

# Bachelorarbeit

## Pilotprojekt Supergrätzl Favoriten

Galeazzi Mattias

[e1525296@student.tuwien.ac.at](mailto:e1525296@student.tuwien.ac.at)

Matr.Nr. 01525296

Datum 06.11.2023

### Kurzfassung

Im Juni 2022 wurde im Bezirk Favoriten (Wien) ein Pilotprojekt zu den in Barcelona bekannt gewordenen „Superblocks“ gestartet. Ziel dieses Projektes ist es, durch die Umgestaltung des Verkehrskonzepts, die nicht-motorisierte Fortbewegung im Gebiet zwischen Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse zu priorisieren. Dabei sollen für die Anwohner neue Erholungs- und Aufenthaltsräume sowie Grünflächen geschaffen werden, um die Lebensqualität innerhalb des Grätzels zu verbessern. Diese Bachelorarbeit soll einen Einblick geben, wie sehr sich das Verkehrsaufkommen innerhalb des Grätzels verändert hat, ob die umgesetzten Maßnahmen wirksam sind, und wie sich diese auf die äußeren Hauptstraßen ausgewirkt haben. [1] [2] Das Ziel der Verkehrsberuhigung konnte innerhalb des Grätzels umgesetzt werden, jedoch wurden dabei nicht alle Verkehrsvorschriften von Seiten des motorisierten Verkehrs eingehalten.

## 1 Einleitung

Im Dezember 2014 wurde im Wiener Gemeinderat das Wiener Fachkonzept Mobilität abgesegnet. Die Mobilitätsangebote sollten dabei fair, gesund, kompakt, ökologisch und effizient sein. Zielsetzung der Wiener Verkehrspolitik ist es bis 2025 80% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Rad und zu Fuß abzudecken. Der Straßenraum soll durch eine fairere Aufteilung zwischen motorisiertem Verkehr und Fuß-/Radverkehr optimiert werden. Wo es möglich ist, sollten Straßenflächen die aktuell als Fahr-, Abbiege- und Parkstreifen verwendet werden zu Aufenthaltsflächen oder Fuß-/Radverkehrsflächen umgestaltet werden. Zentrales Thema ist es die vorhandenen Ressourcen der städtischen Infrastruktur optimal umzunutzen, um eine bessere Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung zu schaffen. [10]

Um folgende Ziele zu erreichen, entschloss sich die Stadt Wien im Juni 2021 ein Entwicklungskonzept für die Schaffung eines Superblocks im Bezirk Favoriten auszuarbeiten. Anschließend wurde im Juni 2022 die Pilotphase umgesetzt, die dann 2023 zur endgültigen baulichen Umsetzung führte.

An 11 Kreuzungen innerhalb sowie außerhalb des Superblocks werden während der Pilotphase Verkehrszählungen durchgeführt. Diese werden in dieser Bachelorarbeit mit Referenzdaten der Stadt Wien sowie auch der Technischen Universität Wien, die vor der Umsetzung der

Pilotphase erhoben wurden, verglichen. Daraus wird beurteilt, ob die Maßnahmen die geplante Wirkung erzielt haben. Folgend wird verkehrstechnisch besonders Acht gegeben, ob tatsächlich eine Verkehrsberuhigung stattgefunden hat und die neue Verkehrsordnung eingehalten wird. Generell wird bewertet, ob durch die Maßnahmen eine Steigerung der Lebensqualität vorzufinden ist. Ausschlaggebend dafür sind die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, das Einhalten der Verkehrsregeln und die Erhaltung der neu geschaffenen Lebensräume.

## 2 Superblock-Konzept

### 2.1 Generell

Das Superblock-Konzept wurde seit Mitte der 1990 Jahre von Salvador Rueda entwickelt. Folgendes Konzept fasst mehrere Häuserblocks zu einer Einheit zusammen, den sogenannten Superblock. Es werden Häuserblocks gewählt, die in der Wahrnehmung der Bewohner ohnehin als Nachbarschaft gelten und die von größeren Straßen umgeben sind. [9]



**Abb. 1:** Grundlagen Superblocks [9]

#### Ausdehnung des Superblocks

Das ursprüngliche Konzept von Salvador Rueda schlägt eine Kantenlänge des Superblocks von 400 m als Orientierungsgröße vor. Die Idee dahinter: Es sollen Anreize geschaffen werden, damit verschiedene Formen der Mobilität abhängig von der zurückzulegenden Distanz genutzt werden. Das Umfahren eines Superblocks mit dem Pkw soll deshalb zeitlich denselben Aufwand bedeuten wie das Umrunden eines einzelnen Häuserblocks zu Fuß.

#### Neuorganisation des Verkehrs

Innerhalb eines Superblocks wird der Verkehr neu organisiert. Das bedeutet:

- \* **Sperrung für Durchgangsverkehr:** Die innere Zone bleibt für den Durchgangsverkehr gesperrt. Mit Kraftfahrzeugen ist sie nur für Anwohner, Rettungsfahrzeuge und Taxis erreichbar.
- \* **Vorrang für Fuß- und Radverkehr:** Im Superblock haben Fußgänger und Radfahrer Vorrang. Für Pkw gelten Tempolimits zwischen 10 und 20 km/h.
- \* **Modalfilter für Verkehrslenkung:** Mit einem System von Diagonalsperren (dabei handelt es sich um Poller, die einen Kreuzungsbereich diagonal trennen) und Einbahnstraßen wird gewährleistet, dass der öffentliche Verkehr nur noch auf den äußeren Kanten des Superblocks stattfindet. Die Querung mehrerer Straßen wird verhindert, was zu

einer effizienteren Leitung der Verkehrsflüsse beitragen soll. Da in der Regel nur Linksabbiegen möglich ist, wird der Verkehr schnell wieder zurück auf die Hauptstraßen geleitet, die die Superblocks umgeben. Diese Maßnahmen werden als Modalfilter bezeichnet.

### **Umnutzung des Straßenraums**

Durch das geringere Verkehrsaufkommen zwischen den einzelnen Häuserblocks entstehen neue Möglichkeiten, die verfügbaren Flächen für andere Funktionen zu nutzen. Aus dem vormaligen Straßenraum mit seinen Verkehrswegen und Parkplätzen werden öffentliche Räume für die Menschen. Baumpflanzungen, Blumenbeete oder -kübel, Parkbänke und weitere Ausstattung für Freizeit und Erholung steigern die Aufenthaltsqualität im direkten Umfeld der Blocks.

Das Superblock-Konzept ist also ein umfassendes Modell, das ganzheitliche Veränderungen anstrebt. Verkehrsplanung, Klimaschutzmaßnahmen, Wiederbelebung öffentlicher Räume, wirtschaftliche Aspekte – der Superblock soll weitreichende Verbesserungen in den Stadtquartieren ermöglichen. [9]

## **2.2 Erfahrungen Barcelona**

Vorreiter für die Umsetzung des Superblock-Konzept ist die Stadt Barcelona.

Dafür gibt es mehrere Gründe:

- \* Barcelona besitzt die zweitgrößte Bevölkerungsdichte Europas. Verfügt aber nur über einen sehr geringen Anteil an Grünfläche pro Einwohner. ( $<1\text{m}^2/\text{Einwohner}$ )
- \* Barcelona ist nach einem typischen Schachbrettmuster gestaltet, was die Umsetzung des Superblocks erleichtert.
- \* Ein weiterer Grund dafür waren die Luftschadstoff-Grenzwerte, die von der EU vorgeschrieben sind. In den 1990 Jahren war die Stadt weit entfernt von diesen Richtwerten.

Der erste Superblock entstand 2017 im Stadtviertel Poble Nou. Anfangs wurde das Konzept von der Bevölkerung stark bemängelt, vor allem aus verkehrstechnischer Sicht. Hauptkritikpunkte waren das Wegfallen von Parkplätzen, umgeleitete Straßenlinien sowie veränderte Straßenverläufe. Im Nachhinein konnte die Stadt jedoch feststellen, dass dieser Widerstand hauptsächlich darauf zurückgeführt werden konnte, dass die Bewohner in die Planung nicht miteinbezogen wurden. 2018 wurden somit zwei weitere Superblocks erschaffen, diesmal jedoch mit Einbeziehung der Anrainer. In Barcelona hat sich daraus ein flächendeckendes Projekt gebildet, das sich in Zukunft über die ganze Stadt ausdehnen soll.

### **Ergebnisse**

Verkehrszählungen zeigen dort einen Anstieg der zu Fuß zurückgelegten Wege um 10 Prozent sowie eine Gesamtabnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet um 26 Prozent, mit einem Höchstwert von 40% für die innenliegenden Straßen. So konnten 75 Prozent der zuvor vom Kfz-Verkehr blockierten Flächen in den Blocks umgenutzt werden und stehen nunmehr für Sitzgelegenheiten, Spielplätze und Begrünung zur Verfügung. [3]

Messungen der Luftqualität konnten in allen umgestalteten Arealen Verbesserungen bescheinigen, in denen eine Verkehrsberuhigung umgesetzt. [9]

Die Untersuchungen ergaben einen positiven Effekt auf das Wohlergehen, die Ausgeglichenheit, die Schlafqualität, die Reduzierung von Lärm und Luftverschmutzung. [9]

Durch die Umgestaltung wurde zudem die soziale Interaktion innerhalb des Superblocks erhöht. [9]

## 2.3 Vorhaben Wien

Die Wiener Stadtentwicklung arbeitet seit Sommer 2021 an dem Projekt einen Superblock im 10. Bezirk zu errichten. Ziel ist es, verschiedene Nutzungen im Straßenraum auszuprobieren und die langfristigen Potenziale für das sogenannte „Supergrätzl“ zu erkennen. [1] Die Umsetzung soll in drei Phasen ablaufen. Im Sommer 2021 wurde ein Entwicklungskonzept geplant. Das folgende Jahr im Juni 2022 startete die Pilotphase und schließlich wurde 2023 das Projekt definitiv baulich umgesetzt.

### 2.3.1 Verkehrskonzept vor dem Pilotprojekt

Das Grätzl ist von den Hauptverkehrsstraßen Gudrun-, Quellenstraße und der Randstraßen Neilreichgasse, Leebgasse umgrenzt. Gudrun-, Quellenstraße und Neilreichgasse sind zweispurige Fahrbahnen mit Gegenverkehr. Die Kreuzungen an der Neilreichgasse sind durch ein Ampelsystem geregelt. Die Leebgasse ist als Einbahn ausgelegt. Innerhalb des Untersuchungsgebiet wird die Verkehrsorganisation durch Einbahnen geregelt, die über mehrere Blöcke immer parallel zu den Hauptverkehrsstraßen weiterverlaufen. Dies hat zur Folge, dass Autofahrer mit zu hoher Geschwindigkeit durch die dicht besiedelten Wohnblöcke fahren. Den Bewohnern wird nur ein kleiner Freiraum zur freien Bewegung (Abb.2 orange markiert) in der Erlachgasse zugedacht. Es wird deutlich, dass die Priorität nicht bei den Fußgängern und Fahrradfahrern liegt. Gefördert wird primär der motorisierte Verkehr, wobei die Lebensqualität sowie auch die Verkehrssicherheit der Einwohner deutlich eingeschränkt wird.

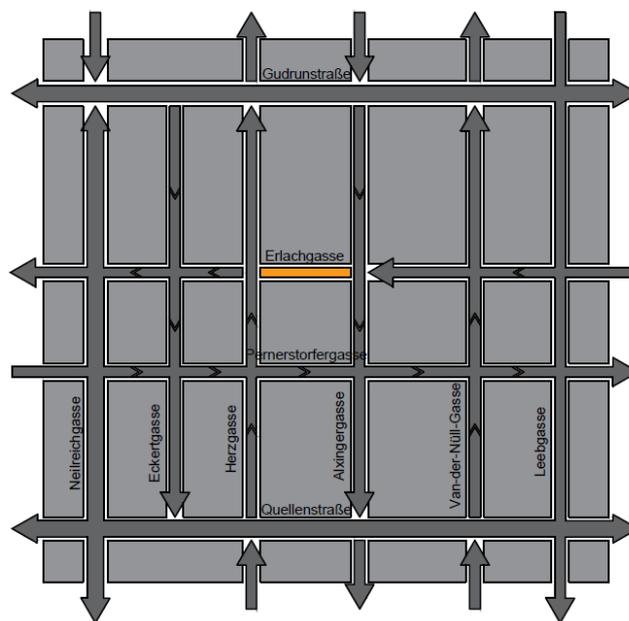


Abb. 2: Altes Verkehrskonzept [8]

### 2.3.2 Verkehrskonzept während der Pilotphase (ab Juni 2022)

Innerhalb des Grätzl wird die Verkehrsorganisation umgeplant. An den Kreuzungen, Erlachgasse - Eckertgasse (Kreuzung 1), Eckertgasse - Pernerstorfergasse (Kreuzung 2), Van-der-Nüll Gasse - Erlachgasse (Kreuzung 6) und Van-der-Nüll Gasse - Pernerstorfergasse (Kreuzung 7), werden Diagonalfilter eingebaut. Ziel ist es, die durchgehenden Einbahnen zu unterbrechen. Zu diesem Zweck wird in der Pilotphase ein zentraler Poller geplant, durch den das geradeaus fahren unterbunden wird, weiters wird durch das Anbringen einer rosaroten Bodenmarkierung die neue Fahrtrichtung vorgegeben. Grundidee der Diagonalfilter ist, dem motorisierten Verkehr, das Durchfahren des gesamten Blockes nicht mehr zu ermöglichen. Die Verkehrsteilnehmer sollen

maximal um einen Hausblock fahren können, um dann wieder auf die Hauptverkehrsstraßen zu gelangen.

Im Bereich der Mittelschule wurde ein Verkehrsverbot für den motorisierten Verkehr eingeführt und eine neue Fußgängerzone geschaffen. Die neue Fußgängerzone wurde mit Sitzmöglichkeiten und Begrünungskästen ausgestattet. Durch Umsetzung dieser Maßnahmen wurden in einigen Straßen die Fahrrichtung abschnittsweise geändert, diese sind in Abb. 3 in Rosa dargestellt. Jene, die unverändert bleiben sind hellblau.

Zusätzlich wurden flächendeckend über das gesamte Grätzl neue Sitzmöglichkeiten geschaffen und Begrünungsaktionen gestartet.

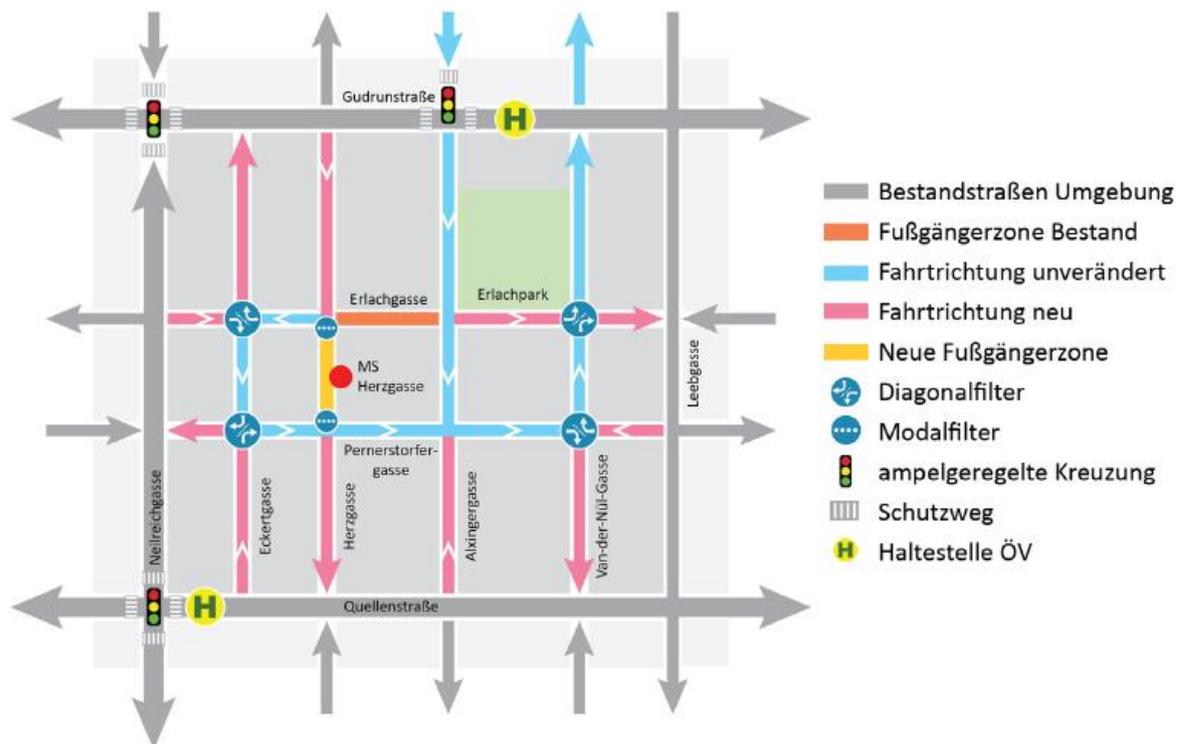


Abb. 3: Verkehrskonzept während der Pilotphase [1]

### 3 Erhebung

#### 3.1 Methodik

##### 3.1.1 Untersuchungsgebiet

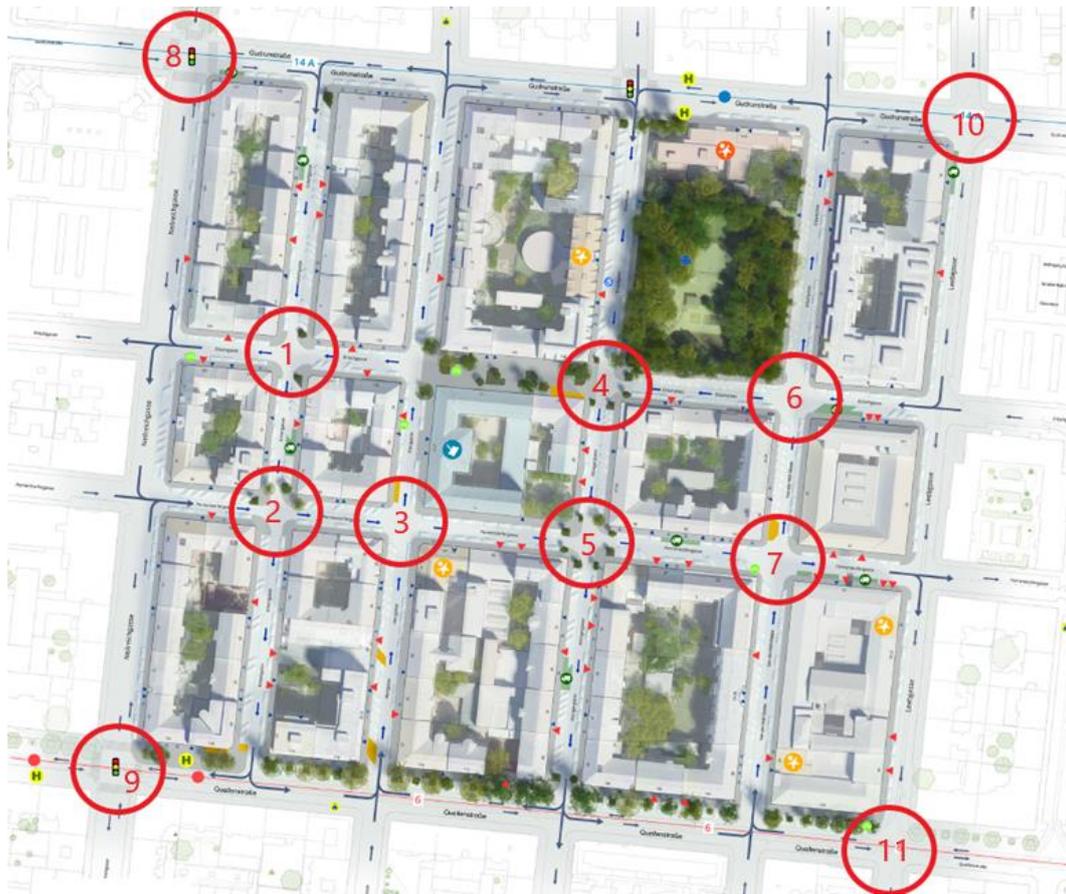
An 11 Kreuzungen, die in Abb.4 ersichtlich sind, wurde eine Verkehrszählung durchgeführt. An jeder Kreuzung wurde eine Knotenstromzählung gemacht.

