Bachelorarbeit

Evaluierung der CoVid 19-bedingten temporären Begegnungszonen und Straßenöffnungen

Dogancan Tekin

E1425064@student.tuwien.ac.at
Matr.Nr. 01425064
Datum: 06.01.2023

Kurzfassung

Im Rahmen dieser Arbeit werden ausgewählte temporäre Begegnungszonen analysiert und bewertet. Diese Zonen wurden während der CoVid-19 Pandemie im Jahr 2020 in Wien für eine begrenzte Zeit eingeführt. Die Öffnung der Zonen ohne architektonische Umgestaltungen und vorausgehenden Evaluierungen, bringt die Frage mit sich, inwieweit die Begegnungszone von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert wird. Die standardisierten Merkmale einer Begegnungszone, wie Verkehrszeichen, Ausstattungselemente und Oberflächengestaltung, fehlen und sind für die verschiedenen Teilnehmer nicht erkennbar. Zur Beurteilung werden in erster Linie die Kriterien verwendet, die im Arbeitspapier Nr. 27 der RVS angeführt sind. Die Zonen wurde jeweils an einem Werktag sowie an einem Feier- oder Sonntag mithilfe einer Kamera von 07:00 bis 21:00 Uhr gefilmt und gemäß den Kriterien der RVS einzeln ausgewertet und verglichen. Insgesamt lässt sich sagen, dass die vorliegenden Daten zwar einen Vergleich der verschiedenen Zonen ermöglichen, aber aufgrund der fehlenden charakteristischen Eigenschaften einer Begegnungszone keine umfassende Beurteilung zulassen. Es ist wichtig, weitere Untersuchungen durchzuführen und mehr Daten zu sammeln, um eine fundierte Meinung über die Wirksamkeit und Akzeptanz dieser temporären Begegnungszonen zu bilden.

1 Einleitung

Die CoVid-19 Pandemie hat das Leben der Menschen stark beeinflusst. Die drastische Änderung der sozialen Gepflogenheiten und die Aufforderung die Distanz zu den Mitmenschen zu halten, hat auch das Verhalten der Passanten geändert. Um den Menschen das „social distancing“ zu ermöglich hat die Stadt Wien, die Einführung von temporären Begegnungszonen verkündet.

Diese Zonen sollen das sichere Spazierengehen in Zeiten der Pandemie für alle Bewohner der Stadt ermöglichen. Vor allem denen die in dicht bebauten Gebieten wohnen und keine Grünflächen in der direkten Umgebung zur Verfügung stehen haben. Im Zuge dieser Arbeit werden 5 temporärere Zonen näher betrachtet und die Evaluierung durchgeführt. Diese Zonen unterscheiden sich aufgrund fehlender Vorforschungen und gestalterischen Aspekten stark von den bisher errichteten “regulären“ Begegnungszonen. Dennoch werden Sie nach denselben Kriterien bewertet und analysiert.

Begegnungszonen werden in der Regel nach strengen Kriterien beurteilt und unter aufwendigen architektonischen Auflagen gestaltet. Bei den temporären Begegnungszonen sind diese Auflagen aus zeitlichen und Kostengründen nahezu in keinem Fall erfüllt. Diese Datenerhebung gewährt einen Einblick in die mögliche Akzeptanz der Begegnungszone, von verschiedenen Teilnehmern, bei fehlender architektonischer Gestaltung sowie fehlender Beschilderung zu analysieren und zu bewerten.

2 Begegnungszonen international und national

Die Begegnungszone ist im Verkehrswesen ein beliebtes Mittel, um die Koexistenz von Motorisiertem Verkehr (MV) und nicht motorisiertem Verkehr (NMV) zu fördern.

Das Hauptaugenmerk sollte hier auf dem Begriff der Koexistenz liegen. Denn Ziel ist es die schwachen Teilnehmer im Straßenverkehr zu schützen und ihnen mehr Rechte einzuräumen, so dass es eine Gleichberechtigung auf dem gesamten Straßenquerschnitt zwischen den Einzelnen Teilnehmern herrscht. [1]

2.1 International

In Europa genießt die Schweiz die Vorreiterrolle in Sachen Begegnungszonen. Seit 2003 ist der Begriff der „Begegnungszone“ in der Schweizer-Signalisatonsverordnung (Art. 22b) verankert. Auch in der Praxis ist die Schweiz mit über 280 dieser Zonen den anderen Staaten weit voraus.

Die Staaten Belgien und Frankreich führen das Verkehrskonzept im Jahr 2004 bzw. 2008 ein. In Deutschland existieren bis jetzt zwei ähnliche Modelle, die sich aber in einigen Punkten von der Begegnungszone unterscheiden. Einerseits gibt es die Verkehrsberuhigten Bereiche und andererseits die Verkehrsberuhigten Geschäftszonen. [2]

2.2 Begegnungszonen in Österreich

Seit 2013 sind Gemeinden und Bezirke in der Lage Begegnungszonen zu verordnen. Aktuell (Stand: 06.01.2023) sind österreichweit 83 Begegnungszonen gemeldet, davon sind 8 in Wien [3]. Die erlaubte Geschwindigkeit wird in der StVO mit 20 km/h angeführt. Jedoch kann unter gewissen Umständen diese bis maximal 30 km/h angehoben werden. [4]

Abb.1: Verkehrszeichen für den Anfang bzw. das Ende von Begegnungszonen [5]

Um eine hohe Sicherheit der Teilnehmer und optimal Verkehrsqualität gewähren zu können stellen Begegnungszonen eine hohe Anforderung an die Gestaltung. Mit einer geeigneten

Materialwahl, verschiedenen Oberflächen sowie Verweilmöglichkeiten kann das intuitive Verhalten der Teilnehmer beeinflusst werden. [6]

In Wien ist die Begegnungszone Mariahilferstaße ein sehr erfolgreiches Beispiel dafür.

Abb.2: Begegnungszone Wien, Mariahilferstraße [7]

3 Temporäre Begegnungszonen und Straßenöffnungen in Wien

Der Bürgermeister der Stadt Wien, Michael Ludwig und die damalige Vizebürgermeisterin, Birgit Hebein kündigten am Donnerstag, den 09.04.2020 zum ersten Mal die Öffnung von neun temporären Begegnungszonen in Wien. Zusätzlich wurde verkündet, dass 20 Straßen für den Fußgängerverkehr geöffnet werden. Die ersten vier Begegnungszonen wurden bereits in derselben Woche der Ankündigung geöffnet. Die weiteren fünf Zonen wurden in der kommenden Woche, vom 13- 17.04.2020 für alle Verkehrsteilnehmer geöffnet. Die temporären Zonen wurden vorerst mit Anfang Mai befristet. Anschließend soll eine Evaluierung stattfinden.

In den ausgewählten Straßen ist eine Tempolimit von 20 km/h für Kraftfahrzeuge festgelegt. Das Parken soll nach wie vor erlaubt sein [8].

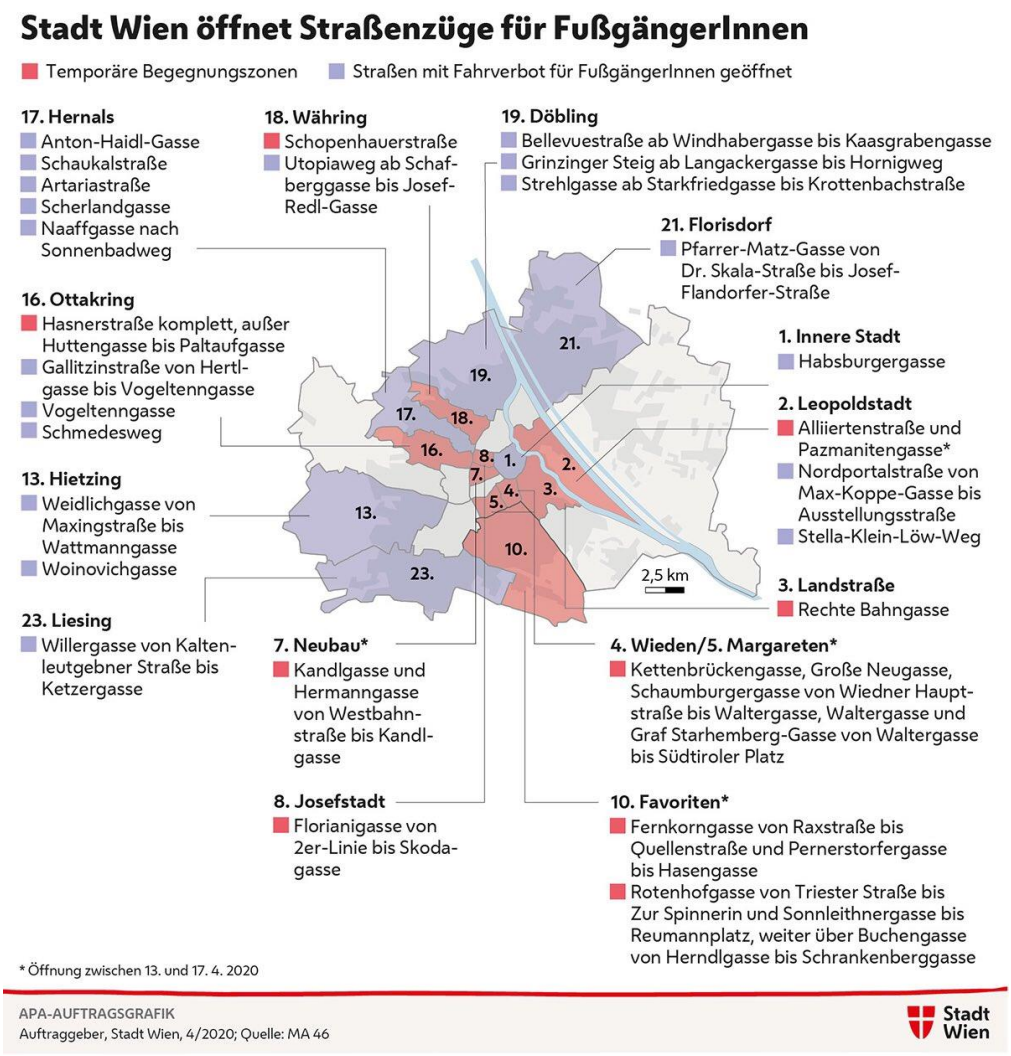


Abb.3: Übersicht über die geplanten temporären Begegnungszonen und Straßenöffnungen in Wien

