

VERKEHRSBERUHIGUNG IM COTTAGEVIERTEL

Problemanalyse und ableitbare Planungsmaßnahmen

Teil: WÄHRING

Beauftragt vom
Wiener Cottage Verein

Ao. Univ.-Prof. Dr. Thomas MACOUN
DI. Ulrich Leth

September 2009

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung/Vorgangsweise	3
2	Bestandsaufnahme	4
2.1	Kordonzählungen	4
2.2	Methodik	4
2.3	Darstellung der Zählpunkte vom Donnerstag, 23 April 2009	5
3	Problemanalyse und identifizierte Problembereiche	5
3.1	Allgemeines.....	5
3.2	Ausbildung von Durchgangsverkehrsachsen	6
3.4	Cottagegasse als Durchfahrtsachse	8
3.5	Anteile des Durchgangsverkehrs an den Erhebungspunkten	9
3.6	Querungsbeziehungen in Bereich Währing.....	10
3.7	Hasenauerstraße	11
4	Planungsüberlegungen.....	14
4.1	Grundlegende und aus der Erhebung ableitbare Planungsprinzipien.....	14
4.2	Planungsmaßnahmen im gesamten Cottageviertel.....	15
4.3	Teilbereich – Bezirk Währing	17

1 Aufgabenstellung/Vorgangsweise

Die verkehrlichen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte im Cottageviertel haben auf den Radialstraßen aber auch im untergeordneten Straßennetz zu erheblichen Verkehrsmengenzuwächsen unter anderem in den verkehrlichen Spitzenzeiten geführt. Auf Basis einer umfangreichen Bestandserhebung (in der Analyse auftragsgemäß beschränkt auf die Problematik der Durchgangsverkehrsströme) soll eine Quantifizierung sowohl der verkehrlichen Auswirkungen von Maßnahmen als auch der Verbesserungspotentiale in Bezug auf Umweltauswirkungen ermöglicht werden.

A Verkehrserhebungen und Datengrundlage:

Schaffung erforderlicher Grundlagen für die Quantifizierung der Indikatoren und Wirkungsanalyse der Maßnahmen.

- **Bestandserhebungen**

Der Punkt „Bestandserhebungen“ erfasst die grundlegenden Gegebenheiten wie Einbahnführungen etc. als Basis einer sachgemäßen Organisation der Zählstellen der Verkehrserhebung

- **Verkehrszählungen und Kordonerhebungen**

Der Punkt „Verkehrszählungen“ umfasst lediglich den motorisierten Individualverkehr. Der Punkt „Kordonerhebung“ stellt eine Kennzeichenerhebung zur Ermittlung der Durchgangsverkehrsströme (wie auch der Ziel-, Quell-, und teilweise auch der Binnenverkehrsströme) dar.

- Vorbereitung: detaillierte Organisation dieses Arbeitsschrittes, die Lieferung von Druckunterlagen, Formularen etc., sowie die Bereitstellung und Einschulung des Zählpersonals
- Durchführung der Erhebungen

B Datenauswertung und Analyse

- Die Auswertung des Datenmaterials erfolgt in diesem Arbeitsschritt
- Daran schließt sich die graphische Darstellung mit dem dazugehörigen technischen Bericht an.
- Auf der Basis der vorangegangenen Phasen erfolgt die Darstellung von Problembereichen sowie die Erarbeitung und Diskussion von Maßnahmen.

C Konzept zur Regelung der definierten Verkehrsprobleme

Die Erstellung von Planungsvorstellungen erfolgt auf Basis der bereits vorliegenden Problemanalyse. Die Planung konzentriert sich auftragsgemäß auf ein in sich schlüssiges Verkehrs(beruhigungs-)konzept und dessen fundierter Begründung.

D Detailplanung

In Rücksprache mit dem Verkehrsausschuss werden einzelne Variantendetails im Maßstab (M:250) durchgeplant und dargestellt.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Kordonzählungen

Die Kordonzählung (Kennzeichenerhebung) wurde – gekoppelt mit Verkehrserhebungen (Strichlisten) im übergeordneten Verkehrsnetz – am Donnerstag, 23. April 2009 in der Zeit zwischen 6:30 und 18:30 Uhr durchgeführt. Insgesamt waren 38 Studenten an 24 Erhebungspunkten im Einsatz.

