

Bachelorarbeit

Gestaltungs- und Mobilitätskonzept „Hörlgasse“

David Nöbauer

Kurzfassung

Die „Hörlgasse“ im 9. Wiener Gemeindebezirk ist eine stark belastete, dreispurige Durchzugsstraße. Die Bürgerinitiative „Allee Hopp“ fordert eine Steigerung der Lebensqualität in dieser Straße. Zu diesem Zweck beschäftigt sich die vorliegende Bachelorarbeit mit der Erarbeitung eines Gestaltungs- und Mobilitätskonzepts. Als Grundlage dient die Stadtentwicklungsplanung der Stadt Wien (STEP 2025). Die Ziele der STEP 2025 beinhalten unter anderem die Forderungen der Bürgerinitiative und unterstützen eine nachhaltige Verkehrspolitik. Im Rahmen der Bachelorarbeit werden unterschiedliche Umgestaltungsvarianten im Grundriss und Querschnitt dargestellt.

1 Problemdarstellung

1.1 Bedeutung der „Hörlgasse“ für den motorisierten Individualverkehr

In **Abb. 1** wird ersichtlich, dass die „Hörlgasse“ vorwiegend als Durchzugsstraße fungiert. Am Ende der „Hörlgasse“ setzt sich der Verkehrsstrom hauptsächlich in Richtung „Straße des achten Mai“ und der „Universitätsstraße“ fort.

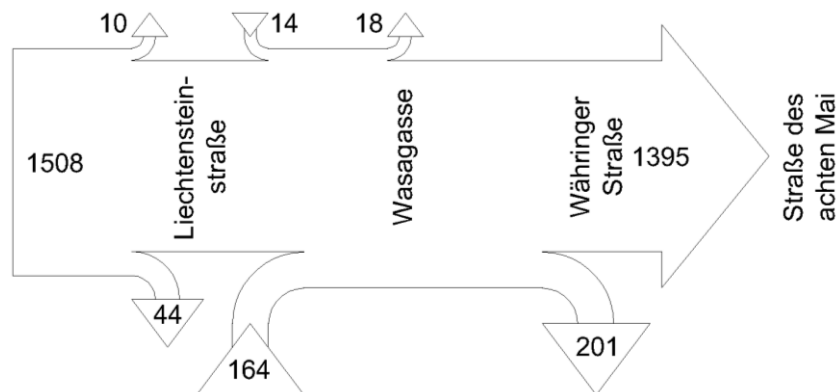


Abb. 1: Verkehrsstrom Hörlgasse, 07:00-08:00 [PKW/E] [1]

1.2 Situation für den Radverkehr

Eine Übersicht (siehe **Abb. 2**) zeigt das vorhandene Radwegenetz in der Umgebung der „Hörlgasse“.



Abb. 2: Radwege und Radfahrstreifen in der Umgebung [2]

Im Rahmen einer Begehung vor Ort wird ersichtlich, dass dieses Radwegenetz einem niedrigen Qualitätsniveau entspricht. Als Beispiel wird die Situation an der „Währinger Straße“ im Folgenden dargestellt (siehe **Abb. 3**). Ein Selbstversuch bestätigt die Annahme, dass solch eine geringe Breite des Mehrzweckstreifens für Radfahrer kein sicheres Fahrgefühl zulässt.



Abb. 3: Schmäler Mehrzweckstreifen entlang der Währinger Straße (Privat 08.12.2014)

Auch in der „Hörlgasse“ ist Radfahren im Fließverkehr aus der Sicht der Verkehrssicherheit fraglich. Aufgrund dessen weichen Radfahrer von der Straße oftmals auf Gehsteigflächen (siehe **Abb. 4**) aus. Dies hat jedoch eine Beeinträchtigung für Fußgänger zur Folge.



Abb. 4: Radfahren am Gehsteig (Privat 08.12.2014)

1.3 Situation für Fußgänger

Die Freiraumqualität in der „Hörlgasse“ wird vor allem durch den Verkehrslärm gemindert, der beispielsweise ein Gespräch am Gehsteig kaum möglich macht. Der geringe Abstand eines Schulwegs zum dichten Fließverkehr macht massive Zäune unentbehrlich (siehe **Abb. 5**).



Abb. 5: Zäune im Schulumfeld (Privat 08.12.2014)

Nebenstraßen, wie jene am „Schlickplatz“, haben für den Fließverkehr keine Bedeutung. Sie dienen in erster Linie als Parkflächen (siehe **Abb. 6**).



Abb. 6: Schlickplatz, Blickrichtung Türkenstraße (Privat 08.12.2014)

1.4 Die Bürgerinitiative „Allee-Hopp“

Die Bürgerinitiative „Allee-Hopp“ will die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Staub und Abgase, aber auch die Gefährdung der Kinder (Schule BG9 Wasagasse) nicht länger hinnehmen und fordert daher „Tempo 30“, eine Reduzierung auf zwei Fahrspuren, einen Radweg sowie

eine Begrünung der Straße. Erste Erfolge konnten im März 2015 mit der Einführung der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h gefeiert werden.

1.5 Ziel dieser Arbeit

Im Rahmen dieser Arbeit soll veranschaulicht werden, was die Umsetzung der Stadtentwicklungsplanungsziele [3] im Hinblick auf das Gestaltungs- und Mobilitätskonzept für die „Hörlgasse“ bedeutet.

2 Vorgehensweise

Die Planungsgrundlagen werden unter Berücksichtigung der vom Wiener Gemeinderat am 19.12.2014 beschlossenen Stadtentwicklungsplanung (STEP 2025) erarbeitet. Mit dem damit einhergehenden „Fachkonzept für Mobilität“ hat die Stadt Wien Ziele für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem festgelegt. Erforderliche Breiten der Querschnittsbestandteile werden aus der jeweils anzuwendenden „RVS“ sowie aus dem „Planungshandbuch der Stadt Wien“ entnommen. Die entsprechenden Umgestaltungsmaßnahmen werden anschließend in einem „Flächenmehrzweckplan“ unter Berücksichtigung der Einbauten des „Zentralen Leitungskatasters der Stadt Wien“ zufolge eingetragen.

