

# Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den I. Wiener Gemeindebezirk

Bachelorarbeit SS 2020

Stefan Riedmann

## Abstract

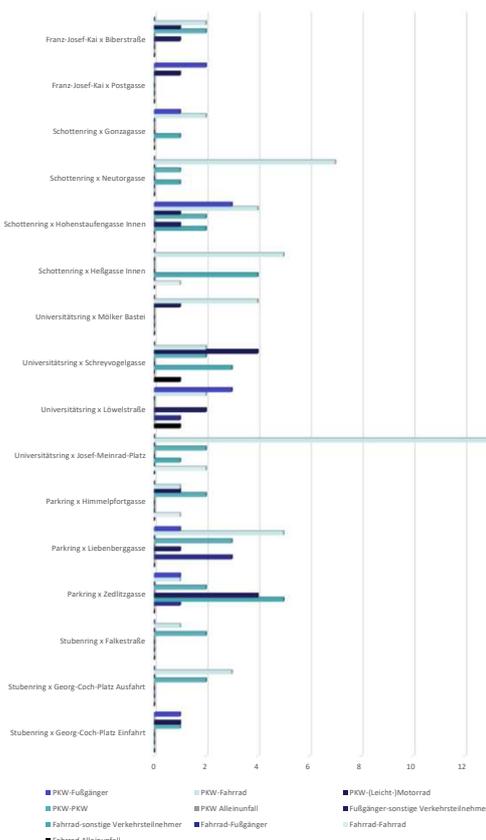
Die Wiener Ringstraße ist eine zentrale Drehachse für den MIV, den ÖPNV, sowie den Fußgänger- und Radverkehr. Die Ein- und Ausfahrten für den MIV in den I. Bezirk stellen Konfliktpunkte mit erhöhtem Unfallpotenzial dar. Anhand vorhandener Daten wird das bestehende Erschließungskonzept des I. Bezirkes analysiert und untersucht, welchen Stellenwert die nicht-ampelgeregelten Einfahrten auf die Gesamterschließung des Bezirkes haben. Auf Basis der gewonnenen Daten werden verkehrsorganisatorische Umstrukturierungsmaßnahmen ausgearbeitet.

## Daten und Methoden



## Ergebnisse

Auswertung der Unfallstatistik



Auf Basis der gesammelten Daten lassen sich die Einfahrten nach ihrer verkehrlichen Wirksamkeit und der Unfallhäufigkeit einteilen.

Für die verkehrliche Wirksamkeit sind folgende Kriterien ausschlaggebend:

- (1) Die Einfahrt ermöglicht die Zufahrt zu Objekten, welche nicht durch andere Zufahrtswege erschlossen sind.
- (2) Die Ausfahrt ermöglicht die Abfahrt von Objekten, welche nicht durch andere Abfahrtswege erschlossen sind.
- (3) Die Kreuzung wird durch eine Route des ÖPNV im Regelbetrieb befahren.
- (4) Die Kreuzung bedient ein Objekt, bzw. einen Ort mit besonderer Nutzung, deren Erschließung anders nur schwer möglich ist (z.B. Busparkplatz, LKW-Ladezone)
- (5) Die Kreuzung bedient Objekte, deren Erschließung durch die nächstmögliche ampelgeregelte Kreuzung einen Umweg von mehr als 800m bedeutet. Ausgangspunkt für die Messung ist die nächstliegende ampelgeregelte Kreuzung der Ringstraße.

Für die Unfallhäufigkeit wurden für die jeweiligen Kreuzungen alle vorgefallenen Unfälle mit Personenschaden in den Jahren 2013 – 2018 ausgewertet

	Einfahrt möglich	Ausfahrt möglich	Verkehrliche Wirksamkeit	Unfallhäufigkeit
Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt	JA	NEIN	gering	gering
Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt	NEIN	JA	gering	gering
Stubenring x Falkestraße	JA	JA	gering	gering
Parking x Zedlitzgasse	JA	NEIN	hoch	hoch
Parking x Liebenberggasse	JA	JA	gering	hoch
Parking x Himmelpfortgasse	JA	JA	gering	gering
Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz	JA	JA	hoch	hoch
Universitätsring x Löwelstraße	JA	JA	hoch	hoch
Universitätsring x Schreyvogelgasse	JA	NEIN	hoch	hoch
Universitätsring x Mölker Bastel	NEIN	JA	hoch	gering
Schottenring x Heßgasse Innen	JA	JA	gering	hoch
Schottenring x Neutorgasse	JA	JA	gering	hoch
Schottenring x Gonzagasse	JA	JA	hoch	gering
Franz-Josef-Kai x Postgasse	JA	NEIN	hoch	gering
Franz-Josef-Kai x Biberstraße	JA	NEIN	hoch	gering

	Bestand		Umstrukturierungsmaßnahmen	NEU	
	Einfahrt möglich	Ausfahrt möglich		Einfahrt möglich	Ausfahrt möglich
Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt	JA	NEIN	Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen	NEIN	NEIN
Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt	NEIN	JA	Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen	NEIN	NEIN
Stubenring x Falkestraße	JA	JA	Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen	NEIN	NEIN
Parking x Zedlitzgasse	JA	NEIN	Änderung der Verkehrsorganisation Bauliche Adaptierung des Kreuzungsbereichs	JA	NEIN
Parking x Liebenberggasse	JA	JA	Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen	NEIN	NEIN
Parking x Himmelpfortgasse	JA	JA	Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen	NEIN	NEIN
Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz	JA	JA	Entfall der Ausfahrtrelation Bauliche Adaptierung	JA	NEIN
Universitätsring x Löwelstraße	JA	JA	Entfall der Einfahrtrelation Bauliche Adaptierung	NEIN	JA
Universitätsring x Schreyvogelgasse	JA	NEIN	Entfall Umlegung der bestehenden Bushaltestelle	NEIN	NEIN
Universitätsring x Mölker Bastel	NEIN	JA	Entfall Umlegung der bestehenden Bushaltestelle	NEIN	NEIN
Schottenring x Heßgasse Innen	JA	JA	Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen	NEIN	NEIN
Schottenring x Neutorgasse	JA	JA	Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen	NEIN	NEIN
Schottenring x Gonzagasse	JA	JA	Keine Änderung erforderlich	JA	JA
Franz-Josef-Kai x Postgasse	JA	NEIN	Keine Änderung erforderlich	JA	NEIN
Franz-Josef-Kai x Biberstraße	JA	NEIN	Keine Änderung erforderlich	JA	NEIN

Nach der vorgenommenen Bewertung erfolgt die Planung der Umstrukturierung.

- (1) Kreuzungen mit geringer verkehrlicher Wirksamkeit können grundsätzlich entfallen.
- (2) Kreuzungen mit hoher verkehrlicher Wirksamkeit und einem geringen Unfallrisiko bleiben bestehen.
- (3) Kreuzungen mit hoher verkehrlicher Wirksamkeit und hohem Unfallrisiko werden baulich und verkehrsorganisatorisch umgestaltet.

Nach Umsetzung der Umstrukturierungen wird die Verkehrserschließung des I. Bezirkes erneut evaluiert. Die Maßnahmen haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die Gesamterschließung.

## Conclusio

Die verkehrliche Wirksamkeit der meisten nicht-ampelgeregelten Einfahrten ist sehr gering. Die Anzahl an nicht-ampelgeregelten Ein- und Ausfahrtsmöglichkeiten kann ohne nennenswerte Auswirkungen auf den MIV von 16 auf 6 reduziert werden. Entfallene Einfahrten erhöhen die Sicherheit und Flüssigkeit des Fuß- und Radverkehrs.