

Bachelorarbeit

Evaluierung der corona-bedingten temporären Begegnungszonen und Straßenöffnungen am Beispiel Wien

Christian Pitt

pitt.christian@gmail.com

Matr. Nr. 01526139

Datum: 27.10.2021

Betreuer: Univ.Ass. Dipl.-Ing. Ulrich Leth

Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit thematisiert die verkehrsberuhigenden Maßnahmen, die im Zuge der Corona-Krise eingerichtet wurden. Es wird ein Hauptaugenmerk auf die gestalterische Umsetzung und Nutzung von temporären Begegnungszonen der Stadt Wien gelegt. Drei von ihnen wurden anhand einer durchgeführten Verkehrszählung genauer untersucht. Die dargestellten Ergebnisse rechtfertigen die Aussage, dass die Nutzung der temporären Begegnungszonen nicht im gewünschten Maß erfolgt ist. Gestalterische Mängel und Vorschläge zur Verbesserung der temporären Begegnungszonen werden im Detail vorgestellt und diskutiert.

1 COVID-19-Pandemie und Notwendigkeit zur Einrichtung von Ausweichzonen für FußgeherInnen im öffentlichen Raum

Die COVID-19-Pandemie und in Folge die Corona-Krise stellte die Politik weltweit vor zahlreichen gesellschaftspolitischen Herausforderungen. Massive Einschnitte in das Alltagsleben wurden in vielen Ländern beschlossen. Darunter zählten auch weitreichende Ausgangsbeschränkungen für die gesamte Bevölkerung. In Österreich gab es unter anderem von den zuständigen Stellen eine Aufforderung Sozialkontakte einzuschränken und im besten Falle

gänzlich zu unterbinden.¹ Wo immer dies nicht möglich war, sollte ein Mindestabstand von einem Meter zu Mitmenschen eingehalten werden.²

Gerade in Wien, aufgrund der hohen baulichen Dichte und dem begrenzten Platzangebot, führte dies dazu, dass die Forderung nach einem Meter Mindestabstand oftmals nicht erfüllt werden konnte. Verschärfend kam hinzu, dass Grün- und Freiräume im Stadtgebiet nicht gleichmäßig verteilt sind.³ Ausweichraum musste geschaffen werden. Die Stadt Wien öffnete daher 20 Straßen für FußgeherInnen⁴ und richtete darüber hinaus insgesamt 26 temporäre Begegnungszonen im gesamten Stadtgebiet ein.⁵

Nun stellt sich die Frage, ob die gewählten Ausführungen der Stadt Wien, und hier speziell die temporären Begegnungszonen, einen Beitrag zur Lösung der angeführten Probleme geleistet haben, wie hoch die Akzeptanz zur Benützung eben dieser war, und ob es etwaige Verbesserungen zu den gewählten Umsetzungen gibt.

2 Erfordernis zur Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen am Beispiel der Stadt Wien

Allgemein gesehen haben Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor allem eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Stadtverkehr zum Ziel. Darunter zählen unter anderem eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und der Bewegungssicherheit von FußgeherInnen und Radfahrenden.⁶

Im Zuge der Corona-Krise waren dagegen andere Zielsetzungen im Vordergrund. Aufgrund der Aufforderung das eigene Zuhause nur mehr aus triftigen Gründen⁷ zu verlassen und der Wegfall von so gut wie allen Freizeitaktivitäten (Schließung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen), blieben nur sehr wenige Freizeitbeschäftigungen für den Großteil der Bevölkerung übrig. Das Spaziergehen war eine davon.

Um jedoch nicht das eigentliche Ziel der Ausgangsbeschränkungen zu konterkarieren, nämlich das Unterbinden von sozialen Kontakten bzw. das Abstandhalten zu anderen, wurde von der Politik in Wien versucht den FußgeherInnen mehr Platz im öffentlichen Raum einzuräumen. Außerdem sollte der öffentliche Raum attraktiver gestaltet werden, um der Bevölkerung

¹ Vgl. Bundeskanzleramt Österreich: Weitere Maßnahmen gegen Ausbreitung des Coronavirus, in: Bundeskanzleramt der Republik Österreich, 10.03.2020, <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/nachrichten-der-bundesregierung/2020/weitere-massnahmen-gegen-ausbreitung-des-coronavirus.html> (abgerufen am 19.10.2021).

² Vgl. Bundeskanzleramt Österreich: Coronavirus, in: Bundeskanzleramt der Republik Österreich, 02.03.2020, <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/nachrichten-der-bundesregierung/2020/coronavirus.html> (abgerufen am 19.10.2021); siehe entsprechende Verordnung: Verordnung des Bundesministers für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz gemäß § 2 Z 1 des COVID-19-Maßnahmengesetzes, StF: BGBl. II Nr. 98/2020

³ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung: Fachpapier Stadtplanung: 02 Covid-19 und die Wiener Stadtplanung, in: Fachpapier Stadtplanung, Heft 2, 2020, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008581.pdf>, S. 4.

⁴ Vgl. Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: Ludwig/Hebein/Hanke: Nächstes großes Corona-Maßnahmenpaket der Stadt Wien präsentiert, in: OTS.at, 09.04.2020, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200409_OTS0183/ludwighebeinhanke-naechstes-grosses-corona-massnahmenpaket-der-stadt-wien-praesentiert (abgerufen am 19.10.2021).

⁵ Vgl. VIENNA.AT - Vienna Online: Temporäre Begegnungszonen in vier Wiener Bezirken verlängert, in: vienna.at, 08.09.2020, <https://www.vienna.at/temporaere-begegnungszonen-in-vier-wiener-bezirken-verlaengert/6731396> (abgerufen am 19.10.2021).

⁶ Vgl. Hügel, Stefan: Dritte als Betroffene verkehrsberuhigender Maßnahmen: Schriften zum Öffentlichen Recht, Band 609, Berlin, Deutschland: Duncker & Humblot, 1991, S. 15f.

⁷ siehe entsprechende Verordnung: Verordnung des Bundesministers für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz gemäß § 2 Z 1 des COVID-19-Maßnahmengesetzes, StF: BGBl. II Nr. 98/2020

zumindest ein Maß an Erholung im Alltag zu gewähren. Speziell in Gebieten mit sehr dichter Bebauung, engen Gehsteigen und wenigen Grün- und Freiflächen war dies von besonderer Bedeutung.⁸

Rasche Lösungen waren gefordert, die ohne großen Aufwand und Planungen durchführbar waren. Eine davon war die sukzessive Öffnung von 20 Straßenzügen in Wien für FußgeherInnen ab Mitte April 2020.⁹ Dafür war eine Gesetzesänderung in Form einer Novelle der Straßenverkehrsordnung nötig, die es FußgeherInnen erlaubte, Fahrbahnen zu benützen, die für den Fahrzeugverkehr gesperrt wurden.¹⁰ Weiterhin erlaubt waren unter anderem das Fahrradfahren und das Befahren in Folge des Zu- und Abfahrens.

Eine andere Lösung bestand in der Errichtung temporärer Begegnungszonen. In der ersten Ausbauphase Anfang April 2020 waren dies nur neun¹¹. Bis Sommer wurden 26 im gesamten Stadtgebiet eröffnet¹², die dann Schritt für Schritt wieder rückgebaut wurden, bis Anfang November nur mehr drei temporäre Begegnungszonen übrig geblieben sind.¹³

3 Lösungen in anderen Städten

Die Corona-Krise ist eine globale Krise, die so gut wie alle Länder und Städte weltweit betrifft. Obwohl im Ländervergleich die gesetzten Maßnahmen und Einschränkungen doch sehr unterschiedlich in ihrer Tragweite und Umsetzung waren, gab es nichtsdestotrotz in vielen Städten Konsens über die gestiegene Bedeutung von FußgeherInnen im öffentlichen Raum. Über die gesetzten verkehrstechnischen Lösungen, und hierbei insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr, soll im Folgenden ein kleiner Überblick gegeben werden.

Melbourne (Australien) hat Parkplätze für KFZ (Kraftfahrzeuge) entfernt, um frei gewordenen Raum FußgeherInnen zur Verfügung zu stellen.¹⁴

Straßen in Vancouver (Kanada) wurden für FußgeherInnen und RadfahrerInnen geöffnet, und es wurde ein Fahrverbot für Stanley Park, einem Naherholungsgebiet in Vancouver, ausgesprochen.¹⁵

In Amsterdam (Niederlande) wurden Gehwege eingerichtet, in denen das Fortbewegen nur in einer Richtung erlaubt war. Außerdem wurden Straßen für den motorisierten Verkehr

⁸ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2020, S. 8.

⁹ Vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Erste Fußgängerstraßen in Wien - Ministerin Gewessler freut sich über mehr Platz, in: OTS.at, 09.04.2020, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200409_OTS0124/erste-fussgaengerstrassen-in-wien-ministerin-gewessler-freut-sich-ueber-mehr-platz (abgerufen am 19.10.2021).

¹⁰ Vgl. § 76 Absatz 11 der StVO 1960 i. d. F. v. 5.4.2020

¹¹ Vgl. Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien, 2020.

¹² Vgl. VIENNA.AT - Vienna Online, 2020.

¹³ Vgl. Österreichischer Rundfunk: Temporäre Begegnungszonen verlängert, in: wien.ORF.at, 31.10.2020, <https://wien.orf.at/stories/3073806/> (abgerufen am 19.10.2021).

¹⁴ Vgl. Dunning, Richard/Alexander Nurse: The surprising availability of cycling and walking infrastructure through COVID-19, in: Town Planning Review, 2021, doi:10.3828/tpr.2020.35, S. 4; vgl. Jacks, Timna: Car parks out, footpaths and cycling lanes in as city prepares for post-COVID commuters, in: The Age, 07.05.2020, <https://www.theage.com.au/national/victoria/car-parks-out-footpaths-and-cycling-lanes-in-as-city-prepares-for-post-covid-commuters-20200507-p54qrp.html> (abgerufen am 19.10.2021).

¹⁵ Vgl. Dunning/Nurse, 2021, S. 4; vgl. Schmunk, Rhianna: Cars to be banned from Stanley Park to encourage physical distancing, in: CBC News, 07.04.2020, <https://www.cbc.ca/news/canada/british-columbia/stanley-park-vancouver-physical-distancing-covid-19-coronavirus-1.5524319> (abgerufen am 19.10.2021).

geschlossen, in denen die Verkehrsstärke der FußgeherInnen über den vermeintlichen Kapazitäten lag.¹⁶

Im inneren Ring der Stadt Brüssel (Belgien) wurde FußgeherInnen und RadfahrerInnen Vorfahrt vor dem Kraftfahrverkehr gegeben. Zusätzlich wurde ein Tempo-20-Limit eingeführt.¹⁷

Im Zuge des Programms „Strade Aperte“ (offene Straßen) wurden in Mailand (Italien) temporäre Radfahrwege (sogenannte „Pop-up-Radwege“) eingerichtet, mit dem Plan diese anschließend permanent zu machen. Darüber hinaus wurden neue Gehwege geschaffen, und bestehende verbreitert, Tempo-30-Zonen eingeführt, und in bestimmten Straßen dem FußgeherInnen- und Radfahrverkehr Vorrang gegeben.¹⁸

In Paris (Frankreich) wurden 50 km Fahrstreifen, die ursprünglich für den Autoverkehr vorgesehen waren, in Radfahrwege umgewandelt. Zudem wurde ein Fahrverbot auf 30 Straßen ausgesprochen, und im Zuge dessen FußgeherInnen erlaubt die Fahrbahn zu benützen.¹⁹

Die Stadt Oakland (Kalifornien, USA) hat das Projekt „Slow Streets Program“ gestartet, das zum Ziel hatte, ausreichend Abstand zwischen FußgeherInnen zu wahren, und auf bestimmten Straßen den Durchgangsverkehr zu verringern. 109 km Straßen wurden für FußgeherInnen und RadfahrerInnen freigegeben.²⁰

Acht Hektar Fahrbahnflächen wurden in Barcelona (Spanien) in Gehwege, Spielplätze, Radfahrwege oder Gastgärten umgewandelt.²¹

Es ist festzustellen, dass zwar die vorgestellten Lösungen recht unterschiedlich sind, dabei jedoch in all den genannten Städten mehr Raum für FußgeherInnen und RadfahrerInnen geschaffen wurde, und die Bedeutung des motorisierten Verkehrs abgenommen hat. In der Stadt Wien ist dies ebenso geschehen, wenn auch die Umsetzung wiederum anders realisiert wurde.

