

FAIRSPACE

Aktiv-mobile Flächennutzung in urbanen Räumen - FAIRSPACE

Programm / Ausschreibung	Mobilität der Zukunft, Mobilität der Zukunft, MdZ - 9. Ausschreibung (2017) FFT&PM	Status	abgeschlossen
Projektstart	01.03.2018	Projektende	30.11.2020
Zeitraum	2018 - 2020	Projektlaufzeit	33 Monate
Keywords	Flächenaufteilung; Shared Space; öffentlicher Raum; Modal Split;		

Projektbeschreibung

Die „klassische“ Verkehrsplanung ist bisher auf die Flächenaufteilung auf fließenden und ruhenden Verkehr fokussiert. Sie greift auf „autozentrierte“ Indikatoren wie die Umrechnung verschiedener VerkehrsteilnehmerInnen und Fahrzeugarten in Pkw-Einheiten zurück, um das Verkehrssystem zu bewerten. Die oftmals bei gleichem Flächenangebot höhere Leistungsfähigkeit von Fußgeher-, Rad- und öffentlichem Verkehr wurde bislang zu wenig beachtet. Dies hat zur Folge, dass bewegungsaktiven Mobilitätsformen, wie dem Fuß- und Radverkehr, „Restflächen“ am Straßenrand zugeteilt werden und besonders im gebauten Bestand wenig Spielraum für die Gestaltung qualitätsvoller Aufenthaltsräume bleibt. In urbanen Räumen stehen aufgrund der Dichte und der vielfältigen Nutzungsansprüche nur knappe Flächenressourcen zur Verfügung. Neue Gestaltungskonzepte wie Begegnungszonen oder Shared Space sind erste Ansätze, den Straßenraum multifunktional zu nutzen und die exklusive Flächeninanspruchnahme ausschließlich eines Verkehrsmittels fair in Richtung bewegungsaktiver Nutzung zu verteilen. Für derartige Konzepte reichen die bisherigen Indikatoren, wie der Flächenbedarf (in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit) nicht mehr aus.

FAIRSPACE erforscht neue Indikatoren für eine Planung, die die Effizienz nachhaltiger und aktiver Verkehrsmittel einbezieht und dadurch ein „faires“ Gesamtbild von Flächennutzungen aufzeigt. Dabei wird der Ansatz verfolgt, Nutzungen von öffentlichen Räumen unter Berücksichtigung der zeitlichen Inanspruchnahme zu untersuchen. Ausgehend von einem Überblick bestehender Planungstools und einer Mängelanalyse in Bezug auf eine (zeitlich/räumlich) dynamische Flächeninanspruchnahme werden die Anforderungen an zukünftige Planungstools konkretisiert. Anhand einer gebietsweisen Anwendung auf Beispielräume mit unterschiedlichen Situationen in Österreich werden Indikatoren getestet und dargestellt. In einem weiteren Schritt wird ein Planungstool prototypisch entwickelt, das diese Indikatoren einbezieht und dadurch die „reale“ Flächeneffizienz darstellt. Dies ergibt ein realistisches Bild über die tatsächliche Inanspruchnahme öffentlicher Räume in der Stadt.

Mit Hilfe dieses Tools sollen in weiterer Folge mögliche Potentiale einer aktiv-mobilen Flächennutzung visualisiert und Möglichkeiten anderer Flächenverteilungen simuliert werden - mit dem Ziel eine optimale Nutzungsmöglichkeit in der Stadt aufzuzeigen.

Die Durchführung der räumlichen Analysen und kartografische Darstellungen stützen sich weitgehend auf GIS-Systeme. Dies ermöglicht nicht nur die Nutzung der Projektergebnisse in gedruckter Form sondern auch die Einbindung der Daten in

externe Systeme. Kartographische Visualisierungen ermöglichen das Bewusstsein um die knappe Ressource „Raum“ und sind geeignet, nachhaltige, bewegungsaktive Mobilitätsformen bei der Bevölkerung besser zu etablieren. Es wird dargestellt, wie FAIRSPACE Eingang in die Planungspraxis finden und in Entscheidungsfindungs- und Umsetzungsprozessen implementiert werden kann. FAIRSPACE ermöglicht damit auch verkehrspolitische Entscheidungen hinsichtlich Veränderungen der Flächennutzung besser zu argumentieren.

Abstract

The “traditional” transport planning has so far focused on the division of space on moving and stationary traffic. It often uses “car-oriented” indicators, such as the conversion of various road users and types of vehicles in car units to assess the transport system. The higher efficiency pf pedestrians, cyclists or public transport (compared to car traffic) according to a constant availability of space was so far less observed. As a result, physically active forms of mobility, such as walking and cycling, were allocated on "remaining areas" at the roadside and in dense built city districts there is little scope for the design of quality recreation areas. In urban areas due to the density and variety of use claims only scarce land resources were available. New design concepts, such as Shared Space, are the approach of a multi-functional use of public streets and try to fairly distribute the use of public space from exclusively one means of transport also to modes of active mobility. For such concepts the previous indicators, such as the space requirement (depending on the speed) are no longer sufficient.

FAIRSPACE explores new indicators for planning involving the efficiency of sustainable and active transport modes, thereby showing a "fair" overall picture of use of public space. The project considers also temporal utilization of public space. Starting from an overview of existing planning tools and a systematic analysis of deficiencies with respect to a (temporal / spatial) dynamic use of space, the requirements for future planning tools are specified. Based on a regional application on examples of public spaces with different situations in Austria the developed indicators were evaluated, tested, and constituted. In a further step, a prototype planning tool is developed that includes these indicators and thus represents the "real" space efficiency. This gives a realistic picture of the actual use of public spaces in the city. This tool will give the possibility to visualize potentials of an active-mobile use of space but also to simulate new ways and options of a different space allocation – with the aim to identify optimal utilization possibilities in the city.

The implementation of spatial analysis and cartographic representations are largely based on GIS systems. This not only allows the use of project results in printed form but also the inclusion of the data in external systems. Cartographic visualizations enable awareness of the scarce resource "space" and are adequate to establish sustainable, active modes of mobility among the population. The project demonstrates how FAIRSPACE can find input in planning practice and can be implemented in decision-making and implementation processes. FAIRSPACE also enables a better argumentation for transport policy decisions regarding changes in the division of public space.

Projektkoordinator

- Technische Universität Wien

Projektpartner

- VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG
- PRISMA solutions EDV-Dienstleistungen GmbH