In den Wochen danach wurden mehrere ergänzende Erhebungen durchgeführt:

- Verkehrszählungen in den Vormittagsstunden
 - Hasenauerstraße,
 - Kreuzungsbereich Cottagegasse/ Peter Jordan Straße
 - Gymnasiumstraße.
- Im Kreuzungsbereich Peter Jordan Straße/ Billrothstraße und Krottenbachstr./ Billrothstraße wurden Erhebungen bez. der Rückstaulängen bzw. Wartezeiten durchgeführt,
- Fahrzeiten und Verzögerungen auf verschiedenen alternativen Routen (zu verschiedenen Tageszeiten - aber vor allem in der Spitzenstunde) sowie
- Lärm - und Geschwindigkeitsmessungen (gesonderte Durchführung inkl. Verkehrsmengenzählung)

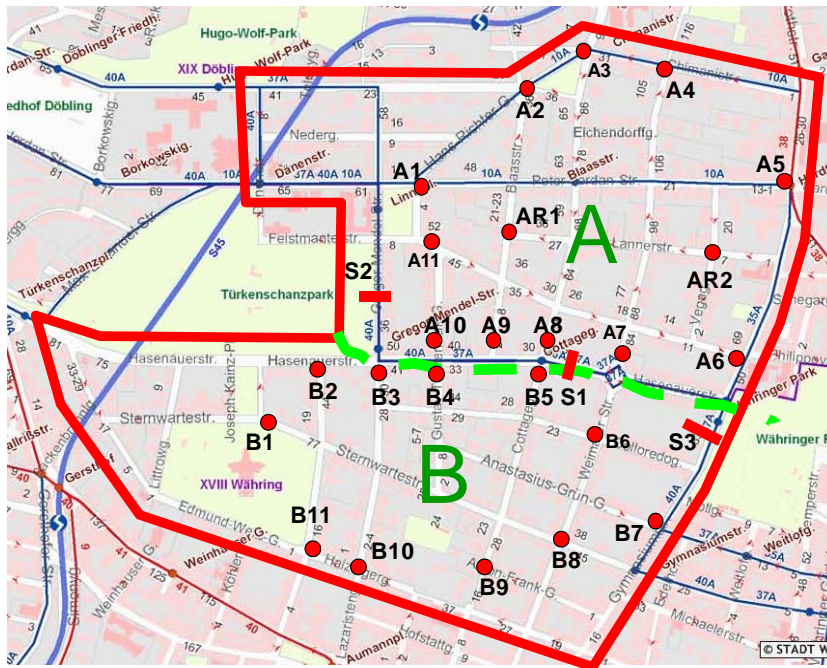
Eine Kordonzählung (Kennzeichenverfolgung) erfolgt durch - möglichst lückenlose - Erfassung und Identifizierung der Kraftfahrzeuge mittels Registrierung von Teilen der Kennzeichen.

Ziel der Kordonzählung (Kennzeichenverfolgung) ist die Erhebung der Quell-, Ziel-, und Durchgangsverkehrsströme im Cottageviertel. Auf Grund der speziellen Aufgabenstellung im Cottageviertel wurde die Kordonzählung nicht in Form einer „klassischen“ Kordonzählung für das gesamte Cottagegebiet durchgeführt, sondern der Bereich in zwei Verkehrszellen geteilt.

2.2 Methodik

Bei dieser Zählart werden im 5-Minuten-Rhythmus Teile der Kennzeichen aller Kraftfahrzeuge richtungsgetreunt notiert, wobei nach Fahrzeugarten unterschieden wird.

2.3 Darstellung der Zählpunkte vom Donnerstag, 23 April 2009



3 Problemanalyse und identifizierte Problembereiche

3.1 Allgemeines

Die Problemanalyse beschränkt sich auftragsgemäß auf die Problematik der Durchfahrtsverkehrsströme und deren Auswirkungen.

Durchgangsverkehr entsteht durch – gegenüber alternativen Routenführungen – attraktivere (Zeit, Bequemlichkeit) Wegeführungen.

Der Anteil von Durchgangsverkehrsanteilen ist von der Größe der Verkehrszelle abhängig da er im Vergleich zu den Quell-, Ziel-, und Binnenverkehrsströmen bei kleineren Verkehrszellen an Bedeutung gewinnt,

Im Zuge der Erhebung und Analyse des Cottageviertels wurde aus systematischen Gründen, aber auch um der Tatsache der Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Bezirken Rechnung zu tragen eine Trennung des Untersuchungsgebietes in zwei Verkehrszellen durchgeführt. Auf Basis dieser Trennung ist eine präzisere Verfolgung der Fahrzeugströme möglich.

Durch das Cottageviertel führen hochrangige Radialstraßen (= Richtung Stadtzentrum bzw. Stadtauswärts führend) wie die Peter-Jordan Straße und die Hasenauerstraße. Eine weitere Radialstraße stellt die – außerhalb des definierten Bereiches des Cottageviertels führende - Krottenbachstraße dar, die mit ihrem Ausbauzustand für höhere Verkehrsmengen ausgelegt ist.

3.2 Ausbildung von Durchgangsverkehrsachsen

Die Auswertung der Kennzeichenerhebung hat deutliche Unterschiede der Anteile von Durchgangsverkehrsströmen an den Verkehrsmengen ergeben. (Anm: definierte Durchgangsverkehrsströme orientieren sich an der einzelnen Verkehrszelle - A oder B).

An den Zählstellen zeigten sich stark unterschiedliche Anteile von Durchgangsverkehrströmen die in der Folge Durchgangsverkehrsachsen zugeordnet werden konnten.