Aus Gründen der Übersicht wurden die 11 Kreuzungen durchnummeriert. Kreuzung 1 bis 7 befinden sich innerhalb des Grätzels. Im Grätzl wurde die Kreuzung zwischen Erlachgasse und Herzgasse nicht berücksichtigt, da sie auf Grund der neuen Verkehrsordnung nur von einer Fahrtrichtung befahrbar ist.

Es wurden alle Autos, Mopeds, Radfahrer und deren Wege erfasst. Ebenfalls wurde berücksichtigt, ob sich der motorisierte Verkehr an die neuen Verkehrsregeln hält. Subjektiv wurde beurteilt, ob bei nichtzulässigen Manövern ein Zögern stattgefunden hat oder nicht. Weiterhin wurde die

Anzahl ein- bzw. ausparkender Pkws erhoben. Dazu zählen all jene motorisierten Verkehrsteilnehmer, die in den Straßen vor oder nach der Kreuzung ein- oder ausgeparkt haben.

Hingegen wurden die Kreuzungen 8-11 an den Stellen gewählt, bei denen die Hauptverkehrsstraßen Gudrunstraße und Quellenstraße sich mit den Randstraßen Leebgasse und Neilreichgasse kreuzen. Autos, Lastkraftwagen, Busse und Motorräder, wurden bei der Zählung in eine Kategorie zusammengefasst. Aufgrund der vielen Fahrmöglichkeiten, konnten für die Kreuzung 8 nur die Fahrzeuge gezählt werden, die aus Gudrunstraße Osten und Neilreichgasse Süden kamen. Für Kreuzung 9 wurde ebenfalls eine ähnliche Zählweise gewählt. Hierbei waren es die Fahrzeuge, die aus Quellenstraße Osten und Neilreichgasse Norden kamen. Bei den Kreuzungen 10 und 11 wurden alle Fahrtrichtungen aufgenommen.



**Abb. 4:** Lage der Zählstellen [1]

Die Verkehrszählungen wurden ausschließlich an Werktagen und bei beständigem Wetter durchgeführt. Die Datenerhebungen erfolgten vormittags zwischen 06:00 und 09:00 Uhr, am Nachmittag zwischen 15:00 und 19:00. An allen Kreuzungen, bis auf jene zwischen Quellenstraße-Neilreichgasse (Kreuzung 9), wurde im Juli und August gezählt. Die Kreuzung zwischen Quellenstraße-Neilreichgasse wurde im Oktober erfasst. Die genauen Erhebungstage sind in Tabelle 1 dargestellt.

| Überblickstabelle                            |                        |
|--|------------------------|
| Kreuzung                                     | Erhebungstage          |
| Kreuzung 1: Erlachgasse - Eckertgasse        | Mittwoch, 20.07.2022   |
| Kreuzung 2: Eckertgasse - Pernerstorfergasse | Donnerstag, 11.08.2022 |
| Kreuzung 3: Pernerstorfergasse - Herzgasse   | Freitag, 12.08.2022    |

|   |  |
|---|--|
| Kreuzung 4: Erlachgasse - Alxingergasse             | Mittwoch, 17.08.2022                         |
| Kreuzung 5: Pernerstorfergasse - Alxingergasse      | Dienstag, 16.08.2022                         |
| Kreuzung 6: Erlachgasse – Van-der-Nüll Gasse        | Donnerstag, 18.08.2022                       |
| Kreuzung 7: Pernerstorfergasse – Van-der-Nüll Gasse | Dienstag, 23.08.2022                         |
| Kreuzung 8: Gudrunstraße - Neilreichgasse           | Freitag, 26.08.2022 & Dienstag, 30.08.2022   |
| Kreuzung 9: Quellenstraße - Neilreichgasse          | Mittwoch, 12.10.2022                         |
| Kreuzung 10: Gudrunstraße - Leebgasse               | Mittwoch, 24.08.2022                         |
| Kreuzung 11: Quellenstraße - Leebgasse              | Donnerstag, 25.08.2022 & Freitag, 26.08.2022 |

**Tabelle 1:** Erhebungstage

In Abb.5 wurden die Zählstellen, an denen Erhebungsdaten von der Stadt Wien zur Verfügung gestellt wurden, nach alphabetischer Reihenfolge sortiert. An folgenden Stellen konnten die Situationen vor und nach der Umsetzung der Maßnahmen verglichen werden.



**Abb. 5:** Lage der Zählstellen der Stadt Wien [1]

### 3.1.2 Messtechnik - Pilotphase

#### Kreuzung 1 bis 7 - innerhalb des Grätzels

Die Erhebung erfolgte mittels der, von der TU Wien zur Verfügung gestellten, Counter App. Bei dieser ist es möglich, die gewünschten Daten, die aufgenommen werden sollen, wie zum Beispiel Fahrtrichtung oder Verkehrsmittel, zu programmieren. Es wurden motorisierter Verkehr, Mopeds und Radfahrer gezählt. Die genannten Verkehrsteilnehmer wurden je nach kommender Richtung unterteilt. Ebenfalls wurde beachtet, ob sich der motorisierte Verkehr an die neue Verkehrsorganisation hält oder durch Umfahren der Poller umgeht. Zusätzlich wurde berücksichtigt, wie viele davon ein- und ausparken.

### Kreuzung 8 bis 11 – außerhalb des Grätzels

Auch folgende Datenerhebung wurde mittels der Counter App der TU Wien erfasst. In diesem Fall wurde nur der motorisierte Verkehr berücksichtigt. Aufgrund des großen Verkehrsaufkommens in den beiden Hauptverkehrsstraßen, also in der Gudrun- und Quellenstraße, musste auf eine Unterscheidung der einzelnen Verkehrsmittel verzichtet werden. Bei jenen Kreuzungen, die sich mit der Leebgasse schneiden, konnten alle möglichen Fahrtrichtungen aufgenommen werden. Bei jenen Kreuzungen, die sich mit der Neilreichgasse schneiden, wurden nur jene Fahrzeuge berücksichtigt, die entweder aus der Neilreichgasse oder aus der Quellen- bzw. Gudrunstraße in Fahrtrichtung Grätzel kamen.

#### 3.1.3 Vergleich mit Referenzdaten

Bei den Referenzdaten der Stadt Wien handelt es sich um eine Verkehrszählung, die im Jänner 2022 durchgeführt wurde. Wie in Abb.3 dargestellt, wurden bei dieser, 4 Knotenstromzählungen und 2 Querschnittszählungen durchgeführt. Die Zählungen fanden an Werktagen zwischen 06:00– 09:00 Uhr und 15:00–19:00 Uhr statt. Die Daten wurden in 3 Kategorien aufgeteilt: Motorisierte Verkehrsteilnehmer, Radfahrer und Fußgänger. Bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern wurde keine Unterscheidung zwischen Pkws, Motorrädern und Lieferwagen gemacht.

Folgende Daten stellen die Ausgangssituation im Untersuchungsgebiet dar und werden mit den Daten, die während der Pilotphase erhoben worden sind, verglichen.

Bei den Kreuzungen Quellenstraße-Neilreichgasse, Gudrunstraße-Neilreichgasse, Herzgasse-Pernerstorfergasse, Alxingergasse-Erlachplatz konnten die Zählungen über den gesamten Zeitraum, also von 06:00– 09:00 Uhr und 15:00–19:00 Uhr verglichen werden. Für die Kreuzung 7 in der Van-der-Nüll Gasse und der Kreuzung 11 in der Leebgasse konnten Vergleiche mittels einer Querschnittszählung gezogen werden.

## 3.2 Ergebnisse

### 3.2.1 Kreuzung 1: Erlachgasse-Eckertgasse

- Vorher

Die Kreuzung ist durch zwei Einbahnen befahrbar. Eine verläuft von Eckertgasse Norden nach Süden und eine von Erlachgasse Osten nach Westen. Im Kreuzungsbereich ist ein Abbiegen in die jeweilige kreuzende Einbahn möglich. Neben den Fahrspuren finden sich in beiden Gassen angeordnete Parkplätze für die Anrainer. Radfahrer konnten die Kreuzung nur in Fahrtrichtung befahren, gegen die Fahrtrichtung war nicht möglich.

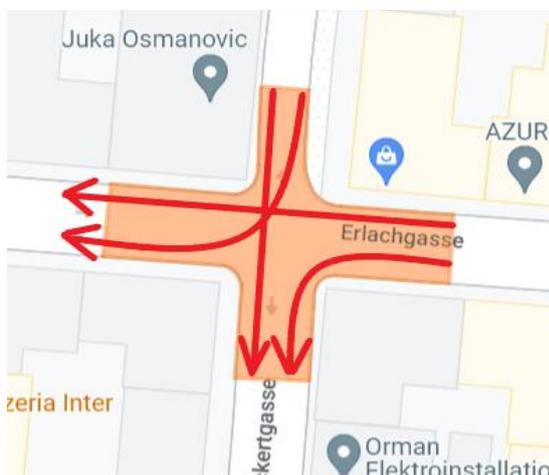


Abb. 6: Verkehrsorganisation vorher [4]



Abb. 7: Foto vorher [4]

- Pilotphase

Anhand der Bodenmarkierung und eines zentralen Pollers wurde ein Diagonalfilter eingebaut. Dadurch soll der Verkehr so vorgegeben werden, dass Autos, die aus der Erlachgasse Osten kommen, nur in Richtung Eckertgasse Norden abbiegen und jene aus Erlachgasse Westen nur in Eckertgasse Süden fahren können. In Eckertgasse Norden und Erlachgasse Westen wurden die Einbahnen umgedreht. Radfahrer können die Kreuzung in alle Richtungen befahren, auch gegen die Einbahn.



**Abb. 8:** Verkehrsorganisation Pilotphase [4]

**Abb. 9:** Foto Pilotphase [8]

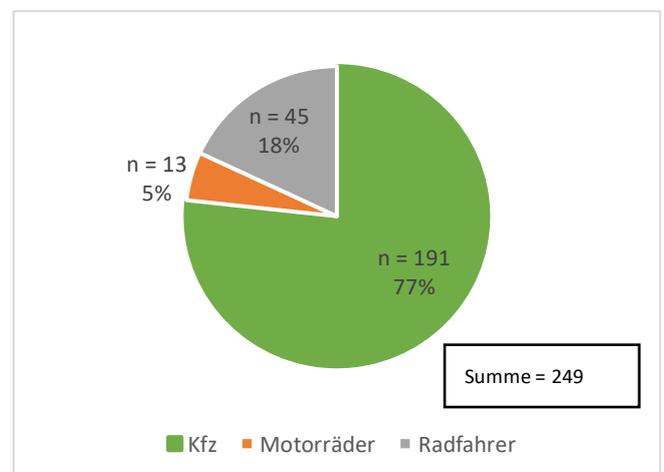
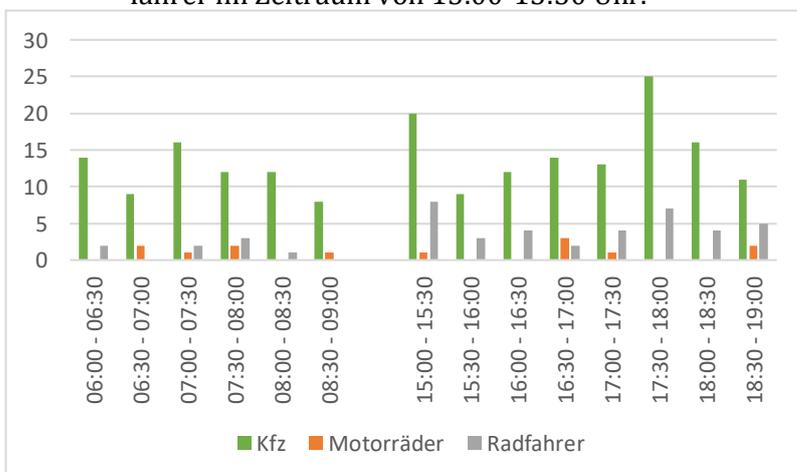
**Wetter**

Mittwoch, 20.07.2022 war ein sehr warmer und sonniger Tag. Von 06:00 bis 09:00 Uhr wurden Temperaturen zwischen 17 °C und 26 °C gemessen. Von 15:00 bis 19:00 Uhr lagen die Temperaturen bei 33 °C und 34 °C. [7]

**Allgemein**

Anhand der Diagramme ist zu sehen, dass der größte Verkehrsanteil den motorisierten Verkehrsmitteln zuzuordnen ist. Anschließend kommen die Radfahrer. Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer setzt sich zu 77% aus motorisierten Verkehrsteilnehmern, 18% Radfahrern und 5% Moped-Fahrern zusammen.

Am Vormittag ist das Verkehrsaufkommen des MV und der Radfahrer geringer als am Nachmittag. Bei den Motorrädern/Mopeds ließen sich keine großen Unterschiede feststellen. Hingegen befuhren die meisten Kfz die Kreuzung im Zeitraum von 17:30-18:00 Uhr. Der Großteil der Radfahrer im Zeitraum von 15:00-15:30 Uhr.



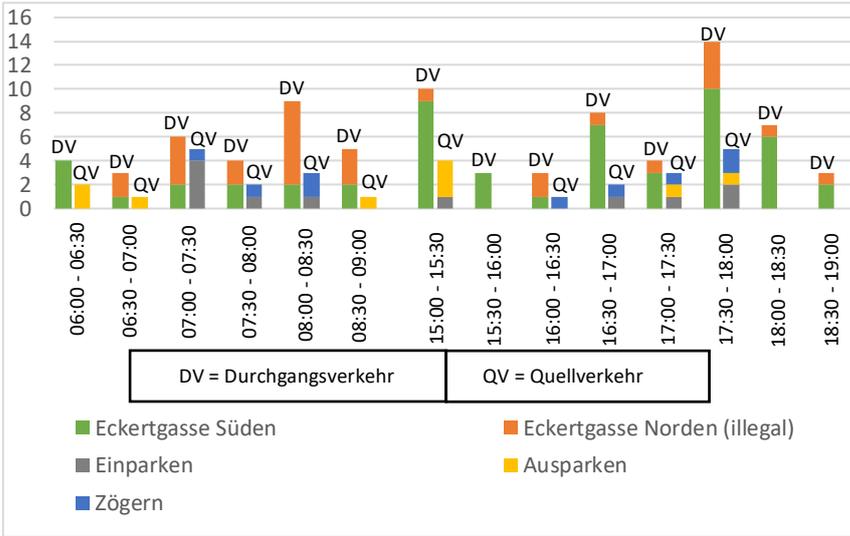
**Diagramm 1:** Verkehrsaufkommen nach Tageszeit  
**Motorisierter Verkehr**

**Diagramm 2:** Anteil Verkehrsteilnehmer

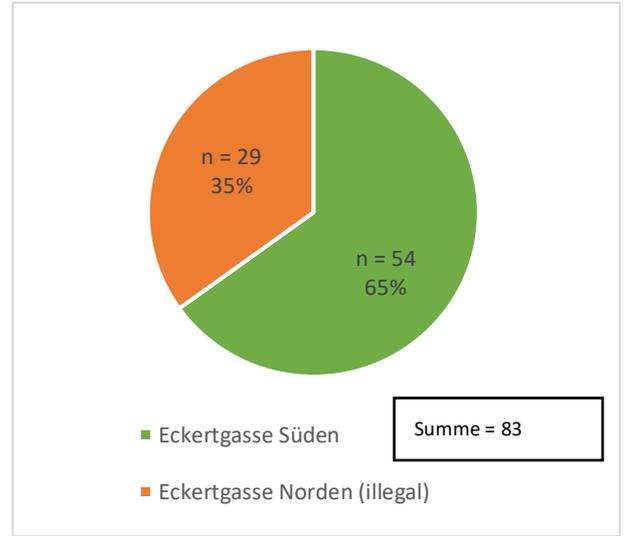
Wie bereits angeführt, kann der motorisierte Verkehr beim Diagonalfilter Nord-West nur von zwei Richtungen, jeweils aus der Erlachgasse, befahren werden. Die Tabellen wurden in „Von Erlachgasse Westen kommend“ und „von Erlachgasse Osten kommend“ unterteilt.

**Von Erlachgasse Westen kommend**

Anhand Diagramm 3 ist ein Anstieg der Kfz-Fahrer am Nachmittag erkenntlich. Die prozentuale Aufteilung der Fahrtrichtungen der Verkehrsteilnehmer ist in Diagramm 4 dargestellt. 65% halten sich an die neue Verkehrsorganisation. Die restlichen 35 % umfahren den Poller. Von den besagten 35% zögerten nur wenige beim Abbiegen in die nicht genehmigte Fahrtrichtung. Die Meisten benutzen die Kreuzung, um das Grätzl zu durchfahren.



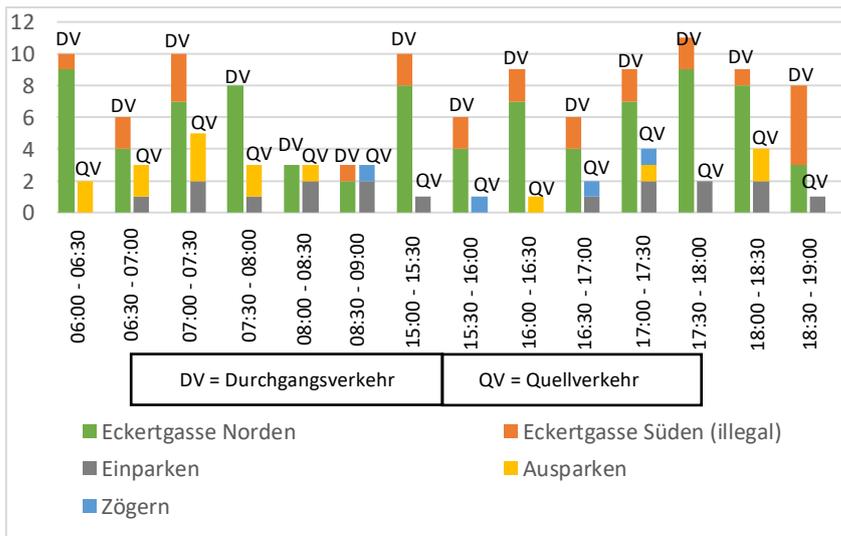
**Diagramm 3:** Darstellung Fahrlinien



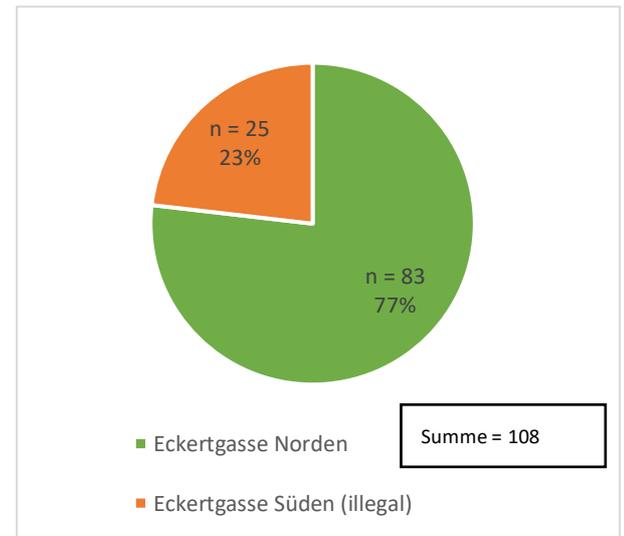
**Diagramm 4:** Anteil Fahrlinien

**Von Erlachgasse Osten**

Die Daten von Diagramm 5 weisen von dieser Richtung kommend keinen Anstieg des Verkehrsaufkommens am Nachmittag auf. Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die sich an die neue Verkehrsorganisation halten (siehe Diagramm 6), beträgt 77%. Die restlichen 23% umfahren den Poller. Nur ein geringer Anteil zögert beim Abbiegen in die nicht genehmigte Fahrtrichtung.



**Diagramm 5:** Darstellung Fahrlinien



**Diagramm 6:** Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Bei der folgenden Kreuzung wurden keine Daten zum Vergleichen gefunden.

