



Gemeinsam Neues schaffen

**Designwettbewerb
für Studierende 2022**



ÖAMTC Designwettbewerb für Studierende 2022

„Ideen mit Plan für Wien“

Termine

19. Oktober 2021 14:00–16:00 Uhr	Kick-off-Veranstaltung, virtuell
18. Februar 2022 12:00 Uhr	Einreichschluss (siehe „Abgabemodalitäten“)
Mitte März 2022	Jury-Sitzungen
Ende März/Anfang April 2022	Public Voting
Ende April 2022	Preisverleihung & Abschlussveranstaltung

Preise

Ausgezeichnet werden herausragende Projekte von Studierenden, die zur attraktiven, stadtverträglichen, nutzerorientierten und multimodalen Lösung von lokalen Kapazitätsengpässen und Konfliktstellen im Verkehrsnetz beitragen können.

Die Prämierung teilt sich wie folgt auf:

- 1. Platz: € 5.000
- 2. Platz: € 3.000
- 3. Platz: € 1.000
- Publikumspreis: € 2.000

Parallel zum Wettbewerb findet in Kooperation mit der TU Wien eine Lehrveranstaltung statt – Studierende sammeln 3 ECTS-Punkte.

Inhaltsverzeichnis

Hintergrund	4
Aufgabenstellung	5
Projektstandorte	6
Teilnahmebedingungen	14
Einreichung	14
Beurteilungskriterien	15
Jury und Jurierungsprozess	16
Begleitende Lehrveranstaltung	16
Kick-off-Veranstaltung	16
Abgabe	16
Urheberrechtserklärung	17
Datenschutz-Information	17
ANHANG: Technische und rechtliche Grundlagen	18
Preisverleihung und Veröffentlichung	19

Hintergrund

Die städtische Mobilität ist vielfältig und ständig im Wandel. Im Bereich der Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation sind eine Vielzahl an Interessen sowie langfristige gesellschaftliche und verkehrspolitische Ziele zu berücksichtigen. Eine moderne Millionenstadt kann nicht bestimmte Mobilitätsgruppen ausschließen – es braucht einen ausgewogenen **Mix aller Mobilitätsformen**, damit eine Stadt leben und wachsen kann.

Nachhaltige Mobilität, Schaffung von neuen Angeboten und Verkehrsflächen für den nicht motorisierten Verkehr oder die Begrünung urbaner Flächen sind positive Grundgedanken in der Verkehrsplanung. Um einzelne Verkehrsteilnehmer:innen nicht zu benachteiligen und ausreichend Raum für jede Mobilitätsform zu schaffen, sollte bei der Verkehrsplanung **ein „Und“ statt einem „Oder“** eine wesentliche Rolle spielen. An neuralgischen Stellen oder Knotenpunkten könnten Infrastrukturen zusätzlich geschaffen werden, anstatt vorhandene Flächen umzuverteilen. Wichtig ist, die optimale Lösung für den jeweiligen Standort zu finden. Dafür bedarf es kreativer und moderner Konzepte und Ideen, die umsetzbar sind.

Der ÖAMTC als Mobilitätsclub kennt die Bedürfnisse seiner Mitglieder genau. Die Erfahrung zeigt, dass Menschen nicht nur eine Mobilitätsform wählen, sondern mit vielfältigen Verkehrsmitteln und Fahrzeugen unterwegs sind. Dementsprechend tritt der ÖAMTC für ein sicheres Miteinander und für die **Förderung multimodaler Verkehrslösungen** ein. Denn es sollte der mobile Mensch mit seinen Bedürfnissen im Mittelpunkt stehen, nicht die Art der Fortbewegung. Nur unter diesem Gesichtspunkt können alle gemeinsam ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen.

Dementsprechend hat der ÖAMTC im Dezember 2020 das Konzept „Gemeinsam mehr bewegen“ veröffentlicht (<https://wienbewegen.oeamtc.at/>). Die präsentierten Inhalte stellen die Basis für den Studierendenwettbewerb dar. Insbesondere die Themen „Lebensnetz MIV“ (MIV = motorisierter Individualverkehr) sowie „Radverkehrskorridore“ sollen in den darzustellenden Ideen Berücksichtigung finden. Eine funktionstüchtige Stadt braucht „Lebensadern“, auf denen der motorisierte Verkehr weitestgehend ungehindert fließen kann. Die definierten „Lebensnetz“-Straßen stellen sicher, dass der Kfz-Verkehr grundsätzlich in beide Richtungen vorankommen kann und

unnötige Staus durch bspw. den Entfall von Fahrstreifen erst gar nicht entstehen. Ebenso braucht es ein Lebensnetz für den Radverkehr. Innerhalb der definierten Korridore sollen Radschnellwege den Radverkehr bündeln, sicherer machen und beschleunigen.

In dicht verbauten Gebieten ist es schwer möglich, die einzelnen Verkehrsarten strikt zu trennen. Gerade in Kreuzungsbereichen sind Konflikte kaum vermeidbar.

Der ÖAMTC möchte angehende Akademiker:innen einladen, **frische Ideen** und **innovative Lösungen** einzubringen, um eine lebenswerte Stadt zu schaffen, in der für jede Mobilitätsgruppe ein **sicheres, komfortables** und **fares vorankommen** möglich ist.