Die temporären Begegnungszonen sollen den Menschen mehr Platz in der Öffentlichkeit bieten und die Einhaltung des Mindestabstandes erleichtern. Für die Auswahl der Zonen wurden mehrere Kriterien herangezogen: Schmale Gehsteigquerschnitte, keine Grünflächen oder Parks in der näheren Umgebung sowie hohe Bevölkerungsdichten. [9]

3.1 Einleitung Analyse

Im Zuge dieser Arbeit werden die folgenden Begegnungszonen untersucht und anschließend bewertet:

- 1030 Wien, Rechte Bahngasse 23
- 1040 Wien, Schaumburgerstraße (von Wiedner Hauptstraße bis Waltergasse)
- 1050 Wien, Kettenbrückengasse 23
- 1160 Wien, Hasnerstraße 15-25
- 1180 Wien, Schopenhauerstraße 49

3.2 Methodik

Die angeführten Straßen wurden jeweils an einem Werktag und Feier- bzw. Sonntag von 07:00-21:00 Uhr gefilmt und für die Ausarbeitung zur Verfügung gestellt. Die Auswertung wurde im 15-Minuten-Takt durchgeführt und anschließend in Tabellen angeführt.

In den nachfolgenden Tabellen werden als querende Fußgänger, jene bezeichnet die im betrachteten Abschnitt auf den gegenüberliegenden Gehsteig wechseln und dabei die "Fahrbahn" überqueren. Die Fußgänger in Längsrichtung sind jene, die die Fahrbahn in Längsrichtung als Fußweg genutzt haben. Die Summe dieser beiden Fußgänger sowie die Anzahl deren, die innerhalb vom Abschnitt den Gehsteig nicht wechseln werden in den Tabellen als Fußgänger gesamt bezeichnet.

3.3 RVS Arbeitspapier Nr. 27

Die temporären Begegnungszonen werden gemäß den Kriterien des RVS Arbeitspapiers Nr.27 (Einsatzkriterien für Begegnungszonen, Stand Juli 2016) bewertet.

3.3.1 Typen von Begegnungszonen

Das Arbeitspapier der österreichischen Forschungsgesellschaft für Straße, Schiene und Verkehr (FSV) definiert Kriterien für verschiedene Typen von Begegnungszonen.

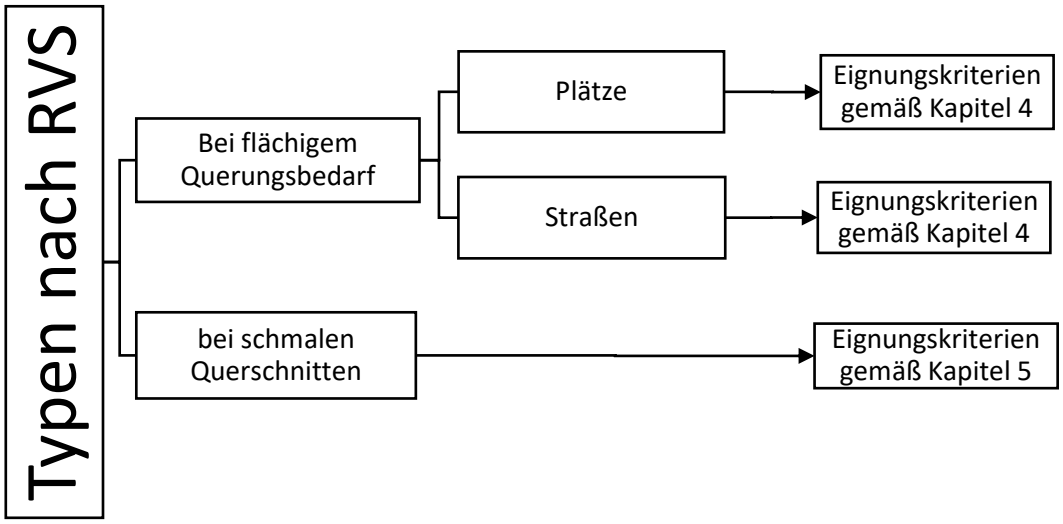


Abb.4: Typen von Begegnungszonen nach dem RVS Arbeitspapier 27 und die dazugehörigen Eignungskriterien. [10]

Die zu untersuchenden Querschnitte können alle der Kategorie Straßen zugeordnet werden. Aus diesem Grund werden in dieser Arbeit, für die Evaluierung nur die Kriterien aus Kapitel 4 zur Anwendung genommen.

3.3.2 Leistungsfähigkeit von Begegnungszonen

Die Leistungsfähigkeit wird in erster Linie mit dem Verhältnis der querenden Fußgänger und Radfahrer zum KFZ-Verkehr beurteilt. Das Verhältnis ist zu den jeweiligen Spitzenzeiten der Fußgänger, Radfahrer und KFZ-Teilnehmer auszuwerten. [10]

Zahl der Fußgänger- und Radfahrerquerungen pro Stunde und 100m Länge	Eignung als Begegnungszone
0-24	Begegnungszone nicht sinnvoll
25-49 und min. 150 Fußgänger/24h	Begegnungszone möglich, wenn das Verhältnis querender Fußgänger und Radfahrer zu KFZ in der Spitzenstunde mindestens 10% beträgt.
50-500 sowie Anwesenheitsquote erfüllt	Begegnungszone möglich bis maximal 1000 KFZ/h. Bei höheren KFZ. Verkehrsstärken gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erf.
>500	Gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich

Tab.1: Richtwerte für den Einsatz von Begegnungszonen [10]

3.3.3 Anwesenheitsquote

Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die Anwesenheitsquote. Das Kriterium kann als erfüllt angenommen werden, wenn die Anzahl der nicht motorisierten Teilnehmer stets mindestens 20% der KFZ-Teilnehmer beträgt. Durch das ausgeglichene Verhältnis verschiedener Teilnehmer, kann die Akzeptanz der Begegnungszone gesteigert werden. [10]

3.3.4 Länge von Begegnungszonen

Die optimale Länge der Begegnungszone hängt von dem vorgeschriebenem Tempolimit ab. Bei einer maximal erlaubten Geschwindigkeit von 20km/h beträgt die maximal vorgeschlagene Länge 300m. Bei 30 km/h erhöht sich der Richtwert auf 500m. Bei einer Überschreitung dieser Richtwerte kommt es aus Erfahrungswerten zu einer Abnahme der Akzeptanz durch Fahrzeuglenker. [8]

3.3.5 Gestaltung

Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wird stark durch die richtige Gestaltung einer Begegnungszone beeinflusst. Erhöhte Randsteine, Linien und parallel angeordnete Parkplätze werden von Fußgängern als Trennung der Fahrbahn vom Fußgängerbereich wahrgenommen und somit die Akzeptanz der Begegnungszone gemindert.

Eine Straßenumgestaltung wurde bei der Öffnung der temporären Begegnungszonen nicht vorgesehen.[10]

4 Ergebnisse

4.1 Schaumburgergasse (von Wiedner Hauptstraße bis Waltergasse)

4.1.1 Lage und örtliche Gegebenheiten

Abb.5: Übersicht Begegnungszone Schaumburgergasse [11]

Die Schaumburgergasse im 4. Wiener Gemeindebezirk wurde zwischen der Wiedner Hauptstraße und Waltergasse (blau umrandeter Bereich) als temporäre Begegnungszone geöffnet. Am Anfang der Gasse befindet sich ein kleiner Platz mit einem Brunnen und ein Café. Weiter unterhalb ist auf der linken Straßenseite ein Supermarkt und am Ende der Gasse eine Schule.

Aufgrund der Kamerapositionierung und der Sichtweite wurde die Zählung auf den grün hinterlegten Bereich begrenzt.