4 Begegnungszonen im Allgemeinen

Damit Außenstehende, die mit Fachkenntnissen unvertraut sind, weiterhin die in dieser Arbeit vorgestellten Zusammenhänge verstehen können, wird im Folgenden erläutert, was eine Begegnungszone ist, woraus sie sich zusammensetzt, und welche Funktionen sie hat.

„Unter Begegnungszonen werden Verkehrsräume (Straßen) verstanden, bei denen die Fahrbahn von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann.“²²

¹⁶ Vgl. Dunning/Nurse, 2021, S. 4.

¹⁷ Vgl. RedaktionsNetzwerk Deutschland: Tempo 20: Brüssels Zentrum wird Rad- und Fußgängerzone, in: RND.de, 30.04.2020, <https://www.rnd.de/panorama/tempo-20-brussels-zentrum-wird-rad-und-fussgangerzone-PMKJREJTXKDELSCGRMADIRZU5Q.html> (abgerufen am 19.10.2021).

¹⁸ Vgl. Puttkamer, Laura von: Permanent Pop-Ups? - Strade Aperte in Milan, in: Topos Magazine, 17.08.2020, <https://www.toposmagazine.com/permanent-pop-ups-milan/> (abgerufen am 19.10.2021).

¹⁹ Vgl. NEWS WIRES: Paris to turn more streets over to bicycles as Covid-19 lockdown lifts, in: France 24, 05.05.2020, <https://www.france24.com/en/20200505-paris-to-turn-more-streets-over-to-bicycles-as-covid-19-coronavirus-lockdown-lifts> (abgerufen am 19.10.2021).

²⁰ Vgl. City of Oakland: Oakland Slow Streets, in: City of Oakland, o. D., <https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets> (abgerufen am 19.10.2021); vgl. Koran, Mario: Oakland to open up 74 miles of city streets to pedestrians and cyclists, in: The Guardian, 10.04.2020, <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/10/oakland-california-slow-streets-coronavirus-us> (abgerufen am 19.10.2021).

²¹ Vgl. Reuters: Barcelona goes car-free as COVID prompts moves to reclaim urban space from traffic, in: Euronews, 04.08.2021, <https://www.euronews.com/next/2021/08/04/barcelona-goes-car-free-as-covid-19-prompts-moves-to-reclaim-urban-space-from-traffic> (abgerufen am 19.10.2021).

²² Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: Arbeitspapier Nr. 27: Einsatzkriterien für Begegnungszonen, in: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, 01.07.2016, S.1f.

FußgeherInnen, Radfahrende und der motorisierte Verkehr dürfen daher gleichberechtigt die Fahrbahn benützen. Hervorzuheben ist hierbei jedoch, dass FußgeherInnen den Fahrzeugverkehr nicht behindern dürfen. Im Normalfall gilt für alle Verkehrsteilnehmenden eine Tempobeschränkung von 20 km/h, in Ausnahmefällen 30 km/h. Parken von Kraftfahrzeugen ist ausschließlich an gekennzeichneten Stellen zulässig. Dies ist vorteilhaft für die Verkehrssicherheit, da dadurch Sichtunterbrechungen in geringerem Umfang auftreten.²³

Mit einer Begegnungszone kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht, und gleichzeitig der öffentliche Raum belebt werden. Dies wird vor allem durch die zahlreichen baulichen Maßnahmen, die im Zuge der Errichtung einer Begegnungszone umgesetzt werden, wie Begrünungen, Straßenmöblierungen, neue Oberflächengestaltungen, und ein Rückbau der Stellplätze für den motorisierten Verkehr, erreicht. Unterstützend sind hierbei ebenso die verringerten Geschwindigkeiten, die geringere Lärmentwicklung und die Nutzung der gesamten Fahrbahn.²⁴

Außerdem wird durch die Gleichberechtigung von Fahrzeugen und FußgeherInnen auf der Fahrbahn die Rücksichtnahme gesteigert, von der auch der Radverkehr profitiert.²⁵

Weiters wurde gezeigt, dass Begegnungszonen die Verkehrssicherheit erhöhen, und die Zahl der Unfälle zurückgeht.²⁶ Gründe hierfür sind die geringe Geschwindigkeit, eine höhere Rücksichtnahme der VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere gegenüber dem nichtmotorisierten Verkehr, und dem geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Rad- und KFZ-Verkehr.²⁷

Für die Umsetzung einer Begegnungszone ist entscheidend, dass eine entsprechende Umgestaltung des Straßenraumes erfolgt. Nur durch diese kann ein „hohes Maß an Qualität und Verkehrssicherheit für die Benutzer sichergestellt werden“.²⁸ Von großer Wichtigkeit ist hierbei die Gestaltung der Oberflächen. Großformatig gepflasterte Flächen werden von dem oder der KFZ-Fahrenden intuitiv als Gehbereich wahrgenommen. Die Fahrgeschwindigkeit sinkt, da die Erwartung von auftretenden FußgeherInnen-Interaktionen steigt.²⁹ (Unter FußgeherInnen-Interaktionen wird das Aufeinandertreffen zwischen FußgeherInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen verstanden.) Derartige Oberflächen sollten daher für die gesamte Fahrbahn verwendet werden. Anzumerken ist hierbei, dass gerade bei schmalen Straßenquerschnitten keinesfalls die Flächen des fließenden Fahrzeugverkehrs gekennzeichnet werden sollten, da dadurch das angestrebte Mischverkehrsprinzip unterbunden und die Verkehrssicherheit verringert wird.³⁰

Den Anfang und das Ende einer Begegnungszone signalisieren Verkehrszeichen, wie in Abbildung 1 dargestellt ist.

²³ Ders., S. 13.

²⁴ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, 2015, <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:e19a0d71-de99-46ce-bd01-f631983cdf57/neuewege2015.pdf>, S. 34.

²⁵ Ders., S. 34.

²⁶ Vgl. Schweizer, Thomas/Janet Fasciati: Unfallgeschehen in Begegnungszonen, in: Strasse und Verkehr, Nr. 9, 2008, https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_0809_begegnungszonen.pdf, S. 5.

²⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015, S. 34.

²⁸ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, 01.07.2016, S.12.

²⁹ Ders., S.12f.

³⁰ Vgl. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, 01.07.2016, S.12.

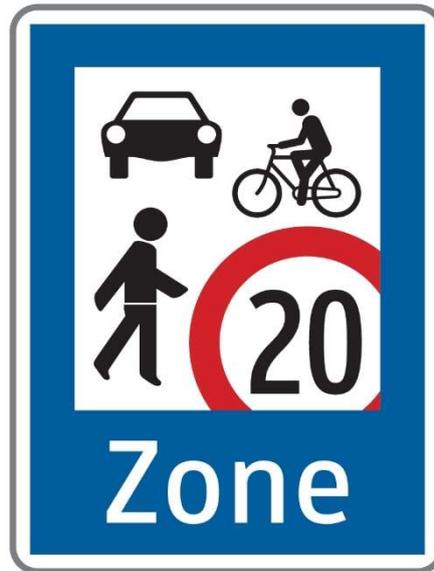


Abb. 1: Verkehrszeichen für eine Begegnungszone³¹

5 Temporäre Begegnungszonen in der Stadt Wien

„Wir möchten an möglichst vielen Orten Platz schaffen, damit alle Menschen in Wien beim täglichen Spaziergang auch den nötigen Mindestabstand zu anderen einhalten können. Wenn einem zuhause die Decke auf den Kopf zu fallen droht, darf es draußen nicht auch noch eng sein. [...]“, ehemalige Vizebürgermeisterin und Verkehrsstadträtin Birgit Hebein.³²

In Wien wurden, wie schon eingangs erwähnt, 26 temporäre Begegnungszonen eingerichtet, um FußgeherInnen mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Besonders schmale Gehsteige, eine hohe Bevölkerungsdichte und das Fehlen von Grün- und Freiflächen in direkter Umgebung wurden als Kriterien für die Auswahl von Straßenzügen herangezogen.³³

Aufgrund der Umstände musste die Umsetzung zügig und deswegen ohne große Umbaumaßnahmen erfolgen. Als einzige Maßnahme beschränkte man sich daher auf das Aufstellen von Verkehrszeichen am Anfang und Ende der Abschnitte. Jegliche andere Umgestaltungen, die typisch für Begegnungszonen wären, entfielen. An dieser Stelle muss man besonders betonen, dass keine Stellplätze für KFZ entfernt wurden.

6 Verkehrszählung

Im Rahmen der Evaluierung von temporären Begegnungszonen wurde eine Verkehrszählung in Wien durchgeführt. Nur mehr drei temporäre Begegnungszonen waren im Beobachtungszeitraum vorhanden, alle anderen sind zu dieser Zeit bereits rückgebaut worden.³⁴ Diese drei gab es in der Zollergasse in Neubau (4. Bezirk), rund um das Amtshaus in Rudolfsheim-

³¹ § 53 der StVO 1960

³² Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien, 2020.

³³ Ders.

³⁴ Vgl. Österreichischer Rundfunk, 2020.

Fünfhaus in der Rosinagasse, der Zwölfergasse und der Gasgasse (15. Bezirk), sowie in der Rüdigergasse in Margareten (5. Bezirk). Daher wurde auch nur in diesen dreien die Verkehrszählung vor Ort durchgeführt. Es wurden jeweils die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen, die Richtung von Ihnen, und aufgetretene Interaktionen zwischen FußgeherInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen gezählt.

6.1 Zollergasse

Zwischen der Mariahilfer Straße und der Lindengasse wurde die temporäre Begegnungszone Zollergasse im 7. Bezirk zwischen dem 23. April und dem 31. Dezember 2020³⁵ eingerichtet (siehe Abb. 2). Beim Erscheinen dieser Arbeit wurde die Zollergasse inzwischen umgebaut. Die folgende Beschreibung bezieht sich daher auf den Zustand, der zum Zeitpunkt der Verkehrszählung geherrscht hat.

³⁵ Vgl. Frey, Harald/Barbara Laa/Ulrich Leth/Florian Kratochwil/Philipp Schober: Mobilität in Wien unter COVID19: Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur, in: Mobilitätsagentur Wien, 2020, https://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2021/02/COVID19_Mobilitaet_Wien_Endbericht_final_20201207_freyha.pdf, S. 33.



Abb. 2: Lageplan der temporären Begegnungszone Zollerergasse³⁶ (grüne Hervorhebung und Querschnittslinie eigenständig eingefügt, Beschriftungen ergänzt)

Die Zollerergasse war in diesem Abschnitt einspurig, jedoch war der Fahrzeugverkehr in beiden Richtungen zulässig, wohl auch da die Weiterfahrt zur Mariahilfer Straße nur unter Ausnahmen gestattet war. Demzufolge konnte man diesen Straßenabschnitt als Sackgasse bezeichnen. Die Erdgeschoßnutzung war vielfältig, sie reichte von Cafés und Restaurants bis hin zu Geschäften, auch ein Postamt war dabei. Die Gehsteigbreite konnte als schmal bezeichnet werden. Die durchgehenden Parkstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn, die durch gestrichelte Bodenmarkierungen gekennzeichnet wurden, wurden nur von den zahlreichen in der Gasse befindlichen Schanigärten unterbrochen (siehe Abb. 3). Die einzige Umgestaltungsmaßnahme, die im Zuge des Umbaus zur temporären Begegnungszone durchgeführt wurde, war das Aufstellen von temporären Verkehrszeichen an den Einfahrten der Begegnungszone.

