

Evaluierung der CoVid 19-bedingten temporären Begegnungszonen und Straßenöffnungen

Bachelorarbeit WS23

Dogancan Tekin, 01425064

Abstract

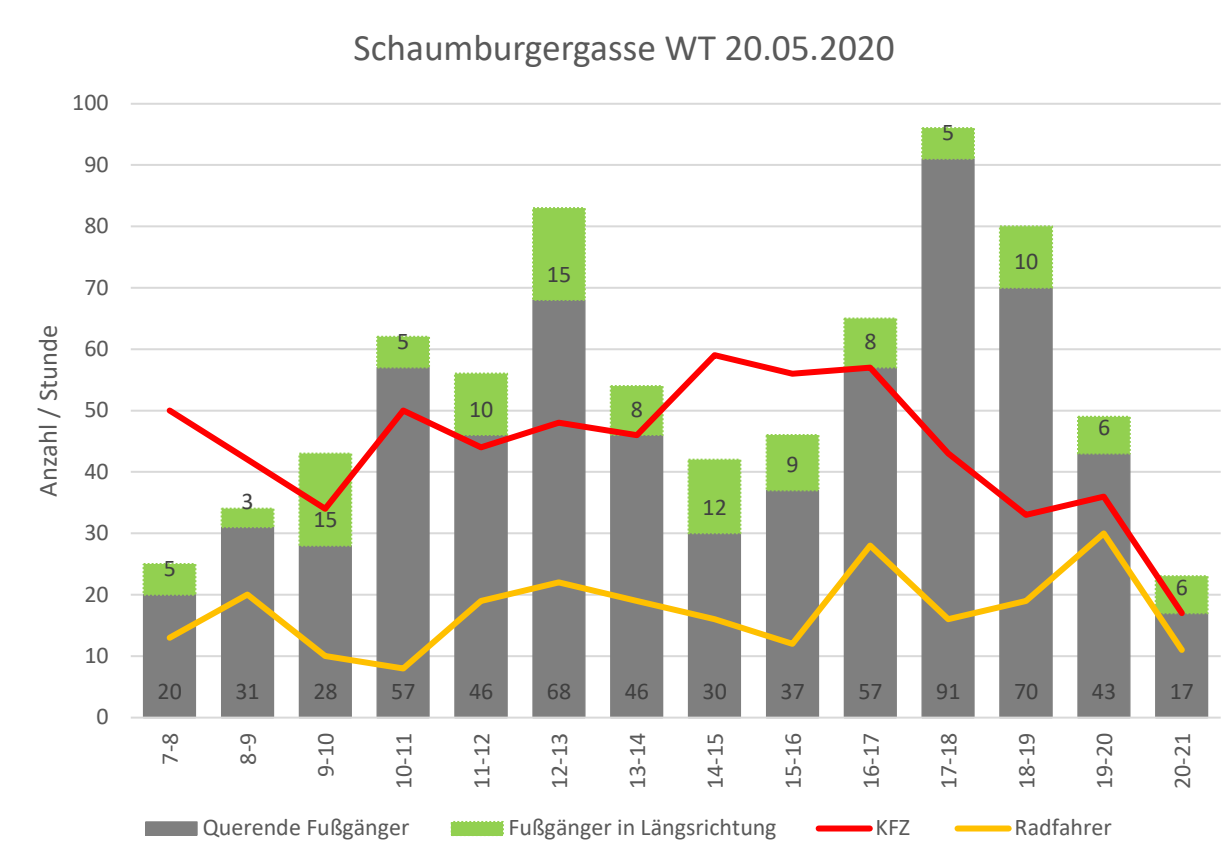
Im Rahmen dieser Arbeit werden ausgewählte temporäre Begegnungszonen analysiert und bewertet. Diese Zonen wurden während der CoVid-19 Pandemie im Jahr 2020 in Wien für eine begrenzte Zeit eingeführt. Die Öffnung der Zonen ohne architektonische Umgestaltungen und bevor gehenden Evaluierungen, bringt die Frage mit sich, inwieweit die Begegnungszone von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert wird. Zur Beurteilung werden in erster Linie die Kriterien verwendet, die im Arbeitspapier Nr. 27 der RVS angeführt sind.