### 3.2.2 Kreuzung 2: Eckertgasse-Pernerstorfergasse

- Vorher

Wie die Abb.10 zeigt, kreuzen sich die beiden Einbahnen von der Eckertgasse und Pernerstorfergasse. Der Verlauf der Eckertgasse ist von Norden nach Süden, jener der Pernerstorfergasse von Westen nach Osten. Das Abbiegen in Fahrtrichtung der kreuzenden Gasse ist in beiden Fällen möglich. Die Fahrbahnen sind durch Anordnung von Parkplätzen an beiden Seiten gekennzeichnet. Radfahrer konnten die Kreuzung nur in Fahrtrichtung befahren, gegen die Fahrtrichtung war nicht möglich.



**Abb. 10:** Verkehrsorganisation vorher [4]



**Abb. 11:** Foto vorher [4]

- Pilotphase

Der Diagonalfilter Süd-West befindet sich genau eine Kreuzung weiter südlich gegenüber dem Diagonalfilter Nord-West (Kreuzung 1).

Man beabsichtigte, dass Fahrzeuge, die aus Eckertgasse Norden nur nach Pernerstorfergasse Westen abbiegen können und jene aus Eckertgasse Süden nach Pernerstorfergasse Osten fahren können. In Pernerstorfergasse Westen und Eckertgasse Süden wurden die Einbahnen umgedreht. Radfahrer können die Kreuzung in alle Richtungen befahren, auch gegen die Einbahn.



**Abb. 12:** Verkehrsorganisation Pilotphase [4]



**Abb. 13:** Foto Pilotphase [8]

#### Wetter

Donnerstag, 11.08.2022 war ein warmer, leicht bewölkter Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 14 °C und 21 °C gemessen. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr lagen die Temperaturen bei 25 °C und 26 °C. [7]

## Allgemein

Der größte Verkehrsanteil ist den motorisierten Verkehrsmitteln zuzuordnen (siehe Diagramm 7). Anschließend kommen die Radfahrer. Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer unterteilt sich in 84% motorisierte Verkehrsteilnehmer, wovon 80% Kfz-Fahrer und 4% Mopeds-Fahrer sind, und 16 % Fahrradfahrer (Diagramm 8).

Am Vormittag ist das Verkehrsaufkommen der Kfz geringer als am Nachmittag. Bei den Fahrrädern und Motorrädern sind keine großen Unterschiede erkennbar, außer zwischen 18:30 und 19:00 Uhr kommt es zu einer Steigerung. Die meisten Autos befahren die Kreuzung zwischen 17:30 und 18:00 Uhr, wie beim Diagonalfilter Nord-West.

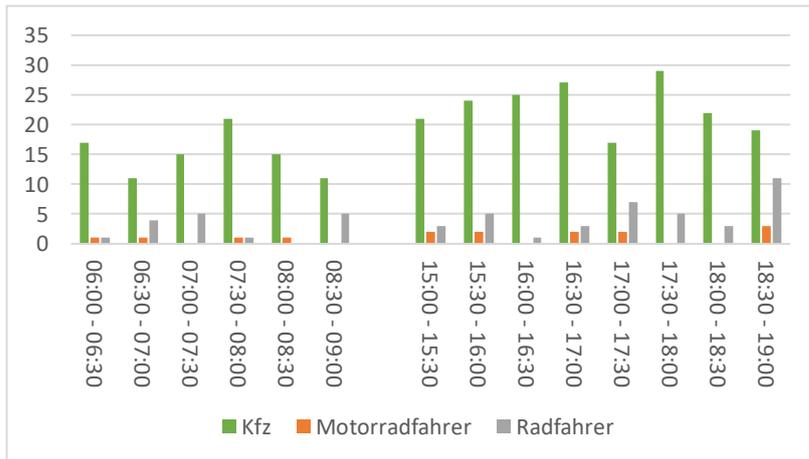


Diagramm 7: Verkehrsaufkommen nach Tageszeit

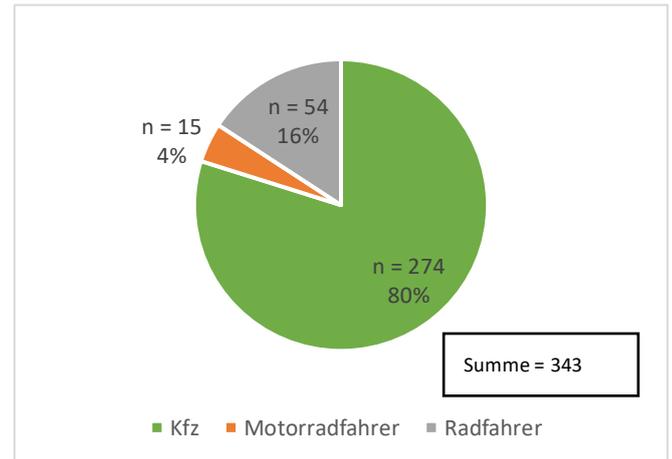


Diagramm 8: Anteil Verkehrsteilnehmer

## Motorisierter Verkehr

Wie oben beschrieben, kann der motorisierte Verkehr bei den Diagonalfiltern nur von zwei Richtungen befahren werden. Und zwar von Eckertgasse Nord und Eckertgasse Süd. Die Diagramme wurden dementsprechend unterteilt.

### Von Eckertgasse Nord

Die Anzahl der Autos, die die Kreuzung befahren, steigt am Nachmittag nur gering. Merkwürdig ist, dass am Nachmittag die Anzahl derjenigen, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, deutlich steigt (Diagramm 9). Prozentual halten sich 73% der Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsregeln. Die übrigen 27 % umfahren den Poller (Diagramm 10). Von diesen zögerten nur einige beim Abbiegen in die nicht genehmigte Richtung. Anhand der Autos, die ein- und ausparken, kann man feststellen, dass jene Kfz, die aus Eckertgasse Süd kommen, diese Kreuzung hauptsächlich benutzen, um das Grätzl zu durchqueren. Nur zwischen 16:30 und 18:00 Uhr ist eine erhöhte Zahl an Fahrzeugen, die in der Nähe der Kreuzung parken, feststellbar.

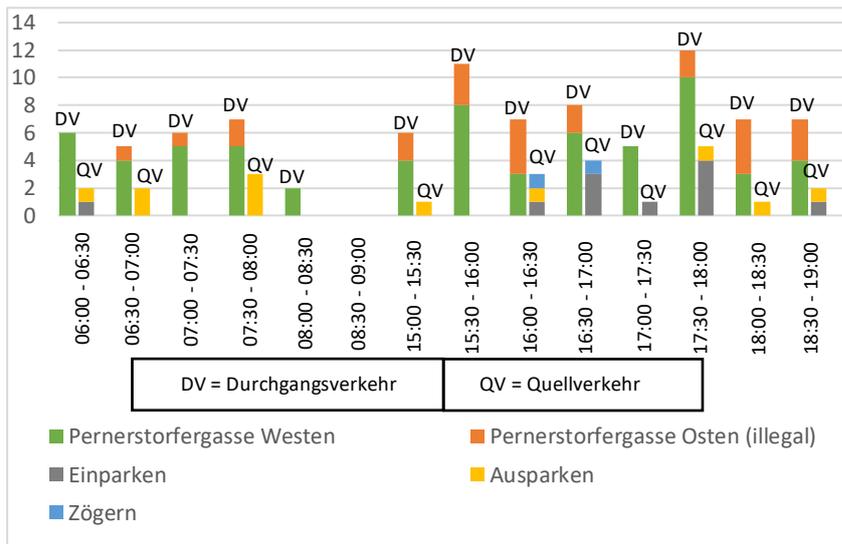


Diagramm 9: Darstellung Fahrlinien

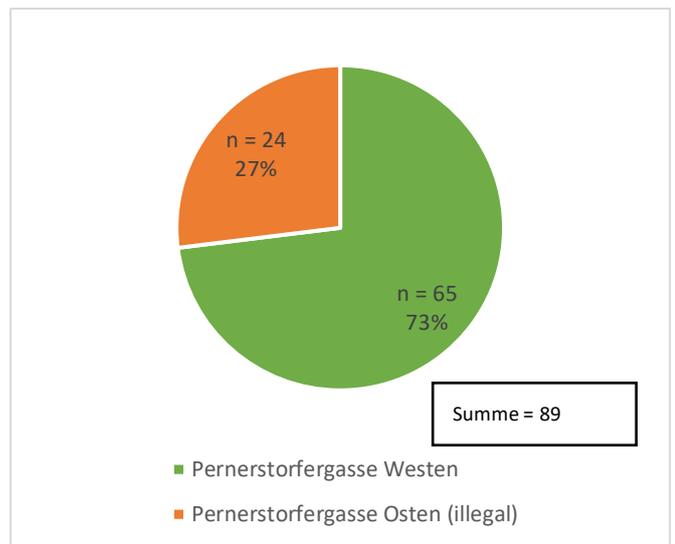


Diagramm 10: Anteil Fahrlinien

**Von Eckertgasse Süd**

Die Anzahl der Kfz, die die Kreuzung befahren, steigt am Nachmittag an. Nur zwischen 7:30 und 8:30 Uhr ist die Anzahl, (siehe Diagramm 11) ähnlich hoch. Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an die neue Verkehrsorganisation halten, bleibt über den ganzen Tag konstant. Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer, die sich daran halten ist 77 %. Die restlichen 23% umfahren den Poller (Diagramm 12). Von diesen 23 % zögert eine größere Anzahl am Vormittag beim Abbiegen in die nicht-genehmigte Richtung. Anhand der Autos, die ein- und ausparken, kann man feststellen, dass jene Autos, die aus Eckertgasse Süd kommen, diese Kreuzung sowohl fürs Halten als auch zum Durchqueren des Grätzel benutzen. Nur zwischen 16:30 und 18:00 Uhr ist eine erhöhte Anzahl an Fahrzeugen, die in der Nähe der Kreuzung parken, erkennbar.

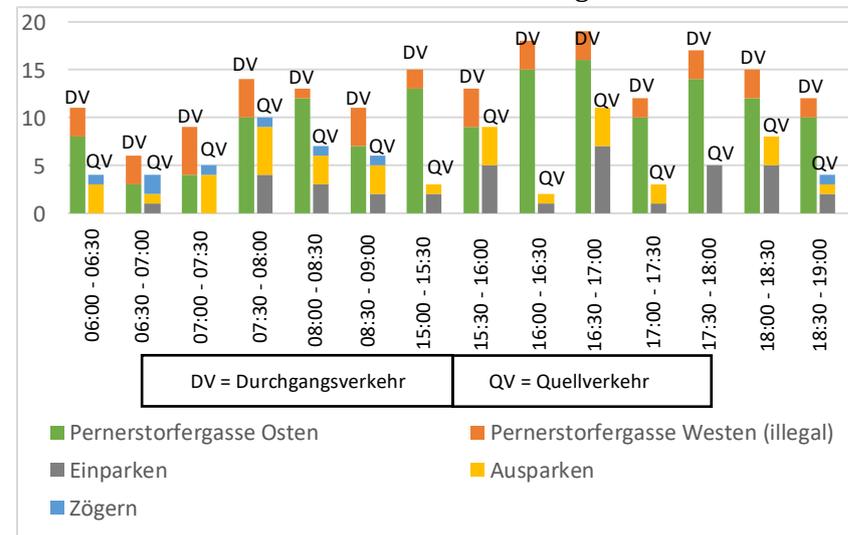


Diagramm 11: Darstellung Fahrlinien

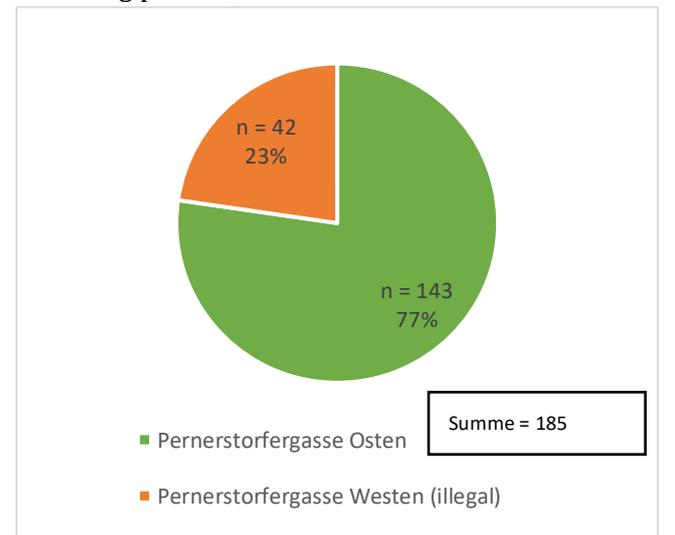


Diagramm 12: Anteil Fahrlinie

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

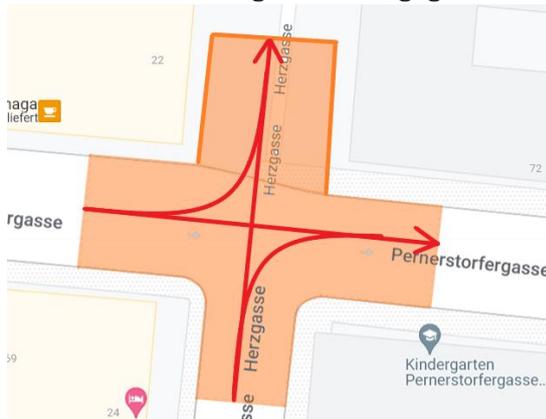
Bei der folgenden Kreuzung wurden keine Daten zum Vergleichen gefunden.

**3.2.3 Kreuzung 3: Herzgasse-Pernerstorfergasse**

- Vorher

In Abb. 14 kreuzt sich die Einbahn der Pernerstorfergasse mit jener der Herzgasse. Die Pernerstorfergasse verläuft von Westen nach Osten und die Herzgasse von Süden nach Norden.

Abbiegen in Fahrtrichtung der kreuzenden Einbahn ist gestattet. Radfahrer konnten die Kreuzung nur in Fahrtrichtung befahren, gegen die Fahrtrichtung war nicht möglich.



**Abb. 14:** Verkehrsorganisation vorher [4]

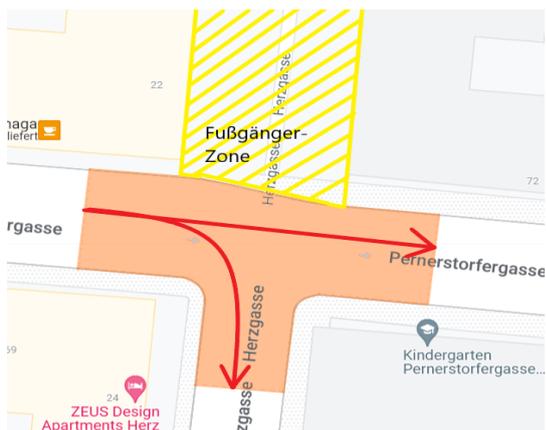


**Abb. 15:** Foto vorher [4]

- Pilotphase

In diesem Bereich der Herzgasse befindet sich im Norden eine Mittelschule. Deshalb wurde in diesem Bereich ein Durchfahrtsverbot erlassen. Der gelb markierte Abschnitt in Abb.16 wurde mit Sitzgelegenheiten und Begrünungskästen ausgestattet. Ziel dieser Maßnahmen ist es, für die Schüler ein sicheres Umfeld und einen Treffpunkt für Jugendliche und Erwachsene zu schaffen.

Radfahrer können die Kreuzung in alle Richtungen befahren, auch gegen die Einbahn.



**Abb. 16:** Verkehrsorganisation Pilotphase [4]



**Abb. 17:** Foto Pilotphase [8]

## Wetter

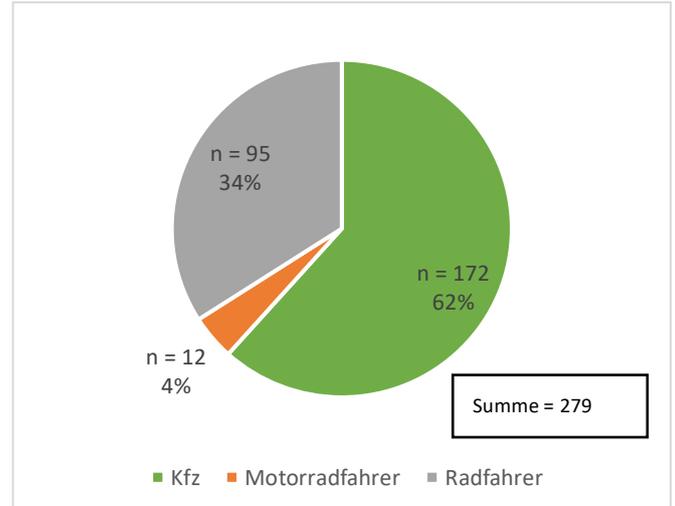
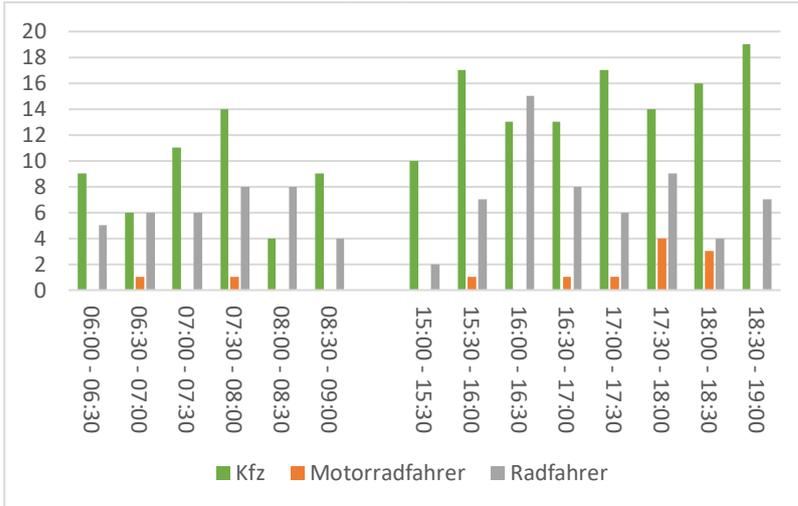
Freitag, 12.08.2022 war ein warmer, bewölkter Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 14 °C bis 20 °C gemessen. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr lagen die Temperaturen bei 26 °C und 27 °C. [7]

## Allgemein

In Kreuzung 3 ist, wie bei den anderen, der größte Verkehrsanteil den motorisierten Verkehrsmitteln zuzuordnen. Jedoch kann hier die größte Anzahl an Fahrradfahrern vorgefunden werden. Die Anzahl der Mopeds bleibt im Vergleich zur Kreuzung Pernerstorfergasse-Eckertgasse gleich. Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer setzt sich zu 66% aus motorisierten Verkehrsteilnehmern zusammen, wovon 62% Kfz-Fahrer und 4% Mopeds/Motorradfahrer sind. Die restlichen 34% sind Radfahrer (Diagramm 14).

Am Vormittag ist das Verkehrsaufkommen der Kfz-Fahrer geringer als am Nachmittag. Bei den Fahrrädern und Motorrädern sind keine großen Unterschiede feststellbar. Die meisten Autos

befahren die Kreuzung zwischen 18:30 und 19:00 Uhr und die meisten Radfahrer zwischen 16:00 und 16:30 Uhr (Diagramm 13).

