

Bachelorarbeit

Wirksamkeit der Tempo 30 Zone- Waldmühle

Tania Burciu

Datum: 22.07.2017

Kurzfassung

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist damals wie heute ein aktuelles und sehr diskutiertes Thema. Seit den 80er Jahren werden immer mehr 30er Zonen weltweit und auch in Wien eingeführt. Der Hauptgrund für diese Maßnahme waren unzählige Unfallopfer und sogar Todesopfer die oft auf zu hohe Geschwindigkeiten zurückgeführt werden konnten. Diese sollen mit der Einführung von Tempo 30 so gut wie möglich vermieden werden, da mit der Senkung der Geschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h auch der Anhalteweg um die Hälfte kürzer wird. Auch der Verkehrslärm wird mithilfe einer Geschwindigkeitsreduzierung deutlich verringert. Die Argumente für eine Geschwindigkeitsreduzierung sprechen, sind aus heutiger Sicht klar: mehr Sicherheit, weniger Luftverschmutzung, weniger Lärm. Die Wirksamkeit einer solchen 30er Zone wird in dieser Arbeit anhand einer Geschwindigkeitsmessung im Bezirk Liesing behandelt.

1 Einleitung

In dieser Bachelorarbeit wird die seit Dezember 2016 eingeführte 30er Zone in der Kaltenleutgebner Straße im Bereich der Waldmühle untersucht.

In Wien gilt allgemein eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h (§20/2 StVO 1960). Jedoch ist auch dieses Limit oftmals zu hoch. Aus diesem Grund wurden sehr viele 30er Zonen in Wien eingeführt. Diese soll zu einer Verkehrsberuhigung führen und die Sicherheit der AutofahrerInnen sowie der FußgängerInnen erhöhen. Die Schadstoff- und Lärmemissionen sollen in einer 30er Zone auch deutlich verringert werden und der Bremsweg wird dadurch deutlich kürzer, denn bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ist der Anhalteweg mehr als doppelt so lang wie bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Deswegen werden immer mehr Straßen im Raum Wien einer 30er Beschränkung unterzogen, wie zum Beispiel die in dieser Arbeit untersuchte Kaltenleutgebner Straße.

Die Frage, warum genau in diesem Gebiet eine 30er Zone eingeführt wurde, bleibt weiterhin offen. Eines der ausschlaggebenden Argumente für die Einführung einer 30er Zone war höchstwahrscheinlich die neu gebaute Wohnanlage. Es ist ebenso anzunehmen, dass diese aufgrund der Schadstoff- und Lärmbelastung eingeführt wurde.

Seit der in August 2016 neu eingeführten Geschwindigkeitsbegrenzung sind die Proteste groß. Es wird vor allem über den Bereich in der Waldmühle diskutiert. AnrainerInnen haben bereits einige Versuche gestartet diese 30er Zone wieder abzuschaffen, jedoch ohne Erfolg.

Mit folgendem Absatz versucht die Volkspartei Kaltenleutgeben Unterschriften für die Abschaffung der Tempo 30 Zone zu sammeln.

„Am Weg von Kaltenleutgeben nach Wien muss man mittlerweile durch vier 30er Zonen fahren. Die neue Beschränkung bei der Volksschule ist mehr als nachvollziehbar, genauso wie die 30er Zone beim Sta. Christiana. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen bei der Waldmühle und der Polsterermühle sind jedoch eine Zumutung für jede/n Autofahrer/in. Diese Farce muss ein Ende haben, denn die SPÖ in Wien kann nicht einfach tun und machen was sie will, sodass die Bürger von Kaltenleutgeben darunter leiden.“ (Volkspartei Kaltenleutgeben, 2017)

Darüber hinaus wurde ein Brief an Wiens Bürgermeister, Bgmst. Häupl mit dem Anliegen, Tempo 30 im Bereich der Waldmühle aufzuheben, versendet. Die AnrainerInnen warten und hoffen auf eine künftige Änderung (Volkspartei Kaltenleutgeben, 2017).

Die Schwierigkeit der Einhaltung der 30er Zone besteht darin, dass die Kaltenleutgebenerstraße als eine Hauptstraße genutzte Verkehrsfläche gilt. Dadurch ist die Tendenz natürlich sehr hoch, die Geschwindigkeit nicht einzuhalten.

2 Beginn der 30er Zone

2.1 Entstehung der 30er Zone in Deutschland

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wurden fast alle bis dahin gültigen Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgehoben. Einige Zeit danach, 1957, wurde in Deutschland erstmals eine innerstädtische Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h eingeführt. Um die Verkehrssituation weiter verbessern zu können, wurden verschiedene Maßnahmen, wie etwa die 1980 eingeführte „verkehrsberuhigte Zone“ für Wohnstraßen oder „verkehrsberuhigte Straßen nach dem Trennungsprinzip“, getroffen (Sofia, 2010).

Schlussendlich kam die Kommission für Verkehrssicherheit 1982 zu der Entscheidung, einen Pilotversuch in Buxtehude, einer Kleinstadt in der Nähe von Hamburg, mit Tempo 30 zu starten. Von dieser Beschränkung waren nur die Hauptverkehrsstraßen ausgenommen. Außerdem sollten zusätzlich Zonenregelungen und Tageszeitenregelungen eingeführt werden (Florian Fuchs).

Nach diesem Versuch führte Hamburg als erste Großstadt die 30er Zonen ein (Sofia, 2010). Nach der Einführung der 30er Beschränkung kam es zu lautstarken Protesten und Aufregung, da die BewohnerInnen von der Notwendigkeit und vom Nutzen der Geschwindigkeitsbeschränkung überzeugt werden mussten. In Buxtehude, zum Beispiel, kam es neben der Geschwindigkeitsreduzierung auch zu anderen Maßnahmen, wie zur Fahrbahnverengung. Johannes Kleber (Reiss, 2013) äußerte sich diesbezüglich in einem Interview folgendermaßen: *„Alles war eher aufs Auto ausgerichtet, das nötige Bewusstsein für Verkehrssicherheit und Umweltschutz war damals bei den Bürgern noch nicht da.“* Immer mehr Unfälle mit FußgängerInnen zwangen die Stadt schlussendlich dazu, Maßnahmen zu ergreifen. Erst 1990 wurde die 30er Zone bundesweit eingeführt und in die Straßenverkehrsdordnung (StVo) aufgenommen. Die Zahlen überzeugten schnell, denn innerhalb von drei Jahren nahmen die Unfälle mit Personenschaden um 19 Prozent ab (Reiss, 2013).