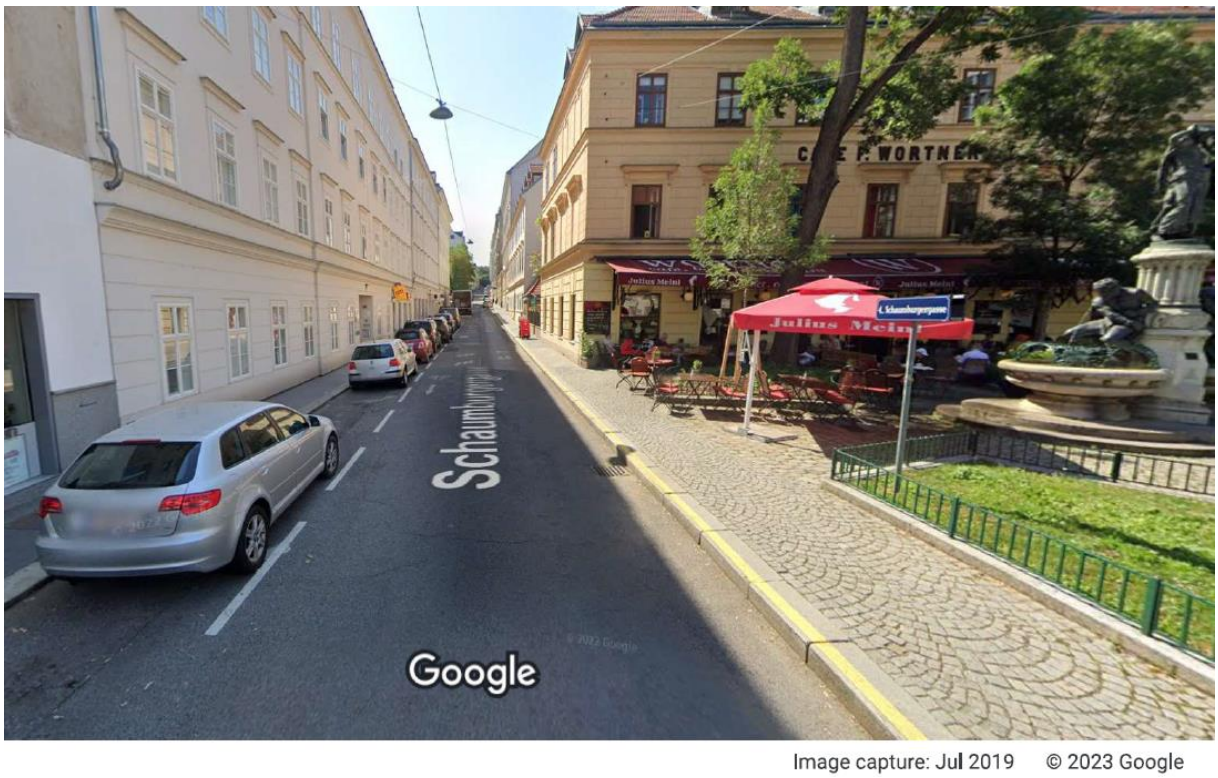


Abb.6: Schaumburgergasse Ansicht Richtung Waltergasse

Die Gasse ist, ausgenommen für Radfahrer eine Einbahn. Die schmalen Gehsteige erschweren das aneinander Vorbeigehen von Passanten. In den Aufnahmen ist es öfters ersichtlich geworden, dass sich begegnenden Passanten auf die Fahrbahn ausweichen.

Zum Zeitpunkt der Aufnahmen waren keine zusätzlichen Beschilderungen erkennbar. Dem Verkehrsteilnehmer ist es nicht möglich, die Begegnungszone als dieses zu erkennen.

4.1.2 Auswertungen und Erhebungsdaten

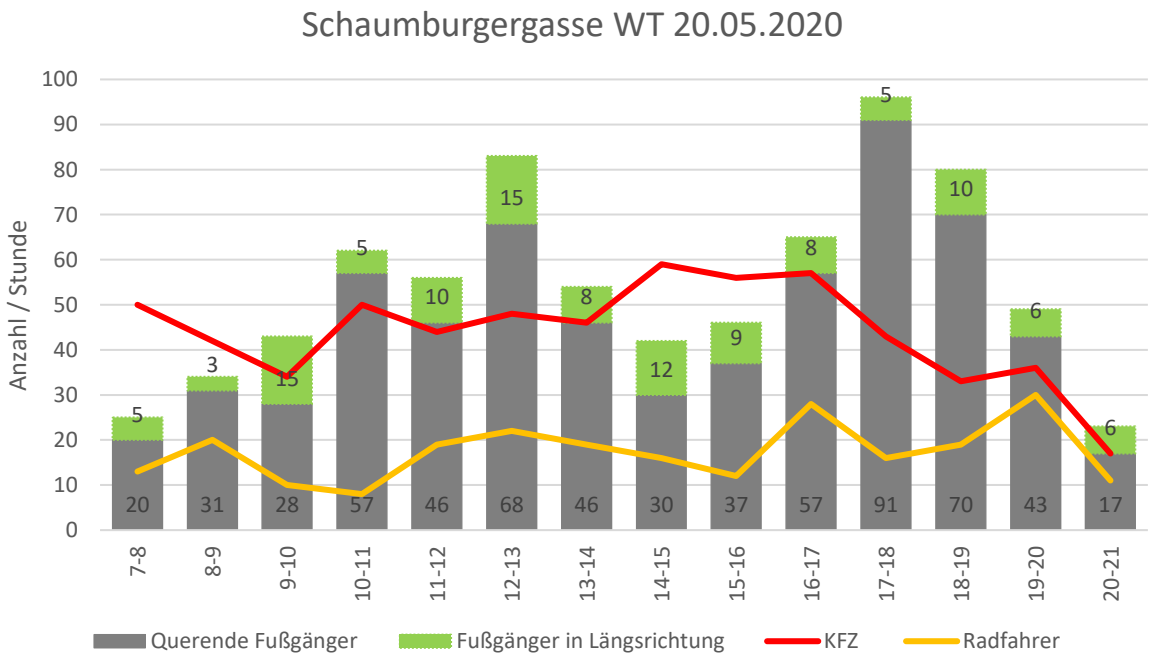


Abb.7: Auswertung Schaumburgergasse Werktag 20.05.2020

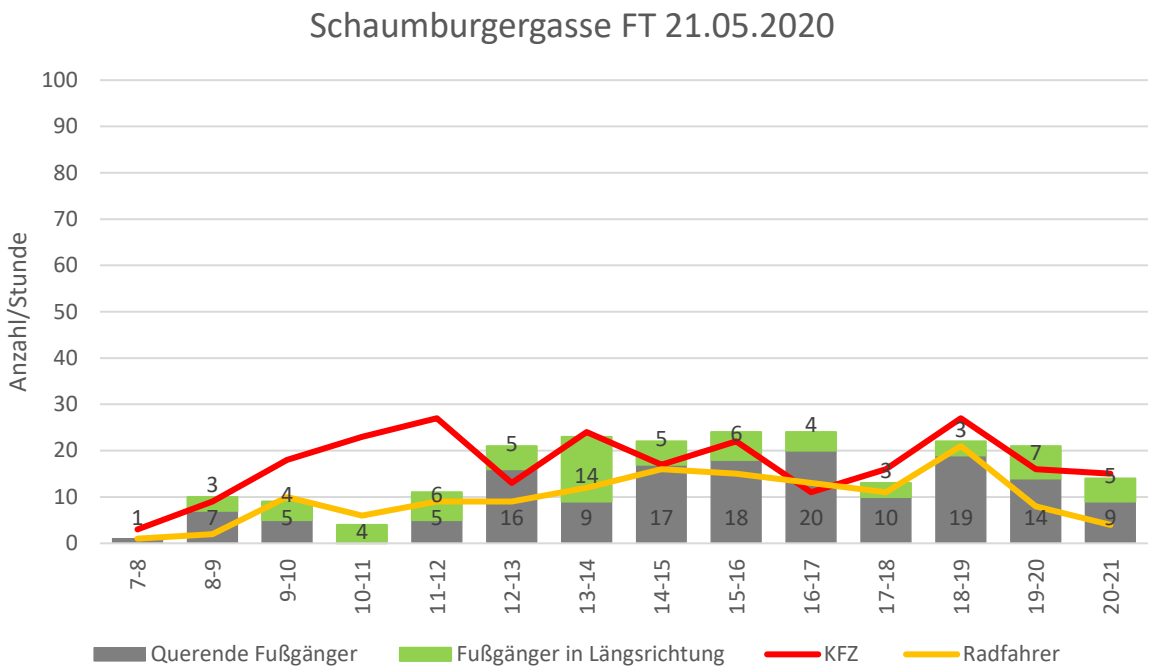


Abb.8: Auswertung Schaumburgergasse Feiertag 21.05.2020

VERKEHRSTEILNEHMER	ANZAHL /14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE
	Werktag		Feier- bzw. Sonntag	
Fußgänger gesamt	2971	368	1034	118
Querende Fußgänger	641	91	150	20
FG-Längsrichtung auf FB	117	15	69	14
KFZ-Verkehr	615	59	241	27
Radfahrer Längsrichtung	243	30	137	21

Tab.2: Relevante Erhebungsdaten Schaumburgergasse

4.1.3 Beurteilung nach den Kriterien der RVS Arbeitspapier 27

KRITERIUM	WERKTAG	FEIERTAG
QUERENDE FG (SPITZENSTUNDE)	50-500 Begegnungszone möglich	0-24 Begegnungszone nicht sinnvoll
ANWESENHEITSQUOTE 20%	✓	✓
(FG+RF) / KFZ > 10%	✓	✓
MAX. 1000 KFZ/24H	✓	✓
SCHWELASTVERKEHR <50 LKW/H	✓	✓
FLÄCHIGER QUERUNGSBEDARF	✗	✗

Tab.3: Beurteilung nach RVS

4.1.4 Fazit

Aufgrund der fehlenden Kennzeichnungen und Merkmale einer Begegnungszone konnte in den Aufnahmen die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer grundsätzlich nicht festgestellt werden. Die Trennung der Fahrbahnfläche durch parallel angeordnete Parkplätze erschwert den nicht motorisierten Teilnehmer die Sicht auf die annähernden Fahrzeuge und somit das Queren der Fahrbahn. Die geringe Anzahl an Geschäftszonen im Erdgeschoss führ zu einem gebündelten Querungsmuster in einem Abschnitt von 40m.

Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer hat sich am Feiertag auf ca. ein Drittel reduziert. Bei der geringen Anzahl an Querungen ist lt. Richtlinien eine Begegnungszone nicht sinnvoll.

4.2 Hasnerstraße

4.2.1 Lage und örtliche Gegebenheiten

Abb.9: Übersicht Begegnungszone Hasnerstraße [11]

Die im 16. Wiener Gemeindebezirk verlaufende Hasnerstraße gehört zu den ersten temporären Begegnungszonen. Die Straße wurde über die komplette Länge, ausgenommen dem Bereich zwischen Huttengasse und Paltaufgasse zu einer Begegnungszone erklärt. Das entspricht einer Länge von ungefähr 2,4 km.

Die Analyse erfolgt im Bereich zwischen der Brunnengasse und Neumayrgasse (grün hinterlegter Bereich). Die Straße ist in diesem Bereich in beide Richtungen befahrbar. Auf beiden Straßenseiten sind Schrägparkplätze angeordnet, welche im Beobachtungszeitraum nahezu vollständig besetzt waren. Aufgrund der Stellplatzordnung wird der effektiv nutzbare Querschnitt sowohl für Fahrzeuge als auch Fußgänger eingeschränkt. Der Erdgeschossbereich wird gemischt genutzt mit einem Restaurant, einem Fachgeschäft für Radsport sowie Büros.

Die Hasnerstraße wurde im Jahr 2012 als fahrradfreundliche Straße eingestuft. Auf der Straße wurden großformatige Fahrrad Piktogramme angebracht und diverse Kreuzungen neugestaltet, um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen. Diese Maßnahmen haben zu einer Steigerung durch Radfahrer um 30% beigetragen. In den folgenden Diagrammen sind die Auswirkungen dieser Maßnahmen deutlich ersichtlich. [12]

Abb.10: Hasnerstraße Ansicht Richtung Neumayrgasse

4.2.2 Auswertungen und Erhebungsdaten

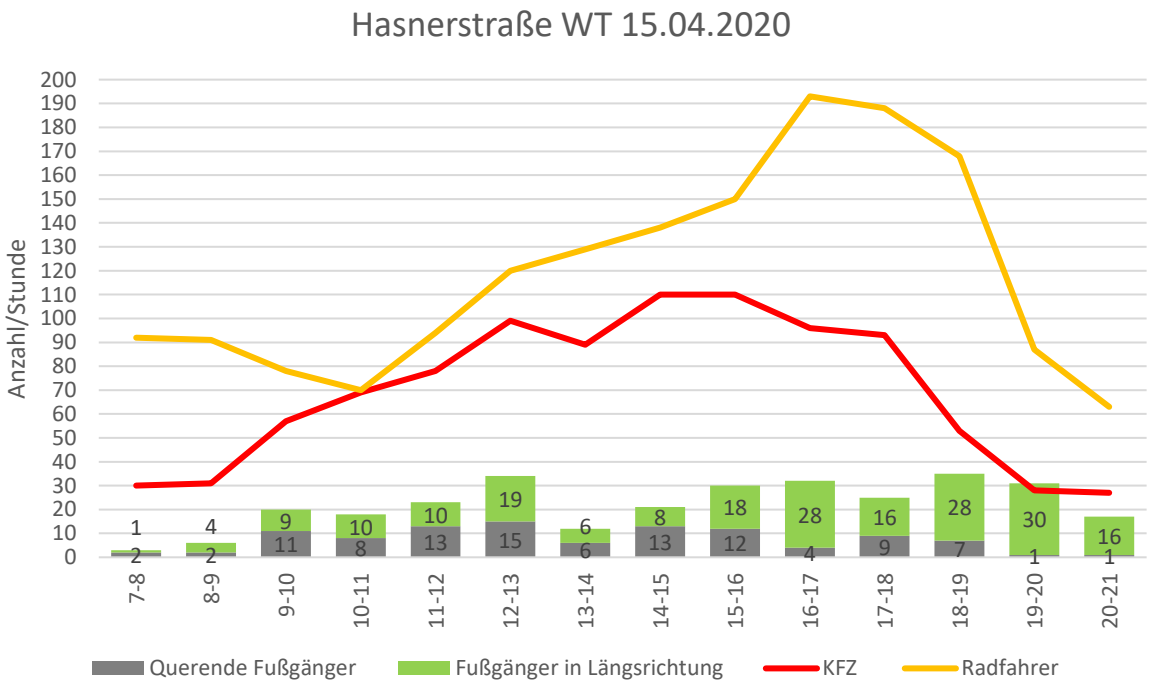


Abb.11: Auswertung Hasnerstraße Werktag 15.04.2020

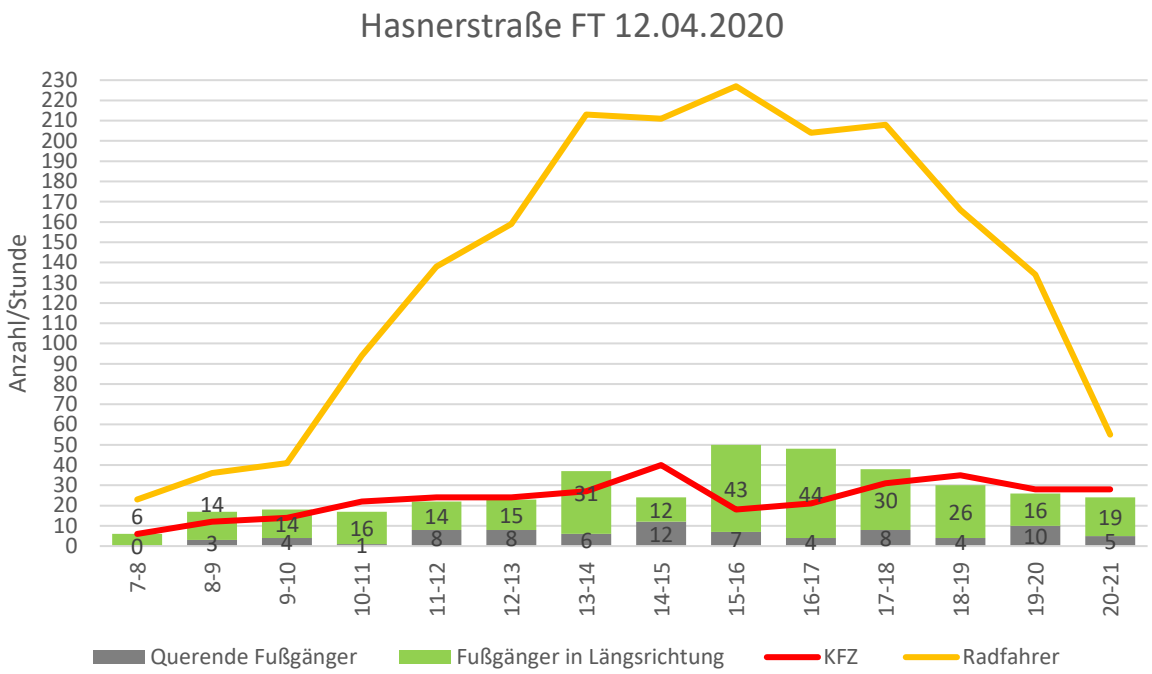


Abb.12: Auswertung Hasnerstraße Feiertag 12.04.2020

VERKEHRSTEILNEHMER	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE
	Werktag		Feier- bzw. Sonntag	
Fußgänger gesamt	1455	147	1292	149
Querende Fußgänger	104	15	80	12
Fußgänger Längsrichtung	203	30	69	14
KFZ-Verkehr	970	110	300	44
Radfahrer Längsrichtung	1661	193	1909	227

Tab.4: Relevante Erhebungsdaten Hasnerstraße

4.2.3 Beurteilung nach den Kriterien der RVS Arbeitspapier 27

KRITERIUM	WERKTAG	FEIERTAG
QUERENDE FG (SPITZENSTUNDE)	0-24 Begegnungszone nicht sinnvoll	0-24 Begegnungszone nicht sinnvoll
ANWESENHEITSQUOTE 20%	✓	✓
(FG+RF) / KFZ > 10%	✓	✓
MAX. 1000 KFZ/24H	✓	✓
SCHWELASTVERKEHR <50 LKW/H	✓	✓
FLÄCHIGER QUERUNGSBEDARF	✗	✗

Tab.5: Beurteilung nach RVS

4.2.4 Fazit

Die Verkehrslage auf der Hasnerstraße wird stark durch den Radverkehr geprägt. Aufgrund der hohen Anzahl von Radfahrern werden zwar die oben angeführten Kriterien erfüllt, jedoch ist aus der Erhebung ersichtlich, dass kaum Querungsbedarf durch Fußgänger sowie Radfahrer besteht. Der Verkehrsfluss findet fast ausschließlich in Längsrichtung statt.

Die Fußgänger werden aufgrund der Verkehrsdichte in Längsrichtung, der Stellplatzordnung und den fehlenden Markierungen sowie Signalisationen dazu verleitet die Gehsteige zu verwenden.