2.1 Planungsgrundlagen

2.1.1 Anzahl der Fahrspuren

Laut STEP 2025 soll der „Modal Split“ zugunsten des Umweltverbundes verändert werden. Deshalb soll die Umnutzung von Fahrstreifen in Situationen, in denen wenig Platz für RadfahrerInnen vorhanden ist oder in denen es aktuell mehr als eine Fahrspur pro Richtung gibt, angestrebt werden. [3] Im Auftrag der MA 46 werden im Zuge einer verkehrstechnischen Untersuchung die Auswirkungen einer möglichen Fahrstreifenreduktion in der „Türkenstraße“ sowie der „Hörlgasse“ von aktuell drei auf zwei Fahrstreifen, im Abschnitt zwischen „Roßauer Lände“ und „Währinger Straße“, überprüft. Die verkehrstechnischen Berechnungen zeigen, dass bei Entfall eines Geradeausfahrstreifens die betrachteten Kreuzungen ausreichend leistungsfähig bleiben, jedoch Verkehrsverlagerungen in das untergeordnete Straßennetz zu erwarten sind. [4]

2.1.2 Anzahl der Parkplätze

„In kontinuierlichen Schritten soll Dauerparken von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze in öffentliche Garagen, insbesondere Wohnsammelgaragen, verlagert werden. Besonders in Situationen, wo parallel öffentliche Garagen angeboten werden, soll eine Umnutzung der Parkstreifen angestrebt werden. [3]“

Da die Votivparkgarage nur gering ausgelastet ist, sind für die derzeit 222 Dauerparker ausreichend Kapazitäten in der Umgebung vorhanden. [1]

Aufgrund dieser Daten kann auf die Parkstreifen in der „Hörlgasse“ getrost verzichtet und der gewonnene Platz einer höheren Nutzung zugeführt werden. Da die „Wasagasse“ und der „Schlickplatz“ ausschließlich als Parkplatz und Manövrierfläche dienen, werden diese zu Fußgängerbereichen umgestaltet. Eine Erhöhung des Parkdrucks könnte durch eine Beschränkung der Parkdauer auch für Bewohner vermieden werden. An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass die derzeitige Parkraumpolitik kaum mit den Zielen des STEP 2025 übereinstimmt. Dies betrifft vor allem günstiges Dauerparken für Bewohner und Anrainer im öffentlichen Straßenraum sowie

die private Stellplatzerrichtungspflicht. Um den Rahmen der Arbeit jedoch nicht zu sprengen, wird auf eine Auseinandersetzung in Bezug auf diesen Missstand verzichtet.

2.1.3 Breite des Verkehrsraums für den fließenden Fahrzeugverkehr

Für die Breitendimensionierung nach RVS [5] ist der Schwerverkehrsanteil maßgebend. Der maßgebliche Spitzenstundenverkehr liegt bei 58 (LKW und Busse)/h [1]. Wird auf Parkstreifen verzichtet, beträgt die erforderliche Verkehrsraumbreite 4,50m (siehe **Abb. 6**). Es muss jedoch überprüft werden, ob eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Straße auch bei diesen Rahmenbedingungen gegeben ist. In diesem Zusammenhang wird ersichtlich, dass die Anordnung zu ruhendem Verkehr am Fahrbahnrand den Verkehrsfluss beeinträchtigt. Werden Längsparkstreifen angeordnet, sind größere Verkehrsraumbreiten erforderlich. Die damit im Zusammenhang stehenden negativen Auswirkungen auf den Querschnitt werden im Kapitel 2.2 anhand einer Querschnittsvariante veranschaulicht.

	Breite in m bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit (V_{zul})		
	$\leq 30^{(1)}$	≤ 50	≤ 80
Zweistreifige Richtungsfahrbahn mit Mittelstreifen			
Richtungsfahrbahn (Regelfall) MSV-L [(Lkw + Busse)/h und Richtung] > 180	(6,00)	6,25	6,50
Richtungsfahrbahn mit angrenzendem Parkstreifen ⁽²⁾ und bei beengten Platzverhältnissen MSV-L [(Lkw + Busse)/h und Richtung] ≤ 180	(5,75) ⁽³⁾	5,75	6,25
Richtungsfahrbahn ohne angrenzenden Parkstreifen ⁽²⁾ und bei beengten Platzverhältnissen MSV-L [(Lkw + Busse)/h und Richtung] ≤ 180	(5,50) ⁽³⁾	5,50 ⁽³⁾	6,00
Sparfahrbahn bei beengten Verhältnissen mit eingeschränkter Leistungsfähigkeit ⁽²⁾ MSV-L [(Lkw + Busse)/h und Richtung] ≤ 60	(4,50)	4,50–5,50	–

Tab. 1: Breite des Verkehrsraumes für den fließenden Fahrzeugverkehr in Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen pro Richtung [5]

2.1.4 Begrünung trotz Einbauten

Im Rahmen der Ausarbeitung der Gestaltungsvarianten wird der Mindestabstand von Bäumen zu Gebäuden von 4,50m [6] eingehalten. Um Wurzelschäden zu vermeiden, werden die Abstände zu den Einbauten möglichst groß gewählt. Die Lage der Einbauten wird einem Auszug aus dem Zentralen Leitungskataster [2] entnommen. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die tatsächliche Lagegenauigkeit der Leitungen einer Schwankungsbreite unterliegt. Aufgrund dessen können die erforderlichen baulichen Sicherungsmaßnahmen gegen Beschädigung der Leitungen durch Wurzeln derzeit nicht festgelegt werden. Die Pflanzung von Bäumen kann dennoch als möglich erachtet werden.

