

Bachelorarbeit

Verkehrskonzept Rotenturmstraße 1010 Wien

Yasmin Haase

Datum: 20.10.2018

Kurzfassung

Diese Arbeit befasst sich mit der möglichen Verkehrsberuhigung im Bereich der Rotenturmstraße, liegend im ersten Wiener Gemeindebezirk - Innere Stadt. Ein Überblick über Ziele in Bezug auf Klima und Mobilität soll Grundlage für Änderungen des Verkehrskonzeptes sein. Am Anfang steht die Bestandsaufnahme, darauf folgt eine Bestandsanalyse und das daraus resultierende Konzept. Diverse Verkehrsteilnehmer haben unterschiedliche Bedürfnisse worauf im weiteren Verlauf dieser Arbeit eingegangen wird. Sowohl in Lageplänen als auch im Schnitt wird die derzeitige Situation dem neuen empfohlenen Konzept, einer Fußgängerzone, ausgenommen Radverkehr, gegenübergestellt. Die aktuelle Verkehrslage und die nähere Umgebung werden im Maßstab 1:2000, 1:3000 und 1:5000 analysiert und mit Hilfe farbiger Darstellungen die Übersichtlichkeit gewahrt. Weiters werden Überlegungen angestellt, ob es ähnliche Verkehrssituationen im Raum Wien gibt und wenn ja, bei welchen ein ähnliches Konzept zu überlegen wäre.

1 Einleitung

1.1 Zukünftige Ziele für Klima und Mobilität

Die Europäische Union hat im Dezember 2008 ein Richtlinien- und Zielpaket bezüglich Klimaschutz und Energie beschlossen, welches bis 2020 umzusetzende Ziele beinhaltet. So sollen europaweit 20 Prozent weniger Treibhausgasemissionen als 1990 produziert werden, 20 Prozent Anteil an erneuerbaren Energien verfolgt werden und 20 Prozent mehr Energieeffizienz vorhanden sein [1].

Am 25. Juni 2014 wurde vom Wiener Gemeinderat der sogenannte STEP2025 (Stadtentwicklungsplan 2025) beschlossen. Dieser beinhaltet neue Strategien um dem Klimawandel entgegenzuwirken und erneuerbare Energieträger effektiver zu nutzen. Priorität für die Stadt Wien haben der öffentliche Verkehr, Fußgänger, Radfahrer und auch der motorisierte Verkehr in Form der Elektromobilität. Bis 2025 soll es in Wien möglich sein 80 Prozent aller Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr zu erreichen und nur 20 Prozent soll der motorisierte Individualverkehr in Anspruch nehmen. Car-Sharing- und Bike-Sharing-Systeme werden künftig zunehmen, um so die Effizienz des jeweiligen Mobilitätsangebotes zu steigern [2].

1.2 Daten und Fakten zu Wien

Bevor in dieser Arbeit konkret auf die Rotenturmstraße eingegangen wird, gibt es Daten und Fakten bezüglich der Mobilität in Wien und dem ersten Bezirk, die es zu wissen gilt um darauf aufbauende Schlussfolgerungen nachvollziehen zu können.

1.2.1 Wiener Linien

Die Anzahl an Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs der Wiener Linien, bis auf eine Ausnahme der U-Bahn und Straßenbahn Nutzer im Jahr 2013, wird konstant mehr. Wurde bereits 2012 eine Anzahl von 906,6 Millionen Fahrgästen gezählt, so gab es bis Ende 2016 einen Zuwachs von 47,6 Millionen und somit insgesamt 954,2 Millionen Fahrgäste [3,4,5].

1.2.2 Radverkehrsanlagen, Nächtigungen und PKW-Bestand in Wien

Die Radverkehrsanlagen gemessen in Kilometer sind zwischen 2014 und 2016 deutlich gestiegen. Im Jahr 2014 hatten Radfahrer die Möglichkeit auf einer Strecke von 1270,26 km zu fahren, im Jahr 2015 auf 1297,57 km und im Jahr 2016 waren es bereits 1346,26 km [6,7,8].

Auch die Zahlen der Gästeübernachtungen und somit der Tourismus in ganz Wien hat zwischen 2006 und 2017 einen deutlichen Anstieg gemacht. 2006 lagen die Gästeübernachtungen bei 9.356.044 und bis auf das Jahr 2009 gab es immer mehr Personen, die pro Jahr in Wien übernachtet haben. Bis 2017 stieg die Zahl auf 15.512.730 Nächtigungen [9].

Parallel zu diesen beiden Anstiegen kann auch ein deutlicher Zuwachs im Individualverkehr bezüglich des PKW-Bestandes verzeichnet werden. Zwischen 2012 und 2016 gab es einen Zuwachs von 13.355 Pkws, am 31.12.2012 waren es 679.492 Pkws und am 31.12.2016 waren es somit 692.847 Pkws [6,7,8].

1.2.3 Radwege, Nächtigungen im ersten Wiener Gemeindebezirk

Ausschließlich der erste Wiener Gemeindebezirk betrachtet, ist eine ähnliche Entwicklung bei Radwegen und Gästeübernachtungen wahrzunehmen.

Die Länge der Radverkehrsanlagen in Kilometer sind bis 2016 auf 35,02 km gestiegen, 2014 lag der Wert bei 31,94 km [4].

Die Gästeübernachtungen stiegen von 1.842.739 Nächtigungen im Jahr 2006 auf 2.762.168 Nächtigungen im Jahr 2017 [5].

1.2.4 PKW-Bestand in den Bezirken Eins bis Neun

Durch überdurchschnittlich viele Meldungen von Firmenwagen im ersten Bezirk, hat dieser eine Sonderstellung in Bezug auf PKW-Bestände. Deshalb wird in diesem Fall der Betrachtungsrahmen auf alle Bezirke innerhalb des Gürtels, somit die Bezirke eins bis neun, ausgeweitet. So kann in diesen neun Bezirken ein Unterschied des Trends, im Vergleich zu Wien gesamt, verzeichnet werden, die PKW-Bestände gehen zurück. Im Jahr 2014 wurden in den Bezirken 163.042 Pkws registriert, 2016 waren es nur mehr 159.570 [6,7,8].

1.3 Zielsetzung

All diese Daten, zusammen mit dem Wissen der zukünftigen Ziele für Klima und Mobilität, zeigen, dass der Abwärtstrend der PKW-Bestände unterstützt werden sollte. Vor allem in stark von Fußgängern frequentierten Bereichen, wie zum Beispiel der Rotenturmstraße. 2017 wurden von automatischen Zählstellen, beidseitig der Rotenturmstraße, 14 Millionen Fußgänger gezählt. Das entspricht im Durchschnitt 38.621 Menschen pro Tag [10]. Deshalb sollte der motorisierte

Individualverkehr reduziert und Fußgänger-, Rad- und öffentlichem Verkehr mehr Platz zugesprochen werden.

So könnte künftig die Attraktivität für den Fußverkehr gesteigert werden und es könnten auch Verkehrsunfälle vermieden werden, da die Verkehrsteilnehmerströme, die einen deutlichen Anstieg der Zahlen erkennen lassen, mehr Fläche zur Verfügung hätten. Umweltfreundliche Mobilitätsangebote und die Nachhaltigkeit bei Verkehrskonzepten würden unterstützt werden.

„Ob eine Stadt zivilisiert ist, hängt nicht von der Zahl ihrer Schnellstraßen ab, sondern davon, ob ein Kind auf einem Rad überall unbeschwert hinkommt.“- Enrique Peñalosa [11]

2 Bestandsaufnahme Rotenturmstraße 1010 Wien

Das Projektgebiet bezieht sich auf die gesamte Länge der Rotenturmstraße, liegend zwischen Stephansplatz und Franz-Josefs-Kai. Um ein umfassendes Verkehrskonzept zu erstellen werden jedoch auch umliegende Straßen unter anderem Brandstätte, Schulerstraße, Wollzeile, Bauernmarkt, Lugeck, Hoher Markt, Rotgasse und Fleischmarkt miteinbezogen.

Die folgenden Abbildungen im Maßstab 1:5000 sollen Überblick über Öffentlichen Personennahverkehr, Fußgängerzonen und Wohnstraßen, Radverkehrsnetz und KFZ-Stellflächen geben.