2.2 Einführung der 30er Zone in Österreich - Wien

Die Entwicklung der Geschwindigkeitsbegrenzung in Österreich ist der in Buxtehude sehr ähnlich. Auch hier wurde in den 50er Jahren für alle österreichischen Ortschaften eine 50er Zone festgelegt.

Später, in den 60er Jahren, führten Salzburg und Klagenfurt Fußgängerzonen ein und schlussendlich wurde in den späten 80er Jahren auch die 30er Zone eingeführt. In Graz wurde 1992 sogar im gesamten Stadtgebiet (mit Ausnahme von Vorrangstraßen) Tempo 30 eingeführt.

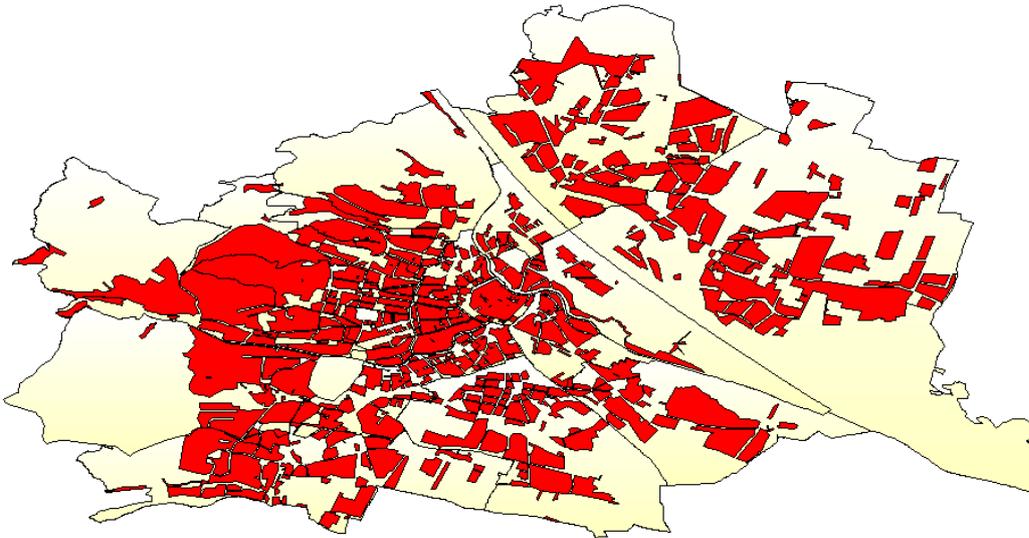


Abbildung 1 30er Zone Wien (Stadt Wien; 2018)

In der **Abbildung 1** sind die aktuellen (Stand 05.01.2018) 30er Beschränkungen in Wien zu sehen.

Im Masterplan Verkehr 2003 und Verkehrssicherheitsprogramm 2005 – 2020 der Stadt Wien wird sogar die Einführung einer 30er Zone für das gesamte Wohngebiet in Wien in Betracht gezogen (Stadt Wien o.J.).

Heute sind im Wiener Verkehrsnetz mehr als die Hälfte aller Straßen 30er Zonen. Denn von 2771 Kilometer Straßennetz in Wien sind bereits 1692 Kilometer, das entspricht 61 Prozent aller Wiener Straßen (Bundesstraßen und Stadtautobahnen eingerechnet), auf Tempo 30 reduziert. Für die Zukunft sind auf jeden Fall noch weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgesehen (Berger; 2014).

3 Wirkungen einer Tempo 30 Zone

3.1 Allgemeines

Die Meinungen über die immer mehr werdenden Tempo 30-Zonen sind sehr gespalten. Sowohl AnrainerInnen, die Wiener Linien, als auch der ÖAMTC üben an der Einführung weiterer 30er Zonen Kritik. ÖAMTC-Jurist Martin Hoffer äußert sich dazu: *"Je mehr eine 30er-Zone von Verkehrsteilnehmern als nicht notwendig empfunden wird, desto häufiger wird die Bestimmung auch übertreten."* Nachsatz: *"In der Folge ist zu befürchten, dass gerade an solchen Stellen vermehrt gemessen und natürlich abkassiert wird."* (Berger; 2014)

Die Wiener Linien argumentieren gegen die Geschwindigkeitbeschränkung mit dem Einwand, dass sie bei langsamerer Fahrtgeschwindigkeit mehr Busse einsetzen müssten, um die Intervalle einhalten zu können. Dies führe zu höheren Kosten und ihr Anliegen die Fahrgäste möglichst rasch und günstig von A nach B zu bringen wäre dadurch behindert (Berger; 2014).

3.2 Unfallstatistik

Laut aktuellen Studien zählt Wien zu den verkehrssichersten Großstädten Europas. Damit dies weiterhin so bleibt, wird für alle VerkehrsteilnehmerInnen die Sicherheit auf den Straßen Wiens laufend verbessert (Stadt Wien o.J.).

In den letzten 21 Jahren (Stand 2015) ist die Anzahl aller Unfälle mit Personenschaden um 40 Prozent gesunken. Es konnte ebenso festgestellt werden, dass die Rate von im Straßenverkehr ums Leben kommende Personen um 85 Prozent gesunken ist. Diese Zahlen bestätigen die Argumente für die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h. Somit wird die Verkehrssicherheit erhöht und es kommt auch zu einer reduzierten Lärmbelastung der AnrainerInnen in den Wohngebieten (Stadt Wien o.J.).