2.1.5 Art der Radfahranlage

Um ein sicheres Radfahren in der Hörlgasse zu ermöglichen und die im Kapitel 1.2 erwähnten Problemstellungen zu beheben, soll eine geeignete Radfahranlage geschaffen werden. Laut RVS [7] ist bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen von DTVw: 25.910 Kfz/24h [4] ein Radweg zu errichten.

2.2 Gestaltungskonzept

Im Folgenden werden unter Berücksichtigung der erarbeiteten Planungsgrundlagen Gestaltungsvarianten ausgearbeitet. Aufgrund von Unsicherheiten bezüglich der Lage der Einbauten und der

noch nicht festgelegten Gestaltung der Knotenpunkte Währinger Straße und Rossauer Lände wird in diesem Rahmen keine Empfehlung gegeben. Sämtliche Abmessungen werden aus Bestandsplänen der Stadt Wien [2] entnommen.

2.2.1 Bestand

Die bestehende Breite der dreispurig geführten Fahrbahn liegt bei 7,81m (siehe **Abb. 7**). Die Verkehrsraumbreite müsste bei drei Fahrstreifen und Parkstreifen laut RVS [5] 8,25m betragen. Die zu geringe Breite der Fahrbahn vermindert die Leistungsfähigkeit und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit.

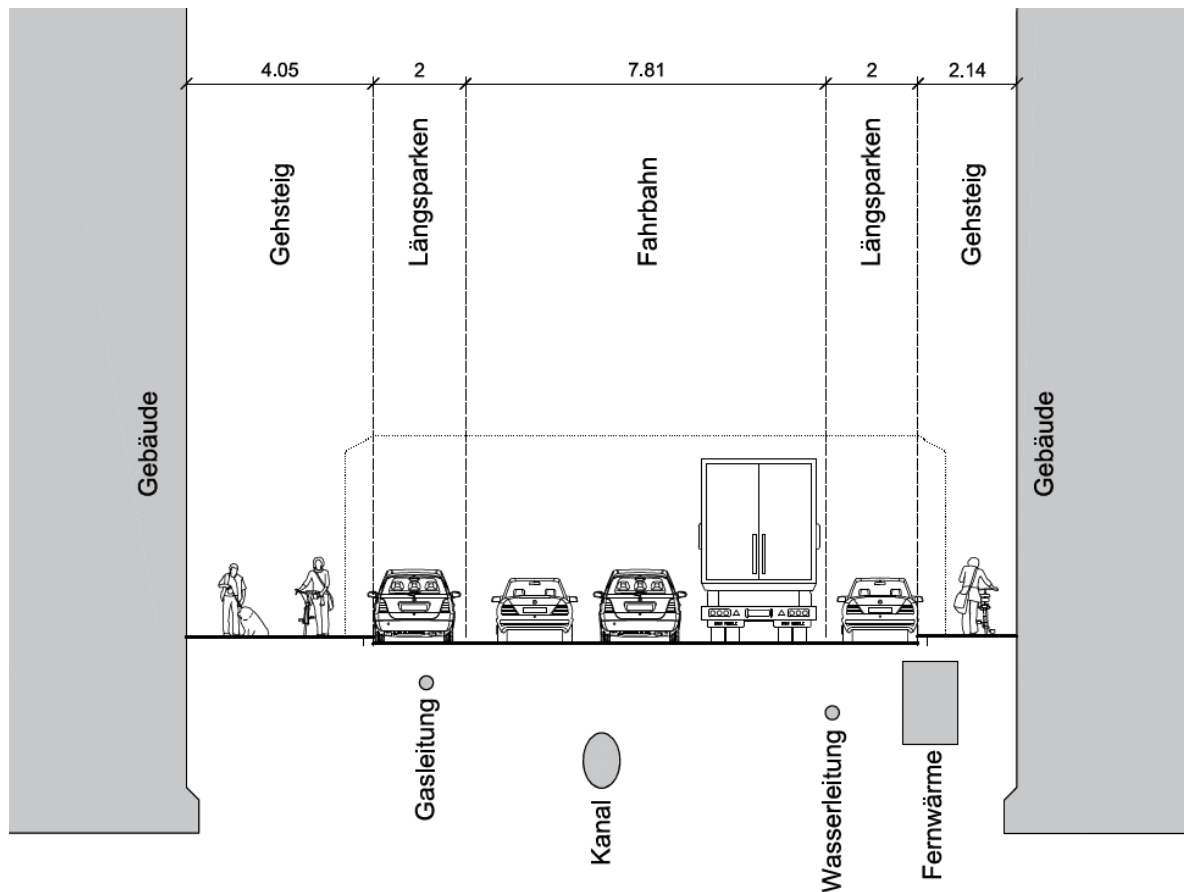


Abb. 7: Querschnitt Bestand

In der Grundrissdarstellung (siehe **Abb. 8**) wird erkennbar, dass die Hörlgasse überwiegend dem motorisierten Individualverkehr als Fläche dient.

