bieten. Der Fokus dieser Arbeit liegt auf der Bewegungsfreundlichkeit für FußgängerInnen.

3.2.1 Die 5 Dimensionen der Walkability

Bei einem engen Verständnis des Begriffs, der aus der Verkehrs- und Stadtplanung stammt, werden fünf Kenngrößen unterschieden, die sogenannten „fünf Ds“, um das Ausmaß der Walkability zu charakterisieren. Dabei geht es um objektive Kriterien, die über die Flächennutzung und die Konnektivität beschrieben werden können. (Bucksch & Schneider 2014)

- *Density* beschreibt die Dichte eines geografischen Raumes bezogen auf Einwohner, Arbeitsplätze oder Bebauungsarten. Weist ein Gebiet eine höhere Dichte auf, werden Wege eher zu Fuß zurückgelegt und es besteht eine geringe Autoabhängigkeit.
- *Diversity* bezieht sich auf die Nutzungsmischung und wird zum Beispiel durch die Flächennutzung eines Raumes definiert.
- *Design* befasst sich mit den gestalterischen Aspekten der Straßen, Rad- und Gehwege sowie deren Vernetzung untereinander. Über die Gestaltung wird außerdem eine Identifizierung zur gebauten Umwelt hergestellt.
- *Destination Accessibility* umfasst die Distanz zu wichtigen Zielen, wie dem Arbeitsplatz oder Bildungseinrichtungen. Diese Dimension weist einen starken Zusammenhang mit der Dichte eines Gebietes auf.
- *Distance to Transit* meint die kürzeste Entfernung zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ist vor allem beim transportbezogenen Gehen bedeutsam.

3.2.2 Bedeutung der gebauten Umwelt

Aus den fünf Aspekten geht hervor, dass die gebaute Umwelt neben den individuellen Charakteristika der FußgängerInnen eine wichtige Einflussgröße ist. Aus Sicht der Verkehrs- und Stadtplanung kann Walkability auf drei Komponenten reduziert werden – den Städtebau, die Flächennutzung und das Verkehrssystem. Das Verkehrssystem bestimmt, wie leicht ein Ziel innerhalb eines geografischen Raumes erreicht werden kann. Während die Flächennutzung die räumliche Verteilung der Nutzungen im Raum und die Siedlungsstruktur definiert, befasst sich der Städtebau mit der Anordnung der Gebäude auf Straßenraumebene. Dabei kann der Städtebau einen wichtigen Beitrag zu einer attraktiven Straßenraumgestaltung leisten, die das Zu-Fuß-Gehen anziehender macht. Dazu zählen beispielsweise Grünelemente, sichere Querungen und Sitzgelegenheiten (Tran & Schmidt 2014). Ein Beispiel aus einer Fußgängerzone in Oslo hat gezeigt, dass durch das Aufstellen neuer, größerer Sitzbänke, sich die Zahl der NutzerInnen verdoppelt hat. Folglich kommt städtebaulichen Planungen ein wichtiger Stellenwert zu, um sogenannte „bauliche Einladungen“ für das Zu-Fuß-Gehen und Verweilen im öffentlichen Raum zu schaffen (Gehl 2016). Ist das Umfeld fußgängerfreundlich gestaltet, nehmen Zu-Fuß-Gehende bis zu 70 % längere Wege in Kauf (Peperna 1982).

Neben quantitativen Merkmalen, die objektiv messbar sind, werden auch subjektive Wahrnehmungen im Rahmen des Walkability Ansatzes behandelt. Der weite Walkability-Begriff befasst sich nicht nur mit der gebauten Umwelt, sondern geht auch darauf ein, inwieweit diese zur Bewegungsförderung beiträgt. Hierbei spielen die physische und psychische Gesundheit sowie der soziale Aspekt eine wichtige Rolle. Weitere relevante Elemente sind Sicherheit und Qualität von Gehwegen und Querungen oder die Erreichbarkeit von Grünflächen (Bucksch & Schneider 2014).

Eine Studie von Perrin et al. in North Carolina kommt zu dem Schluss, dass die nicht-gebaute Umwelt (unbuilt environment) einen mindestens genauso großen Einfluss auf die physische Aktivität und damit die Gesundheit der Menschen hat. Die lokale Kultur beeinflusst stark, wie die gebaute Umwelt genutzt wird. Selbst wenn Gehsteige oder andere physische Elemente, die das Zu-Fuß-Gehen attraktiv machen, vorhanden sind, heißt das noch nicht, dass diese auch entsprechend genutzt werden. Die Studie legt den Fokus zwar auf physische Aktivität im Kontext der Gesundheit, allerdings besteht hier ein Zusammenhang mit der Anzahl an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden und somit dem Mobilitätsverhalten. Um die Bewegungsmuster der Men-

schen eines Ortes zu verstehen, müssen sowohl die gebaute als auch die nicht-gebaut Umwelt analysiert werden. (Perrin et al. 2016)

3.2.3 Barrierefreies Fortbewegen im öffentlichen Raum

Um sinnes- und mobilitätseingeschränkten Personen ein sicheres, selbstständiges Vorankommen im öffentlichen Raum zu gewährleisten, müssen bauliche Maßnahmen getroffen werden. Hierbei sind vor allem die Verkehrsflächen, insbesondere Gehsteige, im Zentrum der Betrachtung und müssen daher gewisse Kriterien erfüllen. In der ÖNORM wird eine Wegbreite von mindestens 1,5 m empfohlen, Engstellen müssen mindestens 90 cm breit sein. Das Längsgefälle sollte 6 % nicht überschreiten und das Quergefälle sollte 0 %, in Ausnahmefällen maximal 2 % betragen. Wege sollen rutschfest und berollbar ausgeführt werden und Stufen möglichst vermieden werden. Grundsätzlich sollen keine Hindernisse im Gehbereich sein und ein Lichtraumprofil von mindestens 220 x 120 cm ist einzuhalten. Der Zugangsweg zu einem Gehweg sollte eine seitliche Abgrenzung von mindestens 3 cm aufweisen, damit blinde Menschen nicht vom Weg abkommen. Gleichzeitig wird empfohlen, dass die abgesenkten Bordsteinkanten in den genannten Bereichen für RollstuhlfahrerInnen nicht mehr als 3 cm betragen (ÖNORM 2005). In Abbildung 1 (ÖNORM 2005) ist der Platzbedarf von Menschen mit verschiedenen Behinderungen dargestellt.

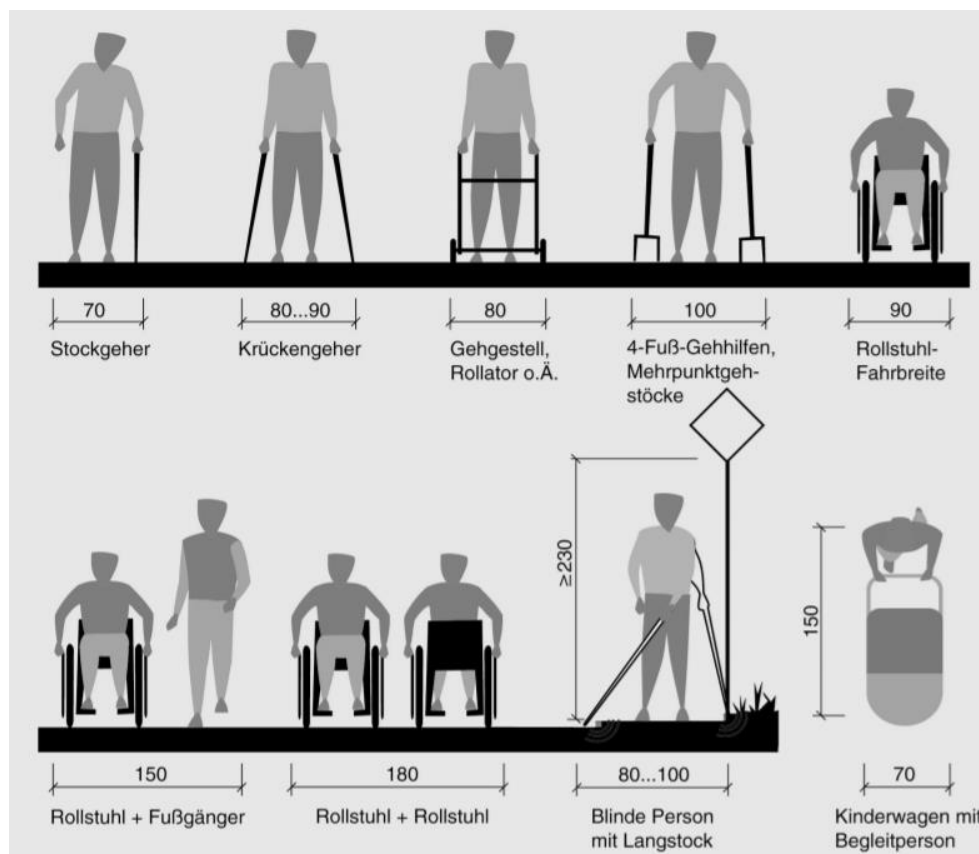


Abb. 1: Platzbedarf mobilitätseingeschränkter Personen

Weiters sind bei der Ausstattung des Straßenraumes auf Sitzgelegenheiten, eine ausreichende Anzahl öffentlicher Toiletten, sicheres Queren von Fahrbahnen und die entsprechende Dauer und Häufigkeit der Grünphasen bei Lichtsignalanlagen zu berücksichtigen (bmvit 2015). Im Sin-

ne einer umfassenden Planung für alle soll der Straßenraum selbsterklärend gestaltet werden, sodass sich alle VerkehrsteilnehmerInnen leicht orientieren können. Dabei ist besonders auf die Sichtbarkeit zu achten, sowohl bezüglich den Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen als auch der Sichtbarkeit von Hindernissen, wie z.B. Poller. Für sehbehinderte und blinde Menschen dient ein taktiler Leitsystem in Form von Bodenmarkierungen oder speziellen Blindenleitsteinen als Orientierungshilfe (Strohmeier 2016).

3.3 Konsumfreie Sitzgelegenheiten für Aufenthalt und aktive Mobilität

Ein wesentlicher Bestandteil einer barrierefreien Umgebung sind Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen. Laut Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) sollen Stadtmöbel „die Nutzung des öffentlichen Raumes unterstützen“ (RVS 02.02.36). Dabei muss auf das Umfeld und dessen funktionelle Zusammenhänge Rücksicht genommen werden, sodass Sitzgelegenheiten keine negativen Auswirkungen auf Gehsteigbreite, Orientierung und Sicht haben (ebd.).

Bezüglich der idealen Abstände konsumfreier Sitzgelegenheiten werden gerade in Plandokumenten oftmals keine Zahlen genannt, sondern lediglich die Empfehlung, diese in regelmäßigen Abständen aufzustellen, abgegeben. Aus der ÖNORM für Barrierefreies Bauen geht die Empfehlung hervor, an Gehwegen etwa alle 100 m Sitzmöglichkeiten zu schaffen. Dabei sollte die Sitzhöhe zwischen 45 cm und 50 cm betragen. Zudem sind Rückenlehnen und Armstützen notwendig (ÖNORM 2005). Die aktuellste Version dieser ÖNORM enthält jedoch keine Empfehlungen mehr bezüglich der Minimalabstände von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, sondern lediglich die Anforderungen an Gehsteige bzw. die Sitzhöhen etc. von Möblierungen (ÖNORM 2017). Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sollten an geschützten Stellen, außerhalb der Gehlinie aufgestellt werden und Aufstellflächen für RollstuhlfahrerInnen und Kinderwagen bieten (Strohmeier 2016).

Darüber hinaus sind einige qualitative Anforderungen an Sitzgelegenheiten zu beachten. Deren Platzierung sollte vorzugsweise an Randzonen erfolgen, sodass deren NutzerInnen einen guten Überblick über den Straßenraum haben. Jan Gehl spricht vom sogenannten „Randeffekt“, da Menschen vorzugsweise im Randbereich eines Platzes bzw. einer Straße verweilen. Diese Präferenz hängt stark mit der menschlichen Sinneswahrnehmung bzw. dem Sozialverhalten zusammen. Weitere Anforderungskriterien sind geringe Lärmeinschränkungen, saubere Luft und Raumelemente, wie Begrünung oder Wasserflächen, die sich positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirken. Die Beschaffenheit der Sitzgelegenheit und deren Ausstattung haben neben den vorher genannten Aspekten direkte Auswirkungen auf die Aufenthaltsdauer (Gehl 2016).

Die Empfehlungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) im Masterplan Gehen hinsichtlich Barrierefreiheit unterstreichen die Bedeutung des Straßenraumes als Kommunikationsraum (bmvit 2015). Gerade sinnes- und mobilitätseingeschränkte Personen sind dabei auf Bänke und andere Verweilmöglichkeiten angewiesen.

Sitzgelegenheiten leisten neben anderen Elementen im Straßenraum nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, sondern auch zur aktiven Fortbewegung. Rastplätze machen das Gehen attraktiver und erweitern die Einzugsbereiche im Wohn- und Arbeitsumfeld (ebd.).