Bei einer Geschwindigkeit von 30km/h ist die Chance, rechtzeitig anzuhalten wesentlich höher als bei Tempo 50. Der Anhalteweg beträgt bei einer Geschwindigkeit von 30km/h 13,3 Meter, bei einem Tempo von 50km/h liegt dieser hingegen schon bei 27,7 Meter. Somit verdoppelt sich der Anhalteweg bei 50km/h (vcd.org).

3.3 Verkehrslärm

Auch der Verkehrslärm ist ein Faktor, der oft für die Einführung einer 30er Zone spricht. Denn sehr viele AnrainerInnen fühlen sich durch den Verkehrslärm belästigt. Der Straßenlärm wird durch die Höchstgeschwindigkeit stark beeinflusst. Neben den Motorengeräuschen sind auch die Reifen-Fahrbahn-Geräusche für die Lärmbelästigung verantwortlich. Diese werden bei einer Senkung der Fahrgeschwindigkeit von 50km/h auf 30 km/h, um durchschnittlich 2 bis 3 dB(A) reduziert. Die Pegelsenkung von 3 db(A) wird wiederum vom Menschen wie die Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen. In anderen Worten sind 50 Autos, die mit 50 km/h unterwegs sind ungefähr genauso laut wie 100 Autos, die Tempo 30 fahren (vcd.org).

3.4 Besserer Verkehrsfluss und geringere Schadstoffemission

Die Einführung einer 30er Zone führt ebenso zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses, da somit überflüssige Brems- und Beschleunigungsvorgänge vermieden werden können, was wiederum zu einer Minderung des Verkehrspegels führt. (vcd.org)

Die Besserung der Verkehrslage (oder der gleichbleibende Verkehrsfluss) hat zusätzlich eine niedrigere Luftschadstoffbelastung, vor allem von Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀) und elementarem Kohlenstoff (EC) zur Folge.

4 Methodik

Die Messung der Geschwindigkeit erfolgte mittels einer Radarpistole (RadarSPEED-Gun Tempo-hit), 50 Meter nach dem letzten Schutzweg stadtauswärts (*siehe Abbildung 3*) (PTB. 18.11; 2014).

Die Erhebung fand am 20.07.2017 von 07:10 bis 9:30 und am 27.07.2017 von 17:00 bis 18:30 statt. Es wurde einmal in der Früh und einmal am Abend gemessen, da zu dieser Tageszeit die Verkehrsdichte am größten ist. Um keinen Einfluss auf die Fahrtgeschwindigkeiten der AutofahrerInnen zu nehmen, wurde vom Auto aus gemessen. Dieses war auf einem Parkstreifen rechts von der Fahrbahn der Kaltenleutgebnerstraße, welche nach Niederösterreich führt, abgestellt.

Wichtig war die Unterscheidung zwischen dem „zufließenden“ und „abfließenden“ Verkehr, da hier ein deutlicher Unterschied zu erkennen war. Die Richtung „abfließend“ wird der Verkehr gemeint, der stadtauswärts führt. Mit „zufließend“ ist jene Strecke gemeint, die von Niederösterreich nach Wien führt.



Abbildung 2 Untersuchungsgebiet aus der Vogelperspektive (wien.gv)

In der **Abbildung 2** ist die Strecke der 30er Zone im Bereich der Waldmühle zu sehen, diese misst ungefähr 400 Meter.

Am ersten Tag der Erhebung wurde zuerst der zufließende Verkehr gemessen. Als genug Messungen vorhanden waren (110 KFZs) wurden genauso viele Kraftfahrzeuge aus dem abfließenden Verkehr gemessen. Insgesamt dauerte die Messung der 220 KFZ's in beiden Fahrtrichtungen 2 Stunden und 20 Minuten. Am zweiten Tag erfolgte die Messung gleich, zuerst am zufließenden Verkehr und dann am abfließenden Verkehr, nur wurden dieses mal pro Richtung 130 KFZs gemessen. Es wurde auf eine gleiche Anzahl der KFZ geachtet, um diese besser vergleichen und gegenüberstellen zu können. Für beide Richtungen dauerte die Messung 1 Stunde und 30 Minuten.

Es wurde zwischen PKWs, LKWs, Bussen und RadfahrerInnen (soweit es möglich war) unterschieden. Da das Messen der Geschwindigkeit bei RadfahrerInnen manchmal aufgrund von gleichzeitig fahrenden Autos nicht möglich war, wurde in solchen Fällen die Geschwindigkeit geschätzt.

Insgesamt wurden 480 Kraftfahrzeuge (inkl. einspurige Kraftfahrzeuge, Busse und LKWs) und 36 FahrradfahrerInnen gemessen.



Abbildung 3 Detaildraufsicht Kaltenleutgebner Straße (wien.gv)

5 Auswertung

In der **Tabelle 1** ist die Gesamtanzahl der gemessenen Fahrzeuge zu erkennen. Zu den KFZ zählen die PKWs, Busse und LKWs. Die Fahrräder wurden in einer eigenen Tabelle erfasst.

Tabelle 1 Anzahl der Fahrzeuge

Anzahl		davon	PKW	Bus	LKW	
	Fahrrad		KFZ			
zufließend Früh	3		110	107	1	2
abfließend Früh	11		110	102	2	6
zufließend Abend	7		130	125	4	1
abfließend Abend	15	130	127	2	1	
Summe	36	480	461	9	10	
			480			

