

Stadtplanung für aktive Mobilität

Smart City - Radgipfel
Salzburg, 25 September 2018
Stefan Bendiks

ARTGINEERING

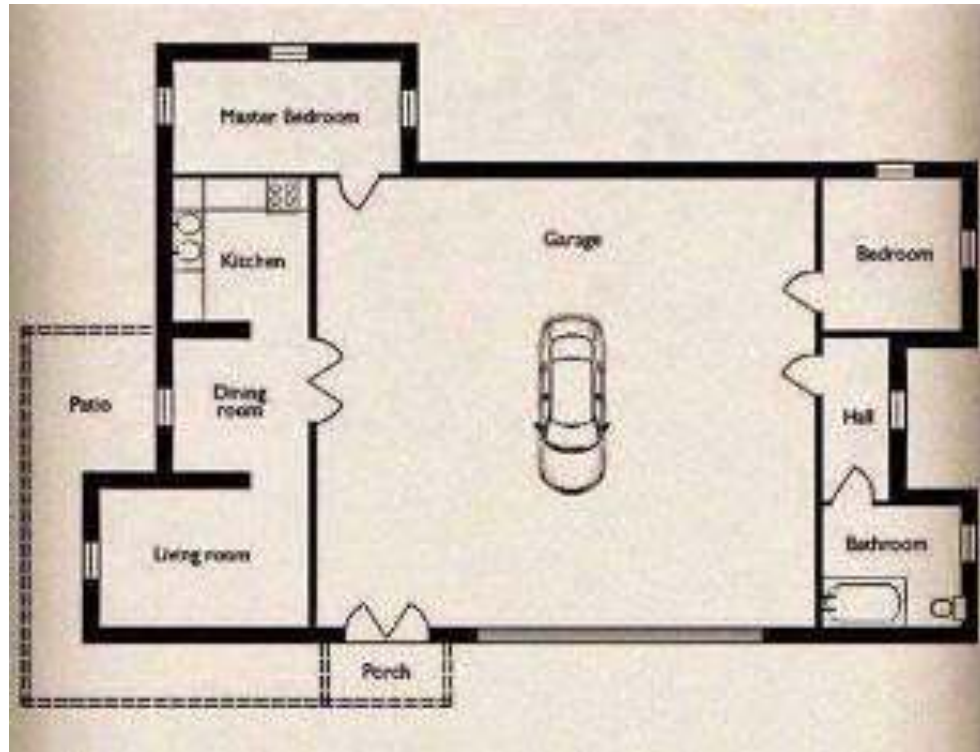
Brüssel / Graz

Tel: 0032.2.8803080

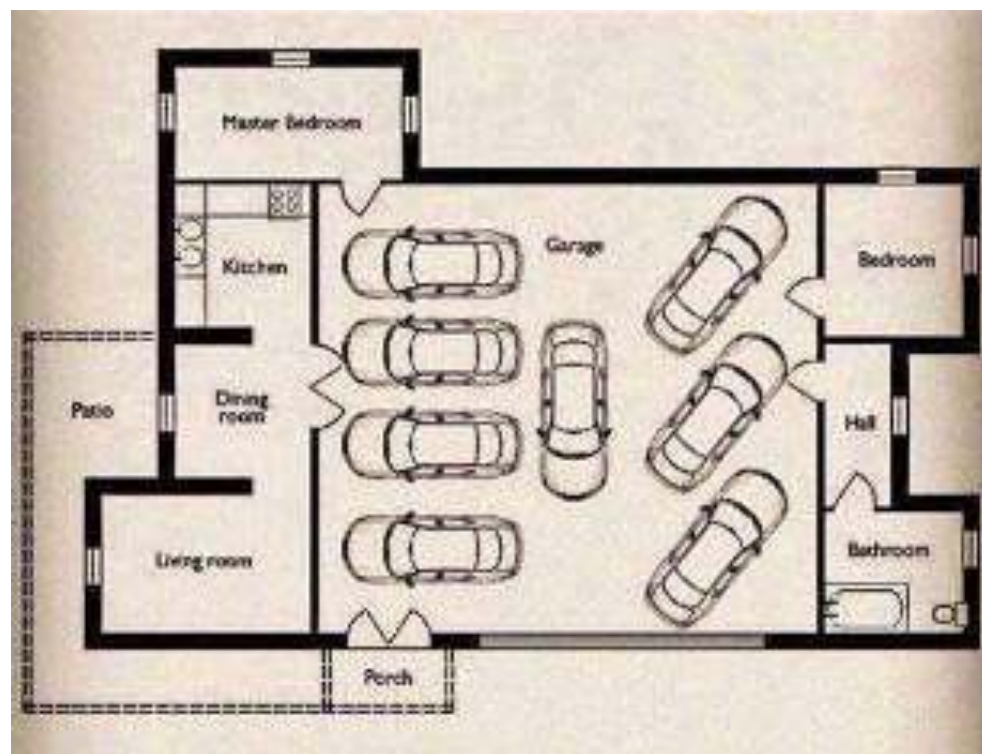
Email: info@artgineering.eu

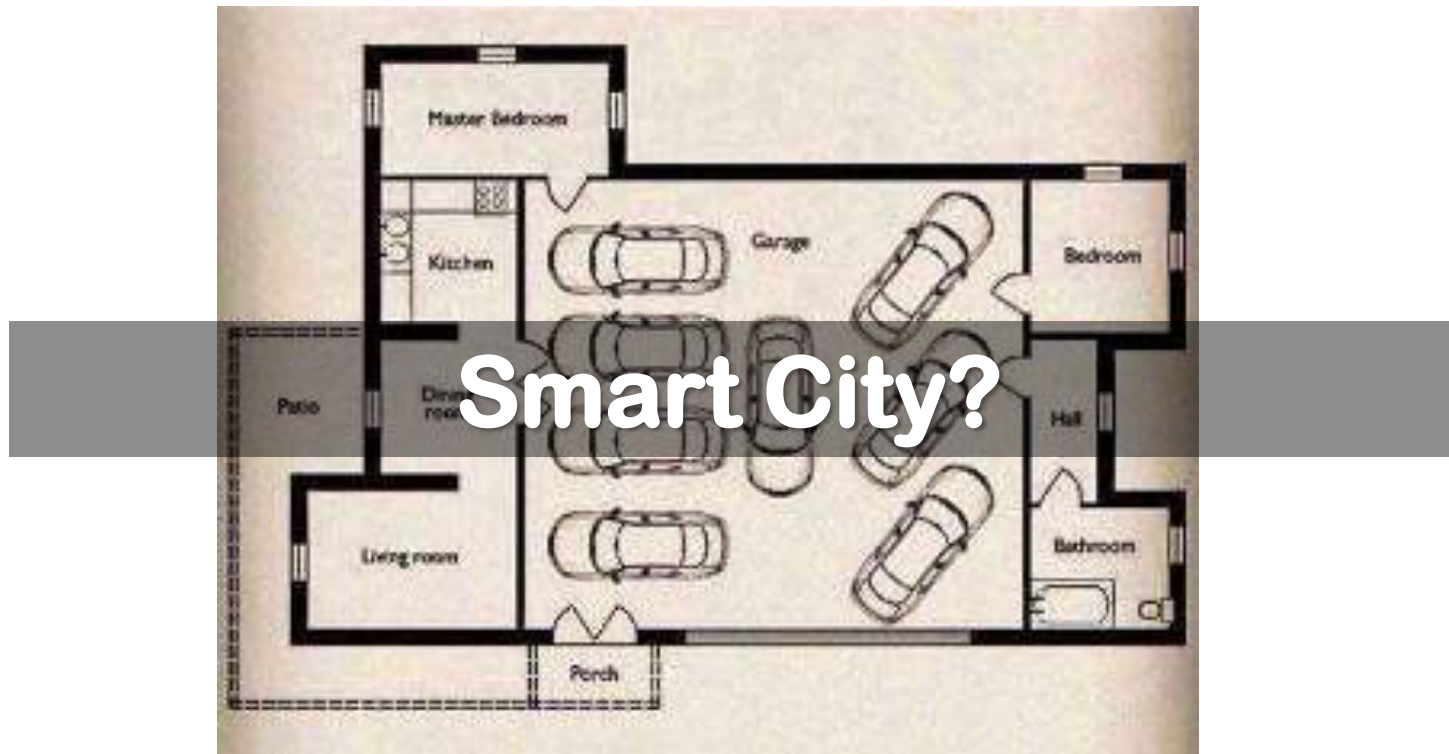
Web: www.artgineering.eu

Twitter: [AG_cycleinfra](https://twitter.com/AG_cycleinfra)