Zu einem ähnlichen Schluss kommt die Studie von Ottoni, die erforscht, inwiefern die gebaute und die soziale Umwelt die Mobilitätserfahrungen und Gesundheit älterer Menschen (60+) beeinflussen. Im Rahmen der Studie wurden Daten in drei Nachbarschaften bei Vancouver gesammelt. Anhand von Interviews wurde festgestellt, dass Bänke eine wichtige Funktion im Zusammenhang der Mobilität älterer Menschen einnehmen. Es werden vor allem drei wichtige Vorteile von Bänken identifiziert:

“(i) enhancing their use and enjoyment of green and blue spaces, (ii) serving as a mobility aid, and (iii) contributing to social cohesion and social capital.” (Ottoni et al. 2016: S. 33)

Gerade im Zusammenhang mit Mobilität kommen die AutorInnen zu dem Ergebnis, dass die Routenwahl älterer Menschen mit den Standorten von Bänken in Zusammenhang steht. Sitzgelegenheiten in Grünräumen stellen ein wichtiges Ziel oder Zwischenziel auf Freizeit- und Alltagsrouten dar. Der letzte Punkt verdeutlicht, dass Bänke ein wichtiger Treffpunkt sind, soziale Interaktion fördern und somit zur Prävention gegen Vereinsamung beitragen. Das Aufsuchen von Bänken im öffentlichen Raum ist für ältere Menschen letztendlich oftmals Teil ihrer Routine und hat positive Auswirkungen auf die körperliche und mentale Gesundheit. (Ottoni et al. 2016)

4 Zu-Fuß-Gehen in Wien

Um die Verkehrsart Zu-Fuß-Gehen in Wien näher zu beleuchten, werden zunächst einige Kennzahlen betrachtet. Anschließend wird die Verkehrsart in das Planungssystem eingebettet und Inhalte relevanter Strategien und Plandokumente zusammengefasst.

4.1 Kenngrößen

Der Anteil des Fußgängerverkehrs am Modal Split im Jahr 2018 beträgt 26 % und verzeichnet seit 1993 einen Rückgang von 2 %. Am höchsten ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs, der bei 38 % liegt und seit 1993 den motorisierten Individualverkehr überholt hat (Wiener Linien 2019). Grundsätzlich haben Frauen einen höheren Anteil am Zu-Fuß-Gehen. Während der Mobilitätsbefragung 2010 – 2014 im Auftrag der Wiener Linien zufolge Frauen einen Fußweganteil von 30% haben, liegt jener der Männer bei 25 %. Werden unterschiedlichen Altersklassen betrachtet, ist erkennbar, dass der Fußweganteil bei den 75+ - Jährigen mit 39 % am höchsten ist, gefolgt von den Altersklassen der 60 – 74-Jährigen und den 0 – 14-Jährigen. Am wenigsten gehen die 15 – 19-Jährigen zu Fuß (19 %). Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil. (Omnitrend GmbH 2015)

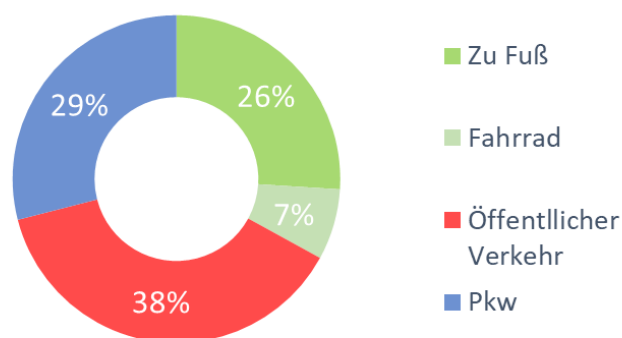


Abb. 2: Modal Split Wien 2018

Wird der Fußgängerverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft und der Modal Split Anteil auf Basis von Etappen berechnet, erhöht sich der Fußwegeanteil auf 56 %. Diese Verbindung ist insofern bedeutsam, als 98 % der Wege zur Haltestelle zu Fuß zurückgelegt werden. (Omnitrend GmbH 2015)

Im Durchschnitt legen die WienerInnen 2,6 Wege pro Tag zurück, wovon 0,7 reine Fußwege sind. Am häufigsten gehen Frauen im Alter zwischen 60 und 74 Jahren zu Fuß (1,1 Wege/Tag), wohingegen Männer im Alter von 16 – 24 Jahren und 35 – 44 Jahren nur 0,4 Fußwege durchschnittlich pro Tag zurücklegen.

Bezüglich der Wegzwecke in Wien ist der Anteil der Arbeitswege und der Einkaufswege mit je 17 % am größten. Einkaufen und private Erledigungen machen zusammen 26 % aus. Abgesehen von Spaziergängen ist der Anteil des Zu-Fuß-Gehens beim Wegzweck täglicher Einkauf mit 51 % am höchsten. Am geringsten ist der Anteil beim Arbeitsweg, hier dominiert der öffentliche Verkehr mit 51 %. Häufiger werden Wege zur Ausbildung zu Fuß zurückgelegt (26 %). Im Allgemeinen ist das Zu-Fuß-Gehen in der Freizeit und zur Versorgung die häufigste Fortbewegungsart. Auffällig ist, dass bis zur Altersklasse von 45 – 59 Jahren, Fußwege zu Freizeit Zwecken den größten Anteil ausmachen, während ab 60 Jahren Versorgungswege der größte Anteil sind.

Der durchschnittliche Fußweg ist 800 m lang und die durchschnittliche Dauer des reinen Fußweges beträgt 18 Minuten. Beinahe alle Wege (99 %) bis zu 500 m werden zu Fuß zurückgelegt und selbst bei Wegen zwischen 500 m und 1 km liegt der Fußverkehr bei 77 %. In der Entfernungsklasse 1 – 2 km liegt der Anteil bei ca. einem Drittel. Bei Fußwegen sind 52 % der Wege kleiner oder gleich 500 m. Wie in Abbildung 3 zu erkennen, legt die Altersklasse der 15 – 29-Jährigen die größten Distanzen zurück.

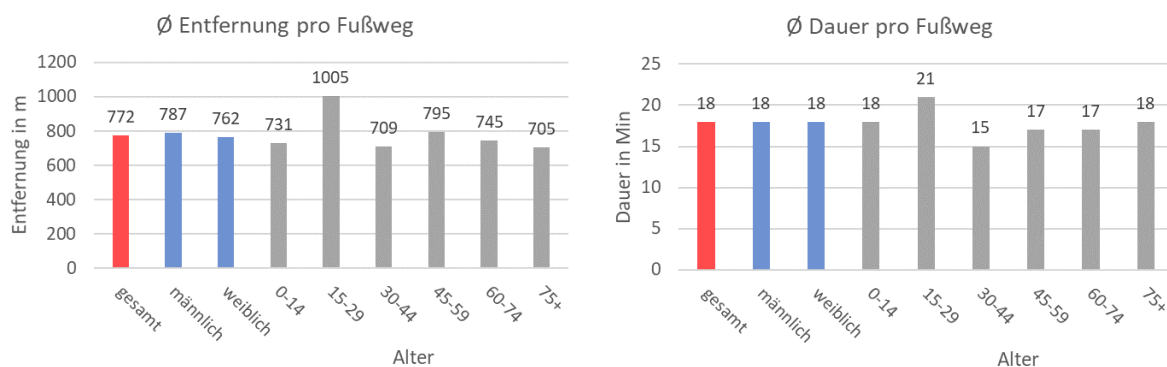


Abb. 3: Daten zum Fußverkehr in Wien

57 % der Fußwege dauern maximal 10 Minuten und 23 % dauern zwischen 10 und 20 Minuten. Für beinahe alle Wegzwecke (Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Holen/Bringen) liegt die Dauer zwischen 10 und 13 Minuten, nur zu Freizeit Zwecken wird länger gegangen. Bezüglich der Dauer der Fußwege weist erneut die Altersklasse der 15 – 29-Jährigen den höchsten Wert auf (Abb. 3) Hierbei wurden nur reine Fußwege berücksichtigt. (Omnitrend GmbH 2015)

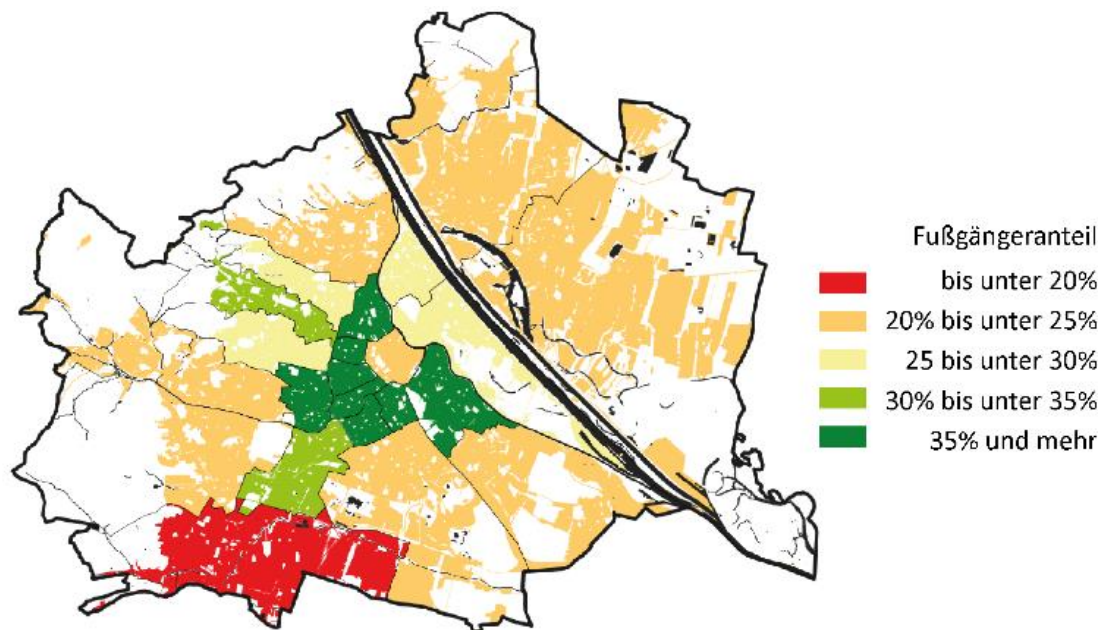


Abb. 4: Fußweganteil nach Bezirken

Wie in Abbildung 4 erkenntlich, ist der Fußgängeranteil in Innenbezirken erwartungsgemäß höher als in Außenbezirken. Am höchsten ist der Anteil mit 40 % im 3. Bezirk, gefolgt von 8. und 9. Bezirk mit 39 %. Außerdem besteht ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Bebauungstypologie und Fußwege-Intensität. Je geringer die Bebauungsdichte, desto weniger Wege werden zu Fuß zurückgelegt. (Omnitrend GmbH 2015)

Wie bereits in Kapitel 3.2.2 angeführt, spielt die Bewertung des Wohnumfeldes eine entscheidende Rolle. Die Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung der Omnitrend GmbH kommt zu dem Schluss, dass eine hohe Zufriedenheit mit der Nähe zu Grünanlagen, Begrünung im Straßenraum und dem Vorhandensein von Sitzgelegenheiten eine höhere Fußwege-Intensität zur Folge hat. Am stärksten ist der Zusammenhang bezüglich der Zufriedenheit mit Sitzgelegenheiten. Sind die Menschen mit den Sitzgelegenheiten sehr zufrieden (Note 1 von 5) liegt die Fußwege-Intensität rund 1 % über dem Durchschnitt.

4.2 Einbettung der Verkehrsart in die Planung

Der Fußgängerverkehr ist in Wien sowohl rechtlich verankert als auch Sujet verschiedener Planungsdokumente und Strategien.

4.2.1 Rechtliche Grundlage

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) legt fest, wie sich FußgängerInnen im Straßenverkehr zu verhalten haben, welche Bereiche der Straße benutzt werden dürfen und wo die Fahrbahn überquert werden darf. (RIS 2019)

In den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) sind für den Fußverkehr mehrere Abschnitte relevant:

- *RVS 03.02.11 Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen*
- *RVS 03.12 Fußgängerverkehr:* Diese Richtlinien und Vorschriften werden vom BMVIT zur Anwendung empfohlen und enthalten Bereiche, wie Verkehrssicherheit, Fußwegnetz, Entwurfsgrundlagen und Planung im Streckenbereich.

- *RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum*: Hier werden besonders mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen berücksichtigt, um eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes zu gewährleisten.

Auch in den ÖNORMEN sind Empfehlungen für eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes vorzufinden, wie in Kapitel 3.2.3 ausgeführt wird.