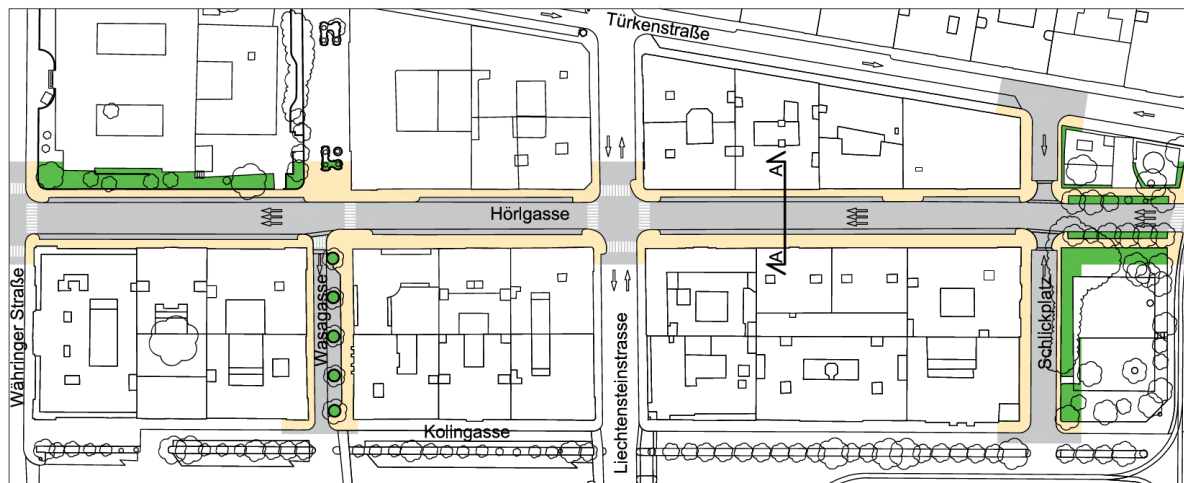


Abb. 8: Grundriss Bestand

2.2.2 Variante 1 (Zweirichtungsgradweg)

Eine Verkehrsraumbreite von 4,50m ermöglicht zwei Baumreihen. Durch die Befahrung des Radweges in beide Richtungen sind keine Fehlfahrten möglich. Die einseitige Anordnung des Radwegs führt jedoch zu einer leicht unsymmetrischen Querschnittsaufteilung.

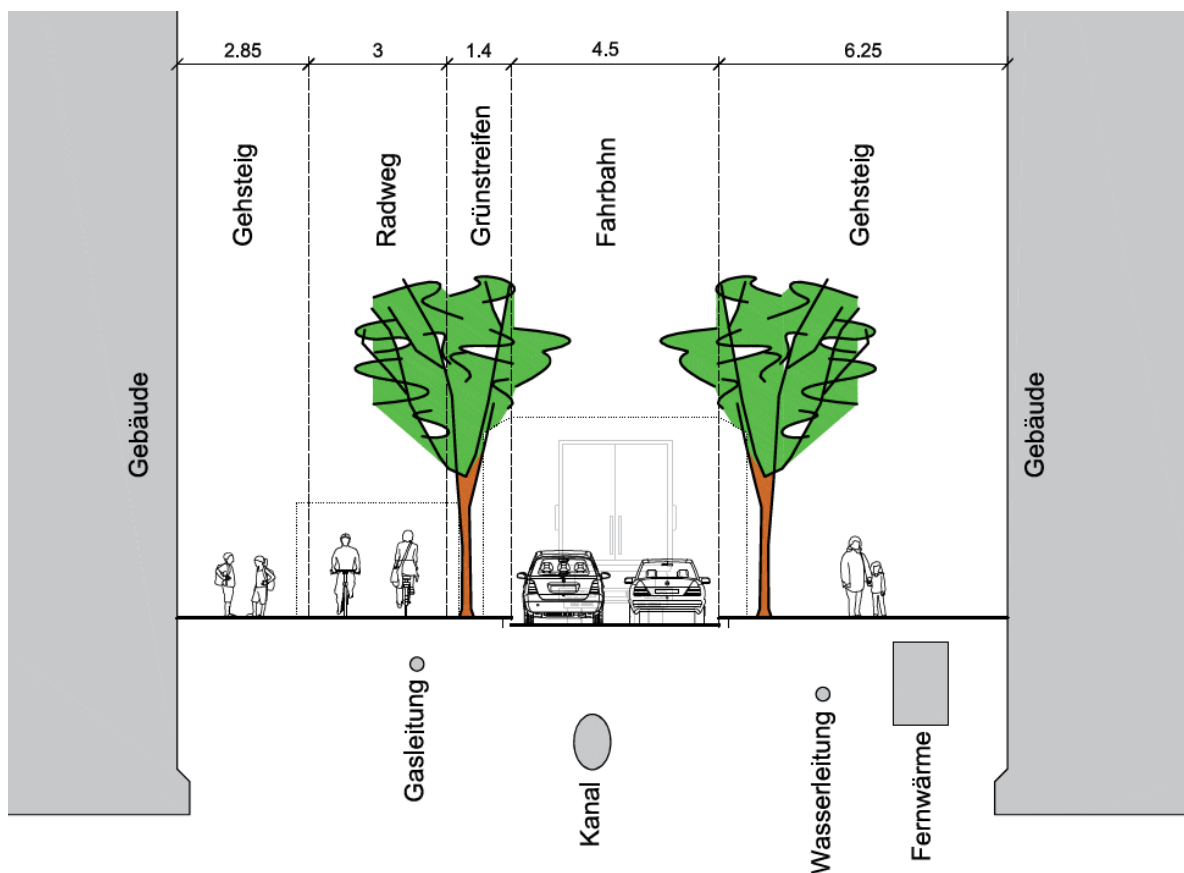


Abb. 9: Querschnitt Variante 1/A

Im Kreuzungsbereich sollen guter Sichtkontakt und räumliche Nähe zwischen Radverkehr und MIV gewährleistet werden [7]. Dazu wird der Radweg an die Fahrbahn herangeführt (siehe **Abb. 10** und **Abb. 11**).