Diese Durchgangsverkehrsachsen weisen auch meist höhere Verkehrsmengen auf als das restliche Straßennetz.

Eine signifikant höhere Verkehrsmenge weist der Straßenzug der **Peter-Jordan Straße** auf. Hier liegt der Durchgangsverkehrsanteil bei über 60%.

Ebenfalls über 60% Durchgangsverkehrsanteil bei hohen Verkehrsmengen weist die **Cottagegasse** (Zufahrt über den Zählpunkt A3) auf.

Im radialen Straßennetz zeigen sich deutlich ausgeprägte Morgenspitzenstunden die durch Arbeitsverkehre bewirkt werden. Grundsätzlich kann bereits an Hand der Tagesganglinie (mit ausgeprägter Morgenspitze) von Arbeitsplatzverkehr und in der Folge von Durchgangsverkehr ausgegangen werden.

Auf Grund der Erhebungsergebnisse lassen sich mehrere Durchgangsverkehrsachsen identifizieren die in der Verkehrszelle A Anteile von bis zu 60% aufweisen. In der Verkehrszelle B betragen die Durchgangsverkehrsanteile bis zu 75% (allerdings von einer geringeren Gesamtverkehrsmenge und Streckenlänge in der Verkehrszelle ausgehend).

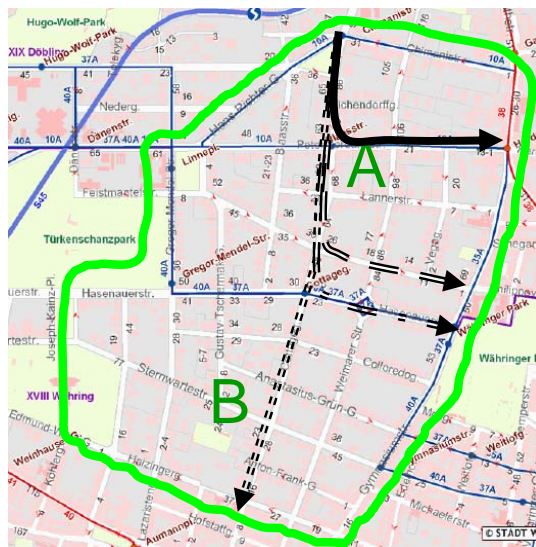
Neben der bereits genannten Cottagegasse, die auch in ihrer Fortführung südlich der Hasenauerstraße hohe Durchgangsverkehrsanteile aufweist sind selbstverständlich die Peter-Jordan Straße und Hasenauerstraße mit Durchgangsverkehrsströmen in der Morgenspitze belastet.



Die am stärksten befahrenen Durchgangsverkehrsachsen (durch Wohngebiet) der Verkehrszelle B sind keine radialen sondern Achsen mit ausgeprägter Nord - Süd Richtung. Eine

(Linksabbieger) aus der Billrothstraße in die Harthgasse. Im potentiellen Aufstellbereich des Linksabbiegers befindet sich die Haltestelle Hardtgasse (Linie 38). Die Möglichkeit eines Linksabbiegers aus der Billrothstraße ist daher nicht gegeben.

Die Ziele des morgendlichen Arbeitsplatzverkehrs liegen mehrheitlich in Richtung Stadtzentrum sowie Richtung Währing. Sukzessive finden in Folge der Überlastung des oben genannten Kreuzungsbereiches weitere Verdrängungen durch das Cottageviertel statt. Als Verteiler – durch das gesamte Cottageviertel - fungiert hier die Cottagegasse. Die Probleme in der Peter-Jordanstraße führen zu Verdrängungsprozessen in die Felix-Mottl Straße dann in die Hasenauerstraße. Es lassen sich in der Folge auch Verkehrsströme nachweisen die das gesamte Cottageviertel Richtung Währing durchqueren. An der Einmündung der Cottagegasse in die Heizingerstraße wurden noch immer mehr als 10% der – aus Richtung Krottenbachstraße kommenden - in die Cottagegasse einfahrenden - Fahrzeuge identifiziert.



3.4 Cottagegasse als Durchfahrtsachse

Die Cottagegasse bietet eine attraktive Durchfahrtsgelegenheit in Nord-Süd Richtung durch das gesamte Cottageviertel.