2.1 Öffentlicher Personennahverkehr

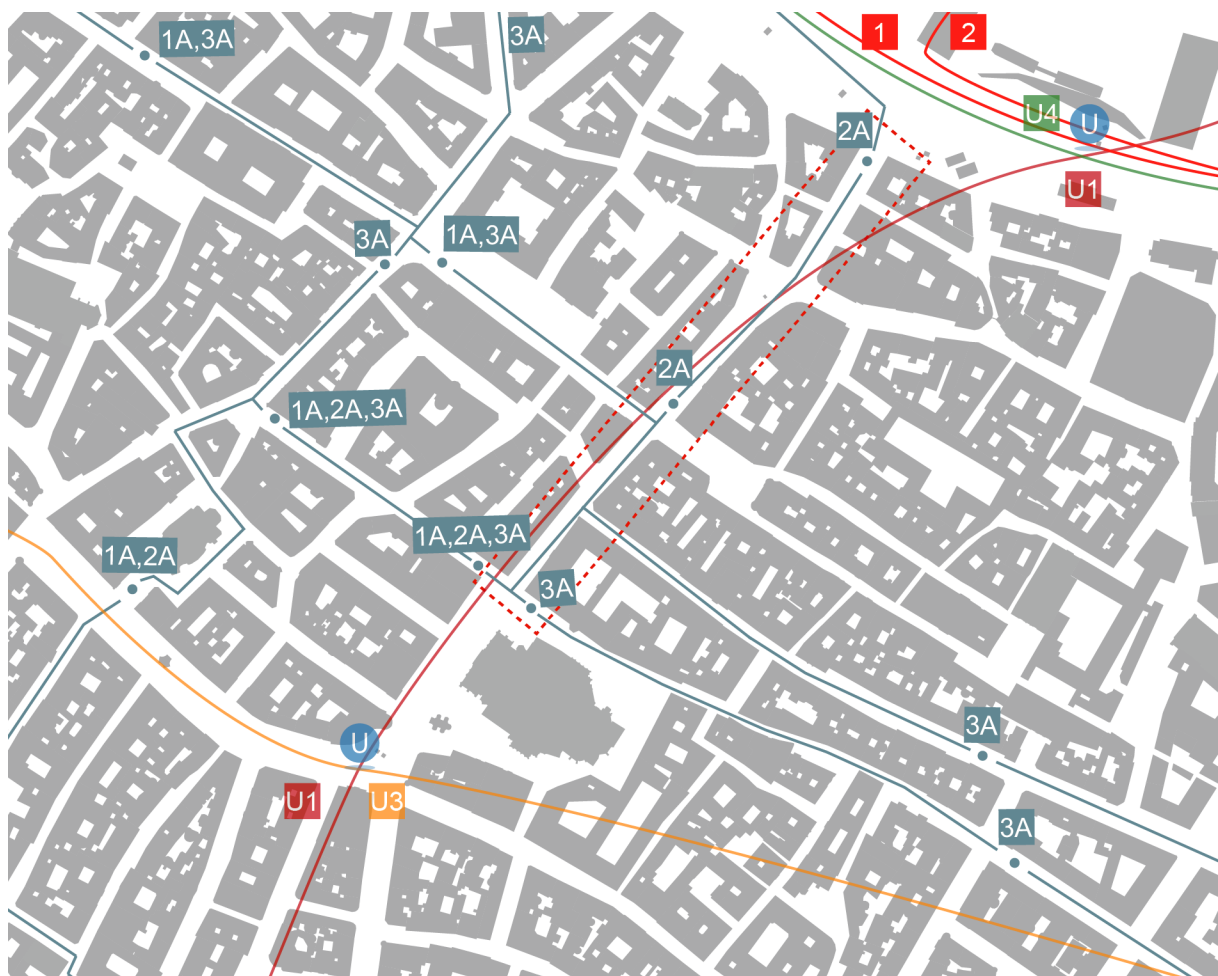


Abb. 1: Netzplan 1:5000 [12]

Das öffentliche Verkehrsnetz in der Innenstadt ist gut ausgebaut. Wie in Abbildung 1 im Maßstab 1:5000 zu sehen ist, führen U-Bahn-Linien, Straßenbahnlinien und auch Autobuslinien unmittelbar am Projektgebiet, welches in Rot strichlierter Linie markiert ist, vorbei.

Am nord-östlichen Ende der Rotenturmstraße ist es bei der Station Schwedenplatz möglich sowohl unterirdisch zu den U-Bahn-Linien U1 und U4 zu gelangen, als auch die Straßenbahnlinie 1 und 2 oberirdisch zu erreichen. Weiters kreuzen sich U1 und U3 am süd-westlichen Ende der Rotenturmstraße. Erreichbar ist die Station Stephansplatz zu Fuß, da sie unterirdisch, inmitten einer Fußgängerzone liegt.

Autobuslinien gibt es mehrere, 1A, 2A und 3A fahren teils durch das Projektgebiet. Die Linie 1A fährt zwischen Schottentor und Stephansplatz und durchquert das südliche Drittel der Rotenturmstraße um auf den Hohen Markt abzubiegen. Die Linie 2A, ein Elektrobus mit einer Länge von etwa 7m, fährt eine Strecke zwischen Schwedenplatz und Schwarzenbergplatz [13]. Dieser Bus hat direkt auf der Rotenturmstraße eine Station und durchquert somit das Projektgebiet in voller Länge. Die Buslinie 3A fährt eine Runde zwischen Stubentor und Schottenring und befährt die Rotenturmstraße auch auf etwa einem Drittel.

2.2 Fußgängerzonen und Wohnstraßen



Abb. 2: Fußgängerzonen und Wohnstraßen 1:5000 [12]

Innerhalb des ersten Bezirkes gibt es viele Straßen die für den motorisierten Individualverkehr nicht geeignet, beziehungsweise nur mit Einschränkung nutzbar sind. Dies sind zum einen die in

Abbildung 2 markierten Fußgängerzonen (Cyan eingefärbt) und zum anderen die Wohnstraßen (Lila).

Fußgängerzonen dürfen, ausgenommen der Zufahrt für Ladetätigkeiten in einer bestimmten Zeit, weder von motorisiertem Individualverkehr noch mit dem Rad befahren werden, ansonsten sind diese ausschließlich für Fußgänger vorgesehen. Dies ist der Bereich um den Stephansdom, den Graben und die Kärntnerstraße, sowie die Blutgasse östlich des Stephansdoms. Ebenfalls Fußgängerzone sind die Bereiche um Judenplatz, Morzinplatz und Schwedenplatz.

Wohnstraßen, wie zum Beispiel die Sonnenfelsgasse und die Bäckerstraße im Bereich Lugeck angrenzend an die Rotenturmstraße, dürfen in Schrittgeschwindigkeit von Autos wie auch Radfahrern befahren werden. Das Zu- und Abfahren mit dem Auto ist gestattet, nicht aber das Durchfahren, ausgenommen Radverkehr.

2.3 Radverkehrsnetz

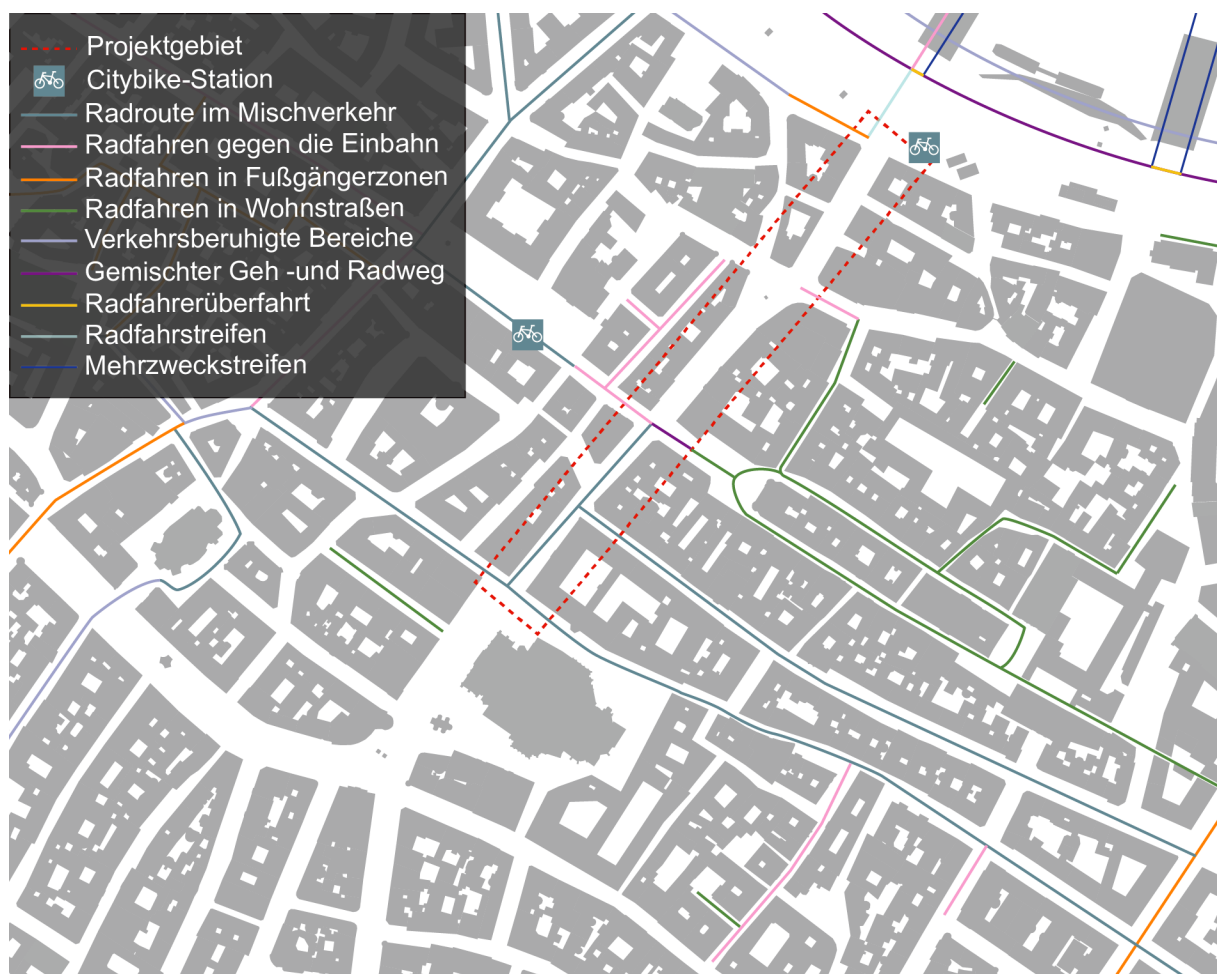


Abb. 3: Radverkehrsnetz 1:5000 [12]

Dafür, dass viele Fußgängerzonen in der näheren Umgebung vorhanden sind, ist das Radverkehrsnetz grundsätzlich gut ausgebaut, teils ist es möglich gegen die Einbahn und in Fußgängerzonen zu fahren, auch in Wohnstraßen ist das Radfahren gestattet, jedoch sind große Wege im Mischverkehr zurückzulegen, es sind kaum Radfahrstreifen vorhanden und im Bereich der Rotenturmstraße gibt es Lücken, die es zu schließen gilt.