Der Querschnitt, an dem die Verkehrserhebung durchgeführt wurde, befindet sich in der Nähe der Hausnummer 2. Von hier aus bis zur Lindengasse wurde versucht alle Interaktionen von FußgeherInnen auf der Fahrbahn festzustellen.

³⁶ Stadt Wien - ViennaGIS: Mobiler Stadtplan Wien, in: Stadt Wien, o. D., <https://www.wien.gv.at/viennagis/> (abgerufen am 20.10.2021).



Abb. 3: Straßenansicht der temporären Begegnungszone Zollergasse

6.2 Rosinagasse

Rund um das Amtshaus in Rudolfsheim-Fünfhaus befand sich eine temporäre Begegnungszone, die sich von der Rosinagasse, über die Zwölfergasse, bis hin zur Gasgasse erstreckte (siehe Abb. 4). Sie wurde am 12. Mai 2020 eingerichtet, und am 31. Dezember 2020³⁷ wieder aufgelöst. Die Verkehrszählung beschränkte sich hierbei auf die Rosinagasse, weshalb im Folgenden nur auf diese eingegangen wird.

³⁷ Vgl. Frey et al., 2020, S. 33.

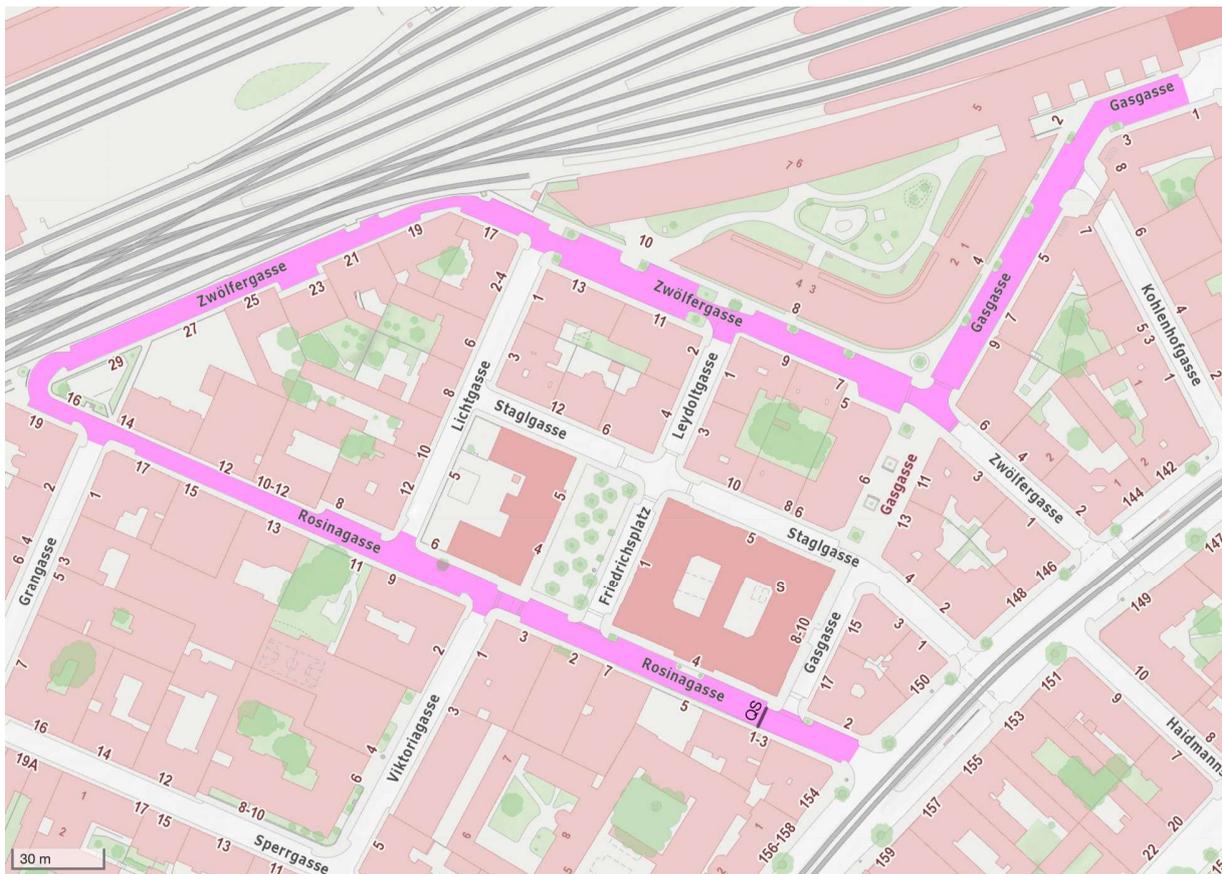


Abb. 4: Lageplan der temporären Begegnungszone Rosinagasse³⁸ (rosa Hervorhebung und Querschnittslinie eigenständig eingefügt, Beschriftungen ergänzt)

Die Rosinagasse ist als einspurige Einbahnstraße konzipiert, in der es Radfahrenden erlaubt ist, gegen die Einbahn zu fahren (siehe Abb. 5). In den Erdgeschoßen befinden sich zum Teil Geschäfte und Unternehmen, ein Gastronomiebetrieb ist vorhanden, der Rest der Erdgeschoße wird zum Wohnen benutzt. In der Nähe befinden sich zwei Volksschulen, ein Kindergarten und das Bezirksamt für den 15. Bezirk. Die Breite der Gehsteige ist schmal. Durchgehende Parkstreifen gibt es auf beiden Seiten der Fahrbahn, sie werden nur von Ausfahrten und Kreuzungen von anderen Straßen unterbrochen. Teilweise wurden die Parkmöglichkeiten durch kleinformatige Pflasterungen oder gestrichelte Bodenmarkierungen markiert, die restlichen Parkplätze sind nicht gekennzeichnet worden. Wiederum war die einzige Umgestaltungsmaßnahme das Anbringen von temporären Verkehrszeichen an den Einfahrten zur Begegnungszone.

Durchgeführt wurde die Verkehrszählung an einem Querschnitt, der in der Nähe der Häuser 1-3 gelegen ist. Von diesem Querschnitt bis zur Viktoriagasse wurden so gut es ging alle FußgeherInnen-Interaktionen auf der Fahrbahn registriert.

³⁸ Stadt Wien - ViennaGIS, o. D.



Abb. 5: Straßenansicht der temporären Begegnungszone Rosinagasse³⁹

6.3 Rüdigerasse

In der Rüdigerasse wurde eine temporäre Begegnungszone zwischen dem 5. Juli und dem 31. Dezember 2020⁴⁰ eingerichtet (siehe Abb. 6).

³⁹ Klos, Matthias: Der geteilte Raum, in: Matthias Klos, 2020, https://www.m-klos.com/html/img/thumbs/xl_p067_MK_22.jpg (abgerufen am 21.10.2021).

⁴⁰ Vgl. Frey et al., 2020, S. 33.



Abb. 6: Lageplan der temporären Begegnungszone Rüdigergasse⁴¹ (türkise Hervorhebung und Querschnittslinie eigenständig eingefügt, Beschriftungen ergänzt)

Die Rüdigergasse ist eine einspurige Einbahnstraße (siehe Abb. 7). Die Erdgeschoße werden fast ausschließlich zum Wohnen benutzt. Die Gehsteigbreiten sind hauptsächlich schmal. Durchgehende Parkstreifen gibt es auf beiden Seiten der Fahrbahn, sie sind nur zu einem sehr kleinem Teil durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Außerdem gibt es einen kleinen Abschnitt mit Schrägparkplätzen.

Abermals wurde als einzige Umgestaltungsmaßnahme der temporären Begegnungszone mobile Verkehrszeichen an den Einfahrten der Begegnungszone aufgestellt.

In der Nähe der Hausnummer 14 war der für die Verkehrszählung nötige Querschnitt. Von diesem Querschnitt ausgehend bis zur Schönbrunner Straße wurde versucht alle Interaktionen, der auf der Fahrbahn befindlichen FußgeherInnen, aufzuzeichnen.

⁴¹ Stadt Wien - ViennaGIS, o. D.



Abb. 7: Straßenansicht der temporären Begegnungszone Rüdigergasse

6.4 Beobachtungszeitraum

Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Samstag		Sonntag	
09.11.		10.11.		11.11.		12.11.		13.11.		14.11.		15.11.	
Vo.	Na.	Vo.	Na.	Vo.	Na. 8°C, lb	Vo.	Na. 6°C, b 8°C, lb	Vo.	Na. 2°C, lb	Vo.	Na. 8°C, b	Vo.	Na. 6°C, n 8°C, b
16.11.		17.11.		18.11.		19.11.		20.11.		21.11.		22.11.	
Vo.	Na. 10°C, b	Vo. 10°C, lb	Na.	Vo.	Na. 6°C, w 13°C, w	Vo.	Na. 6°C, b 7°C, r	Vo.	Na. 6°C, r	Vo.	Na. 2°C, lb	Vo.	Na. -2°C, w
23.11.		24.11.		25.11.		26.11.		27.11.		28.11.		29.11.	
Vo.	Na. 7°C, n	Vo. 1°C, b	Na. 3°C, b	Vo.	Na. 2°C, b 3°C, b	Vo.	Na. 2°C, b 1°C, b	Vo.	Na.	Vo. 2°C, n	Na.	Vo.	Na.

Abb. 8: Durchführungstage der Verkehrszählung (An den grün markierten Zeiten wurde in der Zollergasse gezählt, an den rose markierten in der Rosinagasse, und an den türkisen in der Rüdigergasse. „Vo.“ steht für vormittags, „Na.“ für nachmittags, „w“ für wolkenlos, „lb“ für leicht bewölkt, „b“ für bewölkt, „n“ für nieseln und „r“ für regnerisch. Temperaturen beziehen sich auf den Beginn der jeweiligen Erhebung.)

Der Beobachtungszeitraum erstreckte sich vom 11. November bis zum 24. November 2020 (siehe Abb. 8). Vormittags wurde zwischen 6:00 und 9:00 Uhr viertelstündlich die Verkehrsdaten erhoben, nachmittags zwischen 15:00 und 19:00 Uhr, ebenfalls viertelstündlich. Pro temporärer Begegnungszone flossen also Daten aus 28 Stunden Verkehrserhebung ein.

An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass die gewonnen Verkehrsdaten bis 16. November im sogenannten „Lockdown-Light“ erhoben wurden. Ausgangsbeschränkungen galten

zwischen 20:00 und 6:00 Uhr. Geschlossen wurden Kultur- und Freizeiteinrichtungen und das Hotel- und Gastgewerbe, wobei Abholungen und Lieferung erlaubt blieben. Unter Auflagen blieben der Handel und körpernahe Dienstleister, wie Friseure offen. Oberstufen und Hochschulen mussten auf Distanzlehre umsteigen.

Auf den „Lockdown-Light“ folgte ein „harter Lockdown“, der am 17. November in Kraft trat. Die Ausgangsbeschränkungen galten von nun an den ganzen Tag über, und nicht essenzielle Geschäfte und Dienstleister mussten ab diesem Zeitpunkt ebenso schließen.