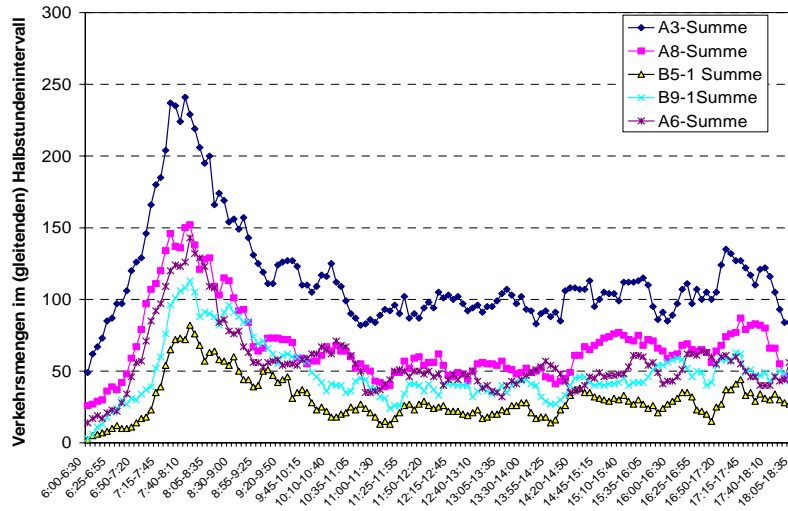


Die Ergebnisse der Kordonenerhebung zeigen die - oben dargestellten - Zusammenhänge sowohl des Durchgangsverkehrs in der Cottagegasse als auch die der Verdrängung der radialen Ströme auf die Peter-Jordanstraße, die Felix Mottl Gasse und die Hasenauerstraße bis zur Durchfahrt durch das gesamte Planungsgebiet.

Rund zwei Drittel (62,4%) des in die Cottagegasse einfahrenden Verkehrs fährt bis zur Peter Jordan Straße, 39,6% (der Ausgangsverkehrsmenge) fahren weiter bis zur Felix Mottl Gasse,

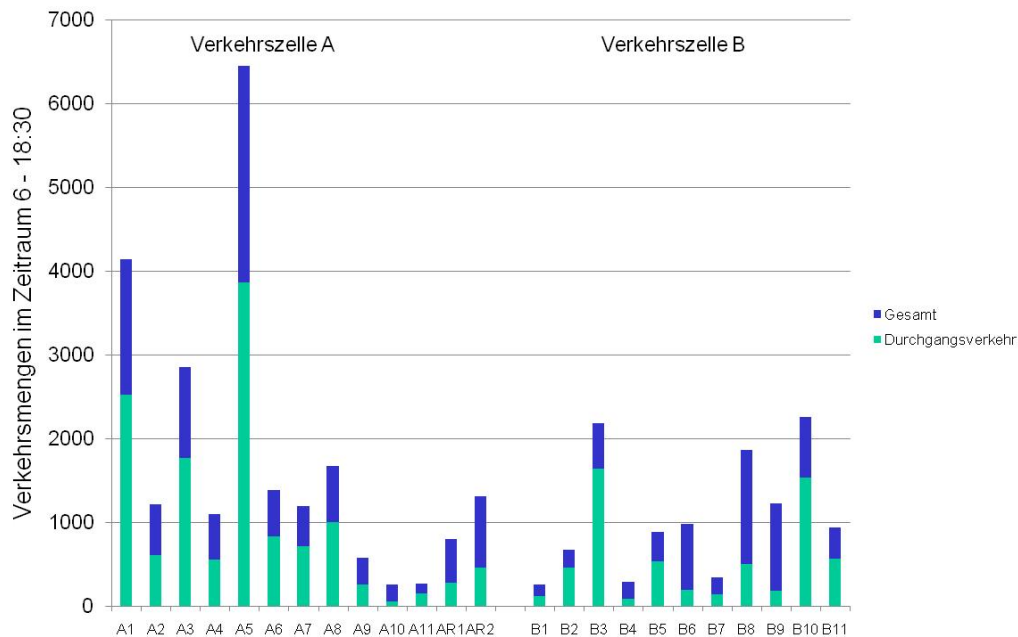
immerhin rund ein Drittel (35,1%) bis zur Hasenauerstraße. 10% queren wie bereits gesagt das gesamte Planungsgebiet.

An den Zählstellen zeigt sich für die radial stadteinwärts führenden und die in Folge verdrängten Verkehrsmengen ein charakteristischer Tagesgang. Gleichzeitig zeigen sich abnehmende Gesamtverkehrsmengen bei den einzelnen Zählpunkten (A3 = Cottagegasse Einfahrt, A8= Ausfahrt Kreuzung Hasenauerstraße, B5= Einfahrt von Hasenauerstraße in südlichen Bereich, B9 =Einmündung Heizergasse).



3.5 Anteile des Durchgangsverkehrs an den Erhebungspunkten

Wie die Darstellung (unten) zeigt weisen die Erhebungspunkte der Zufahrten zu den Bereichen Döbling (A) und Währing (B) sowohl deutlich unterschiedliche Gesamtbelastungen als auch unterschiedliche Durchgangsverkehrsanteile auf. Die stärksten Gesamtbelastungen finden sich in der Peter Jordan Straße (A1 und A5).