Die Verbindung von Schwedenplatz zu Stephansplatz ist mit dem Rad nur durch große Umwege oder durch Schieben erreichbar. Den direkten Weg über die Rotenturmstraße müsste das Rad

geschoben werden oder über den Franz-Josefs-Kai, Salztorgasse, Vorlaufstraße, Marc-Aurel-Straße, Landskrongasse und Brandstätte ausgewichen werden. Auch ist es möglich den Franz-Josefs-Kai in die andere Richtung, anschließend die Dominikanerbastei bis zur Barbaragasse über die Postgasse in die Schönlaterngasse, von dort in die Wohnstraße Sonnenfelsgasse zu fahren, dann wird die Rotenturmstraße gequert und in die Kramergasse eingebogen um schlussendlich beim Stephansplatz anzukommen.

Zwei Citybike Stationen sind verfügbar, eine am Hohen Markt und die andere in U-Bahn Nähe am Schwedenplatz. Insgesamt, wenn beide Stationen mit Fahrrädern aufgefüllt sind, wird Zugang zu 55 Citybike Rädern ermöglicht.

2.4 KFZ-Stellflächen



Abb. 4: Parkflächen, Taxistandplätze und Ladezonen 1:5000 [12,14,15,16,17,18,19]

In Abbildung 4 werden die KFZ-Stellflächen im und um das Projektgebiet näher untersucht. Auf der Rotenturmstraße selbst gibt es neben Taxistandplätzen (Grün eingefärbt) am nördlichen und südlichen Ende, ebenso in der Querstraße Lichtensteg, hauptsächlich allgemeine Parkflächen (Cyan). Vier Ladezonen (Orange) und zwei Behindertenparkplätze (Gelb) befinden sich ebenfalls innerhalb des Projektgebietes. Wird das umliegende Gebiet betrachtet, ist zu sehen, dass einige Parkflächen nur Anrainern des ersten Bezirkes vorbehalten sind (Lila).

Mit der Annahme ein parkendes Auto nimmt 6 m Länge in Anspruch, sind 49 allgemeine Parkplätze entlang der Rotenturmstraße vorhanden.

2.5 Bestandsplan und Straßenquerschnitt

Die Erdgeschosszone der Rotenturmstraße ist sehr belebt, unter anderem aufgrund der Diversität an Einkaufsmöglichkeiten, die diese zu bieten hat. Im Bestandsplan wird unterschieden zwischen Restaurant, Bar, Café, Eisgeschäft, Bekleidungsgeschäft, Handy-Shop, Bank, Apotheke, sonstigen Einkaufsmöglichkeiten und Theater. Schanigärten sind an vielen Ecken sowie in Seitengassen, aber auch direkt neben der Fahrbahn auf der Rotenturmstraße vorhanden.

Auf Gehsteigen von einer Breite von 2,5m bis 5m haben Fußgänger die Möglichkeit sich zwischen Stephansplatz und Schwedenplatz fortzubewegen.

Für Radfahrer sind an der Ecke Brandstätte, Ertlgasse, Lichtensteg, Lugeck, Fleischmarkt, Franz-Josefs-Kai und auch entlang der Rotenturmstraße Abstellplätze vorhanden. Personen ohne Rad können die City-Bike-Station am Hohen Markt bzw. am Schwedenplatz nutzen. Dort können sowohl Räder ausgeliehen als auch zurückgegeben werden.

Zurzeit wird die Rotenturmstraße vom öffentlichen Verkehr durchquert, die Autobuslinien 1A, 2A und 3A haben eine Station beim Stephansplatz, die Linie 2A bleibt auf der Rotenturmstraße im Bereich Lugeck stehen und ebenfalls auf der Rotenturmstraße nahe Schwedenplatz.

Für Autofahrer ist die Rotenturmstraße von Brandstätte kommend in Richtung Schwedenplatz befahrbar und da sich eine verkehrsberuhigte Zone über den gesamten ersten Bezirk erstreckt, dürfen hier maximal 30km/h gefahren werden.

Taxistandplätze befinden sich zwischen Schulerstraße und Wollzeile, am Lichtensteg sowie Hohen Markt und auch auf beiden Straßenseiten zwischen Griechengasse und Franz-Josefs-Kai.

Fiakerstandplätze befinden sich nordseitig des Stephansdoms entlang der Schulerstraße.

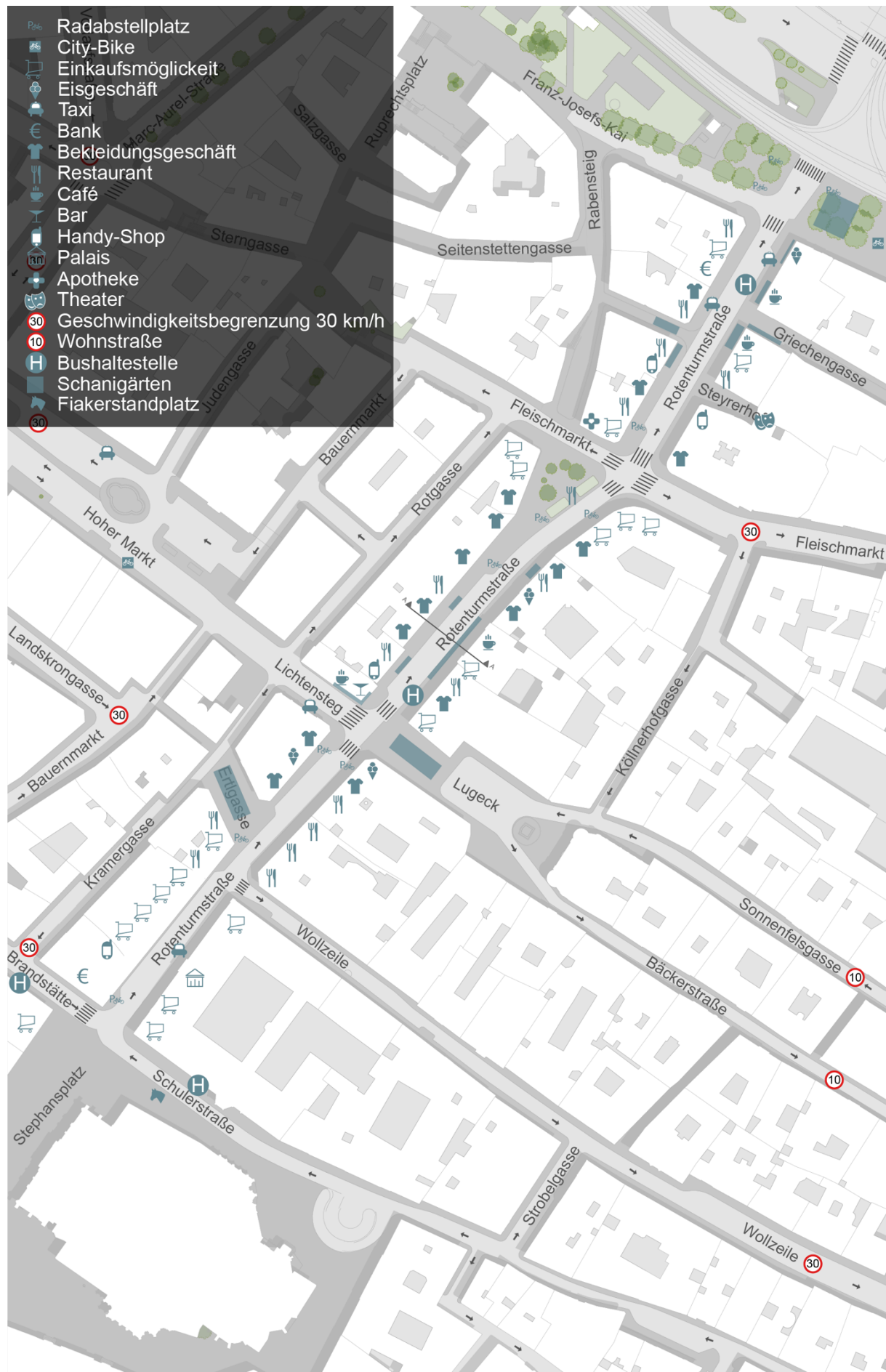


Abb. 6: Bestandsplan 1:2000 [20]

Entlang der Rotenturmstraße gibt es unterschiedliche Straßenquerschnitte. In vielen Bereichen gibt es beidseitige Parkspuren mit unterschiedlich breiten Gehwegen, in manchen Abschnitten verengt sich die Breite des Gehweges einseitig oder auch beidseitig durch Schanigärten.

In Abbildung 5 wurde exemplarisch ein Straßenquerschnitt mit einseitigem Schanigarten gewählt, hier ist zu sehen wie sich die verfügbare Breite der Verkehrsteilnehmer derzeit zueinander verhält.

Fußgängern steht einmal eine Breite von 5 m und von 2,5 m zur Verfügung, Schanigärten nehmen eine Breite von etwa 2,5 m in Anspruch und jeweils zwei 2 m breite Parkstreifen nehmen Platz seitlich der 4,58 m breiten Fahrbahn ein. Die Fußgängerbereiche sind baulich durch einen 0,15 m hohen Bordstein angehoben von den Parkstreifen begrenzt.

