

## BACHELORARBEIT

# Verkehrskonzept Penzinger Straße

Carmen Wild

Datum: 15.12.2015

**Kurzfassung.** Im Zuge dieser Arbeit wurden zwei verkehrstechnische Hauptproblematiken der Penzinger Straße, 1140 Wien, untersucht. Zuerst wurde überprüft, ob die Penzinger Straße als Schleichweg bzw. Umfahrung zur Hadikgasse und/oder Linzer Straße verwendet wird, welches das erste, verkehrstechnische Problem darstellt. Diese Überprüfung wurde mit Hilfe von Videoaufnahmen an drei verschiedenen Messstellen (Kreuzungen) durchgeführt. Anhand dieser Videos wurde der Durchzugsverkehr durch eine Kennzeichenauswertung identifiziert. Weiters wurden Knotenstromzählungen durchgeführt, um zusätzliche Problematiken analysieren zu können. Außerdem wurde das zweite verkehrstechnische Hauptproblem mit Hilfe von Radarmessungen und Daten von mobilen Tempoanzeigen des Bezirks überprüft. Dabei wurde gemessen, ob die Höchstgeschwindigkeit von 30km/h eingehalten wird. Abschließend wurde anhand dieser Auswertungen ein neues, verkehrsberuhigendes und für die Bewohner lebenswerteres Verkehrskonzept der Penzinger Straße entworfen.

## 1 Einleitung

In dieser Arbeit wird ein neues Verkehrskonzept für die Penzinger Straße entworfen. Die Straße befindet sich im 14. Gemeindebezirk Wiens und liegt mitten in einem Wohngebiet. In diesem Wohngebiet herrscht eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h.

Parallel zur Penzinger Straße liegt südlich die Hadikgasse, welche zur Auffahrt der Autobahn A1 führt. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens in der dafür ausgelegten Hadikgasse, kommt es immer wieder zu zähem Verkehr und Staubildungen. Um dem dichten Verkehr auf der Hadikgasse zu entgehen, suchen die Autofahrer vermehrt nach einer Ausweichstrecke. Daher wird die Penzinger Straße als Schleichweg verwendet.

Nördlich, parallel zur Penzinger Straße liegt die Linzer Straße. An der großen Kreuzung Linzer Straße – Schloßallee kommt es ebenfalls häufiger zu Staubildungen, welchen die Verkehrsteilnehmer versuchen über die Penzinger Straße auszuweichen. Die genaue Lage der Straßen ist auf **Abb. 1** zu sehen.

Der Durchzugsverkehr „vergisst“ jedoch oft, dass es sich in der Penzinger Straße um ein Wohngebiet mit Tempobegrenzung 30km/h handelt und fährt meist zu schnell. Es wurden schon einige Maßnahmen, wie zum Beispiel Schwellen oder das Entfernen der Vorrangstraße, gegen das zu schnell Fahren umgesetzt, diese haben jedoch nicht sehr viel bewirkt. Die Anrainer fühlen sich weiterhin vom Verkehrsaufkommen und dem durch den Verkehr verursachten Lärm belästigt.

Aus diesen Gründen haben sich Bewohner der Penzinger Straße zu einer Bürgerinitiative zusammengeschlossen, welche ihre Wohngegend wieder lebenswerter gestalten möchte.

Durch Umgestaltung der Penzinger Straße soll der Durchzugsverkehr verhindert sowie die Höchstgeschwindigkeit eingehalten werden.



Abb. 1: Lageplan<sup>1</sup>

## 2 Datenerhebung

Es wurden folgende zwei Erhebungen durchgeführt:

- Videoaufzeichnung
- Geschwindigkeitsmessung

Gemessen wurde an einem normalen Werktag. Daher wurde in einer Woche ohne Feiertag in der 24 Stunden Periode zwischen Dienstag und Donnerstag gemessen, um kein durch Reiseverkehr oder Wochenendsverkehr verfälschtes Verkehrsaufkommen zu erhalten.

Die Messung wurde in der 21. Kalenderwoche am *Mittwoch, den 20. Mai 2015* durchgeführt.

### 2.1 Videoaufzeichnung

Um herauszufinden, wie viele Verkehrsteilnehmer tatsächlich die Penzinger Straße als Schleichweg bzw. Umfahrung verwenden, musste der Durchzugsverkehr gezählt werden. Dafür sind an drei Kreuzungen der Penzinger Straße Videokameras aufgestellt worden, welche von *06:30 Uhr bis 19:30 Uhr* gefilmt haben.

Die Messstellen befanden sich an den folgenden Kreuzungen:

- Penzinger Straße – Beckmannngasse
- Penzinger Straße – Nisselgasse
- Penzinger Straße – Ameisgasse

In **Abb. 2** sind die Messstellen im Lageplan eingezeichnet und nummeriert.

Bei der ersten Messstelle, Penzinger Straße Ecke Beckmannngasse, ist die Kamera in einem Auto positioniert worden. Das Auto ist in der Penzinger Straße bei der Hausnummer 122 gestanden. Die zweite Videokamera ist in der Penzinger Straße bei einem Parkplatz vor der Hausnummer 78 aufgestellt worden. Die dritte Kamera hat aus einem Erkerfenster im 1. Stock der Penzinger Straße Nummer 97 die Kreuzung Penzinger Straße Ecke Ameisgasse gefilmt.

<sup>1</sup> Quelle des Planes: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>; zuletzt besucht am: 10.08.2015