Aufgabenstellung

Der städtische Raum ist ein begrenztes und nicht vermehrbares Gut. Um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen einer wachsenden Stadt gerecht zu werden, braucht es **innovative Lösungen**, um zusätzliche Infrastruktur zu schaffen. Aufgabe des ÖAMTC-Studierendenwettbewerbs ist die Konzeption einer zukunftsweisenden und womöglich außergewöhnlichen Verkehrslösung für **einen von drei vorgegebenen Verkehrsknotenpunkten** unter Berücksichtigung der Prämisse, dass es zu Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmende, insbesondere Fußgänger:innen und Radfahrende kommt, ohne Benachteiligungen für den MIV oder Anrainer:innen zu generieren.

Die zur Auswahl stehenden Örtlichkeiten sind dabei so gewählt, dass sie allesamt **neuralgische Punkte im Wiener Verkehrssystem** darstellen, sich sowohl Hauptver-

kehrsadern als auch Hauptradverkehrsnetze kreuzen und aufgrund nahe gelegener ÖV-Haltestellen eine erhöhte Fußgänger:innenfrequenz besteht. Letztlich bedürfen alle drei Örtlichkeiten einer Entflechtung bzw. neuer Ansätze, um die spezifischen Probleme zu lösen.

Im Fokus steht infolgedessen eine **Umgestaltung sowie die Schaffung neuer Infrastruktur anstelle von Flächenumverteilung**. Interdisziplinär zu planen sind dabei die zukünftige Verkehrsorganisation sowie die eventuelle Ausführung von Verkehrsbauwerken. Als Lösungsansatz bieten sich niveaufreie Verkehrsführungen (beispielsweise in Form von Hochkonstruktionen oder Unterführungen) an, sie sind jedoch für eine erfolgreiche Einreichung nicht zwingend erforderlich. Gemäß den Planungsrichtlinien (RVS) können niveaufreie Lösungen im Sinne

des Verkehrsflusses und zur Wahrung der Verkehrssicherheit an Stellen zur Anwendung kommen, an denen sich Hauptachsen des MIV sowie des Radverkehrs kreuzen. Welche Verkehrsteilnehmer:innen ggf. auf eine andere Ebene verlagert werden sollen, ist den Studierenden frei überlassen.

Die auszuarbeitende Idee soll neben den positiven Effekten auf den Verkehr auch eine Verbesserung für den umgebenden Stadtraum aufweisen. Großer Wert ist auf die **architektonische Integration** in das bestehende Ensemble zu legen. Der Leitgedanke soll von einer anspruchsvollen architektonischen und verkehrsplanerischen Konzeption geprägt sein. Aspekte der Wirtschaftlichkeit sind im Rahmen dieses Ideenwettbewerbs nicht zu berücksichtigen. **Innovative und kreative Konzepte im Sinne einer klimaschonenden Bauweise** werden berücksichtigt.

Projektstandorte

Im Rahmen des ÖAMTC-Studierendenwettbewerbs stehen drei Örtlichkeiten zur Verfügung, aus welchen die Studierenden jeweils eine auswählen können:

1.) Julius-Raab-Platz

(Kreuzung Franz-Josefs-Kai / Stubenring)

2.) Liechtenwerder Platz

(Kreuzung Gürtel / Liechtensteinstraße)

3.) Europaplatz

(Kreuzung Neubau- bzw. Mariahilfer Gürtel / Mariahilfer Straße)

Die drei Standorte sind innerstädtisch situiert und werden von vielfältigen Nutzungsarten auf begrenzten räumlichen Ressourcen geprägt. Die Örtlichkeiten weisen dabei eine hohe Bedeutung für den MIV auf und zählen zu Nadelöhren im Straßennetz. Ebenso werden sie von zahlreichen

Radfahrenden und Fußgänger:innen frequentiert. Das Vorhandensein von öffentlichen Verkehrsmitteln stellt eine zusätzliche Herausforderung dar. Aufgrund der begrenzten räumlichen Ressourcen ist die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden unbefriedigend.

Im Zuge des Designwettbewerbs sind die genannten Örtlichkeiten respektive die Knotenpunkte jedenfalls zu berücksichtigen. Weiters kann das zu betrachtende Umfeld (etwa aufgrund notwendiger Rampenlängen etc.) durchaus erweitert werden – es soll jedoch im notwendigen Rahmen bleiben.



© Urheber Güterell | creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0
commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_01_Julius-Raab-Platz_a.jpg



© Urheber Güterell | creativecommons.org/licenses/by/3.0 | commons.wikimedia.org/wiki/File:Guerthel_2011-02-05_0005_Wien09_Bundesamtgebäude_Josef-Holaubek-Platz1.jpg



© Urheber Sven Gross-Selbeck | creativecommons.org/licenses/by/3.0 | commons.wikimedia.org/wiki/File:Westbahnhof_Wien_Außenansicht_von_Nordosten_%282012%29.jpg

Örtlichkeit 1: Julius-Raab-Platz
(Uraniastraße # Radetzkybrücke # Aspernbrücke
Stubenring)

