

Bachelorarbeit

Inventarisierung von Begegnungszonen in Wien und Potentialabschätzung

Sven Gilic

Datum: 25.01.2021

Kurzfassung

Begegnungszonen dienen der Verkehrsberuhigung und ermöglichen ein faires Miteinander zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine sorgfältige Planung erforderlich. Die FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr) empfiehlt Kriterien, die dabei helfen abzuschätzen, welche Maßnahmen dabei zu berücksichtigen sind. Im Zuge dieser Arbeit soll geprüft werden, wie gut die vorhandenen Begegnungszonen in Wien ausgewählte Kriterien erfüllen. Dafür wird zuerst ein Überblick über die gewählten Kriterien gegeben. Die Kriterien werden in die Gruppen „Siedlungs- und Nutzungsstruktur“, „Verkehrsstruktur“ und „Gestaltung“ unterteilt. Anschließend werden alle Begegnungszonen in Wien untersucht, inwiefern diese die empfohlenen Maßnahmen erfüllen. Zur Qualitativen Bewertung, wird eine „Ja/Nein“ Systematik verwendet, wobei „Ja“ immer eine förderliche Ausprägung eines Merkmales bedeutet, während „Nein“ eine kritische Ausprägung beschreibt. Das Ergebnis zeigt, dass sehr viele Begegnungszonen die Gruppe „Siedlungs- und Nutzungsstruktur“ sowie „Verkehrsstruktur“ überwiegend positiv erfüllen. Nur die Gruppe „Gestaltung“ zeigt oft einige Mängel, in der gestalterischen Anforderung bei mehreren Begegnungszonen. Für einen Ausblick in die Zukunft, wurden weitere Straßen in Wien untersucht, welche ein Potential zur Umwidmung zur Begegnungszone haben.

1 Einleitung

Das Ziel ist eine vollständige Inventarisierung aller Begegnungszonen in Wien (Stand 4. Mai 2020) und eine qualitative Beschreibung ihrer Merkmale. Hierfür wird zuerst allgemein auf das Thema eingegangen. Danach sollen, im zweiten Kapitel, die wichtigsten Kriterien für Begegnungszonen beschrieben werden. Auf Basis dieser Kriterien wird im dritten Kapitel eine Methodik vorgestellt, nach welcher alle Begegnungszonen in Wien verglichen werden. Im vierten Kapitel werden alle Begegnungszonen in Wien aufgezählt und ihre Merkmale aufgenommen. Anschließend folgen eine Beurteilung und eine Diskussion der Ergebnisse im fünften Kapitel. Darüber hinaus wird im sechsten Kapitel eine Potentialabschätzung für weitere Begegnungszonen in Wien ermittelt. Dafür werden die Bewertungskriterien aus den vorherigen Kapiteln verwendet.

Die in dieser Arbeit gewählte weibliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen.

1.1 Begegnungszone

Eine Begegnungszone ist eine Straße, dessen Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung von Fußgängerinnen, Fahrradfahrerinnen und Fahrzeugen vorgesehen ist und hat den Zweck zur Verkehrsberuhigung. „Begegnungszonen dienen der Verkehrsberuhigung und ermöglichen ein gleichberechtigtes Miteinander unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen. Die 25. Novelle der StVO 1960 ermöglicht seit dem 31. März 2013 die Schaffung von Begegnungszonen. Voraussetzung für die positive Wirkung von Begegnungszonen ist die Sensibilisierung der verschiedenen Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen für die jeweiligen Bedürfnisse und der gegenseitige Respekt.“ (Stadt Wien, 2020)

1.2 Rechtliche Grundlagen

Begegnungszonen werden in der Straßenverkehrsordnung geregelt. Diese besagt, dass die Behörde eine Straße zur Begegnungszone umwidmen darf, solange es zur Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs dient und es für das betroffene Gebiet sinnvoll erscheint. Fußgängerinnen dürfen die gesamte Fahrbahn verwenden, jedoch dürfen sie den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern. Außerdem soll die Begegnungszone am Anfang und am Ende als solche durch Hinweistafel gekennzeichnet werden.

Ausschnitte aus der Straßenverkehrsordnung 1960 § 76c in der geltenden Fassung:

- „(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.
- (2) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.
- (3) In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.
- (4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.
- (5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des [§ 44 Abs. 1](#) mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen ([§ 53 Abs. 1 Z 9e](#) bzw. 9f) anzubringen sind.

- (6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.“ - (§ 76c StVO, 2013)

2 Aktuelle Kriterien und Richtlinien

2.1 Straßentypen

In Österreich werden die Begegnungszonen nach drei verschiedenen baulichen Typen unterschieden:

- Straßen:
Eine Umwidmung einer Straße zur Begegnungszone kann bei flächendeckendem Querungsbedarf bzw. Aufenthaltsfunktion für Menschen zweckmäßig sein.
- Plätze:
Plätze sind durch eine hohe Benutzerfrequenz verschiedener Verkehrsteilnehmerinnen gekennzeichnet. Durch die Umwidmung zu einer Begegnungszone kann die Zentrumsfunktion des Platzes stärker betont und mehr Raum für den Aufenthalt von Menschen gegeben werden. Es spricht für die Umwidmung, wenn die Trennung der einzelnen Verkehrsarten nicht sinnvoll ist. (FSV, 2016)
- Straßen mit schmalen Querschnitt:
„Als schmal gelten Querschnitte, wenn die Gesamtbreite der Straße eine Anordnung der für die einzelnen Verkehrsteilnehmer erforderlichen Querschnittselemente nebeneinander nicht zulässt.“ - (FSV, 2016). Bei diesen Straßen macht es Sinn eine Begegnungszone zu errichten, damit die Fußgängerinnen die Fahrbahn mitbenutzen dürfen. Somit kann eine Verkehrsberuhigung erzielt werden, während die Durchleitfunktion erhalten bleibt.

2.2 Siedlungsstruktur

Laut FSV spielen der Gebietstyp, die Lage und die Dichte der Siedlungs- und Bebauungsstruktur eine große Rolle in der Planung von Begegnungszonen. Es sollte untersucht werden, inwiefern die Begegnungszone in die vorliegende Umgebung eingebettet werden kann. Bei innerörtlichen Plätzen und Straßenzügen mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sind gute Voraussetzungen für die Einführung einer Begegnungszone gegeben, da hier hohe Verkehrsfrequenzen zu erwarten sind. Die hohe Verkehrsfrequenz sichert eine über das Jahr verteilte kontinuierliche Auslastung, welche ein geeignetes Kriterium für Begegnungszonen darstellt. Dabei ist zu beachten, dass das Verhältnis zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen möglichst ausgeglichen sein sollte, da eine Begegnungszone nur dann funktioniert, wenn es zu laufenden Begegnungen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen kommt. Ist der Kfz-Verkehrsanteil zu hoch, deutet das auf eine überregionale Durchleitfunktion der Straße hin. (FSV, 2016)

2.3 Funktions- und Nutzungsstruktur

Grundsätzlich sollte eine Begegnungszone einen flächendeckenden Querungsbedarf vorweisen und es ist förderlich, wenn sie eine Aufenthaltsfunktion bieten kann. Ein flächendeckender Querungsbedarf liegt dann vor, wenn sich die Querung auf einer Streckenlänge von mindestens 100 m verteilt. Sollte der Querungsbedarf nur auf einer Stelle gebündelt auftreten, so sind punktuelle Querungsstellen sinnvoller. Bei vorhandenen Erdgeschoßnutzungen (Geschäfte, Gastronomiebetriebe, Vorgärten, usw.) spricht dies für eine Umwidmung zur Begegnungszone, da diese einen Querungsbedarf begründen. Dabei ist zu beachten, wie diese Nutzungselemente räumlich verteilt sind. Ist die Nutzung auf einer Seite der Straße angeordnet, so ist dies weniger förderlich als bei beidseitiger Anordnung auf der Straße. Bei Plätzen sollten die Nutzungen an allen Seiten angeordnet sein.

Für Aufenthaltselemente (öffentliche Parks, Flächen zum Sitzen oder Verweilen, usw.) gilt dasselbe wie bei den Nutzungselementen. Auch hier sollte auf eine mehrseitige räumliche Anordnung geachtet werden. (FSV, 2016)

2.4 Verkehrsstruktur

Wichtig für die Eignung als Begegnungszone sind der Rang und die Funktion der Straße. Haben Straßen eine überregionale Durchleitfunktion, so eignen sie sich nicht dafür. Außerdem werden zusätzlich Straßen, mit einer Leistungsfähigkeit von mehr als einem Fahrstreifen pro Richtung, als untauglich kategorisiert. (FSV, 2016)

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und die Zusammensetzung dieser. In der RSV werden Kfz-Stärken von bis zu 10.000 Fahrzeugen/Tag bei bis zu 500 querenden Fußgängerinnen und Radfahrerinnen/Stunde je 100 m Länge als unproblematisch angegeben. Bei höherem DTV ist eine gesonderte Prüfung erforderlich. Dabei muss unter anderem geprüft werden, welche erwartenden Verlagerungseffekte auftreten, wenn die Kfz-Leistungsfähigkeit durch die Begegnungszone vermindert wird. Es müssen daher die unmittelbar angrenzenden Straßenabschnitte in die Planung mit einbezogen werden und geprüft werden, ob es zu einer Verlagerung kommt und ob diese akzeptabel oder sogar erwünscht ist. „Befinden sich rund um die Begegnungszone weiträumige Straßenabschnitte mit ungehindertem Kfz-Verkehr (Tempo 50), so ist mit einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs zu rechnen.“ - (FSV, 2016).

Für den Schwerverkehrsanteil gibt die FSV an, dass ab 50 LKW/h eine ungünstige Verkehrsstruktur vorliegt.

Auch das Verhältnis aller Verkehrsteilnehmerinnen ist ein wichtiges Merkmal für die Eignung als Begegnungszone. In der österreichischen RSV wird eine Anwesenheitsquote des nicht motorisierten Individualverkehrs von mindestens 20% angegeben. Je ausgeglichener das Verhältnis Fußgängerinnen zu Kfz-Verkehr ist, umso sicherer fühlen sich die Fußgängerinnen und die Akzeptanz der Begegnungszone durch Kfz-Lenkerinnen steigt.

Liegt eine Verkehrsstärke von mehr als 300 Kfz in der Spitzenstunde vor, sollte ein eigener Fußgängerinnenbereich, abseits der Flächen für den fließenden Fahrzeugverkehr, vorgesehen werden. Dieser Fußgängerinnenbereich soll von Möblierungen, Schanigärten, Poller etc. befreit sein. Das Kriterium für die Verkehrsstärke ist bei Straßen mit engem Querschnitt wesentlich, da hier nicht genügend Platz für die Trennung zur Verfügung steht. Bei Begegnungszonen mit engem Querschnitt ist die Idee, dass sich die Fußgängerinnen gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr im Mischverkehr bewegen.

Zuletzt ist der bestehende öffentliche Verkehr ein Merkmal, welches zu berücksichtigen ist. Grundsätzlich ist dieser kein Ausschlusskriterium für den Bau einer Begegnungszone, obwohl hier auch Hindernisse für die Voraussetzung entstehen können. Hohe Frequenzen, sowie eigene Trassen (Straßenbahn), lassen sich schwer mit den Grundsätzen einer Begegnungszone verbinden. Andererseits sind Haltestellen sogenannte „Frequenzbringer“ und somit förderlich. Es ist zu prüfen, ob die Kombination einer Begegnungszone mit dem öffentlichen Verkehr sinnvoll ist. (FSV, 2016)

2.5 Gestaltung des Straßenraumes

Das alleinige Aufstellen des Verkehrszeichens „Begegnungszone“ reicht nicht aus, um ein angepasstes Fahrverhalten zu erreichen, sondern muss durch eine entsprechende selbsterklärende Gestaltung erzielt werden. Diese kann bereits am Anfang und am Ende der Begegnungszone, beispielsweise durch eine gewünschte Torwirkung, erzielt werden. Solch eine Gestaltung ist erforderlich, damit sich das Fahrverhalten der Kfz-Lenkerinnen auf die gewünschte Geschwindigkeit anpasst. Zu den planerischen Maßnahmen zählen Verengungen der Fahrbahn, ein Belagswechsel der Fahrbahn, eine Erhöhung des Straßenniveaus oder andere Maßnahmen.

Alle weiteren Gestaltungselemente innerhalb der Begegnungszone sollen zu einer beruhigten, langsamen und flüssigen Fahrweise führen, solange sie die Verkehrssicherheit nicht mindern.