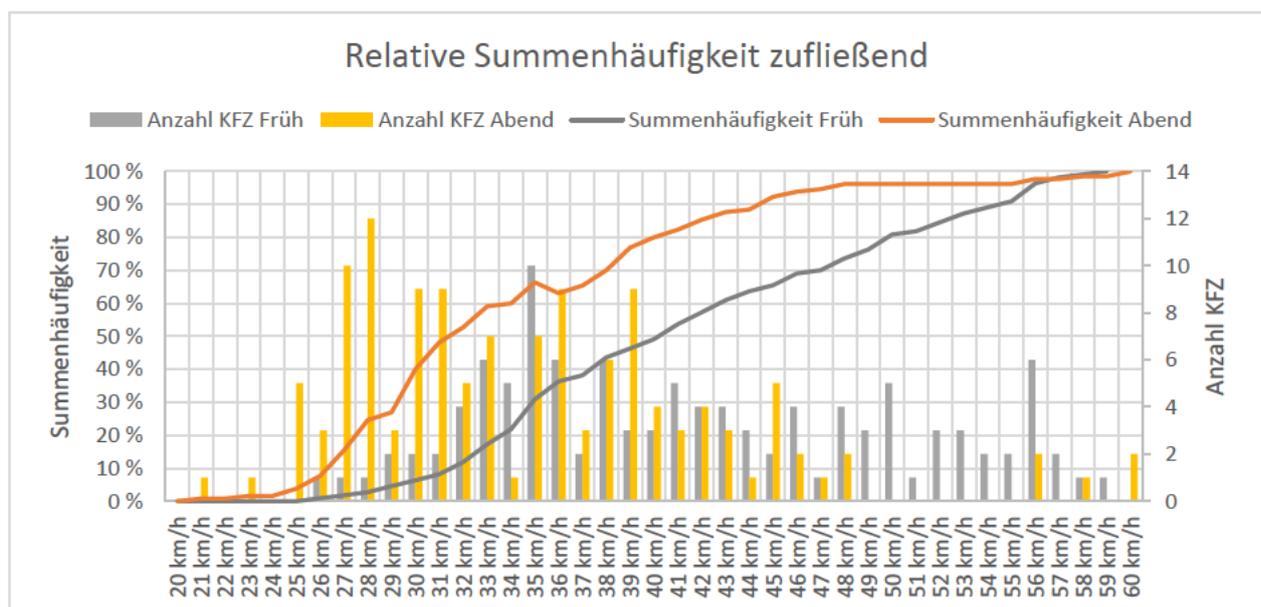
5.1 Zufließender Verkehr

In der **Abbildung 4** ist eine Gegenüberstellung des zufließenden Verkehrs in der Früh und am Abend zu sehen.

Es besteht ein deutlicher Unterschied der Geschwindigkeiten an den unterschiedlichen Tageszeiten. Vor allem in der Früh neigen die FahrerInnen, vermutlich um pünktlich in die Arbeit zu gelangen, schneller zu fahren als am Abend. Es ist ersichtlich, dass die meisten der FahrerInnen die 30er Beschränkung nicht einhalten. Laut **Tabelle 4** ist der Mittelwert 41,84 km/h und 93,64% fahren zu schnell.

Tabelle 2 Mittlere Geschwindigkeiten & Streuung zufließend

		zufließend			
		KFZ	Rad	LKW	BUS
Früh	Mittelwert [km/h]	41,8	22,3	32,0	31,0
	Streuung	8,5	5,2	3,0	0,0
Abend	Mittelwert [km/h]	35,0	15,9	32,0	34,3
	Streuung	7,5	4,1	0,0	1,3

**Abbildung 4** Relative Summenhäufigkeit & Anzahl KFZ zufließend

Anhand der **Tabelle 2** sind die mittleren Geschwindigkeiten und die Streuung zufließend zu erkennen. Zwischen den Mittelwerten am Morgenverkehr und Abendverkehr liegt bei den gemessenen KFZs ein Geschwindigkeitsunterschied von 6,8 km/h. Der größte Mittelwert kommt im Frühverkehr vor mit 41,8 km/h (KFZs). FahrradfahrerInnen neigen dazu in der Früh schneller unterwegs zu sein als abends. Hier beträgt die Mittelwertdifferenz 6,4 km/h. Bei den LKWs besteht zwischen dem Morgen- und Abendverkehr kein Unterschied bei den Mittelwertgeschwindigkeiten. Die Streuung ist bei allen Verkehrsteilnehmern hoch, ausgenommen beim Busverkehr in der Früh und LKW-Verkehr am Abend, da hier nur ein Bus bzw. LKW gemessen wurde.

Um einen Vergleich zu der Gesamtanzahl der jeweils gemessenen Verkehrsteilnehmer zu erhalten, siehe **Tabelle 1**.

5.2 Abfließender Verkehr

In diesem Kapitel wird der abfließende Verkehr in der Früh und am Abend gegenübergestellt.