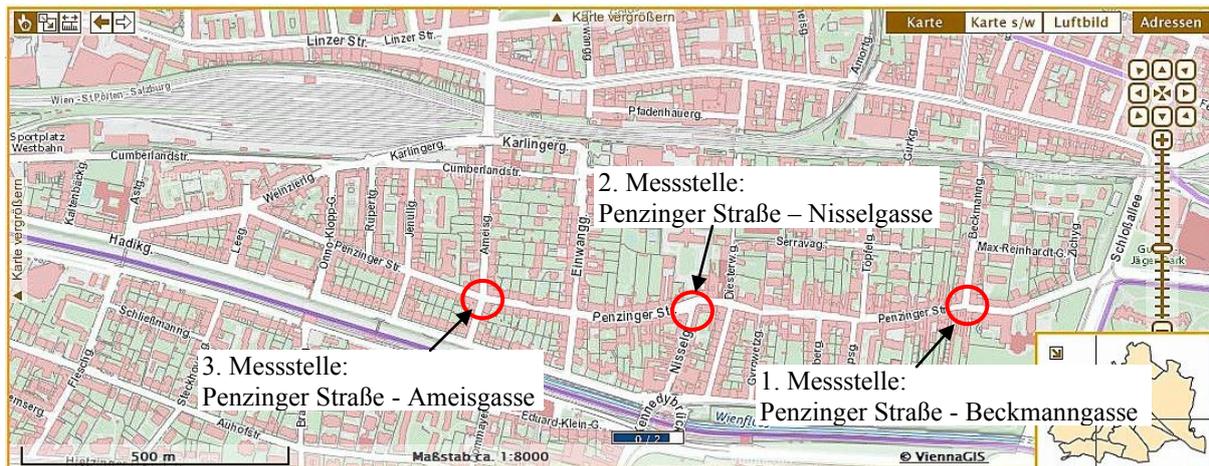


Abb. 2: Lageplan der Penzinger Straße mit eingezeichneter Lage der Messstellen<sup>2</sup>

## 2.2 Geschwindigkeitsmessung

Um zu überprüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit von 30km/h, welche seit März 2012 gilt<sup>3</sup>, von den Verkehrsteilnehmern eingehalten wird, sind am 20. Mai 2015 Radarmessungen in der Penzinger Straße durchgeführt worden. Die Geschwindigkeitsmessungen wurden in die jeweiligen Fahrtrichtungen unterteilt und die Radarmessungen von hinten durchgeführt, damit die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit beibehalten. In der Tabelle **Tab. 1** ist die Aufteilung der Messungen in Fahrtrichtung, Ort und Dauer angeführt.

Tab. 1: Auflistung der Radarmessung nach Fahrtrichtung, Ort und Dauer

<i>Fahrtrichtung</i>	<i>Messstelle</i>	<i>Dauer</i>
Richtung A1	Penzinger Straße 36-38	13:30 – 14:00 Uhr
Richtung Schönbrunn	Penzinger Straße 23	13:00 – 13:30 Uhr
Richtung A1	Penzinger Straße 80	10:00 – 10:30 Uhr
Richtung Schönbrunn	Penzinger Straße 65	10:30 – 11:00 Uhr

Weiters wurden Daten der mobilen Tempoanzeigen, welche der Bezirk zur Verfügung gestellt hat, verwendet. Die Erhebungsdaten sind nach der Einführung des neuen Tempolimits durchgeführt worden. Die Daten sind von den Jahren 2012 bis 2013. Es wurde einige Wochen lang durchgehend von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr gemessen. In **Tab. 2** sind die Aufzeichnungen in Fahrtrichtung, Ort und Dauer in Kalenderwochen angeführt.

Tab. 2: Auflistung der Messungen der mobilen Tempoanzeigen nach Fahrtrichtung, Ort und Dauer und Jahr

<i>Fahrtrichtung</i>	<i>Messstelle</i>	<i>Dauer</i>	<i>Jahr</i>
Richtung Schönbrunn	Penzinger Straße 43	KW22 – KW25	2012
Richtung A1	Penzinger Straße 52	KW23 – KW26	2012
Richtung Schönbrunn	Penzinger Straße 43	KW32 – KW36	2013

<sup>2</sup> Quelle des Plans vor Bearbeitung: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>; zuletzt besucht am: 10.08.2015

<sup>3</sup> Quelle: <http://www.kalchbrenner.at/domino/html/andreakalchbrenner/andreaahp.nsf/dx/08.03.2012131026MFLGB9.htm>; zuletzt besucht: 07.12.2015