Daten und Methoden

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

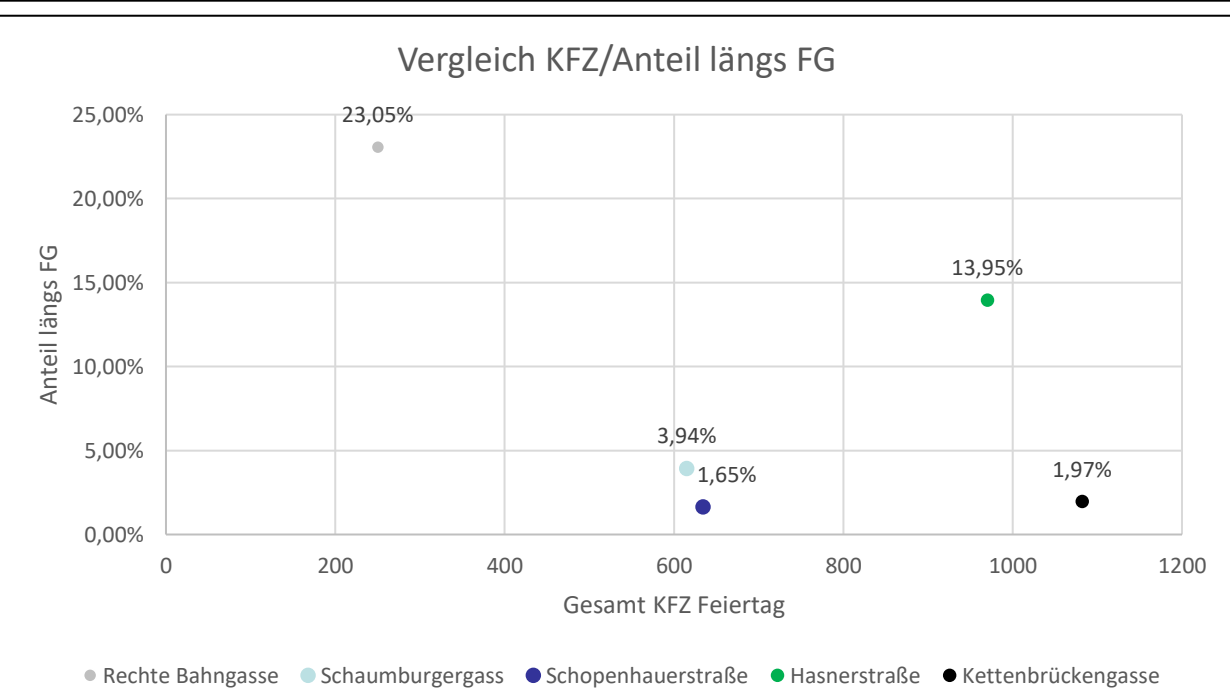
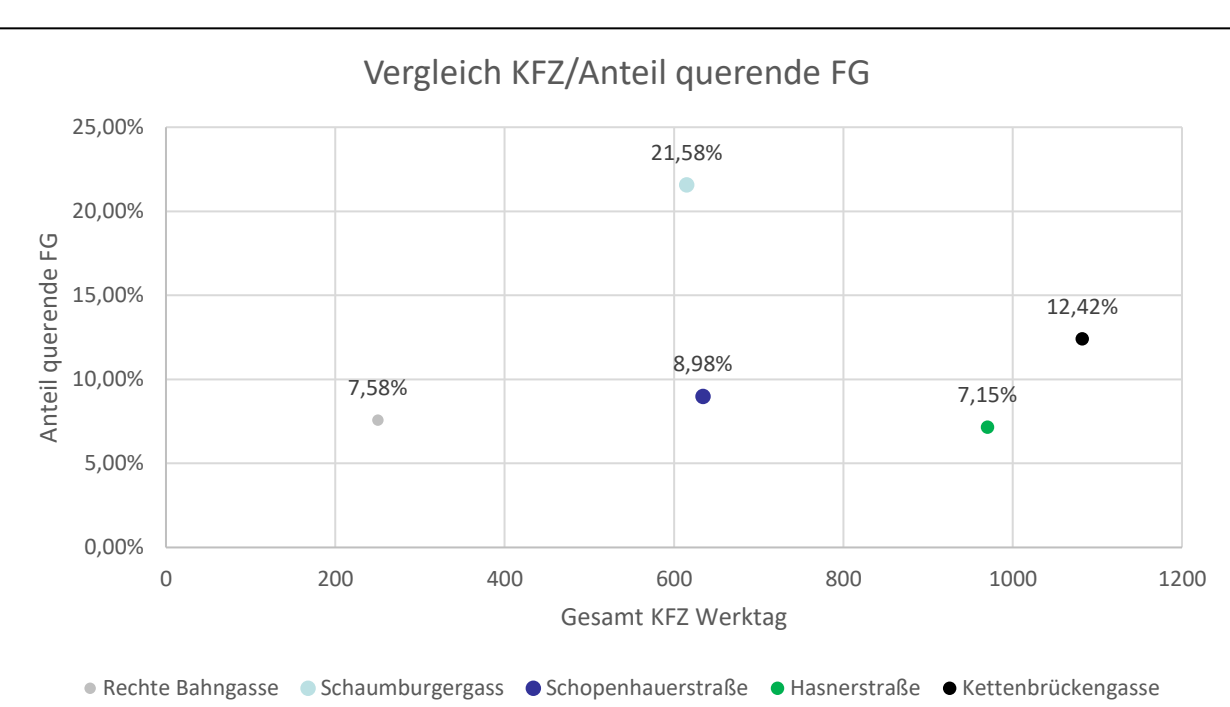
- 1030 Wien, Rechte Bahngasse 23
- 1040 Wien, Schaumburgerstraße (von Wiedner Hauptstraße bis Waltergasse)
- 1050 Wien, Kettenbrückengasse 23
- 1160 Wien, Hasnerstraße 15-25
- 1180 Wien, Schopenhauerstraße 49