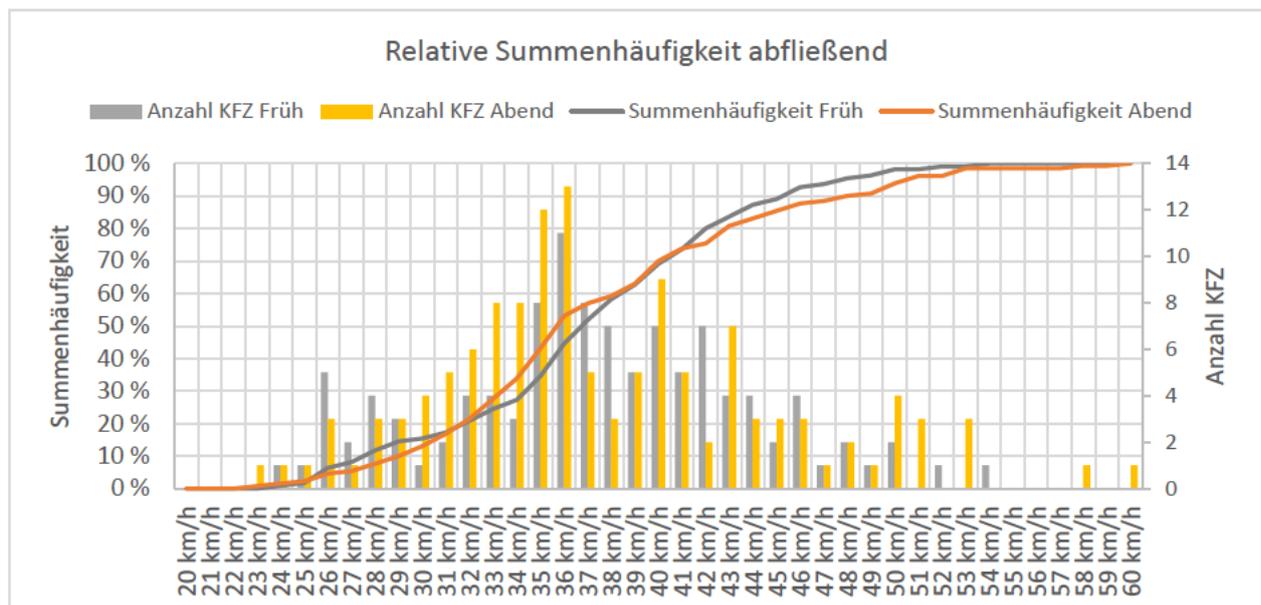


Abbildung 5 Relative Summenhäufigkeit & Anzahl KFZ abfließend

Tabelle 3 Mittlere Geschwindigkeiten & Streuung abfließend

		abfließend			
		KFZ	Rad	LKW	BUS
Früh	Mittelwert [km/h]	37,4	21,5	39,0	32,5
	Streuung	6,4	3,8	7,0	4,5
Abend	Mittelwert [km/h]	37,8	18,5	26,0	36,5
	Streuung	7,2	4,2	0,0	2,5

Wie in der **Abbildung 5** zu erkennen ist, ähneln sich die relative Summenhäufigkeiten zwischen dem Morgen- und Abendverkehr sehr. Anhand der Absolutbeträge sind jedoch ein paar Ausreißer zu sehen, die sogar 60er Grenze erreichen. Diese kommen vorwiegend abends vor.

In der **Tabelle 3** sind die Mittelwerte und die Streuungen der Verkehrsteilnehmer zu sehen. Die größte Streuung kommt bei den KFZs im Abendverkehr mit 7,2 und bei den LKWs im Morgenverkehr mit 7,0 vor. Bei den KFZs ist der Mittelwert beider Verkehrszeiten fast gleich. Die FahrradfahrerInnen und LKWs sind hier morgens schneller als abends unterwegs. Nur die Busse bilden eine Ausnahme, denn der Mittelwert ist am Abend um 4 km/h höher als in der Früh.

5.3 Vergleich Morgen- und Abendverkehr

In der **Abbildung 6** wurde der zufließende Verkehr und der abfließende Verkehr zusammengezählt, um den Unterschied zwischen dem Morgen- und Abendverkehr zu sehen.

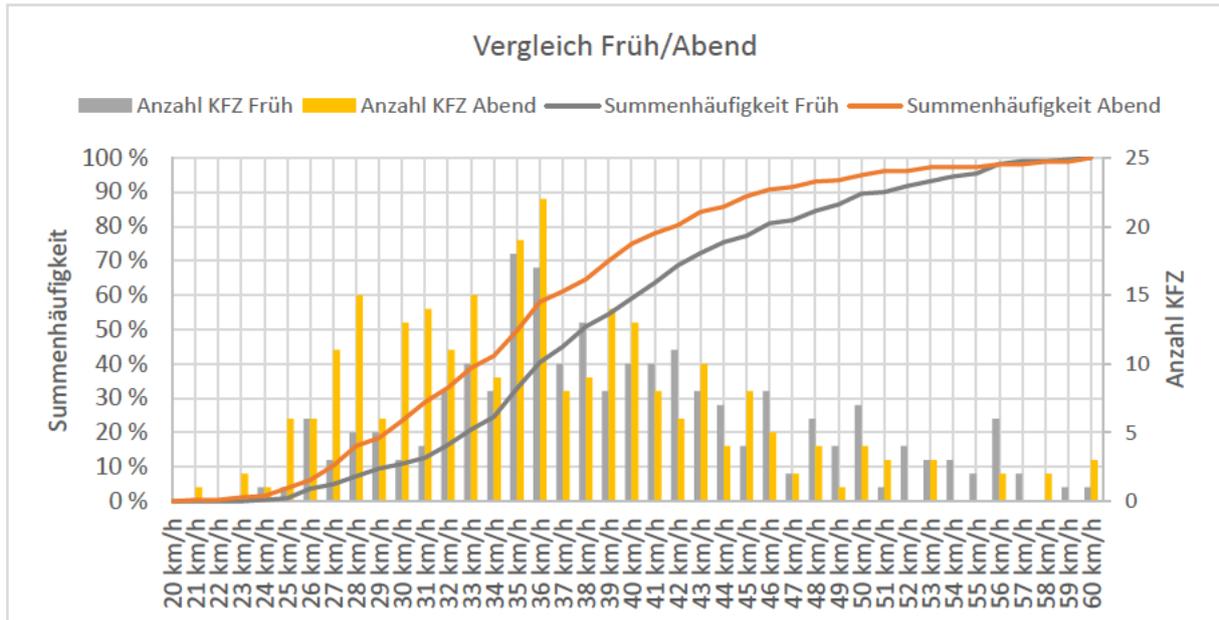


Abbildung 6 Relative Summenhäufigkeit & Anzahl Kfz Früh & Abend getrennt

Obwohl im ersten Diagramm der Unterschied zwischen Morgen- und Abendverkehr sehr deutlich war, ist dieser beim Zusammenzählen beider Richtungen nicht mehr beziehungsweise kaum vorhanden. Die Differenz der Mittelwerte liegt bei zirka 3 km/h. Der Unterschied im zufließenden Verkehr war mit 6,8 km/h deutlich höher. Im abfließenden Verkehr waren beide Mittelwerte ungefähr gleich. Somit kommt es beim Vergleich des Morgen und Abendverkehrs zu einem gewissen Ausgleich der Geschwindigkeiten.