4.2.2 Fußgängerförderung

Seit den 1990er Jahren wurde die Förderung des Fußverkehrs in der Stadt Wien immer wichtiger und dessen anteilhafte Erhöhung am Verkehrsaufkommen wurde zu einer anerkannten Zielsetzung. Seither werden vermehrt Daten zum Fußverkehr erhoben. 2010 fand eine Zählung an 30 Standorten statt. Eine qualitative Befragung wurde 2013 durchgeführt und 2015 wurde die Studie „Zu Fuß Gehen in Wien“ auf Grundlage einer Stichprobe von 4.000 Personen veröffentlicht, mit dem Ziel, den Fußverkehr zwischen 2010 und 2014 zu analysieren. (Stadt Wien 2019a)

Eine wichtige Planungsgrundlage stellt der Masterplan Verkehr 2003 dar, welcher ein Maßnahmenpaket für die Förderung des Fußverkehrs enthält. Hierbei werden Qualitätskriterien für Fußgängernetze und Ziele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Orientierung, besonders für mobilitätseingeschränkte Personen, definiert. (MA 18 2003)

Mit dem Grundsatzbeschluss 2014 erfolgte ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der aktiven Mobilität. Hiermit bekennt sich die Stadt Wien zur Schaffung eines qualitätsvollen, sicheren und barrierefreien Fußwegenetzes. Zudem soll auch die Aufenthaltsqualität gesteigert werden, indem attraktive Verweilmöglichkeiten errichtet werden. Ebenso wichtig ist die Schaffung einer fundierten Datengrundlage, die derzeit oftmals eine untergeordnete Rolle spielt. (Mobilitätsagentur o.J.) Im Stadtentwicklungsplan 2025, der im Juni 2014 vom Gemeinderat beschlossen wurde, bekennt sich die Stadt Wien zur „Stadt der kurzen Wege“, die optimale Bedingungen für die aktive Mobilität schaffen soll. Maßnahmen beinhalten zum Beispiel die Schaffung weiterer Flaniermeilen und die Optimierung bezirksübergreifende Planungen. Für den Modal Split bedeutet das ein anzustrebendes Verhältnis von 80:20. 80 % der Wege sollen bis 2025 zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und der motorisierte Individualverkehr soll von derzeit 29 % auf 20 % zurückgehen. (MA 18 2014)

Auf Bundesebene ist der Masterplan Gehen vom bmvit nennenswert, der eine nationale Strategie zur Förderung des Fußverkehrs darstellt. Das bmvit hat für den Zeitraum 2012 – 2020 ein Forschungsprogramm zum Thema Mobilität der Zukunft gestartet, welches das Themenfeld „Personenmobilität innovativ gestalten“ enthält. (bmvit 2015)

4.2.3 Zuständigkeit

Folgende Magistratsabteilungen sind in Angelegenheiten des Fußgängerverkehrs direkt involviert: Für die Planung der Infrastruktur für FußgängerInnen sind vor allem die MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) und die MA19 (Architektur und Stadtgestaltung) zuständig. Die Magistratsabteilung 28 ist für die Straßenverwaltung und den Straßenbau verantwortlich. Mit Verkehrsorganisation und technischen Verkehrsangelegenheiten ist die MA 46 beauftragt. (Stadt Wien 2019b)

Im Jahr 2013 wurde die Mobilitätsagentur als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Bevölkerung eingerichtet. Die Tätigkeiten der Agentur umfassen Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen, Kampagnen zur Förderung der aktiven Mobilität. Außerdem dient sie als Anlaufstelle für Verbesserungsvorschläge und Kritik.

Die Website wienzufuss.at wird ebenfalls von der Mobilitätsagentur betreut, hier wird über laufende Veranstaltungen und aktuelle Themen im Kontext des Zu-Fuß-Gehens berichtet. Zu

weiteren Leistungen zählen die Fußwegkarte, die Wien zu Fuß App und die Betreuung der Wunschbox. (Mobilitätsagentur 2019)

5 Konsumfreie Sitzgelegenheiten in Wien

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes 2025 der Stadt Wien wurden sechs Fachkonzepte ausgearbeitet, eines davon unter dem Titel „Öffentlicher Raum“. Innerhalb der vier angeführten Handlungsfelder werden Sitzgelegenheiten öfters erwähnt bzw. sind ein wichtiges Raumelement für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. (MA 18 2018)

Besonders das Handlungsfeld Gestaltung beinhaltet konkrete Maßnahmen, die das Verweilen im öffentlichen Raum verbessern sollen und das Angebot der Stadtmöblierung erweitern. Das Ziel 14 lautet „Längeres Verweilen ermöglichen“ (MA 18 2018: S.47) und enthält verschiedene Maßnahmen. Zunächst soll bei jeder Neu- oder Umgestaltung ein „Bänke-Check“ durchgeführt werden, um gruppenspezifische Bedürfnisse, potenzielle Nutzungskonflikte und räumliche Gegebenheiten schon im Vorfeld genau zu überprüfen. Des Weiteren sollen temporäre Möblierungselemente verstärkt zum Einsatz kommen und BürgerInnen werden mit Unterstützung der Stadt Wien dazu motiviert, selbst Verweilmöglichkeiten in ihrem Umfeld zu schaffen. Außerdem ist eine systematische Evaluierung der Sitzgelegenheiten hinsichtlich ihrer Einsatzmöglichkeiten, Nutzung und Erhaltung vorgesehen. Dabei sollen lokale Akteure stichprobenartig befragt werden.

Unter diesem Handlungsfeld erfolgt eine Quantifizierung:

„Ziel ist es, in den nächsten Jahren 800 zusätzliche Sitzmöbel in den Wiener Straßenräumen und Plätzen zur Verfügung zu stellen.“ (ebd. S.47)

Problematisch hierbei ist, dass über die Stadtmöblierung kein zentraler Datenbestand existiert und daher nicht bekannt ist, wie die relativen Werte dieser Zielsetzung aussehen. Diesem Missstand soll durch die Informationsplattform für Stadtmöblierungselemente entgegengewirkt werden, bei der gemeinsam Stadtmöblierungselemente und Aktivitäten im öffentlichen Raum erfasst werden und für die Öffentlichkeit zugänglich sein werden. Die Umsetzung soll über das laufende Projekt „Wien gibt Raum“ erfolgen, wobei bisher keine Daten über Sitzgelegenheiten veröffentlicht wurden. (Stadt Wien 2019c) Im Handlungsfeld Management wird außerdem ein Beurteilungsleitfaden für die Anordnung von Stadtmöblierungselementen und welche gestalterischen Auflagen zu berücksichtigen sind, als Maßnahme angeführt. Dieser Leitfaden soll als Entscheidungsgrundlage für Bewilligungen verschiedener Elemente, wie Parklets, Gastgärten, Verkaufsstände etc. dienen. (MA 18 2018)

Wie neue Sitzgelegenheiten gestaltet werden sollen, wird ebenfalls erläutert. Ein Teil soll barrierefrei sein und somit Arm- und Rückenlehnen aufweisen und Rollator-tauglich ausgeführt sein. Außerdem sollen Einzelsessel oder Rundbänke Rückzug bieten, während Tisch-Bank-Kombinationen und Sitzgruppen mehreren Personen zum Aufenthalt dienen. Die Sitzgelegenheiten müssen robust und aus witterungsfähigem Material ausgeführt werden. (ebd.)

Ein weiteres Ziel, das stark mit Sitzgelegenheiten im Zusammenhang steht, ist die Schaffung sogenannter Mikrofreiräume. Dabei handelt es sich um kleine Plätze zum Verweilen im Straßenraum, die als Treffpunkte, Rastplätze bzw. als Kommunikationsräume fungieren sollen. Außerdem sollen sie die Identität der Straßenzüge stärken, das Kleinklima verbessern und die alltäglichen Wege attraktiver machen. (MA 18 2018)

„Der kleinste Mikrofreiraum ist eine (beschattete) Bank, ein Sitzplatz, Platz um einen Trinkbrunnen oder einfach nur „Raum“, um innezuhalten. Ein Mikrofreiraum kann bepflanzt sein, muss aber nicht.“ (MA 18 2018)

Allerdings werden im STEP keine konkreten Ziele beziffert, sondern es wird lediglich die Empfehlung ausgesprochen, konkrete Zielvorgaben, wie z.B. alle 80 m oder vor jedem 10. Haus, einzuführen.

5.1 Arten von Sitzgelegenheiten

Im öffentlichen Raum von Wien sind verschiedene Sitzgelegenheiten zu finden. In diesem Kapitel sollen die häufigsten Sitzgelegenheiten der Stadt Wien skizziert werden, vor allem jene, die auch im Untersuchungsgebiet vorhanden sind.

Die MA 42, für Sitzgelegenheiten in öffentlichen Parkanlagen zuständig, unterscheidet in ihrem Datensatz zwischen „Sessel“, „Bänke“, „Tisch-Bank-Kombination“, „Tische“ und „Liege“ und „Sitzrost“. Im Straßenraum sind zudem Sitzelemente aus Holz, wie beispielsweise in der Mariahilfer Straße, zu verorten. Wurden Sitzgelegenheiten beispielsweise durch andere Akteure als der Stadt Wien bzw. in Kooperationen aufgestellt, kann deren Ausführung variieren, wie zum Beispiel am Volkertmarkt und an anderen Orten im 2. Bezirk. Nicht nur im öffentlichen Raum sind konsumfreie Sitzgelegenheiten zu finden, sondern auch im halb-privaten Raum (Baufelder) sind oftmals öffentlich zugängliche Sitzgelegenheiten vorhanden.

Wesentlich für das Angebot an Sitzmöglichkeiten sind außerdem die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit Sitzgelegenheit. Hierzu zählen jene Haltestellen von Buslinien und Straßenbahnen, die Bänke bzw. Einzelsitze im Haltestellenbereich aufweisen.

5.2 Zuständigkeiten und Datenverwaltung

Für Planung, Aufstellung und Erhaltung der Sitzgelegenheiten im öffentlichen Straßenraum ist grundsätzlich die MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) zuständig. Der Auftrag für die Errichtung einer Sitzgelegenheit erfolgt über den Bezirk, wenn z.B. der Anrainerwunsch für eine zusätzliche Bank wahrgenommen wird. Diese Planungen erfolgen bei einem regelmäßig stattfindenden Bezirks-Jour Fix. Die Bänke der MA 28, die auf öffentlichem Grund aufgestellt werden, sind mittels eines Stickers gekennzeichnet. Die Anzahl der aufgestellten Sitzbänke ist ebenfalls vom Bezirk abhängig, da dieser ein bestimmtes Budget zur Verfügung hat und autonom entscheidet, wie viel beispielsweise für zusätzliche Bänke ausgegeben wird.

Bisher gibt es keine zentrale Datenverwaltung bzw. Aufzeichnungen über Anzahl und Ort der Sitzgelegenheiten. Die KundInnenbeantwortung der MA 28 verdeutlicht diesen Mismatch:

„Nach Rücksprache mit der Magistratsabteilung 19 – Architektur und Stadtgestaltung (12., Niederhofstraße 21-23) ist zwar eine derartige Erhebung geplant, Ergebnisse bzw. Auswertungen sind aber kurz- bzw. mittelfristig nicht zu erwarten.“ (Ablinger 2018: siehe Anhang)

6 Abdeckung mit Sitzgelegenheiten des öffentlichen Raumes in Wien

Wie in Kapitel 2 beschrieben, wurde eine quantitative Analyse der Sitzgelegenheiten in Wien durchgeführt. Angesichts der schlechten Datenverfügbarkeit ist es schwierig, für gesamte Stadtgebiet Aussagen zu treffen. Die Darstellungen in Kapitel 6.1 zeigen somit auf, welche Darstellungen möglich wären, wenn mehr Daten über Sitzgelegenheiten verfügbar sind. In weiterer Folge könnte eine derartige Karte als wichtige Grundlage die Routenplanung mobilitätseingeschränk-

ter Personen unterstützen. In einem interaktiven Format könnte man so noch weitere Layer hinzufügen, wie zum Beispiel die Gehsteigbreiten, die bereits als Datensatz bei der Stadt Wien verfügbar sind.

Präzisere Schlüsse können auf Basis der Untersuchung getroffen werden, wie im vorliegenden Kapitel ebenfalls beschrieben wird. Das Gebiet wird darüber hinaus mit Hilfe der Dimensionen des Walkability Ansatzes charakterisiert.

6.1 Gesamtstädtischer Kontext

Die Karte (Abb. 5) beruht auf den Daten der MA 42 über Parkmöblierung und den Haltestellendaten der Wiener Linien mit Sitzgelegenheiten, die eine Geometrie aufweisen. Ziel war es, darzustellen, welche Straßenräume gut mit Sitzgelegenheiten versorgt sind bzw. welche Stadtteile große Mängel aufweisen. Dabei war die Analyse der Radlobby über die Verteilung der Radbügel Vorbild für die vorliegende Karte über die Abdeckung des Stadtgebietes mit konsumfreien Sitzgelegenheiten. (Radlobby Österreich 2019) Ähnlich wie bei der Analyse der Radlobby, wurden bei der vorliegenden Analyse zuerst Umkreise von 100, 200 bzw. 300 Metern gezeichnet und anschließend die Flächen der Baublöcke ausgeblendet. Das bedeutet, dass Sitzgelegenheiten, die weiter entfernt von einer Straße liegen, nur über die Entfernung zur Straße Eingang in die Karte finden. Das Beispiel des Wiener Praters in Abbildung 6 soll dies veranschaulichen. In der Karte wurde der Stadtplan in den Hintergrund gelegt, um zu zeigen, wo sich Parkflächen befinden und wo die Sitzgelegenheiten situiert sind. Außerdem sind die Buffer um die Sitzgelegenheiten dargestellt, die mit den angegebenen Entfernungen im Straßenraum logischerweise übereinstimmen. Obwohl sich im Prater viele Sitzgelegenheiten befinden, ist die Prater Hauptallee laut der Darstellung über den Straßenraum nur bedingt gut mit Sitzgelegenheiten abgedeckt, da einige Sitzgelegenheiten mehr als 300 m vom Straßenraum entfernt liegen. Trotzdem ist die gerade beschriebene Vorgangsweise insofern sinnvoll, als Sitzgelegenheiten im Kontext des Zu-Fuß-Gehens und Barrierefreiheit beleuchtet werden und davon auszugehen ist, dass FußgängerInnen, um von A nach B zu kommen, tendenziell den kürzeren Weg nehmen.