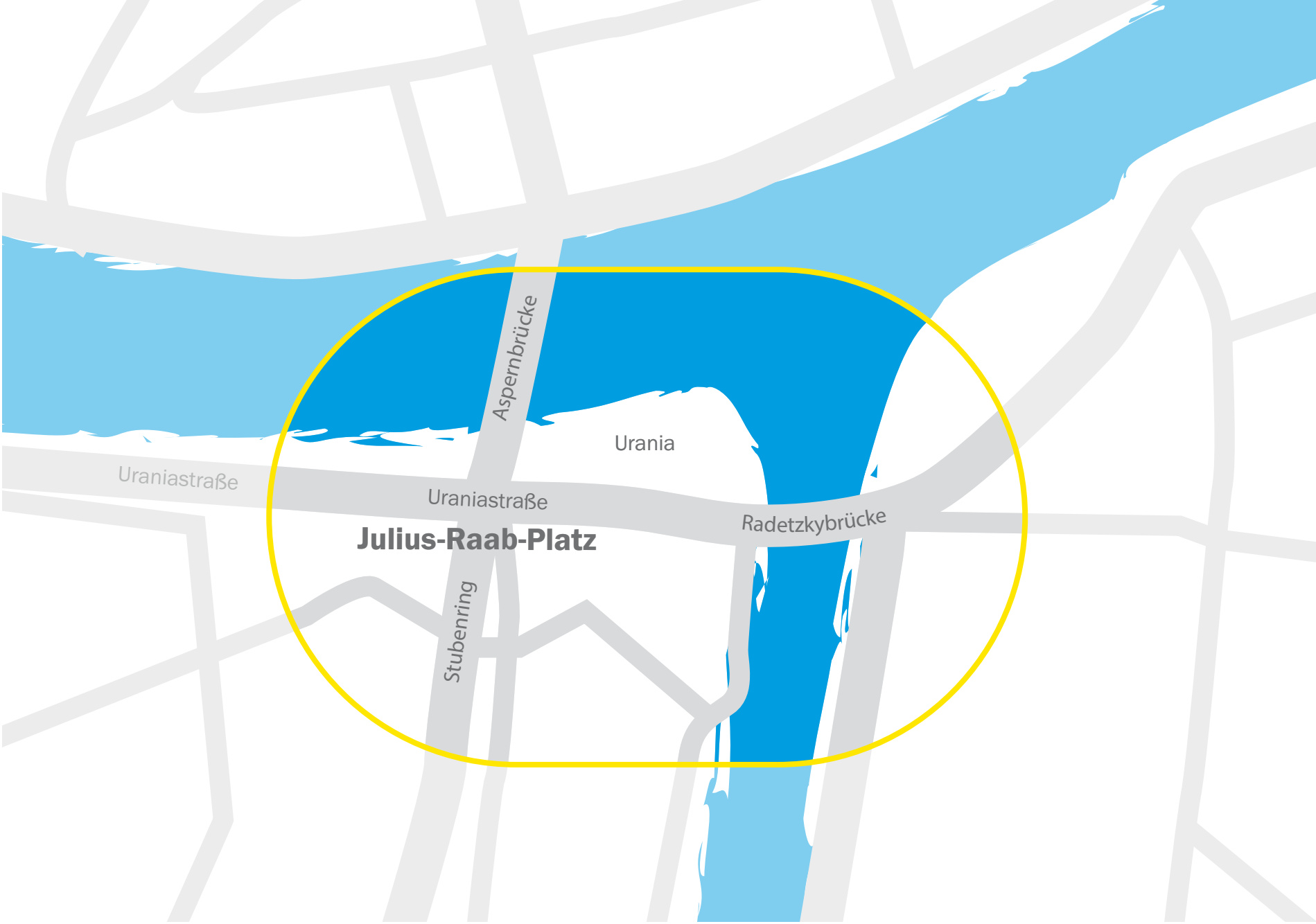
Die betreffende Örtlichkeit befindet sich im 1. Wiener Gemeindebezirk im Bereich der Kreuzung von Stubenring und Franz-Josefs-Kai und umfasst auch den Bereich der Radetzkybrücke sowie der Kreuzung von Uraniastraße und Vordere Zollamtsstraße im 3. Bezirk.

Der Bereich stellt einen wesentlichen Verkehrsknotenpunkt des MIV dar. Über den Franz-Josefs-Kai verkehren werktäglich rund 27.000 Kfz (Quelle: Stadt Wien; Straßenverkehrszählung 2015), über die Aspernbrücke kommen viele Fahrzeuge, die aus der Unteren Donaustraße sowie der Praterstraße Richtung Parkring fahren (rd. 28.000 Kfz). Zugleich kreuzen zwei Hauptradrouten des Wiener Hauptradverkehrsnetzes (Donaukanal,

Ring-Praterstraße – jeweils Basisnetz, Priorität 1), die Straßenbahnlinien 1 und 2 verkehren und es besteht ein hohes Fußgängeraufkommen.

Die Situation ist jedoch für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Fußgänger:innen und Radfahrende, mangelhaft:

- ▶ Lange Wartezeiten an den Ampeln,
- ▶ zu gering bemessene Aufstellflächen,
- ▶ Konfliktgrün zwischen abbiegenden Kfz und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden,
- ▶ sowie Überqueren der Kreuzungen nur in Etappen, auch aufgrund zu querender Gleise der Straßenbahnen.