### 3 Datenauswertung

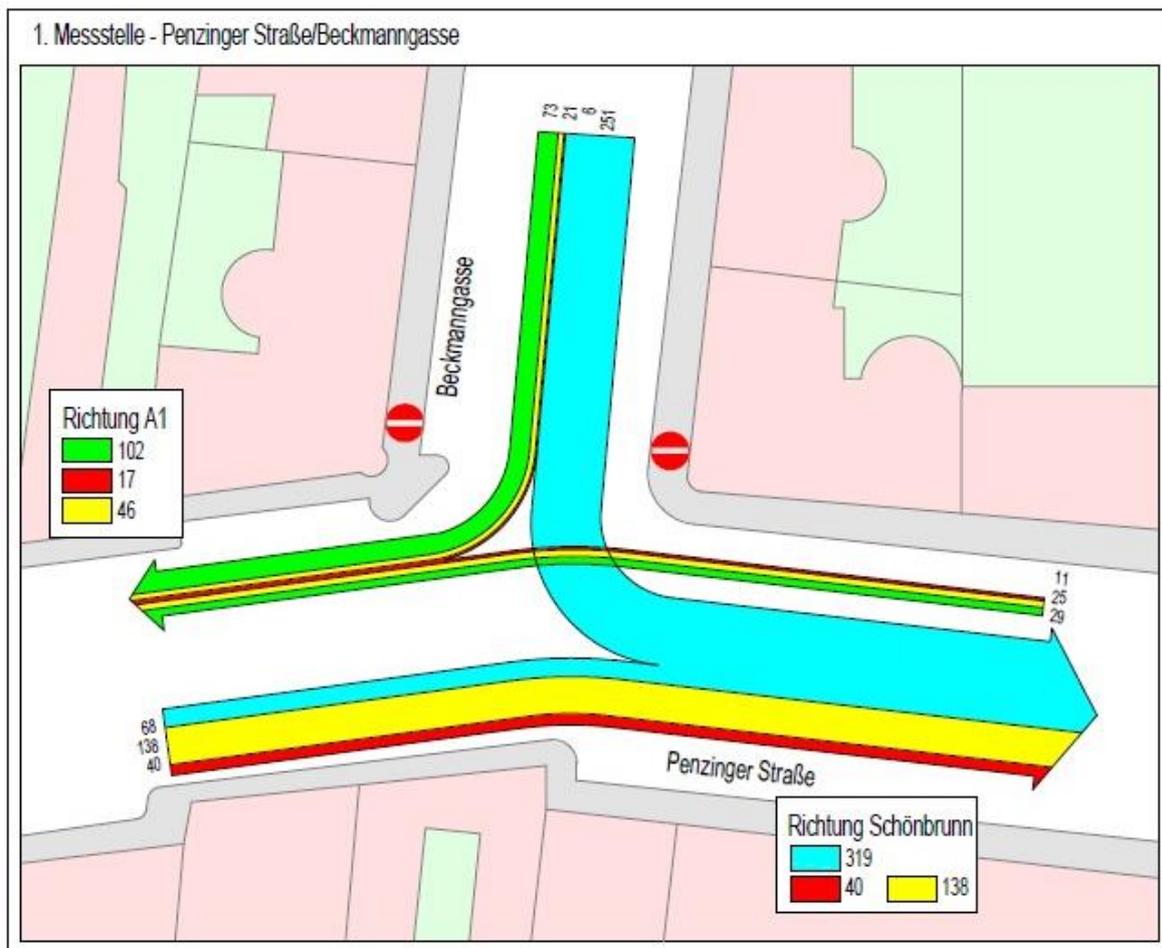
#### 3.1 Durchzugsverkehr

Zuerst wurde anhand der Videoaufnahmen der Durchzugsverkehr von 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr ermittelt. Bei der Auswertung sind die Fahrrichtungen separat betrachtet worden. Bei jeder Messstelle ist mittels der Kennzeichen notiert worden, wohin jedes motorisierte Fahrzeug gefahren ist. Anschließend ist kontrolliert worden, welche Kennzeichen bei mehreren Messstellen vorbei gekommen sind. Dies bedeutet, dass Kennzeichen, die bei allen drei Messstellen vorbeigekommen sind, als Durchzugsverkehr bezeichnet werden.

Anhand dieser Zählung sind graphische Darstellungen angefertigt worden, welche in **Abb. 3**, **Abb. 4** und **Abb. 5** dargestellt sind. In **Tab. 3** werden die Farben der Abbildungen erklärt.

In den nachfolgenden Abbildungen erkennt man anhand der Pfeile die jeweilige Fahrrichtung. Am Ende jedes Pfeils ist die Anzahl der Kfz der jeweiligen Farbe vermerkt. Die Informationen der Pfeilspitzen sind in der beistehenden Legende dargestellt. Die in den Legenden angeführten Zahlen ergeben sich aus der Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge, welche in die oben erwähnten Farben unterteilt sind.

Mit der Farbe *Rot* ist der Durchzugsverkehr dargestellt. Somit ist ersichtlich, dass in Fahrtrichtung A1, 17 motorisierte Fahrzeuge pro Stunde in allen drei Messstellen aufgezeichnet wurden, während es in Fahrtrichtung Schönbrunn in einer Stunde 40 Kfz sind.



**Abb. 3:** Darstellung des Durchzugsverkehrs in der 1. Messstelle. Legende siehe **Tab. 3**

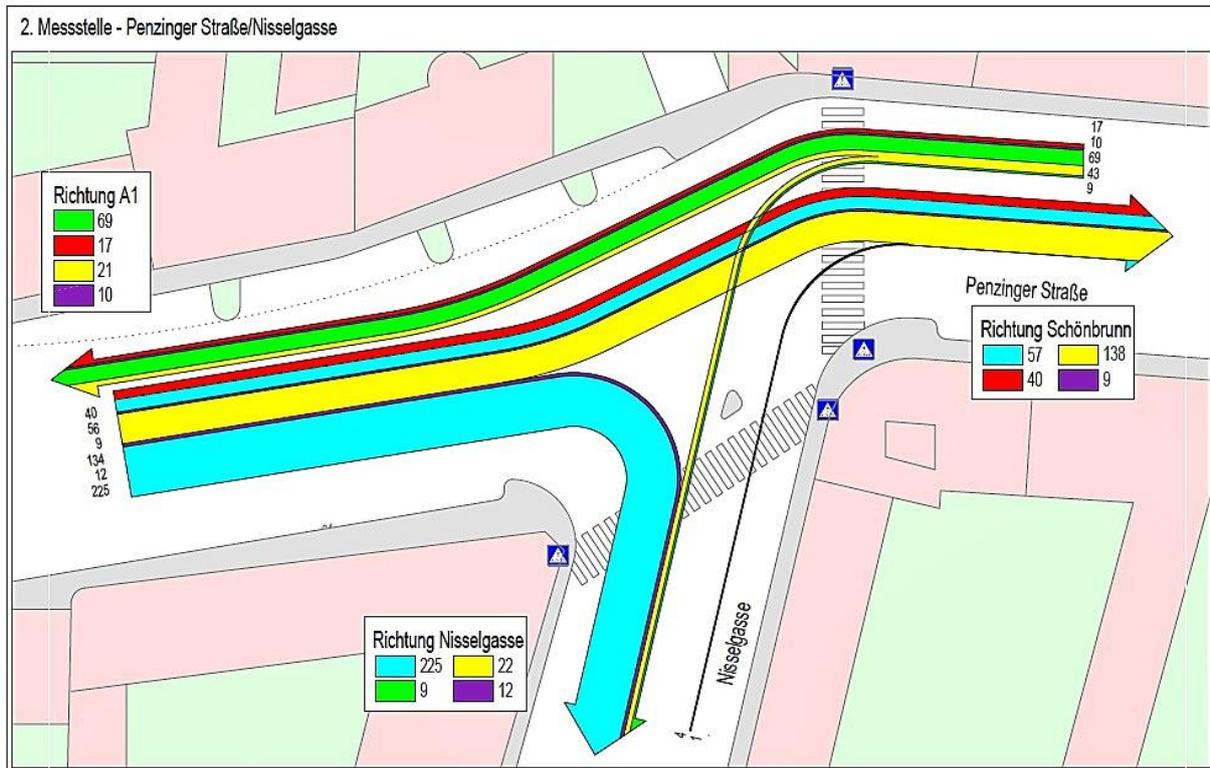


Abb. 4: Darstellung des Durchzugsverkehrs in der 2. Messstelle. Legende siehe Tab. 3