Tweet "If we would organize our houses like our cities"







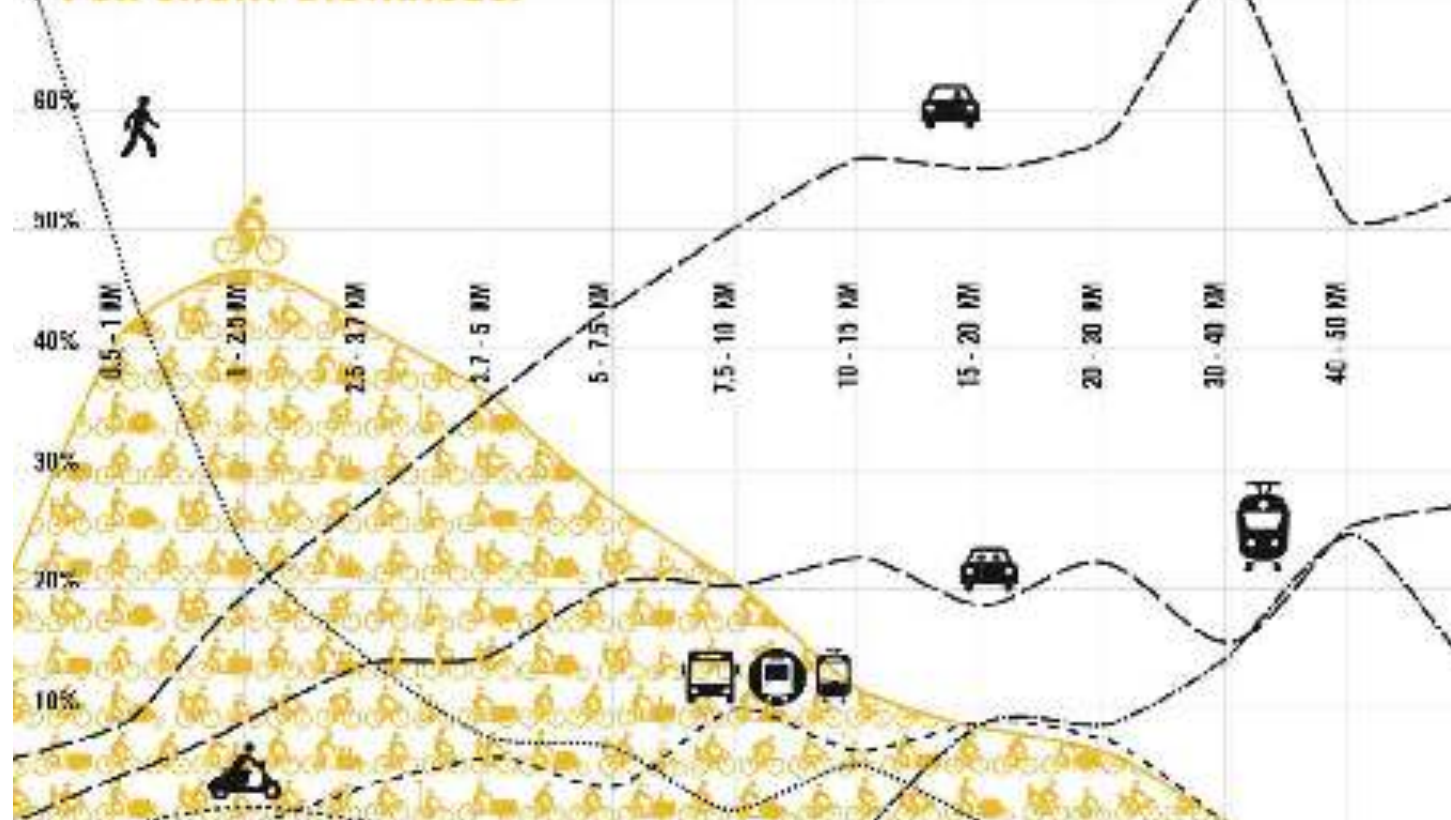


Cedric Price, 1966



**„Manchmal ist das Auto
eine fantastische Alternative
zum Fahrrad“**

CYCLING IS AN EFFICIENT AND INEXPENSIVE MEANS OF TRANSPORT FOR SHORT DISTANCES.



THE BICYCLE CAN PLAY
AN IMPORTANT ROLE IN
THE DECARBONISATION OF
URBAN MOBILITY.



**THE BICYCLE IS AN IMPORTANT
LINK IN THE MULTIMODAL
TRANSPORT CHAIN.**



CYCLING CITIES ARE LIVEABLE CITIES.

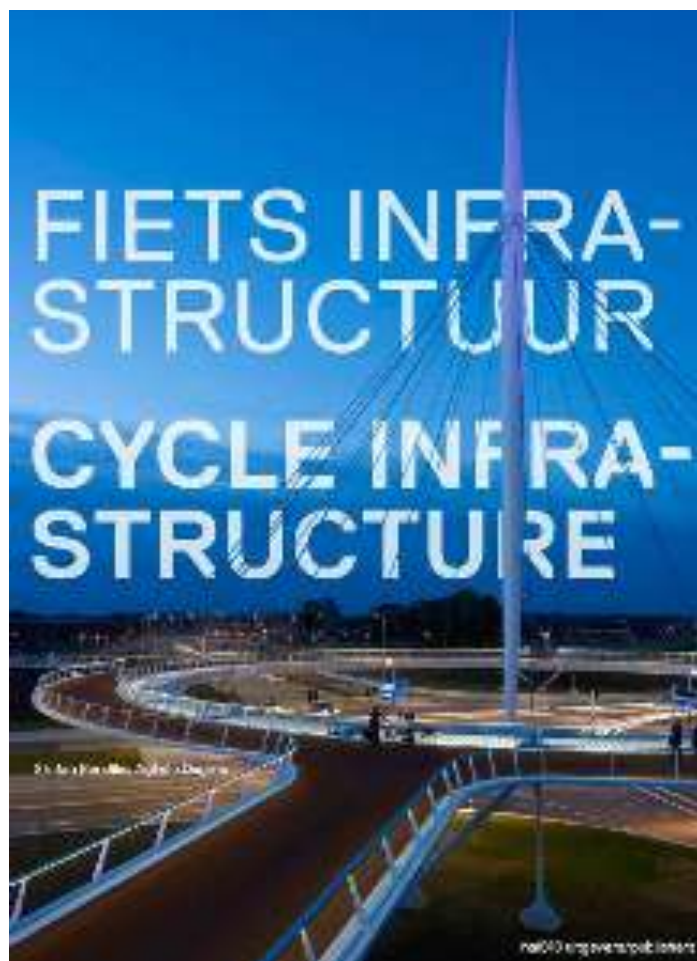


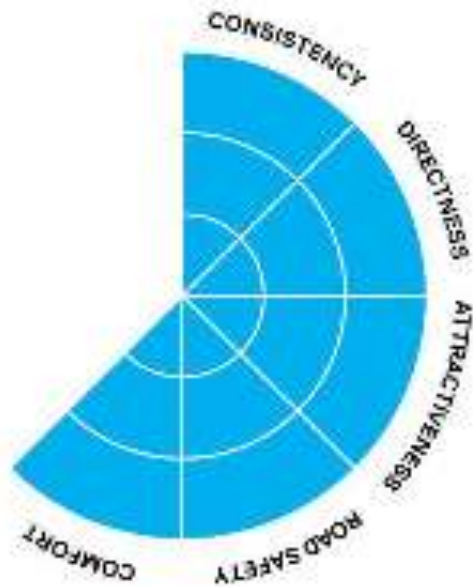
CYCLING MAKES ONE HAPPY.