Weiters ist vom Donaukanal kommend und Richtung Schallautzerstraße fahrend (bzw. auch in die Gegenrichtung) keine Querung möglich respektive nur mit deutlichen Umwegen. Alle genannten Punkte machen die Örtlichkeit unattraktiv und mindern die Verkehrssicherheit.





Örtlichkeit 2: Liechtenwerder Platz (Josef-Holaubek-Platz # Liechtensteinstraße # Heiligenstädter Straße # Glatzgasse # Augasse)

Die betreffende Örtlichkeit befindet sich im 9. Wiener Gemeindebezirk (sowie tlw. im 19. Bezirk) im Bereich der Kreuzung von Gürtel/Heiligenstädter Straße und Liechtensteinstraße (sowie Augasse und Glatzgasse) und umfasst auch den Bereich des Josef-Holaubek-Platzes.

Der Bereich stellt einen neuralgischen Verkehrsknotenpunkt des MIV im Norden Wiens mit erhöhter Komplexität (Kreuzen von fünf Straßen) dar. Am Währinger Gürtel Richtung Nordbrücke verläuft dabei mit täglich etwa 26.000 Kfz der Hauptverkehrsstrom. Weitere wichtige Relationen stellen die Verbindungen von der Heiligenstädter Straße nach Süden in Richtung Nordbergbrücke bzw. Liechtensteinstraße dar.

Zusätzlich verkehrt die Straßenbahnlinie D von der Augasse über den Liechtenwerder Platz in die Heiligenstädterstraße (bzw. in die Gegenrichtung). Zudem hat die Buslinie 35A am Josef-Holaubek-Platz seine Wendeschleife und die Linie 37A im Mittelinselbereich eine Haltestelle.

Radfahranlagen befinden sich in der Glatzgasse (Verlängerung Gürtelradweg zur Nordbergbrücke), am Josef-Holaubek-Platz (jeweils Basisnetz, Priorität 1) und in der Liechtensteinstraße (Grundnetz, Priorität 2). Der Fußverkehr verläuft über den südlichen Bereich der Kreuzung. Ein direktes Queren aus Norden kommend (bspw. Heiligenstädterstraße) ist aktuell nicht möglich.

© Urheber GuentherZ | creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/ | commons.wikimedia.org/wiki/File:GuentherZ_2011-02-05_0005_Wien09_Bundesamtsgeb%C3%A4ude_Josef-Holaubek-Platz1.jpg



Die Situation stellt sich für alle Verkehrsteilnehmenden als unbefriedigend dar. Für den MIV kommt es, insbesondere zu den morgen- und abendlichen Stoßzeiten, zu Staus und Verzögerungen (tlw. rückreichend bis zur Volksoper) – dies vor allem durch die Einschaltungen des Öffentlichen Verkehrs in die Verkehrsampeln und dadurch beeinträchtigte Phasenumläufe. Der nicht motorisierte Verkehr muss zur Überquerung Umwege sowie längere Wartezeiten an den Ampeln in Kauf nehmen. Zudem erweisen sich die Flächen, vor allem Aufstellflächen, als deutlich zu gering bemessen. Aufgrund der Komplexität der Örtlichkeit ist diese als unattraktiv einzustufen und mit verminderter Verkehrssicherheit verbunden.



© Author TARS631 | <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=2840.0> | commons.wikimedia.org/wiki/File:108R13210983_BILD_5_Bereich_Liechtenwerder_Platz_Standpunkt_Wirtschaftsuniversit%C3%A4t.jpg

Örtlichkeit 3: Europaplatz
(Neubaugürtel # Mariahilfer Gürtel # Mariahilfer
Straße # Christian-Broda-Platz)

Die betreffende Örtlichkeit befindet sich im Kreuzungsbereich der Bezirke 6, 7 und 15. im Bereich der Straßenkreuzung von Gürtel (Neubau- und Mariahilfer Gürtel) und Mariahilfer Straße (innere sowie äußere) und umfasst auch tlw. die Randbereiche von Europaplatz und Christian-Broda-Platz.

Die betreffende Örtlichkeit stellt eine der am stärksten von Kfz befahrenen Straßen Wiens (abseits des A+S-Netzes) dar. Im Gesamtquerschnitt frequentieren etwa 77.000 Kfz pro Tag diesen Abschnitt – rd. 44.000 nach Norden sowie 33.000 nach Süden fahrend. Die kreuzende (äußere) Mariahilfer Straße stellt zudem eine wichtige Querverbindung durch den 15. Bezirk dar.

Die Straßenbahnlinien 6 und 18 verkehren entlang des Gürtels. Des Weiteren fahren die Linien 5, 52 und 60 aus der Mariahilfer Straße auf den Gürtel. Unterirdisch kreuzen genau auf Höhe des Kreuzungsplateaus die U-Bahnlinien 3 und 6.

Der Gürtelradweg (Basisnetz, Priorität 1) sowie die markierte Radfahranlage auf der Mariahilfer Straße (Grundnetz, Priorität 2) verlaufen ebenfalls entlang dieser Kreuzung. Konfliktpotenzial bestehen hierbei insbesondere mit dem Fußverkehr, welcher aufgrund des erhöhten Aufkommens (Westbahnhof, Einkaufsstraße) eine hohe Frequenz aufweist.