Die Materialwahl und die Farbe der Oberfläche spielen eine Rolle für das Verhalten in der Begegnungszone, da Menschen diese unbewusst wahrnehmen und ihr Verhalten intuitiv danach anpassen. So wird ein grauer Asphaltboden als Kfz-Fahrbahn erkannt, während großformatig gepflasterte Flächen als Gehbereiche wahrgenommen werden.

Grundsätzlich sollte eine „weiche“ Trennung zwischen Fahrfläche und den Seitenbereichen vorliegen, um die Wahrnehmung zu verstärken, dass es sich um einen Bereich für alle Verkehrsteilnehmerinnen handelt. Dies wird durch eine niveaugleiche Ausführung des Querschnittes und, wenn erforderlich, durch eine Andeutung der Fahrfläche erreicht. Die Andeutung kann zum Beispiel durch niveaugleiche Randsteine, Entwässerungsleisten oder einem Belagswechsel erfolgen. Die optische Trennung zwischen Fahrfläche und Seitenbereichen macht zum Beispiel im Bereich von Schulen Sinn, um Fußgängerinnen und Kfz-Lenkerinnen eine Orientierung zu geben. Bei engen Straßenquerschnitten, wo die einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen im Mischverkehr unterwegs sind, sollte aber keine räumliche Kennzeichnung für den fließenden Fahrzeugverkehr vorliegen. Die optische Trennung würde zu höheren Fahrgeschwindigkeiten führen und damit die Fußgängerinnen gefährden. Außerdem werden die Fußgängerinnen wieder an den viel zu schmalen Gehbereich gedrängt.

Zusätzlich können Möblierung und Bepflanzung attraktive Gestaltungselemente für eine Begegnungszone sein, da sie Nutzungspotenziale schaffen und die Fußgängerinnenbereiche stärker abgrenzen. Hier ist aber auf die Lage zu achten, um die Verkehrssicherheit nicht zu gefährden.

Parkplätze in Begegnungszonen sind eher als kritisch zu bewerten, da sie eine Sichtbehinderung darstellen und ungünstig für die Verkehrssicherheit sind. Außerdem wird die Begegnungszone funktional behindert, was die Möglichkeit des flächigen Querens einschränkt. Ist eine hohe Stellplatznachfrage feststellbar, so spricht dies gegen die Errichtung einer Begegnungszone. Damit die Sichtbehinderung nicht zu groß ausfällt, empfiehlt die FSV die Stellplätze im Abstand von mindestens 0,60 m von der Fahrfläche abzusetzen. (FSV, 2016)

Bei einer erlaubten Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h sollte eine Sichtweite von mindestens 15 m eingehalten werden und bei 30 km/h mindestens 25 m. (Land Salzburg, Abteilung 6: Landesbaudirektion, 2014)

2.6 Ausdehnung der Begegnungszone

Die Länge der Begegnungszone hat grundsätzlich einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit, da bei zunehmender Länge die Bereitschaft die erlaubte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten sinkt. Das Land Salzburg empfiehlt Begegnungszonen bei erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h nicht über eine längere Strecke als 300 m zu planen und bei erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht länger als 500 m. (Land Salzburg, Abteilung 6: Landesbaudirektion, 2014)

Die FSV schreibt eine ideale Länge, welche zwischen 100 m und 500 m liegt, vor. Bei einer Überschreitung der empfohlenen maximalen Längen sollten bauliche Maßnahmen geführt werden, um die Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu sichern. Bei einer Unterschreitung der Länge von 100 m sollte geprüft werden, ob eine punktuelle Querungsstelle die bessere Wahl darstellt. Ausnahmen sind Plätze und platzartige Strukturen. (FSV, 2016)

2.7 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Aspekt in der Verkehrsplanung. Für die Planerinnen ergeben sich in Begegnungszonen neue Herausforderungen.

Gemäß FSV gibt es vier Aspekte, welche während der Planung zu beachten sind:

- „selbsterklärende“ Gestaltung der Begegnungszone

Dies beinhaltet vor allem eine klare Führung des Kfz-Verkehrs durch gestalterische Maßnahmen, um die unterschiedlichen Bereiche kontrastreich voneinander abzugrenzen.

- „Der flächige Aufenthalt der Fußgänger im Straßenraum und das flächige Queren“ (FSV, 2016)
Diese Faktoren bilden den eigentlichen Kern einer Begegnungszone. Für blinde und sehbehinderte Personen sollten jedoch definierte Querungsstellen geplant werden.
- „Gestaltung für Personen mit Sehbehinderung und blinde Personen“ (FSV, 2016)
Dazu zählen die bereits erwähnten kontrastreichen Bodenbeläge, aber auch zusätzliche taktile Bodenleitsysteme.
- „Gestaltung für Personen mit Gehbehinderungen“ (FSV, 2016)
Hier ist auf eine niveaugleiche Ausführung, Steigung von Rampen und Einhaltung von gesetzlichen Durchgangsbreiten zu achten. Zusätzlich ist ein barrierefreier Zugang zu ÖPNV Haltestellen zu gewährleisten. Dies beinhaltet Einstiegsmöglichkeiten in Fahrzeugbodenhöhe.

3 Methodik

Nun werden die wesentlichsten Planungspunkte aus dem vorherigen Kapitel herausgenommen und in einer Tabellenform (Tabelle 1) übersichtlich dargestellt. Sie dient zur besseren Vergleichbarkeit der einzelnen Begegnungszonen und soll im Anschluss ausgewertet werden. Die Tabelle 1 gliedert sich dabei in die drei Gruppen: Siedlungs- und Nutzungsstruktur, Verkehrsstruktur und Gestaltung. Außerdem wurde eine Gruppe für die Kosten zur Tabelle hinzugefügt, damit die Errichtungskosten der Begegnungszonen aufgestellt werden können. In der Tabelle 19 werden anschließend alle Grenzwerte für ein förderliches oder kritisches Merkmal definiert und auf Basis dessen wird die Qualität einer Begegnungszone über eine „Ja/Nein“ Systematik beschrieben. Dabei soll „Ja“ immer eine förderliche Ausprägung eines Merkmales bedeuten, während „Nein“ eine kritische Ausprägung beschreibt.

| | Merkmal | Ausprägung |
|--|---|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | [Ja, Nein] |
| | Nutzung | z. B.: Wohnen, Altstadtzentrum, ... |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | [Ja, Nein] |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | z. B.: Straße, Platz, Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | z. B.: Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | [Einbahn, Einbahn ausgenommen Rad, Zweirichtungsverkehr] |
| | Verkehrsaufkommen MIV | [Kfz/Tag] |
| | Verkehrsaufkommen Rad | [Rad/Tag] |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | [Fußgängerinnen/Tag] |
| | Anteil Fußgängerinnen | [%] |
| | öffentlicher Verkehr | z. B.: 1 Linie |
| Gestaltung | Kfz-Stellflächen | [Anzahl] |
| | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | [Ja, Nein] |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | [Ja, Nein] |
| | Länge Begegnungszone | [m] |
| | Fläche | [m ²] |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | z. B.: weiche bauliche Trennung durch Belagsänderung |
| Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | [Ja, Nein] | |

| | | |
|--|-----------------------------|--|
| | Barrierefreiheit vorhanden? | z. B.: Barrierefreiheit durch Blindenleitsysteme |
| | Kosten | [€] |
| | Kosten pro Quadratmeter | [€/m ²] |

Tabelle 1: Bewertungskriterien Allgemein

4 Inventarisierung und Bewertung der Begegnungszonen

Für die Inventarisierung wurden erste Informationen, wie zum Beispiel Verkehrszählungen oder Längen der Begegnungszonen, über eine Voruntersuchung im Internet festgestellt. Bei allen Begegnungszonen wurden auch physische Begehungen vor Ort gemacht, wobei die letzte Bestandsaufnahme am 4. Mai 2020 gemacht wurde. Die Begegnungszonen, welche nach dem 4. Mai 2020 eröffnet wurden, wurden daher nicht mehr in die Inventarisierung aufgenommen.

4.1 1., Rotenturmstraße

Die Rotenturmstraße erstreckt sich vom Schwedenplatz bis zum Stephansplatz und wurde Ende 2019 zur Begegnungszone umgebaut. Bei der Neugestaltung wurden Bäume, Schanigärten, Fontänenbrunnen, neue Sitzplätze und ein erweitertes Angebot an Fahrradabstellplätzen errichtet. Die innerörtliche Siedlungsstruktur und das hohe Fußgängerinnenaufkommen, bilden gute Voraussetzungen für eine Begegnungszone. Durch die gut besuchten Geschäfte und Gastronomien über den gesamten Streckenverlauf, besitzt die Rotenturmstraße einen flächendeckenden Querungsbedarf. Der Anteil der Fußgängerinnen am Gesamtverkehrsaufkommen beträgt 81%, was eine deutliche Dominanz der Fußgängerin zeigt. Neben Ladezonen und Taxiabstellplätzen sind vereinzelte Parkstreifen angeordnet. An diesen ist das Parken an Werktagen zwischen 8:00 – 18:00 Uhr und samstags von 8:00 – 12:00 Uhr nicht erlaubt. Außerhalb dieser Zeiten stellen die abgestellten Kfz-Fahrzeuge zwar eine Sichtbehinderung dar, es kann aber genug Abstand zu den Parkstreifen gehalten werden, wodurch eine ausreichende Sichtweite eingehalten wird. Bei der Einfahrt kommt es zu einer Anhebung der Fahrbahn, womit ein einheitliches Höhenniveau geschaffen wird. Die Fahrbahn wird durch die niveaugleichen Randsteine am Boden angedeutet. Der Bodenbelag der Fahrbahn ist aus grauem Asphalt, wodurch die Trennung von Fahrbahn und Seitenbereichen stärker wahrgenommen wird. Dabei wird die Wahl des Bodenbelags durch den Fiaker-Verkehr argumentiert, um die auftretenden Lasten aufnehmen zu können. Somit wird die Fahrbahn als ein Bereich für den fließenden Verkehr wahrgenommen, weswegen die Fußgängerinnen den Seitenbereich zum Gehen bevorzugen. Für die Barrierefreiheit wurden taktile Bodenmarkierungen gelegt. Die Haltestellen für die Buslinie 2a wurden für gehbehinderte Personen angehoben und erfüllen die Bedingungen für die Barrierefreiheit.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Baustruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts- und Zentrenbereich, Altstadt |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Sammelstraße, Einkaufsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 4650* |

Inventarisierung von Begegnungszonen in Wien und Potentialabschätzung

| | | |
|------------|--|--|
| | Verkehrsaufkommen Rad | 2050* |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | 29000* |
| | Anteil Fußgängerinnen | 81% |
| | öffentlicher Verkehr | Bus 2A |
| | Kfz-Stellflächen | Vorhanden |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 390 m ** |
| | Fläche | 9742 m ² *** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch asphaltierte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Taktile Bodenmarkierung |
| | Kosten | 11,1 Mio. € **** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 1139,40 €/m ² |

Tabelle 2: Bewertungskriterien Rotenturmstraße

* (Walk-space.at, 2015-2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

*** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

**** (Krutzler, 2019)

4.2 1., Herrengasse

Die Herrengasse wurde zusammen mit der Bankgasse, der Leopold-Figl-Gasse, der Fahngasse und der Wallnerstraße zu einer Begegnungszone umgebaut. Die Umbaukosten der 5235 m² großen Fläche betragen ca. 6 Millionen Euro. Jede Straße wurde bei dieser Bachelorarbeit getrennt betrachtet und die Gesamtkosten wurden flächenanteilmäßig aufgeteilt.

Die Herrengasse verbindet den Michaelerplatz mit der Freyung. Vom Michaelerplatz aus ist die Herrengasse mit 16 m breit genug, um eine Fahrbahn, Gastgärten und Seitenbereiche unterzubringen. Auf einer Seite der Straße befinden sich kleine Geschäfte und Gastronomien und auf der anderen Seite sind Regierungsgebäude und Museen zu finden. Durch die einseitige Anordnung der Geschäfte und Lokale mit Laufkundschaft, kann von keinem flächendeckenden Querungsbedarf ausgegangen werden. Die Straße wird sowohl von Kfz-Lenkerinnen als auch von Fußgängerinnen hauptsächlich in Längsrichtung genutzt. Der Bodenbelag der Fahrbahn ist aus grauem Beton und die Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen fühlt sich daher hart an. Aus diesem Grund bewegen sich die Fußgängerinnen lieber in den Seitenbereichen.