Stadtplanung für aktive Mobilität?

Radverkehrsplanung für die Stadt!





5 ,verkehrstechnische‘ Anforderungen an Radinfrastruktur (CROW)



+3 ,räumliche' Potentiale von Radinfrastruktur (Artgineering)



Stadtbalkon, Groningen



Piste cyclable Canal de l'Ourcq, Paris



Ciclovias Belem-cais do Sodre, Lissabon



Artgineering: 2 Praxisbeispiele



Park Belle-Vue

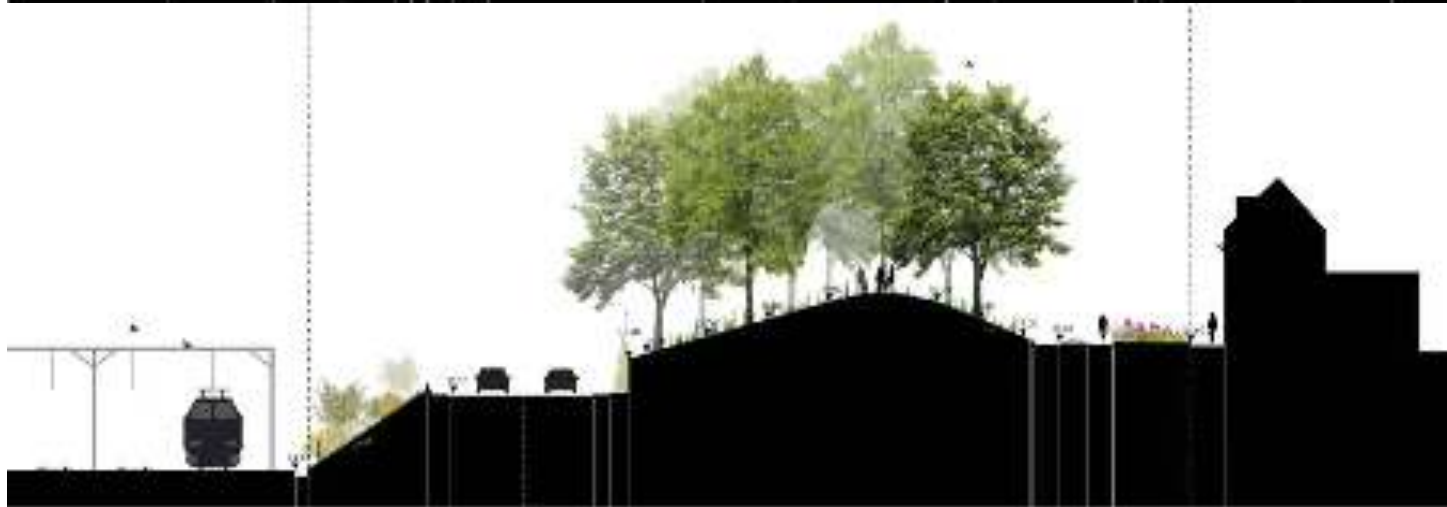
Leuven/ Belgien
2011-2020



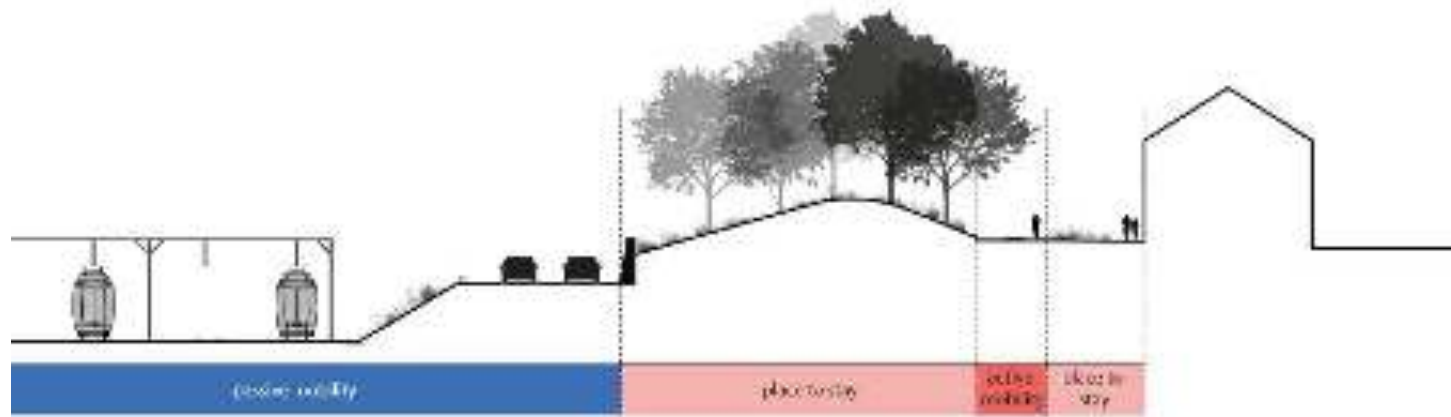
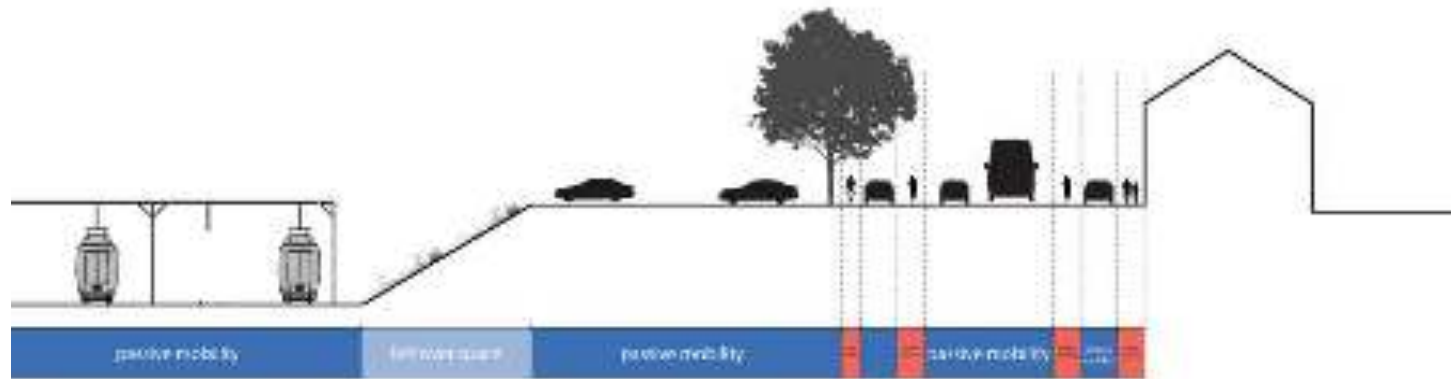