© Urheber: kaffeeinstein | Tram der Wiener Linien / Wien Westbahnhof
creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0 | flickr.com/photos/77501394@N00/3732163428



Aufgrund des hohen Aufkommens aller Verkehrsarten sind auch die absolut betrachteten Unfallzahlen auf genannter Örtlichkeit sehr hoch: In den Jahren 2015 bis 2019 ereigneten sich 28 Unfälle mit Personenschaden (UPS) mit Radfahrenden- oder Fußgänger:innenbeteiligung – in den vergangenen drei Jahren waren es immer noch 14 UPS.

Die dargelegte Situation ist für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Fußgänger:innen und Radfahrende, nicht zufriedenstellend. Für den MIV ergeben sich immer wieder Verzögerungen durch Einschaltungen der Straßenbahnen in den Phasenumlauf der VLSA (Verkehrslichtsignalanlage). Konfliktgrün für abbiegende Kfz verringert die Leistungsfähigkeit der Abbiegerelation und senkt die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger:innen. An wetterbedingt guten Tagen kommt es zu sehr hohem Fußgänger:innen- und Radverkehrsaufkommen, was aufgrund eng bemessener Aufstellflächen zu Konflikten führen kann.



© Urheber Lajos Gál | creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0 |
commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_Linie_02_21_Julius-Raab-Platz_a.jpg

Teilnahmebedingungen

Die Teilnahme ist unter Einhaltung der folgenden Bedingungen möglich:

- ▶ Teilnahmeberechtigt sind Studierende österreichischer Universitäten und Fachhochschulen. Der Nachweis erfolgt über Beilage einer aktuellen Inskriptionsbestätigung.
- ▶ Die Teilnahme erfolgt ausschließlich als Team, bestehend aus zumindest zwei und maximal fünf Personen. Alle Teammitglieder müssen teilnahmeberechtigt sein. Jedes Team darf eine Einreichung vornehmen, welche sich auf einen der drei oben genannten Projektstandorte beziehen muss.
- ▶ Eingereicht werden dürfen ausschließlich Inhalte, die von Teammitgliedern in eigener Leistung selbst erstellt und noch nicht veröffentlicht wurden. Externe Komponenten dürfen für die selbstständige Erstellung von Visualisierungen (z. B. 3-D-Modelle, einzelne Grafikelemente) oder Plandarstellungen verwendet werden. Die Teilnehmenden sind für das Vorliegen einer ausreichenden Berechtigung für eine Offenlegung verantwortlich.
- ▶ Die Teilnahme als interdisziplinäres Team wird ausdrücklich empfohlen, ist aber nicht Voraussetzung.
- ▶ Berücksichtigt werden nur Einreichungen, die bis spätestens 18. Februar 2022 12:00 Uhr beim ÖAMTC, Baumgasse 129, 1030 Wien abgegeben sowie auf der Online-Abgabeplattform hochgeladen werden und alle erforderlichen Unterlagen beinhalten. Es zählt das Datum des Poststempels. Da die Links für den Upload von Dateien in die Cloud nicht automatisiert versendet werden, wird bei rechtzeitigem Abschieken des Einreichformulars und rechtzeitiger analoger Abgabe eine Toleranzfrist für den Dateienupload bis 21. Februar 2022 09:00 Uhr eingeräumt.
- ▶ Mit der Teilnahme willigen alle Teilnehmenden ausdrücklich ein, dass ihre Einreichung veröffentlicht und publiziert wird und ihre Namen bzw. die Namen des Teams genannt sowie allfällige Fotos, die der ÖAMTC von den Teilnehmenden anfertigt, veröffentlicht werden. Die Zustimmung bezieht sich auf eine allfällige Ausstellung der eingereichten Projekte sowie auf die zeitlich unbefristete Berichterstattung über den Wettbewerb in Print-Medien sowie in digitalen Medien (wie insbesondere auf der Website des ÖAMTC sowie auf allen vom ÖAMTC betriebenen Social-Media-Kanälen).
- ▶ Ein Kostenersatz wird bei vollständigen Einreichungen für Druck und Material pauschal mit € 120 abgegolten.
- ▶ Ausgeschlossen von der Teilnahme sind die Juror:innen, Mitarbeitende des ÖAMTC sowie sämtliche Personen, die in einem Verwandtschafts-, Nahe- oder Abhängigkeitsverhältnis zu den Juror:innen oder zum ÖAMTC stehen.

Einreichung

Die Einreichung beinhaltet folgende Unterlagen in gedruckter und elektronischer Form (siehe Kapitel „Abgabe“). Sämtliche Unterlagen sind mit einem selbst gewählten Projekttitel einheitlich zu beschriften. Die physisch abgegebenen Unterlagen/ Datenträger können nach der Abschlussveranstaltung bis 25. Juni 2022 nach Vereinbarung abgeholt werden.