Richtung Freyung nimmt die Breite der Herrengasse auf 10 m ab. Ab der Ecke Bankgasse hat die Herrengasse die Eigenschaft einer Straße mit engem Querschnitt. In diesem Abschnitt wechselt der Bodenbelag der Fahrbahn von Beton auf gepflasterte Steine, welche auch für den Randweg verwendet werden. Durch den homogenen Bodenbelag und der nur mehr angedeuteten Fahrbahn mittels niveaugleicher Randsteine, wird die gesamte Breite von der Fußgängerin wahrgenommen.

| | Merkmal | Ausprägung |
|------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungszugs- | Siedlungs- und Baustruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts- und Zentrenbereich, Altstadt |

| | | |
|------------------|--|--|
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Sammelstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 2200* |
| | Verkehrsaufkommen Rad | 1400* |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | 10500* |
| | Anteil Fußgängerinnen | 74% |
| | öffentlicher Verkehr | Bus, 1A und 2A |
| | Kfz-Stellflächen | Ca. 3 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 430 m ** |
| | Fläche | 3265 m ² *** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch asphaltierte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Taktile Bodenmarkierung |
| | Kosten | 3,7 Mio. € **** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 1146,18 €/m ² |

Tabelle 3: Bewertungskriterien Herrengasse

* (Walk-space.at, 2015-2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

*** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

**** (Der Standard, 2016)

4.3 1., Bankgasse

Die Bankgasse ist eine kurze Erschließungsstraße und weist Merkmale einer Straße mit engem Querschnitt auf. Das Straßenniveau wird bei der Einfahrt angehoben und die Fahrbahn verjüngt sich, um eine optisch ansprechende Torwirkung zu erzielen. Die harte Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen führt jedoch dazu, dass Fußgängerinnen weiterhin die viel zu schmalen Seitenbereiche nutzen. Die grau betonierte Fahrbahn wird als Fläche für die Kfz-Lenkerin wahrgenommen.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts- und Zentrenbereich, Altstadt |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |

Inventarisierung von Begegnungszonen in Wien und Potentialabschätzung

| | | |
|------------|--|--|
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| | Kfz-Stellflächen | 0 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 60 m * |
| | Fläche | 401 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch asphaltierte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | 0,5 Mio. € *** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 1146,18 €/m ² |

Tabelle 4: Bewertungskriterien Bankgasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

*** (Der Standard, 2016)

4.4 1., Leopold-Figl-Gasse

Diese Gasse ist eine seitliche Erschließungsstraße der Herrengasse und hat einen engen Querschnitt. Die Fahrbahn wird nur leicht mit niveaugleichen Randsteinen angedeutet und hat denselben gepflasterten Bodenbelag wie die Seitenbereiche.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|---|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts- und Zentrenbereich, Altstadt |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| | Kfz-Stellflächen | 0 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 33 m * |
| | Fläche | 290 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Weiche Trennung durch homogenen Bodenbelag aus gepflasterten Steinen |

| | | |
|--|--|--------------------------|
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | 0,3 Mio. € *** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 1146,18 €/m ² |

Tabelle 5: Bewertungskriterien Leopold-Figl-Gasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

*** (Der Standard, 2016)

4.5 1., Fahngasse

Die Fahngasse ist eine breite Erschließungsstraße zur Herrengasse. Mittig befindet sich ein Zugang zur U3-Station Herrengasse, sowie zylindrischen Sitzmöglichkeiten aus schwarzem Naturstein. Es gibt eine Fahrbahn, welcher durch niveaugleiche Randsteine angedeutet wird. Der Bodenbelag der Fahrbahn besteht aus gepflasterten Steinen und führt deshalb zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts- und Zentrenbereich, Altstadt |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Nein |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Platz |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | U3 Station |
| Kfz-Stellflächen | 0 | |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 62 m * |
| | Fläche | 982 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Weiche Trennung durch gepflasterte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | 1,1 Mio. € *** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 1146,18 €/m ² |

Tabelle 6: Bewertungskriterien Fahngasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

*** (Der Standard, 2016)

4.6 1., Wallnerstraße

Die Wallnerstraße wird nur durch die Fahngasse erschlossen und ist eine Sackgasse. Grundsätzlich hat sie die Eigenschaft einer Straße mit engem Querschnitt. Die Straße besteht aus einem homogenen, gepflasterten Bodenbelag, wodurch es zu keiner Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen kommt. Da die Straße relativ kurz und schmal ist, bietet sie keinen Platz für weitere Gestaltungsmaßnahmen. Durch den sehr kurzen Streckenabschnitt und der Eigenschaft einer Sackgasse, stellt sich die Frage, ob es hier überhaupt zu einer Begegnung zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen kommt und somit eine Begegnungszone sinnvoll ist.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bbauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts- und Zentrenbereich, Altstadt |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Sackgasse |
| | Verkehrsführung | Zweirichtungsverkehr |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| | Kfz-Stellflächen | 0 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 30 m * |
| | Fläche | 296 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Keine Andeutung der Fahrbahn; homogener, gepflasterter Bodenbelag |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | 0,3 Mio. € *** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 1146,18 €/m ² |

Tabelle 7: Bewertungskriterien Wallnerstraße

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

*** (Der Standard, 2016)

4.7 1., Maysedergasse

Die Maysedergasse erschließt die Kärtnerstraße mit dem Albertinaplatz. Am Anfang der Begegnungszone wird die Höhe der Fahrbahn angehoben und der Belag wechselt auf gepflasterte Steine. Die Seitenbereiche werden von den durchgehenden Parkstreifen von der Fahrbahn getrennt. Durch diese harte Abgrenzung werden die Fußgängerinnen in die Seitenbereiche gedrängt und es kommt zu einer Einschränkung der Sichtweite, was nicht förderlich für die Verkehrssicherheit ist. Außerdem wird ein Queren der Straße durch die Parkstreifen behindert und dies schränkt die flächendeckende Querung innerhalb der kurzen Begegnungszone so ein, dass nur am Anfang und am Ende gequert werden kann. Dies widerspricht der Idee einer Begegnungszone.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Baustruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts-/Zentrenbereich, Altstadt |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Nein |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Sackgasse |
| | Verkehrsführung | Zweirichtungsverkehr |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| | Kfz-Stellflächen | 12 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 78 m * |
| | Fläche | 1123 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch Parkstreifen; gepflasterte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | k.a. |
| | Kosten pro Quadratmeter | k.a. |

Tabelle 8: Bewertungskriterien Maysedergasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

4.8 1., Führichgasse

Die Begegnungszone Führichgasse erstreckt sich parallel zum Helmut-Zilk-Platz und bietet Abstellplätze für bis zu sieben Fiaker. Wegen des Fiaker-Verkehrs musste der Bodenbelag der Fahrbahn aus Beton hergestellt werden, um die Abnutzung und damit die Erhaltungskosten niedrig zu halten. Über die gesamte Länge der Begegnungszone erstreckt sich der Helmut-Zilk-Platz, welcher nicht betreten werden darf. Somit liegt kein flächendeckender Querungsbedarf vor, da die Geschäfte nur auf der gegenüberliegenden Seite des Platzes vorzufinden sind. Die Torwirkung fällt hier sehr schwach aus, da es zu keinem wechselnden Bodenbelag kommt und die Rampe für die niveaugleiche Höhe von der Fahrbahn und Seitenbereich viel zu flach ausfällt. Die Elemente in der Begegnungszone sorgen für eine lineare Führung und sorgen somit nicht für eine Geschwindigkeitsreduktion.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Geschäfts-/Zentrenbereich, Altstadt |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Nein |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | 7 Fiaker-Abstellplätze |
| Gestaltung | Kfz-Stellflächen | 3 |
| | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Nein |
| | Länge Begegnungszone | 68 m * |
| | Fläche | 862 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch asphaltierte/betonierte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Nein |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | k.a. |
| | Kosten pro Quadratmeter | k.a. |

Tabelle 9: Bewertungskriterien Führichgasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

4.9 3., Landstraßer Hauptstraße/Rochusplatz

Von der Erdbergstraße kann auf die Begegnungszone des Rochusplatzes eingefahren werden. Direkt angrenzend befindet sich der hoch frequentierte Rochusmarkt. Durch die Umwidmung zu einer Begegnungszone, wird mehr Platz für den Rochusmarkt frei und das flächige Queren wird für Fußgängerinnen ermöglicht. Die Fahrbahn besteht aus Asphalt und die Trennung zum Seitenbereich wird über niveaugleiche Randsteine und über Steinkugeln, welche die Funktion einer Leitplanke übernehmen, erzielt. Die Fahrbahn ist sehr linear und somit führt die Gestaltung zu keiner Geschwindigkeitsreduktion.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| Kfz-Stellflächen | 0 | |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Nein |
| | Länge Begegnungszone | 63 m * |
| | Fläche | 604 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch asphaltierte Fahrbahn und leitplankenähnlichen Objekte |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Nein |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Taktile Bodenmarkierung mit Querungshilfe |
| Kosten | Kosten | k.a. |
| | Kosten pro Quadratmeter | k.a. |

Tabelle 10: Bewertungskriterien Landstraßer Hauptstraße/Rochusplatz

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

4.10 5., Wehrgasse

Die Wehrgasse ist eine Erschließungsstraße mit engem Querschnitt und hatte vor dem Umbau das Problem, viel zu wenig Platz für Fußgängerinnen ermöglichen zu können. An der Straße im Wohngebiet sind zwei Gastgärten und ein Kindergarten gelegen.

Inventarisierung von Begegnungszonen in Wien und Potentialabschätzung

Was stark auffällt ist das Vorhandensein von Kfz-Parkstreifen, die Plätze für 14 Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Die parkenden Autos versperren an der engen Straße nicht nur die Sicht, sie verdrängen die Fußgängerinnen auch wieder an den viel zu schmalen Randbereich der Straße. Die gesamte Straße wurde aus grauem Asphaltbodenbelag hergestellt, wodurch sie intuitiv als Kfz-Fahrbahn erkannt wird. Fahrbahn und Seitenbereiche werden durch niveaugleiche Randsteine angedeutet, was für eine Begegnungszone mit engem Querschnitt nicht empfohlen wird. Gerade hier sollte die Bewegung der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen im Mischverkehr erfolgen und jede leichte Andeutung der Trennung führt zu einer Aufhebung des Mischverkehrs. Zur Portalwirkung gibt es bei der Einfahrt eine Rampe zur niveaugleichen Höhe. Zur Geschwindigkeitsreduktion wird die Fahrbahn nicht linear ausgeführt, sondern weist eine kurvige Führung auf.

Anstelle von Parkstreifen hätte es hier das Potential gegeben, mehr Raum für Fußgängerinnen zu schaffen. Ein Verzicht der Andeutung der Fahrbahn wäre vorteilhaft und der Bodenbelag sollte aus einem homogenen, gepflasterten Bodenbelag bestehen.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 1500* |
| | Verkehrsaufkommen Rad | 240* |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | 1800* |
| | Anteil Fußgängerinnen | 51% |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| | Kfz-Stellflächen | 14 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Nein |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 150 m ** |
| | Fläche | 1360 m ² *** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung wegen angedeuteter Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | 300.000 € **** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 220,59 €/m ² |

Tabelle 11: Bewertungskriterien Wehrgasse

* (Walk-space.at, 2015-2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

*** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

**** (ORF, 2015)

4.11 6., Schleifmühlbrücke

Die Schleifmühlbrücke ist, mit 30 m Länge, die kürzeste untersuchte Begegnungszone in dieser Arbeit. Sie befindet sich genau zwischen der starkbefahrenen linken und rechten Wienzeile. Bei der Einfahrt gibt es eine Anrampung sowie einen Belagswechsel auf bunte gepflasterte Steine, um eine gute Torwirkung zu erzielen. Die Fahrbahn wird durch niveaugleiche Randsteine angedeutet und dient zur Orientierung für die Fußgängerinnen und Kfz-Lenkerinnen. Durch die hellen und bunten Pflastersteine führt die Gestaltung der Begegnungszone zu einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau. Die Straße hat taktile Bodenmarkierungen für sehbehinderte Personen, mit einer punktförmigen Querungshilfe am Kreuzungsbereich. Direkt angrenzend an die Begegnungszone liegt der Naschmarkt, welcher ein Frequenzbringer ist. Der Fußgängerinnenanteil am Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei 87%. Ein flächendeckender Querungsbedarf ist an der kurzen Begegnungszone somit gegeben.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Platz |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Zweirichtungsverkehr |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 980* |
| | Verkehrsaufkommen Rad | 280* |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | 8200* |
| | Anteil Fußgängerinnen | 87% |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| Kfz-Stellflächen | 0 | |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 30 m ** |
| | Fläche | 572 m ² *** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Weiche Trennung durch gepflasterte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Taktile Bodenspur mit Querungshilfe bei den Ampeln |
| Kosten | Kosten | 120.000 € **** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 209,94 €/m ² |

Tabelle 12: Bewertungskriterien Schleifmühlbrücke

* (Walk-space.at, 2015-2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

*** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

**** (ORF, 2015)

4.12 6./7., Mariahilferstraße West

Die Mariahilferstraße ist eine hoch frequentierte Einkaufsstraße, welche ein vielseitiges Angebot an Geschäften auf beiden Seiten beherbergt. Durch die durchgehende beidseitige Nutzung, ist ein flächendeckender Querungsbedarf, über die gesamte Länge der Mariahilferstraße, zu verzeichnen. Die gesamte Mariahilferstraße ist eingeteilt in zwei Begegnungszonen und eine dazwischen liegende Fußgängerinnenzone.