Für eine richtige Einordnung in den Kontext der Ergebnisse muss darauf hingewiesen werden, dass die Mobilität ab dem 17. November zwar zurückging, jedoch nicht in dem gleichen Ausmaß, wie im ersten Lockdown Mitte März 2020. In Österreich betrug die durchschnittliche Mobilität (Anteil von Personen mit täglichem Bewegungsradius über 1 km) vor den COVID-Restriktionen circa 73 %, während des ersten Lockdowns sank diese dann auf etwa 46 %. Sie erreichte einen zwischenzeitlichen Höhepunkt im Sommer mit durchschnittlich 70 %. Im Verlauf des „sanften Lockdowns“ („Lockdown-Light) sank sie dann auf annähernd 63 %, um dann weiter auf circa 57 % im „harten Lockdown“ ab dem 17. November zu fallen.⁴² Da es zwischen dem „sanften Lockdown“ und dem „harten Lockdown“ nur wenig Unterschied in der durchschnittlichen Mobilität gab, wurde auf eine differenzierte Betrachtung und Evaluierung der Ergebnisse, die während des „sanften“ und des „harten“ Lockdowns erhoben wurden, verzichtet.

6.5 Methodik

Die Verkehrszählung umfasste die Erhebung von Verkehrsmengen nach Verkehrsmittelart, und Interaktionen bzw. Fahrbahnquerungen von FußgeherInnen. Die Verkehrsmengen wurden jeweils vor Ort an einem geeigneten Straßenquerschnitt händisch gezählt. Von diesem Standpunkt aus wurde in Längsrichtung auf die Fahrbahn geblickt, um etwaige FußgeherInnen-Interaktionen und Fahrbahnquerungen festzuhalten. Aufgrund der Methodik der Erhebung kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass die erhobene Anzahl der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen leicht vom tatsächlich aufgetretenen Wert abweicht. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sie zum Großteil korrekt erhoben wurden.

Pro Standort wurde die Verkehrszählung werktags an drei Vormittagen und an drei Nachmittagen, und am Wochenende einmal vormittags und einmal nachmittags durchgeführt. Vormittags wurde zwischen 6:00 und 9:00 Uhr viertelstündlich die Verkehrsdaten erhoben, nachmittags zwischen 15:00 und 19:00 Uhr, ebenfalls viertelstündlich. Angesichts des veränderten Mobilitätsverhaltens montagvormittags und freitagnachmittags wurde auf eine Datenerhebung zu diesen Zeiten verzichtet.

Für Werktage wurde aus den erhobenen Daten ein arithmetisches Mittel gebildet, und auf ganze Zahlen gerundet. Für Tage an Wochenenden entfiel dies, da nur an jeweils einem Vormittag und einem Nachmittag am Wochenende Daten erfasst wurden.

Die vorherrschenden Witterungsverhältnisse (siehe Abb. 8) wurden während der Erhebung vor Ort beobachtet. Angegebene Temperaturen in der Abbildung 8 beziehen sich auf den Beginn der jeweiligen Erhebung, sie stammen vom Unternehmen „The Weather Channel“.

⁴² Vgl. Invenium Data Insights: Mobilität & COVID19, in: Invenium Data Insights, 02.12.2020, <https://invenium.io/de/blog/2020-12-02-lockdown-mobility/> (abgerufen am 20.10.2021).

6.6 Ergebnisse

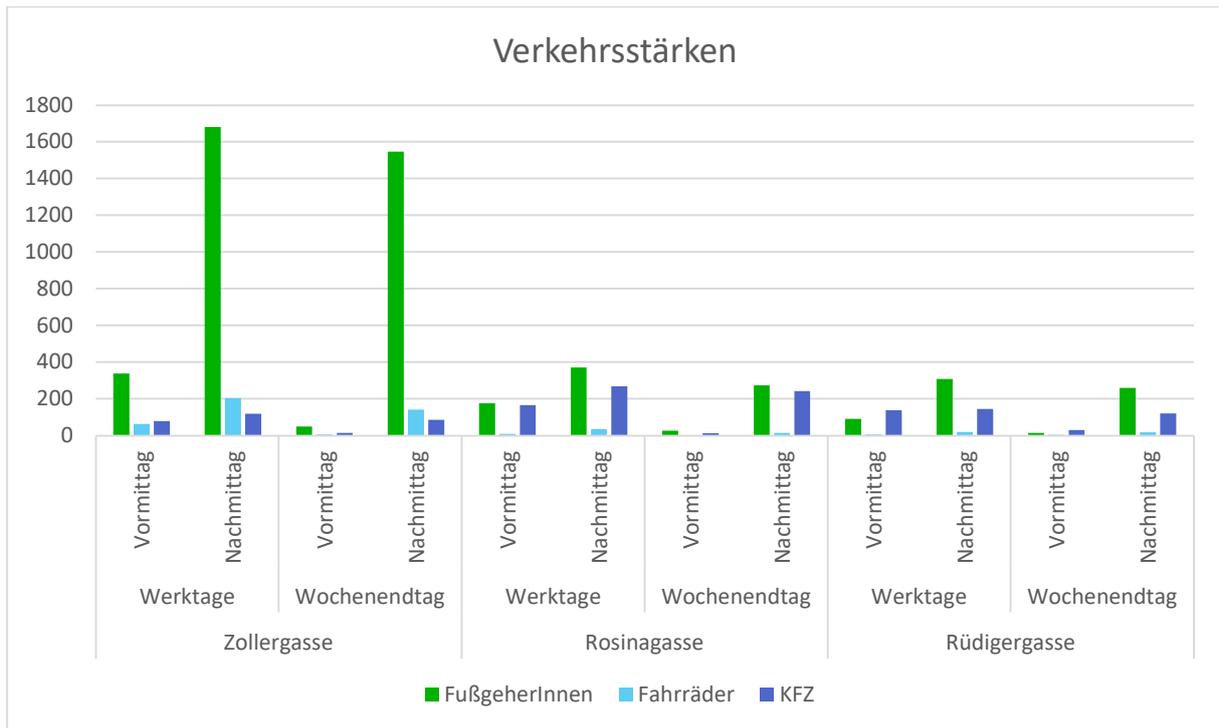


Abb. 9: Verkehrsstärken unterschieden nach FußgeherInnen, Fahrrädern und KFZ

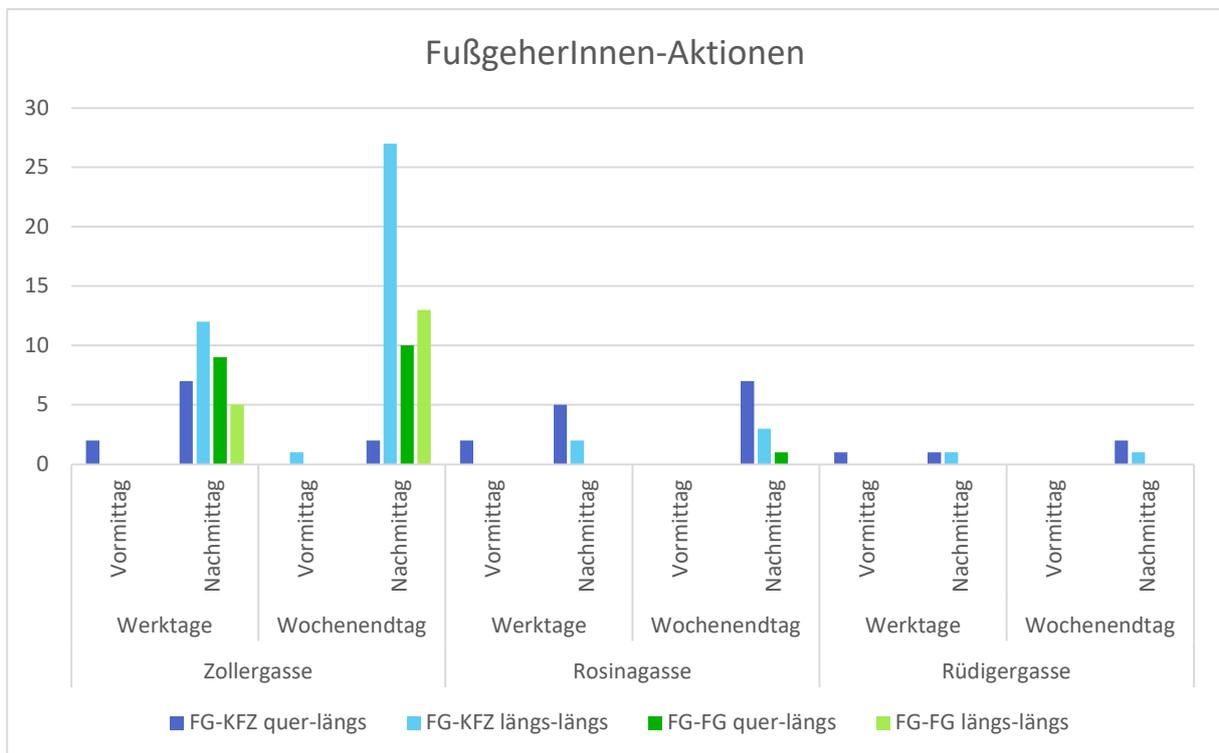


Abb. 10: FußgeherInnen-Interaktionen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen