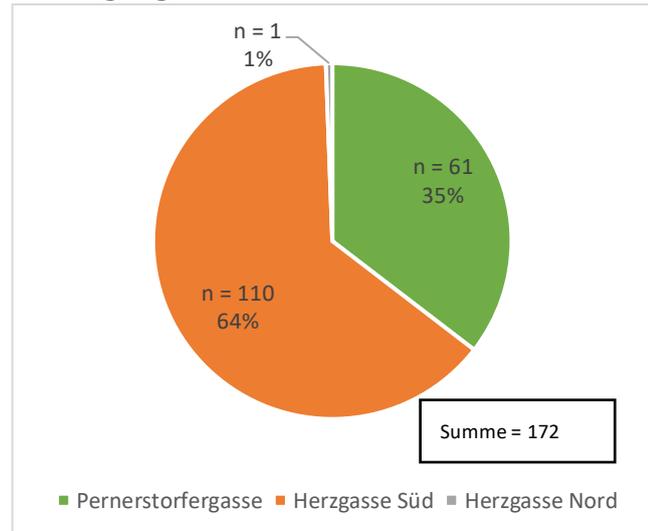
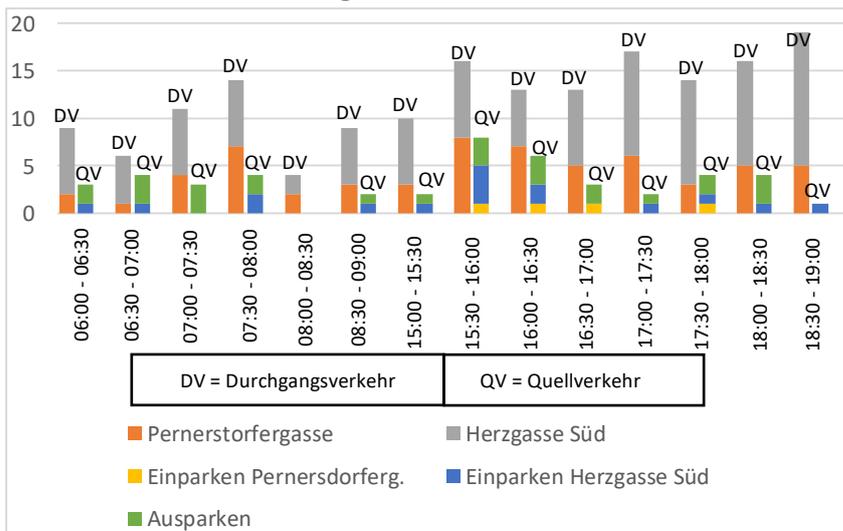


**Diagramm 13:** Verkehrsaufkommen nach Tageszeit **Diagramm 14:** Anteil Verkehrsteilnehmer

**Motorisierter Verkehr**

Der Verkehr ist dadurch gekennzeichnet, dass alle motorisierten Fahrzeuge von einer Richtung, nämlich aus der Pernerstorfergasse Westen, kommen. Theoretisch müssten sie, laut der neuen Verkehrsorganisation, entweder geradeaus fahren oder rechts in die Herzgasse Süd abbiegen. Da die Herzgasse Nord, nicht durch einen Poller abgesperrt wurde, ist es noch möglich in diese abzubiegen.

Die Anzahl der Kfz, die die Kreuzung transitieren, steigt am Nachmittag (Diagramm 15). Prozentual teilen sich die Verkehrsteilnehmer wie folgt auf: 64% biegen in die Herzgasse Süd ab, 35% folgen dem Straßenverlauf entlang der Pernerstorfergasse weiter geradeaus und weniger als 1% biegen in die Herzgasse Nord ab (Diagramm 16). Eigentlich bog nur ein einziger motorisierter Verkehrsteilnehmer ab. Anhand der geringen Anzahl an Fahrzeugen, die in der Pernerstorfergasse einparken, kann man feststellen, dass die Pernerstorfergasse Osten nur zum Durchzug dient. Die Herzgasse dient zum Verlassen des Grätzels und als Parkgelegenheit für die Anrainer.



**Diagramm 15:** Darstellung Fahrlinien

**Diagramm 16:** Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Die beiden Abbildungen 18 und 19 stellen die grafische Erfassung der Daten, die zwischen Pernerstorfergasse und Herzgasse gezählt wurden, dar. In Abb. 18 ist die Anzahl und Fahrtrichtungen der Verkehrsteilnehmer vor der Pilotphase zu sehen. Abb. 19 zeigt die Anzahl und Fahrtrichtung der Fahrzeuge während der Pilotphase. Anhand der Summe der Verkehrsteilnehmer ist feststellbar, dass die Anzahl der motorisierten Fahrzeuge, die die Kreuzung befahren, stark gesunken ist. Von insgesamt 948 Kfz-Fahrzeugen (Abb. 18), die die Kreuzung befuhren, sank die Anzahl der motorisierten Verkehrsteilnehmer in Summe auf 172 (Abb.19). Hauptgrund dafür ist, dass der Großteil der Fahrzeuge, die die Kreuzung befuhren, aus Herzgasse Süden kamen (grüne Linie in Abb.18). Im Vergleich zu Abb. 19, wo keine Fahrzeuge mehr aus Herzgasse Süden kommen durften, fielen 561 Fahrzeuge Richtung Herzgasse Nord und 100 Richtung Pernerstorfergasse Osten weg.

Auch für jene Verkehrsteilnehmer, die aus der Pernerstorfergasse Westen kamen, brachten die Maßnahmen positive Veränderungen. Der Anteil des motorisierten Verkehrs, der von der Pernerstorfergasse kam, reduzierte sich von insgesamt 284 (rote Linie in Abb 18.) auf 172 Fahrzeugen (Abb.19), was einer Reduktion von 39% entspricht. Abb.19 zeigt ebenfalls, dass der Großteil der Kfz Richtung Herzgasse Süd abbogen. Somit wurde zum Teil das Ziel erreicht, dass jene Kfz, die aus der Pernerstorfergasse kommen, auf dem schnellsten Weg das Grätzl verlassen.

Eine weitere wichtige Erkenntnis, die man aus den Daten deduzieren kann, ist, dass die Herzgasse Nord im Bereich der Mittelschule, bis auf einen Verkehrsteilnehmer, nun verkehrsfrei ist.

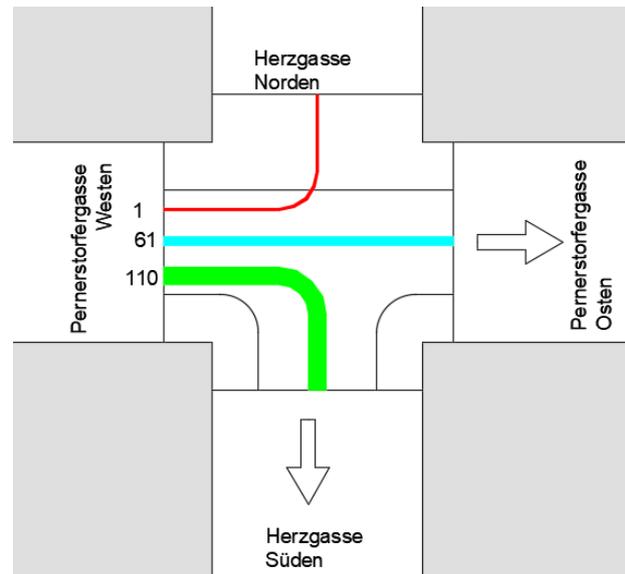
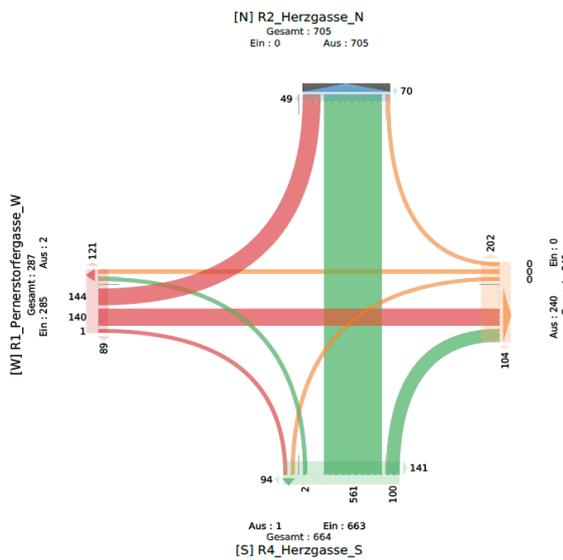


Abb. 18: Knotenstromzählung Jänner 2022 [5]

Abb. 19: Knotenstromzählung August 2022 [8]

| Kreuzung 3 |         |            |
|------------|---------|------------|
| Anzahl     |         | Prozentual |
| Vorher     | Nachher |            |
| 948        | 172     | -81,86%    |

Tabelle 2: Vergleich – Vorher/nachher

### 3.2.4 Kreuzung 4: Erlachplatz-Alxingergasse

- Vorher

Die Kreuzung kann sowohl aus Alxingergasse Norden als auch von der Erlachgasse Osten befahren werden. Alle motorisierten Verkehrsteilnehmer müssen Richtung Alxingergasse Süden fahren (Abb.20). Radfahrer konnten die Kreuzung nur in Fahrtrichtung befahren, gegen die Fahrtrichtung war nicht möglich.



**Abb. 20:** Verkehrsorganisation vorher [4]



**Abb. 21:** Foto vorher [4]

- **Pilotphase**

In diesem Bereich wurde die Verkehrsorganisation umgestaltet. Während die Alxingergasse eine Einbahnstraße in Richtung Nord-Süd blieb, wurde die Fahrtrichtung in der Erlachgasse umgedreht (Abb. 22). Im Bereich der Kreuzung wurden neue Sitzgelegenheiten sowie eine Trinkwasserstation eingebaut. Radfahrer können die Kreuzung in alle Richtungen befahren, auch gegen die Einbahn.



**Abb. 22:** Verkehrsorganisation Pilotphase [4]



**Abb. 23:** Foto Pilotphase [8]

### Wetter

Mittwoch, 17.08.2022 war ein sehr warmer, sonniger Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 19 °C bis 26 °C gemessen. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr lagen die Temperaturen zwischen 32 °C und 35 °C. [7]

### Allgemein

Der größte Verkehrsanteil ist den motorisierten Verkehrsmitteln zuzuordnen. Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer setzt sich zu 85% aus motorisierten Verkehrsteilnehmern zusammen, von denen 81% Kfz- und 4% Motorrad- bzw. Mopedfahrer sind. Die restlichen 15% sind Radfahrer (Diagramm 18).

Am Vormittag ist das Verkehrsaufkommen der Kfz- und Radfahrer geringer als am Nachmittag. Bei den Motorrädern sind im Diagramm 17 keine großen Unterschiede erkennbar. Die meisten Autos befuhren die Kreuzung zwischen 17:00 und 17:30 Uhr, die meisten Radfahrer zwischen 16:00 und 16:30 Uhr.

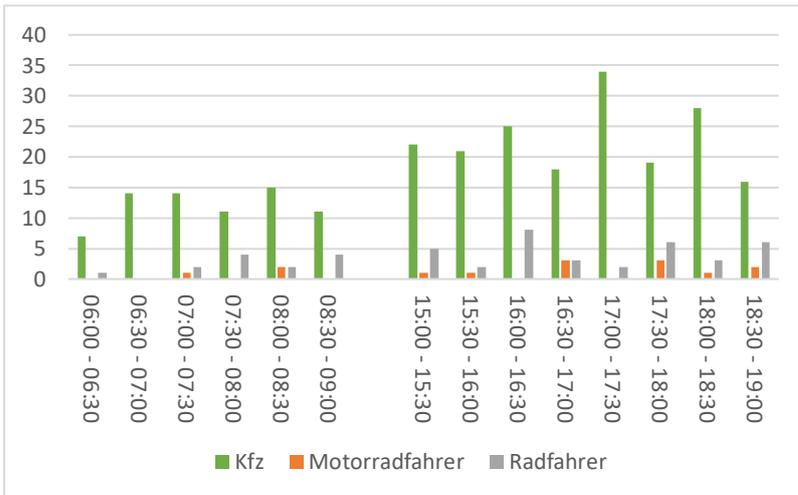


Diagramm 17: Verkehrsaufkommen

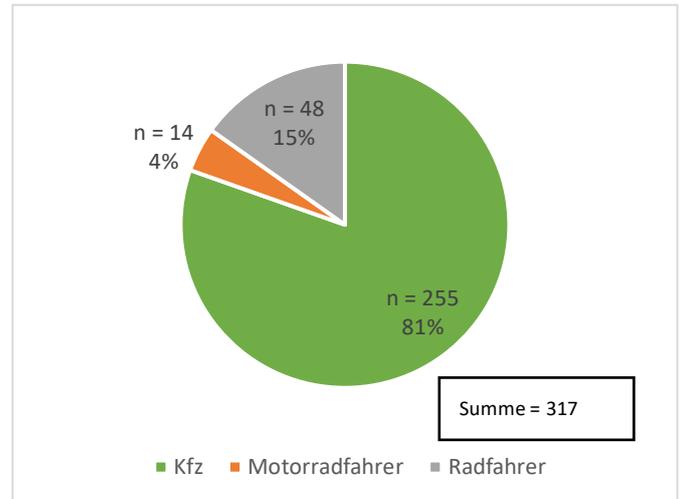


Diagramm 18: Anteil Verkehrsaufkommen

**Motorisierter Verkehr**

Der Verkehr ist in Kreuzung 4 dadurch gekennzeichnet, dass alle motorisierten Fahrzeuge von Alxingergasse Norden kommen. Diese müssen theoretisch, gemäß der neuen Verkehrsorganisation, entweder geradeaus weiterfahren oder links in die Erlachgasse abbiegen.

Die Anzahl der Kfz, die die Kreuzung befahren, steigt am Nachmittag (Diagramm 19). Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer gliedert sich in 67%, die geradeaus fahren und 33%, die auf die Erlachgasse abbiegen (Diagramm 20). Die meisten Fahrzeuge parken vor der Kreuzung, weil sich hier die größte Anzahl an verfügbaren Parkplätzen befindet. Die Kreuzung dient sowohl zum Durchqueren des Grätzels als auch als Parkgelegenheit für Anrainer.

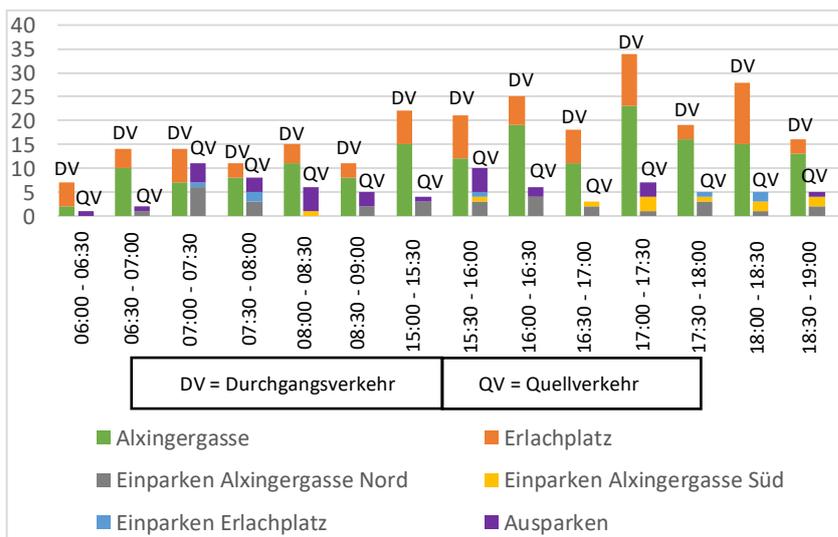


Diagramm 19: Darstellung Fahrlinien

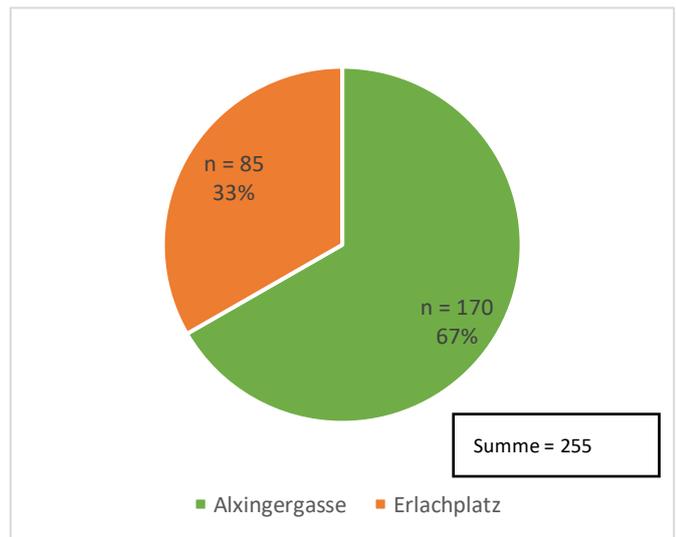


Diagramm 20: Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Da es für die Kreuzung zwischen Alxingergasse und Erlachgasse keine Zählung vor der Umsetzung des Pilotprojekts gab, jedoch eine zwischen Gudrunstraße und Alxingergasse, konnten die

Daten miteinander verglichen werden. In Abb.24 werden nur jene Kfz hervorgehoben, die nach Erlachplatz Süden fahren. Diese Vorgehensweise wird dadurch legitimiert, dass jene motorisierten Verkehrsteilnehmer, die nach Erlachplatz Süden abbiegen, in eine Einbahn gelangen und somit zur Kreuzung in Abb.25 gelangen. Obwohl keine bauliche Maßnahme stattgefunden hat, konnte festgestellt werden, dass der Verkehr abgenommen hat. Verkehrstechnisch wurde die Fahrtrichtung in der Erlachgasse Osten umgedreht. Dies brachte eine Entlastung des Verkehrs in Richtung Alxingergasse Süden mit sich. Auch wenn es sich durch keine Daten belegen lässt, handelt es sich hierbei um eine logische Schlussfolgerung. Von 447 Fahrzeugen ist der Verkehr in der Alxingergasse Norden auf 285 zurückgegangen. Die Anzahl zwischen 07:00 bis 09:00 Uhr ging von 120 auf 51 zurück (Anhang-Daten TU-Wien).

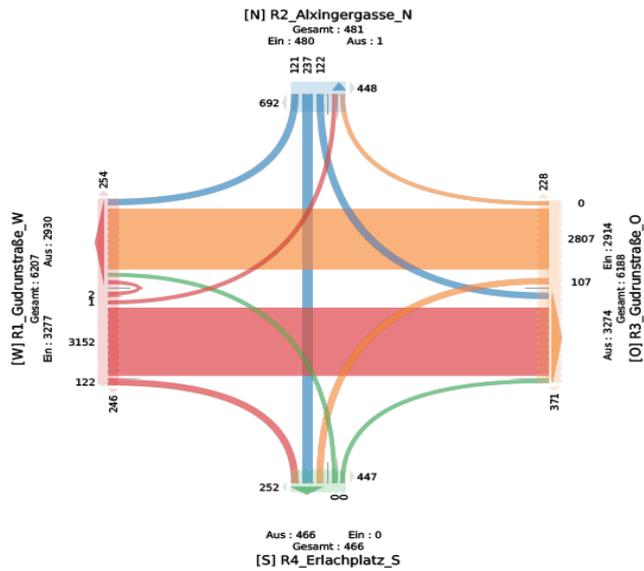


Abb. 24: Knotenstromzählung Jänner 2022 [5]

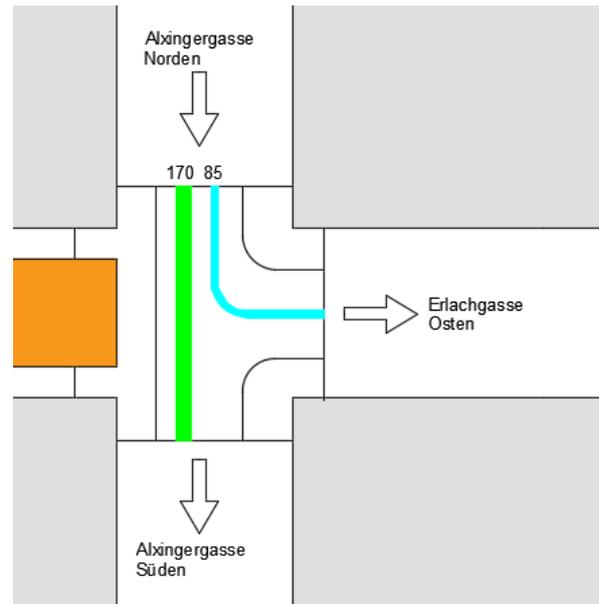


Abb. 25: Knotenstromzählung August 2022 [8]

| Kreuzung 4 |         |                       |
|------------|---------|-----------------------|
| Anzahl     |         | Prozentualer Rückgang |
| Vorher     | Nachher |                       |
| 466        | 255     | -45,28%               |

Tabelle 3: Vergleich – Vorher/nachher

### 3.2.5 Kreuzung 5: Pernerstorfergasse-Alxingergasse

- Vorher

Wie in Abb.26 dargestellt, kreuzen sich die Einbahn der Pernerstorfergasse und Alxingergasse. Die Pernerstorfergasse verläuft von Westen nach Osten, die Alxingergasse hingegen von Süden nach Norden. Das Abbiegen in die kreuzende Fahrtrichtung ist für beide Gassen möglich. Radfahrer konnten die Kreuzung nur in Fahrtrichtung befahren, gegen die Fahrtrichtung war nicht möglich.