Der westlich gelegene Abschnitt streckt sich von der Kaiserstraße bis zur Andreasgasse. Die Einfahrt ist mit Barrikaden versehen, welche im Sinne der Torwirkung umfahren werden müssen. Die gesamte Fläche ist mit hellen, großformatigen Pflastersteinen belegt. Fahrbahn und seitliche Bereiche sind durch niveaugleiche Randsteine angedeutet. In der Straße ist eine großzügige Anzahl an Sitzmöglichkeiten und Bäumen angelegt, welche nochmals die seitlichen Bereiche von der Fahrfläche abgrenzen. Durch die durchdachte und offene Gestaltung wird die Fahrbahn von den Fußgängerinnen als erweiterte Verkehrsfläche angenommen. Eine taktile Bodenmarkierung ist vorhanden und bietet punktuelle Querungshilfen an.

| Merkmal | | Ausprägung |
|---------------------------------|--|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Sammelstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 2300* |
| | Verkehrsaufkommen Rad | 3300* |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | 51000* |
| | Anteil Fußgängerinnen | 90% |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| | Kfz-Stellflächen | 0 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 460 m ** |
| | Fläche | 14622 m ² *** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Weiche Trennung durch gepflasterte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Taktile Bodenkennzeichnung mit stellenweiser Querungshilfe |
| Kosten | Kosten | 7,4 Mio. € **** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 509,18 €/m ² |

Tabelle 13 : Bewertungskriterien Mariahilferstraße West

* (Walk-space.at, 2015-2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

*** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

**** (Die Grünen, 2013), Gesamtkosten auf die Fläche, Begegnungszone West/Ost, Fußgängerzone und Otto-Bauer-Gasse aufgeteilt

4.13 6., Otto-Bauer-Gasse

Die Otto-Bauer-Gasse ist für Kfz-Fahrzeuge nur von einer Seite zugänglich, da die andere Seite zur Mariahilferstraße versperrt ist. Nur Fußgängerinnen und Fahrradfahrerinnen gelangen von der Otto-Bauer-Gasse zur Mariahilferstraße. Der Bodenbelag der Straße besteht aus hellen gepflasterten Steinen. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen erfolgt über niveaugleiche Randsteine. Parkstreifen für insgesamt 15 Kfz-Fahrzeuge schränken die Sichtweite und den Straßenquerschnitt ein, wodurch die Fußgängerinnen wieder an den Rand gedrängt werden. Jedoch wird, durch die ruhige Verkehrslage und der gepflasterten Fahrbahn, die Fahrbahn als erweiterte Fläche für die Fußgängerin wahrgenommen. Die Fahrfläche hat genug Raum, um einen erforderlichen Abstand von 0,60 m zu den parkenden Autos einzuhalten. Somit kann von einer ausreichenden Sichtweite ausgegangen werden.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Sackgasse |
| | Verkehrsführung | Zweirichtungsverkehr |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| Kfz-Stellflächen | 15 | |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 124 m * |
| | Fläche | 1661 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Weiche Trennung durch gepflasterte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | 766.205 € *** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 461,29 €/m ² |

Tabelle 14: Bewertungskriterien Otto-Bauer-Gasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

*** (Die Grünen, 2013), Gesamtkosten auf die Fläche, Begegnungszone West/Ost, Fußgängerzone und Otto-Bauer-Gasse aufgeteilt

4.14 6./7., Mariahilferstraße Ost

Die östlich gelegene Begegnungszone der Mariahilferstraße beginnt bei der Kirchengasse und verläuft bis zum Museumsquartier. Hier setzen sich alle wesentlichen Merkmale, der in der bereits erläuterten westlich gelegenen Begegnungszone, fort. Der Abschnitt ist jedoch mit 740 m Länge deutlich länger als die von der FSV empfohlene maximale Länge. Mit zunehmender Länge sinkt die Bereitschaft der Kfz-Lenkerin, die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Sammelstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 1100* |
| | Verkehrsaufkommen Rad | 3800* |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | 57000* |
| | Anteil Fußgängerinnen | 92% |
| | öffentlicher Verkehr | 13A, Bushaltestelle angehoben |
| | Kfz-Stellflächen | 0 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 740 m ** |
| | Fläche | 19855 m ² *** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Weiche Trennung durch gepflasterte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Taktile Bodenkennzeichnung mit stellenweiser Querungshilfe |
| | Kosten | 10,1 Mio. € **** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 509,18 €/m ² |

Tabelle 15: Bewertungskriterien Mariahilferstraße Ost

* (Walk-space.at, 2015-2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

*** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

**** (Die Grünen, 2013), Gesamtkosten auf die Fläche, Begegnungszone West/Ost, Fußgängerzone und Otto-Bauer-Gasse aufgeteilt

4.15 8., Lange Gasse und Hugo-Bettauer-Platz

Die Begegnungszone in der Langegasse liegt zwischen der Josefstädterstraße und dem Hugo-Bettauer-Platz. In dem 130 m langen Abschnitt befinden sich zwei Supermärkte, kleine Geschäfte und Gastronomien. Auf dem 13 m breiten Querschnitt sind markierte Stellplatzflächen für insgesamt fünf Kfz-Fahrzeuge vorhanden, welche abwechselnd links und rechts von der Fahrbahn gelegen sind. Durch die abwechselnde Position wird zumindest die lineare Führung der Straße aufgehoben. Die parkenden Fahrzeuge versperren jedoch die Sicht für die Kfz-Lenkerin und nehmen viel Platz im Seitenbereich ein. Dank des hellen, gepflasterten Bodenbelags der Fahrbahn, wird jedoch die gesamte Straße von den Fußgängerinnen wahrgenommen und genutzt.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|---|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Baustruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| Kfz-Stellflächen | 5 | |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Ja |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 130 m * |
| | Fläche | 1554 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Weiche Trennung durch gepflasterte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Ja |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| | Kosten | 620.000 € *** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 398,92 €/m ² |

Tabelle 16: Bewertungskriterien Langeasse/Hugo-Battauer-Platz

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

*** (ORF, 2018)

4.16 12., Reschgasse

Die Reschgasse verbindet den Meidlinger Markt mit der Meidlinger Hauptstraße. Bei der Begehung fiel sofort die hohe Anzahl an Kfz-Stellplätzen auf. Insgesamt 19 Stellplätze für Kfz-Fahrzeuge konnten gezählt werden. Diese versperren die Sicht und bilden eine Abgrenzung zum Seitenbereich. Die Fahrbahn wird nicht auf dasselbe Niveau des Seitenbereichs angehoben, wodurch die Trennung besonders hart ausfällt. Bei der Einfahrt gibt es keine baulichen Maßnahmen, um über eine Portalwirkung zu einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau zu verleiten.

In der Reschgasse sind kleine Geschäfte und Gastronomien an beiden Seiten untergebracht, welche einen flächendeckenden Querungsbedarf erzeugen.

| Merkmal | | Ausprägung |
|---------------------------------|--|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Baustruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 2000* |
| | Verkehrsaufkommen Rad | 300* |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | 8500* |
| | Anteil Fußgängerinnen | 79% |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| | Kfz-Stellflächen | 19 |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Nein |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Nein |
| | Länge Begegnungszone | 200 m ** |
| | Fläche | 2113 m ² *** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch nichtangehobene und asphaltierte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Nein |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| Kosten | Kosten | k.a. |
| | Kosten pro Quadratmeter | k.a. |

Tabelle 17: Bewertungskriterien Reschgasse

* (Walk-space.at, 2015-2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

*** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

4.17 19., Probusgasse

Die Probusgasse befindet sich im 19. Bezirk und ist außerhalb einer geschlossenen Siedlungsstruktur gelegen. Die Straße erschließt Wohngebäude und Gasthöfe und endet beim Pfarrplatz der katholischen Kirche St. Jakob. Die Straße hat einen sehr engen Querschnitt und hat wenig Platz für seitliche Fußgängerinnenbereiche. Trotz der engen breite sind einige Kfz-Stellplätze zu finden, welche den Querschnitt weiter einengen. Bei vorbeifahrenden Fahrzeugen müssen Fußgängerinnen in die Parklücken ausweichen. Der Bodenbelag der Fahrbahn ist aus Asphalt und die sehr lineare Führung führt nicht zu einer Geschwindigkeitsreduktion.

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|--|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bauungsstruktur ist geschlossen | Nein |
| | Nutzung | Wohnen |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgängerinnen | k.a. |
| | Anteil Fußgängerinnen | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Keiner |
| Kfz-Stellflächen | 19 | |
| Gestaltung | Sichtfelder von min. 15 m gegeben? | Nein |
| | Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Ja |
| | Länge Begegnungszone | 255 m * |
| | Fläche | 1097 m ² ** |
| | Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereichen | Harte Trennung durch asphaltierte Fahrbahn |
| | Die Gestaltung führt zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau | Nein |
| | Barrierefreiheit vorhanden? | Nein |
| Kosten | Kosten | 130.000 € *** |
| | Kosten pro Quadratmeter | 118,51 €/m ² |

Tabelle 18: Bewertungskriterien Probusgasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

** (Bundesministerium für Digitalisierung, 2020)

*** (ORF, 2018)

5 Beurteilung und Diskussion der Ergebnisse

Um die wesentlichen Merkmale der untersuchten Begegnungszonen besser zu bewerten, wurde eine übersichtliche Bewertungstabelle (Tabelle 19) erstellt, welche Grenzwerte für kritische und förderliche Merkmale liefert. Die Werte dieser Tabelle wurden schon in Kapitel 2 vorgestellt und richten sich nach den Richtlinien.

| Kriterien | Kritisch | Förderlich |
|---|---|---|
| Siedlungs- und Bauungsstruktur | Offene Bauungsstruktur | Geschlossene Bauungsstruktur |
| Fußgängerinnen- und Radfahrerinnenanteil | <20% des DTV | Mindestens 20% des DTV, optimal sind Werte ab 50% |
| Querungsbedarf | Nur an bestimmten Stellen | Auf der gesamten Fläche |
| DTV | >ca. 18.000 – 20.000 Kfz/Tag abhängig vom Anteil des NMV | <15.000 Kfz/Tag |
| Kfz-Stellflächen | >3 Stellflächen pro 100 m ² | Keine Stellflächen |
| Torwirkung am Ein- bzw. Ausgang | Keine räumliche oder optische Abgrenzung | Siedlungsstruktur unterstützt räumliche Wirkung, optische und bauliche Torwirkung |
| Länge der Begegnungszone | Länge >300 m Ausdehnung über mehrere Straßenzüge | <300 m Länge, konzentriert auf eine Straße oder Platz |
| Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereich | „harte“ optische und bauliche Trennung von Fahrfläche und Seitenbereich | Einheitlicher Bodenbelag, weiche Trennung von Fahrfläche und Seitenbereich |
| Sichtfelder | Sichtweite <15 m | Sichtweite >15 m |

Tabelle 19: Aufschlüsselung der kritischen und förderlichen Merkmale

In der Tabelle 20 ist übersichtlich dargestellt, wie die Bewertungskriterien von den einzelnen Begegnungszonen erfüllt werden. Dabei wird auf eine „Ja/Nein“ Systematik zurückgegriffen, wobei „Ja“ immer eine förderliche Ausprägung eines Merkmales bedeutet, während „Nein“ eine kritische Ausprägung beschreibt.

Fünf von den siebzehn untersuchten Begegnungszonen haben mindestens sieben förderliche Merkmale erfüllt. Auf der anderen Seite konnten zwei Begegnungszonen gerade einmal drei förderliche Kriterien erfüllen.