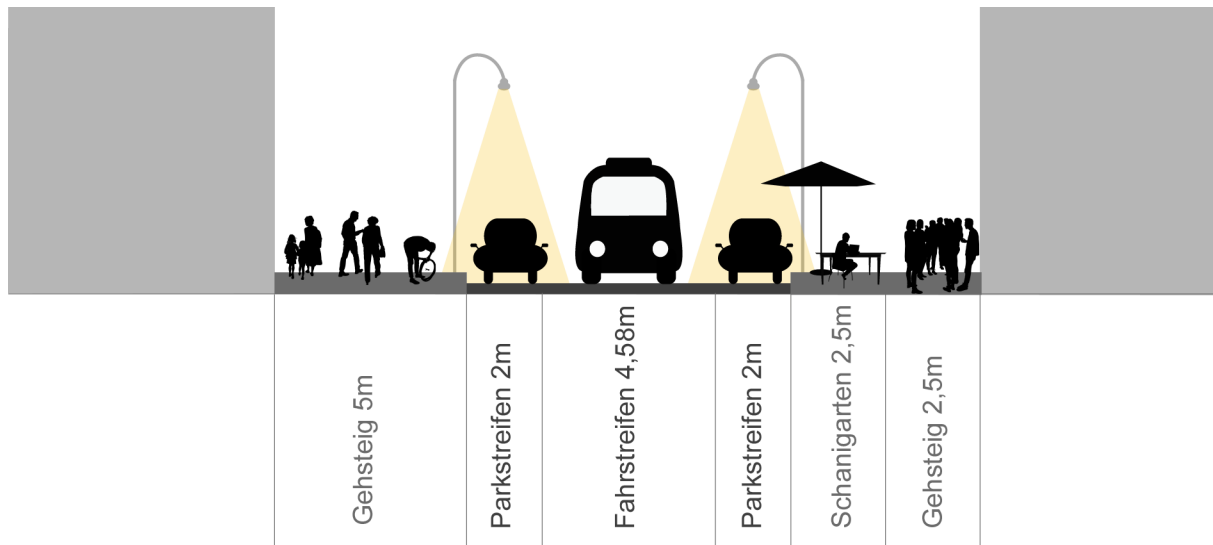


Abb. 5: Straßenquerschnitt A aktuell [21]

3 Bestandsanalyse Rotenturmstraße 1010 Wien

3.1 Verkehrsspinne Zu- und Abfahrt Rotenturmstraße



Abb. 7: Rad Zu- und Abfahrt 1:3000 [12]

Radfahrer können von Brandstätte, Schulerstraße und Hohem Markt zufahren, genauso wie auch von dem gemischten Geh- und Radweg am Lugeck. Auch dürfen sie gegen die Einbahn der Wollzeile und aus der Sackgasse am Franz-Josefs-Kai auf die Rotenturmstraße fahren.

Um von der Rotenturmstraße abzufahren, können Radfahrer entlang der Wollzeile oder Richtung Hoher Markt im Mischverkehr fahren. Am Lugeck ist ein kurzes Stück gemischter Geh- und Radweg, auch hier können Radfahrer entlang Richtung Sonnenfelsgasse und Bäckerstraße fahren. Der Fleischmarkt darf von Radfahrern im Mischverkehr durchfahren werden. In die Sackgasse am Franz-Josefs-Kai dürfen sie ebenfalls einbiegen.



Abb. 8: KFZ Zu- und Abfahrt 1:3000 [12]

KFZ-Lenker können von Brandstätte und Hohem Markt kommend Richtung Franz-Josefs-Kai weiterfahren. In der Schulerstraße ist teilweise ein Fahrverbot wirksam, dieses gilt ab der Strobelgasse, ausgenommen Ladetätigkeit zwischen 6:00 bis 10:30 Uhr, Linienbusse, Taxi, Zufahrt zur Garage, Fiaker zwischen 10:30 bis 11:30 und Radfahrer. Aus der Griechengasse kommen seltener Autos, da hier nur die Zu- bzw. Abfahrt der Garage gestattet ist. Auch im Bereich des Franz-Josefs-Kais kommen oftmals nur Lieferfahrzeuge, da dies eine Sackgasse ist und kein Durchzugsverkehr besteht.

Autofahrer können aktuell die Rotenturmstraße über die Wollzeile verlassen oder etwas weiter Richtung Franz-Josefs-Kai auch Richtung Hohen Markt abbiegen. Die Rotenturmstraße kann im Kreuzungspunkt Fleischmarkt beidseitig verlassen werden, in die Griechengasse dürfen Autos nur zur Garage zufahren und am Franz-Josefs-Kai Richtung Westen gibt es eine Sackgasse, hier ist das Halten und Parken verboten.

3.2 Bestandsanalyseplan

Im Bestandsanalyseplan, Abbildung 9 im Maßstab 1:2000, ist zu sehen in welchen Bereichen mit vielen Personen zu rechnen ist und wo nach subjektivem Empfinden der Gehsteig zu schmal ist oder es zu gefährlichen Situationen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern kommen kann.

Bewegen sich Fußgänger durch die Rotenturmstraße, wirkt es als ob diese eher von den übrigen Personen in eine Richtung gedrängt werden, als dass sie sich frei bewegen könnten. Kommend vom Stephansplatz gehen viele Touristen, Arbeitende, Schülergruppen und Anrainer Richtung Schwedenplatz und umgekehrt. Ein gemütliches Flanieren ist nicht möglich, beim Ansehen von

Geschäftsauslagen werden querende Personen am Weitergehen gehindert. Der Gehsteig scheint die Anzahl der Personen an vielen Stellen nur schwer zu bewältigen. Neben Schanigärten gibt es am Gehsteig ebenfalls Radabstellmöglichkeiten, jedoch keine konsumfreien Zonen oder Grünbereiche außer an der Ecke Rotenturmstraße und Fleischmarkt. Dies reicht jedoch nicht um die von Asphalt dominierte Straße genießbar zu machen. Behindertengerecht sind die Kreuzungspunkte im Projektgebiet durch Gehsteigabsenkungen im Querungsbereich, jedoch scheint es schwierig, sich mit Rollstuhl durch die Menge zu drängen. Durch den großen Andrang wird die Rotenturmstraße auch zum Stressfaktor für ältere und gebrechliche Personen.

In Schnitt A, Abbildung 5, wird die unproportionale Verteilung an Flächen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer aufgezeigt im Vergleich zu den Zahlen siehe Einleitung. 8,58 m stehen dem KFZ-Verkehr zur Verfügung, Radfahrer werden nicht berücksichtigt und nur 7,5 m sind für Fußgänger nutzbar, wobei die breiteste Stelle eines Gehsteiges 5 m beträgt. Laut Raumpilot hätten auf einem 5m breiten Gehsteig maximal 4 Personen mit Regenschirm nebeneinander Platz, da eine Person eine Breite von 1,12 m in Anspruch nimmt [22].

In Anbetracht der Statistik, welche besagt, dass der PKW-Bestand in den Bezirken eins bis neun abnimmt, die Radwege, die Nächtigungen als auch die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel im ersten Bezirk zunimmt (daher wird eine zunehmende Anzahl an Fußgängern angenommen), kann ein Ungleichgewicht der Flächenverteilung wahrgenommen werden.

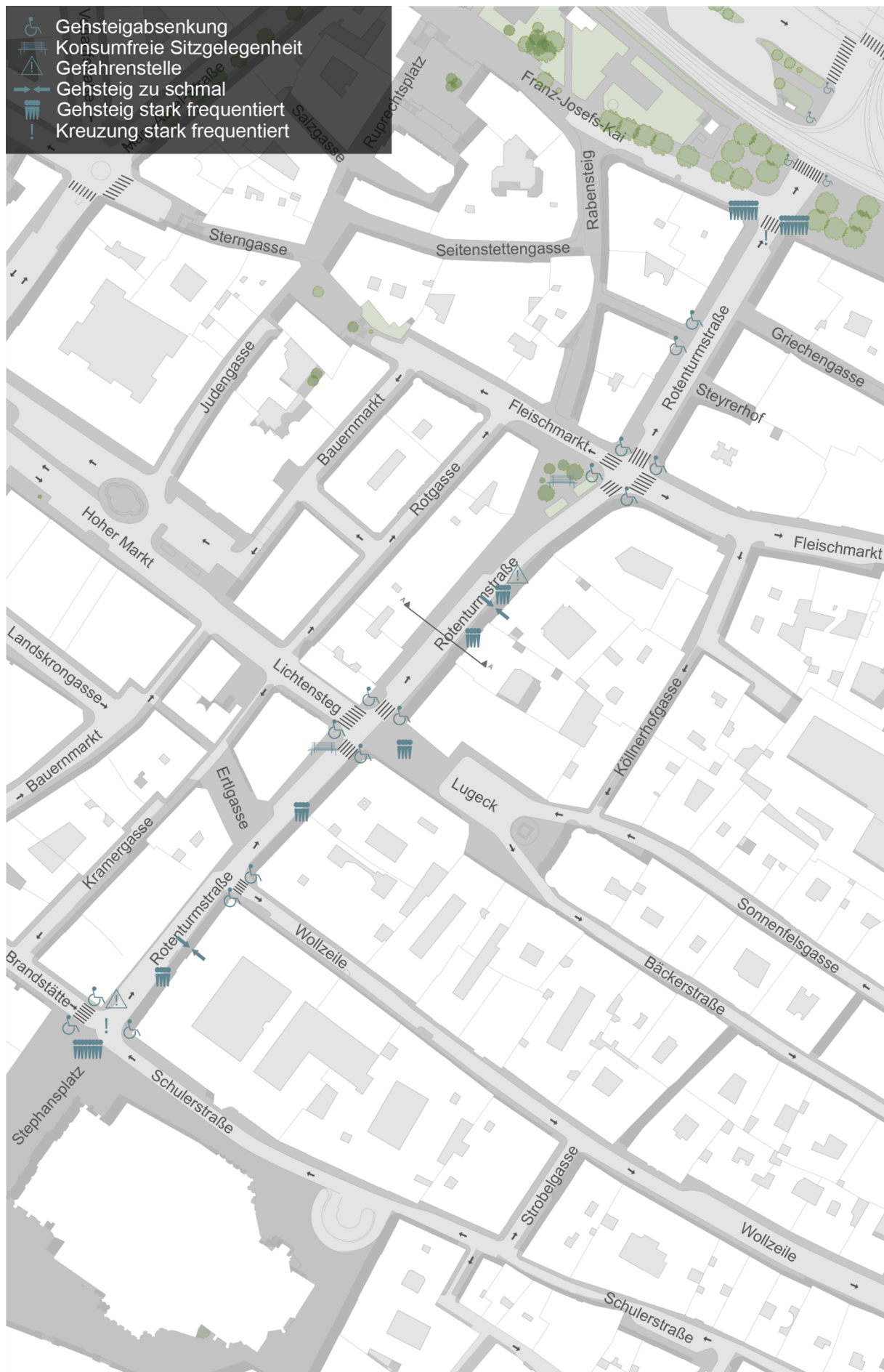


Abb. 9: Bestandsanalyseplan 1:2000 [20]

3.3 Möglichkeiten eines neuen Verkehrskonzeptes

3.3.1 Begegnungszone und Fußgängerzone

Laut aktueller Straßenverkehrsordnung, Fassung vom 20.10.2018, kann eine Begegnungszone aus Sicherheitsgründen, zur Flüssigkeit des Verkehrs oder aufgrund der Lage eines Gebäudes oder Gebietes, verordnet werden. Abhängig der Beschilderung dürfen 20 bis 30 km/h von allen Verkehrsteilnehmern gefahren werden.