**Abb. 26:** Verkehrsorganisation vorher [4]

- Pilotphase

Die Kreuzung wurde aus baulicher Sicht nicht verändert. Die einzige bauliche Maßnahme befindet sich im südlichen Teil der Alxingergasse, in der die Fahrtrichtung der Einbahn umgedreht wurde. Somit kann der Knoten von drei Richtungen befahren werden und alle motorisierten Verkehrsmittel müssen in Richtung Pernerstorfergasse Osten abbiegen (Abb.28). Radfahrer können die Kreuzung in alle Richtungen befahren, auch gegen die Einbahn.



**Abb. 28:** Verkehrsorganisation Pilotphase [4]



**Abb. 27:** Foto vorher [4]



**Abb. 29:** Foto Pilotphase [8]

### Wetter

Dienstag, 16.08.2022 war ein sehr warmer, sonniger Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 21 °C bis 25 °C gemessen. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr lagen die Temperaturen zwischen 30 °C und 32 °C. [7]

### Allgemein

Offensichtlich ist der größte Verkehrsanteil den motorisierten Verkehrsmitteln zuzuordnen. Dies ist auch die Kreuzung mit dem größten Verkehrsaufkommen innerhalb des Superblocks (Diagramm 21). Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer setzt sich zu 86 % aus motorisierten Verkehrsteilnehmern zusammen, davon sind 83 % Kfz und 3 % Motorräder. Die restlichen 14 % sind Radfahrer (Diagramm 22).

Am Vormittag ist das Verkehrsaufkommen der Kfz geringer als am Nachmittag. Die Radfahrer befahren die Straße ab 7:00 Uhr konstant. Bei den Motorrädern sind ab 7:30 Uhr keine großen Unterschiede zu sehen. Die Anzahl der Kfz ist am Nachmittag konstant (Diagramm 21).

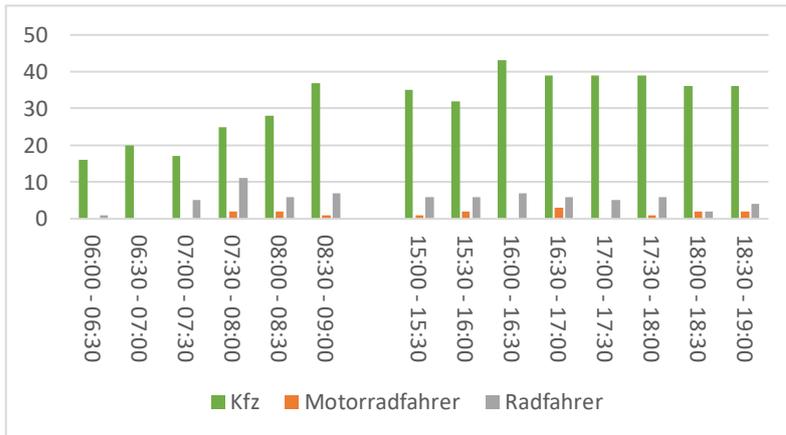


Diagramm 21: Verkehrsaufkommen

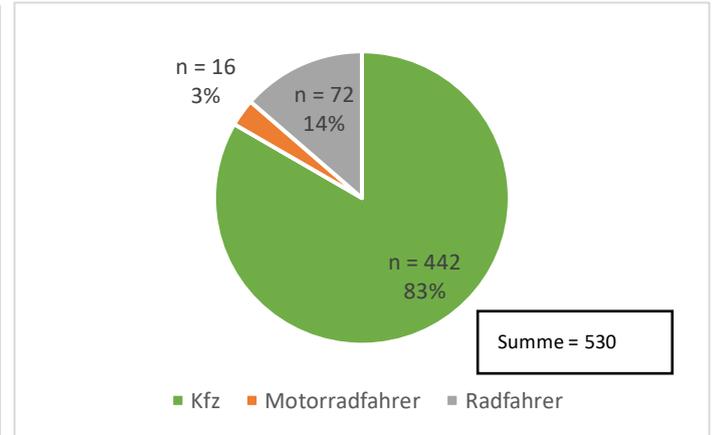


Diagramm 22: Anteil Verkehrsaufkommen

**Motorisierter Verkehr**

Diese Kreuzung ist die einzige im Grätzl, bei der die motorisierten Verkehrsteilnehmer von drei Richtungen kommen und alle müssen in die Pernerstorfergasse abbiegen.

Die Anzahl der Kfz, die die Kreuzung aus den beiden Alixingergassen befahren, steigt am Nachmittag. Jene, die von der Pernerstorfergasse kommen, bleiben circa gleich (Diagramm 23). Die Aufteilung der Verkehrsteilnehmer unterteilt sich in 49 %, die aus der Alxingergasse Nord, 40 %, die aus der Alxingergasse Süd und 11 %, die aus der Pernerstorfergasse kommen (Diagramm 24). Die meisten Fahrzeuge parken in der Alxingergasse Süd, weil sich dort die größte Anzahl an verfügbaren Parkplätzen befindet. Die Kreuzung dient hauptsächlich zum Durchqueren des Grätzels.

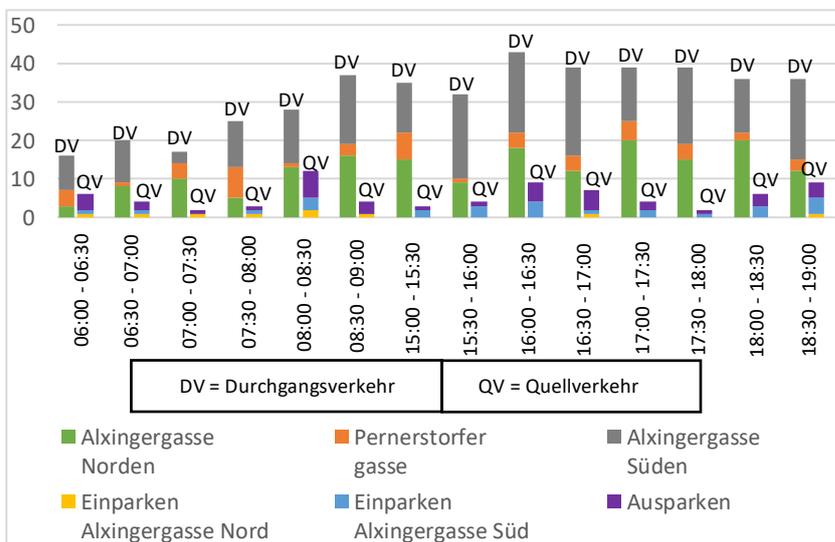


Diagramm 23: Darstellung Fahrlinien

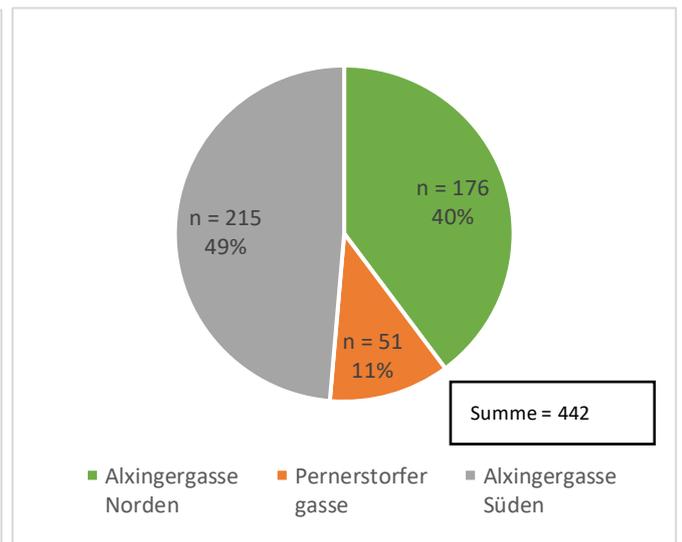


Diagramm 24: Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Bei der folgenden Kreuzung wurden keine Daten zum Vergleichen gefunden.

**3.2.6 Kreuzung 6: Erlachplatz - Van-der-Nüll Gasse**

- Vorher

Abb. 30 stellt die möglichen Fahrtrichtungen der Kreuzung dar. Es kreuzen sich die Van-der-Nüll Gasse und die Erlachgasse. Beide Gassen sind Einbahnen. Das Abbiegen in Fahrtrichtung der kreuzenden Gasse ist gestattet. Neben der Fahrspur sind an beiden Seiten Parkplätze angeordnet. Radfahrer konnten die Kreuzung nur in Fahrtrichtung befahren, gegen die Fahrtrichtung war nicht möglich.



**Abb. 30:** Verkehrsorganisation vorher [4]

**Abb. 31:** Foto vorher [4]

- Pilotphase

Die Kreuzung hat aus baulicher Sicht dieselbe Ausstattung wie die anderen Diagonalfilter. Diese wurde jedoch mit Sitzgelegenheiten und Begrünungskästen ausgestattet. Motorisierte Verkehrsteilnehmer sollen aus der Erlachgasse Westen nach Van-der-Nüll Gasse Norden fahren. Jene aus Van-der-Nüll Gasse Süden nach Erlachgasse Osten. Radfahrer können die Kreuzung in alle Richtungen befahren, auch gegen die Einbahn.



**Abb. 32:** Verkehrsorganisation Pilotphase [4]

**Abb. 33:** Foto Pilotphase [8]

## Wetter

Donnerstag, 18.08.2022 war ein sehr warmer, sonniger Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 20 °C bis 26 °C gemessen. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr lagen die Temperaturen zwischen 31 °C und 34 °C. [7]

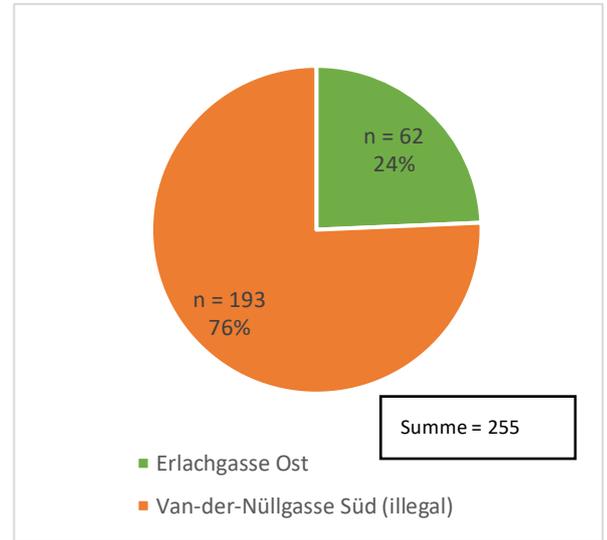
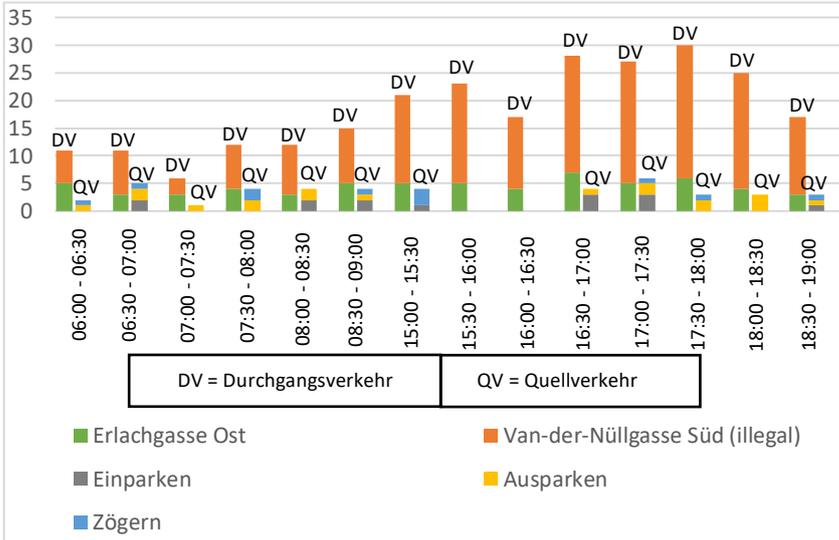
## Allgemein

Die prozentuale Aufteilung der Verkehrsteilnehmer setzt sich aus 85% motorisierter Verkehrsteilnehmer zusammen. Davon sind 82% Kfz-Fahrer und 3% Motorradfahrer. Die restlichen 15% sind Radfahrer (Diagramm 26).



**Von Van-der-Nüllgasse Süd**

Die Anzahl der Kfz, die die Kreuzung befahren, steigt am Nachmittag stark an. Es ist eindeutig, dass bei dieser Kreuzung die neuen Verkehrsregeln kaum berücksichtigt werden. 76% der motorisierten Verkehrsteilnehmer fahren geradeaus und umfahren somit den Poller. Nur 24% biegen in die, laut Verkehrsorganisation, vorgeschriebene Richtung ab (Diagramm 30). Im Verhältnis ist die Anzahl der Ein- und Ausparker sehr gering. Dies ist darauf rückzuführen, dass die Anzahl der Wohnhäuser in diesem Abschnitt geringer ist als im Rest des Grätzels.



**Diagramm 29:** Darstellung Fahrlinien

**Diagramm 30:** Anteil Fahrlinien

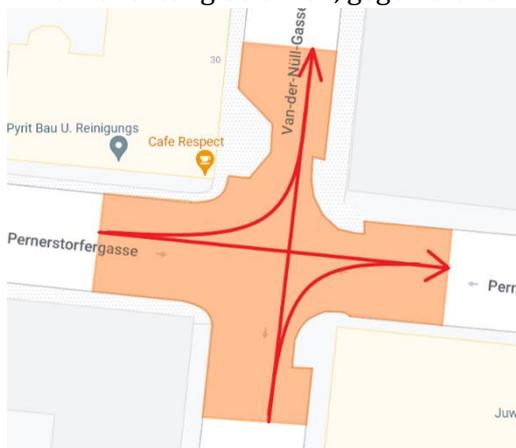
- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Bei der folgenden Kreuzung wurden keine Daten zum Vergleichen gefunden.

**3.2.7 Kreuzung 7: Pernerstorfergasse – Van-der-Nüll-Gasse**

- Vorher

In Abb.34 kreuzen sich die Einbahnen der Pernerstorfergasse und Van-der-Nüll Gasse. Die Pernerstorfergasse verläuft von Westen nach Osten und die Van-der-Nüll Gasse von Norden nach Süden. Das Abbiegen in die kreuzende Einbahn ist möglich. Radfahrer konnten die Kreuzung nur in Fahrtrichtung befahren, gegen die Fahrtrichtung war nicht möglich.

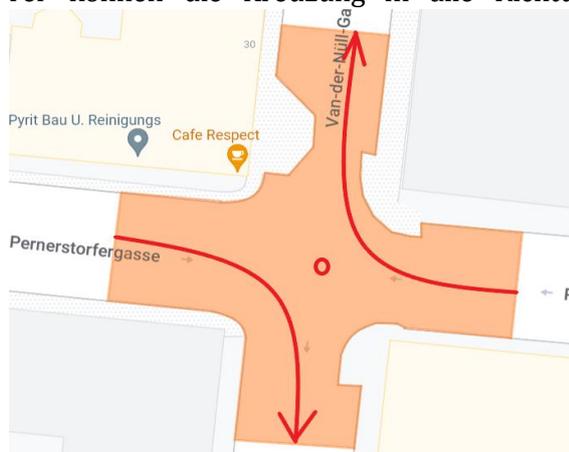


**Abb. 34:** Verkehrsorganisation vorher [4]

**Abb. 35:** Foto vorher [4]

- Pilotphase

Die Kreuzung wurde mit einem zentralen Poller und Bodenmarkierung ausgestattet. Motorisierte Verkehrsteilnehmer aus Pernerstorfergasse Westen sollen nach Van-der-Nüll Gasse Norden, jene aus Pernerstorfergasse Osten nach Van-der-Nüllgasse Süden fahren (Abb. 36). Radfahrer können die Kreuzung in alle Richtungen



befahren, auch gegen die Einbahn.

**Abb. 36:** Verkehrsorganisation Pilotphase [4]

**Abb. 37:** Foto Pilotphase [8]

- Ergebnis der Verkehrszählung

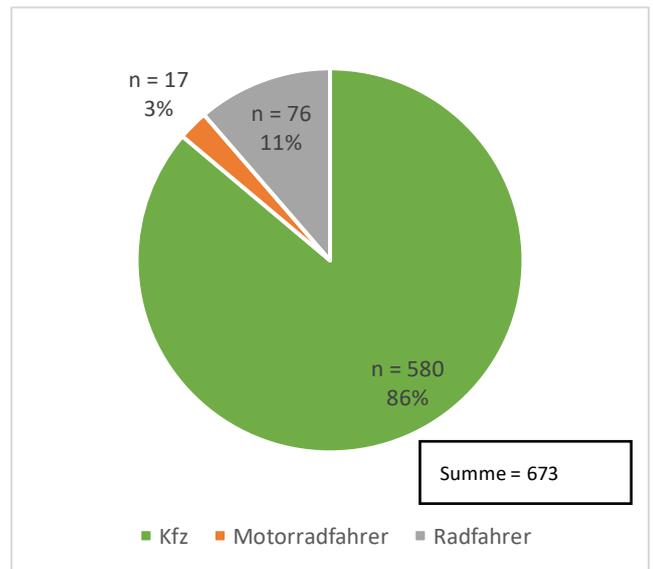
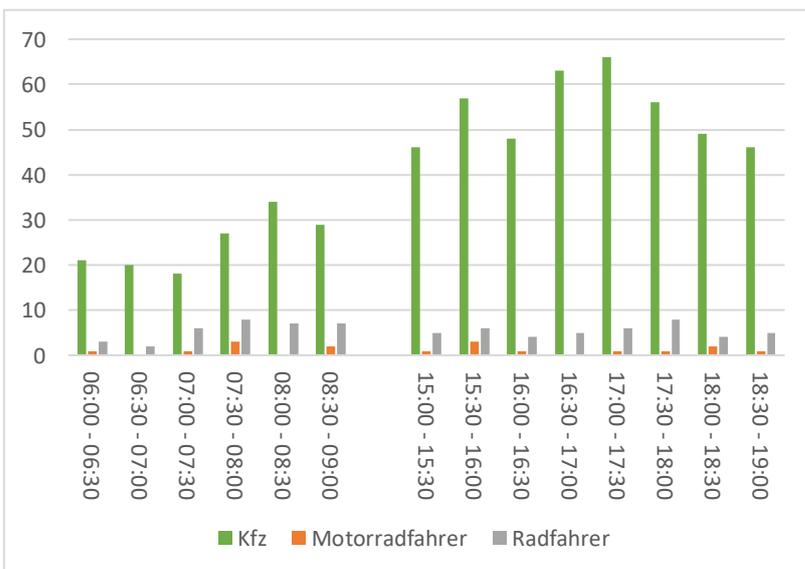
**Wetter**

Dienstag, 23.08.2022 war ein bewölkter Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 15 °C bis 16 °C gemessen. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr lagen die Temperaturen zwischen 19 °C und 20 °C. [7]

**Allgemein**

Der größte Verkehrsanteil ist den motorisierten Verkehrsmitteln zuzuordnen. Die Aufteilung der Verkehrsteilnehmer setzt sich zu 89% aus motorisierten Verkehrsteilnehmern zusammen. Davon sind 86% Kfz- und 3% Motorradfahrer. 11% sind Radfahrer zusammen (Diagramm 32).

Am Vormittag ist das Verkehrsaufkommen der Kfz-Fahrer geringer als am Nachmittag. Bei den Fahrradfahrern und Motorradfahrern sind keine großen Unterschiede zu erkennen. Die meisten Kfz befahren die Kreuzung zwischen 17:00 und 17:30 Uhr (Diagramm 31).



**Diagramm 31:** Verkehrsaufkommen

**Diagramm 32:** Anteil Verkehrsaufkommen

### Motorisierter Verkehr

Die Kreuzung kann nur von der Pernerstorfergasse befahren werden. Die Diagramme unterteilen sich in: Von Pernerstorfergasse Westen kommend und Von Pernerstorfergasse Osten kommend.

#### Von Pernerstorfergasse Westen

Von den Diagrammen kann man ableiten, dass sich das Verkehrsaufkommen am Nachmittag fast verdoppelt. Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die sich an die neue Verkehrsorganisation halten beträgt 66%. Die restlichen 34% umfahren den Poller (Diagramm 34). Wiederum nutzt eine geringe Anzahl an Fahrteilnehmern den Straßenabschnitt zum ein- und ausparken. (Diagramm 33).