4.3 Schopenhauerstraße

4.3.1 Lage und örtliche Gegebenheiten

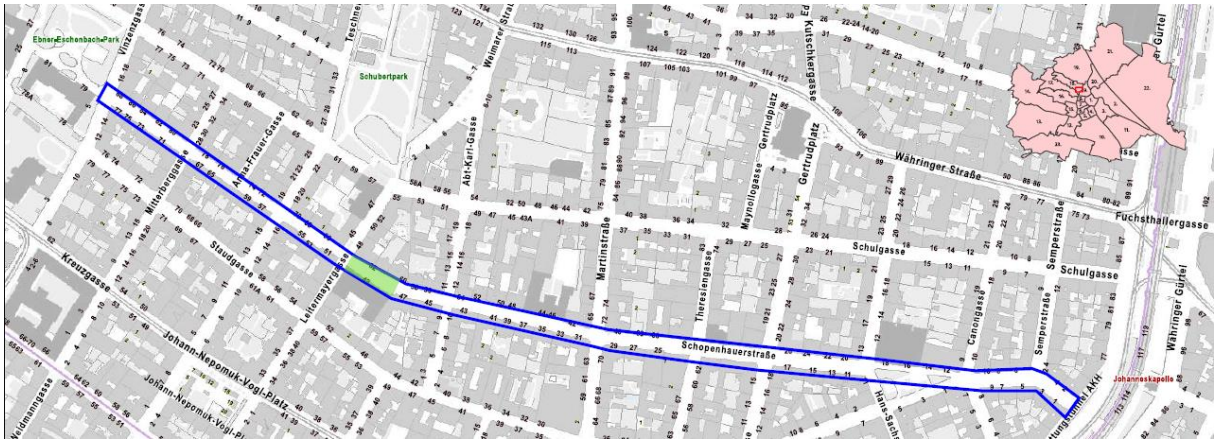


Abb.13: Übersicht Begegnungszone Schopenhauerstraße [11]

Die ca. 1 Kilometer lange Schopenhauerstraße im 18. Bezirk wurde am 11.04.2020 als Begegnungszone definiert. Die Straße ist eine einspurige Einbahn, die vom Gürtel bis zum Eschenbachpark führt.

In den Aufnahmen ist der Bereich zwischen Leitermayergasse und ABT-Karl Gasse ersichtlich. Jedoch werden aufgrund einer Baustelle und einer Gehsteigsperrung nur die Interaktionen und Querungen im grün hinterlegten Bereich bewertet.

Abb.14: Schopenhauerstraße Ansicht Richtung ABT-Karl Gasse

Im betrachteten Bereich ist ein Bundesrealgymnasium sowie eine Ordination zu finden. In der Erdgeschoßzone sind keine Geschäfte oder Lokale angeordnet. Die Parkplätze sind auf beiden Straßenseiten parallel zur Fahrbahn angeordnet.

4.3.2 Auswertungen und Erhebungsdaten

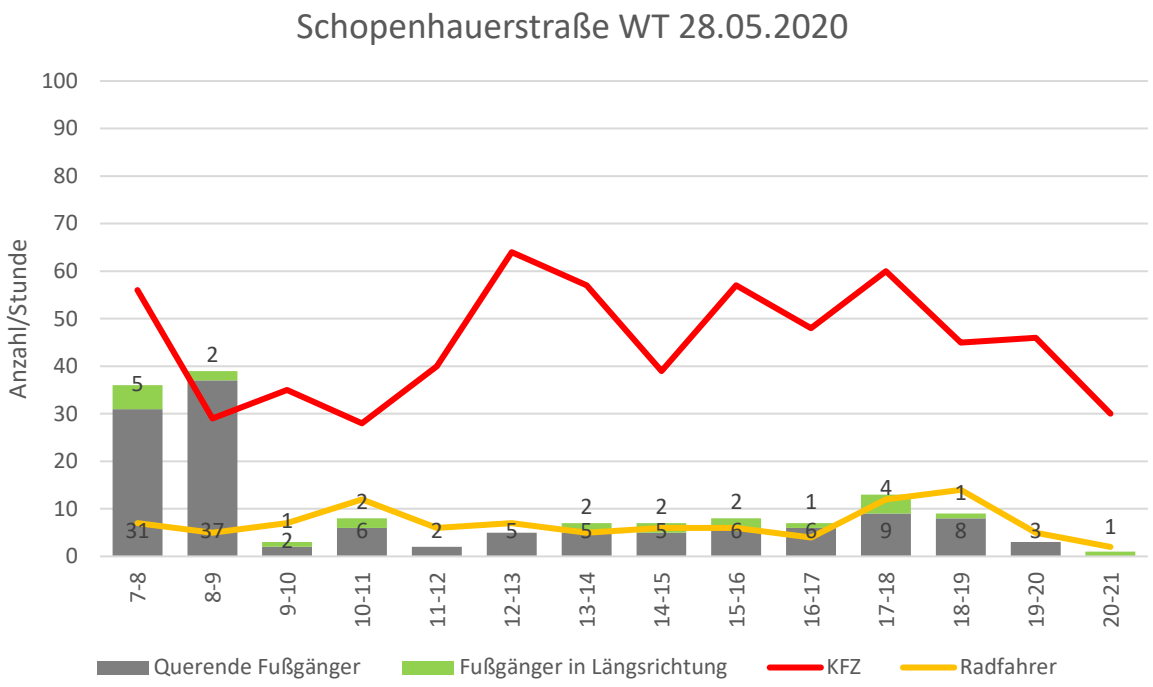
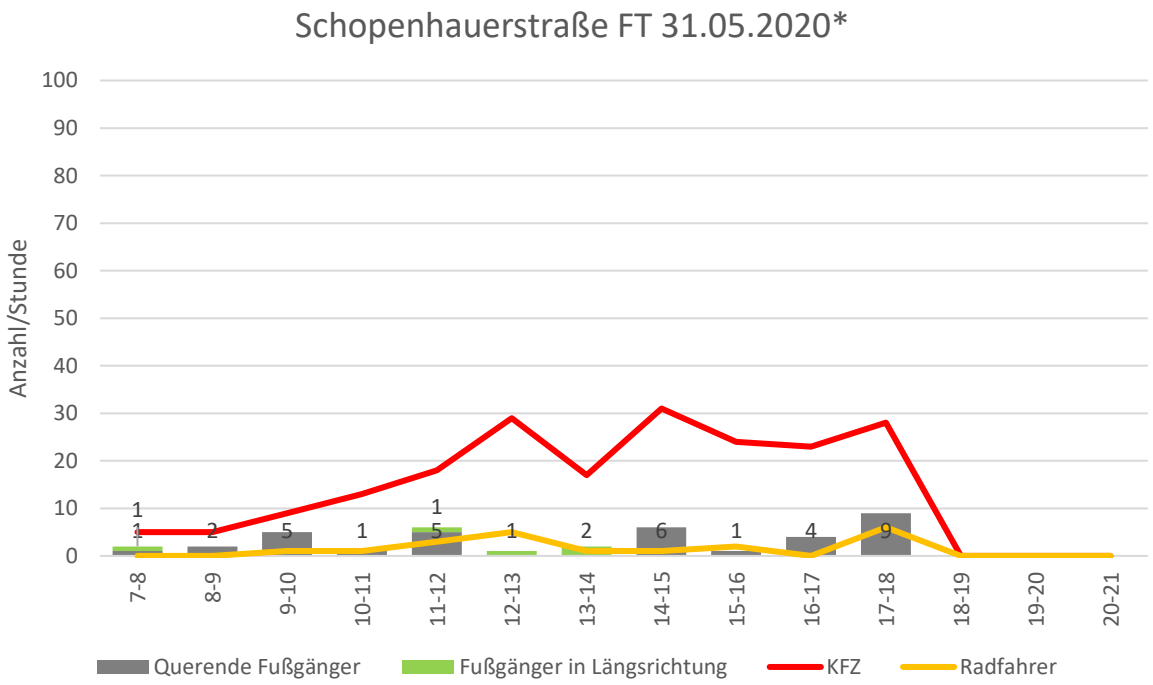


Abb.15: Auswertung Schopenhauerstraße Werktag 28.05.2020



* Regen während der gesamten Betrachtungzeit

Abb.16: Auswertung Schopenhauerstraße Feiertag 31.05.2020

VERKEHRSTEILNEHMER	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE	ANZAHL/14H*	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE
	Werktag		Feier- bzw. Sonntag	
Fußgänger gesamt	1392	187	207	40
Querende Fußgänger	125	37	34	9
Fußgänger Längsrichtung	23	5	5	2
KFZ-Verkehr	634	60	202	31
Radfahrer Längsrichtung	98	14	20	6

*Ausfall der Aufnahmen ab 18:09. (technischer Defekt)

Tab.6: Relevante Erhebungsdaten Schopenhauerstraße

4.3.3 Beurteilung nach den Kriterien der RVS Arbeitspapier 27

KRITERIUM	WERKTAG	FEIERTAG
QUERENDE FG (SPITZENSTUNDE)	25-49 Begegnungszone möglich, wenn das Verhältnis querender Fußgänger und Radfahrer zu KFZ in der Spitzenstunde mindestens 10% beträgt.	0-24 Begegnungszone nicht sinnvoll
ANWESENHEITSQUOTE 20%	✓	✓
(FG+RF) / KFZ > 10%	✗	✓
MAX. 1000 KFZ/24H	✓	✓
SCHWELASTVERKEHR <50 LKW/H	✓	✓
FLÄCHIGER QUERUNGSBEDARF	✗	✗

Tab.7: Beurteilung nach RVS

4.3.4 Fazit

Die Statistik in der Schopenhauerstraße wird maßgeblich von den Schülerinnen beeinflusst. Zum Unterrichtsbeginn (zwischen 07:00-09:00) wird der Spitzenwert der Fußgänger erreicht. Die meisten Querungen finden auch in diesem Zeitrahmen statt. Nach 09:00 Uhr wurden kaum Querungen festgestellt.