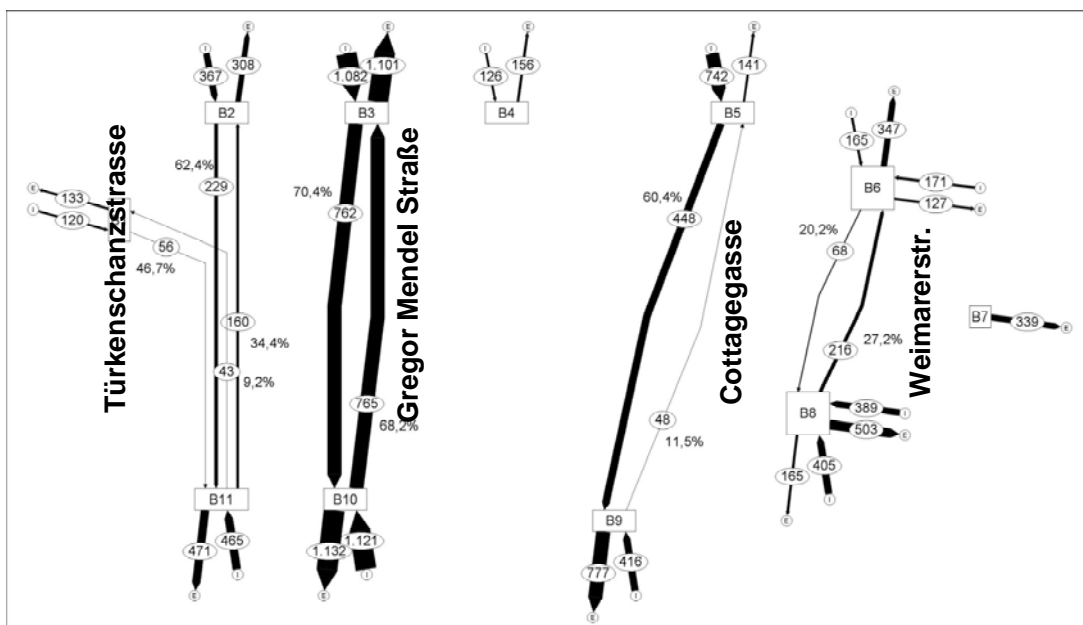
Zählpunktsbezeichnungen: siehe 1.Graphik, Kap 2.3: Darstellung der Zählpunkte

In der Ausfahrt zur Billrothstraße finden sich Durchgangsverkehrsanteile von 60-65% die sich überwiegend aus „reinem“ Durchgangsverkehr der Peter Jordan Straße und den Durchgangsverkehrströmen der Cottagegasse zusammensetzen.

Neben der Peter Jordan Straße weist bereits die Cottagegasse die höchsten Verkehrsmengen auf. In der Morgenspitze liegen die Verkehrsmengen der Cottagegasse (A3) sogar über den Verkehrsmengen der Zufahrt Peter Jordan Straße vom Linneplatz (A1) aus.

3.6 Querungsbeziehungen in Bereich Währing

Die Querungsbeziehungen durch den Planungsteil Währing beschränken sich auf die Straßenzüge Türkenschanzstraße, Gregor Mendel Straße und Cottagegasse. In der Türkenschanzstraße liegt in der Fahrtrichtung Währinger Hauptstraße ein hoher Durchgangsverkehrsanteil vor was durch die Linksabbiegespur in der Hasenauerstraße bewirkt wird. Insgesamt sind die Verkehrsmengen in dieser Relation geringer als zum Beispiel in der Cottagegasse. In der Gegenrichtung sind die Verkehrsströme mengenmäßig und in Bezug auf den Durchgangsverkehrsanteil geringer belastet. Hier gibt es attraktivere alternative Routenführungen.



Die einzige stärker belastete (allerdings nur rund ein Siebtel der Hasenauerstraße) Streckenführung mit Durchgangsverkehrsanteilen von 68% bis 75% stellt die Gregor Mendel Straße dar.

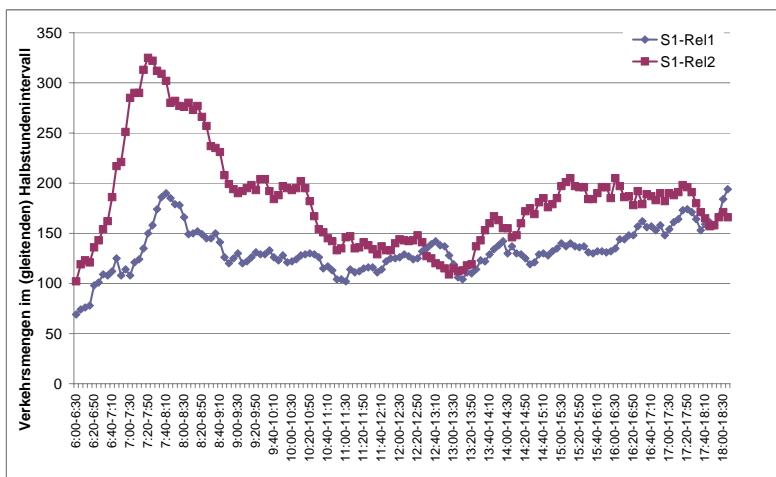
Im Bereich Währing weist die Gregor Mendel Straße (B3, B10) die mit Abstand höchsten Verkehrswerte auf. Diese liegen aber immer noch deutlich unter den Werten der Einfahrt Cottagegasse. Die Durchgangsverkehrsanteile liegen bei 68 bis 75% und sind damit höher als in der Cottagegasse.