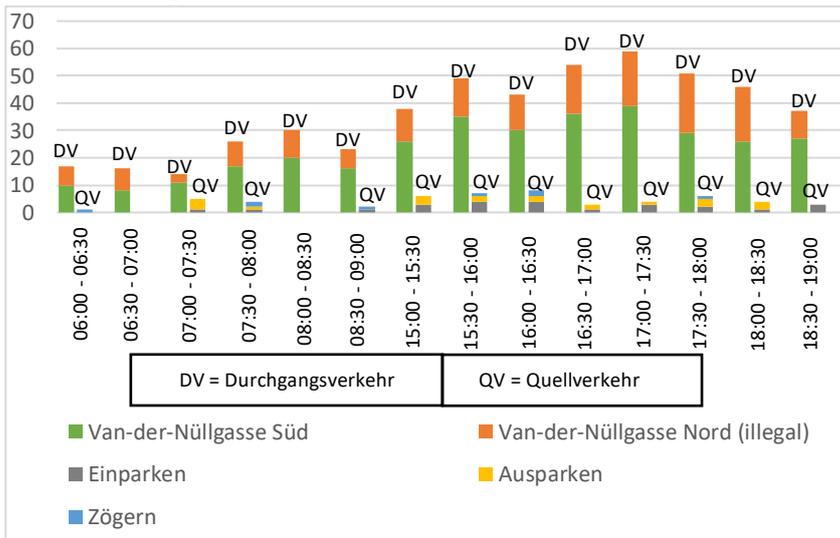


Diagramm 33: Darstellung Fahrlinien

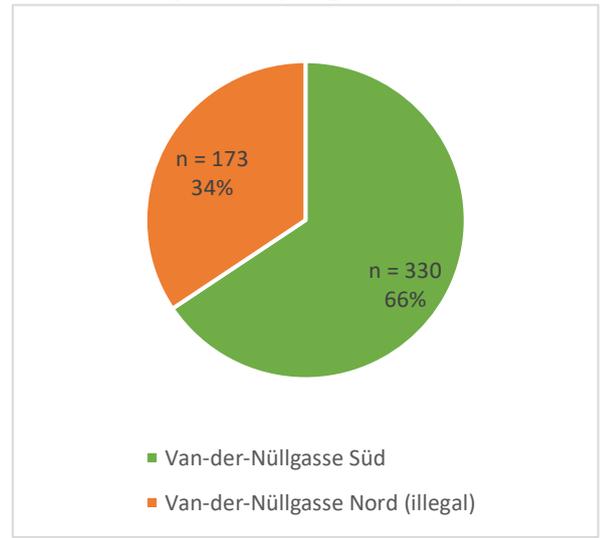


Diagramm 34: Anteil Fahrlinien

#### Von Pernerstorfergasse Osten

Der Großteil der motorisierten Verkehrsteilnehmer hält sich an die Verkehrsorganisation. 91% befolgen die Verkehrsregeln, 9% umgehen sie (Diagramm 36). Nur 3 Pkws nutzen diesen Abschnitt zum Parken (Diagramm 35).

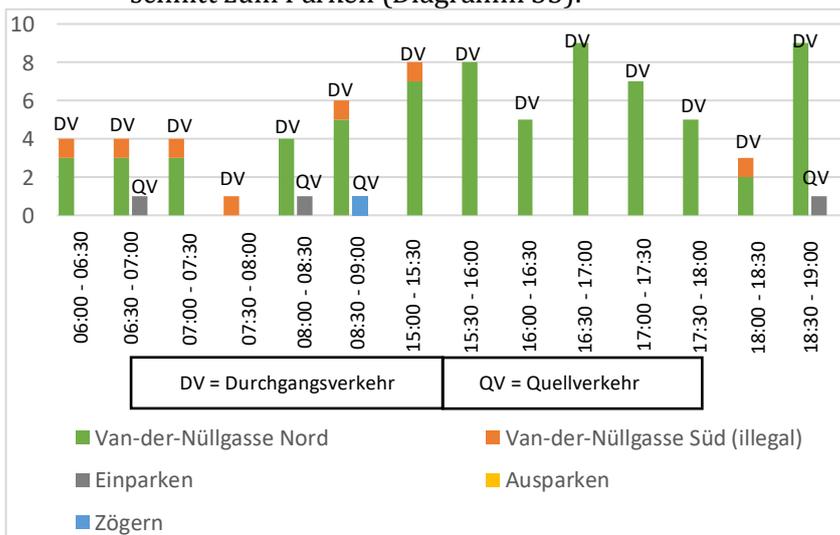


Diagramm 35: Darstellung Fahrlinien

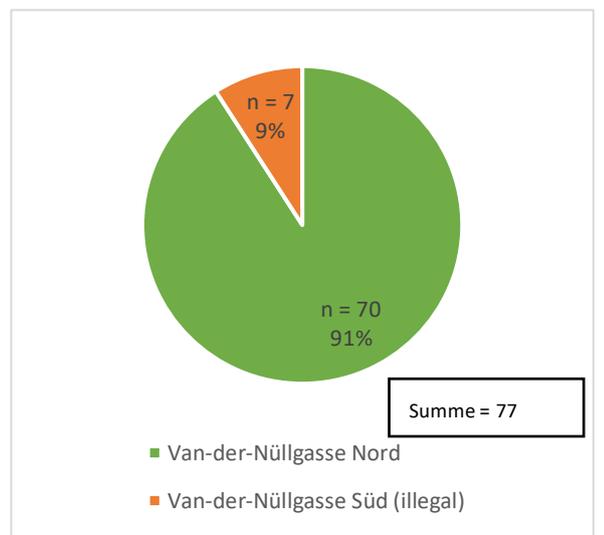
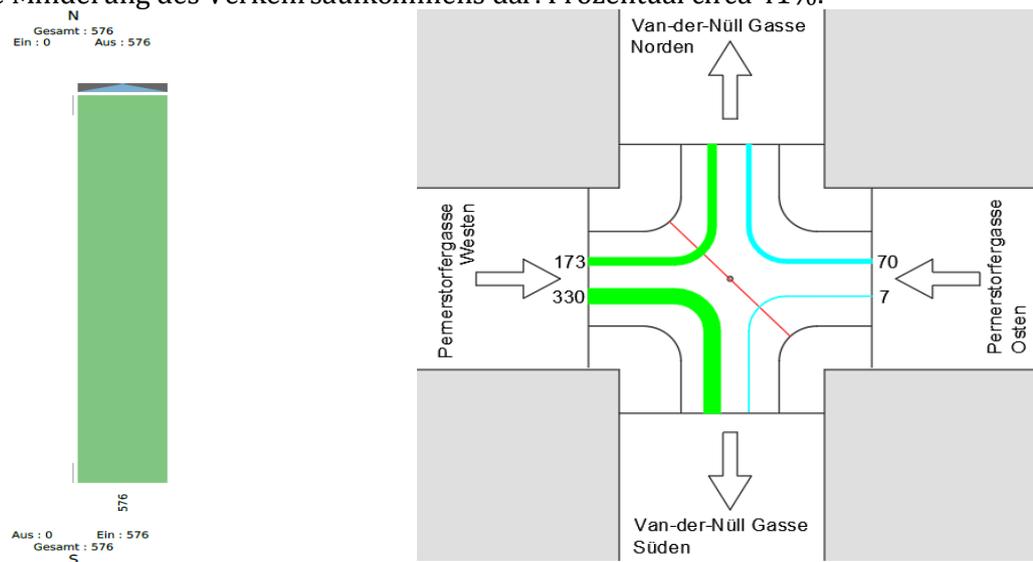


Diagramm 36: Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Da die vorliegende Zählung der Stadt Wien in Abb. 38, in der Van-der-Nüll Gasse Süden gemacht wurde (Abb.5), können in diesem Bereich nur jene Verkehrsteilnehmer verglichen werden, die in

Abb.38 nach Süden abgelenkt sind. Die 337 Fahrzeuge (Abb. 39), die nach Van-der-Nüll Gasse Süden abgelenkt sind, stellen im Vergleich zu jenen 576, die im Jänner 2022 (Abb. 38) gezählt wurden, eine deutliche Minderung des Verkehrsaufkommens dar. Prozentual circa 41%.



**Abb. 38:**Querschnittszählung Jänner 2022 [5] **Abb. 39:** Knotenstromzählung August 2022 [8]

| Kreuzung 7 |         |            |
|------------|---------|------------|
| Anzahl     |         | Prozentual |
| Vorher     | Nachher |            |
| 576        | 337     | -41.49%    |

**Tabelle 4:** Vergleich – Vorher/nachher

### Kreuzungen außerhalb des Supergrätzels

Bei diesen vier Zählstellen handelt es sich um die Kreuzungen 8 bis 11, also jenen, die den Superblock umgrenzen.

Die Gudrunstraße ist eine stark befahrene Straße, die in Ost-West-Richtung verläuft. Die Neilreichgasse verläuft in Nord-Süd-Richtung bis Liesing im 23. Bezirk. Sie kreuzt alle großen Ost-West-Verbindungsstraßen in Favoriten. Die Quellenstraße ist eine der Hauptverkehrsstraßen im 10. Bezirk. Sie verläuft ebenfalls in Ost-West-Richtung. Die Leebgasse ist eine Verbindungsstraße zwischen den großen Ost-West Hauptverkehrsstraßen des 10. Bezirks. Sie ist eine nicht zu stark befahrene Straße. [6]

### 3.2.8 Kreuzung 8: Gudrunstraße-Neilreichgasse

Im Abschnitt der Zählung besitzt die Straße zwei Fahrstreifen im Gegenverkehr, mit einem Mittelstreifen, der nur zum Abbiegen verwendet werden darf. An den Seiten befinden sich Parkplätze bzw. Ladeplätze für die vielen Geschäfte und ein Gehsteig. Die Fahrbahn der östlichen Gudrunstraße erweitert sich im Bereich der Kreuzung auf drei Fahrstreifen. Der Äußere dient dem Geradeausfahren und der Mittlere dem Linksabbiegen in die Neilreichgasse. Nebenan befindet sich noch ein Fahrstreifen für den Gegenverkehr. Die westliche Gudrunstraße erweitert sich in Kreuzungsnähe auf drei Fahrstreifen, wiederum einer zum Geradeausfahren, ein anderer zum Abbiegen Richtung Neilreichgasse Süd und einer für den Gegenverkehr. Im Nordbereich der Neilreichgasse ist eine Einbahn mit Parkplätzen, die links zur Fahrtrichtung angeordnet sind. Aus dieser Straßenseite kann man in alle Richtungen fahren. Neilreichgasse Süd hingegen ist eine zweispurige Fahrbahn, mit Parkplätzen zur rechten und linken Seite. In Bereich der Kreuzung erweitert sich die Straße auf drei Fahrstreifen. Einer zum Links- und einer zum Rechtsabbiegen in die

Gudrunstraße sowie einer für den Gegenverkehr. Der Verkehr wird in dieser Kreuzung durch ein Ampelsystem geregelt.



**Abb. 40:** Verkehrsorganisation [4]

**Abb. 41:** Foto Richtung Gudrunstraße Ost [8]

**Wetter**

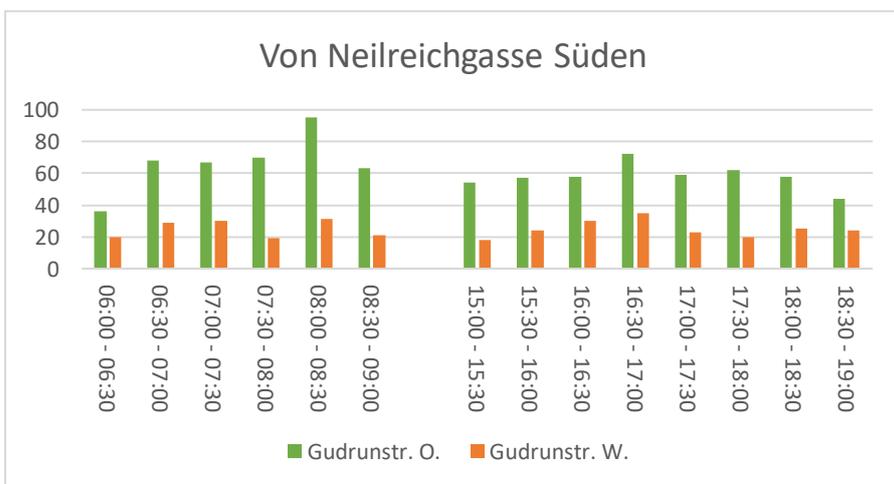
Freitag, 26.08.2022 war ein warmer, sonniger Tag. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr wurden Temperaturen von 18 °C bis 23 °C gemessen.

Dienstag, 30.08.2022 war ein warmer, bewölkter Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr lagen die Temperaturen bei 29 °C bis 31 °C. [7]

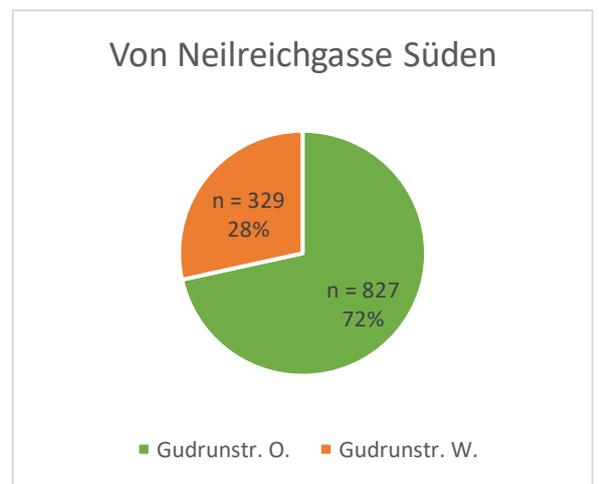
**Allgemein**

Aus Neilreichgasse Süden biegen 71% Richtung Osten in die Gudrunstraße, also Richtung Grätzel ab. Die restlichen 29% fahren Richtung Westen (Diagramm 38).

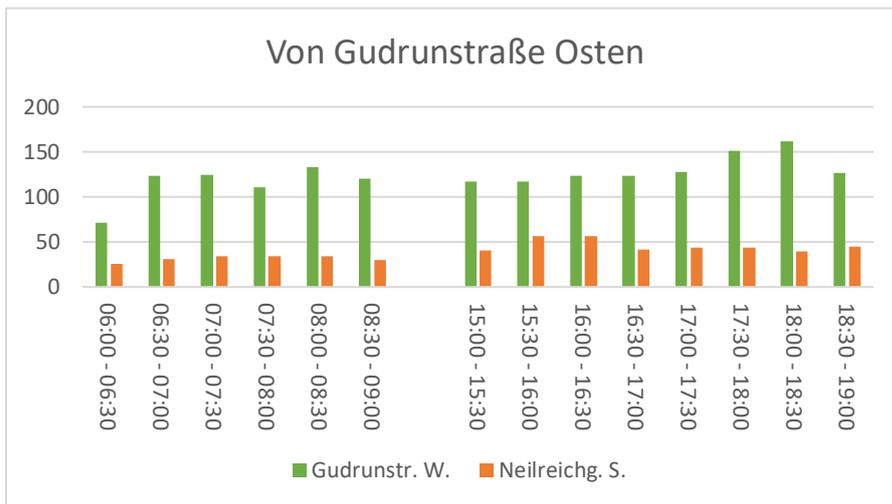
Das größere Verkehrsaufkommen ist eindeutig in der Gudrunstraße (Diagramm 39). Dreiviertel der Fahrzeuge, die aus Osten kommen, bleiben auf der Gudrunstraße. Das restliche Viertel biegt Richtung Süden in die Neilreichgasse (Diagramm 40).



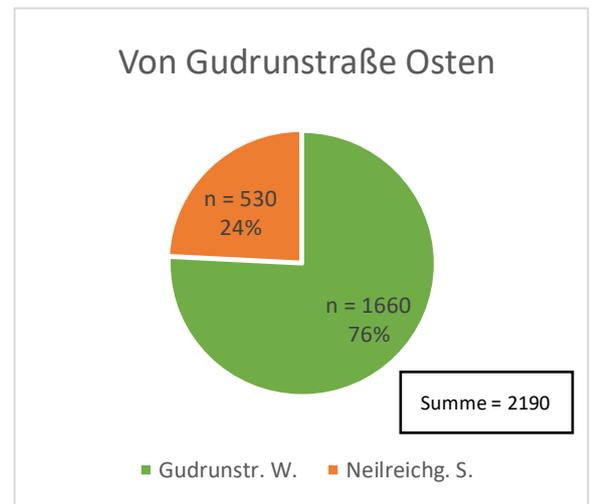
**Diagramm 37:** Darstellung Fahrlinien



**Diagramm 38:** Anteil Fahrlinien



**Diagramm 39:** Darstellung Fahrlinien



**Diagramm 40:** Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Auf den ersten Blick kann man erkennen, dass jene motorisierten Verkehrsteilnehmer, die aus Gudrunstraße Osten kommen und nach Westen weiterfahren, einen deutlichen Unterschied aufweisen, gegenüber der Zählung der Stadt Wien (Abb.42). Im Vergleich zur Erhebung der Stadt Wien, wo 2079 Fahrzeuge gezählt wurden, sind bei der Erhebung im August 2022 1660 gezählt worden. Dies stellt eine Reduktion von 20% dar.

Bei den anderen Werten, zum Beispiel jenen, die von Osten kommen und in die Neilreichgasse abbiegen, waren es zuvor 490 Fahrzeuge und bei der zweiten Zählung 530. Dies entspricht einem Anstieg von 8%. Die Anzahl jener Verkehrsteilnehmer, die in Richtung Neilreichgasse Süden abbiegen, könnten nur vom Tag und nicht gezwungener Weise vom Grätzl abhängig sein.

Vergleicht man als Nächstes die Daten jener Fahrzeuge, die aus Neilreichgasse Süden kommen, dann sieht man, dass bei der Zählung im Jänner 2022 (siehe Abb. 42) 685 Fahrzeuge nach Westen und 368 nach Osten abbogen. Wie in Abb. 43 dargestellt, sind 827 Fahrzeuge nach Westen und 329 nach Osten abgebogen. Der Unterschied im Verkehrsaufkommen liegt somit bei +21% für jene die nach Westen und -11% für die nach Osten abgebogen sind. Die +21% könnten auf die Wirkung des Grätzels hinweisen, da vor dem Pilotprojekt noch die Möglichkeit bestand über die Herzgasse abzukürzen, um der Kreuzung auszuweichen. Die -11% könnten hingegen durch den Einfluss des Grätzels bedingt sein.