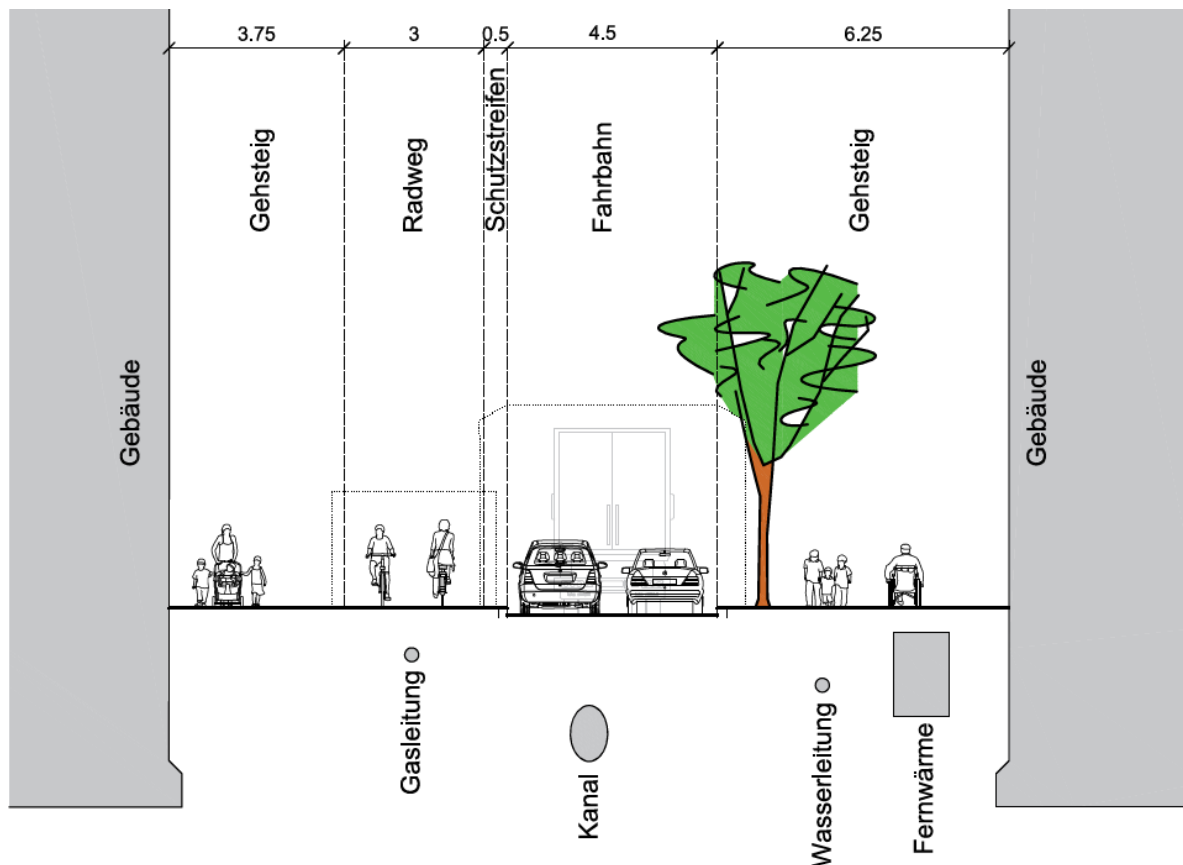


Abb. 10: Querschnitt Variante 1/B

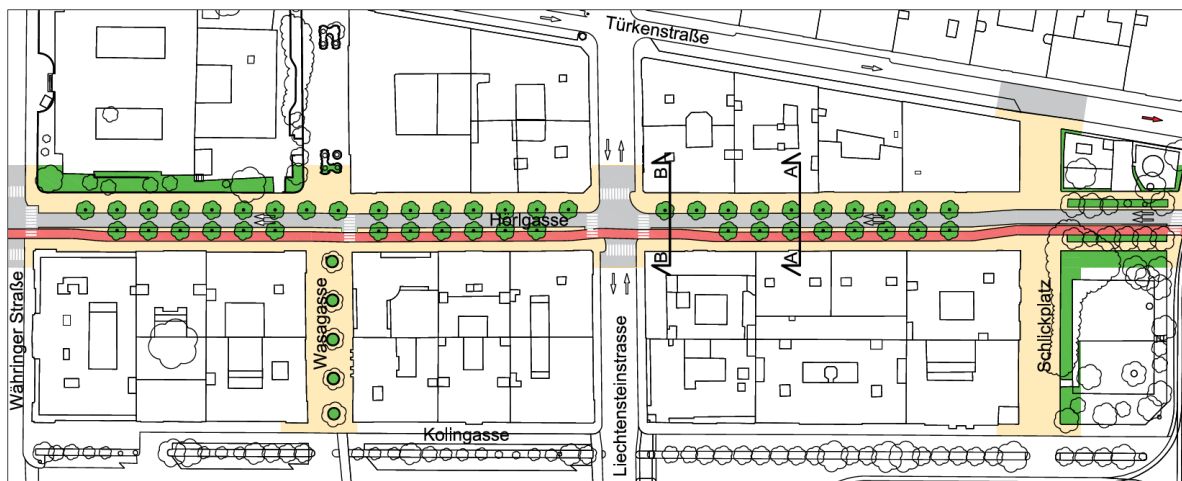


Abb. 11: Grundriss Variante 1 (Zweirichtungsradweg)

2.2.3 Variante 2 (Einrichtungsradwege)

Durch die Reduktion auf eine Baumreihe können die Abstände zu den bestehenden Einbauten vergrößert werden. Die Anordnung von Einrichtungsradwegen ermöglicht der angrenzenden Nutzung auf beiden Straßenseiten eine gute Erreichbarkeit durch den Radverkehr. Die Festlegung der Fahrtrichtung am Radweg bringt jedoch auch die Gefahr für Fehlfahrten mit sich, welche die Verkehrssicherheit besonders im Kreuzungsbereich beeinträchtigen können.