Fußgängerzonen werden ebenfalls verordnet, wenn die Sicherheit, die Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, oder die Lage eines Gebäudes oder Gebietes dies verlangen. Die Zone ist Fußgängern vorbehalten, nur durch entsprechende Beschilderung sind Ladetätigkeiten zugelassen, der Zeitraum, in dem diese stattfinden dürfen, muss beschränkt sein. Sind Zusatztafeln angebracht und Fahrzeuglenkern ist es erlaubt einzufahren, haben diese in Schrittgeschwindigkeit zu fahren um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten [23].

Auf das Projektgebiet bezogen ist deshalb eine Fußgängerzone sinnvoll, da Fußgänger einen steigenden Verkehrsteilnehmerstrom darstellen. Auch Radfahrer haben durch die zusätzliche Beschilderung „ausgenommen Radverkehr“ im Falle einer Fußgängerzone verbesserte Routen in beide Richtungen. Sie dürften nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren um Fußgänger nicht zu gefährden. Eine Begegnungszone würde die aktuellen Probleme nicht ausreichend beseitigen können, da auf Fußgänger weniger Rücksicht gelegt werden würde. Alle Verkehrsteilnehmer wären gleichberechtigt, jedoch dürften Auto- und Radfahrer bis zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 20 oder 30 km/h fahren.

Aufgrund dieser Nachteile für Fußgänger in einer Begegnungszone wird im weiteren Verlauf dieser Arbeit die Fußgängerzone, ausgenommen Radfahrer, im Detail behandelt.

3.3.2 Optionen eins bis drei

Aus den bereits genannten Gründen werden anschließende Darstellungen die Überlegungen zu einem neuen Konzept zwischen Stephansplatz und Schwedenplatz erläutern. Für alle kommenden Pläne im Maßstab 1:5000 gilt folgende Legende:

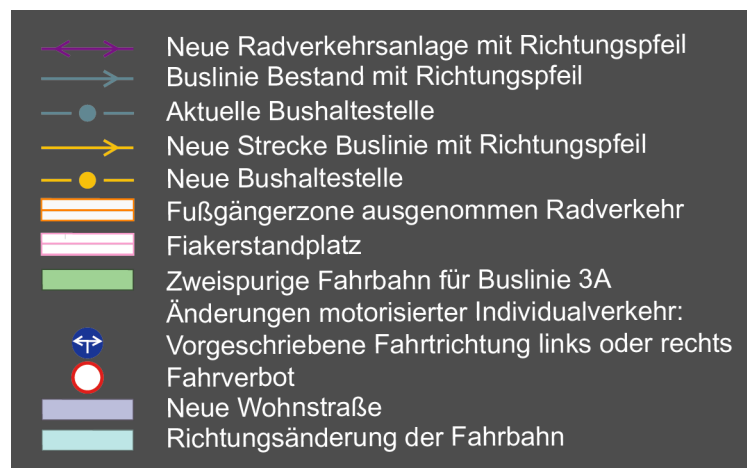


Abb. 10: Legende für Konzeptideen im Maßstab 1:5000

Neue Radverkehrsanlagen werden in den Abbildungen 11 bis 14 mit einer lila Linie zuzüglich der Pfeile, die als Richtungspfeile dienen, dargestellt. Bestand der Buslinien, sowohl Richtungen als auch Haltestellen werden cyan, neue Strecken und Haltestellen hingegen gelb abgebildet. Die Fußgängerzone, ausgenommen Radverkehr, ist mit einer orange schraffierten Fläche gekennzeichnet, Fiakerstandplätze durch rosa schraffierte Flächen. Option drei und das Verkehrskonzept

beinhalten eine Strecke, die in beide Richtungen für die Buslinie 3A befahrbar sein soll, diese ist flächig und grün markiert. Änderungen für den motorisierten Individualverkehr werden durch eine Beschilderung am rechten Fahrbahnrand dargestellt, es gibt zwei neue Verkehrszeichen, zum einen die vorgeschriebene Fahrtrichtung links oder rechts und zum anderen das Fahrverbot. Neue Wohnstraßen die sich durch das jeweilige Konzept ergeben werden flächig lila angezeichnet und eine Richtungsänderung der Fahrbahn flächig blau.

3.3.3 Option eins

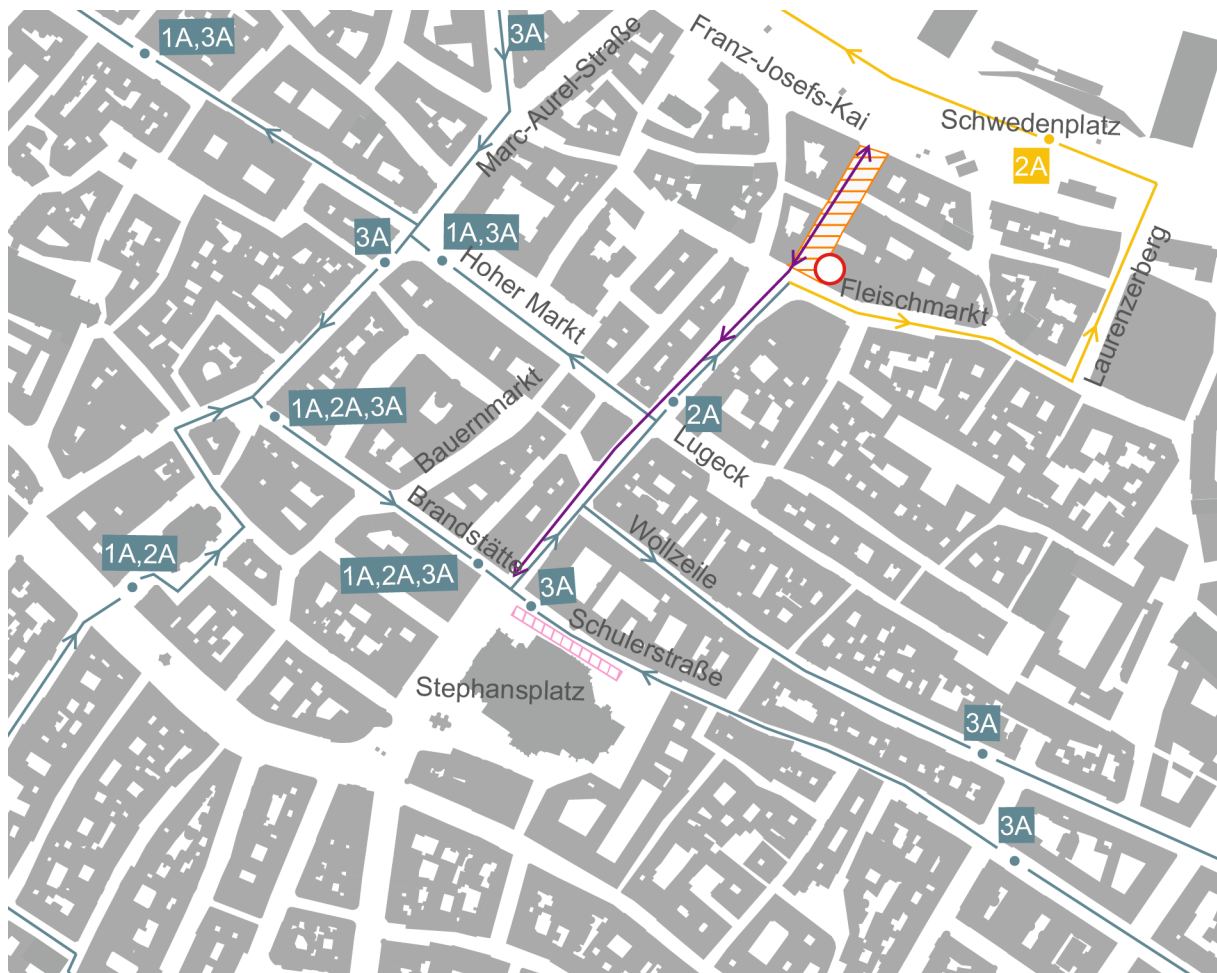


Abb. 11: Erste Option 1:5000 [12]

Diese Option beschäftigt sich mit einer autofreien Zone im Bereich zwischen Fleischmarkt und Franz-Josefs-Kai. Fußgänger hätten mehr Freiheit zwischen Schanigärten zu flanieren und Radfahrer könnten in dieser Version nun gegen die ursprüngliche Einbahn der Rotenturmstraße auf direktem Weg Richtung Stephansplatz fahren. Auch wäre in diesem Bereich die Fahrt mit dem Rad in die entgegengesetzte Richtung möglich, die übrige Rotenturmstraße wäre eine Fortsetzung des Radfahrstreifens kommend von Marienbrücke. Die Fahrt gegen die Einbahn würde eine einseitige Auflösung des Parkstreifens erfordern.

Der öffentliche Verkehr müsste teils umgelenkt werden, jedoch nur die Autobuslinie 2A. Anstatt die Rotenturmstraße bis zum Franz-Josefs-Kai zu fahren würde diese vom Fleischmarkt links einbiegen und den Laurenzerberg entlang bis zum Franz-Josefs-Kai fahren. Der 2A hätte in dem Fall eine in etwa 170 m längere Strecke als ohnehin auf den Gleisen der Straßenbahnlinie 1. Die 2A

Station „Schwedenplatz“ könnte zur Haltestelle „Schwedenplatz“ der Linie 1 hinzugefügt werden, somit würde diese nicht ausfallen, sondern versetzt werden.