Profile



Profil vorher / nachher: passive vs. aktive Mobilität



Bicycle - ‚Parkway‘



Photo: Martin Grabner









Dumonplatz

Brüssel/ Belgien
2015-2018

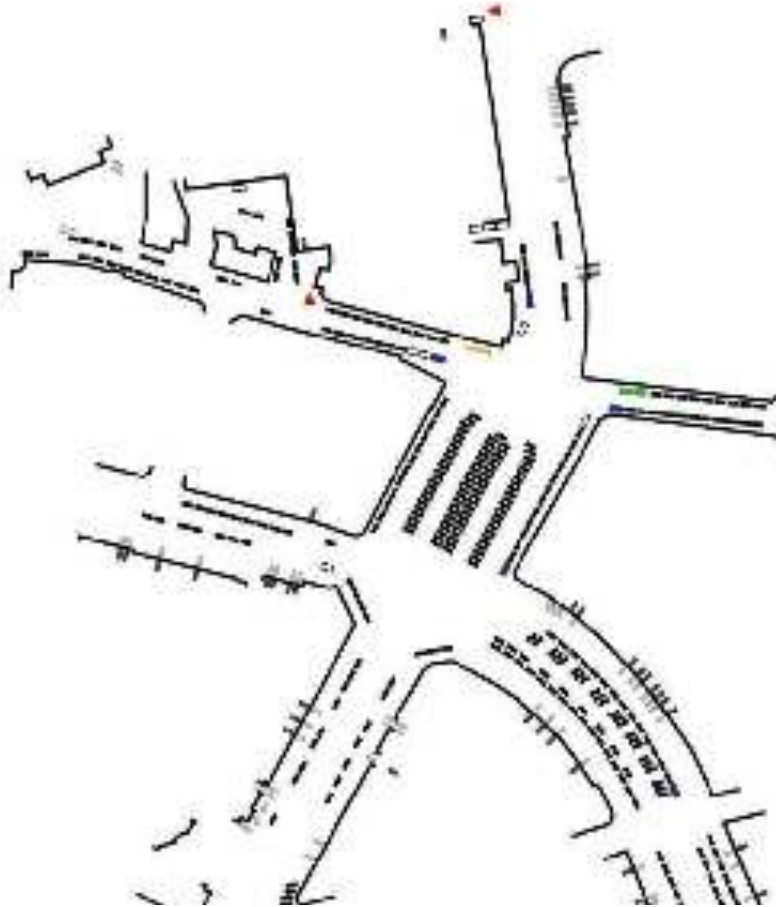




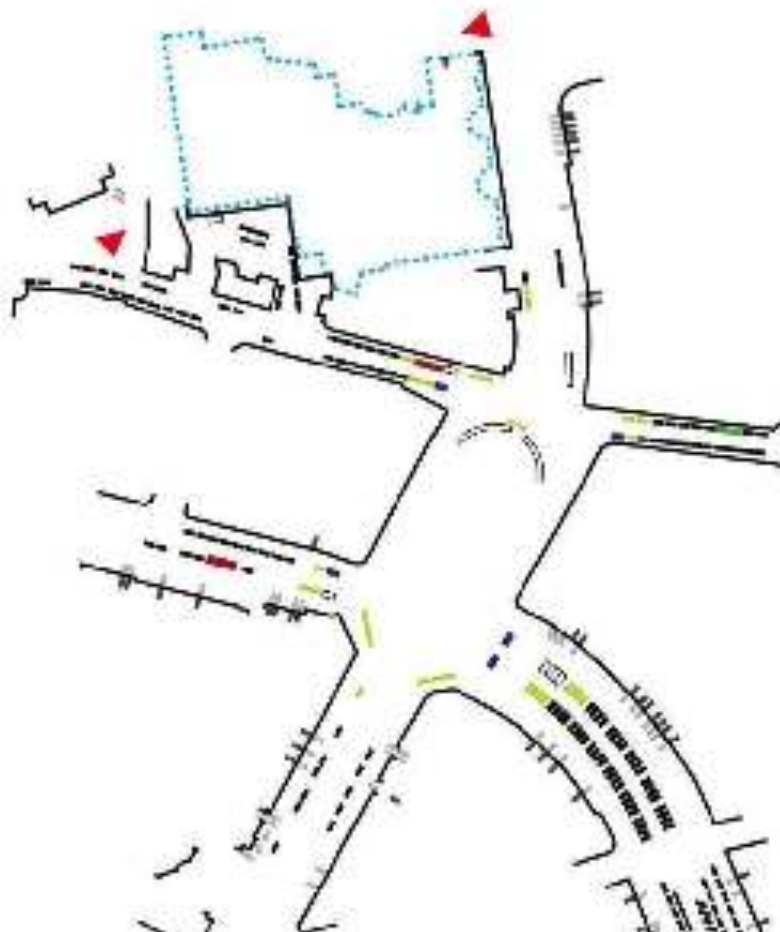




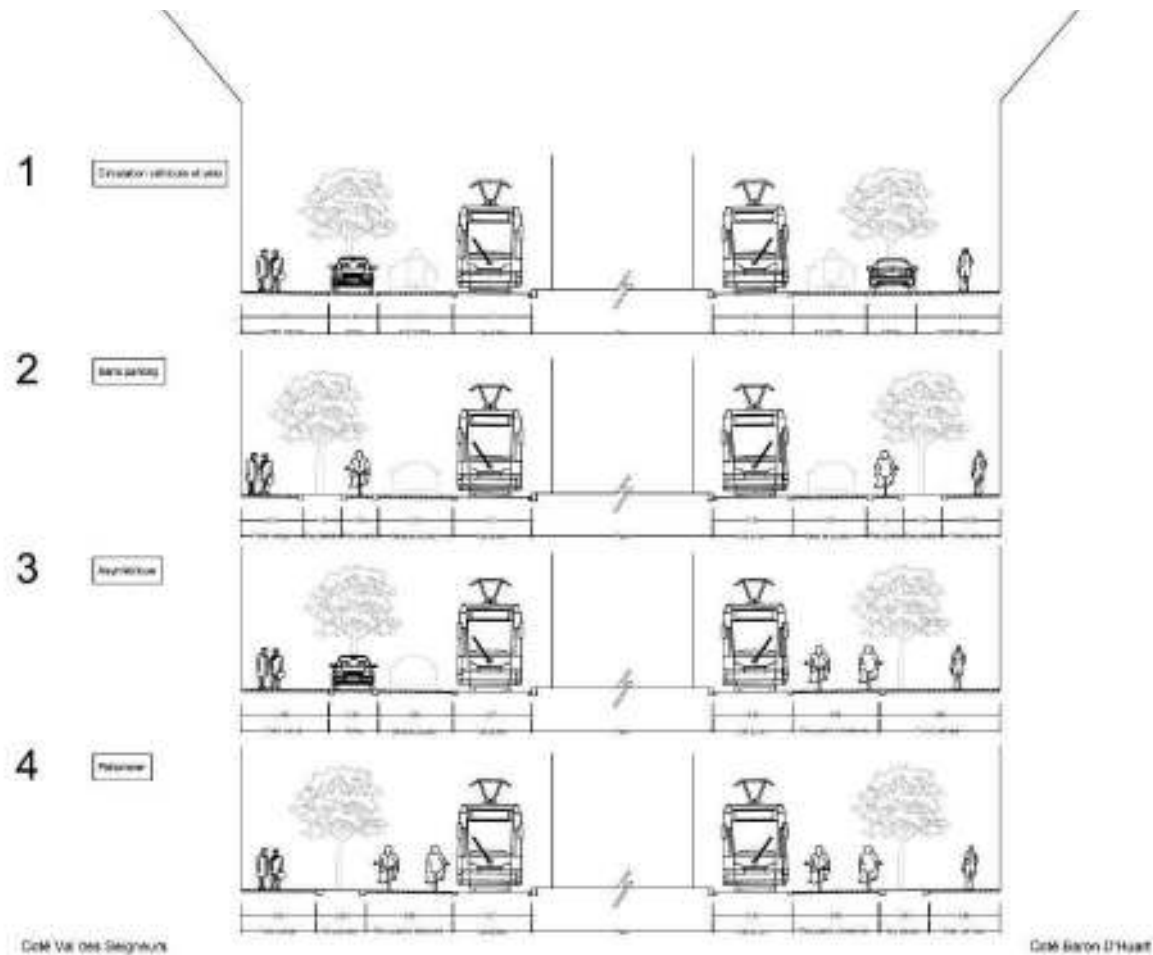




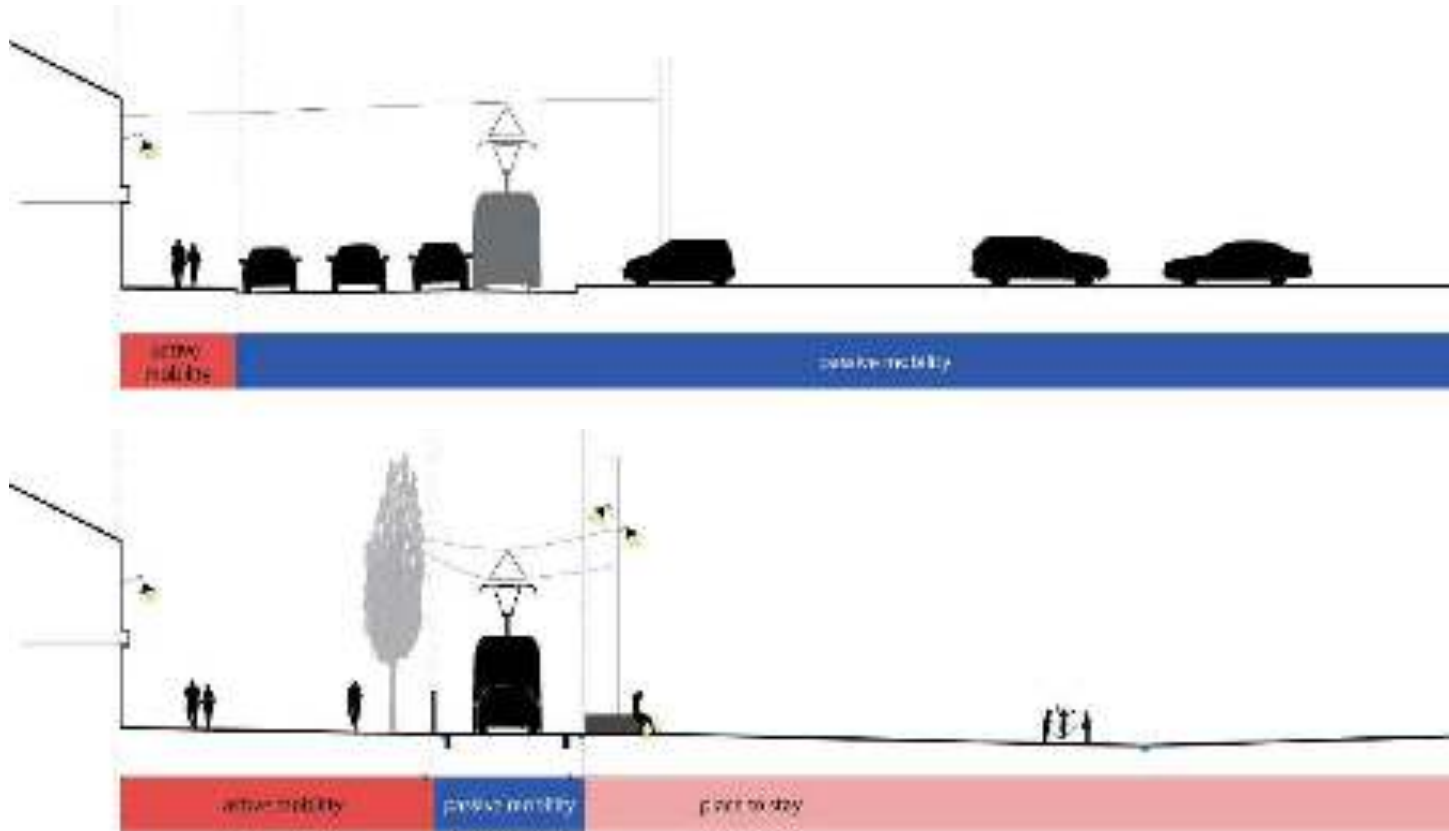
Parkplätze vorher



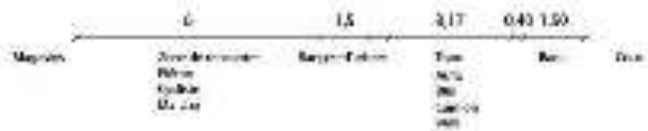
Parkplätze nachher



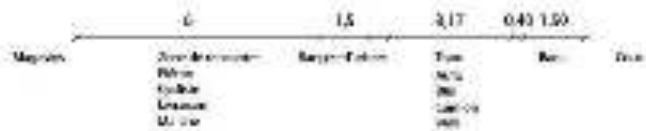
Varianten Straßenprofil



Straßenprofil vorher / nachher: passive vs. aktive Mobilität



Flexible Nutzung/ Reversibilität



Flexible Nutzung/ Reversibilität





Photo: Martin Grabner



Photo: Martin Grabner



Photo: Martin Grabner



Photo: Martin Grabner



Photo: Martin Grabner



Verkehrsraum = Öffentlicher Raum

ARTGINEERING

Brüssel / Graz

Tel: 0032.2.8803080

Email: info@artgineering.eu

Web: www.artgineering.eu

Twitter: [AG_cycleinfra](#)

Smarte City – begrünte City!

Der Einfluss von Begrünung städtischer Räume auf eine aktive Mobilität



Projekt Team: FACTUM & MK Landschaftsarchitektur e.U.

Fördergeber: Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie

Wofür ist Grün in der Stadt gut?