Wie bereits erwähnt, beruht die Karte (Abbildung 5) auf den Daten der MA 42 und jenen der Wiener Linien. Das Shapefile der MA 42 über Sitzgelegenheiten in öffentlichen Parkanlagen enthält insgesamt 19.957 Datensätze, die in sechs Kategorien unterteilt sind: Bänke, Tische, Sessel, Liege, Tische, Tisch-Bank-Kombination und Sitzrost. Davon sind 16.715 der Möbel Bänke und 705 davon Sessel. Die Datei enthält 583 Tisch-Bank-Kombinationen. Die Kategorie „Sitzrost“ ist mit 29 Datensätzen vernachlässigbar.

Die Wiener Linien stellten die Daten über Haltestellen mit Sitzgelegenheiten in einer CSV-Datei zur Verfügung, allerdings enthalten nur 3810 von 4492 Datensätzen eine Geometrie. Für jeden Datensatz liegen die Attribute Wartehalle und Sitzbank vor. Für die durchgeführte Analyse war nur die Spalte „Sitzbank“ relevant, welche folgende Merkmalsausprägungen annehmen kann: „nein“, ja – 1x“, ja – 2x“, „ja – 3x“. Auf die Datenaufbereitung in Excel folgte der Import in ArcMap, um die Daten räumlich darzustellen.

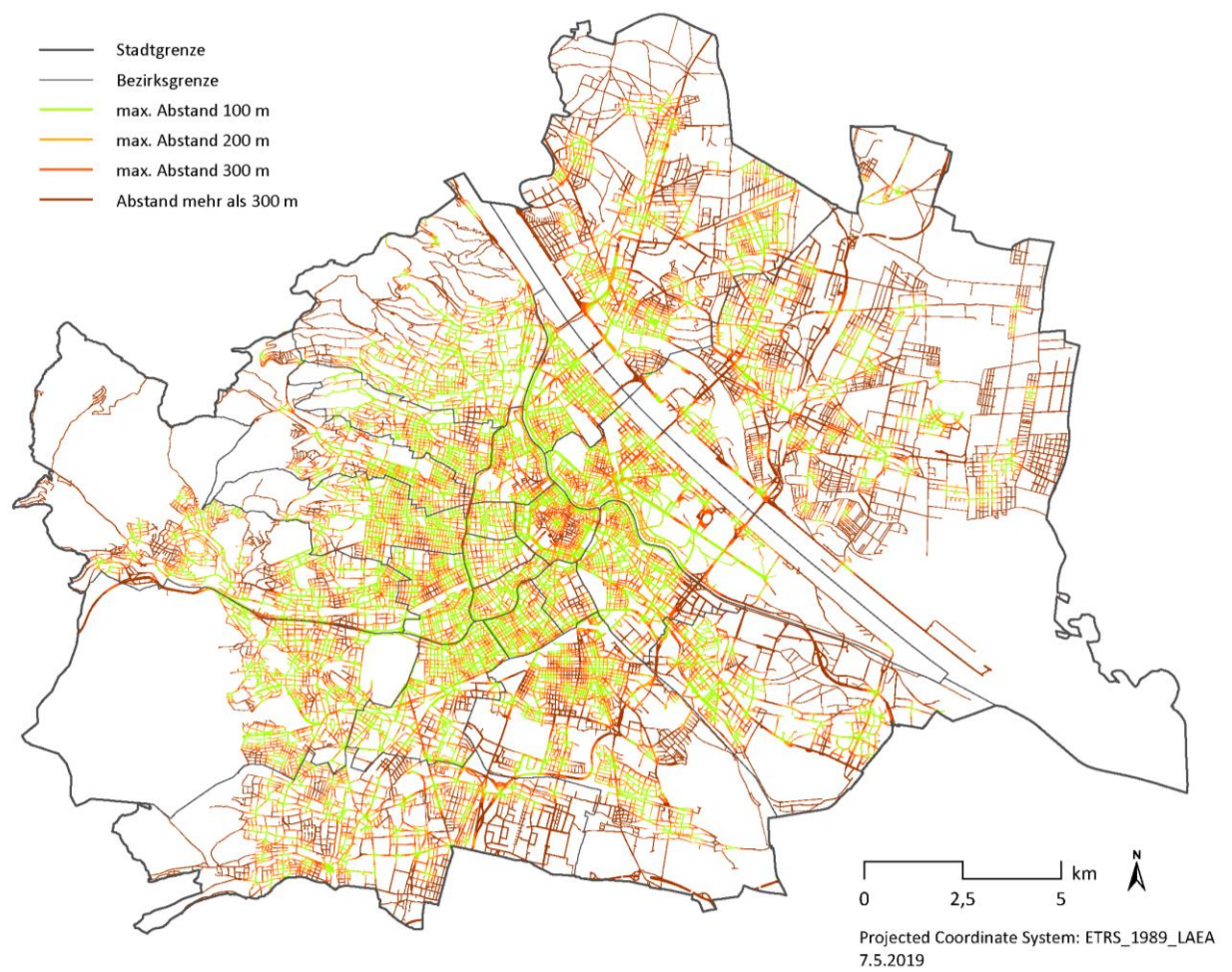


Abb. 5: Abdeckung des öffentlichen Raumes in Wien mit konsumfreien Sitzgelegenheiten

Auf der Karte (Abb. 5) ist ersichtlich, dass die Innenbezirke und somit die Gebiete mit einer höheren Bebauungsdichte besser mit Sitzgelegenheiten versorgt sind. Die Bezirke drei bis neun sind besonders gut abgedeckt. Im Gegensatz dazu weisen die beiden Bezirke nördlich der Donau (Floridsdorf und Donaustadt) einen hohen Anteil an Straßenräumen auf, wo der Abstand zwischen Sitzgelegenheiten mehr als 300 Meter beträgt. Zudem gibt es hier weniger öffentlichen Grünraum und die Dichte an Straßenbahn- und Bushaltestellen ist geringer als in Innenbezirken.

Besonders gut mit Sitzgelegenheiten versorgt sind die beiden Ufer des Donaukanals und des Wienflusses im Bereich zwischen Stadtzentrum und Schönbrunn. Aufgrund der Datenlage sind jene Bereiche um einen öffentlichen Park tendenziell besser versorgt, auch wenn in anderen Straßenbereichen mehrere Sitzgelegenheiten platziert sind, wovon auszugehen ist.

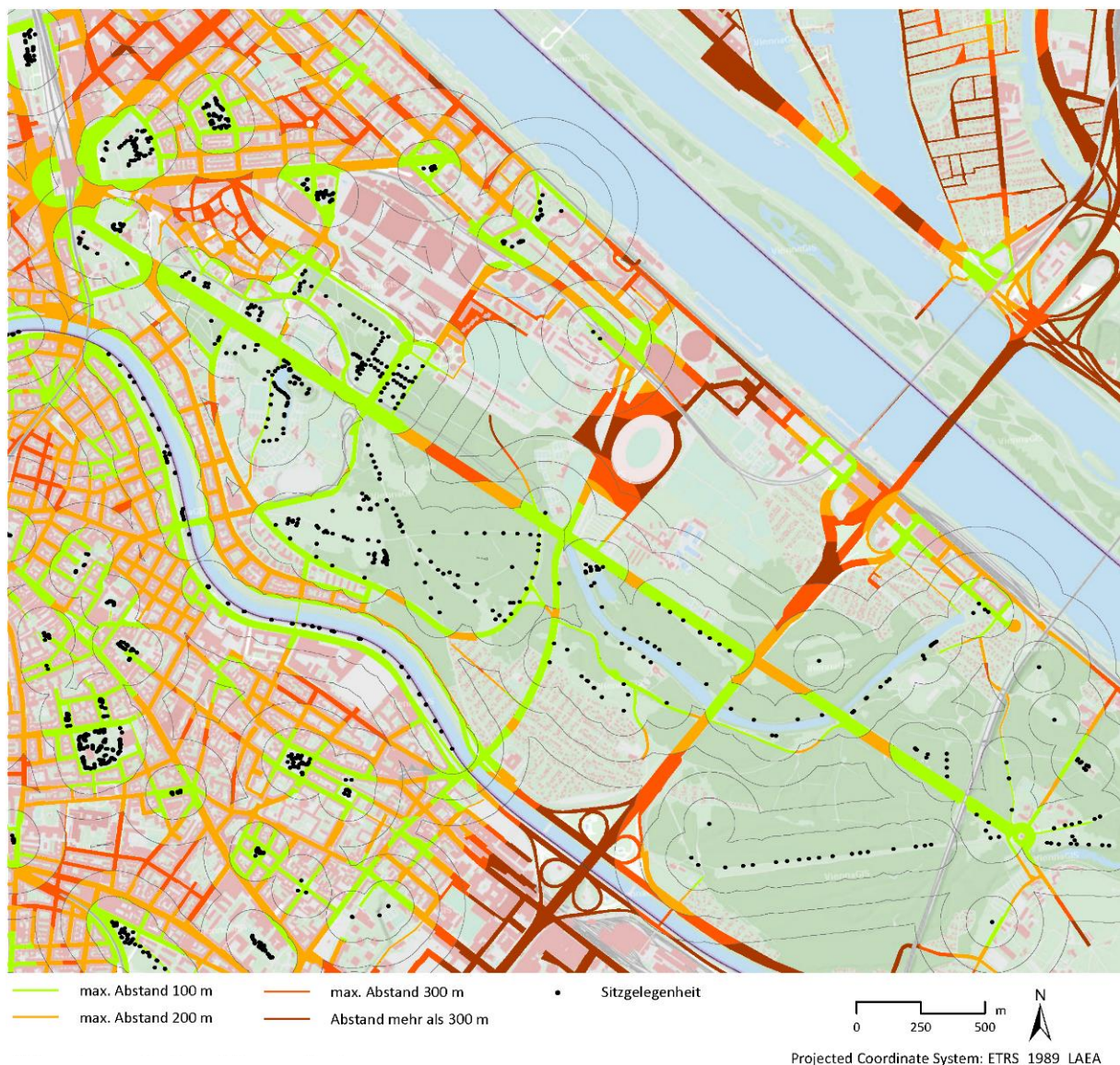


Abb. 6: Sitzgelegenheiten Wiener Prater

6.2 Abdeckung des Untersuchungsgebietes im 2. Wiener Gemeindebezirk

6.2.1 Charakterisierung des Untersuchungsgebietes

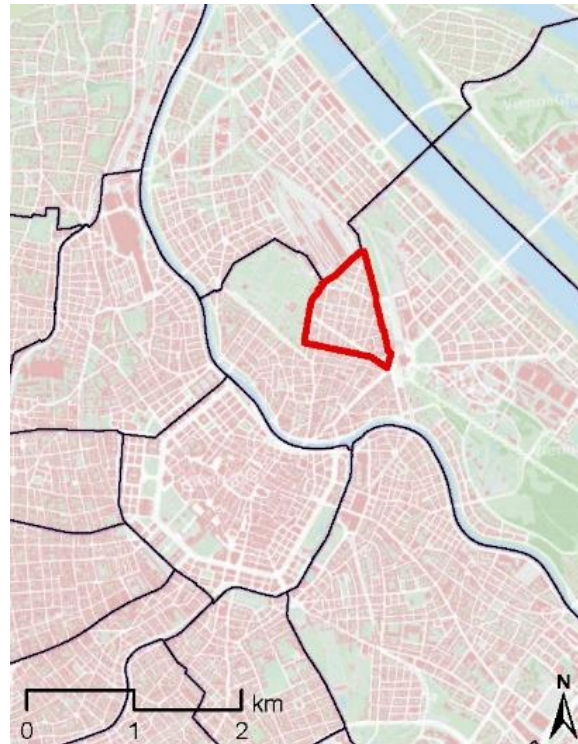


Abb. 7: Untersuchungsgebiet im 2. Bezirk

Das Untersuchungsgebiet liegt im 2. Wiener Gemeindebezirk und umfasst in Summe eine Fläche von rund 50 ha. Die östliche Grenze des Gebietes bildet die Nordwestbahnstraße, im Norden wird das Gebiet von der Taborstraße bzw. dem Nordwestbahnhofgelände begrenzt und im Westen schließt direkt der Augarten an. Die südliche Grenze bildet die Große Stadtgutgasse bzw. die Heinestraße, die direkt zum Praterstern führt.

Nachfolgend wird das Gebiet anhand der Dimensionen der Walkability charakterisiert, um einen ganzheitlichen Zugang zur anknüpfenden Analyse der Sitzgelegenheiten zu gewährleisten. Die beiden Dimensionen *Destination Accessibility* und *Distance to Transit* wurden aufgrund ihrer Ähnlichkeit zu einem Punkt zusammengefasst.

Density

Im Erhebungsgebiet leben rund 7.148 Menschen. Für diese Schätzung wurde die Statistik des Zählbezirks herangezogen, die durchschnittliche Einwohnerzahl pro Baublock ermittelt und mit der Anzahl der Baublöcke im Untersuchungsgebiet (50 Baublöcke) multipliziert. Somit ergibt sich eine Einwohnerdichte von ca. 144 EW/ha. Für gesamt Wien beträgt die Einwohnerdichte rund 46 EW/ha, wobei hier sowohl Grünflächen als auch Wasserflächen nicht abgezogen wurden. (Stadt Wien 2019d)

Das Gebiet im 2. Bezirk ist durch eine Blockrandbebauung im Gründerzeitstil gekennzeichnet und der Großteil der Gebäude wurde zwischen 1848 und 1919 errichtet (Stadt Wien 2019e). Wie bereits erwähnt, umfasst das Gebiet 50 Baublöcke mit einer durchschnittlichen Fläche von 5.734 m². Der größte Baublock ist 1167 m² und hat eine Fläche von 14.842 m².