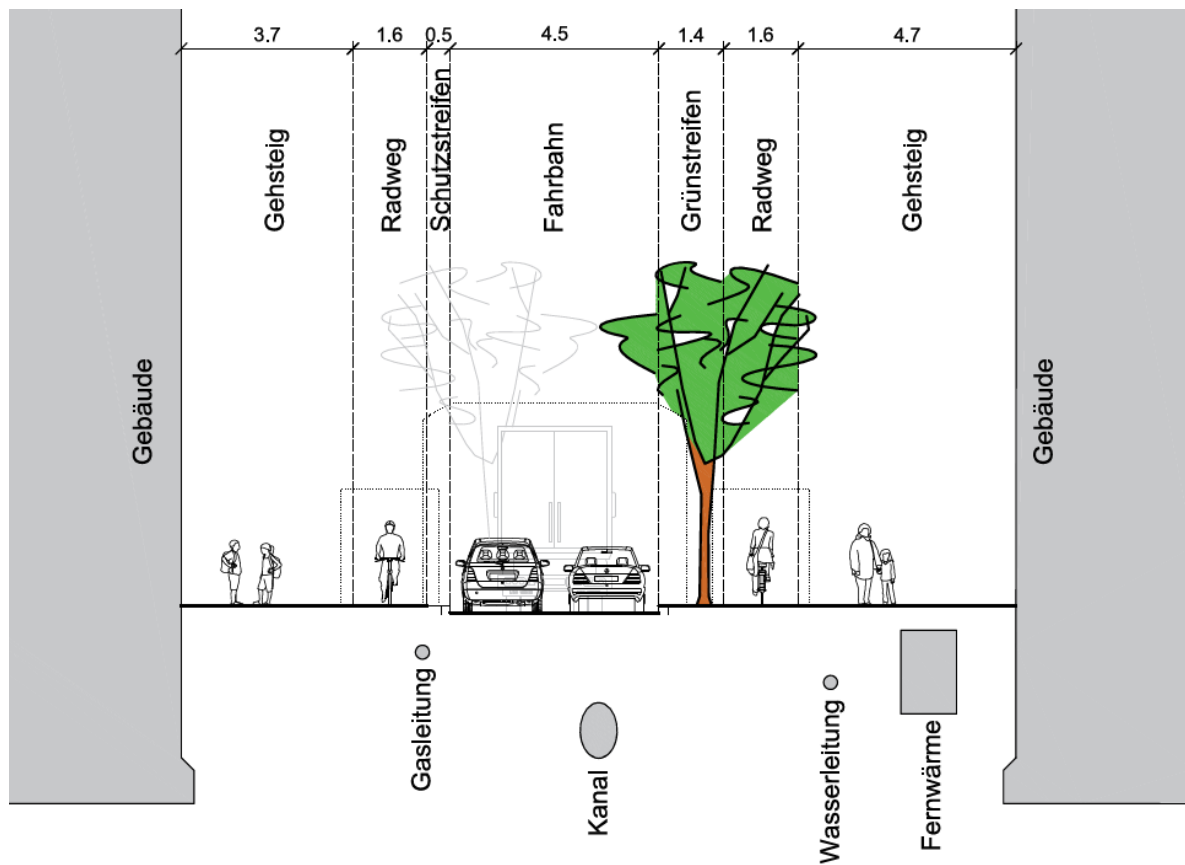


Abb. 12: Querschnitt Variante 2/A

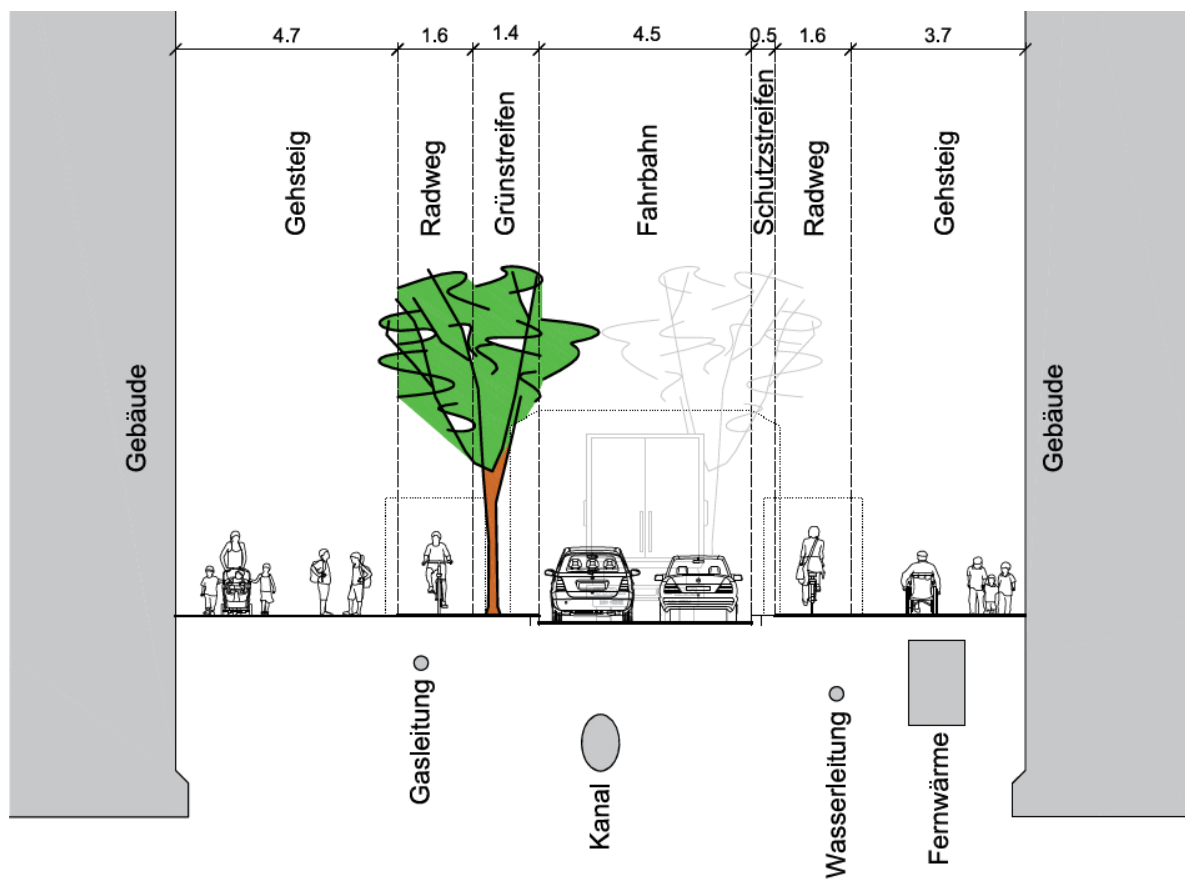


Abb. 13: Querschnitt Variante 2/B

Die versetzte Anordnung der Baumreihen ermöglicht eine Verschwenkung der Fahrbahn. Die raumbegrenzende Wirkung, die daraus folgt, dient der Verkehrsberuhigung und beeinflusst die Wahl der Fahrgeschwindigkeit auf eine positive Art und Weise [8].