Mikroklima:
Kühlende Funktion



Schutz vor Witterung

© Mira Kirchner



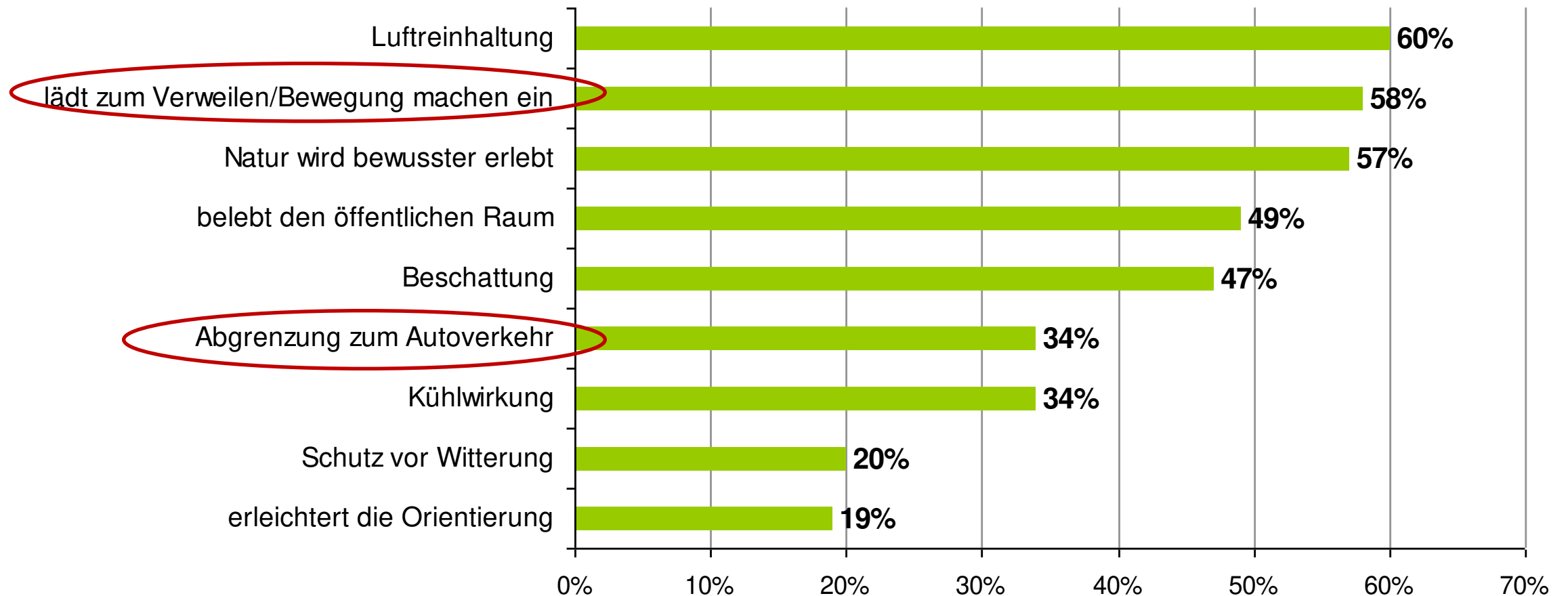
Naherholung:
Aufenthaltsqualität



Schutz vor
Lärm und
Schadstoffen

Grün in der Stadt fördert aktive Mobilität

Welche Vorteile verbinden Sie mit der Begrünung einer Stadt? (n=400)



Was kann Grün leisten - Ein Vergleich

Befragung (n= 200 /100 pro Straße)

Lerchenfelderstraße



50 km/h erlaubt, Begrünung auf einer Straßenseite

Neustiftgasse



30 km/h erlaubt, keine Begrünung im untersuchten Straßenabschnitt

Stellenwert Straßengrün

Stellenwert Straßengrün

- Straßengrün als (sehr) wichtig auf alltäglichen aktiven Wegen (74%)
- Wunsch nach mehr Bäumen und Grünflächen (64%)
- Zusätzliche Grünbereiche anstatt Parkplätzen (46%)
- Straßengrün für PolitikerInnen kein wichtiges Thema (41%)

HAPPY
PARK(ING)
DAY

21. September 2018 in Wien



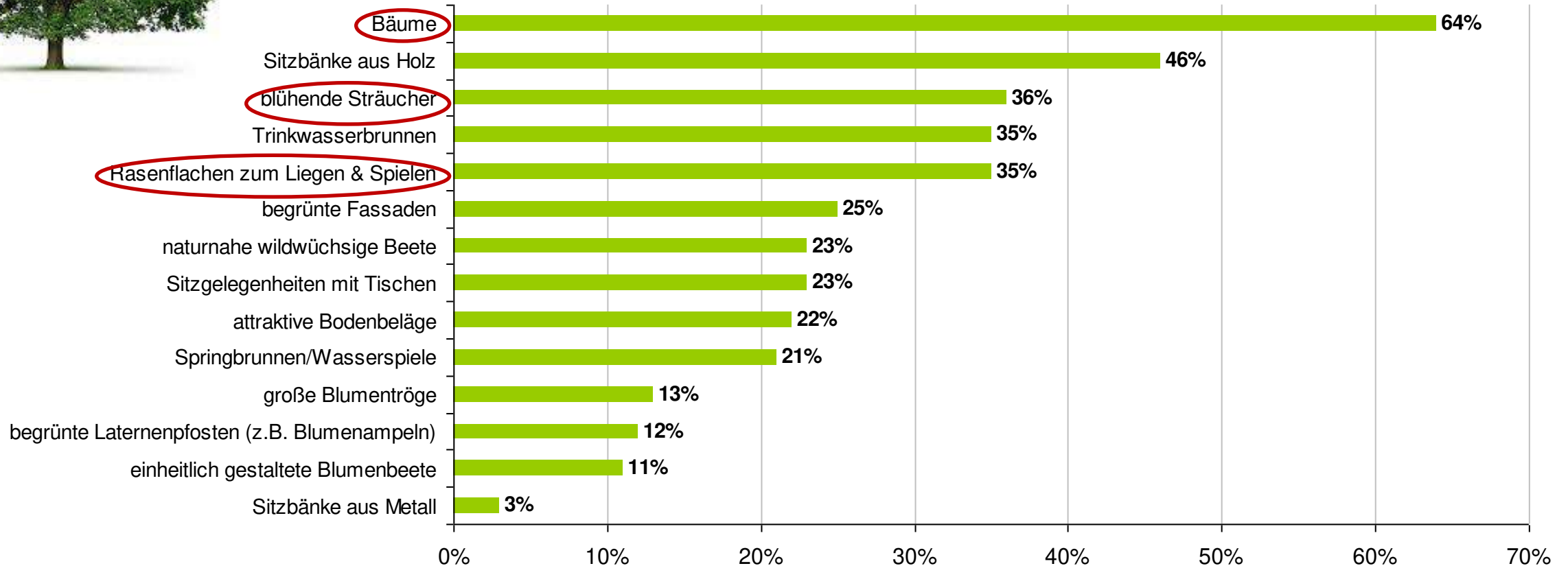
Welche Möglichkeiten gibt es für Begrünung?



Welche Gestaltung wünschen sich die BewohnerInnen?



Erwünschten Gestaltungselemente



BürgerInnenbeteiligung

Wanderbaumallee München



Tree sisters (weltweit)



Drahtesel-Oase





Quelle: paper planes e.V.

**Vielen Dank für Ihr Interesse
& die Aufmerksamkeit!**

karin.ausserer@factum.at

Das Fahrrad als Teil von Sharing Economy und Smart City Strategien



Paul Pfaffenbichler

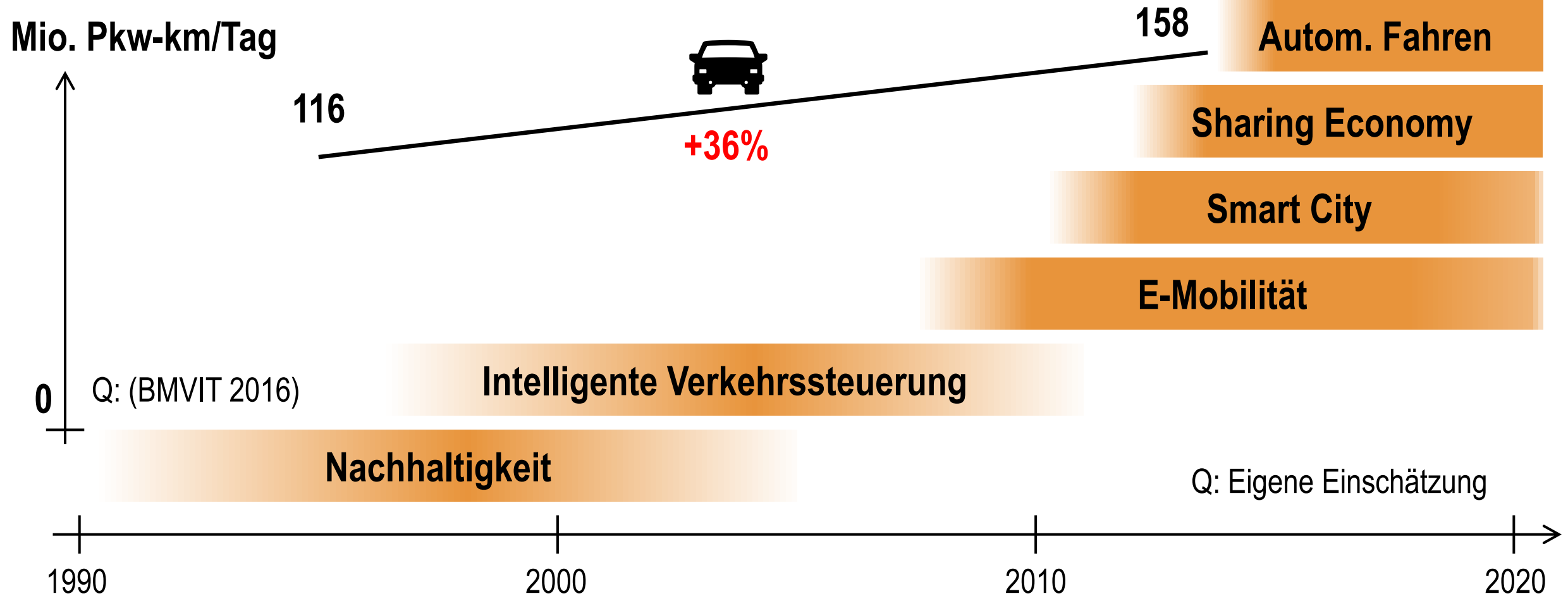
25.9.2018

Die Kernaussage meines Vortrags lautet:

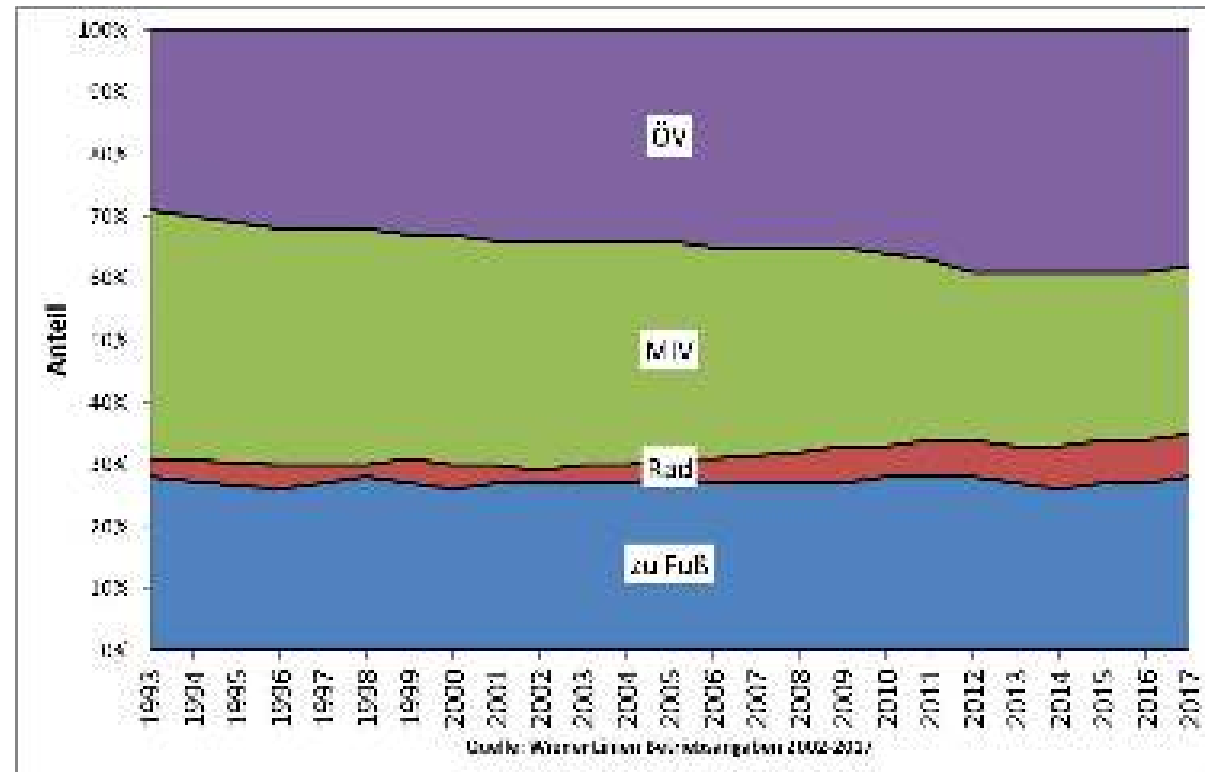


- Smarte Lösungen in der Stadt- und Verkehrsplanung befriedigen die Mobilitätsbedürfnisse aller BewohnerInnen auf eine effiziente, umweltfreundliche und ressourcenschonende Art und Weise.
- Das Verständnis des Begriffs Smart City ist i.A. sehr stark technologisch besetzt.
 - **ABER:** Nicht alles, was Informations- und Kommunikationstechnologie nutzt, ist automatisch auch smart und umgekehrt benötigt nicht alles, was smart ist, Informations- und Kommunikationstechnologie.
- Eine Stadt ist ein komplexes System mit einer Vielzahl von Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Bestandteilen, in dem (öffentlicher) Raum eine knappe Ressource ist.
- Durch seine Flächen- und Energieeffizienz kommt dem Fahrrad eine entscheidende Rolle zu.
- Aufgrund des Systemcharakters einer Stadt ist in der Verkehrs- und Stadtplanung eine multimodale Perspektive unbedingt notwendig.

Trends und Moden in der Stadt- und Verkehrsplanung



- In einer Serie von Projekten im Auftrag der Wiener Umweltanwaltschaft wurden verschiedene Aspekte der (Rad-)Verkehrs- und Stadtplanung untersucht.
- Die Stadt Wien verfügt über einen Stadtentwicklungsplan und eine Smart City Strategie und hat sich konkrete Ziele zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gesteckt.
- Im Gegensatz zum österreichweiten Trend geht der Anteil des motorisierten Verkehrs in Wien tendenziell zurück.



Q: (MA18 2014), <https://smartcity.wien.gv.at>,
Wiener Linien Betriebsangaben 2002-2017

- Ziele u.a. Multimodale Verkehrssysteme mit Ausbau des ÖPV, besserer Vernetzung zwischen Verkehrsträgern und signifikanter Reduktion des MIV.
- Konkrete Projekte:
 - Intelligente Verkehrssteuerung, „smarte“ Ampeln \Rightarrow Wechselwirkung MIV-FG
 - Multimodaler Routenplaner „A nach B“, WienMobil App & Station
 - aspern.mobil Lab
 - \Rightarrow aktive Mobilität, „Mobility as a Service“, Last Mile Logistik
 - City Bike Wien \Rightarrow Shared Mobility
 - Bike-City Wien
 - \Rightarrow 100 neue Wohnungen mit spezieller Radinfrastruktur
 - Autofreie Siedlung Floridsdorf
 - Etc.