Allerdings ist zu erwähnen, dass durch die „Ja/Nein“ Systematik eine gewisse Unschärfe in der qualitativen Bewertung zustande kommt. Beispielsweise werden nach Tabelle 19 Begegnungszonen mit einer Länge von mehr als 300 m als kritisch bewertet. Allerdings können für große Längen Maßnahmen gesetzt werden, um den negativen Auswirkungen entgegenzuwirken. Diese Maßnahmen werden in der „Ja/Nein“ Systematik nicht erfasst. Somit werden argumentierbare kritische Merkmale trotzdem weiterhin als kritisch bewertet.

Beim Merkmal „Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereich“ wurde bei der Bewertung darauf Rücksicht genommen, ob es sich um eine gewöhnliche Begegnungszone oder eine Begegnungszone mit schmalen Querschnitt handelt. Bei Begegnungszonen mit schmalen Querschnitt ist dieses Kriterium schon bei einer leichten Andeutung der Fahrbahn nicht erfüllt, während bei Begegnungszonen mit breitem Querschnitt eine Andeutung zulässig ist.

| Gruppe | Siedlungs- und Nutzungsstruktur | | Verkehrsstruktur | | | Gestaltung | | | | Anzahl erfüllter Kriterien |
|---|---------------------------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------------|----------------------------------|---------------|--|------------------|----------------------------|
| | Geschlossene Bebauungsstruktur | Flächiger Querungsbedarf | NMV Anteil >20% | < 15.000 Kfz/Tag | Keine Kfz-Stellflächen | optische und bauliche Torwirkung | < 300 m Länge | Weiche Trennung von Fahrfläche und Seitenbereich | Sichtweite >15 m | |
| 1., Rotenturmstraße | Ja | Ja | Ja | Ja | Nein | Ja | Nein | Nein | Ja | 6 von 9 |
| 1., Herrengasse | Ja | Ja | Ja | Ja | Nein | Ja | Nein | Nein | Ja | 6 von 9 |
| 1., Bankgasse | Ja | Ja | - | - | Ja | Ja | Ja | Nein | Ja | 6 von 7 |
| 1., Leopold-Figl-Gasse | Ja | Ja | - | - | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 7 von 7 |
| 1., Fahrengasse | Ja | Nein | - | - | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 6 von 7 |
| 1., Wallnerstraße | Ja | Ja | - | - | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 7 von 7 |
| 1., Maysedergasse | Ja | Nein | - | - | Nein | Ja | Ja | Nein | Ja | 4 von 7 |
| 1., Führichgasse | Ja | Nein | - | - | Nein | Nein | Ja | Nein | Ja | 3 von 7 |
| 3., Landstraßer Hauptstraße | Ja | Ja | - | - | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | 5 von 7 |
| 5., Wehrgasse | Ja | Ja | Ja | Ja | Nein | Ja | Ja | Nein | Nein | 6 von 9 |
| 6., Schleifmühlbrücke | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 9 von 9 |
| 6., Otto-Bauer-Gasse | Ja | Ja | - | - | Nein | Ja | Ja | Ja | Ja | 6 von 7 |
| 8., Lange Gasse/ Hugo-Bettauer-Platz | Ja | Ja | - | - | Nein | Ja | Ja | Ja | Ja | 6 von 7 |
| 12., Reschgasse | Ja | Ja | Ja | Ja | Nein | Nein | Ja | Nein | Nein | 5 von 9 |
| 6./7., Mariahilferstraße West (Andreasgasse - Kaiserstraße) | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Nein | Ja | Ja | 8 von 9 |
| 6./7., Mariahilferstraße Ost (Museumsquartier - Kirchengasse) | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Nein | Ja | Ja | 8 von 9 |
| 19., Probusgasse | Nein | Ja | - | - | Nein | Ja | Ja | Nein | Nein | 3 von 7 |

Tabelle 20: Bewertungskriterien Übersicht

In der Tabelle 20 fällt auf, dass die Kriterien der Gruppe „Siedlungs- und Nutzungsstruktur“ sowie „Verkehrsstruktur“ von einem großen Teil der untersuchten Begegnungszonen erfüllt werden, während die Kriterien der Gruppe „Gestaltung“ seltener erfüllt werden.

Der überwiegende Teil der untersuchten Begegnungszonen konnte einen argumentierbaren, flächendeckenden Querungsbedarf aufweisen. Das Vorhandensein von vielen Lokalen und Geschäften im Erdgeschoß und eine beidseitige Anordnung sind dabei förderlich. Bei Straßen mit engem Querschnitt ist automatisch von einem flächendeckenden Querungsbedarf auszugehen, weil die Fahrbahn von den Fußgängerinnen über die gesamte Länge mitbenutzt werden sollte.

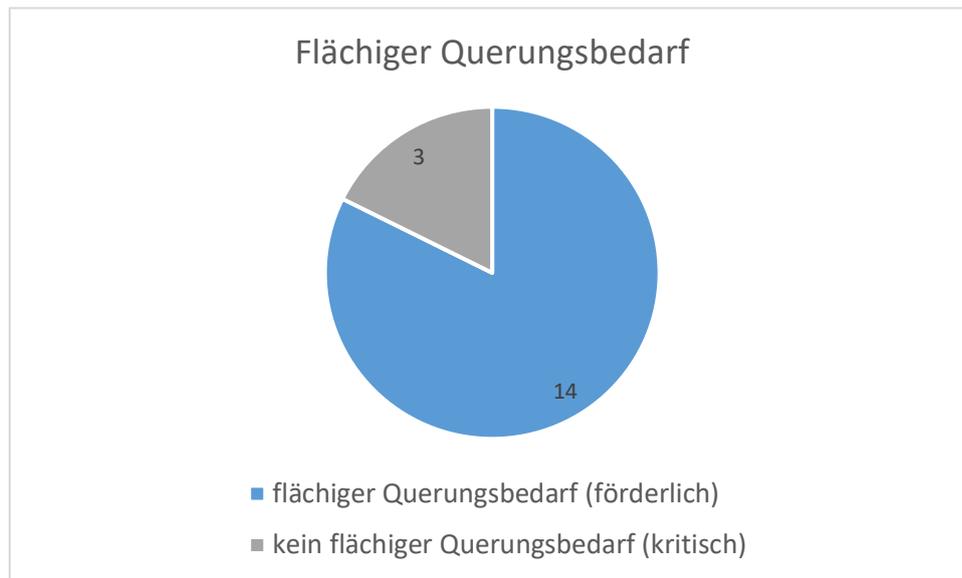


Abbildung 1: Statistik - flächiger Querungsbedarf

Bei den gestalterischen Anforderungen fällt auf, dass neun Begegnungszonen eine harte Trennung zwischen Kfz-Fahrfläche und Seitenbereich haben. Diese Trennung ist oft dadurch gekennzeichnet, dass sich die Fahrbahn zu stark vom Seitenbereich abgrenzt. Dies war durch kontrastreiche Bodenbeläge oder hindernde Elemente, wie Kfz-Stellflächen, zwischen Fahrbahn und Seitenbereich zu argumentieren. Bei Straßen mit engem Querschnitt wird das Kriterium der Art der Trennung noch kritischer betrachtet. Hier sind durchgehende, homogene Bodenbeläge zu empfehlen und es sollte keine Andeutung einer Trennung gemacht werden. Es ist zu erwarten, dass durch zu hohe, räumliche Abgrenzung die Passantinnen wieder in den, oft zu schmalen, Seitenbereich gedrängt werden, da sie intuitiv die Fahrbahn als Bereich für den Kfz-Verkehr wahrnehmen.

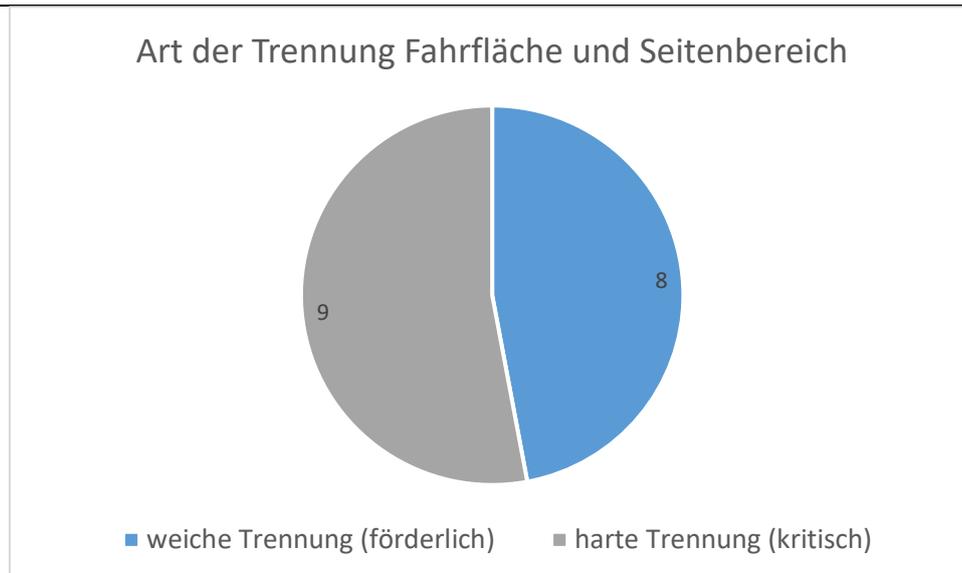


Abbildung 2: Statistik - Art der Trennung Fahrfläche und Seitenbereiche

Bei knapp mehr als der Hälfte der untersuchten Begegnungszonen konnten Kfz-Stellplätze vorgefunden werden. Grundsätzlich sind solche Stellplätze als negatives Merkmal zu beurteilen, da sie die Sicht versperren und die Querungsmöglichkeit für Fußgängerinnen behindern. Bei sieben Begegnungszonen kann ein ausreichender Abstand zu den parkenden Fahrzeugen gehalten werden, wodurch die Sichteinschränkung zumindest reduziert werden kann. Einige Begegnungszonen haben die Stellplätze zusätzlich seitlich abwechselnd entlang der Fahrbahn angeordnet. Durch diese geschickte Anordnung kann eine gerade Linienführung unterbrochen werden, was zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau führt.

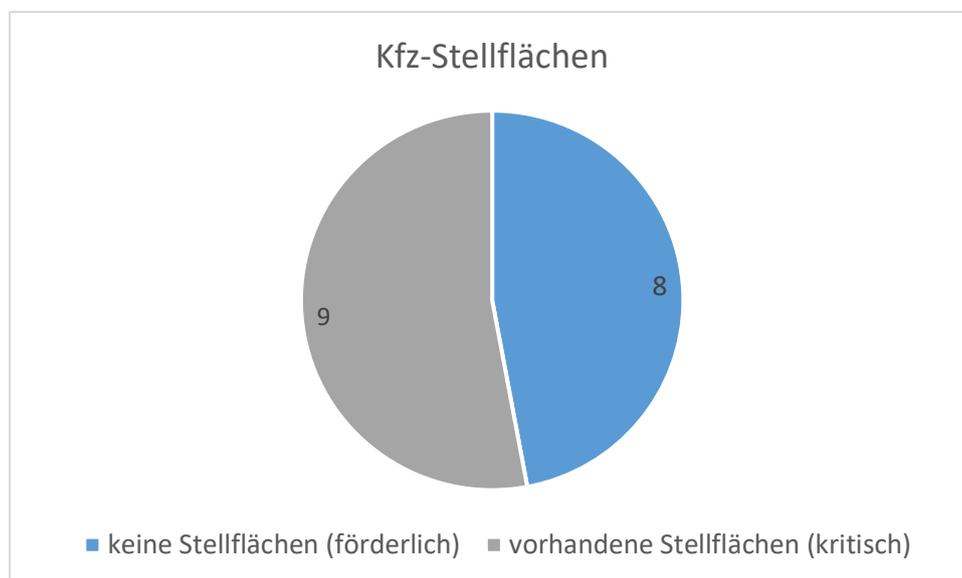


Abbildung 3- Statistik – Kfz-Stellflächen

Die Gestaltung einer Torwirkung wird von dem überwiegenden Anteil der Begegnungszonen berücksichtigt. Dabei wird immer eine Rampe verwendet, welche auf das höher liegende Straßenniveau führt. Manche Begegnungszonen haben zusätzlich einen Belagswechsel, welcher den Effekt der Torwirkung nochmals verstärkt.