- ▶ Vollständig ausgefülltes Einreichformular (Vorlage auf www.oeamtc.at/designwettbewerb2022)
- ▶ Lageplan (maßstabslos) mit schematischer Darstellung der Verkehrsführung unter Berücksichtigung der Umgebung (gedruckt und als pdf)
- ▶ Gestaltungsplan im Maßstab 1:250 (beinhaltet Verkehrsbauwerke, Fahrstreifen, Radfahranlagen, Schutzwege, Straßenbahngleise, Gestaltungselemente im öffentlichen Raum, Angaben zur Dimensionierung von Verkehrsflächen) (gedruckt und als pdf)
- ▶ 2 repräsentative Querschnitte im Maßstab 1:100 (gedruckt und als pdf)
- ▶ 2-3 repräsentative Visualisierungen (gedruckt und als pdf, jpeg oder png mit einer Auflösung von mindestens 300 dpi)
- ▶ eine Projektzusammenfassung im Umfang von max. 10.000 Zeichen inkl. Darstellung der Verkehrsführung und Pläne/Visualisierungen (Format DIN A4, gebunden oder geheftet und als pdf);
- ▶ eine allgemein verständliche, textliche Kurzdarstellung im Umfang von ca. 2.500 Zeichen (gedruckt und als pdf);
- ▶ Inskriptionsbestätigung aller Gruppenmitglieder für das Wintersemester 2021/22 einer österreichischen Universität oder Fachhochschule;
- ▶ gegebenenfalls vollständig ausgefüllter Antrag auf Kostenersatz (enthalten im Einreichformular).

Beurteilungskriterien

Funktionalität

Ausführung gemäß den technischen Richtlinien und Normen¹: Grundsätzliche Anforderungen seitens der Planungsrichtlinien (RVS) sind einzuhalten (z. B. maximale Steigungen, Mindestbreiten, Platzbedarf). Eine Orientierung bietet die Zusammenstellung im Anhang der Ausschreibung. Etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen haben in ihren Grundzügen der StVO zu entsprechen. Ein hohes Maß an Verkehrssicherheit ist Grundvoraussetzung für eine Beurteilung.

Verkehrstechnische Umsetzung: Beurteilt wird die verkehrstechnische Lösung für alle Verkehrsgruppen (Kfz, Fußgänger:innen, Radverkehr) - d. h., inwieweit es gelungen ist, zusätzliche Kapazitäten für eine einzelne Gruppe zu schaffen mit möglichst wenigen Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende. Die Qualitätskriterien sind die Herstellung von direkten Verbindungen ohne Umwege, Komfort hinsichtlich Platzangebot und Vermeidung von Engstellen.

Ziel ist es, den Verkehrsteilnehmenden ein zügiges und sicheres Vorankommen zu ermöglichen. Engpässe und potenzielle Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsgruppen sollen so weit wie möglich vermieden werden.

Architektur und Erscheinungsbild

Optisches Erscheinungsbild: Beurteilt wird die ästhetische Gestaltung der Konstruktion, inwieweit Form und Materialwahl stimmig sind und wie sie sich die Konstruktion architektonisch und harmonisch in das Straßenbild einfügt.

Einbettung in das Straßen- / Stadtbild: Die Planung soll eine Aufwertung für das Planungsgebiet darstellen, sowohl visuell als auch funktional. Ziel muss eine optimale Ergänzung bestehender Infrastruktur und eine sinnvolle Erweiterung des Straßenraumes sein. Störungen und negative Effekte für Anrainer:innen sollen unter allen Umständen vermieden werden. Die Planung muss nicht nur für die Verkehrsteilnehmenden, sondern auch für die Anrainer:innen einen Mehrwert bringen, sowohl was das Mobilitätsangebot betrifft als auch die Aufwertung der gesamten Umgebung.

Innovation

Entwicklung neuer Lösungen: Ein hoher Innovationsgehalt einer Lösung fließt positiv in die Beurteilung ein. Nach dem Prinzip „Neues schaffen“ sollen Ideen und Lösungen entwickelt werden, wie die Verkehrsplanung zukünftig aussehen könnte. Beurteilt wird, inwieweit dem Grundsatz, zusätzliche Infrastruktur zu schaffen, statt Umverteilung durchzuführen, mittels Innovationen Rechnung getragen wurde.

Klimafreundliche Mobilität: Umweltverträgliche Lösungen im Sinne einer nachhaltigen Zukunft und in Bezug auf die ÖAMTC-Grünraumstrategie finden ebenfalls Berücksichtigung in der Bewertung.

1 Die Vorgaben, welche und inwieweit die technischen Richtlinien relevant sind, sind dem Anhang zu entnehmen.

Jury und Jurierungsprozess

Die Jury setzt sich aus Professor Georg Hauger der Technischen Universität Wien, Professor Wolfgang Berger der Universität für Bodenkultur, Dipl.-Ing. Judith Wittrich der Arbeiterkammer und ÖAMTC-Verkehrsexperte Matthias Nagler zusammen. Alle Einreichungen werden von einem Ziviltechnikerbüro vorab begutachtet.

Die Entscheidung der Jury [oder des Public Voting] ist endgültig. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Über die Entscheidung der Jury [des Public Voting] wird keine Korrespondenz geführt. Es besteht keine Realisierungsmöglichkeit seitens des ÖAMTC bezüglich der eingereichten Projekte.