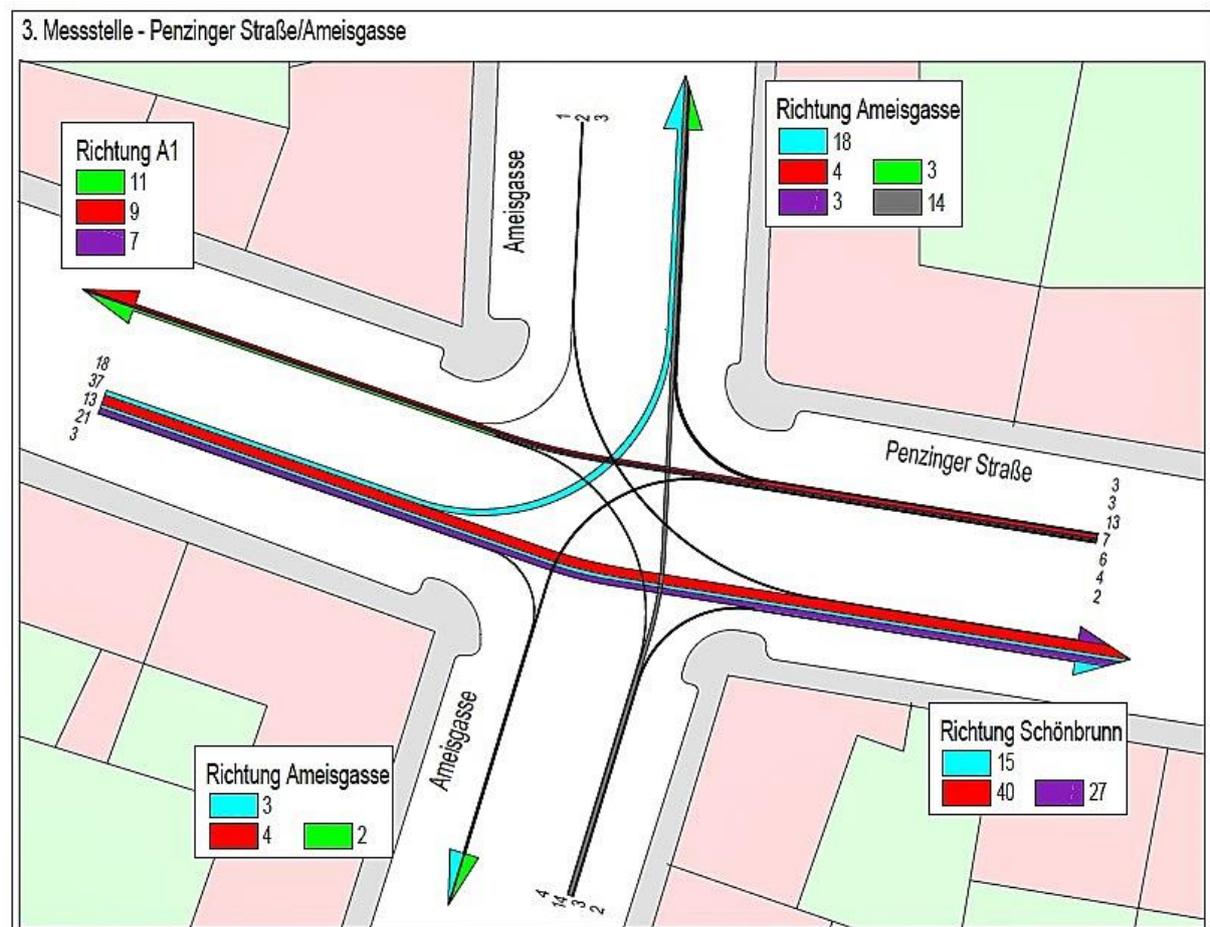


Abb. 5: Darstellung des Durchzugsverkehrs in der 3. Messstelle. Legende siehe Tab. 3

Tab. 3: Legende zu den Abbildungen des Durchzugsverkehrs

Farbe	Was damit dargestellt wird
	Kfz in <i>einer</i> Messstelle (Richtung Schönbrunn)
	Kfz in <i>einer</i> Messstelle (Richtung A1)
	Kfz in <i>zwei</i> Messstellen (MS1 und MS2)
	Kfz in <i>zwei</i> Messstellen (MS2 und MS3)
	Kfz in <i>drei</i> Messstellen ( <i>Durchzugsverkehr</i> )
	Kfz in der Ameisgasse ( <i>Querverkehr</i> )

### 3.2 Knotenstromzählung

Um herauszufinden, wie sich der Verkehr über den Tag verteilt verhält, ist eine Knotenstromzählung bei der Kreuzung Penzinger Straße Ecke Nisselgasse (2. Messstelle) durchgeführt worden.

In **Abb. 6** sind alle motorisierten Fahrzeuge dargestellt, die am 20. Mai 2015 im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 19:30 Uhr die Messstelle 2 (Penzinger Straße – Nisselgasse) gekreuzt haben. Am Anfang und Ende der Pfeile ist jeweils die Anzahl der Fahrzeuge notiert. Die Farben der Pfeile zeigen an, in welche Richtung die Fahrzeuge unterwegs sind:

- Hellblau in Richtung A1
- Hellgrün in Richtung Schönbrunn

Weiters sind die Ganglinien der einzelnen Querschnitte dargestellt. In den Diagrammen wird das Verkehrsaufkommen über den ganzen Tag dargestellt. Die Ganglinien sind jeweils in Fahrrichtungen aufgeteilt und werden in den obigen Farben dargestellt.