(Aufgrund des verspäteten Zählungsbeginn, wurden im Vergleich bei beiden Kreuzungen die Werte zwischen 06:00-06:30 abgezogen)

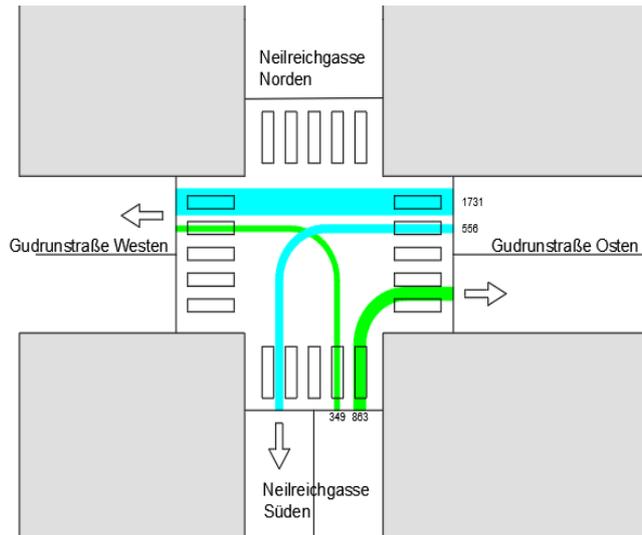
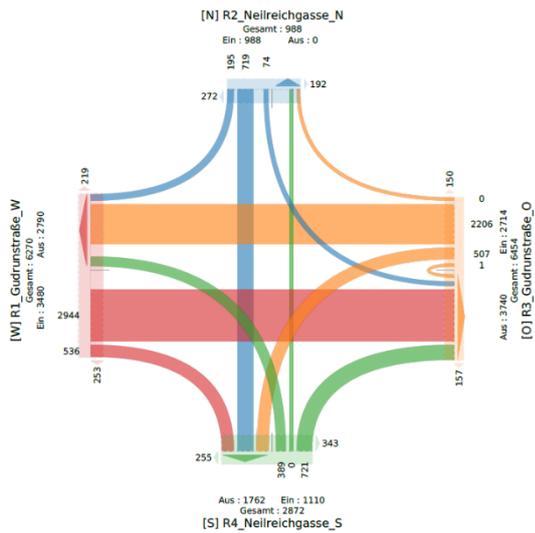


Abb. 42: Knotenstromzählung Jänner 2022 [5]

Abb. 43: Knotenstromzählung August 2022 [8]

| Kreuzung 8 |                      |               |                    |                |
|------------|----------------------|---------------|--------------------|----------------|
| von        | Neilreichgasse Süden |               | Gudrunstraße Osten |                |
| nach       | Gudrunstr. O.        | Gudrunstr. W. | Gudrunstr. W.      | Neilreichg. S. |
| ∑ vorher   | 685                  | 368           | 2079               | 490            |
| ∑ nachher  | 827                  | 329           | 1660               | 530            |
| Prozentual | 21%                  | -11%          | -20%               | 8%             |

Tabelle 5: Vergleich – Vorher/nachher

### 3.2.9 Kreuzung 9: Quellenstraße-Neilreichgasse

Die Quellenstraße ist im Kreuzungsbereich zweispurig mit Gegenverkehr. Entlang dieser fährt die Straßenbahn der Linie 6. In der westlichen Quellenstraße befindet sich vor der Kreuzung die Haltestelle der Straßenbahn mit einem großen Gehsteig. Auf der gegenüberliegenden Seite befinden sich Parkplätze und Gehsteig. In der östlichen Quellenstraße ist in Fahrtrichtung die Haltestelle der Straßenbahn mit einem großen Gehsteig. Gegenüber befinden sich parallel angeordnete Parkplätze und ein Gehsteig. Im Norden erweitert sich die Neilreichgasse auf drei Fahrstreifen. Einer für das Abbiegen in die Quellenstraße Richtung Westen, der Mittlere für das Geradeausfahren und Abbiegen in die Quellenstraße Richtung Osten und nebenan befindet sich noch jener für den Gegenverkehr. Im Süden erweitert sich die Straße auf vier Fahrstreifen. In Richtung Kreuzung hat jede Fahrtrichtung ihre eigene Spur. Zusätzlich gibt es noch eine Fahrspur für den Gegenverkehr. Der Verkehr wird durch ein Ampelsystem geregelt.

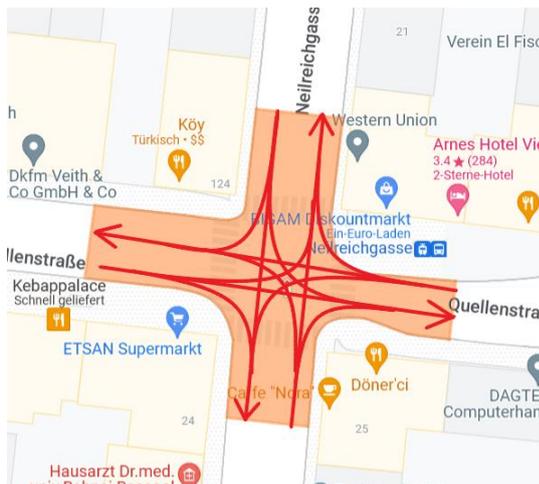


Abb. 44: Verkehrsorganisation [4]



Abb. 45: Foto Quellenstraße-Neilreichgasse [4]

**Wetter**

Mittwoch, 12.10.2022 war ein bewölkter, windiger Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 11 °C bis 12 °C gemessen. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr lagen die Temperaturen zwischen 15 °C und 16 °C. [7]

**Allgemein**

Dies ist die einzige Kreuzung, bei der die Datenerhebung im Oktober stattfand. Die Präsenz des Schülerverkehrs war im Vergleich zu den anderen Zählungen deutlich wahrnehmbar.

Erkennbar ist, dass sowohl aus der Neilreichgasse Norden als auch von der Quellenstraße Osten die Mehrheit der Fahrzeuge gerade weiterfährt (Diagramm 42 und Diagramm 44). Das größere Verkehrsaufkommen kommt aus der Neilreichgasse, was darauf zurückzuführen ist, dass viele Verkehrsteilnehmer von der Gudrunstraße in Richtung Neilreichgasse Süden abbiegen.

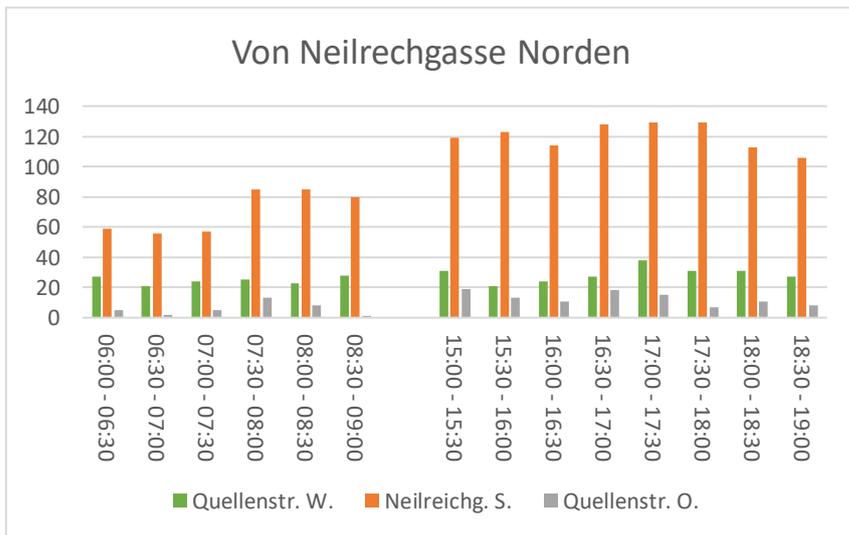


Diagramm 41: Darstellung Fahrlinien

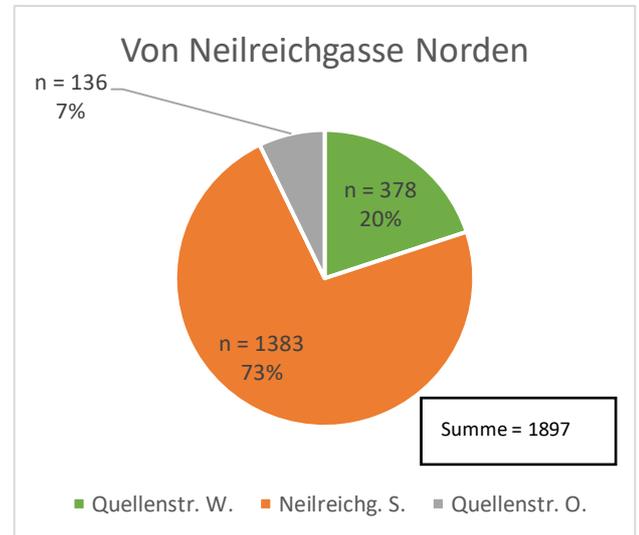
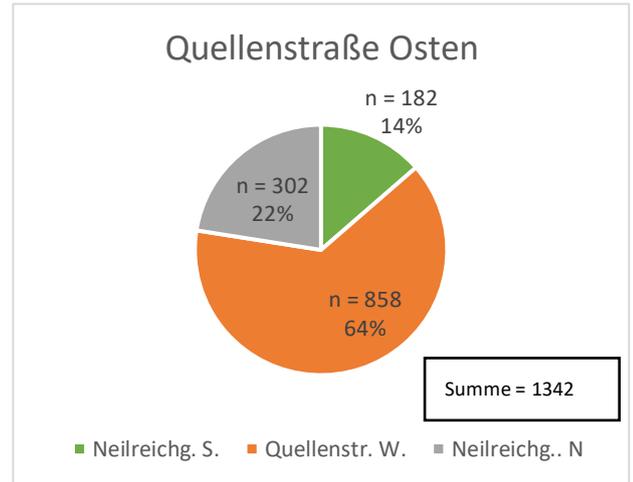
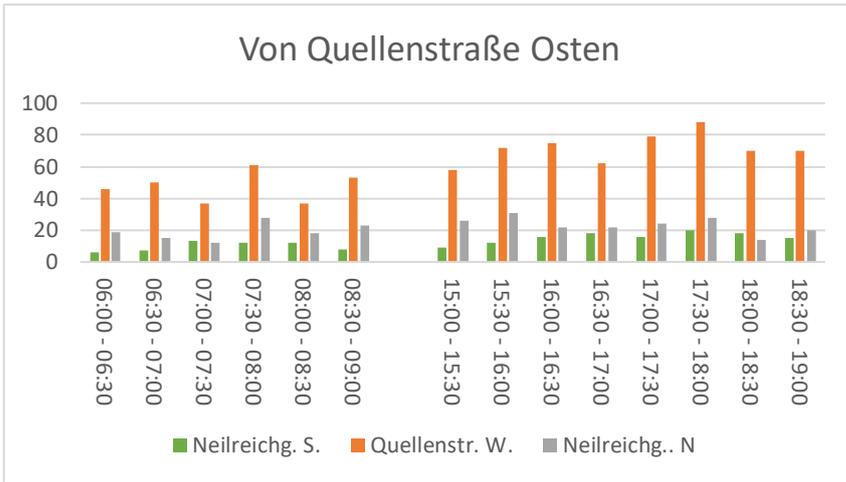


Diagramm 42: Anteil Fahrlinien



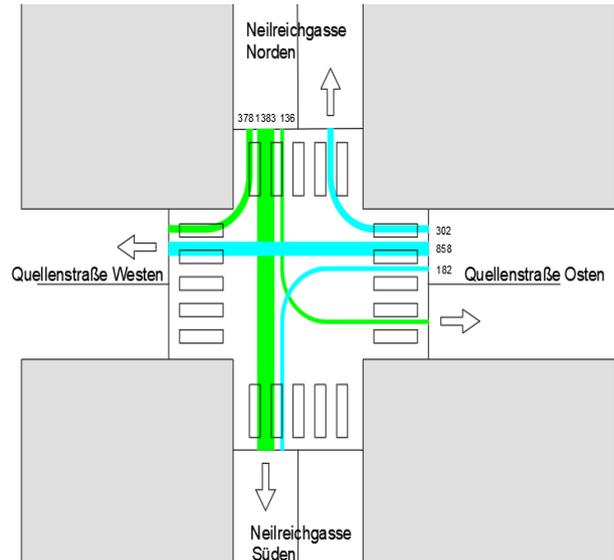
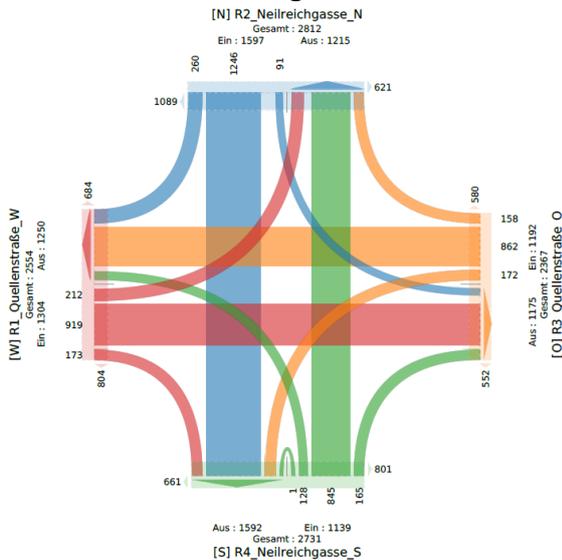
**Diagramm 43:** Darstellung Fahrlinien

**Diagramm 44:** Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Kommend von der Neilreichgasse Norden sind bei der Erhebung der Stadt Wien 260 Fahrzeuge, die nach Westen abbiegen, 1246 die geradeaus fahren und 91 die nach Osten abbiegen, gezählt worden (Abb. 46). Bei der Erhebung im Oktober 2022 (siehe Abb. 47) sind 378 Fahrzeuge nach Westen abgelenkt, 1383 geradeaus gefahren und 136 nach Osten abgelenkt. Prozentual sind das +45% in Richtung Westen, +11% nach Süden und +49% in Richtung Osten. Die +49% sind auf den Einfluss des Grätzels zurückzuführen. Vor der Umsetzung der Maßnahmen konnten Fahrzeuge über die Pernerstorfergasse der Kreuzung ausweichen. Die anderen Werte sind nicht zwingend vom Grätzl abhängig.

Aus Quellenstraße Osten kommend sieht man (Abb. 46), dass 158 Fahrzeuge nach Norden abbiegen, 862 fahren nach Westen und 172 bogen nach Süden ab. Wie in Abb.47 dargestellt bogen 302 nach Norden ab, 858 fahren gerade aus und 182 bogen nach Süden ab. Prozentual sind das +91% in Richtung Norden, -0,4% in Richtung Westen und +6% in Richtung Süden. Bemerkenswert sind die +91% Richtung Neilreichgasse Norden. Dies entspricht fast einer Verdoppelung der motorisierten Verkehrsteilnehmer. Die Maßnahmen haben verhindert, dass Fahrzeuge nicht mehr entlang der Herzgasse auf andere Hauptverkehrsstraßen kommen konnten. Bei den anderen Werten sind keine großen Unterschiede feststellbar.



**Abb. 46:** Knotenstromzählung Jänner 2022 [5]

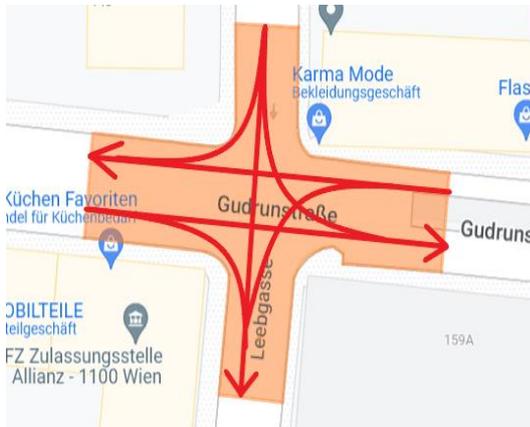
**Abb. 47:** Knotenstromzählung Oktober 2022 [8]

| Kreuzung 9 |                       |                |                |                     |                |                |
|------------|-----------------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|
| von        | Neilreichgasse Norden |                |                | Quellenstraße Osten |                |                |
| nach       | Quellenstr. W.        | Neilreichg. S. | Quellenstr. O. | Neilreichg. S.      | Quellenstr. W. | Neilreichg.. N |
| ∑ vorher   | 260                   | 1246           | 91             | 172                 | 862            | 158            |
| ∑ nachher  | 378                   | 1383           | 136            | 182                 | 858            | 302            |
| Prozentual | 45.38%                | 11.00%         | 49.45%         | 5.81%               | -0.46%         | 91.14%         |

**Tabelle 6:** Vergleich – Vorher/nachher

### 3.2.10 Kreuzung 10: Gudrunstraße-Leebgasse

Im Westen befinden sich an beiden Seiten der Gudrunstraße Gehsteige und zur Straße parallel angeordnete Parkplätze. Die zwei Fahrstreifen werden durch einen Mittelstreifen getrennt. Der Mittelstreifen wird zum Abbiegen verwendet. In Richtung Osten ist derselbe Straßenaufbau vorzufinden. Zusätzlich verlaufen in Fahrtrichtung Westen die Gleise der Straßenbahn. Diese zweigen im Kreuzungsbereich in die Leebgasse ab. Die Leebgasse ist im Norden sowie im Süden als Einbahn ausgeführt. Rechts und links der Fahrbahn befinden sich Parkplätze. In Richtung Süden sind die Gleise der Straßenbahn in der Fahrbahn eingebaut.



**Abb. 48:** Verkehrsorganisation [4]



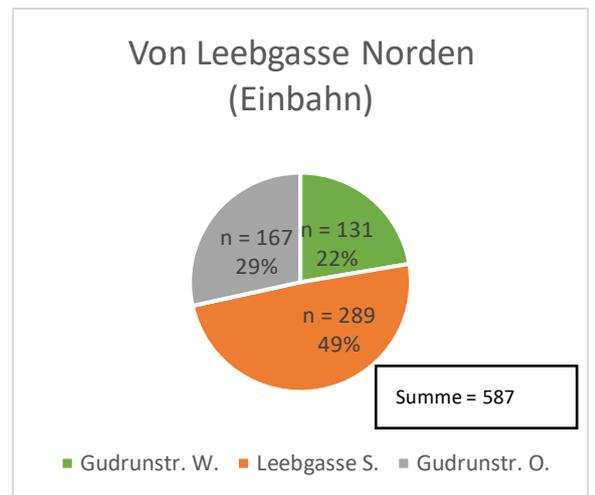
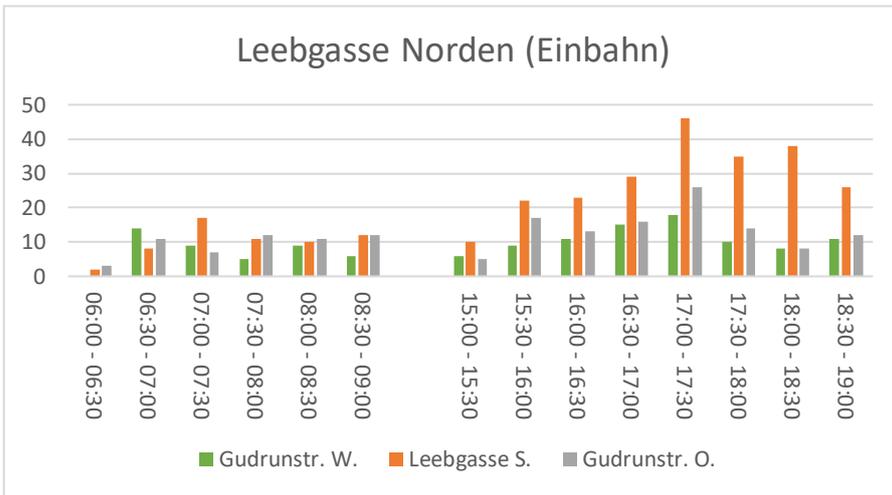
**Abb. 49:** Foto Gudrunstraße-Leebgasse [8]

### Wetter

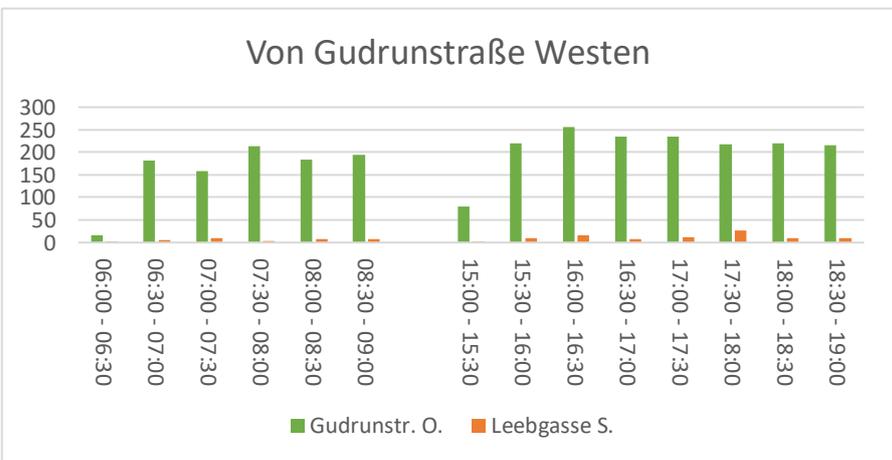
Mittwoch, 24.08.2022 war ein warmer, leicht bewölkter Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr wurden Temperaturen von 18 °C bis 20 °C gemessen. Von 15:00 bis 19:00 Uhr lagen die Temperaturen zwischen 25 °C und 26 °C. [7]

### Allgemein

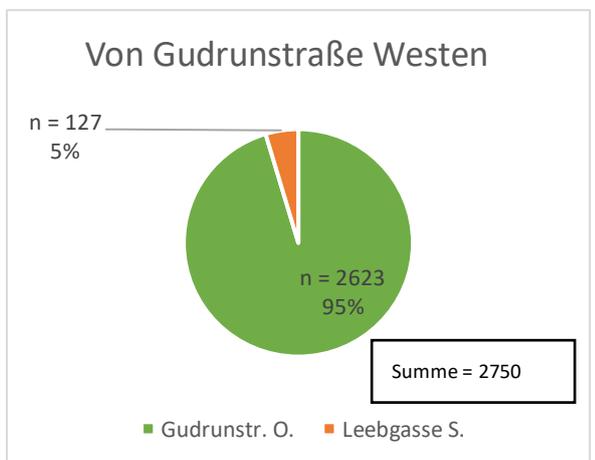
Das Hauptverkehrsaufkommen läuft über die Gudrunstraße (Diagramme 47 & 49). In beiden Richtungen sind keine großen Unterschiede zwischen der Anzahl an Verkehrsteilnehmer erkennbar. Prozentual biegen 5% und 7% der Fahrzeuge von der Gudrunstraße in die Leebgasse ab (Diagramme 48 & 50). Aus der Leebgasse fahren 49% gerade weiter. Die restlichen 51% teilen sich zu 29% nach Osten und 22% nach Westen auf (Diagramm 46).