Diversity

Um diese Dimension zu charakterisieren wurde der Flächenwidmungsplan gewählt. Die Nutzungsmischung lässt sich zu einem gewissen Grad am Plan ablesen, die tatsächliche Nutzung im Detail ist hier allerdings nicht ersichtlich. Durch den Flächenwidmungsplan ist erkennbar, dass der Großteil des Gebietes als Wohngebiet gewidmet ist. Vor allem im Bereich der Taborstraße sind einige Bereiche als Wohngebiet-Geschäftsviertel gewidmet, hier befinden sich etliche kommerzielle Erdgeschoßnutzungen. Des Weiteren sind gemischte Baugebiete bzw. gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel vorhanden. Der Volkertmarkt fällt in eine Sonderwidmung. Im Gebiet befinden sich zwei Parkanlagen, wobei sich laut Flächenwidmungsplan die größere der beiden Flächen über den Fahrbahnbereich und ein Baufeld erstrecken. Bei der Gebietsbegehung erschließt sich dem/der BetrachterIn diese Widmung nicht.

Eine genauere Analyse der Gebäudeinformation zeigt, dass sich im Gebiet insgesamt vier Hotels bzw. Pensionen befinden und fünf Gebäude der privaten und öffentlichen Wirtschaft dienen. Im Gebiet selbst gibt es insgesamt vier Schulstandorte bzw. grenzen zwei weitere Schulen direkt an das Gebiet an. Insgesamt wurden bei der Erhebung, mittels openstreetmap.org und eigener Überprüfung zehn Supermärkte, ein Drogeriemarkt und drei Apotheken identifiziert.

Somit ist das Gebiet überwiegend ein Wohngebiet mit unterschiedlichen Erdgeschoßnutzungen. Hervorzuheben ist der Volkertmarkt, bei dem es einige Geschäfte und Lokale gibt. Darüber hinaus konzentrieren sich kommerzielle Erdgeschoßnutzungen an der Taborstraße und zum Teil an der Heinestraße.

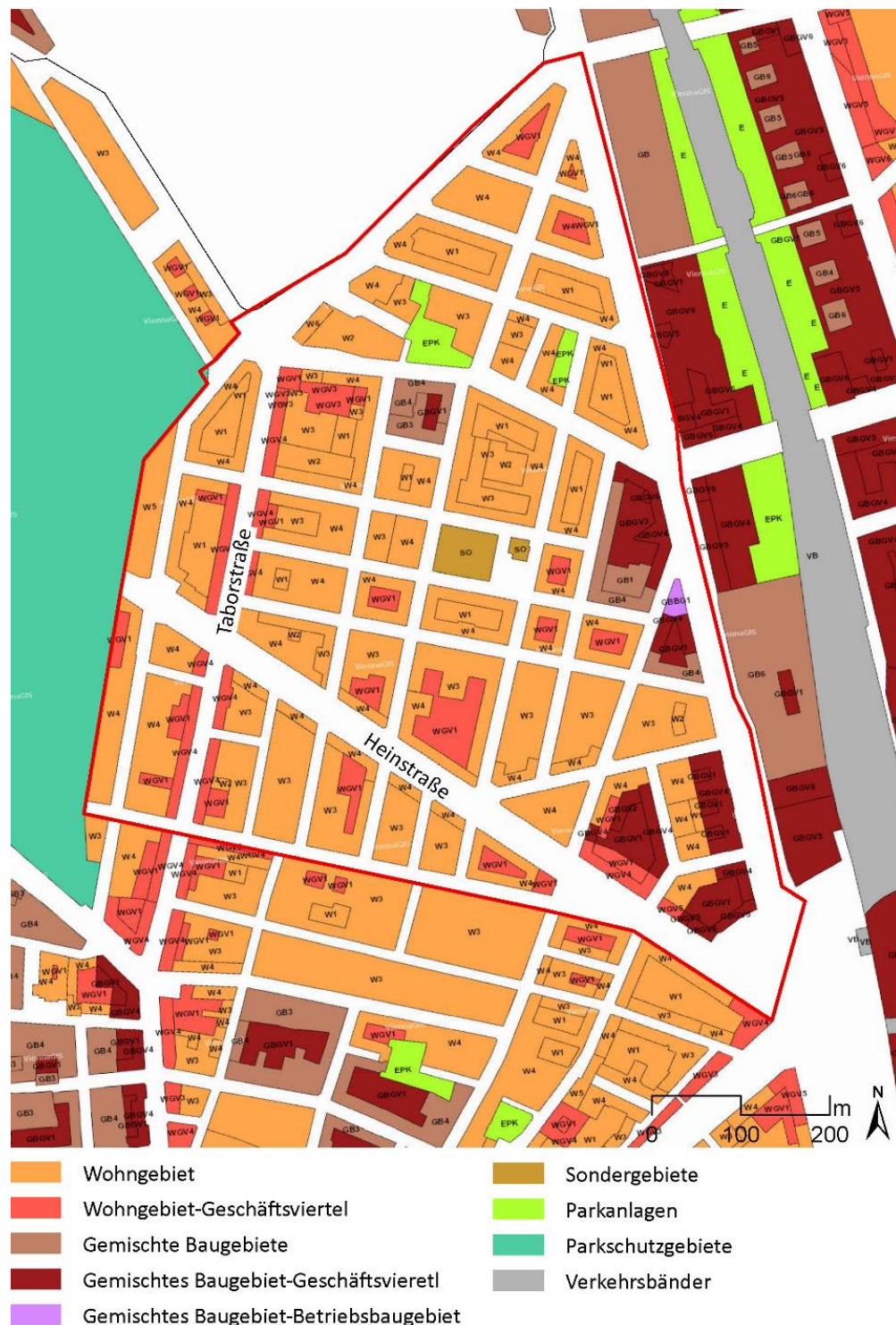


Abb. 8: Flächenwidmungsplan

Design

Zur Beschreibung des Straßenraumes spielt vor allem der gebaute Raum eine entscheidende Rolle. Um diesen im Untersuchungsgebiet zu beschreiben, können zum Beispiel die Gehsteigbreiten herangezogen werden. Diesbezüglich wird von der Stadt Wien ein Datensatz zur Verfügung gestellt, in dem die Gehsteigbreiten in zwei Kategorien unterteilt sind: Gehsteigbreiten kleiner bzw. größer gleich zwei Meter. Die Gehsteigbreitenauswertung erfolgte anhand der Flächenmehrzweckkarte 2016. Dabei wurde ein Algorithmus entwickelt, der Einschränkungen

des Lichtraumprofils allerdings nicht berücksichtigt. (Stadt Wien 2019d) Ein durchschnittliches Gebäude im Untersuchungsgebiet ist um die 15 Meter hoch und hat ca. vier Stockwerke (eigene Schätzung). Einzelne Häuser liegen deutlich darunter bzw. darüber. Zur Veranschaulichung des Straßenraumes wurden zwei Querschnitte erstellt. In Abb. 10 ist die Heinestraße skizziert, wo die Gehsteigbreiten mit vier Metern großzügig sind. Auffällig ist zudem die Begrünung durch zwei Kastanienalleen. Im mittleren Bereich der Straße sind pro Richtung eine Fahrbahn und eine Parkspur vorhanden. Die Straßenbahngleise sind nur unregelmäßig in Betrieb. In den beiden Nebenfahrbahnen ist wiederum jeweils eine Parkspur vorhanden. Der andere Querschnitt (Abb. 10) stellt die Josefinengasse dar, die in diesem Bereich sehr geringe Gehsteigbreiten aufweist, auf der einen Seite der Straße sogar unter zwei Meter.



Abb. 9: Gehsteigbreiten

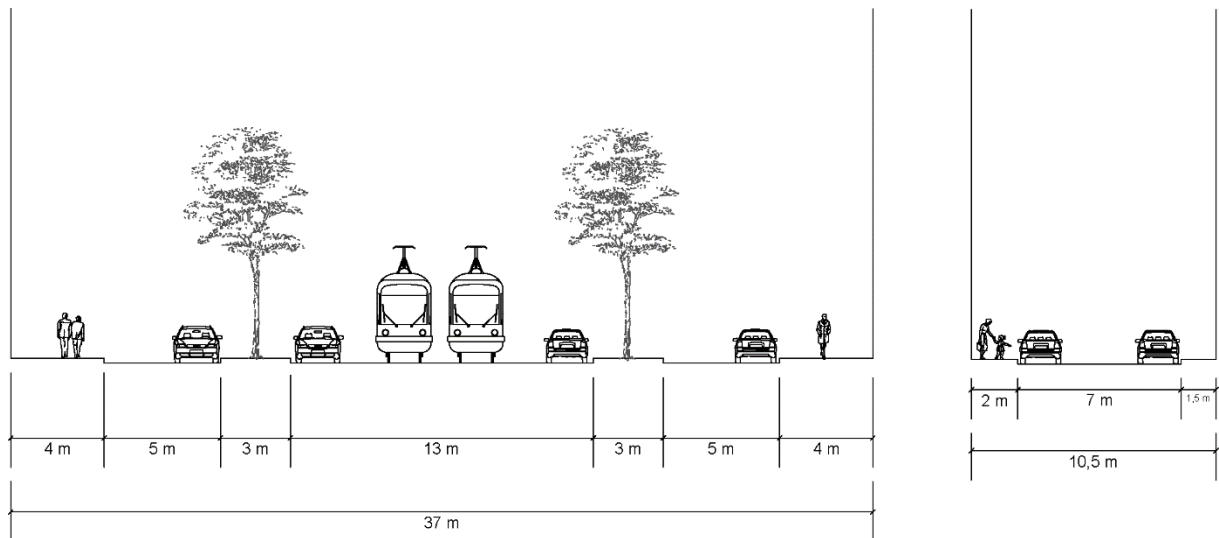


Abb. 10: Straßenquerschnitte Heinstraße Nr. 29 und Josefinenstraße Nr. 3

Destination Accessibility und Distance to Transit

Dieser Punkt hängt stark mit der Nutzungsvielfalt eines Raumes zusammen. Wie bereits beschrieben, befinden sich im Gebiet zahlreiche Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Bezüglich der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr ist das Gebiet durch zwei U-Bahnstation gut abgedeckt. Die Einzugsbereiche der Straßenbahn- und Buslinien wurden in Abbildung 11 nicht dargestellt, da ohnehin das ganze Gebiet abgedeckt ist, wenn 250-m-Einzugsbereiche betrachtet werden. Zu den Grünräumen ist noch anzumerken, dass der Wiener Prater 300 m südöstlich des Untersuchungsgebietes beginnt. Direkt westlich davon erstreckt sich der Augarten, der ebenfalls ein wichtiges Grünraumangebot darstellt. Die Anzahl der Arbeitsplätze im Gebiet wurde nicht erhoben, es ist jedoch anzumerken, dass nordöstlich des Gebietes im Rahmen der Stadtentwicklung am ehemaligen Nordbahnhof zahlreiche Büros errichtet werden. Nahversorgung und Schulstandorte wurden bereits bei der Dimension *Diversity* erwähnt.

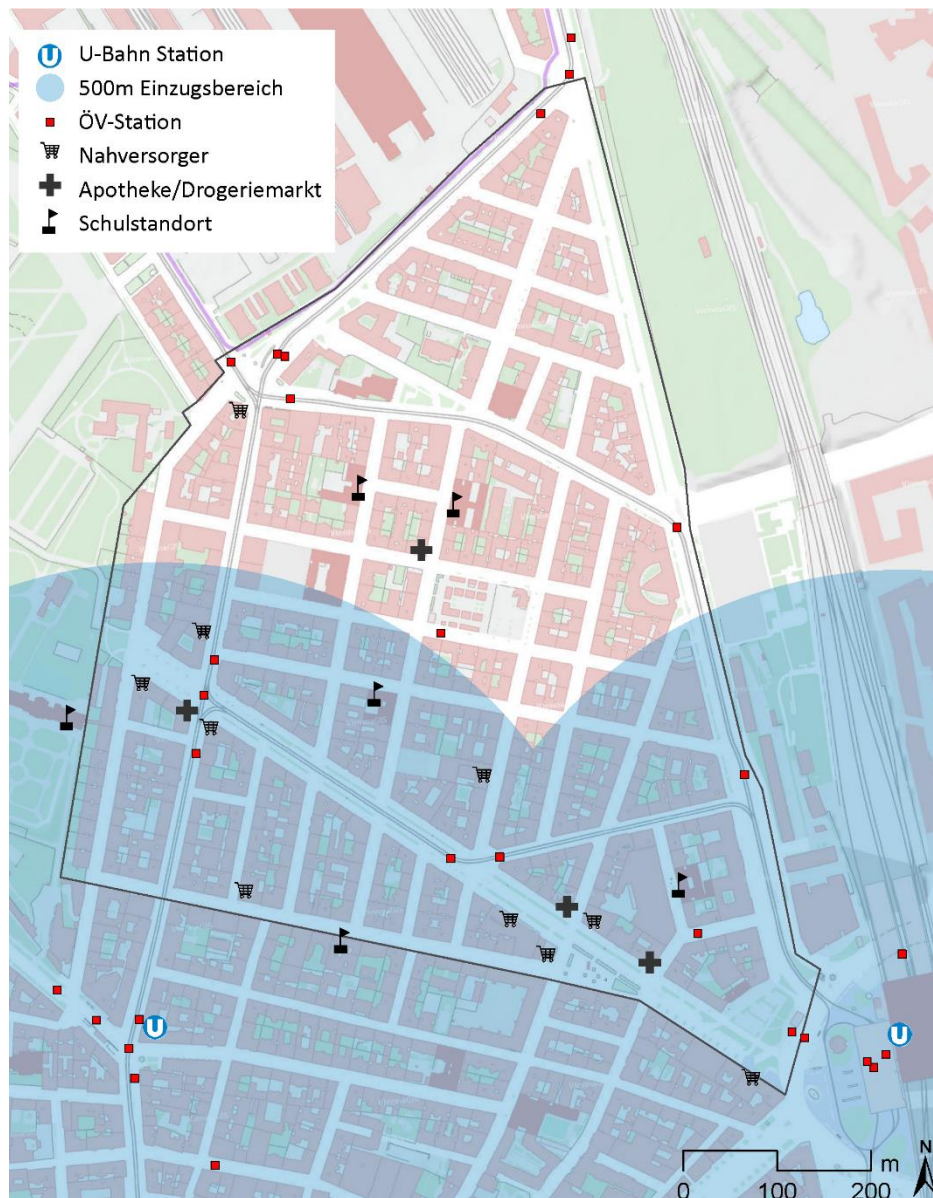


Abb. 11: Wichtige Ziele im Erhebungsgebiet

6.2.2 Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet und deren räumliche Verteilung