Tabelle 4 Mittelwert Kfz Früh/Abend

	zufli. Früh	abfli. Früh	zufli. Abend	abfli. Abend
Mittelwert	41,84	37,44	34,98	37,78
[km/h]	39,64		36,377	

5.4 Vergleich zufließender- und abfließender Verkehr

Beim Vergleichen beider Verkehrsrichtungen (**Abbildung 7**) sieht man bei den relativen Summenhäufigkeiten keine großen Abweichungen. Dennoch ist anhand der Absolutbeträgen zu erkennen, dass einzelne Ausreißer, vor allem im zufließenden Verkehr, vorkommen. Das hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass diese aus Niederösterreich kommen und eine höhere Geschwindigkeit haben, wenn sie die 30er Zone erreichen und nicht sofort abbremsen. Der abfließende Verkehr muss hingegen zuerst über einen Schutzweg fahren, um an der für die Messung gewählten Stelle vorbeizufahren. Die Unterschiede der unterschiedlichen Richtungen sind somit auf die zuvor erwähnten Aspekte zurückzuführen.

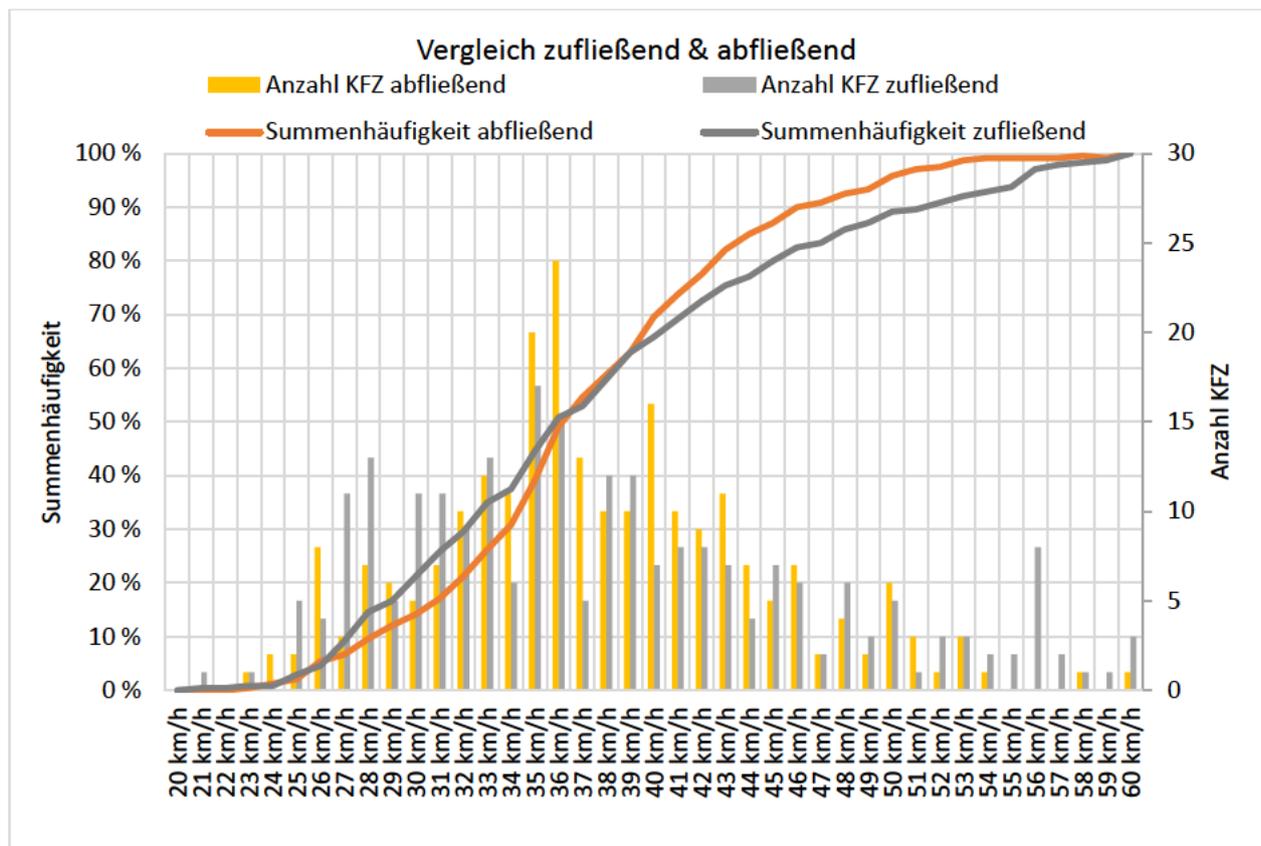


Abbildung 7 Vergleich zufließender und abfließender Verkehr

5.5 Gesamtauswertung KFZ

Für die Gesamtauswertung in der *Tabelle 5* wurden alle Messungen der Kraftfahrzeuge zusammengezählt und anschließend das Diagramm erstellt.

Tabelle 5 Gesamtauswertung KFZ

	zuflü. Früh	abfli. Früh	zuflü. Abend	abfli. Abend	Gesamt
Min [km/h]	26,00	24,00	21,00	23,00	21,00
max [km/h]	60,00	54,00	60,00	60,00	60,00
Mittelwert [km/h]	41,84	37,44	34,98	37,78	38,01
median [km/h]	41,00	37,00	33,50	36,00	36,50
85-percncile [km/h]	52,65	44,00	42,00	45,00	45,91
50-percentile [km/h]	41,00	37,00	32,00	35,00	36,25
>30km/h [%]	93,64	84,55	66,15	86,92	82,81

Anhand der **Tabelle 4** ist eindeutig zu sehen, dass die Mehrheit der Kraftfahrzeuge die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht einhalten. Insgesamt fahren 82,81% schneller als erlaubt. Sehr hervorstechend sind ebenso die 93,64%, die im zufließenden Verkehr in der Früh vorkommen. Am langsamsten waren die Kraftfahrzeuge im zufließenden Abendverkehr.

In **Abbildung 8** sind die 85-Perzentile und 50- Perzentile ersichtlich. Diese liegen eindeutig über der 30er Grenze.