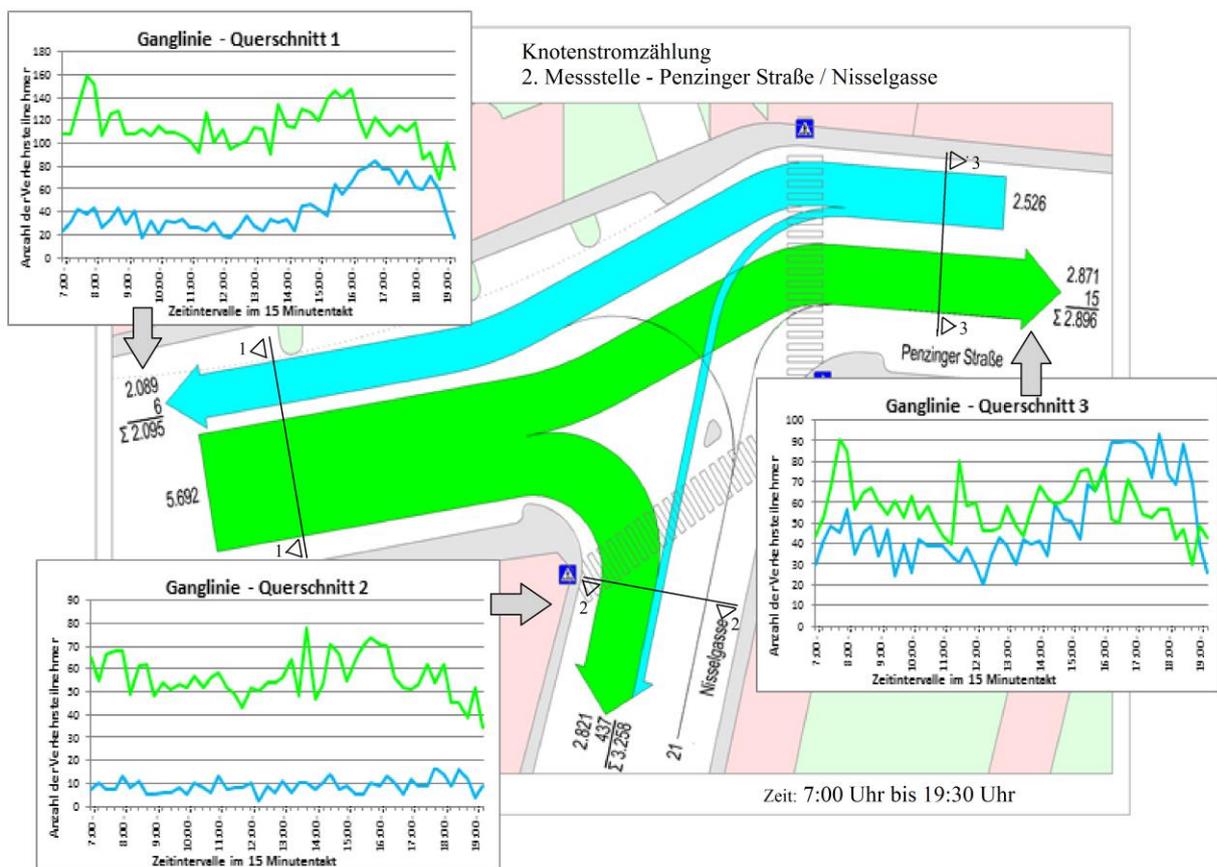
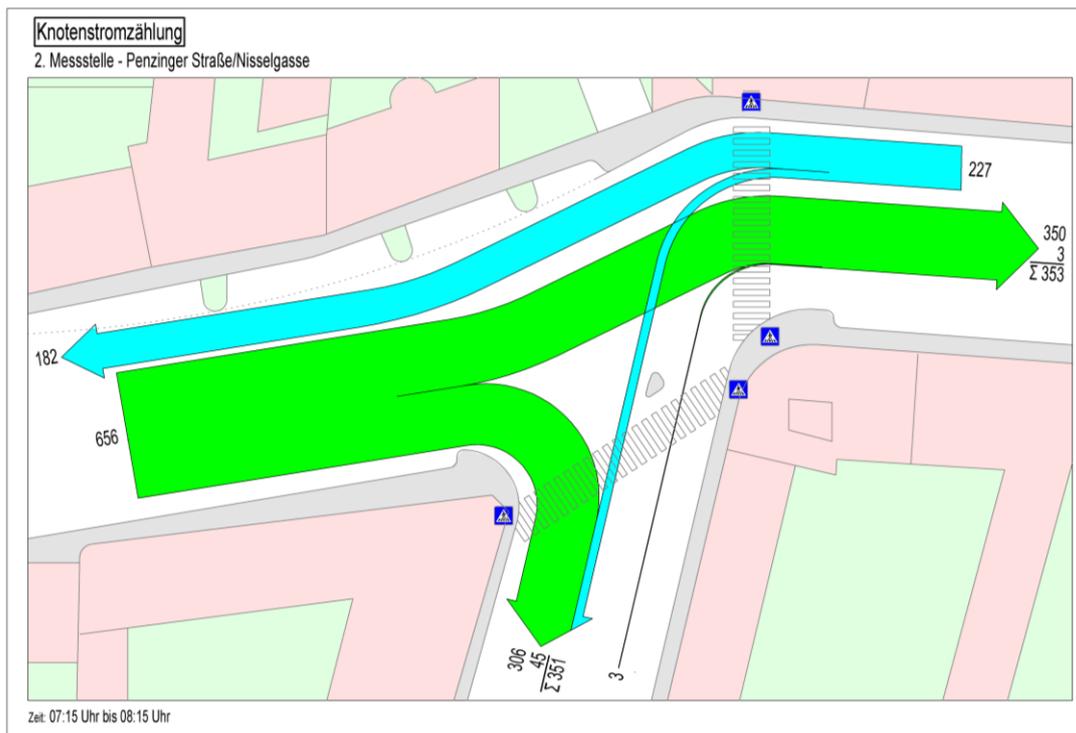
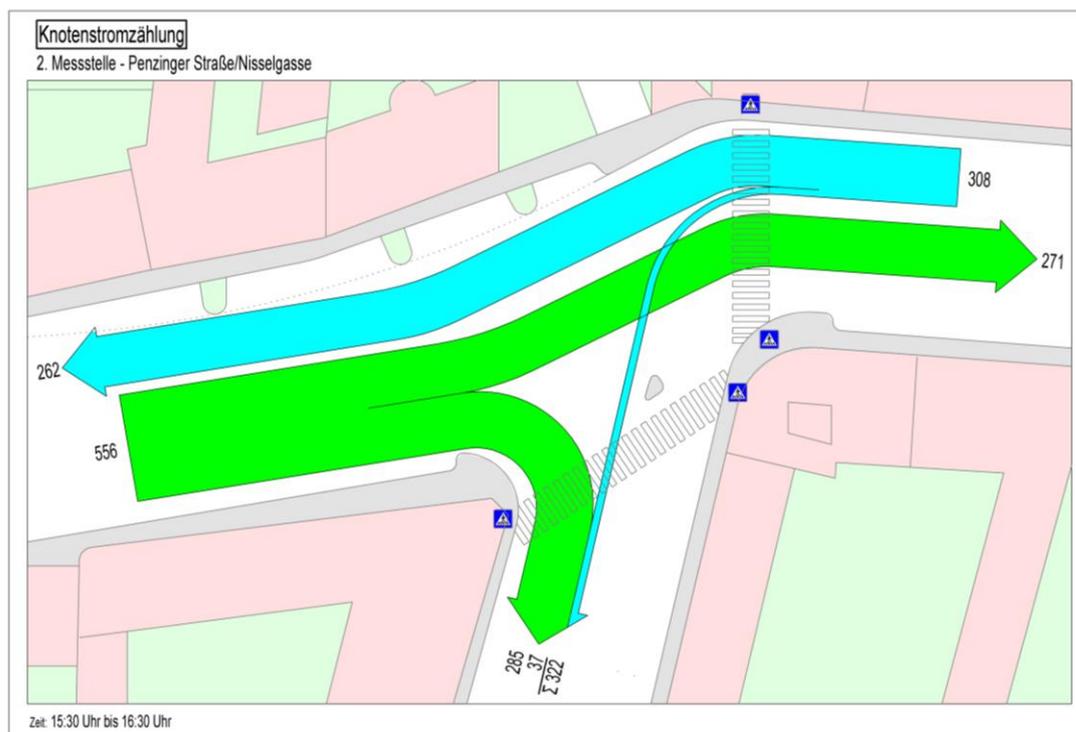