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt 185 Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang erhoben worden bzw. als Punktdaten von der MA 42 zur Verfügung gestellt. In Abbildung 12 sind diese verortet und wie beim gesamtstädtischen Kontext mit 100, 200 und 300 m – Umkreisen dargestellt. Auf diese Art wurde für das Untersuchungsgebiet die Abdeckung analysiert. Dabei ist festzustellen, dass es keinen Bereich gibt, in dem zwei Sitzgelegenheiten mehr als 300 m voneinander entfernt sind. Die Ränder des Untersuchungsgebietes sind wenig aussagekräftig, da die Distanz zur nächsten Sitzgelegenheit außerhalb der Grenzlinie nicht erfasst wurde.

Bezüglich der Art der Sitzgelegenheit sind im Untersuchungsgebiet folgende Sitzmöblierungen erhoben worden: Sessel, Bank, Tisch, Tisch-Bank-Kombination, Bänke im Haltestellenbereich bzw. Sitzgelegenheiten unter einer Wartehalle. Einen Sonderfall stellen die Sitzmöblierungen am Volkertmarkt dar, da diese ein anderes Design aufweisen. Wie bereits im Kapitel über die Me-

thodik angesprochen, waren lediglich 24 der 185 vorhandenen Sitzgelegenheiten in den Daten der MA 42 und der Wiener Linien erfasst. Die Karte (Abbildung 13) zeigt, wo sich welche Art von Sitzgelegenheit befindet. Zudem sind die Schanigärten eingezeichnet. Bereits hier ist zu erkennen, dass sich sowohl die konsumfreien Sitzgelegenheiten als auch die Schanigärten auf zwei Plätzen und in deren unmittelbarer Umgebung konzentrieren. Generell sind Sitzgelegenheiten außerhalb der Haltestellenbereiche tendenziell dort vorhanden, wo sich der Straßenraum aufweitet oder ein Park vorhanden ist bzw. dort, wo sich in den umliegenden Erdgeschoßen kommerzielle Nutzungen befinden.

Um zu zeigen, dass sich im Untersuchungsgebiet Hotspots für Sitzgelegenheiten befinden, wurde das Toolset Cluster-Zuordnung in ArcMap herangezogen und eine optimierte Hot-Spot-Analyse durchgeführt. Für die vorliegende Arbeit ist vor allem von Interesse, wo sich die räumlichen Cluster der Sitzgelegenheiten befinden. Je dunkler die Rasterzelle, desto höher ist die Dichte an Sitzgelegenheiten. Es konnte gezeigt werden, dass sich die Sitzgelegenheiten an vier Orten im Untersuchungsgebiet konzentrieren. Dabei handelt es sich um zwei Plätze (Volkertmarkt und Rabbiner-Friedmann-Platz), eine Parkanlage (Rueppgasse) und die Grünanlage neben der Evangelischen Kirche zwischen Am Tabor und Trunnerstraße. In Cluster 1 befinden sich insgesamt sieben Bänke, in der Parkanlage sind 17 Möblierungen vorhanden, am Volkertmarkt wurden 80 Elemente gezählt und am Rabbiner-Friedmann-Platz können 46 Sessel lokalisiert werden.

Die Karte in Abbildung 14 stellt die Dichte an Sitzgelegenheiten pro Hektar in 10 x 10 m Rasterzellen dar. Mit der Verwendung des Punktedichte Tools konnten ebenfalls vier Konzentration festgestellt werden. Die dichtesten Rasterzellen enthalten bis zu 390 Sitzgelegenheiten pro Hektar, während die übrigen Konzentrationen mindestens 51 Sitzgelegenheiten pro Hektar enthalten. Liegen die Werte darunter, wurden sie nicht in der Karte dargestellt.



Abb. 12: Abdeckung des Erhebungsgebietes mit konsumfreien Sitzgelegenheiten

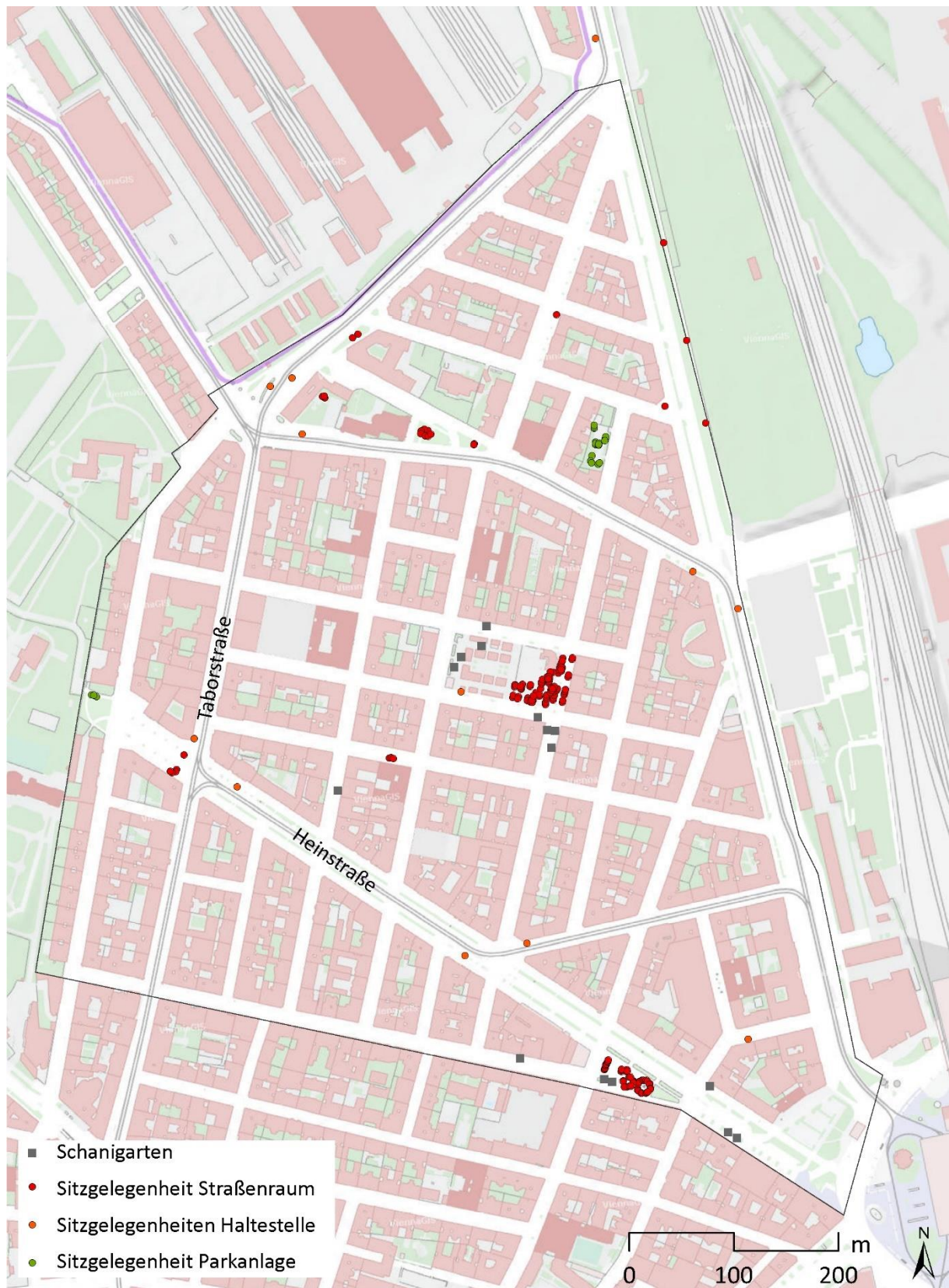


Abb. 13: Sitzgelegenheiten im Erhebungsgebiet



Abb. 14: Cluster an Sitzgelegenheiten auf Basis der Punktedichten

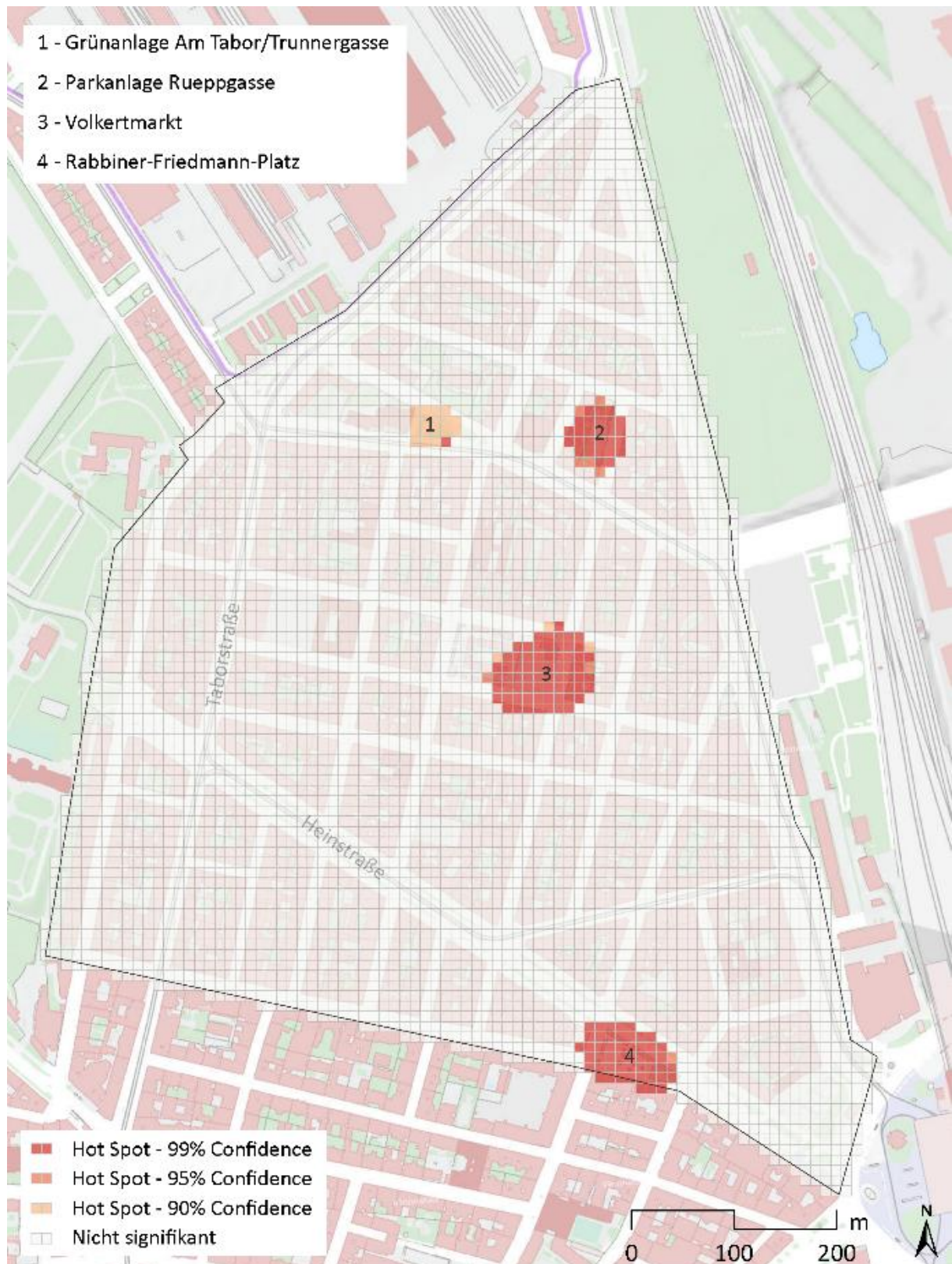


Abb. 15: Ergebnis der Hot-Spot-Analyse

6.2.3 Sitzgelegenheiten in Relation zu anderen Größen

Werden die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Sitzgelegenheiten in Relation zu anderen Größen betrachtet, gilt zu beachten, dass hierbei die räumliche Verteilung nicht ohne weiteres berücksichtigt werden kann und die berechneten Werte somit nur allgemeine Aussagen über die Quantität zulassen. Folgende Tabelle dient der Übersicht der betrachteten Kenngrößen.