Der motorisierte Individualverkehr würde weiterhin über die Marc-Aurel-Straße und den Laurenzerberg zum Franz-Josefs-Kai fahren können, die Zufahrt über die Rotenturmstraße wäre nicht mehr möglich. Die Taxistandplätze könnten zum Teil verlegt oder aufgelassen werden. Eventuell gäbe es die Option Standplätze der Schienenstraße entlang zu platzieren. Dies hätte eine Verkleinerung des Schanigartens des Eisgeschäftes Ecke Rotenturmstraße/Schwedenplatz zur Folge. Fikarstandplätze wären nach wie vor an der Schulerstraße vorhanden.

3.3.4 Option zwei

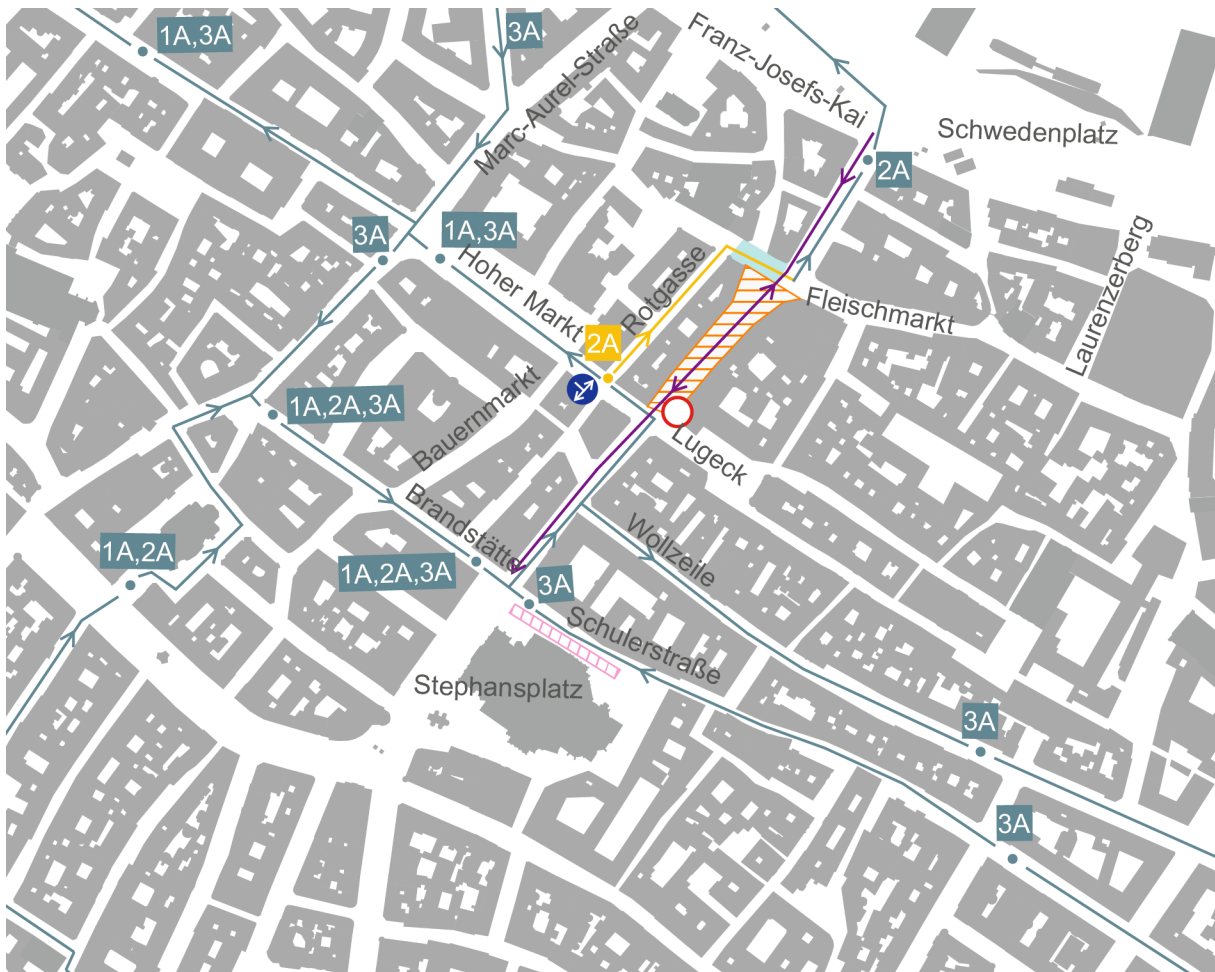


Abb. 12: Zweite Option 1:5000 [12]

Die nächste Option beschäftigt sich mit der Sperre der Rotenturmstraße im Bereich zwischen Lugeck und Fleischmarkt. Die Orange schraffierte Zone wäre auch hier Fußgängerzone, ausgenommen Radverkehr, um die schmalen Gehsteige zu entlasten. Hier wäre das Befahren mit dem Rad in beide Richtungen möglich, die übrige Rotenturmstraße wäre eine Fortsetzung des von Marienbrücke kommenden Radfahrstreifens. Es wäre somit möglich gegen die Einbahn bis zum Stephansplatz zu gelangen.

Die Buslinie 1A und 3A wären von keiner Änderung betroffen, die Linie 2A müsste auf die Rotgasse ausweichen. Dies hätte keine großen Zeitverzögerungen zur Folge da die Rotgasse eine Parallelstraße der Rotenturmstraße ist. Die Station „Rotenturmstraße“ der Linie 2A könnte in die Rotgasse versetzt dementsprechend umbenannt werden.

Der KFZ-Verkehr müsste ebenfalls durch die Rotgasse geführt werden da ein Fahrverbot, ausgenommen Ladetätigkeit die Weiterfahrt nicht möglich macht. Die Zufahrt von Rotenturmstraße auf Franz-Josefs-Kai wäre weiterhin vorhanden, sowie die Routen über Marc-Aurel-Straße und Laurenzerberg. Kommend vom Hohen Markt gibt es die Option nicht mehr auf die Rotenturmstraße zu gelangen, die Beschilderung führt über Rotgasse oder Kramergasse.

Kein Taxistandplatz wäre von Änderungen betroffen, weder der Richtung Schwedenplatz, noch der Richtung Stephansplatz oder Lichtensteg. Auch der Fiakerstandplatz bliebe in diesem Fall an seinem derzeitigen Platz.

3.3.5 Option drei

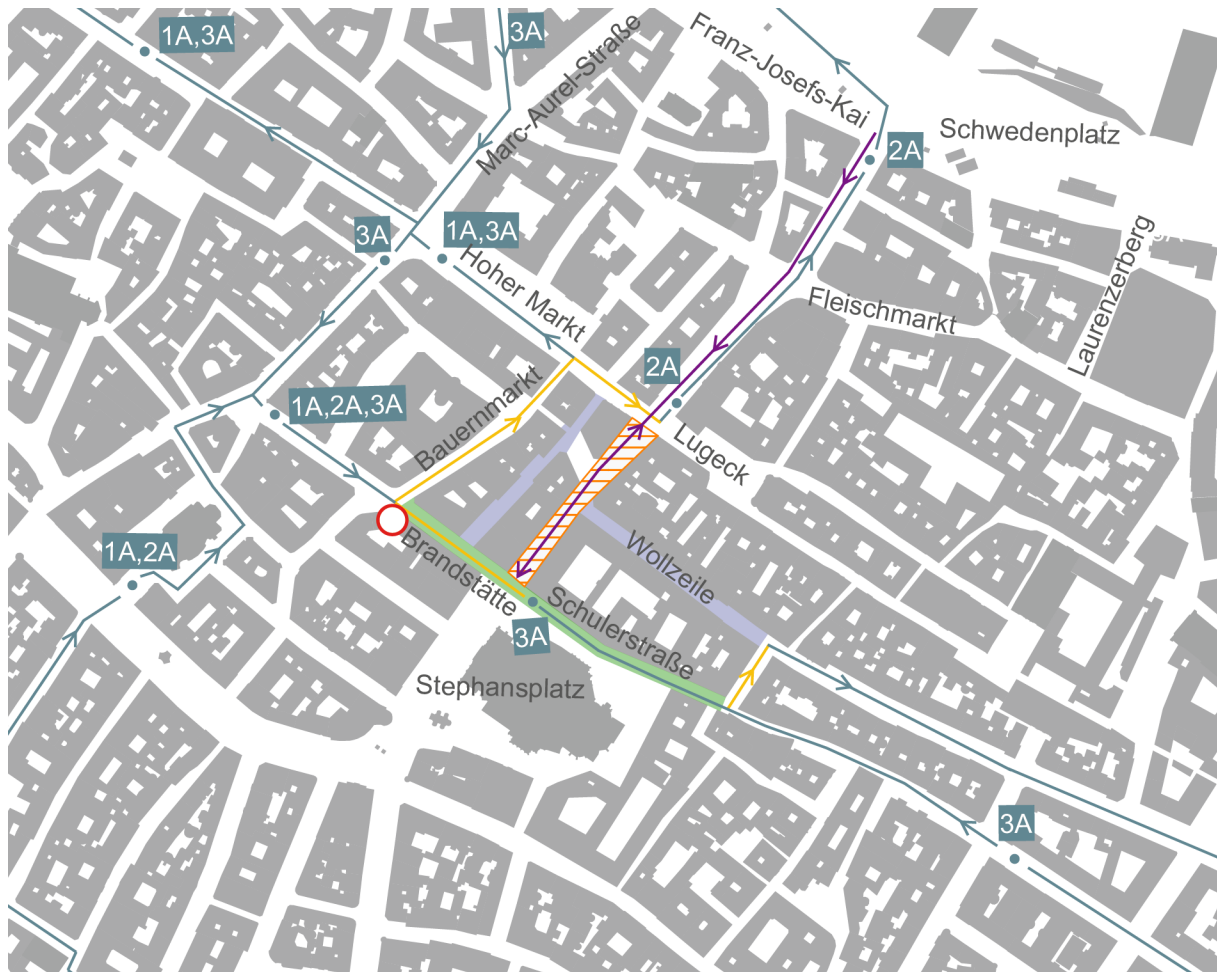


Abb. 13: Dritte Option 1:5000 [12]

Die dritte Möglichkeit der Umgestaltung bezieht eine Zone zwischen Brandstätte/Schulerstraße und Lugeck/Lichtensteg mit ein, welche Fußgängern und Radfahrern vorbehalten ist. Es wäre eine Fußgängerzone ausgenommen Radverkehr und die Rotenturmstraße zwischen Lugeck und Schwedenplatz wäre gegen die Einbahn mit dem Rad befahrbar.