Q: www.wienerlinien.at

Sharing Economy und Shared Mobility in Wien

■ Car Sharing



Stationsgebunden



„Free Floating“



„Peer to Peer“



■ Ride Sharing, Ride Hailing



■ Bike Sharing

Stationsgebunden

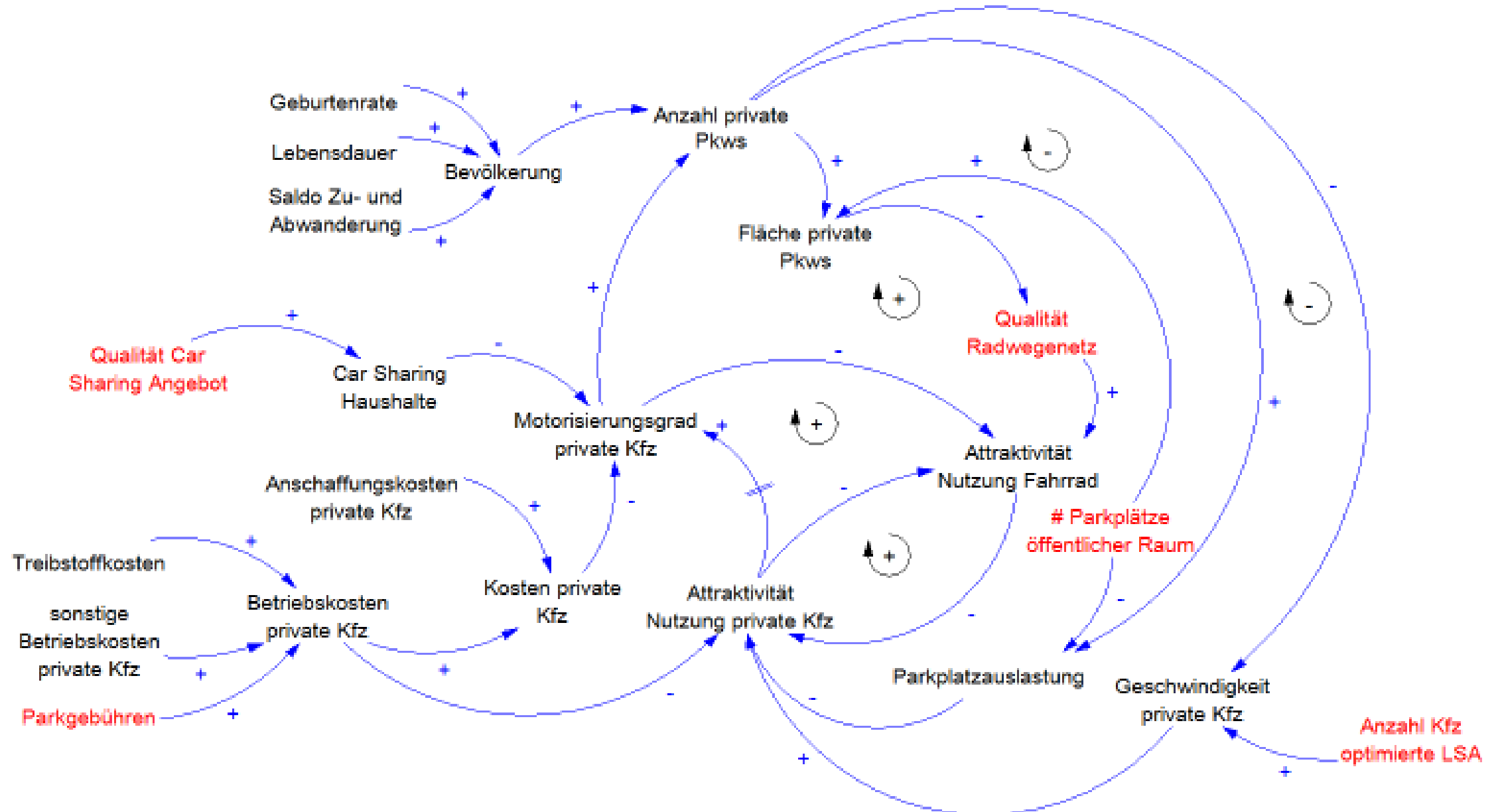


„Free Floating“



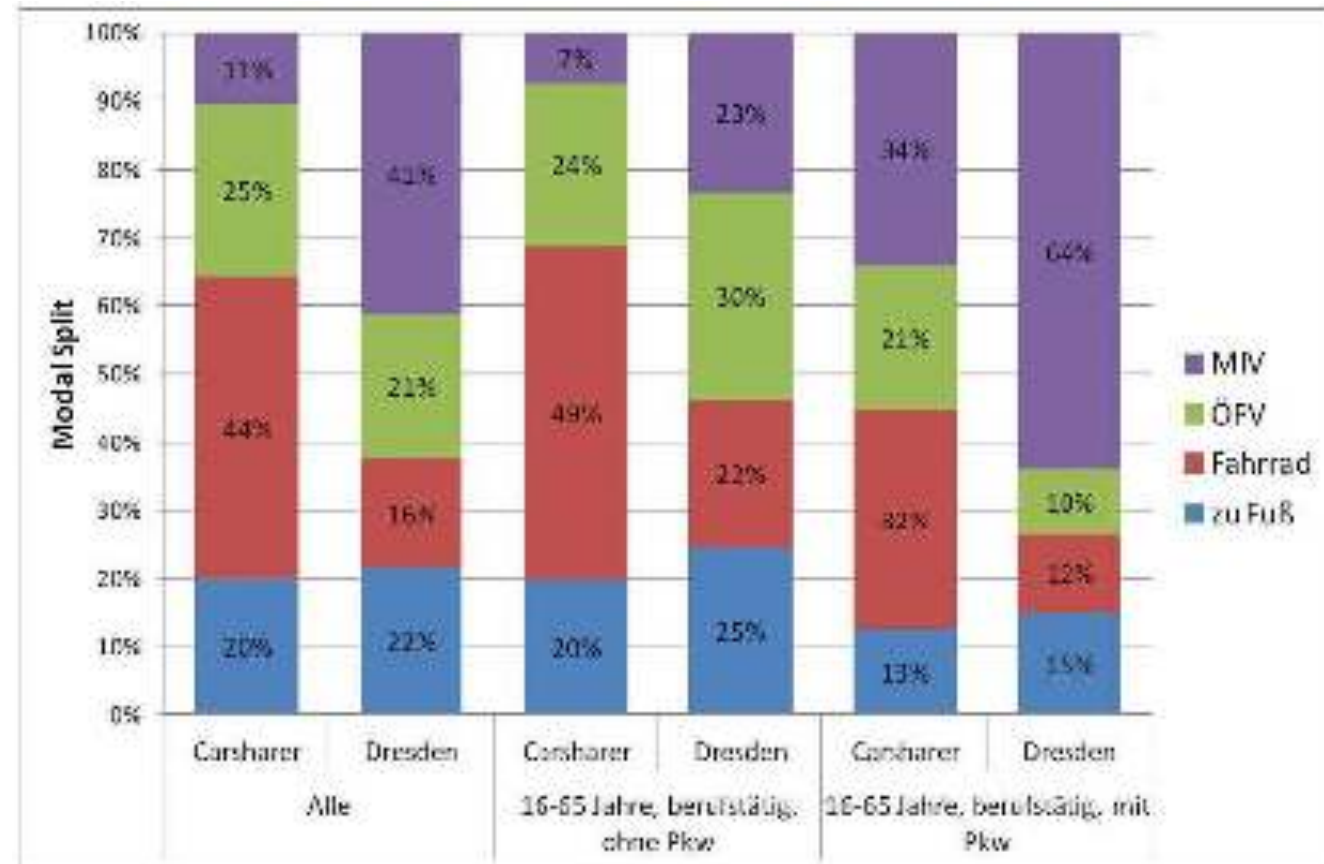
■ Shared Parking





Fahrrad und Stationäres Car Sharing

- Vorher-Nachher-Befragungen aus GB zeigen, dass der Pkw-Besitz durch eine stationäre Car Sharing-Mitgliedschaft von rund 50-60% auf rund 20-30% zurückgeht.
- Befragungen aus GB und DE zeigen, dass je stationärem Car Sharing-Pkw etwa 4-9 Pkws verkauft/verschrottet und etwa 8-17 Pkws nicht gekauft werden.
- Car Sharing-Mitglieder nutzen das Fahrrad deutlich häufiger als Nichtmitglieder.



Q: (Ahrens 2013)

University of Natural Resources and Life Sciences, Vienna

Institute for Transport Studies

Department of Landscape, Spatial and Infrastructure Sciences

Dipl. Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler

Gregor Mendel-Straße 33, A-1180 Wien

Tel.: +43 1 47654-4416, Fax: +43 1 47654-1005

paul.pfaffenbichler@boku.ac.at , www.boku.ac.at

Die Studie **IKARUS** (Einfluss Innovativer Konzepte und Mobilitätsdienstleistungen auf das Angebot und die Nutzung des öffentlichen Raums in Urbanen Strukturen) wurde 2016 am Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien im Auftrag der Wiener Umweltanwaltschaft abgeschlossen. Download Endbericht:

<http://www.wua-wien.at/stadtplanung-und-verkehr/verkehr/studie-ikarus>