Abb. 6: Knotenstromzählung und Ganglinien der Querschnitte von 07:00 bis 19:30 Uhr

Anhand der über den Tag andauernden Knotenstromzählung, konnten die Spitzenstunden in der Früh und am Nachmittag festgestellt werden. In **Abb. 7** liegt die Spitzenstunde in der Früh, welche von 07:15 Uhr bis 08:15 Uhr dauert, dargestellt. In **Abb. 8** ist die Spitzenstunde am Nachmittag, welche von 15:30 Uhr bis 16:30 Uhr dauert, graphisch erfasst. Die Bedeutung der Farben ist gleich wie bei **Abb. 6**.



**Abb. 7:** Knotenstromzählung zur Spitzenstunde in der Früh – 7:15 Uhr bis 8:15 Uhr



**Abb. 8:** Knotenstromzählung zur Spitzenstunde am Nachmittag – 15:30 Uhr bis 16:30 Uhr

### 3.3 Radarmessungen

In **Tab. 4** ist gut ersichtlich, dass bei drei der vier Radarmessstellen über 50% der gemessenen Fahrzeuge mehr als 30 km/h fahren. Vor allem bei der Messstelle 4 – Penzinger Straße 65 – fahren sehr viele Verkehrsteilnehmer schneller als die gesetzlich erlaubten 30km/h. Die mittlere Geschwindigkeit an dieser Stelle beträgt 36km/h, was deutlich über dem erlaubten Tempolimit liegt.

**Tab. 4:** Mittlere Geschwindigkeit, Unter- und Überschreiter der Höchstgeschwindigkeit in der Penzinger Straße bei der Radarmessung

Radarmessstelle	Mittlere Geschwindigkeit [km/h]	Unterschreiter [%]	Überschreiter [%]
Penzinger Str. 36-38	32	38	62
Penzinger Str. 23	35	25	75
Penzinger Str. 80	28	58	42
Penzinger Str. 65	36	18	82

### 3.4 Mobile Tempoanzeigen

Die Daten der mobilen Tempoanzeigen wurden vom Bezirk zur Verfügung gestellt. Die Messungen wurden an drei verschiedenen Stellen in der Penzinger Straße durchgeführt. Es gibt Messdaten von den Jahren 2012 bis 2013, welche sich immer über einige Wochen in einem Jahr erstreckten. **Tab. 2** sind die genauen Kalenderwochen der einzelnen Messstationen zu entnehmen.

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten beim Radfahren liegen für gewöhnlich bei 10 bis 20 Kilometer pro Stunde. Da die mobile Tempoanzeige alle Verkehrsteilnehmer aufzeichnet, die sich schneller als 15km/h bewegen, werden auch Fahrradfahrer mitgezählt. Dies führt zu einer leichten Verfälschung der Auswertung im unteren Geschwindigkeitsbereich.

In **Tab. 5** sind die mittleren Geschwindigkeiten der drei Messstationen aufgelistet. Anhand der Tabelle kann man erkennen, dass kein Standort der mobilen Tempoanzeigen unter der Höchstgeschwindigkeit von 30km/h liegt. Es ist zu beachten, dass aufgrund des radfahrbedingten Messfehlers die mittleren Geschwindigkeiten in Realität ein wenig höher liegen, als in der **Tab. 5** angeführt.

**Tab. 5:** Auflistung der mittleren Geschwindigkeiten der ausgewerteten Messstationen

Messstationen und Jahr	Mittl. Geschwindigkeit [km/h]	Summe der gezählten Fahrzeuge
Penzinger Straße 43 (2012)	33,75	94.614
Penzinger Straße 52 (2012)	32,41	83.590
Penzinger Straße 43 (2013)	34,33	79.043

## 4 Phänomene

Aus dem Kapitel *Datenauswertung* sind folgende Phänomene ersichtlich:

### 4.1 Phänomen 1 – Durchzugsverkehr und Schleichwege

In **Abb. 3**, **Abb. 4** und **Abb. 5** ist veranschaulicht, dass das Wohngebiet um die Penzinger Straße als Schleichweg bzw. Umfahrung genutzt wird. Innerhalb einer Stunde fahren 40 bzw. 17 Fahrzeuge an allen drei Messstellen vorbei. Der Anteil des Durchzugsverkehrs ist vom Gesamtverkehr der Querschnitte der einzelnen Messstellen abhängig und beträgt zwischen

knapp unter 10% (8,35% stadteinwärts westlich der Nisselgasse) und fast 50% (48,78% stadteinwärts östlich der Ameisgasse).

Diese Verkehrsteilnehmer hätten genauso gut die parallel verlaufenden, hochrangigeren Straßen (Hadikgasse bzw. Linzer Straße) verwenden können, um zu ihrem Zielort zu gelangen. Das Wohngebiet wird also regelmäßig von Verkehrsteilnehmern befahren, die diese Strecke gar nicht benutzen müssten.

Weiters fällt bei der **Abb. 3** auf, dass sehr viele Verkehrsteilnehmer von der Beckmannngasse links in die Penzinger Straße einbiegen. Genauer gesagt sind es 251 Fahrzeuge in einer Stunde, die diesen Weg wählen. Betrachtet man das ganze Wohngebiet, erkennt man, dass wahrscheinlich der Großteil der Fahrer versucht der Ampel bzw. dem Stau an der Kreuzung Linzer Straße Ecke Schloßallee auszuweichen.