Dies hätte Änderungen für den öffentlichen Verkehr zur Folge. Buslinie 1A würde anstatt von der Rotenturmstraße, vom Bauernmarkt auf den Hohen Markt abbiegen. Auch die Linie 2A würde diesen Weg nehmen und könnte ab der Kreuzung Lugeck die gewohnte Strecke zurücklegen. Der Bus 3A müsste über die Schulerstraße auf die Wollzeile abbiegen und könnte die gewohnte Schleife beim Stubentor zurücklegen. Im grün markierten Bereich der Brandstätte und Schulerstraße wäre mit Gegenverkehr eines Linienbusses zu rechnen.

Der KFZ-Verkehr hätte weiterhin über Marc-Aurel-Straße, Rotenturmstraße als auch Laurenzerberg die Möglichkeit auf den Franz-Josefs-Kai zu kommen. Es gäbe ein Fahrverbot, ausgenommen Linienbusse, mittig der Brandstätte. Ein Teil der Wollzeile und Kramergasse würden durch diese Änderung zur Wohnstraße.

Der Taxistandplatz zwischen Schulerstraße und Wollzeile würde wegfallen und auch der Fia-kerstandplatz müsste aus Platzgründen verlegt oder gänzlich darauf verzichtet werden.

4 Verkehrskonzeptempfehlung Rotenturmstraße 1010 Wien



Abb. 14: Verkehrskonzeptempfehlung Rotenturmstraße 1:5000 [12]

Die Verkehrskonzeptempfehlung Rotenturmstraße setzt sich nun aus den ersten drei bereits beschriebenen Optionen zusammen. Eine Fußgängerzone, ausgenommen Radverkehr, wäre zwischen Brandstätte/Schulerstraße und Fleischmarkt sowie zwischen Fleischmarkt und Franz-Josefs-Kai vorhanden. Querungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr gäbe es ausschließlich im Bereich Fleischmarkt, ansonsten wäre das Fahrverbot zu beachten. Ausgenommen die Zufahrt zur Ladetätigkeit Montag bis Freitag zwischen 6:00 bis 10:30 Uhr bliebe gestattet. Das Halten entsprechend der Dauer der Ladetätigkeit wäre uneingeschränkt überall möglich.

Mit der Annahme ein parkendes Auto nimmt 6 m Länge in Anspruch und es würde zu einer Umgestaltung der Rotenturmstraße kommen, müsste auf 49 allgemeine Parkplätze verzichtet werden.

Für Fußgänger hätte die Verkehrskonzeptempfehlung eine direkte Verbindung von Karlsplatz bis Schwedenplatz innerhalb von Fußgängerzonen zur Folge. Radfahrer hätten erstmalig die Möglichkeit vom Schwedenplatz kommend entlang der Rotenturmstraße zum Stephansplatz und auch entgegengesetzt fahren zu können, ohne Umwege oder Schieben zu müssen.

Der öffentliche Verkehr wäre von Umleitungen betroffen auf die nun genauer eingegangen wird. Die Buslinie 1A würde über den Bauernmarkt zum Hohen Markt geführt werden, dies hätte eine minimale Zeitersparnis zur Folge. Die Linie 2A würde ebenfalls diesen Weg nehmen um dann in die Rotgasse zu einer neuen Station einzufahren, welche anstelle der Station „Rotenturmstraße“ vorhanden wäre. Sie würde den Fleischmarkt entlang über den Laurenzerberg zum Schwedenplatz zur nächsten neuen Station fahren. Diese würde den Namen „Schwedenplatz“ behalten, jedoch um einige Meter, an die Station der Straßenbahnlinie 1, verlegt werden. Für die Linie 2A würde dies ein etwa 170 m längerer Weg auf den Schienen der Straßenbahnlinie 1 bedeuten. Die Autobuslinie 3A kommend von Brandstätte würde entlang der Schulerstraße fahren und von dieser nach links in die Wollzeile einbiegen. Von dort aus könnte sie die gewohnte Schleife beim Stubentor fahren und dann von Schulerstraße zu Brandstätte und über den Bauernmarkt zum Hohen Markt abbiegen. Zu beachten wäre die zweispurige Fahrbahn im Bereich Brandstätte und Schulerstraße, welche der Buslinie 3A vorbehalten wäre.

Dies würde aus Platzgründen eine Änderung des Fiakerstandplatzes oder dessen Verzicht erfordern. Die Taxistandplätze entlang der Rotenturmstraße gäbe es in dieser Form nicht mehr, aber es könnte in Erwägung gezogen werden diese teilweise an anderen Standorten zu ersetzen. Eine Möglichkeit wäre entlang der Schienen am Schwedenplatz, eine andere ein Standplatz zwischen Rotenturmstraße und Bauernmarkt am Fleischmarkt. Die alternativen Standplätze könnten für E-Taxis beschränkt werden, um die geforderte klimafreundliche Mobilität zu unterstützen.

Lichtensteg zwischen Kramergasse und Rotenturmstraße könnte, sowie die Wollzeile zwischen Rotenturmstraße und Strobelgasse, zur Wohnstraße erklärt werden, da hier kein Durchzugsverkehr mehr vorhanden wäre.

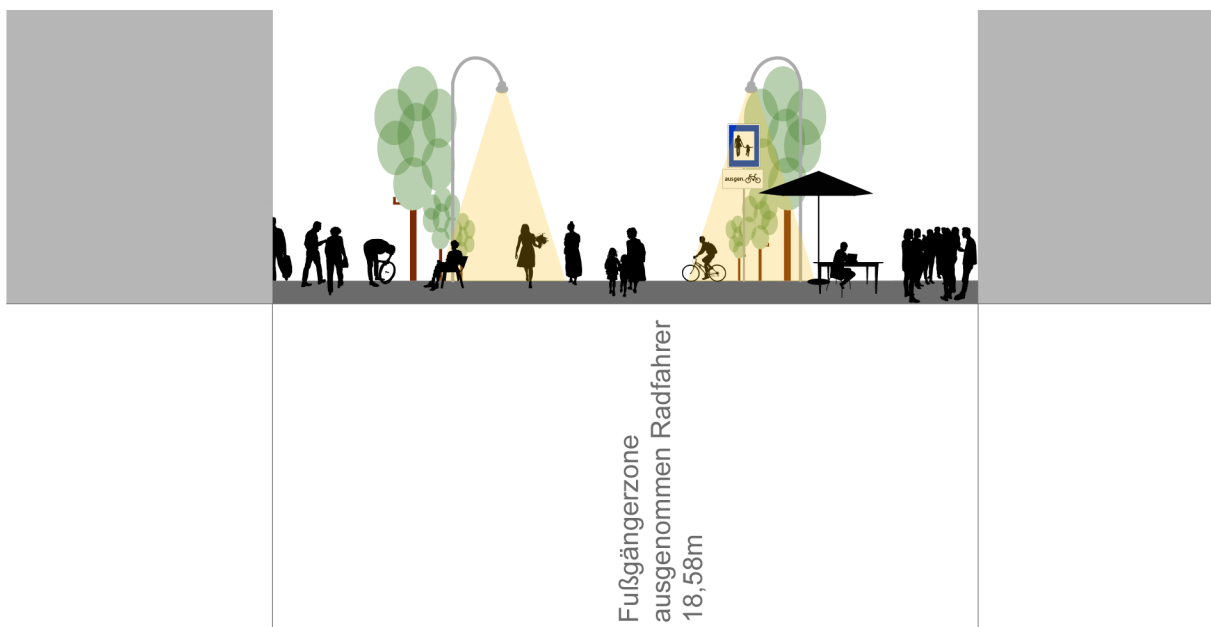


Abb. 15: Straßenquerschnitt A durch Verkehrskonzeptempfehlung [21]

Die Gestaltung der Fußgängerzone im Bereich Rotenturmstraße könnte ähnlich der Gestaltung der Kärntnerstraße oder dem Graben funktionieren. Im Schnitt ist die Angleichung des Niveaus für alle Verkehrsteilnehmer zu sehen. Es sollte mehr konsumfreie Aufenthaltsräume neben den bereits bestehenden Schanigärten geben und Trinkwasserstellen und Grünräume könnten zur Gestaltung maßgeblich beitragen. Fußgänger und Radfahrer hätten daher eine gesamte Breite von

etwas über 18,5 m zur Verfügung. Auch könnte überlegt werden die Pflasterung an die des Stephansplatzes anzupassen, um die Fortführung der Fußgängerzone leicht erkennbar zu machen. Somit würden graue Granitplatten aus dem Waldviertel, im römischen Verband verlegt, den Boden zieren [24].

Sollte diese Verkehrskonzeptempfehlung aufgrund zu hohen finanziellen Aufwandes oder auch anderen Gründen nicht in Frage kommen, könnte überlegt werden die Optionen eins und zwei, zwei und drei beziehungsweise eins und drei zu kombinieren um eine Änderung in kleinerem Maße vorzunehmen. Auch diese Möglichkeiten würden die Rotenturmstraße zu einem Fußgänger und Radfahrer freundlicheren Ort machen als sie es derzeit ist. Sollte eine Begegnungszone überlegt werden, würde dies die Verkehrssituation zum Positiven ändern, jedoch in einem geringeren Ausmaß.