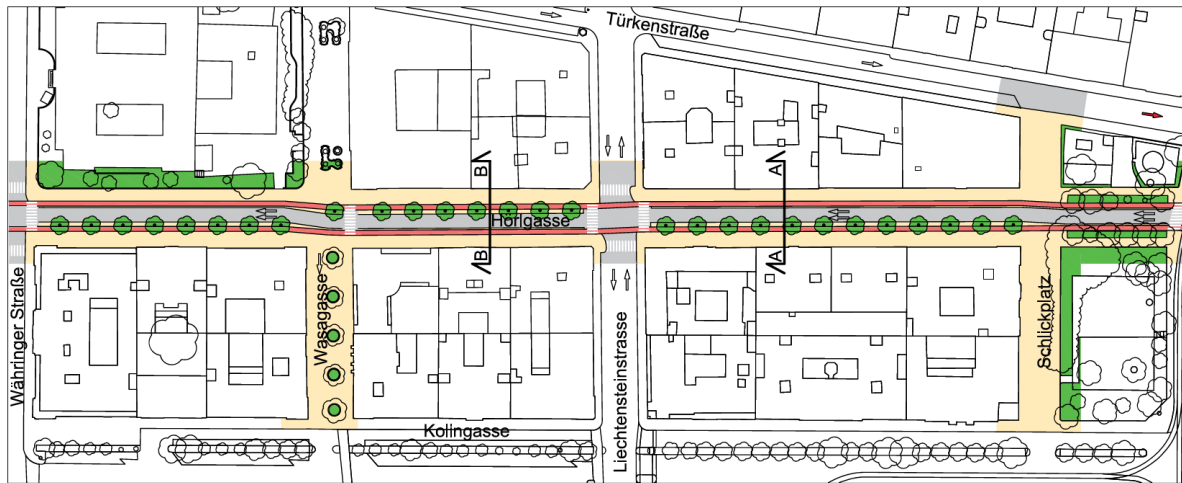


Abb. 14: Grundriss Variante 2 (2x Einrichtungsradschw)

2.2.4 Variante 3

Größere Fahrspurbreiten sowie die Anordnung eines Parkstreifens wirken sich negativ auf die Gestaltung des Querschnitts aus. Der erhöhte Breitenbedarf gestattet unter Berücksichtigung der Einbauten maximal eine Baumreihe. Unter diesen Umständen ist kein sinnvoller Querschnitt mit einem Zweirichtungsradschw möglich.

Für die Ausarbeitung einer Querschnittsvariante mit der Führung als Einrichtungsradschw ist lediglich eine Adaptierung der Breiten aus Variante 2 erforderlich. Dies hätte schmalere Gehsteigbreiten zur Folge.