Bei den dargestellten Verkehrsmengen des Zählpunktes B8 handelt es sich um Kreuzungssummen (zweier Relationen) einer Kreuzung mitten in der Zählzelle. Der Durchgangsverkehrsanteil liegt bei lediglich 25%.

Die Türkenschanzstraße liegt mengenmäßig im Bereich z.B des Währinger Abschnittes der Cottagegasse allerdings mit höherem Durchgangsverkehrsanteil. Die im Währinger Teil der Cottagegasse angewendeten Gestaltungsprinzipien können problemlos angewendet werden.

3.7 Hasenauerstraße

Die Verkehrszählungen in der Hasenauerstraße zeigen in den Morgenstunden für beide Fahrtrichtungen stark unterschiedliche Verkehrsbelastungen. Wie alle radial Stadteinwärts führenden Straßen weist auch die Hasenauerstraße auf dieser Relation (Relation 2) eine ausgeprägte Morgenspitze auf (über 300 Kfz im Halbstundenintervall)



Relation 1: Stadtauswärts	
7-9	593
6-12	1496
6 - 18:30	3351
Relation 2: Stadteinwärts	
7-9	1110
6-12	2387
6 - 18:30	4567

Insgesamt fuhren in der Kategorie Busse/Lkw zwischen 6 und 12 Uhr 249 Fahrzeuge, 179 davon waren Linienbusse der Linien 37A und 40A (d.s. rund 72%).

Die Hasenauerstraße weist mit rund 8000 Kfz im Zählzeitraum 6 bis 18:30 mit der Peter Jordanstraße (in unteren Teil) vergleichbare Verkehrsmengen auf. Die Auslastungen der Teilabschnitte sind zwischen den Kreuzungsbereichen mit Gregor Mendelstraße und Gymnasiumsstraße weitgehend gleich.

Schätzt man den DTV mit dem 10-fachen der Spitzenstunde ergibt sich rechnerisch für die Gymnasiumsstraße ein DTV von rund 12.300 Kfz, für die Hasenauerstraße von 9.400 DTV. Die Peter Jordan Straße weist 6.900 Kfz auf. Die Gregor Mendel Straße weist rund 5100 Kfz auf und liegt damit um rund 16% über den Verkehrsmengen der Cottagegasse (Zählpunkt A3, 4.400 Kfz, Einbahn) und Peter Jordan Straßen (Zählpunkt A1, 4.300 Kfz)

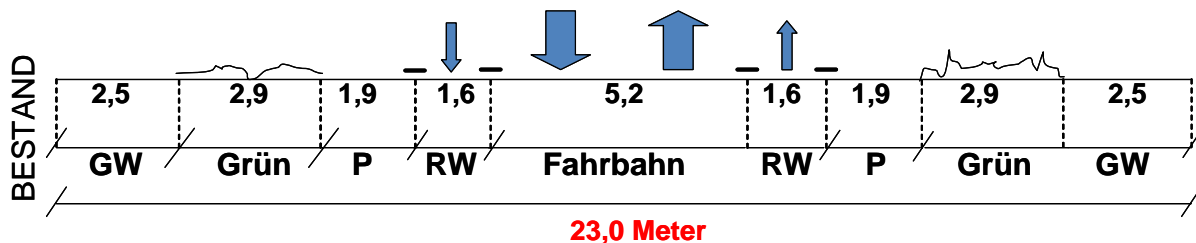
Aus dem Verhältnis zwischen zufahrendem Verkehr (auf der Hasenauerstraße) und Zufahrendem Verkehr aus den Nebenstraßen sowie abfahrendem Verkehr (auf der Hasenauerstraße) und abfahrendem Verkehr in das Nebenstraßennetz lässt sich ein Durchgangsverkehrsanteil im Bereich der Hasenauerstraße von rund 62% bis 65% ableiten.

Insgesamt fuhren in der Kategorie Busse/Lkw zwischen 6 und 12 Uhr 249 Fahrzeuge, 179 davon waren Linienbusse der Linien 37A und 40A (d.s. rund 72%).

Die durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen zeigten ein durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau von 35,5 km/h. Der 85% Wert lag bei 43,1 km/h der Maximalwert bei 54 km/h.

Die Geschwindigkeitsmessungen wurden begleitend zu den Lärmmessungen am 18.06.2009 durchgeführt. Diese Messungen wurden im Halbstundenintervall 9:45 bis 10:15 durchgeführt. Der energieäquivalente Dauerschallpegel (Leq) lag bei 68,2 dB. Der Maximalpegel bei 88,2 dB, der Minimalpegel bei 41 dB. In Wohngebieten liegt nach der ÖNORM S 5021 der Grenzwert (Leq) bei 50 dB. 70 dB (=+20 dB) bedeutet demgegenüber eine Vervierfachung des Lärms.