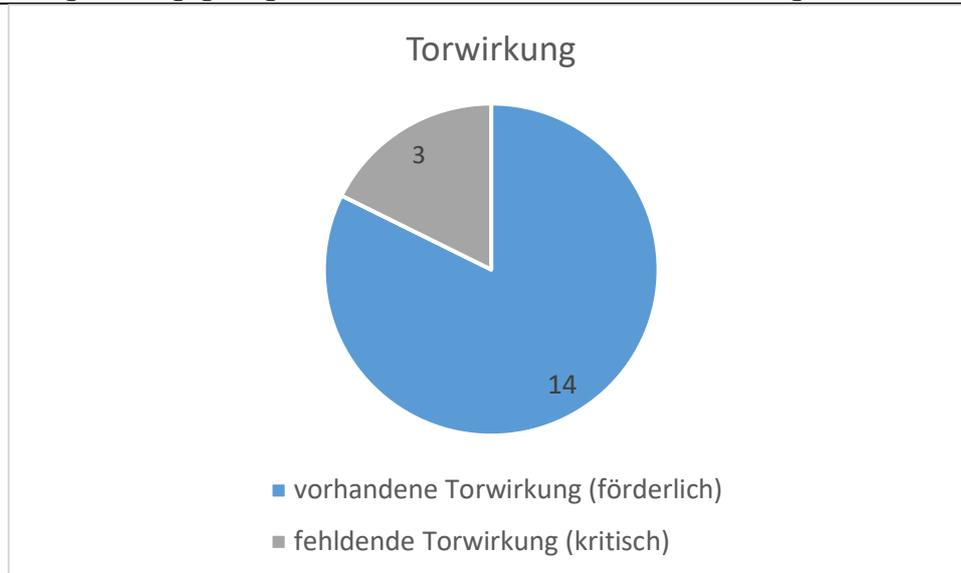


Abbildung 4: Statistik - Torwirkung

Die Verkehrsstatistik zeigt den DTV von MIV, Radfahrerinnen und Fußgängerinnen an den untersuchten Begegnungszonen. Generell gab es ein hohes Fußgängerinnenaufkommen und der DTV des MIV fiel sehr gering aus. Positive Werte sind jene, wo der Fußgängerinnenanteil zumindest mehr als 20% ist – Werte über 50% gelten als optimal. Wenig überraschend ist, dass bei der Mariahilferstraße, Rotenturmstraße und Herrngasse eine starke Dominanz des Fußgängerinnenaufkommens zu sehen ist. Auch die Schleifmühlbrücke bekommt durch den Naschmarkt viele Fußgängerinnenanteile. Die Wehrgasse hat als Straße im Wohngebiet ein geringeres Fußgängerinnenaufkommen von 51%, liegt aber somit noch im optimalen Bereich.

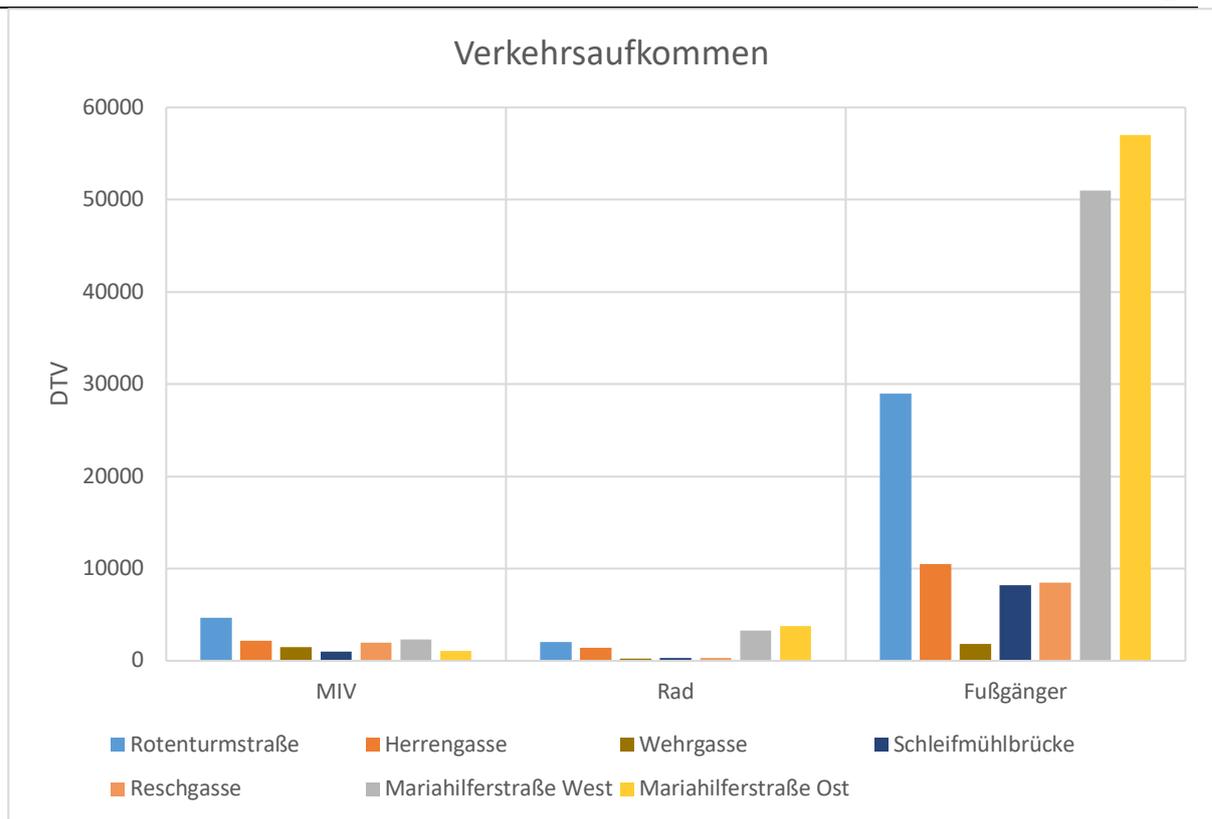


Abbildung 5: Statistik - Verkehrsaufkommen

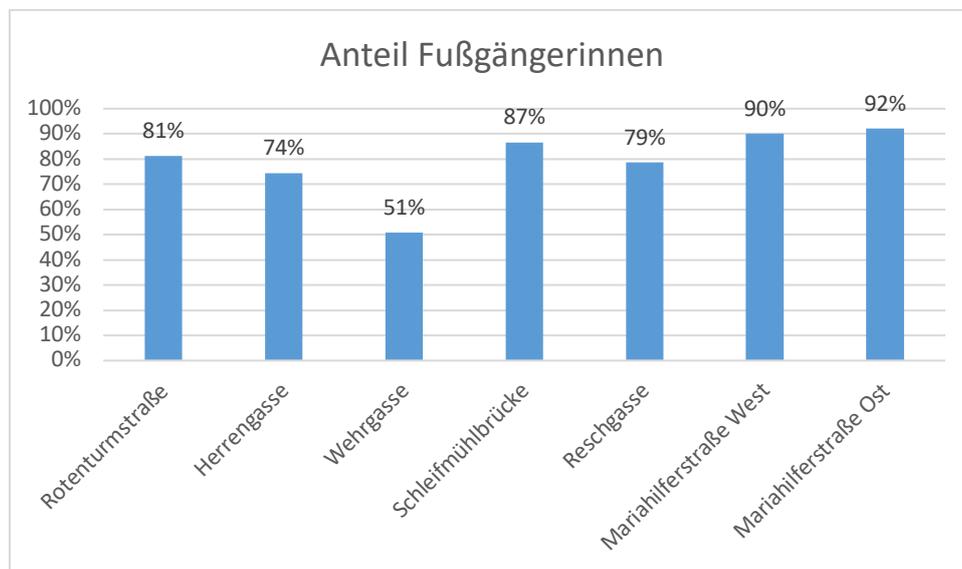


Abbildung 6: Statistik – Anteil Fußgänger

Der überwiegende Teil der Begegnungszonen hat eine sehr kurze Straßenlänge von unter 100 m. Die Rotenturmstraße, Herrengasse und Mariahilferstraße sind jedoch sogar länger als die empfohlenen 300 m Länge. Bei zu großen Längen besteht die Gefahr, dass die Bereitschaft, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten, sinken könnte. Da aber genau bei diesen Straßen ein sehr hoher Fußgängerinnenanteil besteht, dürfte diese Gefahr gemindert werden. Bei sehr kurzen Begegnungszonen unter 100 m sollte geprüft werden, ob eine punktförmige Querungshilfe sinnvoller wäre. Dabei müssen Bankgasse, Leopold-Figl-Gasse, Fahngasse und Wallnerstraße in Kombination mit der Herrengasse

Inventarisierung von Begegnungszonen in Wien und Potentialabschätzung

betrachtet werden, da diese zusammenhängen. Für die Schleifmühlbrücke wird, weil sie als platzförmige Struktur betrachtet werden kann, keine Mindestlänge empfohlen. Maysedergasse und Führichgasse werden hier kritisch betrachtet, da sie eine kurze Länge haben und einen mangelnden flächendeckenden Querungsbedarf vorweisen.

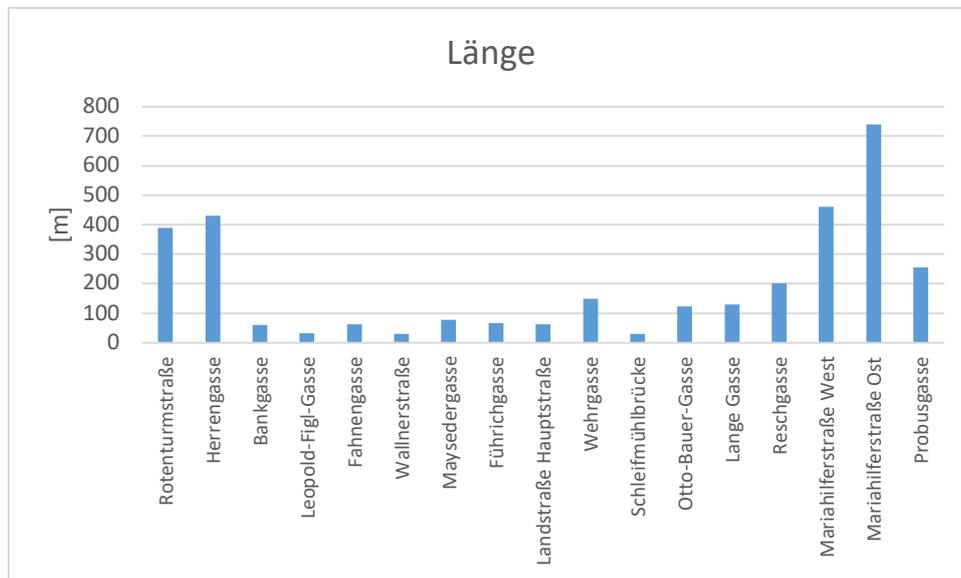


Abbildung 7: Statistik - Länge

Zuletzt werden noch die Errichtungskosten pro Quadratmeter für die untersuchten Begegnungszonen diskutiert. Besonders groß waren die Errichtungskosten bei der Rotenturmstraße und der Herrengasse, mit über 1.100 €/m². Die hohen Kosten lassen sich durch die aufwändige Gestaltung erklären. Allerdings sind die Kosten für die Mariahilferstraße, welche ebenfalls eine aufwändig gestaltete Begegnungszone ist, mit ca. 500 €/m² viel geringer ausgefallen. Besonders niedrig sind die Kosten bei der Wehrgasse, Schleifmühlbrücke und Probusgasse. Diese Straßen weisen auch geringe Gestaltungsansprüche auf, da lediglich die Fahrbahn auf das Gehsteigniveau angehoben wurde.

Die ermittelten Durchschnittskosten befinden sich bei 500 €/m². Dieser Wert wird für die Potentialabschätzung für neue Begegnungszonen angesetzt.