5 Städtebauliche Auswirkungen

Basierend auf Passantenzählungen der Stadt Wien im Jahr 2014, könnte überlegt werden ein solches Konzept auch auf weitere bestehende Verkehrskonzepte anzuwenden. Vorangehende Beispiele wie die Fußgängerzone Kärntner Straße, Mariahilfer Straße oder auch Meidlinger Hauptstraße können als Vorbild genommen werden.

2014 war die Landstraßer Hauptstraße die acht meist frequentierte Straße in Wien laut Zählungen. Donnerstag den 9.10.2014 wurden 18.788 Passanten gemessen, Samstag den 11.10.2014 wurden 12.905 Personen erfasst. Ein Teil der Straße wurde bereits für Fußgänger und öffentlichen Verkehr beschränkt, ein kurzes Stück wurde zur Begegnungszone, jedoch ist ein sehr großer Teil der Straße mit 50km/h befahrbar und mit beidseitigen Parkspuren versehen. Auf die Landstraßer Hauptstraße folgt die Neubaugasse mit nicht derart schwankenden Zahlen abhängig der Wochentage. Hier wurden an genanntem Donnerstag 15.419 Menschen verzeichnet, an darauffolgendem Samstag 15.982. Derzeit liegt die Neubaugasse teils in einer 30er-Zone teils in einer 50er-Zone, ein Abschnitt hin zur Mariahilfer Straße ist Behindertentransporten, Linienomnibussen, Radfahrern und Ladetätigkeiten vorbehalten. Parkspuren gibt es großteils einseitig. Auch die Wollzeile ist eine gut besuchte Geschäftsstraße, die teils einseitig und teils beidseitige Parkspuren umfasst. Da sie im ersten Bezirk liegt, dürfen nur 30km/h gefahren werden. Am 9.10.2014, donnerstags, sind 12.480 Passanten gezählt worden, am Samstag den 11.10.2014 hingegen nur 11.102 [25].

Landstraßer Hauptstraße, Neubaugasse und Wollzeile sind alle drei ähnlich der Rotenturmstraße. Der motorisierte Individualverkehr nimmt sehr viel Platz ein, jedoch zeigen Zahlen, dass besonders viele Passanten unterwegs sind, deshalb könnte überlegt werden in diesen Bereichen eine teilweise oder gänzlich verkehrsberuhigte Zone daraus zu machen.

6 Résumé

Aus Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse kann abgeleitet werden, dass die derzeitige Verkehrssituation auf der Rotenturmstraße für keinen der Verkehrsteilnehmer ideal ist. Allerdings könnte dies durch eine Fußgängerzone, ausgenommen Radverkehr, entlang der Rotenturmstraße zum Positiven gewendet werden. Verkehrstechnisch gäbe es Änderungen für Bus und geringfügig auch Straßenbahn, ebenso wie den KFZ-Verkehr, Taxi- und Fiakerstandplatz. Städtebaulich gäbe es Änderungen, da der Platz für mehr Grünräume, Trinkwasserstellen und konsumfreie Zonen vorhanden wäre und dies die Rotenturmstraße lebenswerter machen könnten. Der Weg von Karlsplatz zu Schwedenplatz würde für Anrainer, Touristen und auch alle übrigen Fußgänger autofrei begehbar sein. Ebenfalls für Radfahrer würde es eine Erleichterung bedeuten, da die Rotenturmstraße nun in beide Richtungen befahrbar wäre und eine direkte Verbindung zwischen Stephansplatz und Schwedenplatz gegeben. Bereits umgesetzte Fußgängerzonen könnten für die

Umgestaltung als Vorbild herangezogen werden wie zum Beispiel die Kärntner Straße und auch die Mariahilfer Straße.

Fußgängerzonen haben keine negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft, solange diese gut angebunden sind und über eine gewisse Diversität an Einkaufsmöglichkeiten verfügen [26]. Die gute öffentliche Erreichbarkeit, die Zentralität des Standortes und Frequenzbringer, wie in Abbildung 6 zu sehen ist, wären vorhanden und würden eine Umgestaltung zulassen. Sorgen bezüglich der Verkehrsbelastung von umliegenden Straßen wären unbegründet, wie eine Fallstudie zeigt. Bereits 2008 wurden zur Zeit der Fußball-Europameisterschaft Staus befürchtet, da ein Teil der Ringstraße aufgrund einer Fanzone gesperrt wurde. Staus und Verkehrschaos blieben aus und entgegen der Vorhersagen war eine starke Zunahme der öffentlichen Verkehrsmittel zu beobachten [27]. Die Pläne des Wiener Gemeinderats, die es bis 2025 zu erreichen gilt, sprechen ebenfalls für eine Änderung in diesem Ausmaß. Gesetzte Ziele würden eher erreicht werden und die Nachhaltigkeit wäre gewahrt. Umwelt und Mensch würden stark davon profitieren und daraus resultierend könnte dieses Projekt zur Inspiration für die Umgestaltung anderer Straßen und Gassen innerhalb aber auch außerhalb Wiens dienen.

Literaturverzeichnis

- [1] Studie der Stadt Wien (2016), STEP 2025: Detailkonzept E-Mobilitätsstrategie, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008435.pdf>, Stand: 17.08.2018
- [2] Studie der Stadt Wien (2014), Stadtentwicklungsplan 2025, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>, Stand: 17.08.2018
- [3] Statistik Stadt Wien (2015), Wien in Zahlen 2015, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wieninzahlen-2015.pdf>, Stand: 17.08.2018
- [4] Statistik Stadt Wien (2016), Wien in Zahlen 2016, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wieninzahlen-2016.pdf>, Stand: 17.08.2018
- [5] Statistik Stadt Wien (2017), Wien in Zahlen 2017, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wieninzahlen-2017.pdf>, Stand: 17.08.2018
- [6] Statistik Stadt Wien (2015), Bezirksporträts, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirksportraets-1-23.pdf>, Stand: 20.08.2018
- [7] Statistik Stadt Wien (2016), Bezirksporträts, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirksportraets-1-23-2016.pdf>, Stand: 20.08.2018
- [8] Statistik Stadt Wien (2017), Bezirksporträts, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirksportraets1-23-2017.pdf>, Stand: 20.08.2018
- [9] Statistik Stadt Wien (o.J.), Gästeübernachtungen nach Bezirken 2006 bis 2017, <https://www.wien.gv.at/statistik/wirtschaft/tabellen/uebern-bezirk-zr.html>, Stand: 17.08.2018
- [10] Befragung (2017), Wien zu Fuß: Report Wien, Daten und Fakten zum Zu-Fuß-Gehen in Wien https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/07/WzF_Report_155x220_RZ_screen.pdf Stand: 25.08.2018
- [11] KNIERIM, Bernhard (2016): Ohne Auto leben. Wien: Promedia Druck- und Verlagsgesellschaft m.b.H., Seite: 131
- [12] Open Street Map (o.J.), Plangrundlage, <https://www.openstreetmap.org/search?query=rotenturmstra%C3%9Fe#map=19/48.20970/16.37357>, Stand: 28.08.2018
- [13] Wiener Linien (o.J.), Wien bekommt erstmals große Elektrobusse, <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/66526/programId/74577/contentTypeId/1001/channelId/-47186/contentId/4200572>, Stand: 25.08.2018
- [14] Offene Daten Österreichs (2018), AnrainerInnenparkplätze Standorte Wien, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/6d92970a-d698-418b-8576-f3b03dc1a59a>, Stand: 25.08.2018
- [15] Offene Daten Österreichs (2018), Kurzparkzonen Wien, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/6858b208-62bc-424e-9d7b-c89b74d3d3e3>, Stand: 25.08.2018
- [16] Offene Daten Österreichs (2018), Taxistandplätze Standorte Wien, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/be2e0197-57b8-4fcf-a144-cb33f7466f3a>, Stand: 25.08.2018
- [17] Offene Daten Österreichs (2018), Behindertenparkplätze Standorte Wien,

- <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/4315e096-f51e-4b56-8235-57be9789a62c>,
Stand: 25.08.2018
- [18] Offene Daten Österreichs (2018), Ladezonen Standorte Wien,
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/25267974-6d44-455e-b76f-248e29ff7df7>, Stand:
25.08.2018
- [19] Offene Daten Österreichs (2018), Garagen und Park&Ride-Anlagen Standorte Wien
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/627a9226-a907-4018-89e3-878002a9d22b>,
Stand: 25.08.2018
- [20] Stadt Wien (o.J.), Public Datenviewer, Plangrundlage,
<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, Stand: 14.07.2018
- [21] Skalgubbar (o.J.), Personen, www.skalgubbar.se, Stand: 02.09.2018
- [22] JOCHER Thomas, LOCH Sigrid (2012): Raumpilot Grundlagen. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung,
Ludwigsburg, und Karl Krämer Verlag Stuttgart + Zürich, Seite: 23
- [23] Rechtsinformationssystem des Bundes (2018): Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsord-
nung 1960, Fassung vom 20.10.2018; Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über
die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960). StF: BGBl. Nr.
159/1960, Seite: 92 ff.
- [24] Interaktive Ausstellung über Stadtplanung, Wien wird WOW, Pavillon Morzinplatz, Besuch:
07.08.2018
- [25] Studie der Stadt Wien (2015), Passantenzählung 2014: Mit Entwicklung der Passantenzahl in Wie-
ner Geschäftsstraßen, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008407.pdf>,
Stand: 10.09.2018
- [26] SCHUMICH, Michael (2008): Inventarisierung der Österreichischen Fußgeherzonen, Diplomarbeit
am Institut für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Wien
- [27] FREY, Harald, LETH, Ulrich, MAYERTHALER, Anna, BREZINA, Tadej (2011): Transport problems;
Predicted congestions never occur. On the gap between transport modelling and human behav-
iour