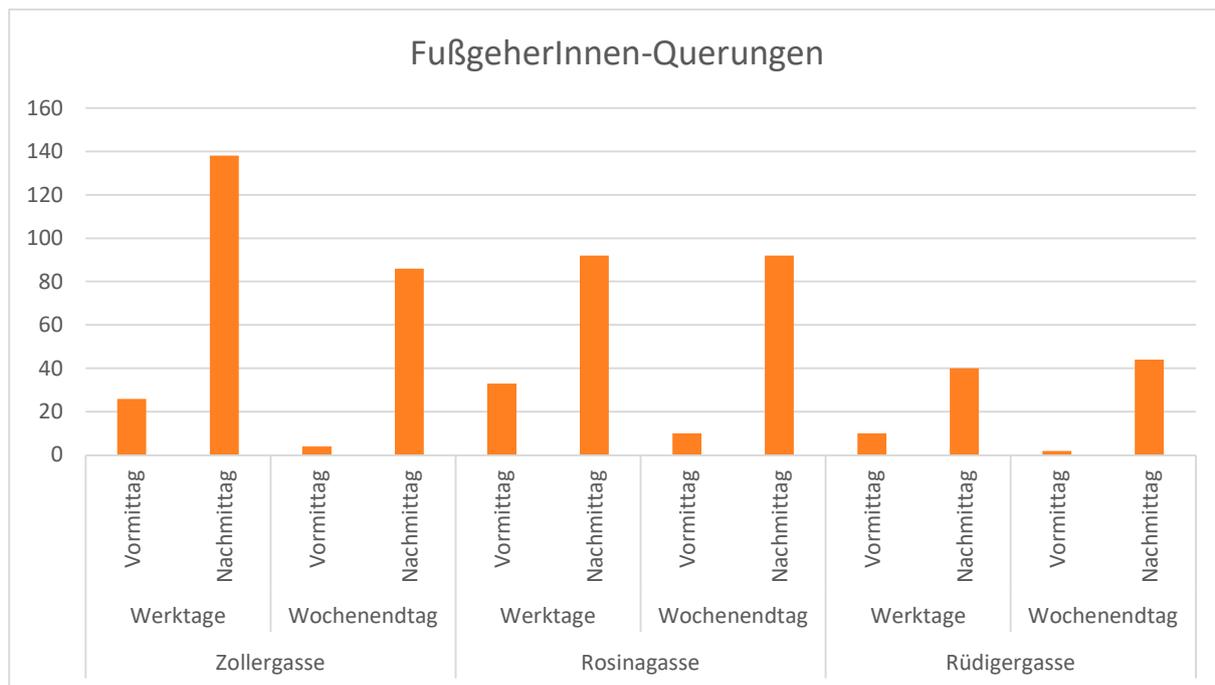


Abb. 11: FußgeherInnen-Querungen im untersuchten Längsabschnitt

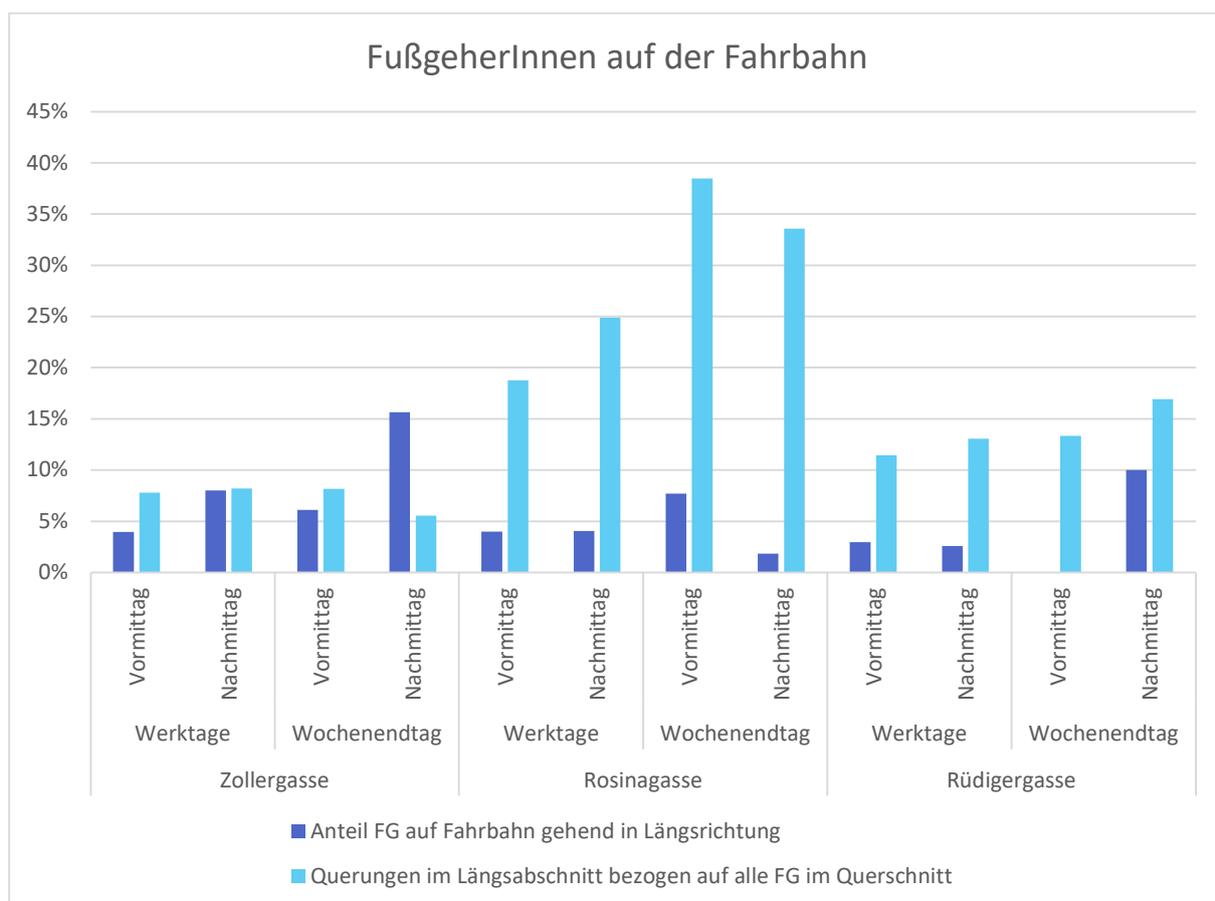


Abb. 12: Anteil der FußgeherInnen auf der Fahrbahn

6.7 Auswertung Zollergasse

An allen vier Erhebungstagen wurden insgesamt 9.282 VerkehrsteilnehmerInnen in der Zollergasse gezählt. Davon waren 82 % FußgeherInnen, 10 % RadfahrerInnen und 7 %

Kraftfahrzeuge, siehe Abbildung 9. Werktags waren die Verkehrsmengen deutlich höher (im Mittel 2.480 VerkehrsteilnehmerInnen) als am Wochenende (1.843 VerkehrsteilnehmerInnen). Hervorzuheben ist hierbei, dass der FußgeherInnen-Anteil, egal ob werktags oder am Wochenende, durchgehend sehr hoch war (81 % respektive 87 %). Dies kann anhand der sehr regen Erdgeschoßnutzung in der Zollergasse und der Nähe zu der großen Einkaufsstraße Mariahilfer Straße erklärt werden.

Im Zuge dieser Arbeit war die Zollergasse die einzige temporäre Begegnungszone, die nennenswerte FußgeherInnen-Interaktionen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen auf der Fahrbahn aufgewiesen hat, obwohl vormittags aufgrund der eher geringen Nutzung der Straße kaum Interaktionen aufgetreten sind. Der Anteil von FußgeherInnen, die die Fahrbahn querten oder auf ihr in Längsrichtung gingen, war relativ gesehen durchwegs mäßig hoch. In absoluten Zahlen waren die jeweilig aufgetreten Zahlen jedoch sehr hoch, da es sehr viele FußgeherInnen (7.647) im gesamten Beobachtungszeitraum gab.

Die vorherrschenden Temperaturen waren an allen Erhebungstagen eher kühl (siehe Abb. 8). Deshalb kann ein geringeres FußgeherInnen-Aufkommen nicht ausgeschlossen werden. Besonders hervorzuheben ist hierbei die sehr niedrige Anzahl von FußgeherInnen am Wochenende vormittags, als es zusätzlich genieselt hat.

Die Tagesganglinien der Fahrzeuge ohne FußgeherInnen sind in Abbildung 13 (werktags) und Abbildung 14 (Wochenendtag) dargestellt. Es ist zu sehen, dass die Anzahl der Radfahrenden im Vergleich zu den motorisierten Fahrzeugen sehr hoch ist, mit 59 % werktags und 59,5 % am Wochenende. Der Anteil der PKWs bewegt sich zwischen 20,7 % werktags und 30,8 % am Wochenende. Der Anteil der Lieferwägen ist werktags deutlich höher mit 14 % als am Wochenende mit 2,8 %. Alle anderen Verkehrsmittel haben einen Anteil von 5 % oder weniger.