4.4 Kettenbrückengasse

4.4.1 Lage und örtliche Gegebenheiten

Abb.17: Übersicht Begegnungszone Kettenbrückengasse [11]

Die Kettenbrückengasse stellt die Grenze zwischen dem 4. und 5. Wiener Gemeindebezirken dar. Die ca. 340 m lange Straße ist mit zahlreichen Geschäften, Lokalen und Schanigärten im ersten Blick ideal für eine Begegnungszone geeignet. In den Aufnahmen ist der Bereich zwischen der Rechten Wienzeile und Hausnummer 19 ersichtlich.

Abb.18: Kettenbrückengasse Ansicht Richtung Margaretengasse

Die Straße ist ausgenommen für Radfahrer eine Einbahn, mit einer Radspur und Parallelparkplätzen an beiden Seiten.

4.4.2 Auswertungen und Erhebungsdaten

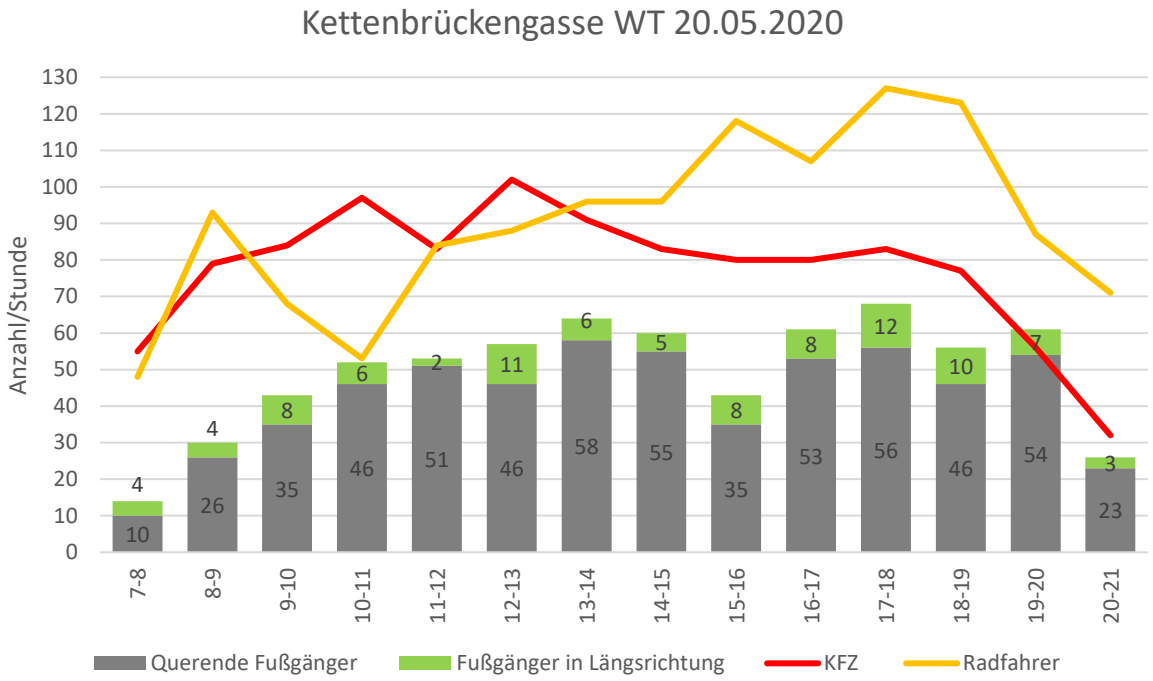


Abb.19: Auswertung Kettenbrückengasse Werktag 20.05.2020

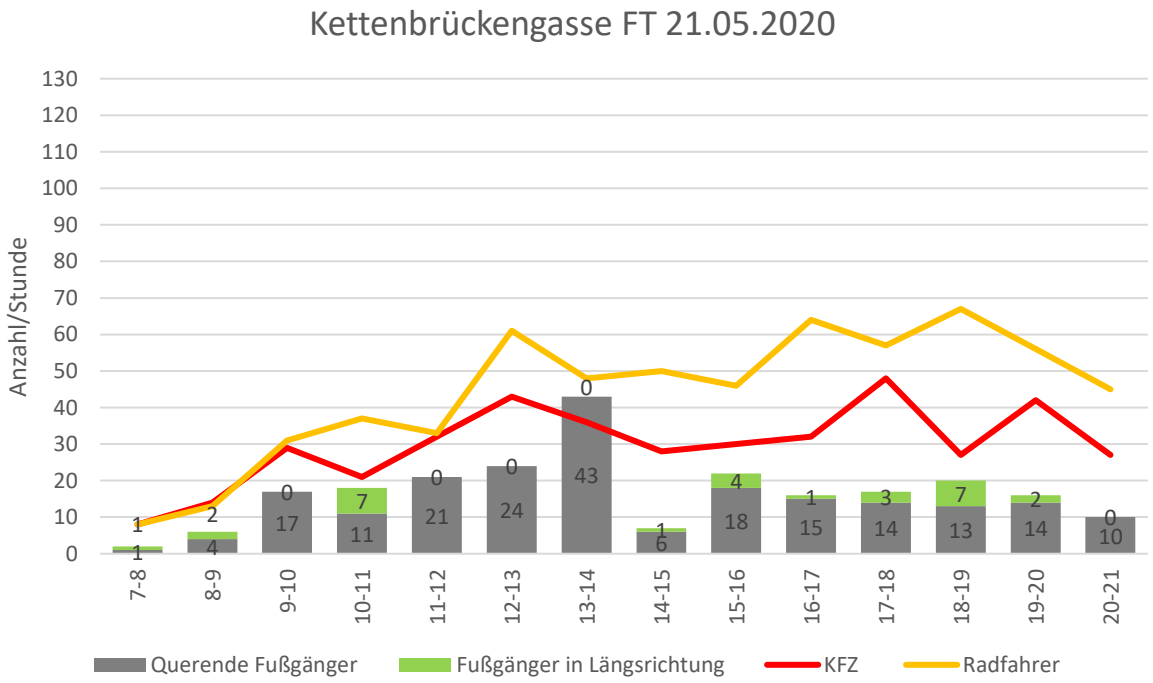


Abb.20: Auswertung Kettenbrückengasse Feiertag 21.05.2020

VERKEHRSTEILNEHMER	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE
	Werktag		Feier- bzw. Sonntag	
Fußgänger gesamt	4782	519	1965	203
Querende Fußgänger	594	58	211	43
Fußgänger Längsrichtung	94	12	28	7
KFZ-Verkehr	1082	102	417	48
Radfahrer Längsrichtung	1259	127	616	67

Tab.8: Relevante Erhebungsdaten Kettenbrückengasse

4.4.3 Beurteilung nach den Kriterien der RVS Arbeitspapier 27

KRITERIUM	WERKTAG	FEIERTAG
QUERENDE FG (SPITZENSTUNDE)	50-500 Begegnungszone möglich bis maximal 1000 KFZ/h.	25- 49 Begegnungszone möglich, wenn das Verhältnis querender Fußgänger und Radfahrer zu KFZ in der Spitzenstunde mindestens 10% beträgt.
ANWESENHEITSQUOTE 20%	✓	✓
(FG+RF) / KFZ > 10%	✓	✓
MAX. 1000 KFZ/24H	✗	✓
SCHWELASTVERKEHR <50 LKW/H	✓	✓
FLÄCHIGER QUERUNGSBEDARF	✓	✓

Tab.9: Beurteilung nach RVS

4.4.4 Fazit

Die Kettenbrückengasse wird aufgrund der zahlreichen Geschäfte von einer großen Anzahl an Fußgänger durchquert. Diese Einkaufsmöglichkeiten in der Erdgeschoßzone verleiten die Fußgänger zu zahlreichen Querungen über die gesamte Länge der Straße. Nach den RVS Kriterien ist jedoch aufgrund des zu hohen KFZ-Verkehrs eine gesonderte Eignungsprüfung erforderlich.

Der starke Verkehr in Längsrichtung durch KFZ sowie Radfahrer, aber auch die meist gefüllten Parkplätze erschweren den Fußgängern die Querungen.

4.5 Rechte Bahngasse

4.5.1 Lage und örtliche Gegebenheiten

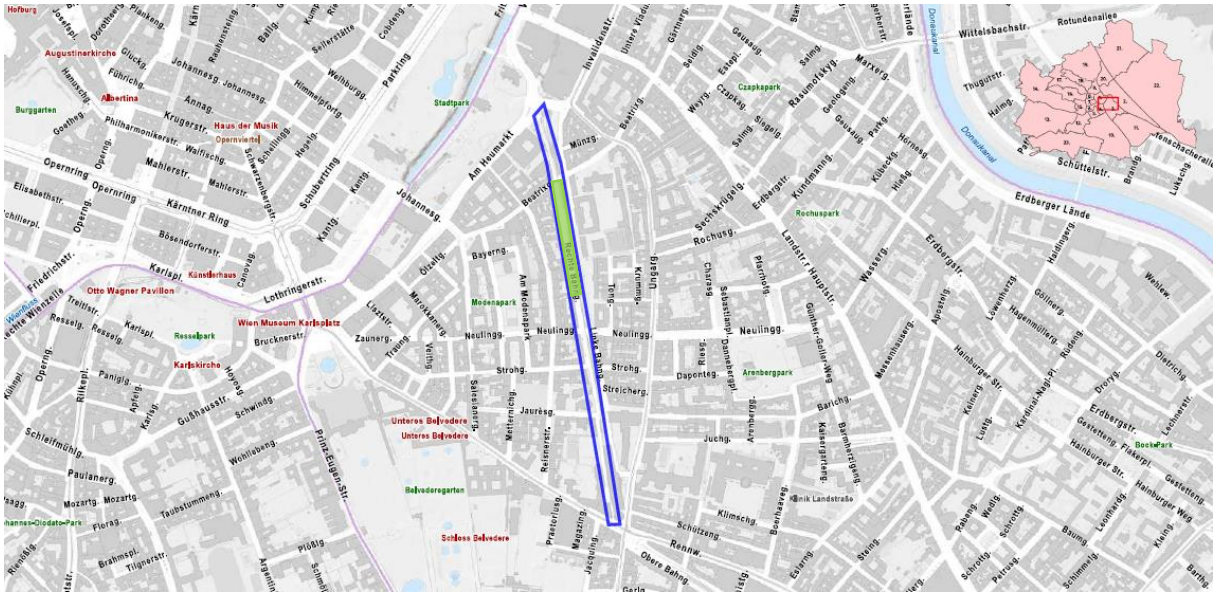


Abb.21: Übersicht Begegnungszone Rechte Bahngasse [11]

Die Rechte Bahngasse ist im dritten Wiener Gemeindebezirk und führt entlang den S-Bahn Gleisen vom Heumarkt bis zum Rennweg. Die Gasse ist eine Einbahn mit einer Radfahrerspur auf der rechten Straßenseite.

