

## FAIRSPACE

### Aktiv-mobile Flächennutzung in urbanen Räumen - FAIRSPACE

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 9. Ausschreibung  
des FTI-Programms **Mobilität der Zukunft** durch das BMK  
[*Personenmobilität*]

Gegenwärtig erfolgt die Planung von Straßenräumen vorrangig im Querschnitt. In der Praxis sind die in den Richtlinien und Planungshandbüchern vorgegebenen Mindestbreiten, welche sich aus den Licht- und Verkehrsräumen der jeweiligen VerkehrsteilnehmerInnen ergeben, einzuhalten. Dies entspricht keinerlei einer effizienten Nutzung des öffentlichen Raumes. Dabei zeigt sich, dass das Auto das ineffizienteste Verkehrsmittel in unseren Breiten darstellt: die größte Flächeninanspruchnahme wird durch eine überproportional geringe Personenzahl verursacht. In öffentlichen Räumen, wo ein starker Wettbewerb zwischen Fuß- und Radverkehr, öffentlichem und motorisierten Individualverkehr um nur begrenzt vorhandenen Flächen besteht, ist eine Bezugseinheit zum Vergleich der einzelnen Verkehrsträger erforderlich.

FAIRSPACE erforschte neue Indikatoren für eine Planung, welche die Flächeneffizienz nachhaltiger und aktiver Verkehrsmittel einbezieht. Dazu wurde die Nutzung öffentlicher Räume unter Berücksichtigung der zeitlichen Flächeninanspruchnahme untersucht, um ein „faites“ Gesamtbild der Flächennutzungen darstellen zu können. Das zentrale Ziel bei der Entwicklung des Planungstools war die Einbeziehung der zeitlichen Flächeninanspruchnahme öffentlicher Räume bzw. des Indikators „Flächenzeit“.

Zur Entwicklung und prototypischen Umsetzung des FAIRSPACE-Planungstools wurden Feldtests in zehn ausgewählten Testfeldern (Straßenabschnitten) durchgeführt. Die erhobenen Daten wurden aufbereitet und zur Entwicklung des Planungstools herangezogen. In den Testfeldern wurde jeweils die zeitliche Flächenaufteilung (Flächen für Radverkehr, Fußverkehr, Parken, etc.) sowie die Flächennutzung erhoben. Nach der Erhebungs- und Aufbereitungsphase wurde festgelegt, welche Gegenüberstellungen konkret im FAIRSPACE-Planungstool ersichtlich sein sollen. Das zentrale Ziel war, Darstellungen mit möglichst viel Aussagekraft in Bezug auf die Flächeneffizienz zu erhalten. Insgesamt wurden für das Planungstool drei Darstellungen gewählt.

## Mobilität der Zukunft

Darstellung A zeigt die tatsächliche Personenanzahl pro Stunde [P/h] im jeweiligen Straßenabschnitt. Darstellung B zeigt, wie viele Quadratmeter des öffentlichen Raumes pro Stunde von den jeweiligen verkehrlichen Nutzungen (Fuß-, Rad-, sowie fließender und ruhender Kfz-Verkehr) beansprucht werden [m<sup>2</sup>h]. Darstellung C zeigt das theoretisch maximal vorhandene Personenpotential [P/h] für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Kfz-LenkerInnen bzw. -MitfahrerInnen in Bezug auf die jeweils zur Verfügung stehende Fläche.



**Darstellung A, B und C – Testfeld Favoritenstraße, 1040 Wien**

Wie bereits vergangene Untersuchungen zeigen, weisen die spezifischen Verkehrsmittel große Unterschiede in der Flächeneffizienz auf. Dies ist auch anhand des berechneten spezifischen dynamischen Flächenverbrauchs pro VerkehrsteilnehmerIn [m<sup>2</sup>/P] und der berechneten Flächenstunden pro Person [m<sup>2</sup>h/P] für die jeweiligen Testfelder ersichtlich. Der Vergleich der beiden Parameter zeigt, dass die Einbeziehung des Faktors Zeit eine zentrale Rolle spielt. Dadurch werden dauerhaft monofunktional verkehrliche Nutzungen im öffentlichen Raum, wie zum Beispiel Stellplätze für Dauerparken, sichtbar gemacht. Dieser Aspekt wird auch in den Darstellungen des FAIRSPACE-Planungstools miteinbezogen.

In einem weiteren Schritt könnte das FAIRSPACE-Planungstool in der Planungspraxis, als verständliche Argumentationsgrundlage für eine gerechte Flächenaufteilung, genutzt werden. In konkreten Planungsprojekten kann damit die Flächeneffizienz simuliert und dargestellt werden. Im Zuge einer Verwendung in der Planungspraxis wurden im Forschungsprojekt bereits Ideen für Weiterentwicklungen des Tools gesammelt.

## Kontaktdaten:



**FORSCHUNGSBEREICH FÜR  
VERKEHRSPANUNG UND  
VERKEHRSTECHNIK**

**TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für  
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**

Dipl.-Ing. Dr.techn. Harald FREY (Projektleitung) (harald.frey@tuwien.ac.at)

Dipl.-Ing. Benjamin TSCHUGG (benjamin.tschugg@tuwien.ac.at)

Dipl.-Ing. Manuel HAMMEL, BSc (manuel.hammel@tuwien.ac.at)



**PRISMA solutions EDV-Dienstleistungen GmbH**

Paul Schneider, MSc (paul.schneider@prisma-solutions.at)



## verkehrsingenieure

**Besch und Partner KG Verkehrsingenieure**

Mag. Alexander Kuhn (alexander.kuhn@verkehrsingenieure.com)