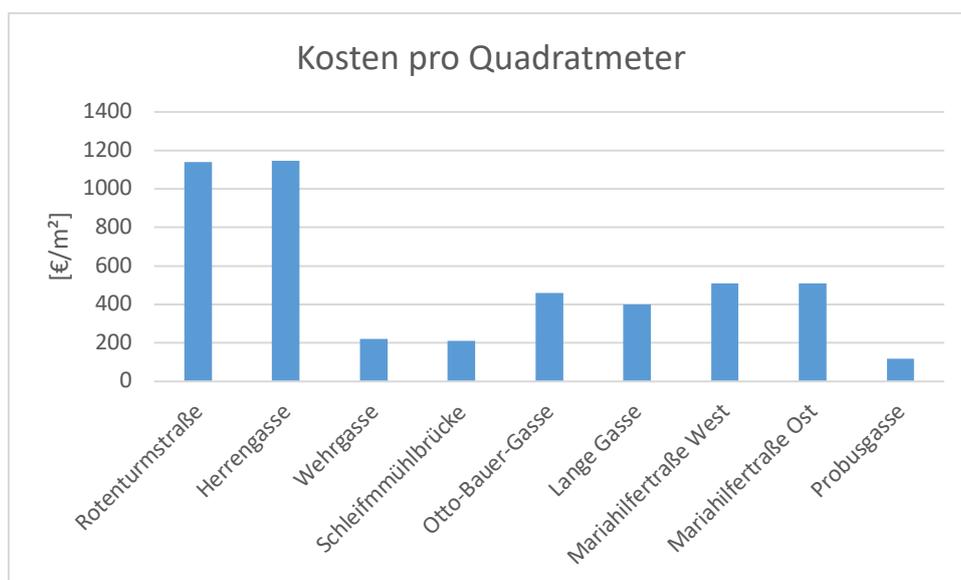


Abbildung 8: Statistik – Kosten pro Quadratmeter

6 Potentialabschätzung

6.1 Kriterien

Um das Potential beurteilen zu können, ob eine Straße zu einer Begegnungszone umgewidmet werden soll, kann die Tabelle 20 zur Orientierung genutzt und die Kriterien der „Siedlungs- und Nutzungsstruktur“ sowie der „Verkehrsstruktur“ herangezogen werden. Die Merkmale für die Gestaltung einer Begegnungszone sind erst relevant, wenn es um die Umsetzung geht. Hierfür kann eine Abschätzung getroffen werden, wie die Gestaltungsmaßnahmen räumlich umgesetzt werden.

Bei der Voruntersuchung kann festgestellt werden, in welcher Siedlungs- und Bebauungsstruktur sich die Straße befindet. Geschlossene Bebauungsstrukturen, oft mit Quartierfunktion, bilden ideale Voraussetzungen für eine Begegnungszone. Auch der flächendeckende Querungsbedarf kann ein zuverlässiges Argument für eine Begegnungszone sein. Dieses Kriterium wurde vom überwiegenden Teil der untersuchten Begegnungszonen erfüllt und stellt ein wichtiges Kriterium dar. Weiteres kann festgelegt werden, ob die Straße eine überregionale Durchleitfunktion für den Verkehr hat. Dies resultiert oft in einem hohen DTV an Fahrzeugen. Da bei Begegnungszonen die Kfz-Stellplätze ein kritisches Merkmal darstellen, sollte auch im Vorfeld geklärt werden, ob ein großer Stellplatzdruck vorhanden ist.

Während der Covid-19 Pandemie im Jahr 2020, hat die Stadtregierung Wien temporäre Begegnungszonen geschaffen, um mehr Raum für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen zu schaffen. Dabei wurden Straßen ausgewählt, deren Gehsteige so schmal waren, dass der empfohlene Sicherheitsabstand von 1 m nicht eingehalten werden kann. Außerdem wurde identifiziert, wo besonders viele Über-65-Jährige wohnen, da diese Personen Risikogruppen darstellen. Diese Straßen wurden bei der Auswahl der untersuchten Straßen mitberücksichtigt.

6.2 Untersuchte Straßen

6.2.1 3., Landstraßer Hauptstraße

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|-----------------------------------|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße |
| | Art der Straße | Geschäftsstraße |
| | Verkehrsführung | Zweirichtungsverkehr |
| | Verkehrsaufkommen MIV | 13.000* |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgänger | 20.000* |
| | Anteil Fußgänger | 60,6 % |
| | öffentlicher Verkehr | Bus, 74A, Intervall 10 Minuten |
| Gestaltung | Länge der angenommenen Begegnungszone | 650 m ** |
| | Angenommene Fläche | 11690 m ² ** |
| | Geschätzte Kosten | 5,85 Mio.€ |

| | | |
|--|-------------------------------------|----------------------|
| | Angenommene Kosten pro Quadratmeter | 500 €/m ² |
|--|-------------------------------------|----------------------|

Tabelle 21: Bewertungskriterien Landstraßer Hauptstraße

* (Leth & Frey, 2020)

** (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

Die Landstraßer Hauptstraße ist eine bedeutende Geschäftsstraße, die durch den 3. Bezirk verläuft. Die Straße liegt in einer geschlossenen Siedlungsstruktur und ihre innerörtlichen Straßenzüge bringen gute Voraussetzungen für eine Begegnungszone. An der Straße sind viele Unternehmen und Geschäfte gelegen, welche zusammen mit dem Rochusmarkt ein erhöhtes Fußgängerinnenaufkommen erzeugen und einen flächendeckenden Querungsbedarf begründen. Auch das Verkehrsaufkommen überschreitet nicht die empfohlenen 15.000 Kfz pro Tag und der Fußgängerinnenanteil liegt über den geforderten 50%. Die Fahrfläche weist im Durchschnitt eine Breite von 11,6 m auf und gliedert sich in zwei Fahrstreifen, zwei Fahrradspuren sowie zwei Parkstreifen. Die durchschnittliche Breite des Gehsteiges beträgt ca. 5,8 m, hat jedoch auch Stellen mit weitaus weniger Breite. Besonders am Rochusmarkt ist das Lichtraumprofil für Fußgängerinnen durch Mistkübel und Verkehrsschilder stark eingeschränkt.

Es fällt außerdem auf, dass die Querschnittsgestaltung nicht im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen steht. Die Fahrfläche ist fast doppelt so groß wie die des Gehsteiges. Hier lässt sich ein Potential zur Umgestaltung der Straße ablesen. Es bietet sich an, den Gehsteig zu verbreitern und mehr Grün- und Beschattungsmöglichkeiten zu erzeugen. Statt den Straßenraum mit parkenden Kfz-Fahrzeugen zu besetzen, kann durch diese Maßnahmen mehr Platz für Fußgängerinnen geschaffen werden. Im nachfolgenden Bild wird eine mögliche Umgestaltung der Landstraße im Bereich des Rochusmarktes gezeigt.

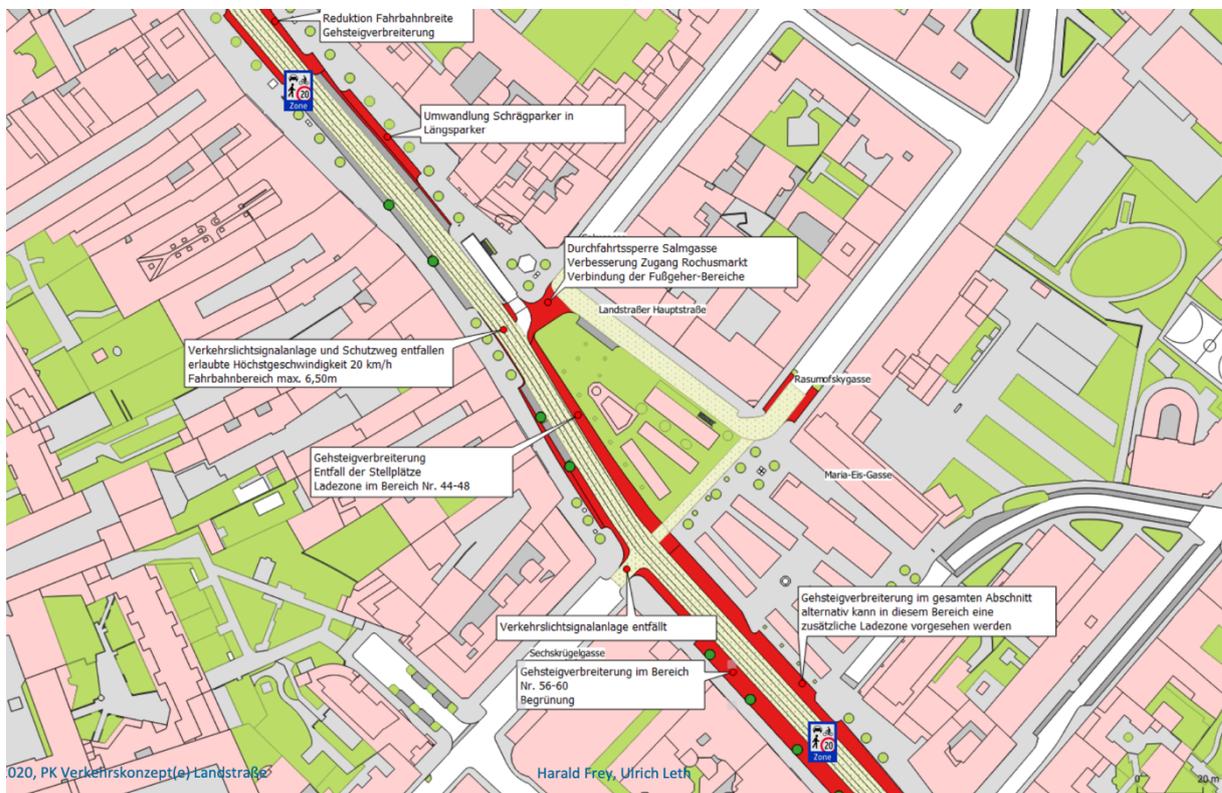


Abbildung 9: Umgestaltung der Landstraßer Hauptstraße (Leth & Frey, 2020)

6.2.2 8., Florianigasse

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|------------------------------|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Bebauungsstruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn ausgenommen Rad |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgänger | k.a. |
| | Anteil Fußgänger | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | Bus |
| Gestaltung | Länge der angenommenen Begegnungszone | 750 m * |
| | Angenommene Fläche | 6.600 m ² * |
| | Geschätzte Kosten | 3,3 Mio. € |
| | Angenommene Kosten pro Quadratmeter | 500 €/m ² |

Tabelle 22: Bewertungskriterien Florianigasse

* (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

Die Florianigasse befindet sich im 8. Wiener Gemeindebezirk Josefstadt. Sie beginnt gegenüber dem Wiener Rathaus an der Landesgerichtsstraße und endet am Uhlplatz. Der Bereich zwischen Skodagasse und Landesgerichtsstraße wurde wegen der Covid-19 Pandemie zur temporären Begegnungszone erklärt, da die schmalen Gehsteige das Einhalten des erforderlichen Mindestabstandes nicht möglich machen. Der Straßenquerschnitt besteht aus zwei Gehsteigen, zwei Parkstreifen und einer Fahrbahn in nur eine Richtung (Einbahn).

In der Florianigasse sind mehrere Gastronomien und Cafés angesiedelt. Diese haben Schanigärten auf den Parkstreifen angemietet, um den Gästen eine Sitzmöglichkeit im Freien zu ermöglichen.

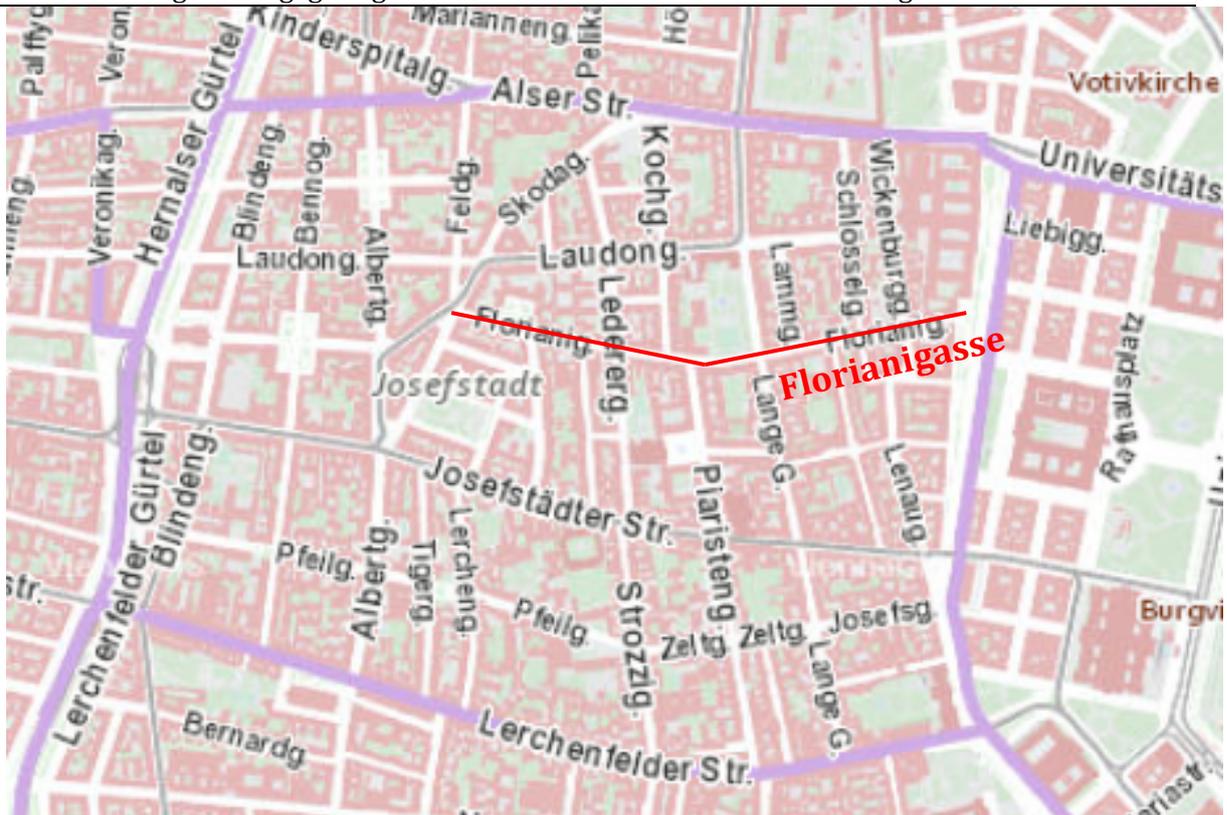


Abbildung 10: Karte Florianigasse ((Stadt Wien/Stadtplan, 2020) 06.12.2020, 16:12 Uhr)