Bei der Auswertung der Videos der Messstelle 1 ist außerdem aufgefallen, dass viele Verkehrsteilnehmer, die in die Penzinger Straße von der Beckmannngasse in Richtung A1 einbiegen, häufig links in die Phillipsgasse abbiegen. Bei der Kennzeichenzählung sind von 73 Autos, die die Penzinger Straße in Richtung A1 gefahren sind, 36 Stück in die Phillipsgasse eingebogen. Voraussichtlich wollte ein Großteil dieser Verkehrsteilnehmer der Kreuzung Linzer Straße – Schloßallee ausweichen. Sie verwenden das Wohngebiet als Schleichweg, indem sie über die Beckmannngasse, die Penzinger Straße und über die Phillipsgasse in die Hadikgasse fahren. Die eigentlich angedachte Fahrtstrecke wäre über die Linzer Straße, die Schloßallee und dann auf die Hadikgasse und somit um das Wohngebiet herum.

Bei der Auswertung der Aufzeichnung von Messstelle 2 hat sich gezeigt, dass, sobald es zum Rückstau des Verkehrs von der Nisselgasse auf die Penzinger Straße kommt, viele Verkehrsteilnehmer, die auf der Penzinger Straße stadteinwärts unterwegs sind und eigentlich in die Nisselgasse abbiegen wollten, die Penzinger Straße geradeaus weiter Richtung Schönbrunn fahren, um dann über Gyrowetzgasse, welche die nächste Rechtsabbiege Möglichkeit ist, auszuweichen.

#### 4.2 Phänomen 2 – LKW-Verkehr

Bei der Knotenstromzählung der Kreuzung Penzinger Straße – Nisselgasse ist nach Fahrzeugtypen unterschieden worden. In **Tab. 6** ist aufgelistet, wie viele Fahrzeuge welches Typs über den Zeitraum von 7:00 Uhr in der Früh bis um 19:30 Uhr am Abend die Kreuzung durchfahren haben.

Das Augenmerk ist hierbei auf die Anzahl der LKWs gerichtet. An der Kreuzung fährt die Buslinie 51A. Der Bus fährt von der Einwanggasse auf die Penzinger Straße und biegt dann in die Nisselgasse ein. Laut Fahrplan der Wiener Linien fahren in einer Stunde sechs Busse. Wenn man nun diese von der Anzahl der LKWs in **Tab. 6** abzieht, bedeutet dies, dass im Durchschnitt 17 LKWs pro Stunde an dieser Kreuzung im Wohngebiet vorbeifahren.

**Tab. 6:** Die Knotenstromzählung der Kreuzung Penzinger Straße – Nisselgasse ist in Fahrtypen und in Zeitintervalle von jeweils einer Stunde aufgeteilt. Außer bei der letzten Stunde, hier beträgt das Zeitintervall nur eine halbe Stunde

<i>Zeitintervall</i>	<i>PKW</i>	<i>LKW</i>	<i>ES</i>
07:00 - 08:00	634	20	20
08:00 - 09:00	659	21	20
09:00 - 10:00	525	36	18
10:00 - 11:00	536	34	16
11:00 - 12:00	520	31	16
12:00 - 13:00	496	27	14
13:00 - 14:00	558	27	20
14:00 - 15:00	630	25	19

15:00 - 16:00	721	31	21
16:00 - 17:00	794	19	29
17:00 - 18:00	754	18	16
18:00 - 19:00	645	10	15
19:00 - 19:30	229	7	8

### 4.3 Phänomen 3 – Geschwindigkeit

In den Kapiteln *Radarmessungen* und *Mobile Tempoanzeigen* ist deutlich zu erkennen, dass mehr als die Hälfte der Verkehrsteilnehmer schneller als die Maximalgeschwindigkeit von 30km/h fährt.

An den Kameraaufnahmen wird außerdem ersichtlich, dass vor allem außerhalb der Spitzenzeiten die Höchstgeschwindigkeit stark überschritten wird. Dies belegen auch die Aufzeichnungen der mobilen Tempoanzeigen die vom Bezirk zur Verfügung gestellt wurden.

### 4.4 Phänomen 4 – Nutzung des öffentlichen Raumes

An der Kreuzung Penzinger Straße Ecke Nisselgasse befinden sich zwei Zebrastreifen – einer in der Nisselgasse und der zweite östlich der Nisselgasse in der Penzinger Straße. Bei der Auswertung der Videos ist aufgefallen, dass dort ein großer Fußgängerfluss, darunter auch viele Kinder, herrscht. Viele Fußgänger queren die Penzinger Straße westlich der Nisselgasse, wo sich eine Apotheke befindet. Das Queren von Fahrbahnen bedeutet für Fußgänger – vor allem für Kinder – ein erhöhtes Risiko, in gefährliche Konflikte mit dem Fahrzeugverkehr zu geraten. Bei Kollisionen sind Fußgänger ungeschützt.

Entlang der ganzen Penzinger Straße fällt auf, dass die Fahrstreifen in manchen Bereichen sehr breit und der Gehsteig sehr knapp dimensioniert ist. Die Tatsache der ungleichen Dimensionierung ist im Bereich zwischen Beckmanngasse und Phillipsgasse sowie auch im Bereich zwischen Jenullgasse und Weinzierlgasse deutlich zu erkennen. Diese Überdimensionierung der Fahrbahn führt zu erhöhter Geschwindigkeit. Außerdem wird der nichtmotorisierte Verkehr vernachlässigt, was wiederum gravierende Folgen für den Modal Split hat.

## 5 Maßnahmen

Bezüglich des in Kapitel 4 angeführten Phänomens sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung möglich:

### 5.1 Maßnahme 1 – Einbahnsystem

Um in Zukunft zu verhindern, dass die Penzinger Straße als Schleichweg und Umfahrung verwendet wird, wird im Anschluss ein Einbahnsystem rund um die Penzinger Straße entworfen (siehe **Abb. 10**).

Bei dieser Version des Einbahnsystems wird der Verkehr gebündelt. Da die Strecke der Buslinie 51A nicht umgeplant werden darf, wird das Verkehrsaufkommen in diesen Straßen weiterhin erhöht sein.

Damit der Verkehr die Penzinger Straße tatsächlich wieder verlässt und nicht weiter durch das Wohngebiet fährt, ist sowohl zwischen Ameisgasse und Einwanggasse eine Einbahn – in Richtung Schönbrunn – als auch zwischen Nisselgasse und Teybergasse die Penzinger Straße als Einbahn – Richtung A1 – geplant. Somit wird der Verkehr gebündelt und das restliche Wohngebiet entlastet.