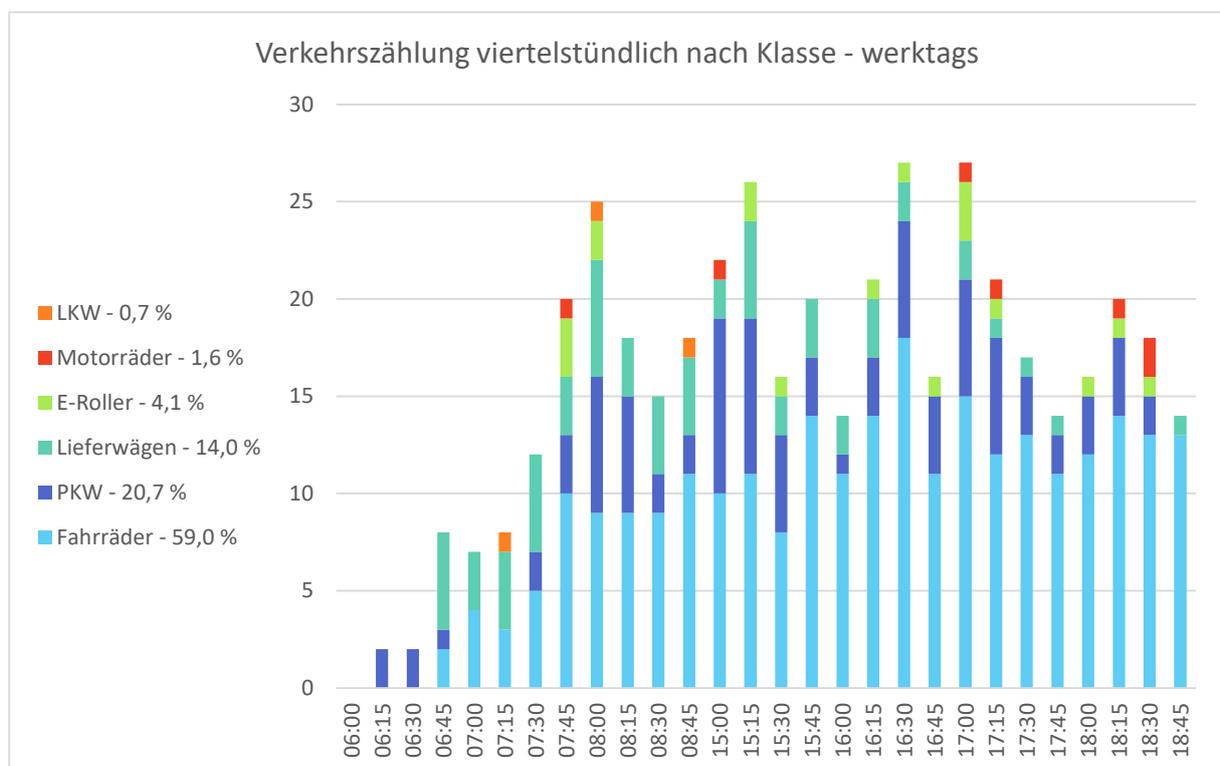


Abb. 13: Tagesganglinie Zollergasse werktags

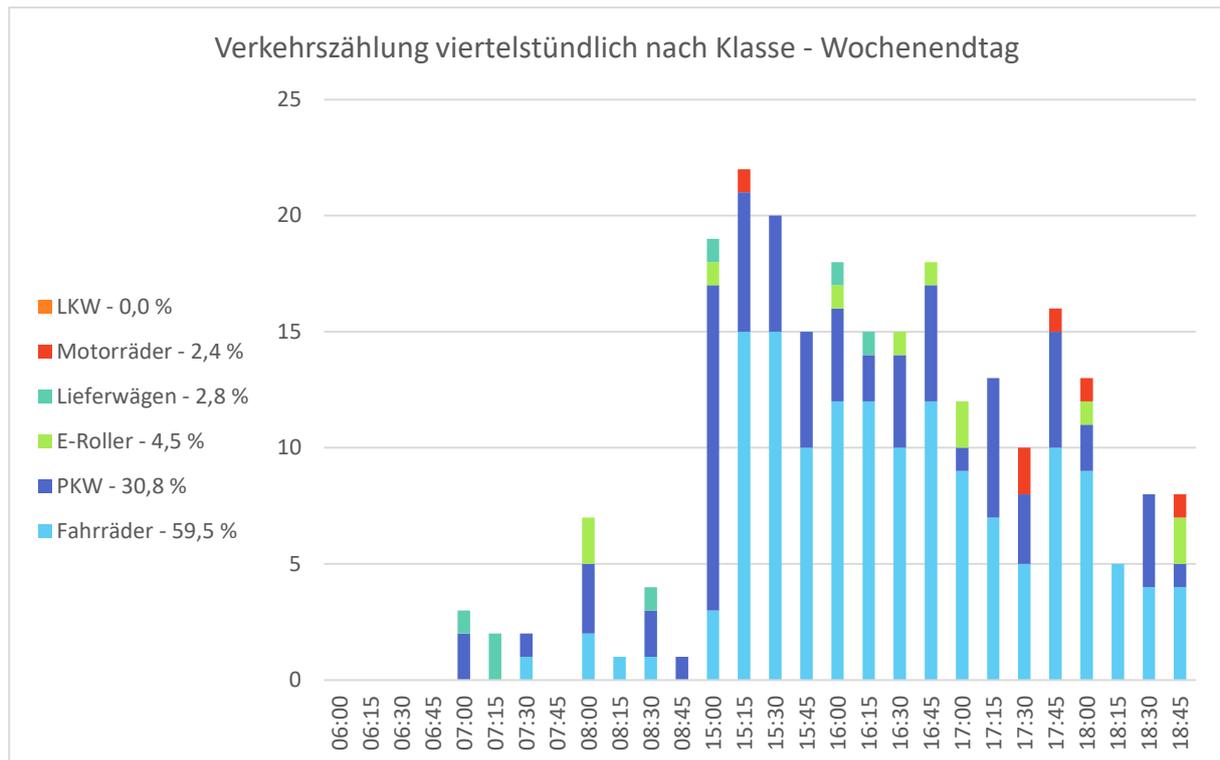


Abb. 14: Tagesganglinie Zollergasse an einem Wochenendtag

6.8 Auswertung Rosinagasse

In der Rosinagasse wurden an allen vier Erhebungstagen insgesamt 3.645 VerkehrsteilnehmerInnen gezählt. Sie setzten sich aus 53 % FußgeherInnen, 4 % RadfahrerInnen und 43 % KFZ zusammen, siehe Abbildung 9. Werktags waren die Verkehrsmengen deutlich höher (im Mittel 1.025 VerkehrsteilnehmerInnen) als am Wochenende (570 VerkehrsteilnehmerInnen), wobei sich die relativen Verkehrsstärken der Verkehrsmittel nicht sonderlich stark unterschieden hatten. FußgeherInnen-Interaktionen auf der Fahrbahn mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen waren eher selten anzutreffen, hier überwogen die Interaktionen zwischen querenden FußgeherInnen und KFZ (siehe Abb. 10). Das Angebot einer Begegnungszone zur Benützung der Fahrbahn wurde von den FußgeherInnen nur mäßig angenommen. Im Schnitt benutzten nur 4 % der FußgeherInnen die Fahrbahn in Längsrichtung (siehe Abb. 12). Der Anteil der FußgeherInnen, die die Fahrbahn querten, war in der Rosinagasse besonders hoch, siehe Abbildung 11. Dies kann damit erklärt werden, dass der zu untersuchende Längsabschnitt in der Nähe der Kreuzung zur Gasgasse lag. Dadurch gab es viele FußgeherInnen, die in der Nähe dieses Kreuzungsbereiches die Straßenseite wechselten.

Aufgrund der zum Großteil eher niedrigen Temperaturen kann ein geringeres FußgeherInnen-Aufkommen im Vergleich zu Tagen mit höheren Temperaturen nicht ausgeschlossen werden (siehe Abb. 8). Zusätzlich hat es an zwei Erhebungstagen geregnet.

Die Tagesganglinien der Fahrzeuge ohne FußgeherInnen sind in Abbildung 15 (werktags) und Abbildung 16 (Wochenendtag) dargestellt. Der überwiegende Anteil der erfassten Fahrzeuge waren PKW, mit 68,0 % werktags und 87,8 % am Wochenende. Lieferwägen waren erwartungsgemäß werktags mit 19,2 % im Vergleich zum Wochenende mit 4,8 % überrepräsentiert. Fahrräder spielten nur eine untergeordnete Rolle mit 8,7 % bzw. 5,2 %. Andere Verkehrsmittel hatten einen jeweiligen Anteil von unter 2 %.

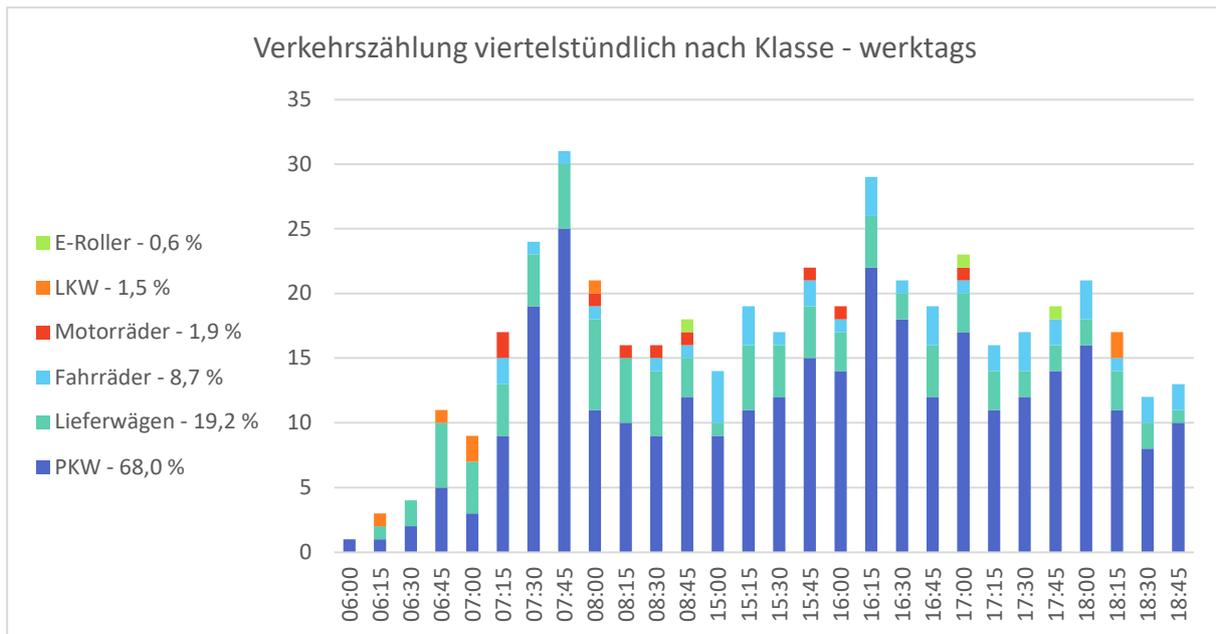


Abb. 15: Tagesganglinie Rosinagasse werktags

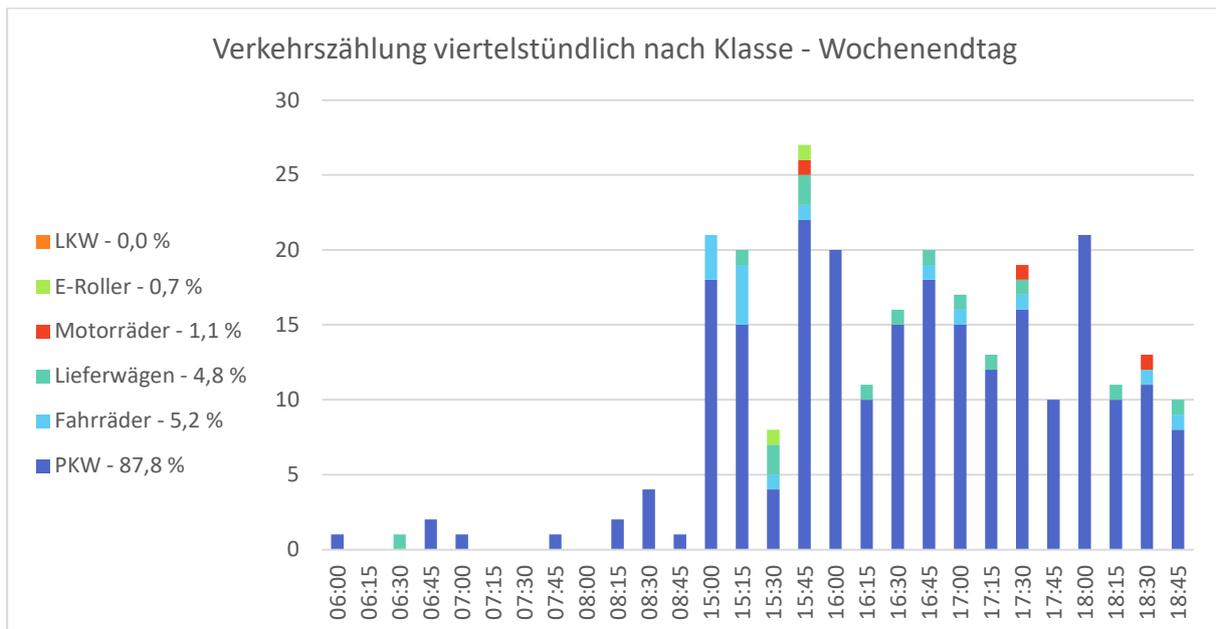


Abb. 16: Tagesganglinie Rosinagasse an einem Wochenendtag

6.9 Auswertung Rüdiggasse

Es wurden an allen vier Erhebungstagen insgesamt 2.570 VerkehrsteilnehmerInnen in der Rüdiggasse gezählt. Davon waren 57 % FußgeherInnen, 4 % RadfahrerInnen und 39 % Kraftfahrzeuge, siehe Abbildung 9. Die Verkehrsmengen werktags waren im Mittel deutlich höher als am Wochenende (708 respektive 446 VerkehrsteilnehmerInnen). Am Wochenende war der Anteil der FußgeherInnen größer als werktags (62 % bzw. 56 %). Dies war zulasten des KFZ-Verkehrs, der am Wochenende abgenommen hat auf 34 %, von ursprünglich 40 %. Der Radfahrverkehr blieb konstant mit 4 %. Interaktionen zwischen FußgeherInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen blieben in der Rüdiggasse eine Seltenheit, es traten im gesamten Beobachtungszeitraum nur 32 auf, siehe Abbildung 10. Außer am Wochenende war

der Anteil der FußgeherInnen, die die Fahrbahn in Längsrichtung benutzten, eher gering, der Anteil von querenden FußgeherInnen lag zwischen 11 und 17 % (siehe Abb. 11).

Aufgrund der sehr niedrigen Temperaturen im Beobachtungszeitraum kann ein geringeres FußgeherInnen-Aufkommen im Vergleich zu Tagen mit höheren Temperaturen nicht ausgeschlossen werden (siehe Abb. 8).

Tagesganglinien der Fahrzeuge ohne FußgeherInnen wurden für Werktage in der Abbildung 17, und am Wochenende in der Abbildung 18 dargestellt. Überwiegend wurden PKW gezählt, der Anteil dieser bewegte sich zwischen 67,8 % werktags und 75,4 % am Wochenende. Lieferwägen machten einen erheblichen Anteil werktags aus (22,5 %), am Wochenende sank dieser auf 7,6 %. RadfahrerInnen wurden werktags weniger oft erfasst als am Wochenende (8,1 % bzw. 11,7 %). Unter 5 % lag der jeweilige Anteil aller anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