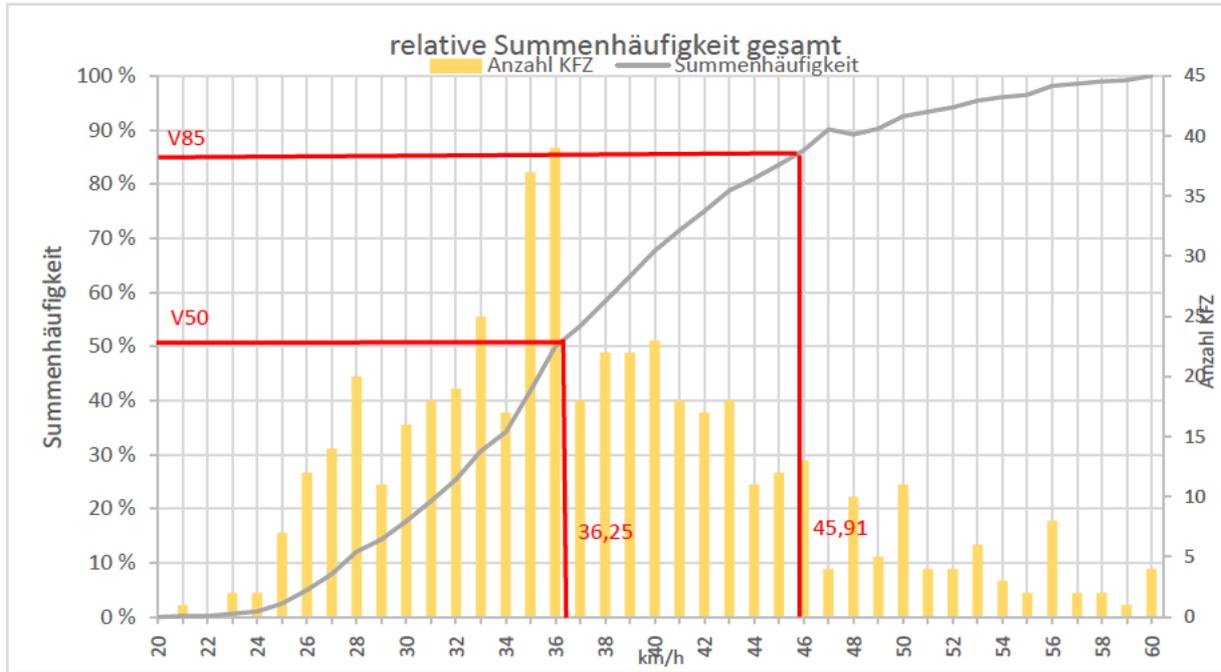


Abbildung 8 Relative Summenhäufigkeit & Anzahl KFZ gesamt

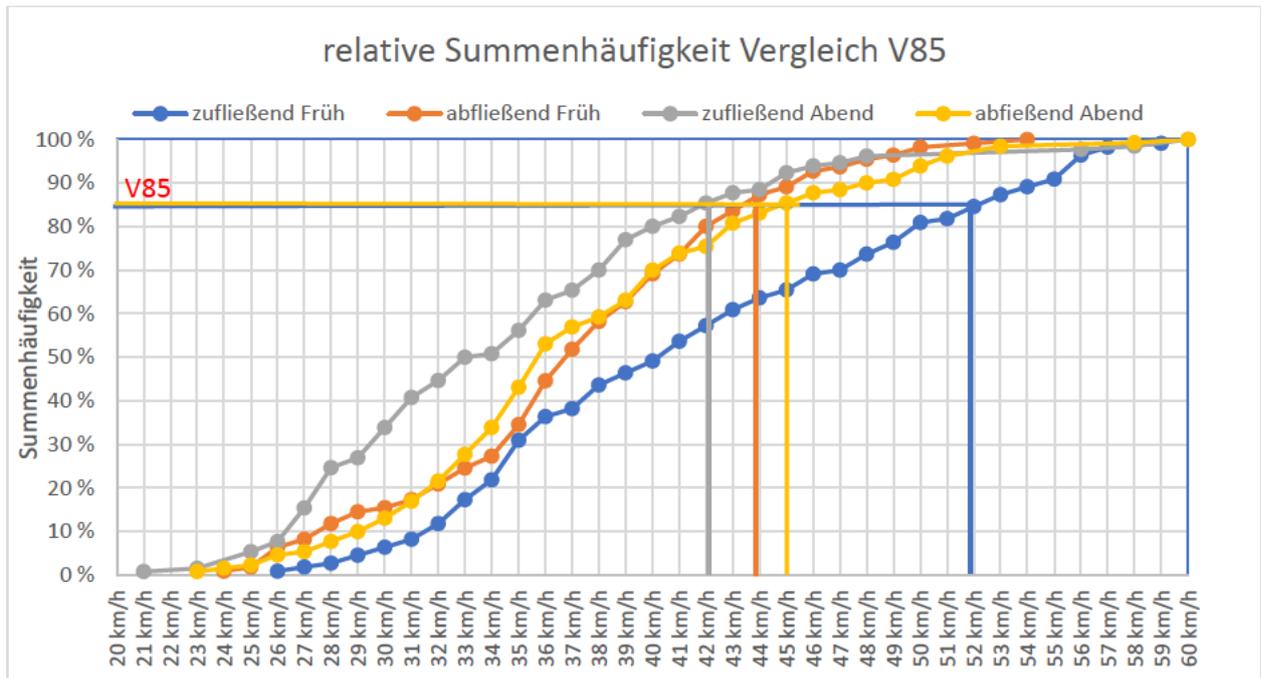


Abbildung 9 relative Summenhäufigkeit Vergleich V85

Am höchsten ist die 85- Perzentile im zufließenden Frühverkehr mit 52,65 km/h. Am niedrigsten ist diese im zufließenden Abendverkehr mit 42 km/h.