Anzahl Sitzgelegenheiten	185
Sitzgelegenheiten pro 500 EinwohnerInnen	12,94
Sitzgelegenheiten pro 100 m Straße	1,59
Sitzgelegenheiten pro ha Verkehrsfläche	8,87
Anzahl Schanigärten	15
Konsumfreie Sitzgelegenheiten / Sitzgelegenheiten mit Konsumzwang	1,23

Tab. 1: Kenngrößen in Zusammenhang mit Sitzgelegenheiten im Erhebungsgebiet

Wie bereits angeführt, sind im Untersuchungsgebiet in Summe 185 Sitzgelegenheiten vorhanden, wovon 20 auf Parkanlagen fallen und 12 auf Haltestellenbereiche. Dabei sind Bänke, Sessel, Tische und Tisch-Bank-Kombination inbegriffen. Im Rahmen der Erhebung am 11.4.2019 wurden 15 Schanigärten gezählt. Wenn davon ausgegangen wird, dass pro Schanigarten im Schnitt 10 Sitzgelegenheiten untergebracht werden, kommt man auf 150 Sitzgelegenheiten mit Konsumzwang. Folglich gibt es pro Sitzgelegenheit in einem Schanigarten 1,23 konsumfreie Sitzgelegenheiten bzw. sind 1,23-mal so viele konsumfreie Sitzgelegenheiten wie Sitzplätze mit Konsumzwang erhoben worden.

Darüber hinaus wurden die erhobenen Sitzgelegenheiten pro EinwohnerIn des Gebietes betrachtet. Bei der Schätzung der Wohnbevölkerung anhand der durchschnittlichen Anzahl der BewohnerInnen pro Baublock im Zählgebiet, ergibt sich ein Wert von 7.148 EinwohnerInnen. Pro 500 Einwohner sind folglich knapp 13 Sitzgelegenheiten vorhanden bzw. fallen 0,026 Sitzgelegenheiten auf eine/n EinwohnerIn und somit müssten sich 39 BewohnerInnen des Quartiers eine Sitzgelegenheit teilen.

Eine Analyse der Anzahl mit der Verkehrsfläche führt zu folgendem Ergebnis: Im Untersuchungsgebiet sind 8,87 Sitzgelegenheiten pro ha öffentlichem Raum (Negativ der Baublöcke) erhoben worden. In Summe fallen 20,85 ha der Fläche des Gebietes auf den öffentlichen Raum.

Pro 100 Laufmeter Straße ergeben sich somit 1,59 Sitzgelegenheiten. Diese Kennzahl ist insofern problematisch, als sie nichts über die räumliche Verteilung verrät und somit keine Aussage hinsichtlich der Empfehlung der ÖNORM, mindestens alle 100 Meter eine Sitzgelegenheit zu platzieren, zulässt.

Werden die Sitzgelegenheiten in den Einzugsbereichen verschiedener Points of Interest betrachtet, lassen sich ebenso Schlüsse über die Abdeckung des Gebietes ziehen. Lokalisiert wurden die U-Bahnstation, Schulen und Nahversorger bereits in Abbildung 11, nun wird die Summe der Sitzgelegenheiten im jeweiligen Einzugsradius betrachtet. Für die beiden U-Bahnstationen werden Einzugsradien von 500 m angenommen, was einer Gehzeit von rund 10 Minuten entspricht. Im Einzugsbereich der U-Bahnstation Praterstern befinden sich 48 Sitzgelegenheiten und um die U-Bahnstation Taborstraße liegen 61 erhobene Sitzgelegenheiten. Die Analyse der 500 m Einzugsradien der fünf Schulen im Analysegebiet bzw. direkt neben dem Gebiet zeigt,

dass sich durchschnittlich 155 Sitzgelegenheiten im jeweiligen Einzugsbereich befinden. Die Spannweite von 48 ist hier relativ gering.

Für die insgesamt zehn Supermärkte wurde jeweils ein Umkreis von 250 m gezeichnet. Pro Nahversorger gibt es durchschnittlich 38 Sitzgelegenheiten bei einer Spannweite (Differenz zwischen minimaler und maximaler Anzahl) von 112. Das Minimum beträgt lediglich acht Sitzgelegenheiten, wobei dieser Umstand der Lage am Rand des Untersuchungsgebietes geschuldet ist und daher nur ein Teil des Einzugsbereiches im Erhebungsgebiet liegt. Es gilt zu beachten, dass hier die Radien für fußläufige Entfernungen berücksichtigt werden.

6.3 Interpretation der Ergebnisse

Anhand der durchgeführten Analyse konnte ansatzweise gezeigt werden, wie gut die Stadt Wien bzw. ein ausgewähltes Erhebungsgebiet im 2. Bezirk mit Sitzgelegenheiten ausgestattet sind. Nun soll erläutert werden, welche Bedeutung für den Fußgängerverkehr bzw. für eine barrierefreie Fortbewegung im Straßenraum damit einhergeht. Dabei wird vor allem darauf eingegangen, welche Begleitumstände (Walkability) und welche Aktivitäten mit dem Vorhandensein von Sitzmöblierungen ohne Konsumzwang in Zusammenhang stehen.

Für den gesamtstädtischen Kontext ist der Interpretationsspielraum wegen der Datengrundlage sehr gering und es lassen sich dazu kaum allgemein gültige Aussagen treffen. Es ist eine Tendenz erkennbar, dass Innenbezirke bzw. dort wo dichtere Bebauungstypologien dominieren, mehr Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Das ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass in diesen Bereichen die Dichte der Bus- und Straßenbahnhaltestellen sowie öffentlichen Parkanlagen mit Sitzmöblierungen höher ist. Über andere Sitzgelegenheiten auf öffentlichem Grund können nur Annahmen getroffen werden, jedoch liegt die Vermutung nahe, dass auch in dieser Hinsicht Innenbezirke besser abschneiden und mehr Sitzgelegenheiten im Straßenbereich aufweisen.

Das Ergebnis der Erhebung im Untersuchungsgebiet hat gezeigt, dass sich die Sitzgelegenheiten stark an bestimmten Orten konzentrieren. Bei näherer Betrachtung fällt auf, dass die Umgebung dieser Cluster bestimmte Elemente aufweist. Zunächst ist in diesen Bereichen mehr Platz vorhanden und der Straßenraum weitet sich auf bzw. sind ganze Baublöcke bzw. Teile davon von der Bebauung ausgespart. Dieser Umstand deutet darauf hin, dass Sitzgelegenheiten vor allem dort aufgestellt werden, wo auch andere Aktivitäten im unmittelbaren Umfeld möglich sind bzw. die Flächennutzung (Diversity) vielfältiger als in anderen Bereichen ist. Das eine Cluster (Nr. 2) liegt in einer Parkanlage, in der sich ein Kinderspielplatz befindet und die Bänke daher vermehrt von Eltern bzw. Aufsichtspersonen genutzt werden. Eine weitere Konzentration, nicht weit des Parks in der Rueppgasse, liegt in einer kleinen Grünanlage neben der evangelischen Kirche Am Tabor vor, wo davon ausgegangen werden kann, dass die rechteckig angeordneten Bänke unter anderem von KirchenbesucherInnen genutzt werden. Außerdem befindet sich das Bezirksgericht in unmittelbarer Nähe dieses Clusters, welches hinsichtlich der Nutzungsmischung der Umgebung (Diversity) im Sinne des Walkability Ansatzes relevant ist.

Die anderen beiden Cluster sind deutlich größer als die zuerst Erwähnten, nicht zuletzt, weil an den beiden Plätzen (Volkertplatz und Rabbiner-Friedmann-Platz) mehr Fläche vorhanden ist, die nicht dem motorisierten Verkehr oder anderen Nutzungen vorbehalten ist.

Die Nutzungsvielfalt am bzw. um den Volkertplatz ist sehr groß, weil sich der Volkertmarkt hier befindet und die umliegenden Gebäude verschiedene Erdgeschoßnutzungen, wie Lokale, Ateliers oder Geschäfte aufweisen. Zudem wird der Platz vom „Jugendtreff Alte Trafik“ regelmäßig bespielt, da sich deren Räumlichkeiten direkt am Platz befinden. Der Platz wird von Jugendlichen im Rahmen des Jugendvereins genutzt, wie folgendes Zitat untermauert:

„Der Ballspielbereich und der Platz mit Sitzgelegenheiten vor dem Haus werden als zusätzliche Ressource genutzt.“ (Verein Wiener Jugendzentren 2019)

Im Zitat werden die Sitzgelegenheiten explizit genannt, was zeigt, welche Bedeutung Sitzgelegenheiten für unterschiedliche Aktivitäten haben. Sitzmöblierungen sind somit eine wichtige Grundvoraussetzung für den Aufenthalt verschiedener Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum. Gerade in Bereichen, wo viele Schanigärten vorhanden sind, ist es im Sinne der Inklusion von großer Bedeutung, ausreichend Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang bereitzustellen.

Der Rabbiner-Friedmann-Platz hat vergleichbare Voraussetzungen wie der Volkertmarkt, allerdings sind hier weniger Sitzgelegenheiten vorhanden. Es fällt auf, dass es sich dabei ausschließlich um Sessel und Tische handelt, die kreisförmig, linear oder vereinzelt angeordnet sind. Zudem befindet sich auf dem Platz ein kleiner Spielplatz. Ein Teil des Platzes wird von den Schanigärten der angrenzenden Lokale in Anspruch genommen. In der Erdgeschoßzone um den Platz sind mehrere wichtige Destinationen des täglichen Bedarfs situiert. Dazu zählen zwei Supermärkte, eine Apotheke, eine Bäckerei und andere Lokale.

Die übrigen Sitzgelegenheiten im Erhebungsgebiet fallen entweder in Haltestellenbereiche bzw. kommen vereinzelt Sessel in Gehsteigbereichen vor. Die Sitzbänke entlang der Nordbahnstraße stehen wiederum in Zusammenhang mit Grünraum und werden vermutlich am ehesten von HundebesitzerInnen genutzt. Lediglich bei der Ecke Taborstraße/Klanggasse sind Sitzbänke in Kombination mit Tischen im Gehsteigbereich erhoben worden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass überall dort, wo sich die Sitzgelegenheiten des Erhebungsgebietes konzentrieren, Bäume bzw. andere Grünelemente oder Trinkbrunnen vorhanden sind, die zum Teil Schatten auf die Möblierungen werfen und folglich auch bei starker Sonneneinstrahlung und hohen Temperaturen attraktiv sind. Außerdem haben die Cluster gemeinsam, dass sich in deren Umgebung zahlreiche Ziele des täglichen Bedarfs bzw. öffentliche Einrichtungen befinden. Parkanlagen sind eine Ausnahme, da diese häufig selbst das Ziel des Weges sind.

7 Conclusio

Aus der Analyse vorhandener Literatur bzw. der Daten und der Auswertung der eigenen Erhebung lässt sich schlussfolgern, dass Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang bislang vor allem im Kontext der Aufenthaltsqualität und weniger im Zusammenhang der aktiven Mobilität betrachtet werden. Das Fachkonzept „Öffentlicher Raum“ der Stadt Wien untermauert diese Sichtweise, indem Sitzgelegenheiten vor allem zum Verweilen einladen sollen und deren Standortwahl weitere Anforderungen an die gebaute Umwelt stellt, wie zum Beispiel die Schaffung sogenannter Mikrofreiräume. Zwar sollen bis 2025 800 zusätzliche Sitzgelegenheiten errichtet werden, jedoch geht aus dem Stadtentwicklungsplan nicht hervor, wo und in welchen Abständen diese aufgestellt werden. Dass Sitzgelegenheiten wesentlich für die Fortbewegung mobilitätseingeschränkter Personen sind, wird nur angedeutet, indem Sitzbänke als Orte zum Rasten beschrieben werden. Erst bei konkreten Neu- und Umgestaltungen findet dieser Aspekt mehr Berücksichtigung, da hier ein sogenannter „Bänke-Check“ durchgeführt werden soll, um die Quantität und die Qualität der Sitzmöblierungen festzustellen. (MA 18 2018)

Aus verkehrstechnischer Sicht bzw. laut der StVO geht es beim Fußgängerverkehr vor allem um die Fortbewegung in den dafür vorgesehen Bereichen, wie zum Beispiel einem Gehsteig. Der Fußgängerverkehr darf auf Gehsteigen und Gehwegen im Ortsgebiet nicht behindert werden, jedoch dürfen die FußgängerInnen selbst das Vorankommen des motorisierten Verkehrs nicht beeinträchtigen. Sitzgelegenheiten werden hierbei nicht erwähnt. (RIS 2019)

Erst eine Annäherung über eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes gibt Aufschluss über die Bedeutung von Sitzgelegenheiten für die Mobilität von eingeschränkten Personen. Somit fördern Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch das Zu-Fuß-Gehen und ermöglichen bestimmten Personengruppen, selbstständig mobil zu

sein. Die ÖNORM aus dem Jahr 2005 sieht alle 100 m eine Sitzgelegenheit im öffentlichen Raum vor, allerdings wurde dieser Abschnitt aus aktuelleren Versionen herausgestrichen. (ÖNORM 2005, ÖNORM 2010)

Bei der kleinräumigen Analyse hat sich gezeigt, dass sich die vorhandenen, konsumfreien Sitzgelegenheiten vor allem an vier Orten konzentrieren und tendenziell dort lokalisiert werden können, wo auch andere Dimensionen der Walkability Fußgängerfreundlichkeit begünstigen bzw. andere Elemente, wie Bäume oder Spielelemente den Aufenthalt attraktiver machen.