Begleitende Lehrveranstaltung

Parallel zum Wettbewerb wird eine Lehrveranstaltung in Kooperation mit der Technischen Universität Wien angeboten. Studierende haben im Rahmen der LVA die Gelegenheit, fachlichen Input zu bekommen und sich interdisziplinär zu vernetzen. Auf diese Weise wird ein Mehrwert zur Wettbewerbsteilnahme geboten.

Die Teilnahme an der LVA ist nicht Voraussetzung für eine Teilnahme am Studierendenwettbewerb und vice versa. Das Lehrveranstaltungszeugnis hat keinen Einfluss auf die Bewertung seitens der Wettbewerbs-Jury.

Selbstverständlich sind Studierende aller Universitäten willkommen. Bitte beachten Sie die Bestimmungen zur Mitbelegung der TU Wien.

VA-Details: 280.958 – Innovative Verkehrslösungen, UE, 3.0 ECTS

Kick-off-Veranstaltung

Bei der virtuellen Kick-Off-Veranstaltung am 19. Oktober 2021 um 14:00 Uhr werden die organisatorischen und inhaltlichen Rahmenbedingungen des Studentenwettbewerbs vorgestellt. Eine Teilnahme wird empfohlen, ist jedoch nicht Voraussetzung für die Einreichung.

Interessent:innen werden um Online-Anmeldung gebeten (www.oeamtc.at/designwettbewerb2022). Sie erhalten dann den Teilnahmelink zugesendet.

Abgabe

Die Einreichung der Wettbewerbsbeiträge erfolgt:

- Persönlich oder postalisch an ÖAMTC, Abteilung Konsumentenschutz & Mitgliederinteressen, Baumgasse 129, 1030 Wien

und zusätzlich

- per Upload des vollständig ausgefüllten Einreichformulars auf der Wettbewerbshomepage. Das Team erhält dann einen Abgabelink, wo die restlichen Dokumente einzureichen sind. Alternativ ist eine Abgabe per USB-Stick als Beilage zur analogen Abgabe möglich.

Urheberrechtserklärung

Alle Teilnehmenden sind verpflichtet, die gestellte Aufgabe sowohl in Idee als auch in Ausführung in eigener Leistung zu bewältigen. Zur rechtlichen Absicherung des ÖAMTC hat jede:r Teilnehmer:in die eigene Urheberschaft bzw. Miturheberschaft am Einreichblatt rechtsverbindlich zu bestätigen, ferner dass der eingereichte Entwurf unveröffentlicht und frei von Rechten Dritter ist.

Mit der Einreichung erteilt jede:r Teilnehmer:in dem ÖAMTC eine nicht ausschließliche Bewilligung, das eingereichte Projekt (einschließlich aller hierzu eingereichten Pläne, Entwürfe, Visualisierungen, Texte, Fotos und Zusammenfassungen) zeitlich unbefristet in analoger und in digitaler Weise durch Vervielfältigung, Sendung, öffentliche Ausstellung sowie interaktive Zurverfügungstellung auf der Website des ÖAMTC sowie auf allen vom ÖAMTC betriebenen Social-Media-Kanälen entgeltfrei zu nutzen und darüber zu berichten und alle hierfür erforderlichen Bearbeitungen vorzunehmen. Der ÖAMTC wird sich bemühen, die Urheber:innen entsprechend zu nennen.

Der ÖAMTC ist ferner berechtigt, das eingereichte Projekt (einschließlich aller hierzu eingereichten Pläne, Entwürfe, Visualisierungen, Texte, Fotos und Zusammenfassungen) Dritten zur entgeltfreien Nutzung und Berichterstattung zu überlassen.

* Österreichischer Automobil-, Motorrad und Touring Club, Baumgasse 129, 1030 Wien, ZVR 730335108

** ÖAMTC Landesvereine WNB

Datenschutz-Information

Der ÖAMTC* verarbeitet Ihre im Rahmen der Auslobung bekannt gegebenen personenbezogenen Daten (Name, Adresse, E-Mail-Adresse, Matrikelnummer, Studienbestätigung) zum Zweck der Durchführung des Wettbewerbs. Diese Daten werden grundsätzlich für 3 Jahre gespeichert. Die Datenverarbeitung durch den ÖAMTC basiert auf den Auslobungsunterlagen, insbesondere den Teilnahmebedingungen, sowie den berechtigten Interessen des ÖAMTC (Abwicklung und Dokumentation des Wettbewerbs). Ohne Bereitstellung der notwendigen Daten ist eine Teilnahme an der Auslobung nicht möglich.

Name, E-Mail-Adresse und Matrikelnummer werden bei Teilnahme an der begleitenden Lehrveranstaltung zwecks Zeugnisausstellung mit der Technischen Universität Wien ausgetauscht. Eine Anmeldung zur Lehrveranstaltung bzw. etwaige Mitbelegung erfolgt seitens der Teilnehmenden freiwillig und eigenständig, sodass ggf. die datenschutzrechtlichen Bestimmungen der Technischen Universität Wien zu beachten sind.

Die Gewinnerteams werden mit Vornamen und Nachnamen im Internet (www.oeamtc.at) und in Mediensendungen (Presseausendungen, Einbindung in das ÖAMTC-Presseportal unter www.oeamtc.at/presse) veröffentlicht.