Aufgrund des fehlenden Gehsteiges für Fußgänger auf der rechten Seite, wird die Fahrbahn selten von Passanten gequert. Außerdem sind keine Geschäfte oder Lokale im betrachteten Abschnitt vorzufinden.

Abb.22: Ansicht Rechte Bahngasse in Fahrtrichtung

An beiden Fahrbahnrändern sind Parkplätze situiert.

4.5.2 Auswertungen und Erhebungsdaten

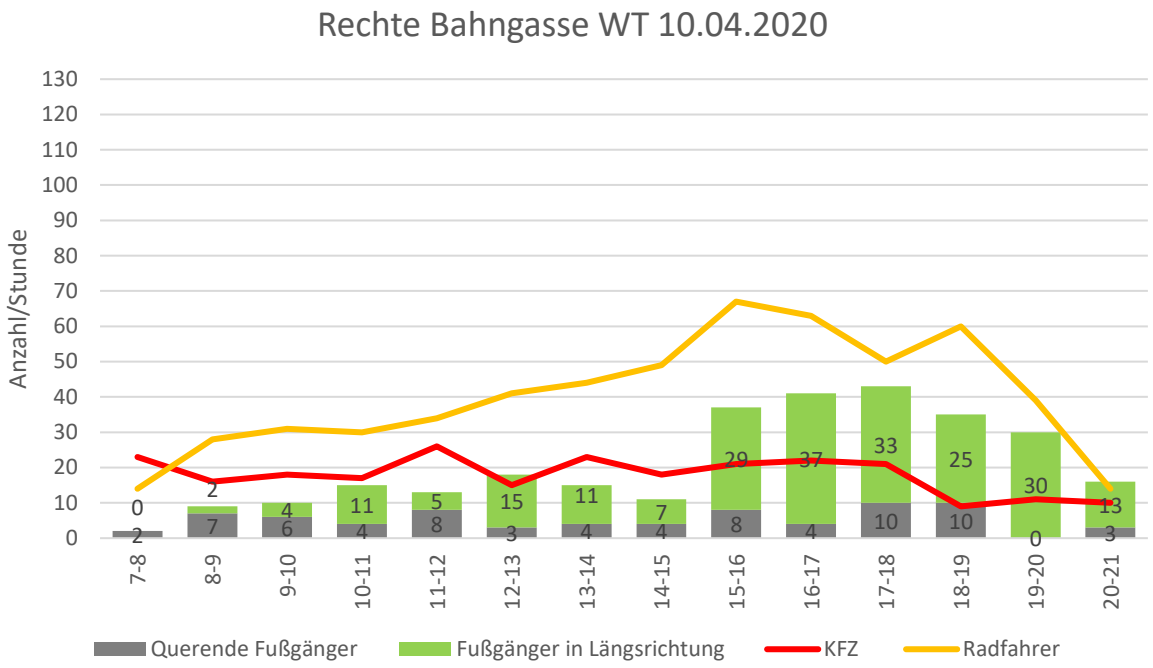


Abb.23: Auswertung Rechte Bahngasse Werktag 10.04.2020

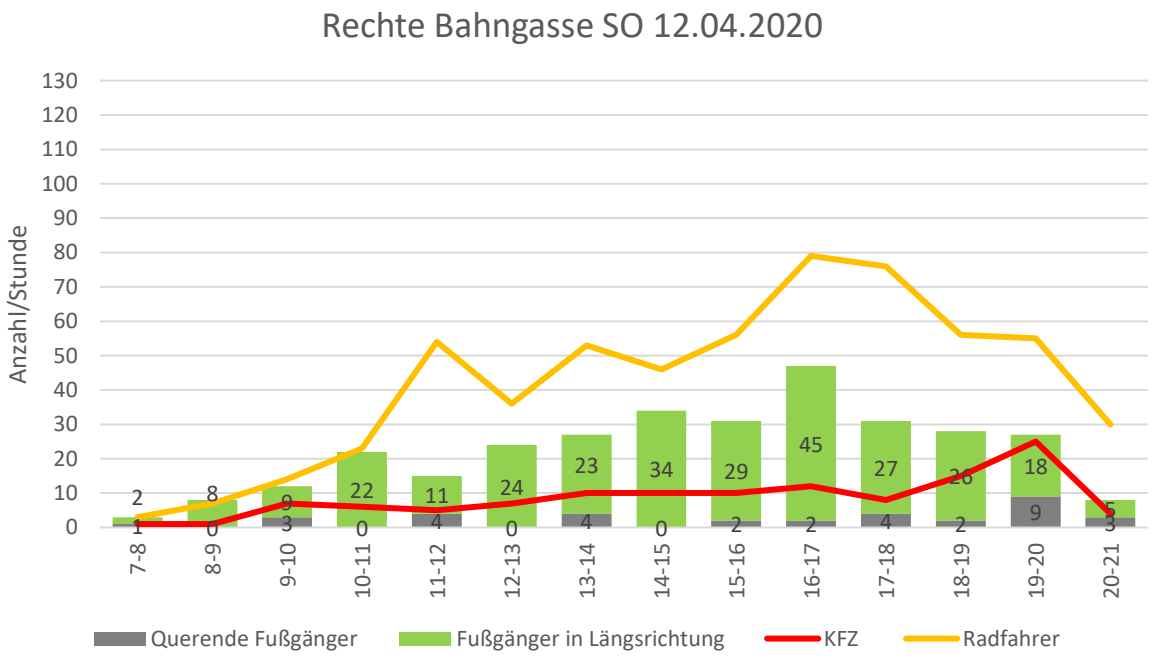


Abb.24: Auswertung Rechte Bahngasse Sonntag, 12.04.2020

VERKEHRSTEILNEHMER	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE	ANZAHL/14H	ANZAHL IN SPITZENSTUNDE
	Werktag		Feier- bzw. Sonntag	
Fußgänger gesamt	963	128	1056	130
Querende Fußgänger	73	10	34	9
Fußgänger Längsrichtung	222	37	283	45
KFZ-Verkehr	250	26	121	25
Radfahrer Längsrichtung	564	67	588	79

Tab.10: Relevante Erhebungsdaten Rechte Bahngasse

4.5.3 Beurteilung nach den Kriterien der RVS Arbeitspapier 27

KRITERIUM	WERKTAG	FEIERTAG
QUERENDE FG (SPITZENSTUNDE)	0-24 Begegnungszone nicht sinnvoll	0-24 Begegnungszone nicht sinnvoll
ANWESENHEITSQUOTE 20%	✓	✓
(FG+RF) / KFZ > 10%	✓	✓
MAX. 1000 KFZ/24H	✓	✓
SCHWELASTVERKEHR <50 LKW/H	✓	✓
FLÄCHIGER QUERUNGSBEDARF	✗	✗

Tab.11: Beurteilung nach RVS

4.5.4 Fazit

Bei einer Beurteilung der temporären Begegnungszone in der Rechten Bahngasse nach den Kriterien der RVS, ist diese aufgrund der geringen Querungen nicht sinnvoll. Jedoch werden bei der Beurteilung die Anzahl der Fußgänger in Längsrichtung nicht berücksichtigt.

Dieser Anteil ist der Größte der betrachteten Begegnungszonen. Dieser Umstand kann mit der geringen Anzahl an Kraftfahrzeugen verknüpft werden.