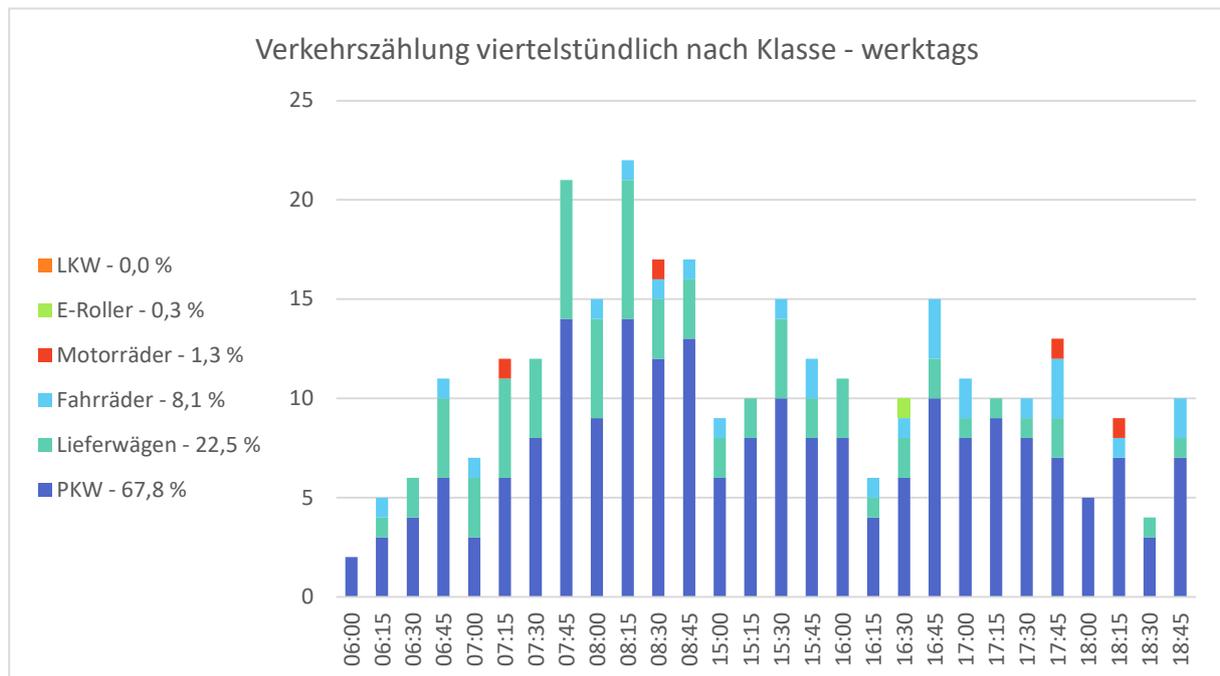


Abb. 17: Tagesganglinie Rüdigersgasse werktags

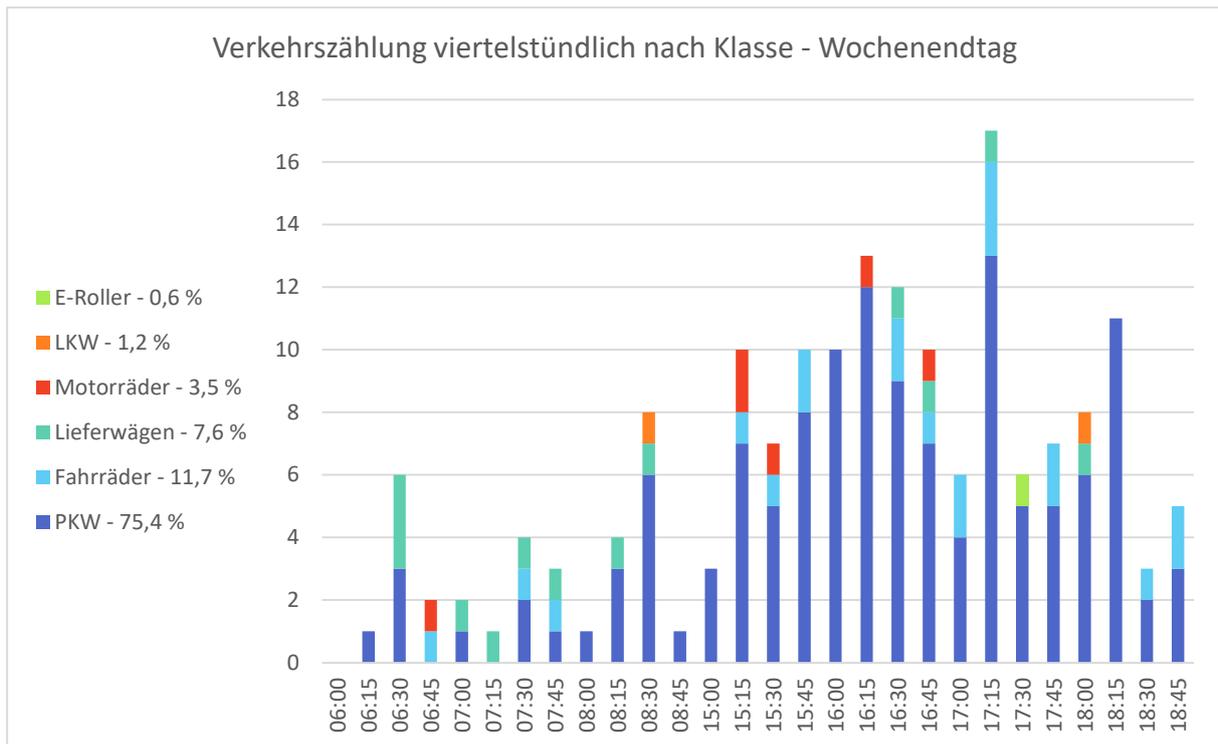


Abb. 18: Tagesganglinie Rüdigergasse an einem Wochenendtag

7 Einschätzung zu den temporären Begegnungszonen

Der ursprüngliche Grund zur Einrichtung von temporären Begegnungszonen, nämlich die Mitbenutzung der Fahrbahn von FußgeherInnen zum Einhalten des Mindestabstandes, wurde auf allen untersuchten temporären Begegnungszonen nur zu einem kleinen Teil beobachtet (siehe Abb. 12).

Der Anteil der FußgeherInnen, die auf der Fahrbahn gingen, war in der Zollergasse am höchsten. Er bewegte sich zwischen 4 % und 16 %. Dies kann damit erklärt werden, dass das FußgeherInnen-Aufkommen so hoch war, dass es auf den schmalen Gehsteigen in dieser Straße für FußgeherInnen zu manchen Zeiten so eng geworden ist, dass das Ausweichen auf die Fahrbahn die einzige Möglichkeit war, sich ungestört fortzubewegen. Ein anderer Erklärungsversuch besteht darin, dass das Ende der Zollergasse optisch aufgeweitet ist, und nahtlos in die Fußgängerzone der Mariahilferstraße übergeht, weshalb die Hemmung von FußgeherInnen die Fahrbahn zu betreten geringer ist: Für FußgeherInnen ist es selbstverständlich, in einer Fußgängerzone die Fahrbahn zu benutzen. Dadurch könnte es sein, dass FußgeherInnen, die von einer Fußgängerzone in eine Begegnungszone gehen, nicht davon abgeneigt sind, weiterhin die Fahrbahn zu benutzen. Analog dazu könnten FußgeherInnen, die die Erwartung haben bald im Fahrbahnbereich einer Fußgängerzone gehen zu können, eher dazu geneigt sein, im Vorhinein die Fahrbahn einer Begegnungszone zu benutzen.

Was allen untersuchten temporären Begegnungszonen gemein ist, sind die durchgehenden Parkstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn, die kaum oder gar nicht durch andere Elemente durchbrochen sind. Dadurch ist auf der Fahrbahn eine Art „Flur“ entstanden. FußgeherInnen fühlten sich vermutlich von den parkenden Autos eingeeengt, und mussten beim Aufeinandertreffen mit Fahrzeugen sehr oft auf den Gehsteig wechseln. Dies war womöglich der Hauptgrund für die nicht vorhandene Akzeptanz der FußgeherInnen die Fahrbahn zu benutzen.

Besonders deutlich war dies bei der Rüdigersgasse zu beobachten, in der die Parkstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn durch keine anderen Elemente unterbrochen sind. Außerdem ist die Fahrbahn so eng, dass breit gebaute Fahrzeuge aufpassen mussten, nicht mit anderen parkenden KFZ zu kollidieren. Dies schlägt sich auch in den Ergebnissen nieder. FußgeherInnen, die die Fahrbahn benutzen, machten dies in der Rüdigersgasse nur in einem sehr geringen Ausmaß von 0 % bis 10 % (siehe Abb. 12).

Ein anderer Grund, wieso FußgeherInnen die Fahrbahn nicht in einem großen Maß benutzt haben, kann darin liegen, dass sich Fahrzeuge oftmals mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit fortbewegt haben. Ein Nichtwahrnehmen bzw. Nichtbeachten der temporären Verkehrszeichen könnte hier eine Erklärung sein. Gerade in der Rosinagasse waren öfters stark erhöhte Geschwindigkeiten der Fahrzeuge zu beobachten.

Festgestellt wurde überdies, dass am Wochenende die Benutzung der Fahrbahn durch FußgeherInnen stieg. Im Schnitt haben sich auf allen untersuchten temporären Bewegungszonen werktags 6 % und am Wochenende 13 % FußgeherInnen auf der Fahrbahn fortbewegt. (siehe Abb. 12). Dies deutet am Wochenende auf einen höheren Anteil von FußgeherInnen, die sich ohne Eile in ihrer Freizeit bewegt haben, hin. Eventuell könnte auch auf eine höhere Rücksichtnahme bzw. geringere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs geschlossen werden, der sich am Wochenende zu einem größeren Teil aus Freizeitverkehr zusammensetzt.

Keinerlei Umgestaltungen der Oberflächen vorzusehen, war zusätzlich nicht förderlich für die Akzeptanz zur Benutzung der Fahrbahn von FußgeherInnen. Speziell großformatig gepflasterte Flächen wären von FahrzeuglenkerInnen als „Ort für FußgeherInnen“⁴³ intuitiv erkannt worden. Die Fahrgeschwindigkeit sinkt, was wiederum FußgeherInnen eher dazu bewegt hätte, die Fahrbahn zu betreten. Jedoch muss auch gesagt werden, dass man diese Umsetzung unter den bekannten Umständen im Zuge der Corona-Krise nicht erwarten konnte.

In einer Begleituntersuchung anderer temporärer Begegnungszonen in Wien wurde ebenso beobachtet, dass der Großteil der FußgeherInnen weiterhin die Gehsteige und nicht die Fahrbahn benutzte.⁴⁴ Auch in diesen anderen temporären Begegnungszonen wurden keinerlei Umgestaltungen vorgenommen. Eine Mitbenutzung der Fahrbahn von FußgeherInnen erfolgte nur bei geringen KFZ-Verkehrsstärken oder bei bereits vorhandenen „Gestaltungen wie modale Filter, Einbahnführungen, geringere Barrierewirkungen durch parkende Pkws sowie sensibilisierte AnrainerInnen“⁴⁵.

Es zeigt sich also, dass die einzig gesetzte Maßnahme bei der Einrichtung von temporären Begegnungszonen, nämlich das Aufstellen von temporären Verkehrszeichen, für die vorgesehene Nutzung nicht ausreichend war. Nachkommend wird deshalb versucht Vorschläge zu erarbeiten und zu veranschaulichen, um die vorgestellten Mängel bei einer neuerlichen Umsetzung zu vermeiden.

8 Verbesserungsvorschläge

Die Verbesserungsmöglichkeiten, die sich angesichts der gewählten, nicht ausreichend bedachten Umsetzung der temporären Begegnungszonen ergeben haben, sind mannigfaltig.

⁴³ Vgl. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, 01.07.2016, S.13.

⁴⁴ Vgl. Frey et al., 2020, S. 52f.

⁴⁵ Frey et al., 2020, S. 53.

An dieser Stelle muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die im Folgenden vorgestellten Vorschläge derartig ausgewählt wurden, um eine rasche Umsetzung in einer ähnlichen zeitkritischen Lage wie die Corona-Krise, ohne größere finanzielle, planerische oder bauliche Aufwände, zu ermöglichen.

Wie im Kapitel 7 vorgestellt, war der Beginn einer temporären Begegnungszone insbesondere für den motorisierten Verkehr nicht ausreichend gekennzeichnet. Geändert werden könnte dies mit einer Portalwirkung⁴⁶, einer optischen Aufweitung des Straßenraumes am Beginn einer temporären Begegnungszone. Beispielsweise könnten bei der Einfahrt einer temporären Begegnungszone mehrere Stellplätze für KFZ auf beiden Seiten der Fahrbahn entfernt werden.

Hilfreich wäre außerdem das zusätzliche Aufbringen des Verkehrszeichens für eine Begegnungszone auf der Fahrbahn, um den VerkehrsteilnehmerInnen eine weitere Hilfe für das Erkennen des Beginns einer Begegnungszone zu geben (vgl. Abb. 19).



Abb. 19: Verkehrszeichen einer Begegnungszone auf der Fahrbahn in der Begegnungszone Meraner Straße in Innsbruck⁴⁷

Ein weiteres wesentliches Umgestaltungselement für eine bessere Wahrnehmung des Anfangs einer temporären Begegnungszone könnte das Aufbringen von großflächigen Bodenmarkierungen auf der gesamten Länge der temporären Begegnungszone sein (vgl. Abb. 20). Diese Maßnahme würde sowohl FahrzeuglenkerInnen als auch FußgängerInnen signalisieren, dass die Fahrbahn nicht dem motorisierten Verkehr vorbehalten sei.