7.1 Empfehlungen aus der Planungsperspektive

Aus den zuvor erwähnten Umständen lässt sich die Empfehlung ableiten, Sitzgelegenheiten nicht nur für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum einzusetzen, sondern diese auch als Voraussetzung für Fortbewegung zu betrachten. Dafür ist es unumgänglich, konkretere Ziele für die Aufstellung von Sitzgelegenheiten zu definieren und die dafür notwendige gesetzliche Grundlage zu schaffen. Es kann als Rückschritt gesehen werden, dass diesbezügliche Empfehlungen nicht mehr in der aktuellen Version der ÖNORM Eingang finden.

Das Fachkonzept „Öffentlicher Raum“ der Stadt Wien behandelt bereits unterschiedliche Aspekte der Aufenthaltsqualität, fordert bestimmte Standards für Neu- und Umgestaltungen und setzt dabei auf das Engagement der BürgerInnen. Gerade aus der Planungsperspektive kommt der Partizipation eine wichtige Rolle zu, da lokale AkteurInnen oftmals besser wissen, wo Sitzgelegenheiten notwendig sind. Die Plattform „Wien gibt Raum“ ist ein erster Schritt in diese Richtung und schafft Rahmenbedingungen für bürgerliches Engagement. Ein Beispiel für eine mögliche partizipative Schaffung von konsumfreien Sitzgelegenheiten sind die sogenannten Parklets, bei der Parkplätze umgenutzt werden. Dieses Aktionsprogramm wurde von der Lokalen Agenda 21 durchgeführt. (MA 18 2018) Das große Interesse an der Schaffung von mehr Sitzgelegenheiten zeigt zudem der große Zuspruch der Petition mit der Forderung mehr freie Sitze ohne Konsumzwang des Vereins GEHT-DOCH.WIEN. (Stadt Wien 2019f)

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Notwendigkeit einen ganzheitlichen Planungszugang zu verfolgen und auf die Bedürfnisse aller Personengruppen einzugehen. Der Walkability Ansatz kann hier als Analyseinstrument eingesetzt werden, um Fußgängerfreundlichkeit durch verschiedene Ansätze und Disziplinen zu fördern.

7.2 Handlungsbedarf bei der Datenverwaltung

Bereits durch den Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit wurde festgestellt, dass es keine zentral gesammelten Daten zu Sitzgelegenheiten in Wien gibt. Das ist darauf zurückzuführen, dass Sitzgelegenheiten von unterschiedlichen Stellen errichtet werden und diese oftmals keine genaue Aufzeichnung über den Bestand führen. Für die vorliegende Arbeit konnten Daten der MA 42 (Wiener Stadtgärten) und der Wiener Linien beschafft und analysiert werden. Die MA 28, die für die Aufstellung von Sitzmöbeln im öffentlichen Raum zuständig ist, hat derzeit noch keine Aufzeichnung über den Bestand an Sitzgelegenheiten.

Angesichts dieses Defizits wird empfohlen, alle öffentlichen Sitzgelegenheiten zu erheben und zu einem Datenbestand zusammenzuführen. Eine Quantifizierung inklusive Verortung ist wesentlich für weitere Planungen, insbesondere für räumliche Schwerpunktsetzungen. Liegen diese Daten vor, können akkurate Aussagen über die Abdeckung des öffentlichen Raumes in Wien mit konsumfreien Sitzgelegenheiten getroffen werden. Eine Kartierung, wie in Kapitel 6.1 könnte somit als Entscheidungsgrundlage erstellt werden und könnte schlussendlich auch in die Routenwahl für Zu-Fuß-Gehende integriert werden.

Literaturverzeichnis

Bucksch, J., Schneider, S. (2014) Walkability – Einführung und Überblick, in: Bucksch, J., Schneider, S. (2014) Walkability – Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune, Verlag Hans Huber, Bern.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – BMLFUW, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit (2015) Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich, Wien.

Esri (2018) Optimierte Hot-Spot-Analyse, <https://desktop.arcgis.com/de/arcmap/latest/tools/spatial-statistics-toolbox/optimized-hot-spot-analysis.htm>, Zugriff: 27.5.2019

Gehl, J. (2016) Städte für Menschen, 3. Auflage, jovis Verlag, Berlin.

Knoflacher, H. (1995) Fußgeher- und Fahrradverkehr – Planungsprinzipien, Böhlau Verlag, Wien – Köln – Weimar.

MA 18 (Magistratsabteilung – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2003) Masterplan Verkehrs Wien 2003, Kurzfassung, Stadt Wien, Wien.

MA 18 (Magistratsabteilung 18) – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014) STEP 2025, Stadtentwicklungsplan Wien, Stadt Wien, Wien.

MA 18 (Magistratsabteilung 18) – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018) Fachkonzept Öffentlicher Raum, Stadt Wien, Wien.

Mobilitätsagentur Wien (2019) Über uns, <https://www.mobilitaetsagentur.at/ueber-uns/>, Zugriff: 7.5.2019

Mobilitätsagentur Wien (o.J.) Strategiepapier Fussverkehr, Wien.

ÖNORM (2005) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, ÖNORM B1600, Ausgabe: 2005-05-01, Wien.

ÖNORM (2010) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, ÖNORM B1600, Ausgabe: 2010-11-15, Wien.

ÖNORM (2017) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, ÖNORM B1600, Ausgabe: 2017-04-01, Wien.

Omnitrend GmbH (2015) Zu Fuß gehen in Wien – Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien.

Ottoni, C. et al. (2016) “Benches become like porches”: Built and social environment influences on older adults’ experiences of mobility and well-being, in: Social Science & Medicine 169 (2016) 33-41.

Peperna, Otto (1982) Die Einzugsbereiche von Haltestellen öffentlicher Nahverkehrsmittel im Straßenbahn- und Busverkehr, Institut für Verkehrsplanung der Technischen Universität Wien.

Perrin et al. (2016) The unbuilt environment: culture moderates the built environment for physical activity, in: BMC Public Health (2016) 16:1227, North Carolina.

Radlobby Österreich (2019), Neue Analyse: Wie weit zum nächsten Radbügel?, <https://www.radlobby.at/wien/radparken-distanzen-zum-naechsten-radbuegel>, Zugriff: 19.5.2019

RIS (2019) Straßenverkehrsordnung 1960, VIII. Abschnitt. Fußgängerverkehr., <https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Dokumentnummer=NOR12146669>, Zugriff: 7.5.2019

RVS 02.02.36 (2010) Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum.

Soni, N., Soni, N. (2016) Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area, in: Land Use Policy, Volume 57, 139-150.

Stadt Wien (2019a) Verkehrsplanung für Fußgängerinnen und Fußgänger, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/index.html>, Zugriff: 7.5.2019

Stadt Wien (2019b) Magistratsabteilungen, <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma.html>, Zugriff: 12.7.2019

Stadt Wien (2019c) Wien gibt Raum. Öffentliche Flächen gemeinsam nutzen, <https://www.wiengibtraum.at/site/>, Zugriff: 15.5.2019

Stadt Wien (2019d) Datenauftritt - Stadt Wien, <https://www.data.gv.at/auftritte/?organisation=stadt-wien>, Zugriff: 30.5.2019

Stadt Wien (2019e) Stadtplan. Wien Kulturgut, <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/grafik.aspx?bookmark=BzRwRhjZK0ZmpQFEviqUQxwpAvPCoQM-b&lang=de&bmadr=>, Zugriff: 15.5.2019

Stadt Wien (2019f) Petitionsplattform, <https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=325bf764ae6b4c629276fc37c73e233b>, Zugriff: 8.6.2019

Strohmeier, F. (2016) Barrierefreie Stadt. Altersfreundliche Mobilitätsangebote im städtischen Raum. Ein Handbuch für ExpertInnen und EntscheidungsträgerInnen zur Umsetzung von Barrierefreiheit, Wien.

Tran, M.C., Schmidt, J.A. (2014) Walkability aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung, in: Bucksch, J., Schneider, S. (2014) Walkability – Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune, Verlag Hans Huber, Bern.

Verein Wiener Jugendzentren (2019) J.AT, <https://www.jugendzentren.at/standorte/jat/>, Zugriff: 30.5.2019

Wiener Linien (2019) Die Wiener Öffis in Zahlen, <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/66528/programId/67199/contentTypeId/1001/channelId/-47395/contentId/68061>, Zugriff: 6.5.2019

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Platzbedarf mobilitätseingeschränkter Personen: ÖNORM (2005) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, ÖNORM B1600, Ausgabe: 2005-05-01, Wien

Abb. 2: Modal Split Wien 2018: Wiener Linien (2019) Die Wiener Öffis in Zahlen, <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/66528/programId/67199/contentTypeId/1001/channelId/-47395/contentId/68061>, Zugriff: 6.5.2019

Abb. 3: Daten zum Fußverkehr in Wien: Omnitrend GmbH (2015) Zu Fuß gehen in Wien – Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien.

Abb. 4: Fußweganteil nach Bezirken: Omnitrend GmbH (2015) Zu Fuß gehen in Wien – Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien

Abb. 5: Abdeckung des öffentlichen Raumes in Wien mit konsumfreien Sitzgelegenheiten: Eigene Darstellung auf Basis der Daten der MA 42 und den Haltestellendaten der Wiener Linien

Abb. 6: Sitzgelegenheiten Wiener Prater: Eigene Darstellung auf Basis der Daten der MA 42 und den Haltestellendaten der Wiener Linien, Stadt Wien (2019) Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/fmzk/index.html>Important, Zugriff: 10.7.2019

Abb. 7: Untersuchungsgebiet im 2. Bezirk: Stadt Wien (2019) Stadtplan Wien, <https://www.wien.gv.at/Stadtplan/>, Zugriff: 22.6.2019

Abb. 8: Flächenwidmungsplan: Stadt Wien (2019) Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>, Zugriff: 22.6.2019

Abb. 9: Gehsteigbreiten: Stadt Wien (2019c) Datenauftritt - Stadt Wien, <https://www.data.gv.at/auftritte/?organisation=stadt-wien>, Zugriff: 30.5.2019

Abb. 10: Straßenquerschnitte Heinstraße Nr. 29 und Josefinenstraße Nr. 3: Eigene Darstellung

Abb. 11: Wichtige Ziele im Erhebungsgebiet: Eigene Darstellung auf Basis von OpenStreetMap, Stadt Wien (2019) Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/fmzk/index.html>Important, Zugriff: 10.7.2019

Abb. 12: Abdeckung des Erhebungsgebietes mit konsumfreien Sitzgelegenheiten: Eigene Erhebung, Stadt Wien (2019) Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/fmzk/index.html>Important, Zugriff: 10.7.2019

Abb. 13: Sitzgelegenheiten im Erhebungsgebiet: Eigene Erhebung, Stadt Wien (2019) Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/fmzk/index.html>Important, Zugriff: 10.7.2019

Abb. 14: Cluster an Sitzgelegenheiten auf Basis der Punktedichten: Eigene Erhebung, Stadt Wien (2019) Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/fmzk/index.html>Important, Zugriff: 10.7.2019

Abb. 15: Ergebnis der Hot-Spot-Analyse: Eigene Erhebung, Stadt Wien (2019) Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien,
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/fmzk/index.html> Important, Zugriff: 10.7.2019

Tab.1: Kenngrößen in Zusammenhang mit Sitzgelegenheiten im Erhebungsgebiet: Eigene Erhebung

Anhang

Herrn
Dipl.-Ing. Ulrich Leth



Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 28
Straßenverwaltung und Straßenbau
Lienfeldergasse 96
A-1171 Wien
Tel.: +43/1/4000 -DW
Fax: +43/1/4000-99-49610
E-Mail: post@ma28.wien.gv.at
www.strassen.wien.at
UID-Nr. ATU 36801500

MA 28 – Z-K-1065952/2018

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum

Wien, 20.12.2018

Ket/Abl

Sehr geehrter Herr Dipl.-Ing. Ulrich Leth,

vielen Dank für Ihr E-Mail vom 13.12.2018 betreffend Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum.
Wir müssen Ihnen leider mitteilen, dass die von Ihnen gewünschten Aufzeichnungen derzeit nicht geführt werden.

Nach Rücksprache mit der *Magistratsabteilung 19 – Architektur und Stadtgestaltung* (12., Niederhofstraße 21-23) ist zwar eine derartige Erhebung geplant, Ergebnisse bzw. Auswertungen sind aber kurz- bzw. mittelfristig nicht zu erwarten.

Die MA 28 bedauert, Ihnen keine anderweitige Mitteilung machen zu können, steht Ihnen aber bei ev. Rückfragen sehr gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Wolfgang Ablinger
Kl. 49613

Mit freundlichen Grüßen
Der Abteilungsleiter:
Dipl.-Ing. Thomas Keller



Dieses Dokument wurde amtssigniert.

Information zur Prüfung des elektronischen Siegels
bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter:
<https://www.wien.gv.at/amtssignatur>