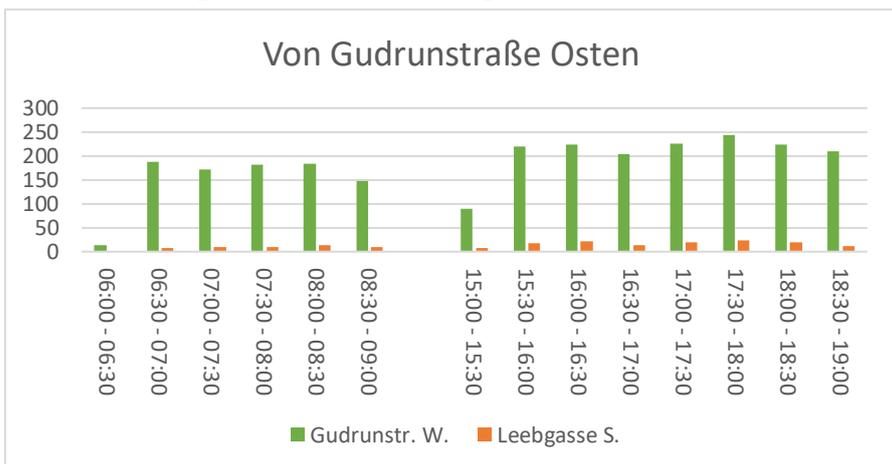
**Diagramm 45:** Darstellung Fahrlinien



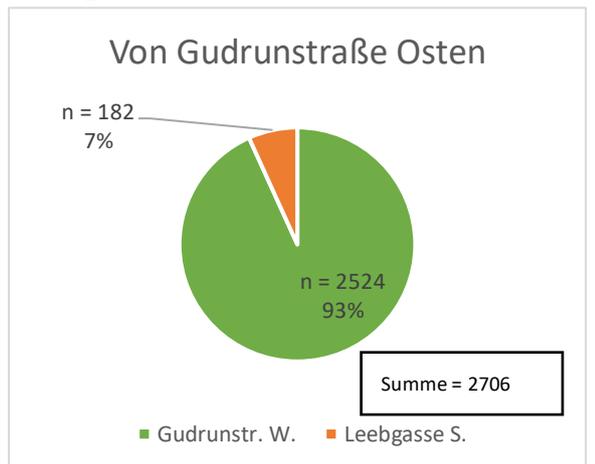
**Diagramm 46:** Anteil Fahrlinien



**Diagramm 47:** Darstellung Fahrlinien



**Diagramm 48:** Anteil Fahrlinien



**Diagramm 49:** Darstellung Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Bei der Kreuzung wurden keine Daten zum Vergleichen gefunden.

**Diagramm 50:** Anteil Fahrlinien

### 3.2.11 Kreuzung 11: Quellenstraße-Leebgasse

Die Quellenstraße verläuft in Ost-West-Richtung zweispurig mit Gegenverkehr. An den Rändern befinden sich Parkplätze und Gehsteige. Die Leebgasse ist im Süden und Norden als Einbahn ausgelegt. Links und rechts sind Parkplätze parallel zur Fahrspur angeordnet. Angrenzend ist der Gehsteig für die Fußgänger. Im Norden ist die Fahrbahn mit Gleisen für die Straßenbahn ausgestattet. Im Kreuzungsbereich kann die Straßenbahn in beiden Richtungen der Quellenstraße abbiegen.



Abb. 50: Verkehrsorganisation [4]



Abb. 51: Foto Quellenstraße-Leebgasse [8]

#### Wetter

Donnerstag, 25.08.2022 war ein warmer, bewölkter Tag. Zwischen 15:00 und 19:00 Uhr waren die Temperaturen bei 28 °C.

Freitag, 26.08.2022 war ein warmer, sonniger Tag. Zwischen 06:00 und 09:00 Uhr lagen die Temperaturen bei 18 °C bis 23 °C. [7]

#### Allgemein

Der Hauptverkehr verläuft über die Quellenstraße (Diagramme 53 & 55). Prozentual biegen 7 bis 9 % von der Quellenstraße in die Leebgasse Süden ab (Diagramme 54 & 56).

Jene, die aus Leebgasse Norden kommen, teilen sich wie folgt auf: 45% Leebgasse Süden, 36% Quellenstraße Westen und 19% Quellenstraße Osten (Diagramm 52).

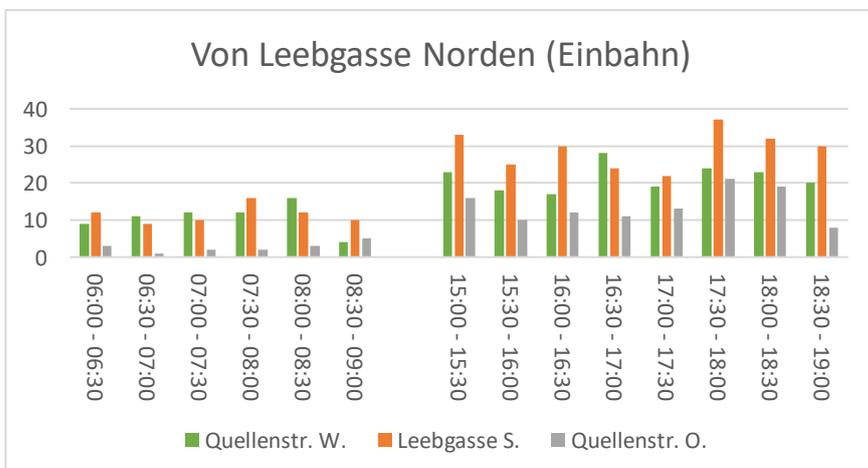


Diagramm 51: Darstellung Fahrlinien

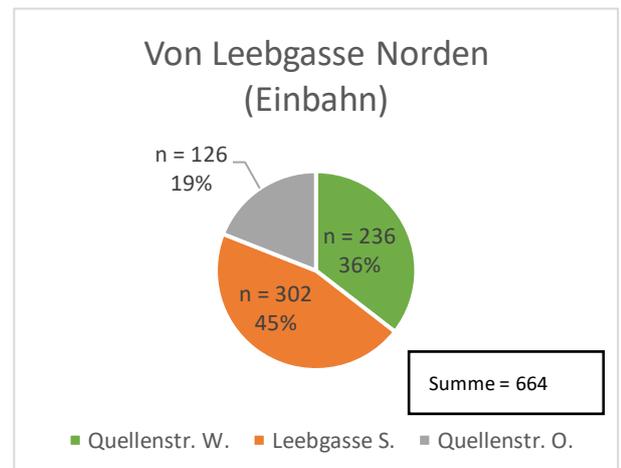


Diagramm 52: Anteil Fahrlinien

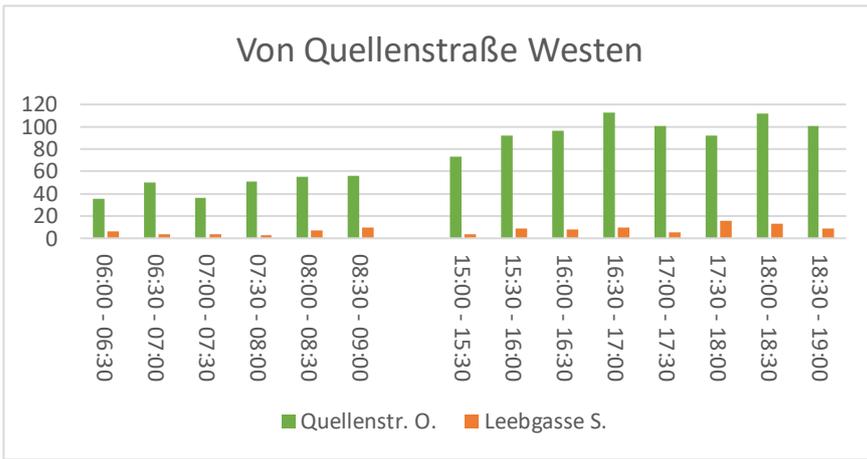


Diagramm 53: Darstellung Fahrlinien

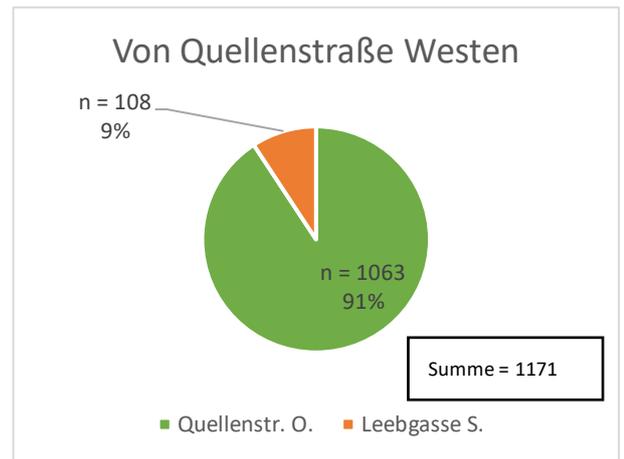


Diagramm 54: Anteil Fahrlinien

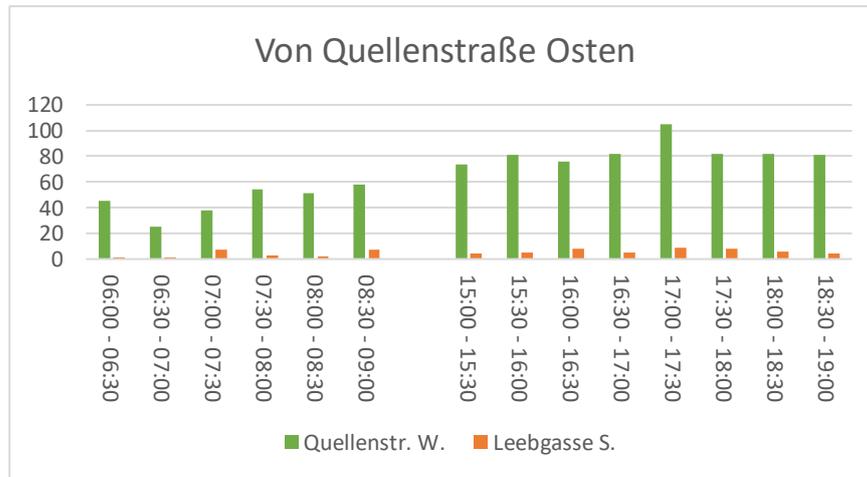


Diagramm 55: Darstellung Fahrlinien

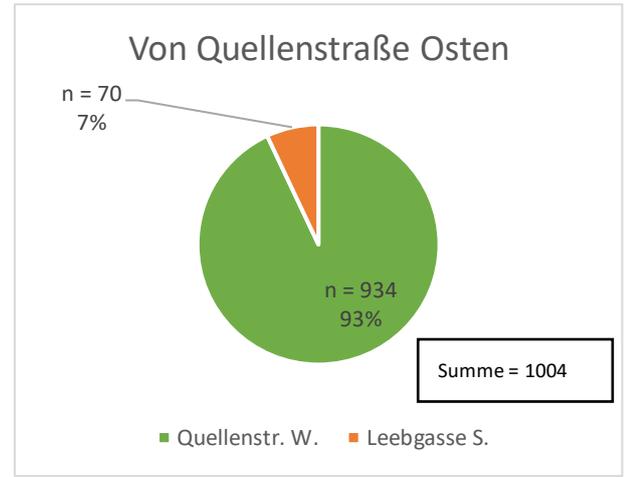


Diagramm 56: Anteil Fahrlinien

- Vergleich mit den Verkehrsmengen vor Beginn der Pilotphase

Zum Vergleich wird die Querschnittszählung in der Leebgasse genutzt (siehe Abb. 2; Position E). Von 735 Verkehrsteilnehmer in Abb. 52, sank die Anzahl in Abb. 54 auf 664. Dies entspricht einem prozentualen Rückgang von 11%. Die Ergebnisse weisen weiters auf die Wirksamkeit des Superblocks hin. Der Rückgang erfolgt dadurch, dass aufgrund der Maßnahmen die langen durchgehenden Einbahnen innerhalb des Grätzels unterbrochen werden und somit die Leebgasse nicht mehr zum Ausweichen der Verkehrsampeln genutzt werden kann.



Abb. 52: Querschnittszählung Jänner 2022 [5]

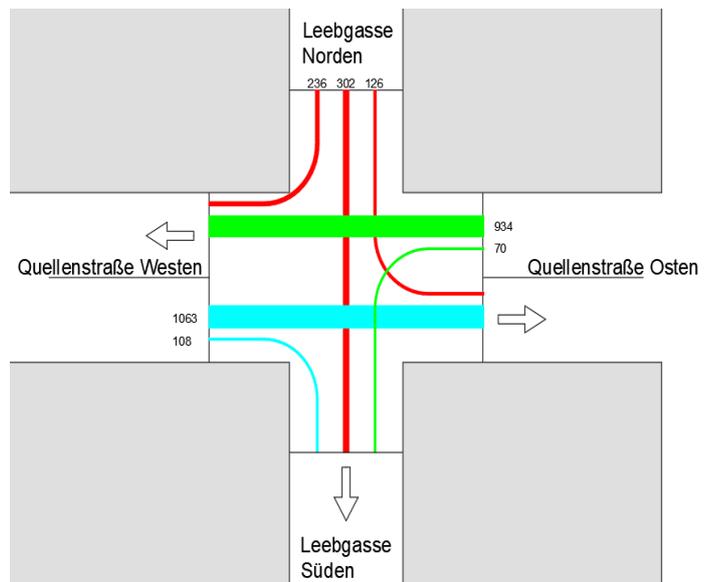


Abb. 53: Knotenstromzählung August 2022 [8]

| Kreuzung 11 |         |            |
|-------------|---------|------------|
| Anzahl      |         | Prozentual |
| Vorher      | Nachher |            |
| 735         | 664     | -9.66%     |

Tabelle 7: Vergleich – Vorher/nachher

### 3.3 Radverkehr

Der Radverkehr ist im Untersuchungsgebiet sehr gering. Durchschnittlich befährt während der Pilotphase circa 1 Radfahrer pro Stunde die Kreuzungen. Auch vor der Pilotphase war die Anzahl ungefähr gleich groß. Da es keine großen Unterschiede gab und die Mengen so gering waren, wurde auf eine genauere Untersuchung des Radverkehrs verzichtet.

## 4 Zusammenfassung der Kernergebnisse

Ziel dieser Bachelorarbeit war es, sich während der Pilotphase einen Überblick über die Verkehrssituation innerhalb sowie außerhalb des Superblocks Favoriten zu verschaffen. Untersuchungsobjekte waren 7 Kreuzungen im Grätzl und 4 Kreuzungen bei den Hauptverkehrsstraßen um den Superblock herum.

Grundsätzlich wurde innerhalb des Grätzels das Ziel der Verkehrsberuhigung umgesetzt. Die Kreuzungen, die zum Vergleich standen (Kreuzungen 3, 4 & 7), wiesen so wie in Barcelona einen Rückgang des motorisierten Verkehrs um ca. 40% auf (Tabelle 2). Trotz dieses Erfolges wurden durch den einzelnen Poller bei den Diagonalfiltern die neuen Verkehrsregeln von circa 30% nicht befolgt. Vor allem beim Diagonalfilter Nord-Ost ist dies ein großes Problem, da die meisten Verkehrsteilnehmer die Kreuzung in der Van-der-Nüll Gasse mit großer Geschwindigkeit befahren. Durch das Einbauen der vorgesehenen 3 Poller kann auch dieses Problem gelöst werden bzw. wurde inzwischen durch Umsetzen der restlichen Baumaßnahmen gelöst. Die Kreuzungen, die sich im Grätzl befinden, weisen einen deutlichen Rückgang des Verkehrs auf. Trotzdem liegt über Alxingergasse, Pernerstorfergasse und Van-der-Nüll Gasse noch ein Fahrmöglichkeit, die durchs gesamte Grätzl führt. Die Anzahl der Fahrzeuge, die diesem Weg befahren, ist zwar geringer geworden, kann aber durch das Umsetzen der restlichen Maßnahmen auf null gebracht werden.

Auch im Bereich der Kreuzung Pernerstorfergasse-Herzgasse konnte das Ziel, den Bereich der Mittelschule autoverkehrsreich zu halten, erreicht werden. Verkehrstechnisch wurden gute Ergebnisse während der Pilotphase erzielt. Bezüglich der Begrünung, Schaffung von Cool-Spots und Sitzmöglichkeiten wurden die meisten Einbauten leider durch Vandalismus beschädigt. Durch die Umsetzung der restlichen Baumaßnahmen werden im Superblock Favoriten, eindeutig die Anrainer wieder in den Vordergrund des Verkehrssystems gebracht.

Die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrsstraßen außerhalb des Grätzels sind hauptsächlich in der Quellenstraße erkennbar. Die größte Auswirkung ist bei der Kreuzung Quellenstraße-Neilreichgasse. Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die von Quellenstraße Osten nach Neilreichgasse Süden abbiegen, stieg um 91% (Tabelle 6). Obwohl dies fast einer Verdoppelung entspricht, verursachte es keine Probleme. Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens, die durch die neue Verkehrsorganisation während der Pilotphase verursacht wurde, konnte von den Hauptverkehrsstraßen ohne Probleme aufgenommen werden.

Es wird angenommen, dass die Pilotphase positive Veränderungen für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Superblocks brachte. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung, um die Bewohner und Menschen des Grätzels in den Vordergrund der Verkehrssysteme zu rücken.

| Kernergebnisse                                      |        |         |            |
|---|--------|---------|------------|
| Zählung   | Anzahl |         | Prozentual |
|   | Vorher | Nachher |            |
| Kreuzung 3: Pernerstorfergasse - Herzgasse          | 948    | 172     | - 81,86%   |
| Kreuzung 4: Erlachgasse - Alxingergasse             | 466    | 255     | - 45,28%   |
| Kreuzung 7: Pernerstorfergasse – Van-der-Nüll Gasse | 576    | 337     | - 41.49%   |
| Kreuzung 9: Quellenstraße - Neilreichgasse          | 158    | 302     | + 91.14%   |

**Tabelle 8:** Kernergebnisse – Vorher/nachher

## Literaturverzeichnis

- [1] <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/supergraetzl-favoriten.html>  
Stand: 26.07.2022  
supergraetzl-favoriten-bestandsplan.pdf  
Stand: 26.07.2022  
supergraetzl-favoriten-pilotphase-programm2.pdf  
Stand: 26.07.2022  
supergraetzl-favoriten-pilotphase-strassenraum4.pdf  
Stand: 26.07.2022
- [2] <https://www.barcelona.de/de/barcelona-superblocks.html>  
Stand: 26.07.2022
- [3] <https://vcoe.at/news/details/superblocks-mehr-platz-fuer-gruenes-und-schoenes>  
Stand: 30.07.2023
- [4] <https://www.google.com/maps>  
Stand: 26.07.2022
- [5] Supergraetzl\_Favoriten\_Verkehrszaehlung\_2022\_01\_Ergebnisse.pdf  
Stand: 26.01.2023
- [6] <https://de.wikipedia.org/wiki>  
Stand: 26.01.2023  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Leebgasse>  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Gudrunstra%C3%9Fe\\_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gudrunstra%C3%9Fe_(Wien))  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Quellenstra%C3%9Fe\\_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Quellenstra%C3%9Fe_(Wien))  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Neilreichgasse>
- [7] [https://cdn3.techweb.at/pages/weather/station/Wien\\_Unterlaa](https://cdn3.techweb.at/pages/weather/station/Wien_Unterlaa)  
Stand: 26.01.2023
- [8] Eigene Dartstellungen
- [9] <https://abes-online.com/publikationen/fachbeitraege/konzept-superblock/>  
Stand: 16.12.2023
- [10] <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/rad-ziele.html>  
Stand: 16.12.2023