Die Hasenauerstraße weist zwischen den Grundstücksgrenzen eine Breite von 23 Metern auf. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,2 Meter. Daneben liegen Radwegstreifen (ohne bauliche Trennung) mit je 1,6 Metern.



Der gegebene Querschnitt liegt unter den Querschnitten der RVS 03.04.12¹ (Tab. 9).

: Breite des Verkehrsraumes für den fließenden Fahrzeugverkehr (= Breite der Fahrfläche) in ein- und zweistreifigen Straßen, Breiten ohne Kurvenzuschläge (In der Regel ist für Bundesstraßen im Ortsgebiet mit zweistreifiger Fahrbahn eine Breite von 6,50 m vorzusehen)

	Breite in m bei zulässiger Höchst- bzw. Begegnungsgeschwindigkeit km/h			
	≤ 10	≤ 30	≤ 50	≤ 80
Einzelfahrzeuge				
Pkw	2,00	2,25	2,40	2,60
Lieferwagen, Kleinlaster	2,35	2,50	2,60	3,00
Lkw, Bus	2,80	3,00	3,10	3,25
Einstreifige Straße (Einbahn)⁽¹⁾				
Mindestbreite für Befahrbarkeit mit Feuerwehr und Lkw ⁽²⁾	3,00	3,00	3,10	3,25
Zweistreifige Fahrbahn mit Begegnungsfall (Überholungsfall, Vorbeifahren)				
Lkw-Lkw, Bus-Bus	5,50 ⁽³⁾	6,00	6,25 ⁽⁴⁾	6,50 ⁽⁴⁾
Lkw-Pkw, Bus-Pkw	4,60	5,25	5,50	6,00
Pkw-Pkw	4,00	4,50	4,80	5,20
Lkw-Rad, Bus-Rad ⁽⁵⁾	3,75	4,00	4,70	-
Pkw-Rad ⁽⁵⁾	3,00	3,50	4,00	-

¹ Unter RVS (Richtlinien für die Anlage von Verkehrsstraßen) werden von der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) herausgegeben, und dienen als Richtlinien für die verkehrstechnischen Sachverständigen; die Richtlinie RVS 03.04.12 bearbeitet den Themenbereich Stadtstraßenquerschnitte, Querschnittsgestaltung von Innerortsquerschnitten.

Da die Richtwerte der RVS (siehe oben) unterschritten werden dienen die Radstreifen in Begegnungsfällen LKW-LKW oder Bus-Bus als so genannte Mehrzweckstreifen.

Die grundsätzlich geringe Breite der Kernfahrbahn (laut RVS) führt zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten. Dies hat jedoch in Bezug auf die Lärmbelastigungen noch nicht die gewünschte Wirkung.

Die RVS 03.04.12 (Tabelle 9) sieht eine Breite von 5,25 Metern für den Begegnungsfall Lkw-Pkw sowie Bus-Pkw (bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h) vor. Im Fall Bus-Bus wäre auch dann noch der Radweg zu benutzen!

Grundsätzlich kann man aus der gültigen RVS eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h argumentieren. Die derzeit geringen Straßenbreiten im Vergleich zur RVS und deren Grundansatz der Reduktion der Straßenbreiten im Verhältnis zur Geschwindigkeit legen eine Geschwindigkeitsreduktion nahe. Grundsätzlich spielt auch die Funktion des Radweges als Mehrzweckstreifen in Bezug auf die Geschwindigkeit eine große Rolle. Die Orientierung der Kernfahrbahn auf 5,2 Meter (bereits am unteren Rand des Möglichen) kommt durch die Radstreifen nicht zur Geltung. (Die Fahrbahn wirkt optisch breit).