Abb. 9: Legende zu Abb. 10

Abb. 10: Vorschlag für ein Einbahnsystem in der Penzinger Straße<sup>4</sup>

In Kapitel 4.1 wurde beschrieben, wie Verkehrsteilnehmer bei Rückstau versuchen der Nisselgasse auszuweichen. Durch die Einbahn zwischen Nisselgasse und Tybergasse ist dies nicht mehr möglich.

Damit der Kreuzung Linzer Straße Ecke Schloßallee nicht mehr über das Wohngebiet ausgewichen werden kann, wird die vorhandene Einbahn in der Beckmannstraße umgedreht, wie in **Abb. 10** eingezeichnet.

Weiters wird vorgeschlagen die Penzinger Straße im Bereich zwischen Phillippsgasse und Beckmannstraße mit einer Einbahn in Richtung Schönbrunn zu planen, damit kein neuer Schleichweg von der Schloßallee über die Penzinger Straße und die Phillippsgasse entsteht. Mit dieser Einbahn ist gesichert, dass die Verkehrsteilnehmer außerhalb des Wohngebiets fahren müssen.

Damit das Wohngebiet westlich der Einwangasse noch mehr entlastet wird, ist es in diesem Vorschlag nur mehr möglich von der Ameisbrücke nach links in die Karlingergasse einzubiegen. Diese Maßnahme, welche in **Abb. 10** ersichtlich ist, verhindert, dass der kurze Weg von der Linzer Straße zur Westausfahrt durchs Wohngebiet genommen werden kann.

## 5.2 Maßnahme 2 – LKW-Verbot

Da sich in unmittelbarer Nähe hochrangige Straßen, wie die Linzer Straße und die Hadikgasse befinden, sollte ein LKW-Fahrverbot als Maßnahme gegen den hohen LKW-Verkehr im Wohngebiet eingeführt werden. Dies führt zu einer Verkehrsberuhigung und auch zu einer Lärminderung in der Penzinger Straße. Damit der Bus weiterhin die gleiche Strecke fahren kann, sollten Linienbusse von dem Fahrverbot ausgenommen sein.

<sup>4</sup> Quelle der Darstellung vor Bearbeitung: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>; zuletzt besucht am: 10.08.2015

### 5.3 Maßnahme 3 – Geschwindigkeitsregulierung

Es müssen bauliche Maßnahmen umgesetzt werden, damit die Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Mit dem Einbahnsystem, welches in Kapitel 5.1 *Maßnahme 1 – Einbahnsystem* beschrieben wurde, ist das Beschleunigen auf über 30km/h nicht mehr so einfach wie vorher.

Im Umplanungsvorschlag in **Abb. 10** wird der Verkehr über die Einwanggasse gebündelt. Durch bauliche Maßnahmen wird sichergestellt, dass die Höchstgeschwindigkeit von 30km/h eingehalten wird. Bei der Bushaltestelle in Einwanggasse wird empfohlen, eine Verkehrsinsel zu bauen. Dies hat nicht nur den Vorteil, dass die Fahrbahnbreite verkleinert wird, sondern wirkt sich auch auf den öffentlichen Verkehr positiv aus. Durch die Mittelinsel wird verhindert, dass Busse überholt werden können. So wird der öffentliche Verkehr dem Individualverkehr gleichgestellt. Außerdem bietet die Mittelinsel den Fußgängern beim Queren der Fahrbahn Schutz. Die Verkehrsinsel hat somit nicht nur einen Einfluss auf die Geschwindigkeitsdämpfung, sondern auch auf die Verkehrssicherheit der Fußgänger und außerdem die Gleichstellung des öffentlichen Verkehrs mit dem MIV. Zur Veranschaulichung wurden diese Maßnahmen in **Abb. 10** eingezeichnet.

### 5.4 Maßnahme 4 – Umnutzung des öffentlichen Raumes

Damit die Kreuzung Penzinger Straße - Nisselgasse sicherer wird, sollte an dieser Kreuzung ein weiterer Zebrastreifen sowie eine intelligente Schwelle eingebaut werden.

Bei einer intelligenten Schwelle handelt es sich um eine bauliche Erhebung, die zu einer Geschwindigkeitsdämpfung und damit zu Verkehrsberuhigung beiträgt. In der Bodenschwelle ist eine Feder eingebaut. Beim Überfahren mit schweren Fahrzeugen wird die Schwelle in die Waagerechte gedrückt. Ein Abbremsen für Busse bzw. Notfallfahrzeuge ist nicht mehr nötig. Pkws hingegen sind zu leicht um die Schwelle herunterzudrücken und sie behält ihre Form und Funktion der Geschwindigkeitsdämpfung bei. Sie trägt somit zur Verkehrsberuhigung und –sicherheit bei. [2]

Somit wäre der öffentliche Verkehr, konkret die Buslinie 51A, durch die neue Schwelle nicht beeinträchtigt. Denn die Insassen würden keine unangenehme Erschütterung wahrnehmen und das dynamische Fahrgefühl wird beibehalten. In der Nisselgasse befindet sich weiters eine Feuerwehrausfahrt. Durch das Einbauen einer intelligenten Schwelle anstatt einer herkömmlichen ist die Kreuzung für das Einsatzfahrzeug, vor allem während eines Einsatzes, weiterhin, ohne Geschwindigkeit reduzieren zu müssen, befahrbar.

Damit der nichtmotorisierte Verkehr dem motorisierten gleichgestellt wird, sollen die Gehsteige und Fahrbahnen neu dimensioniert werden. Die Fahrbahn soll auf die erforderliche Mindestbreite dimensioniert werden und der Rest wird für Fußgänger, Parkmöglichkeiten und mit Grünflächen gestaltet. Somit wird der nichtmotorisierte Verkehr gleichgestellt. Durch Grünstreifen und Gestaltung von Plätzen wird die Straße wohnlicher und gemütlicher für Fußgänger und Anrainer.

## Literaturverzeichnis

- [1] Studienblätter der TU Wien, Institut Verkehrsplanung, Stand: Sommersemester 2013
- [2] <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84782/?clsId0=0&clsId1=0&clsId2=0&clsId3=0>, Erstellt 04.05.2004; Stand des Wissens: 13.03.2015
- [3] Präsentation der Bürgerinitiative „L(i)ebenswerte Penzinger Straße“, Stand: 17.03.2015
- [4] Statistik Austria; <http://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>; Letzte Änderung: 14.09.2015