Die Gewinnerteams werden im Anschluss an die Abschlussveranstaltung um Bekanntgabe einer Bankverbindung zwecks Überweisung der Prämierung gebeten.

Die Daten der Gewinner (Name, Adresse, E-Mail-Adresse, Telefonnummer falls vorhanden, Bankverbindung) werden zur weiteren Bearbeitung und Auszahlung der Prämierungen gegebenenfalls an die zuständigen Landesvereine des ÖAMTC** weitergegeben.

Sie haben das Recht auf Auskunft über die Sie betreffenden Daten sowie auf Berichtigung und Löschung der Daten. Sie können ferner die Datenverarbeitung einschränken lassen und Widerspruch dagegen (Direktmarketing) erheben sowie die Übertragung der von Ihnen bereit gestellten Daten an andere Verantwortliche verlangen und erteilte Einwilligungen jederzeit widerrufen. Diese Rechte können Sie schriftlich an ÖAMTC, Datenschutz, Baumgasse 129, 1030 Wien oder per E-Mail an datenschutz@oeamtc.at ausüben. Darüber hinaus haben Sie das Recht, bei Bedenken gegen die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten Beschwerde bei der Datenschutzbehörde einzubringen.

ANHANG: Technische und rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen und technischen Vorgaben sind grundsätzlich einzuhalten. Um eine möglichst offene Gestaltung zu ermöglichen, wird auf die strenge Auslegung aller Richtlinien und Normen verzichtet. Es muss allerdings sichergestellt sein, dass es bei einer weiterführenden Detailplanung möglich wäre – ohne grundsätzliche Änderungen des Grundkonzepts – tragfähige und den technischen Normen entsprechende Konstruktionen (mit nur kleineren Abweichungen) zu entwickeln.

Im Konzept können die vorgegebenen Werte aus Normen, den technischen Richtlinien (RVS) und dem Projektierungshandbuch der Stadt Wien bzgl. Breiten- und Höhenangaben unterschritten werden, bzw. bei Steigungen überschritten werden. **Es sollte allerdings dabei beachtet werden, dass Sicherheit und Komfort wesentliche Beurteilungskriterien darstellen.**

Daher sollten folgende Vorgaben berücksichtigt werden:

► Die Vorgaben der StVO sowie die Vorgaben zur **Barrierefreiheit im Straßenraum aus der ÖNORM B 1600**

► **Planungsgrundlagen**

- Fahrzeugverkehr: Fahrfläche sowie Verkehrs- und Lichtraum (4,2m bzw. 4,5m Höhe) gemäß RVS 03.04.12
- Radverkehr: Regelbreiten gemäß RVS 03.02.13 und die Vorgaben bzgl. Verkehrsraum (2,25m Höhe) und Lichtraum (+0,25m)

Anlage	Regelbreite m
Einrichtungsrادweg	1,6 - 2
Zweirichtungsrادweg	3
Radstreifen	1,5
Mehrzweckstreifen	1,5

Die in der RVS vorgegebenen Zuschläge sind entsprechend zu beachten.
Angestrebt werden hochwertige Radverbindungen, d. h. baulich getrennte Radfahranlagen in Regelbreite ausgeführt. Die Führung der Radfahrer im Mischverkehr sowie die Verwendung der Mindestbreiten soll vermieden werden und nur in begründeten Ausnahmefällen zur Anwendung kommen. Ebenso sind die in der RVS vorgegebenen Kurvenradien zu beachten.
Fußgänger:innenverkehr: Regelbreite (2m) gemäß RVS 03.02.12 soll angestrebt werden, die Mindestbreite (1,5m) darf nicht unterschritten werden.
Vorgaben bzgl. Verkehrsraum (2,25m Höhe) und Lichtraum (≥2,5m)

► **Vorgaben bzgl. niveaufreier Lösungen**

RVS 03.02.13 Radverkehr:
Lange Umwege, starke Steigungen (max. Steigung von 6 % (rd. 3,5 °)), dunkle Unterführungen sollen unbedingt vermieden werden.

► **Netzwirksamkeit**

- Radverkehr: Um den Radverkehr möglichst attraktiv zu gestalten, ist ein zusammenhängendes, geschlossenes und sicheres Radverkehrsnetz mit hochwertiger Infrastruktur notwendig. Ziel- und Quellpunkte sind möglichst sicher, umwegfrei und komfortabel untereinander zu verbinden. (Vgl. RVS 03.02.13, S.7)
- Fußgänger:innenverkehr: Das Verkehrsnetz für Fußgänger:innen hat sich an den potenziellen Ziel- und Quellpunkten zu orientieren. Die Anlagen sind grundsätzlich vom Radverkehr zu trennen. Unattraktive Routen, die komplizierte Verkehrslösungen, Umwege und Niveauunterschiede erfordern, sind zu vermeiden. (Vgl. RVS 03.02.12, S.4-5)

Preisverleihung und Veröffentlichung

Für Rückfragen und sonstige Anliegen steht die E-Mail-Adresse wienbewegen@oeamtc.at zur Verfügung.

Ansprechpartner innerhalb des ÖAMTC ist die Abteilung Konsumentenschutz & Mitgliederinteressen