⁴⁶ Vgl. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, 01.07.2016, S12.

⁴⁷ Czingulszki, Agnes: Neue Begegnungszone in Innsbruck: „Das ist eine müde Begegnungszone“ – mit Video, in: meinbezirk.at, 16.09.2020, https://www.meinbezirk.at/innsbruck/c-lokales/das-ist-eine-muede-begegnungszone-mit-video_a4243215#gallery=default&pid=24531846 (abgerufen am 20.10.2021).



Abb. 20: Begegnungszone in der Hauptstraße des steirischen Ortes Trofaiach⁴⁸

Um Sichtverhältnisse zu verbessern, und Ausweichmöglichkeiten für auf der Fahrbahn gehende FußgeherInnen zu schaffen, könnte auf das Entfernen von Stellplätzen für KFZ zurückgegriffen werden.

Bei einem Vorhandensein von Parkstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn wäre ergänzend ein Fahrgassenversatz im Zuge von Blockparken denkbar. Damit könnte mit Hilfe einer Verschwenkung der Fahrbahn lange Geraden vermieden werden, und so auch gleichzeitig die Geschwindigkeit der Fahrzeuge gesenkt werden. Alternativ könnte ein Parkstreifen auf einer Seite der Fahrbahn komplett entfernt werden, um Gehsteige zu verbreitern, und einen vergrößerten Raum für FußgeherInnen zur Verfügung zu stellen.

Temporäre Bremswellen, wie oft auf Baustellen eingesetzt, könnten überdies eine Maßnahme sein, um erhöhte Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu verhindern. Ferner könnten hierbei eine temporäre Geschwindigkeitsanzeigenanlage oder sogar eine Geschwindigkeitsüberwachung mit Beihilfe der Exekutive hilfreich sein.

Abgesehen von all den Verbesserungsmöglichkeiten, die im Zuge der Umsetzung einer einzelnen temporären Begegnungszone vorgestellt wurden, sollte hier auch ein weiterer wesentlicher Punkt genannt werden, der mehr die Platzierung der temporären Begegnungszonen im jeweiligen Stadtgebiet betrifft: Es sollte geprüft werden, ob anstelle der Einrichtung von isolierten temporären Begegnungszonen, das Schaffen von temporären Begegnungszonen über mehrere Straßenzüge, bis hin zu ganzen Wohn- und Stadtviertel, möglich wäre. Die Akzeptanz der FußgeherInnen die Fahrbahn zu benutzen, könnte hierdurch ein noch höheres Maß erreichen.

Darüber hinaus könnte man in Betracht ziehen, das Befahren von temporären Begegnungszonen nur mehr für Zu- und Abfahrten zu gestatten. Damit würde eine zusätzliche

⁴⁸ Wagner, Matthias/Foto Freisinger: Neue Begegnungszone: Findige Straßenmarkierungen sorgen für Debatten, in: Kronen Zeitung, 11.10.2018, <https://www.krone.at/1786757#fb-10555-df2b71f6> (abgerufen am 20.10.2021).

Verkehrsberuhigung entstehen, die umso größer wäre, wenn mehrere temporäre Begegnungszonen miteinander verbunden wären.

9 Ausblick

Wie diese Arbeit gezeigt hat, sind sämtliche Umgestaltungsmöglichkeiten, die für die vorgesehene Nutzung der temporären Begegnungszonen in Wien wesentlich gewesen wären, nicht umgesetzt worden. Jegliche Vorschläge der FSV⁴⁹ bezüglich der Gestaltung von Begegnungszonen wurden von den zuständigen Stellen nicht zur Kenntnis genommen. Für zukünftige Pandemien, die im Übrigen weit schlimmer ausfallen könnten als die derzeitige Corona-Krise, darf man also hoffen, dass temporäre Begegnungszonen in veränderter Form realisiert werden, oder gänzlich auf andere und bessere Lösungen zurückgegriffen wird.

Literaturverzeichnis

- Bundeskanzleramt Österreich: Coronavirus, in: Bundeskanzleramt der Republik Österreich, 02.03.2020a, <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/nachrichten-der-bundesregierung/2020/coronavirus.html> (abgerufen am 19.10.2021).
- Bundeskanzleramt Österreich: Weitere Maßnahmen gegen Ausbreitung des Coronavirus, in: Bundeskanzleramt der Republik Österreich, 10.03.2020b, <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/nachrichten-der-bundesregierung/2020/weitere-massnahmen-gegen-ausbreitung-des-coronavirus.html> (abgerufen am 19.10.2021).
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Erste Fußgängerstraßen in Wien - Ministerin Gewessler freut sich über mehr Platz, in: OTS.at, 09.04.2020, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200409_OTS0124/erste-fussgaengerstrassen-in-wien-ministerin-gewessler-freut-sich-ueber-mehr-platz (abgerufen am 19.10.2021).
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, 2015, <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:e19a0d71-de99-46ce-bd01-f631983cdf57/neue-wege2015.pdf>, S. 34.
- City of Oakland: Oakland Slow Streets, in: City of Oakland, o. D., <https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets> (abgerufen am 19.10.2021).
- Czingulski, Agnes: Neue Begegnungszone in Innsbruck: „Das ist eine müde Begegnungszone“ – mit Video, in: meinbezirk.at, 16.09.2020, https://www.meinbezirk.at/innsbruck/c-lokales/das-ist-eine-muede-begegnungszone-mit-video_a4243215#gallery=default&pid=24531846 (abgerufen am 20.10.2021).
- Dunning, Richard/Alexander Nurse: The surprising availability of cycling and walking infrastructure through COVID-19, in: Town Planning Review, 2021, doi:10.3828/tpr.2020.35, S. 4.
- Frey, Harald/Barbara Laa/Ulrich Leth/Florian Kratochwil/Philipp Schober: Mobilität in Wien unter COVID19: Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur, in: Mobilitätsagentur Wien, 2020, https://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2021/02/COVID19_Mobilitaet_Wien_Endbericht_final_20201207_freyha.pdf, S. 33-53.
- Hügel, Stefan: Dritte als Betroffene verkehrsberuhigender Maßnahmen: Schriften zum Öffentlichen Recht, Band 609, Berlin, Deutschland: Duncker & Humblot, 1991, S. 15f.

⁴⁹ Vgl. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: Arbeitspapier Nr. 27: Einsatzkriterien für Begegnungszonen, in: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, 01.07.2016.

- Invenium Data Insights: Mobilität & COVID19, in: Invenium Data Insights, 02.12.2020, <https://invenium.io/de/blog/2020-12-02-lockdown-mobility/> (abgerufen am 20.10.2021).
- Jacks, Timna: Car parks out, footpaths and cycling lanes in as city prepares for post-COVID commuters, in: The Age, 07.05.2020, <https://www.theage.com.au/national/victoria/car-parks-out-footpaths-and-cycling-lanes-in-as-city-prepares-for-post-covid-commuters-20200507-p54qrp.html> (abgerufen am 19.10.2021).
- Klos, Matthias: Der geteilte Raum, in: Matthias Klos, 2020, https://www.m-klos.com/html/img/thumbs/xl_p067_MK_22.jpg (abgerufen am 21.10.2021).
- Koran, Mario: Oakland to open up 74 miles of city streets to pedestrians and cyclists, in: The Guardian, 10.04.2020, <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/10/oakland-california-slow-streets-coronavirus> (abgerufen am 19.10.2021).
- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung: Fachpapier Stadtplanung: 02 Covid-19 und die Wiener Stadtplanung, in: Fachpapier Stadtplanung, Heft 2, 2020, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008581.pdf>, S. 4.
- Stadt Wien - ViennaGIS: Mobiler Stadtplan Wien, in: Stadt Wien, o. D., <https://www.wien.gv.at/viennagis/> (abgerufen am 20.10.2021).
- NEWS WIRES: Paris to turn more streets over to bicycles as Covid-19 lockdown lifts, in: France 24, 05.05.2020, <https://www.france24.com/en/20200505-paris-to-turn-more-streets-over-to-bicycles-as-covid-19-coronavirus-lockdown-lifts> (abgerufen am 19.10.2021).
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: Arbeitspapier Nr. 27: Einsatzkriterien für Begegnungszonen, in: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, 01.07.2016, S. 1-13.
- Österreichischer Rundfunk: Temporäre Begegnungszonen verlängert, in: wien.ORF.at, 31.10.2020, <https://wien.orf.at/stories/3073806/> (abgerufen am 19.10.2021).
- Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: Ludwig/Hebein/Hanke: Nächstes großes Corona-Maßnahmenpaket der Stadt Wien präsentiert, in: OTS.at, 09.04.2020, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200409_OTS0183/ludwighebeinhanke-naechstes-grosses-corona-massnahmenpaket-der-stadt-wien-praesentiert (abgerufen am 19.10.2021).
- Puttkamer, Laura von: Permanent Pop-Ups? - Strade Aperte in Milan, in: Topos Magazine, 17.08.2020, <https://www.toposmagazine.com/permanent-pop-ups-milan/> (abgerufen am 19.10.2021).
- RedaktionsNetzwerk Deutschland: Tempo 20: Brüssels Zentrum wird Rad- und Fußgängerzone, in: RND.de, 30.04.2020, <https://www.rnd.de/panorama/tempo-20-brussels-zentrum-wird-rad-und-fussgangerzone-PMKJREJTXKDELSCGRMADIRZU5Q.html> (abgerufen am 19.10.2021).
- Reuters: Barcelona goes car-free as COVID prompts moves to reclaim urban space from traffic, in: Euronews, 04.08.2021, <https://www.euronews.com/next/2021/08/04/barcelona-goes-car-free-as-covid-19-prompts-moves-to-reclaim-urban-space-from-traffic> (abgerufen am 19.10.2021).
- Schmunk, Rhianna: Cars to be banned from Stanley Park to encourage physical distancing, in: CBC News, 07.04.2020, <https://www.cbc.ca/news/canada/british-columbia/stanley-park-vancouver-physical-distancing-covid-19-coronavirus-1.5524319> (abgerufen am 19.10.2021).
- Schweizer, Thomas/Janet Fasciati: Unfallgeschehen in Begegnungszonen, in: Strasse und Verkehr, Nr. 9, 2008, https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_0809_begegnungszonen.pdf, S. 5.
- VIENNA.AT - Vienna Online: Temporäre Begegnungszonen in vier Wiener Bezirken verlängert, in: vienna.at, 08.09.2020, <https://www.vienna.at/temporaere-begegnungszonen-in-vier-wiener-bezirken-verlaengert/6731396> (abgerufen am 19.10.2021).
- Wagner, Matthias/Foto Freisinger: Neue Begegnungszone: Findige Straßenmarkierungen sorgen für Debatten, in: Kronen Zeitung, 11.10.2018, <https://www.krone.at/1786757#fb-10555-df2b71f6> (abgerufen am 20.10.2021).

Anhang

Zollergasse 7. Bezirk														Witterung:			Datum:								
Richtung	FG Gehsteig		FG Fahrbahn		Fahrräder		E-Roller		PKW		Motorräder		Lieferwägen		LKW		Querrichtung		Interaktionen						
	Norden	Süden	Norden	Süden	Norden	Süden	Norden	Süden	Norden	Süden	Norden	Süden	Norden	Süden	Norden	Süden	FG	q-l	l-l	q-l	l-l				
06:00																									
06:15																									
06:30																									
06:45																									
07:00																									
07:15																									
07:30																									
07:45																									
08:00																									
08:15																									
08:30																									
08:45																									

Exemplarische Darstellung eines Erhebungsbogen, der im Zuge der Verkehrserhebung in der Zollergasse verwendet wurde