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.



Ergebnisse

Die untersuchten Zonen unterscheiden sich stark voneinander. Verschiedene Straßenquerschnitte, Nutzungen in der Erdgeschosszone sowie Radfahrspuren beeinflussen das Verhalten der Fußgänger erheblich und erschweren einen sinnvollen Vergleich. Durch die fehlenden Verkehrszeichen, Ausstattungselemente und Oberflächengestaltung sind die standardisierten Merkmale einer Begegnungszone, 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 vorgesehenen Effekt der Begegnungszonen abmindern. Aus dem Vergleich der Verkehrsstärken kann kein Zusammenhang zwischen der KFZ-Stärke und der Querungen geschlossen werden. Die nicht vorhandene Korrelation zwischen Querungen bzw. Benutzung der Fahrbahn in Längsrichtung und der KFZ-Stärke kann aus den nebenstehenden Diagrammen deutlich herausgelesen werden.



Conclusio

Der Vergleich und die Beurteilung von den temporären Begegnungszonen ist mit den vorliegenden Bewertungskriterien schwer möglich. Ein Rückschluss auf die Akzeptanz der Begegnungszonen kann aufgrund fehlender Vergleichsdaten nicht geführt werden. Mit den vorliegenden Daten ist lediglich der Vergleich der verschiedenen Zonen möglich. Das Verhalten der Fußgänger wird durch mehrere Faktoren beeinflusst und nicht allein durch die Verkehrsstärke.