5.6 FahrradfahrerInnen

Vollständigkeitshalber wurden auch die vorbeifahrenden FahrradfahrerInnen gemessen, wobei diese die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht überschreiten. Die meisten FahrradfahrerInnen waren am Abend und in der Früh im abfließenden Verkehr unterwegs.

6 Interpretation

6.1 Schwachpunkte

Anhand der gemessenen Werte ist deutlich erkennbar, dass die 30er Zone von den meisten FahrerInnen nicht beachtet wird. Einer der Gründe, warum diese missachtet wird, ist die lange, hauptsächlich gerade verlaufende, Kaltenleutgebnerstraße. Außerdem ist das ständige Wechseln der Geschwindigkeitsbegrenzung (*siehe **Abbildung 11***) sehr irreführend. Vermutlich führt dies dazu, dass sich FahrerInnen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht genau auskennen und sie deswegen nicht einhalten. Stadtauswärts fahrend gibt es drei unterschiedliche 30er Zonen, die nur ein paar Kilometer auseinander liegen. Dadurch kommt es zu sechs unterschiedlichen Geschwindigkeitstafeln. Ein zusätzlicher Faktor, der für das Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung verantwortlich sein könnte, ist der vier bis vierenthalf Meter breite Fahrstreifen.

Der auf der Kaltenleutgebner Straße vorhandene Schutzweg stellt den wohl größten Schwachpunkt der 30er Zone dar. Dieser wird von den fahrenden Autos oftmals ignoriert und teilweise mit einer viel zu hohen Geschwindigkeit überquert, ohne dabei auf mögliche FußgängerInnen Rücksicht zu nehmen.

6.2 Verbesserungsvorschläge

Es sollte eine angemessene einheitliche Lösung für den Abschnitt der Kaltenleutgebnerstraße geben (*Siehe **Abbildung 10***). Die ständig wechselnden Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten auf eine einzige reduziert werden, sei es nun eine 30er oder eine 50er Zone. Weiters sollte die Fahrbahnbreite schmaler gemacht werden, wenn Tempo 30 weiter eingehalten werden soll.

Der Schutzweg verläuft durch die mittlere Insel, die den Fußgängern das sichere Überqueren des Zebrastreifen ermöglichen soll bis hin zur Bushaltestelle (*Siehe **Abbildung 3***). Dies ist schon ein guter Ansatz, jedoch wurde bei der Planung von diesem auf eine Fahrbahnverengung verzichtet und sogar eine Fahrbahnverbreiterung eingeführt. Somit ist es den Kraftfahrzeuge leicht möglich, den Bus in der Busbucht zu überholen. Dies sollte jedoch vor allem in einer 30er Zone nicht möglich sein. Zusätzlich sollte eine Fahrbahnverengung geplant werden um ein sichereres Überqueren der FußgängerInnen ermöglichen zu können, denn diese hat einen großen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, denn je höher die Geschwindigkeit ist desto größer ist der erforderliche Platzbedarf. Dies ist durch die höhere Konzentration des Fahrers zu erklären, der bei größerer Fahrbahn auch mehr Energie verbraucht um diese aufrecht erhalten zu können. Es wurde festgestellt, dass die Fahrgeschwindigkeit von der Restbreite (= Fahrbahnbreite minus Fahrzeugbreite) abhängt. Dieser Zusammenhang wird jedoch oft bei Umbau zu 30er Zonen vernachlässigt und die ursprüngliche Breite beibehalten (IVW 2014). Dies passierte höchstwahrscheinlich auch beim Umbau der Kaltenleutgebner Straße. Es wurden Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgestellt, aber auf eine zusätzliche Verkleinerung der Fahrbahnbreite verzichtet.



Abbildung 10 Kaltenleutgebner Straße (Google Earth)**Abbildung 11** Abwechslung der Geschwindigkeitsbegrenzung (wien.gv)

Literaturverzeichnis

- (Florian Fuchs) Bachelorarbeit: Untersuchung der Wirksamkeit einer Tempo 30 Zone im 3. Wiener Gemeindebezirk
- (Google Earth) <https://earth.google.com/web/@48.1258332,16.2242498,312.58728216a,677.12680227d,35y,0h,45t,0r/data=ClQaUhJMCiUweDQ3NmRhNWQzOT-VkN2l1ZjU6MHgzYWnkNGY2MWI5MWEwNzhiGSFgY00bEEhAIXEiVW9oOTBAKhFXYWxkbcO8aGxIIFJvZGF1bHgDIAE>
Zugriff 07.02.2018
- (IVW 2014) Skriptum zur Lehrveranstaltung aus Verkehrsplanung LVA 231.029, Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien, Wien
- (PTB.18.11; 2014) https://www.ptb.de/cms/fileadmin/internet/fachabteilungen/abteilung_9/9.2_gesetzliches_messwesen_und_konformitaetsbewertung/9.21/ptb-a/PTB-A_18-11.pdf
Zugriff: 30.11.2017
- (Reiss, 2013) https://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article122143941/Als-Buxtehude-die-Tempo-30-Zone-erfand.html
Zugriff: 29.11.2017
- (Sofia, 2010) Diplomarbeit: Analyse von Tempo 30 Zonen im Hinblick auf Wirkung baulicher Gegebenheiten (Stadt Wien; 2018) Stadt Wien- data.wien.gv.at, 2018
- (Stadt Wien o.J.) <http://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/tempo30.html>
Zugriff: 19.12.2017
- (vcd.org) <http://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/tempo30.html>
Zugriff: 19.12.2017
- (Volkspartei Kaltenleutgeben, 2017) <http://vp-kaltenleutgeben.at/aktuell/unterschriftenaktion-gegen-die-30er-zonen-bei-der-waldmuehle-und-der-polsterermuehle.html>
Zugriff: 30.11.2017
- (Umweltbundesamt; 2016) Wirkungen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen 2016
- (Waldmühle-Rodaun) <https://www.waldmuehle-rodaun.at/>
Zugriff 19.12.2017
- (wien.gv) <https://www.wien.gv.at/stadtplan/grafik.aspx#t>
Zugriff 19.12.2017