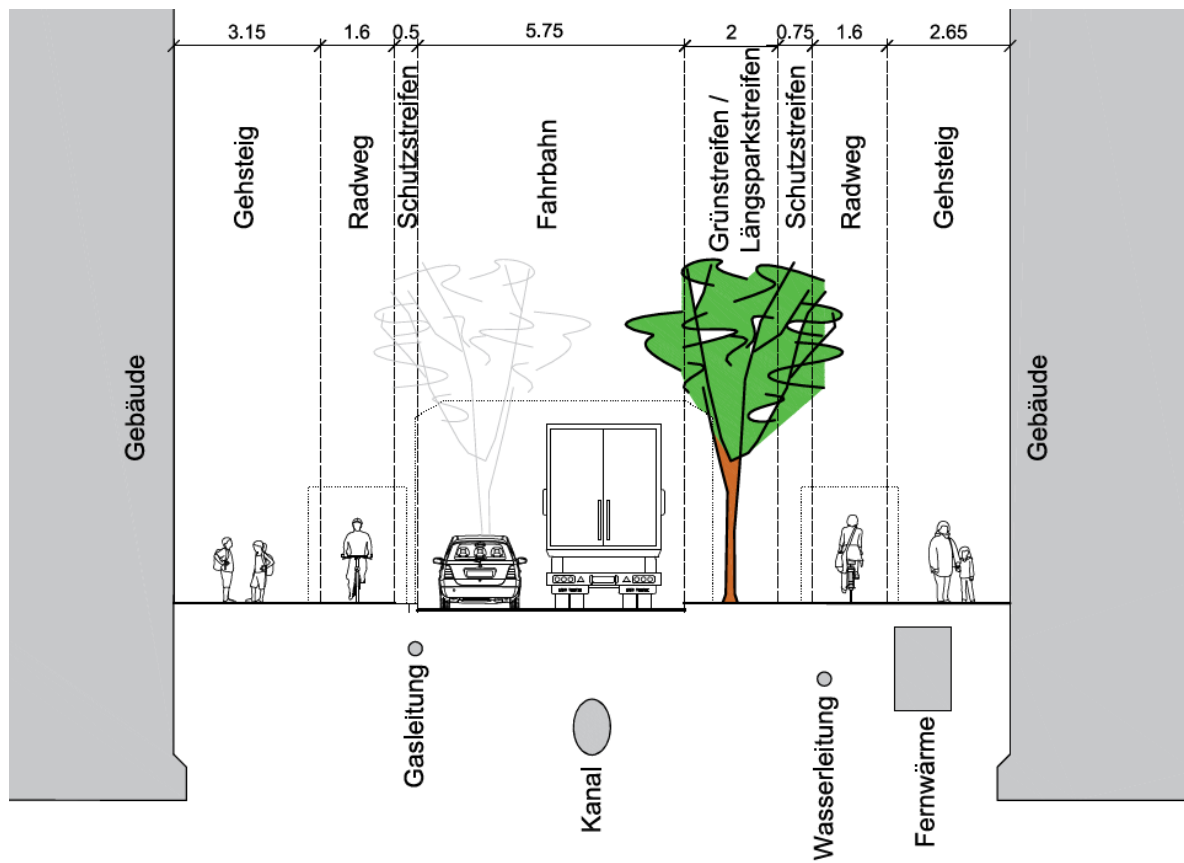


Abb. 15: Querschnitt Variante 3/A

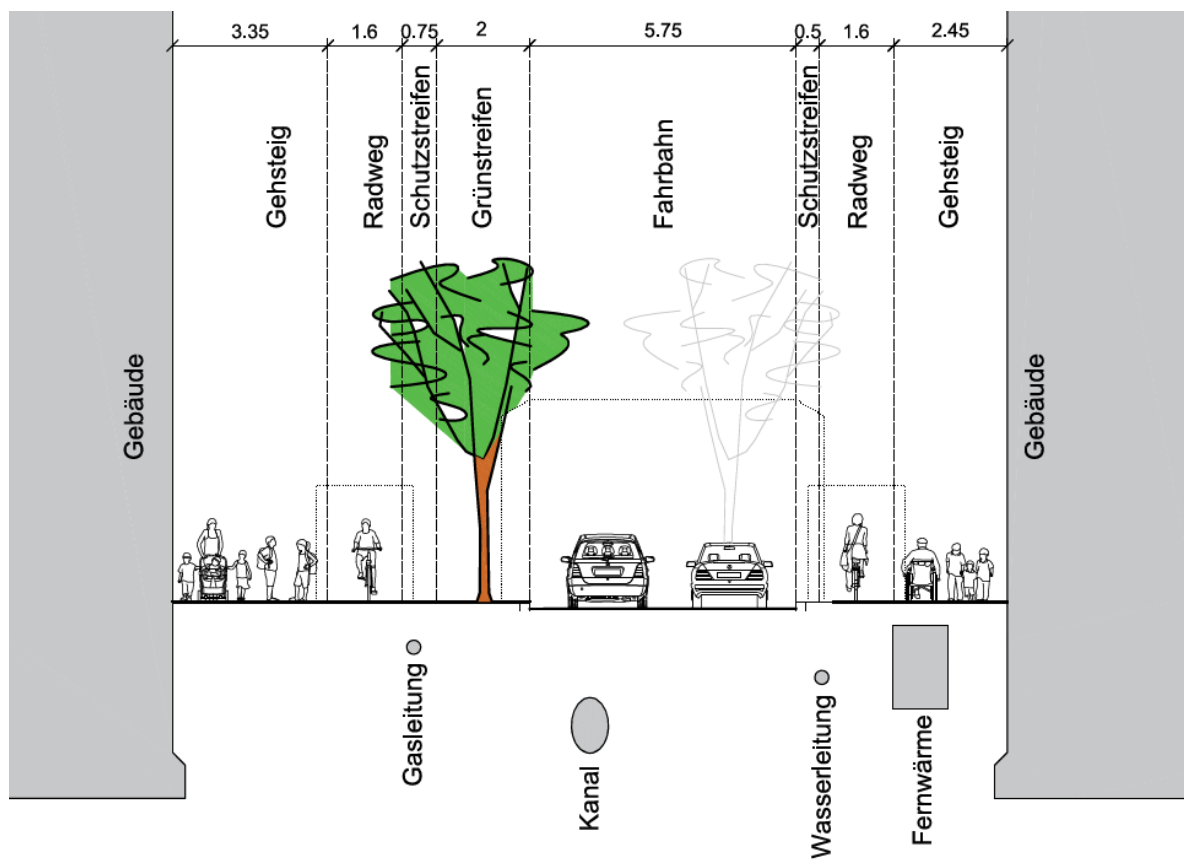


Abb. 16: Querschnitt Variante 3/B

3 Schlussbetrachtung

Im Zuge dieser Arbeit wird ersichtlich, dass die Forderungen der Bürgerinitiative mit den Zielen der Stadtentwicklung übereinstimmen und somit als berechtigt angesehen werden können.

Darüber hinaus könnte die Reduktion der Fahrspuren in der „Hörlgasse“ auch in der „Straße des achten Mai“ und der „Türkenstraße“ sowie an anschließenden Knotenpunkten übernommen werden. An dieser Stelle ist es jedoch wichtig anzuführen, dass im Zuge der Umgestaltung auch das vorhandene Radwegnetz auf die Veränderungen der neuen „Hörlgasse“ adaptiert werden muss.

Literaturverzeichnis

- [1] Petuelli N.: *Erarbeitung Verkehrlicher Grundlagen zur Umgestaltung der Hörlgasse*, 2016
- [2] Stadt Wien – ViennaGIS: <http://www.wien.gv.at/viennagis> (17.11.2014)
- [3] Stadtentwicklung Wien MA 18: *STEP 2025 Fachkonzept Mobilität*, 2015
- [4] Friedrich Hampel, Christian Heitzer, Thomas Lang, Christoph Schipany, Helmut Sedlmayer, Michael Sedlmayer, Martin Veitsberger: *Verkehrstechnische Untersuchung Fahrstreifenreduktion Hörlgasse / Türkenstraße*, September 2015
- [5] Forschungsgesellschaft–Straße–Schiene–Verkehr: *RVS 03.04.12 Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen*, 2001
- [6] Stadtentwicklung Wien MA 18: *Projektierungshandbuch: Öffentlicher Raum*, 2011
- [7] Forschungsgesellschaft–Straße–Schiene–Verkehr: *RVS 03.02.13 Radverkehr*, 2011
- [8] Forschungsgesellschaft–Straße–Schiene–Verkehr: *RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebiet*, 2011