Bei genauer Betrachtung lässt sich der Bereich, welcher von dem Gürtel, Alserstraße, Landesgerichtsstraße und Josefstädter Straße eingegrenzt wird, zu einem Superblock zusammenfassen. Der Durchzugsverkehr kann außerhalb des Blocks geführt werden und innerhalb kann mehr Raum für die Bewohnerinnen geschaffen werden. Durch die zentrale Lage und die Erschließung zum Schönbornpark und Schlesingerplatz, kann die Florianigasse als attraktiver Treffpunkt für das örtliche Grätzel genutzt werden. Somit bringt die geschlossene Siedlungsstruktur weitere förderliche Merkmale für die Umgestaltung zu einer permanenten Begegnungszone.

Die Umgestaltung würde eine Gehsteigverbreiterung über die Kfz-Stellplätze verlangen, um so mehr Platz für Begrünungen, Schanigärten und weitere Sitzmöglichkeiten zu erlauben. Die Länge von 750 m überschreitet die empfohlene Länge von 300 m, weshalb zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung empfohlen werden. Hierfür kann beispielsweise im Bereich des Schönbornparks eine weitere Torwirkung erzeugt werden, um die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrerin aufrecht zu erhalten.

6.2.3 5., Rüdigerasse

| | Merkmal | Ausprägung |
|---------------------------------|--|------------------------------|
| Siedlungs- und Nutzungsstruktur | Siedlungs- und Baustruktur ist geschlossen | Ja |
| | Nutzung | Wohnen |
| | flächendeckender Querungsbedarf? | Ja |
| Verkehrsstruktur | Art der Begegnungszone | Straße mit engem Querschnitt |
| | Art der Straße | Erschließungsstraße |
| | Verkehrsführung | Einbahn |
| | Verkehrsaufkommen MIV | k.a. |

| | | |
|------------|---------------------------------------|------------------------|
| | Verkehrsaufkommen Rad | k.a. |
| | Verkehrsaufkommen Fußgänger | k.a. |
| | Anteil Fußgänger | k.a. |
| | öffentlicher Verkehr | keinen |
| Gestaltung | Länge der angenommenen Begegnungszone | 300 m * |
| | Angenommene Fläche | 2.000 m ² * |
| | Geschätzte Kosten | 1,0 Mio. € |
| | Angenommene Kosten pro Quadratmeter | 500 €/m ² |

Tabelle 23: Bewertungskriterien Rüdigergasse
 * (Stadt Wien/Stadtplan, 2020)

Die Rüdigergasse befindet sich im 5. Bezirk und erschließt Wohngebäude auf einer Länge von 300 m. Die Straße besitzt insgesamt einen sehr engen Straßenquerschnitt, welcher aus zwei Parkstreifen, einer Fahrbahn (Einbahn) und zwei sehr engen Gehwegen gebildet wird. Um die Erschließung von der Schönbrunner Straße bis zur rechten Wienzeile für Fußgängerinnen zu verbessern, kann eine Begegnungszone errichtet werden.

Zu den Umsetzungsmaßnahmen zählen die Beseitigung von Kfz-Stellplätzen und eine großflächige Gehsteigverbreiterung. Die gesamte Fläche wird auf ein Straßenhöhenniveau angehoben und die Fahrfläche sollte keinesfalls angedeutet werden. Wichtig ist die Wahl des Bodenbelags auf helle, großformatige Pflastersteine, welche homogen über die gesamte Begegnungszone verlegt werden. Die gestalterischen Elemente sollten so geplant werden, dass sie keine Sichtbehinderung darstellen und eine lineare Führung des Kfz-Verkehrs verhindern, um das Geschwindigkeitsniveau gering zu halten. So können beispielsweise Schanigärten, öffentliche Sitzmöglichkeiten oder Begrünungen Raum für Fußgängerinnen schaffen und gleichzeitig die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenkerin aufrechterhalten.

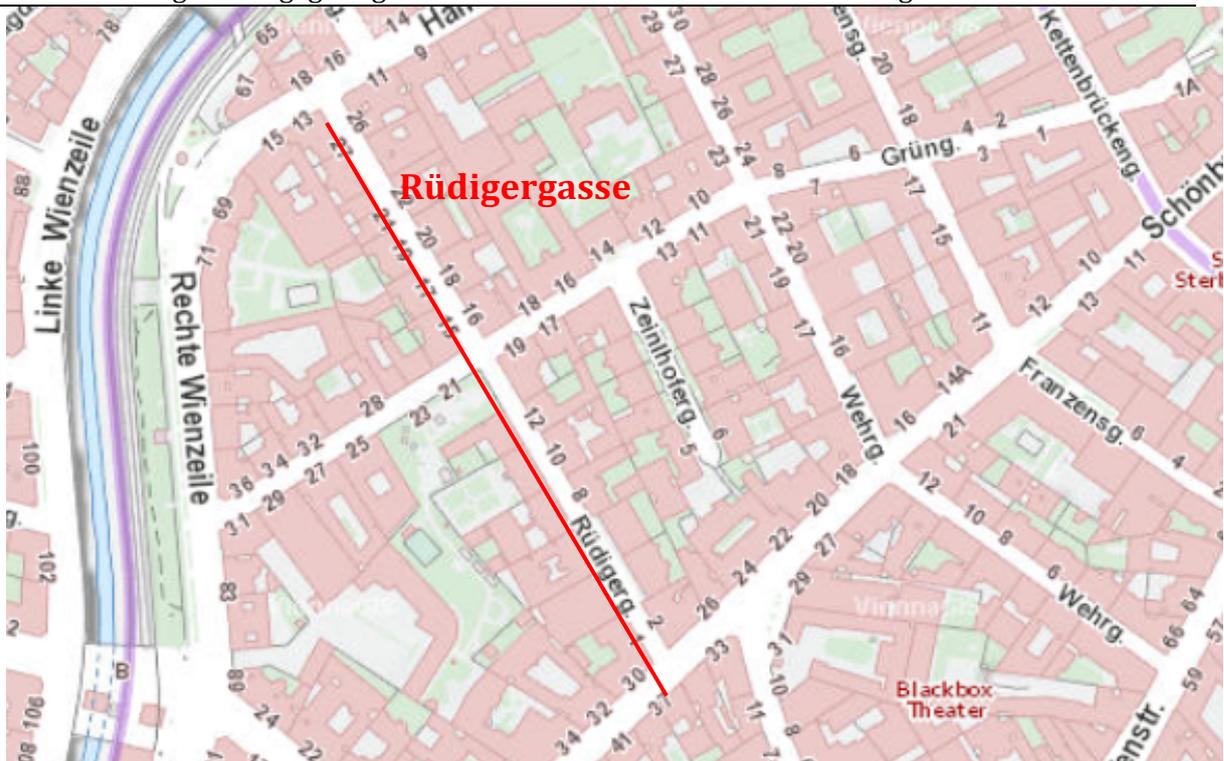


Abbildung 11: Karte Rüdigersasse (Stadt Wien/Stadtplan, 2020) 06.12.2020, 16:15 Uhr)

7 Fazit

Im Zuge dieser Bachelorarbeit wurden insgesamt 17 Begegnungszonen untersucht und Potentialabschätzungen für weitere Straßen, zur Umgestaltung zu einer Begegnungszone, geführt.

Die untersuchten Begegnungszonen zeigen, dass ihre räumliche Lage, die vorhandene Nutzungsstruktur und die vorhandene Verkehrsstruktur förderliche Merkmale begründen konnten. Dies ist vor allem in der Tabelle 20 übersichtlich zu erkennen. Allerdings zeigten die untersuchten Begegnungszonen auch, dass die Kriterien der gestalterischen Anforderungen mangelhaft berücksichtigt werden. Besonders das Kriterium der „Art der Trennung von Fahrfläche und Seitenbereich“ konnte seltener erfüllt werden. Dies lag oft an einer zu starken Abgrenzung durch Randsteine oder der falschen Wahl eines kontrastreichen Bodenbelags.

Für eine bessere Umsetzung werden Hilfestellungen, für die gestalterischen Anforderungen von Begegnungszonen, empfohlen. Diese Hilfestellungen können der Behörde und der Planerin zur Verfügung gestellt werden. Als Vorzeigeprojekt kann das Planungstool für den Radverkehr in Luxemburg genannt werden, welches vom Büro komobile entwickelt wurde. Hier werden über ein Onlineportal Eingangsparameter eines Bestandes eingetragen und als Output werden empfohlene Maßnahmen für die Umgestaltung angezeigt. Dies soll der noch unerfahrenen, lokalen Behörde die Planung erleichtern. Mehr Informationen zu diesem Tool gibt es unter <https://veloplängen.lu>.

8 Literaturverzeichnis

§ 76c StVO. (31. März 2013). Abgerufen am 30. September 2020 von <https://www.jusline.at/gesetz/stvo/paragraf/76c>
 Bundesministerium für Digitalisierung. (April 2020). Katalog Begegnungszone Wien; WFS GetFeature (SHP). Wien.

- Der Standard. (1. Dezember 2016). *"Wiener Herrengasse ist nun Begegnungszone"*. Abgerufen am Juli 2020 von <https://www.derstandard.at/story/2000048601624/wiener-herrengasse-ist-nun-begegnungszone>
- Die Grünen. (2. Dezember 2013). *"Das kostet die Mariahilferstraße neu"*. Abgerufen am Mai 2020 von <https://archivwien.gruene.at/stadtplanung/das-kostet-die-mariahilfer-strasse-neu>
- FSV, Ö. (1. Juli 2016). "Arbeitspapier 27 - Einsatzkriterien für Begegnungszonen". Karls gasse 5, 1040 Wien, Österreich.
- Hofer, F. (April 2016). "Begegnungszonen in Österreich, Analyse ausgewählter Beispiele anhand qualitativer Kriterien". BOKU Wien, Österreich.
- Krutzler, D. (14. November 2019). *"Rotenturmstraße ist Wiens elfte Begegnungszone"*. Abgerufen am Juli 2020 von <https://www.derstandard.at/story/2000111068993/rotenturmstrasse-ist-wiens-elfte-begegnungszone>
- Land Salzburg, Abteilung 6: Landesbaudirektion. (März 2014). "Leitfaden Begegnungszone". Salzburg, Österreich.
- Leth, U., & Frey, H. (Februar 2020). "Evaluierung Verkehrskonzept Landstraße". Gußhausstraße 30/2, 1040 Wien.
- ORF. (7. April 2015). *"Baustart für neue Begegnungszonen"*. Abgerufen am Juli 2020 von <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2703847/>
- ORF. (26. März 2018). *"Wien bekommt neue Begegnungszonen"*. Abgerufen am Juli 2020 von <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2903021/>
- Stadt Wien. (2020). *"Begegnungszonen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung"*. Abgerufen am 30. April 2020 von <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/begegnungszonen.html>
- Stadt Wien/Stadtplan. (2020). *Stadtplan*. Von <https://www.wien.gv.at/stadtplan/> abgerufen
- Walk-space.at. (2015-2020). *"Begegnungszonen in Österreich"*. Abgerufen am April 2020 von <http://www.begegnungszonen.or.at/>