5 Vergleichende Ergebnisse

5.1 Relevante Verkehrsstärken

	Schaumburgergasse		Hasnerstraße		Schopenhauerstraße		Kettenbrückengasse		Rechtebahngasse	
	WT	FT	WT	FT	WT	FT	WT	FT	WT	FT
FG gesamt	2971	1034	1455	1292	1392	207	4782	1965	963	1056
querende FG	641	150	104	80	125	34	594	211	73	34
FG in Längsrichtung	117	69	203	300	23	5	94	28	222	283
Radfahrer	243	137	1661	1909	98	20	1259	616	564	588
KFZ	615	241	970	330	634	202	1082	417	250	121
Anteil querende	21,58%	14,51%	7,15%	6,19%	8,98%	16,43%	12,42%	10,74%	7,58%	3,22%
Anteil Längs	3,94%	6,67%	13,95%	23,22%	1,65%	2,42%	1,97%	1,42%	23,05%	26,80%

Tab.12: Relevante Verkehrsstärken im Vergleich

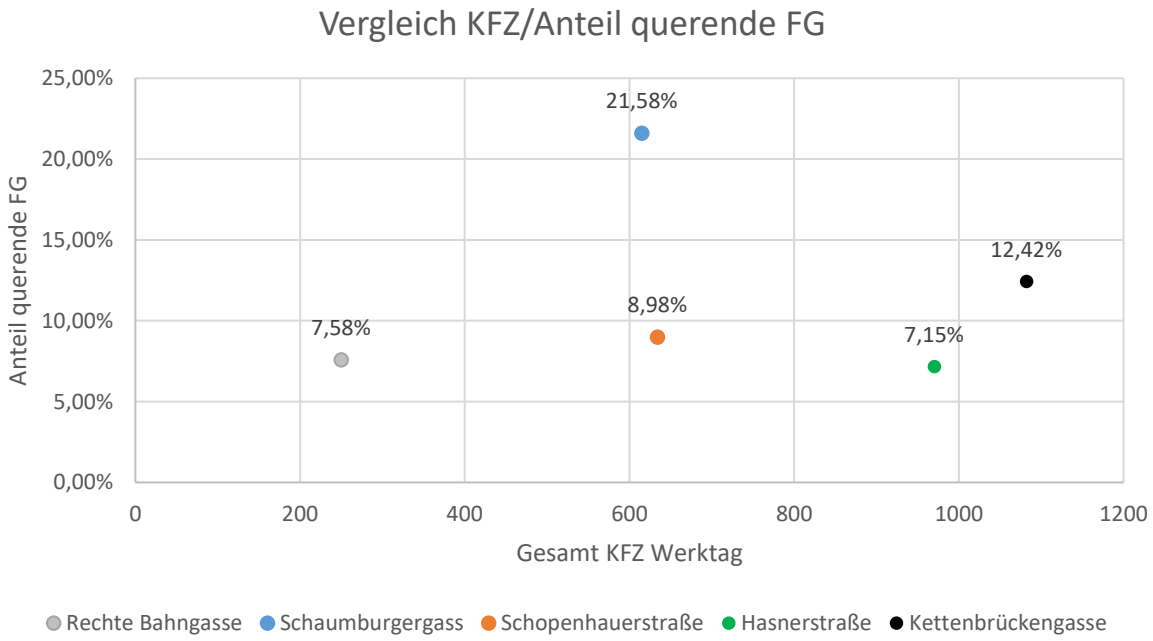


Abb. 25: Korrelation Anteil der querende FG und motorisierter Individualverkehr an Werktagen

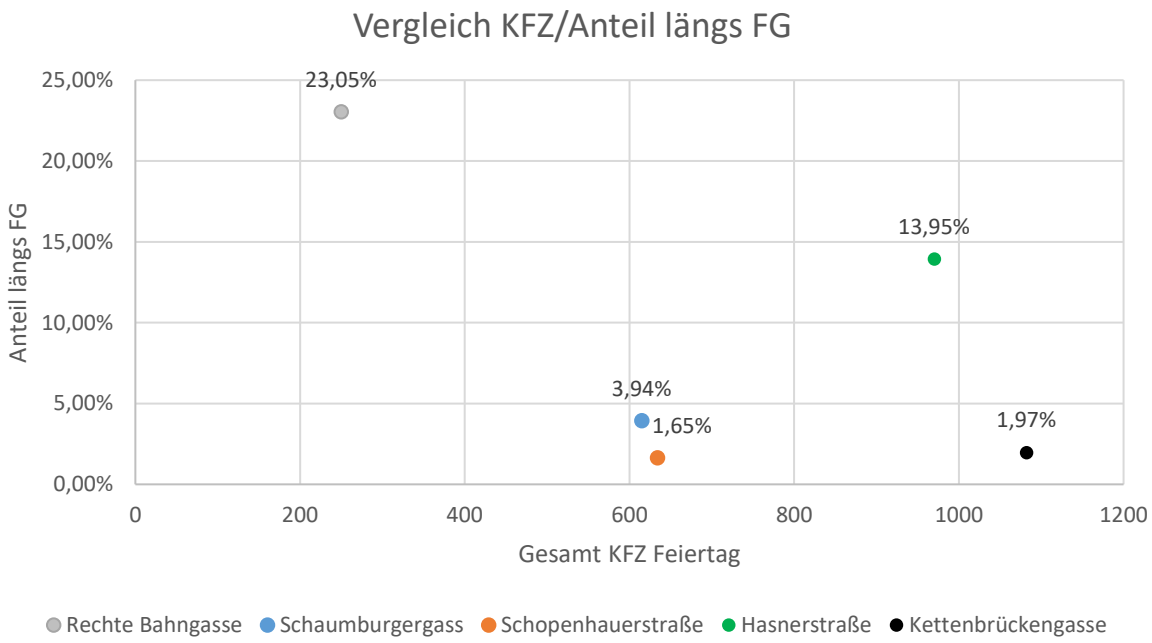


Abb. 26: Korrelation Anteil der querende FG und motorisierter Individualverkehr am Sonn- bzw. Feiertag

6 Schlussfolgerung

Der Vergleich und die Beurteilung der temporären Begegnungszonen gestalten sich aufgrund der vorliegenden Bewertungskriterien als schwierig. Die untersuchten Zonen weisen erhebliche Unterschiede auf. Unterschiedliche Straßenquerschnitte, Nutzungen in der Erdgeschosszone und Radfahrspuren beeinflussen das Verhalten der Fußgänger stark und erschweren einen sinnvollen Vergleich.

Die standardisierten Merkmale einer Begegnungszone, wie Verkehrszeichen, Ausstattungselemente und Oberflächengestaltung, fehlen und sind für die verschiedenen Teilnehmer nicht erkennbar. Ein weiterer Einflussfaktor sind die Parkplätze, die wie eine Barriere die Fahrbahn vom Gehsteig trennen. Die Parkplätze stellen eine Sichtbehinderung für die Verkehrsteilnehmer dar und vermindern somit die Verkehrssicherheit. Weiters wird dadurch das flächige Queren für Fußgänger erschwert. Diese Parameter könnten das Verhalten der Teilnehmer beeinflussen und den beabsichtigten Effekt der Begegnungszonen beeinträchtigen. Aufgrund fehlender Vergleichsdaten lässt sich jedoch keine Aussage über die Akzeptanz der Begegnungszonen treffen. Mit den vorliegenden Daten ist lediglich ein Vergleich der verschiedenen Zonen möglich.
Dies wird deutlich am Beispiel der Rechten-Bahn-Gasse. Obwohl das Verkehrsaufkommen motorisierter Fahrzeuge sehr gering ist, ist auch der Anteil der Fußgänger, die die Straße überqueren, sehr gering. Dies könnte mit der geplanten Nutzung der Erdgeschosszone in Verbindung stehen. Der Anteil der Fußgänger auf der Fahrbahn ist im Vergleich zu den anderen temporären Begegnungszonen jedoch deutlich höher, was für die Implementierung einer Begegnungszone spricht. Gemäß den Beurteilungskriterien der Richtlinien für Verkehrssicherheit (RVS) ist jedoch aufgrund der geringen Anzahl von Fußgängerquerungen eine Begegnungszone nicht sinnvoll. Aus dem Vergleich der Verkehrsstärken gemäß Tabelle 12 lässt sich kein Zusammenhang zwischen der Anzahl der Kraftfahrzeuge (KFZ-Stärke) und den Fußgängerquerungen ableiten. Die Abbildungen 25 und 26 verdeutlichen die fehlende Korrelation zwischen Fußgängerquerungen bzw. der Nutzung der Fahrbahn in Längsrichtung und der Anzahl der Kraftfahrzeuge.

Insgesamt lässt sich sagen, dass die vorliegenden Daten zwar einen Vergleich der verschiedenen Zonen ermöglichen, aber aufgrund der fehlenden charakteristischen Eigenschaften einer Begegnungszone keine umfassende Beurteilung zulassen. Es ist wichtig, weitere Untersuchungen

durchzuführen und mehr Daten zu sammeln, um eine fundierte Meinung über die Wirksamkeit und Akzeptanz dieser temporären Begegnungszonen zu bilden.

Literaturverzeichnis

[1] Vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH, https://www.wienzufuss.at/tipps-und-regeln/begegnungszone/

[2] Vgl. Bad architects group, SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland, 2012

[3] Vgl. Walk-space.at – der Österreichische Verein für FußgängerInnen, http://www.begegnungszonen.or.at/bezo.php?sort=Gemeinde_ASC

[4] Vgl. Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013, §76

[5] Von Gigillo83 - Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 22.07.2014, Gemeinfrei, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=34152749

[6] Vgl. Kuratorium für Verkehrssicherheit - Sicher Leben. Band #13. Gegenüberstellung von Begegnungszonen bezüglich Verkehrssicherheitsparametern. Wien, 2018

[7] Begegnungszonen in Österreich; http://begegnungszonen.or.at/upload/img/Beginn%20der%20Begegnungszone%20H%C3%B6he%20Andreasgasse_MW_1_Foto.jpg

[8] Wiener Zeitung, Wien schafft temporäre Begegnungszonen, 2020 https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/2056968-Wien-schafft-temporaere-Begegnungszonen.html

[9] Die Grünen, https://www.wien.gruene.at/stadtplanung/mehr-platz-zum-rausgehen

[10] Vgl. RVS Arbeitspapier Nr.27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016)

[11] ViennaGIS, https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/

[12] Vgl. Daniel Böhm, Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2016 https://www.fahrrad-wien.at/2016/03/07/die-fahrradfreundliche-hasnerstrasse-wirkt/