4 Planungsüberlegungen

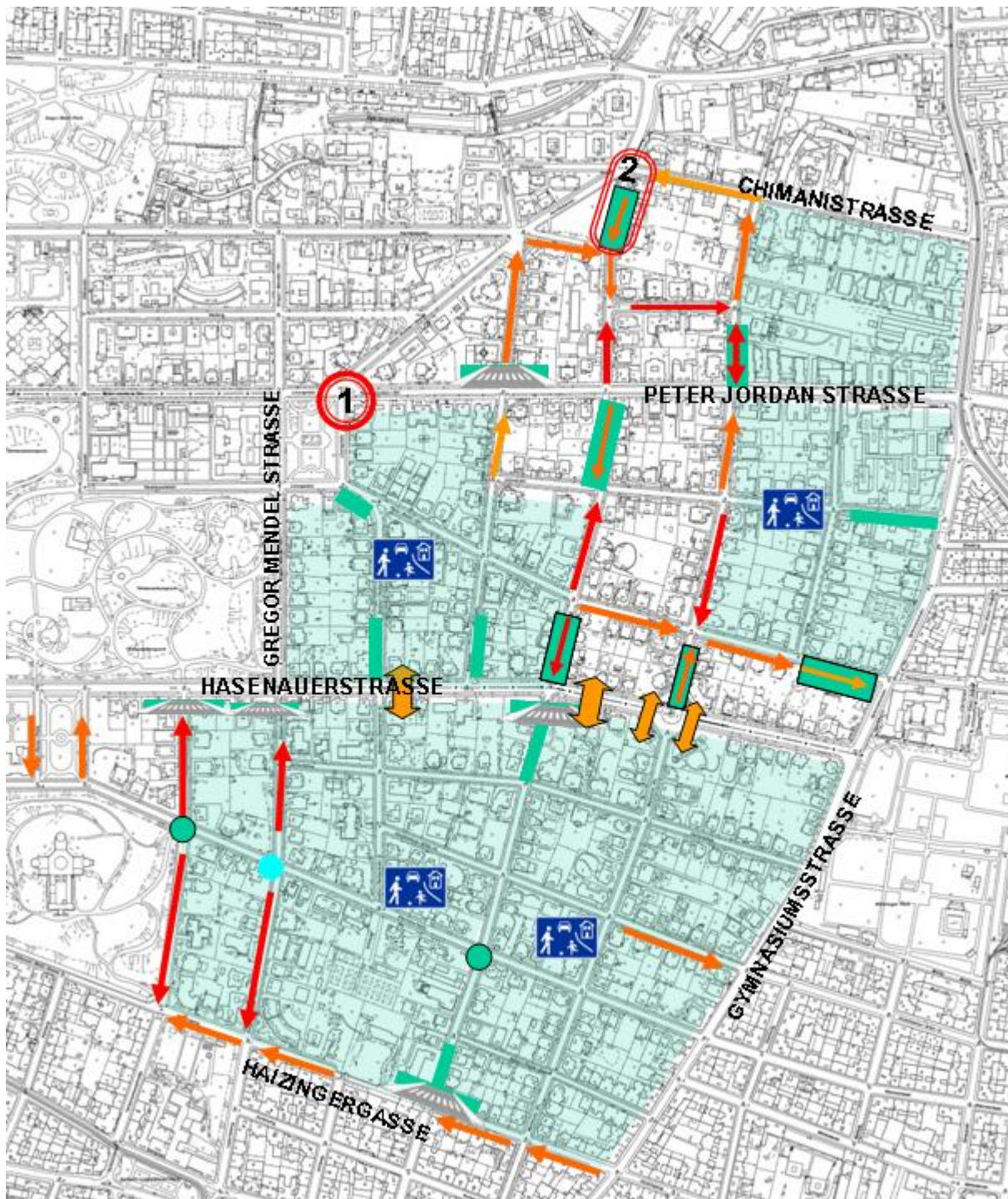
4.1 Grundlegende und aus der Erhebung ableitbare Planungsprinzipien

- Unterbrechung von Durchfahrtsachsen, Ziel: Sukzessive Verdrängung des reinen Durchgangsverkehrs
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr (Attraktivierung von Straßenzügen mit öffentlichem Verkehr, Attraktivierung des Zugangs zu den Haltestellen)
- Erklärung von Straßenzügen mit untergeordneten Verkehrsmengen und geringem Durchgangsverkehrsanteilen zu Verkehrsberuhigten Bereichen; Ziel Verbesserungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fußgeher, Rad, ÖV), Attraktivierung des Wohnumfeldes
- Aufbau von Widerständen in den Zufahrtsstraßen zu den Wohngebieten (punktuelle Maßnahmen: Aufpflasterungen, etc. sowie Straßenabschnittweise Maßnahmen, Gegenverkehrsbereiche, etc.) Ziel: Drosselung der Geschwindigkeiten, Verhaltensänderungen, Steigerung des Aufmerksamkeitsniveaus
- Minimierung der Barrierewirkungen² und Umweltbelastungen im übergeordneten Straßennetz (Gregor Mendel-Straße, Peter Jordan Straße, Hasenauer Straße, Gymnasiumstraße)
- Beibehaltung des gestalterischen „Status-Quo“ und Ausbau durch weitere Verkehrsberuhigende Maßnahmen. Übernahme der bestehenden Planungsprinzipien auch für die Türkenschanzstraße und - soweit möglich - auch für die Gregor Mendel Straße.
- Grundsätzliche Vermeidung von Einbahnregelungen, dadurch Reduktion von „Schleichwegen“







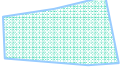


² Barrierewirkungen treten auf, wenn Flächen gleicher Nutzung (Wohnbereiche, Erholungsflächen, etc.) geteilt oder komplementär genutzte Flächen (Wohnen – Erholen) voneinander getrennt werden.

4.2 Planungsmaßnahmen im gesamten Cottageviertel

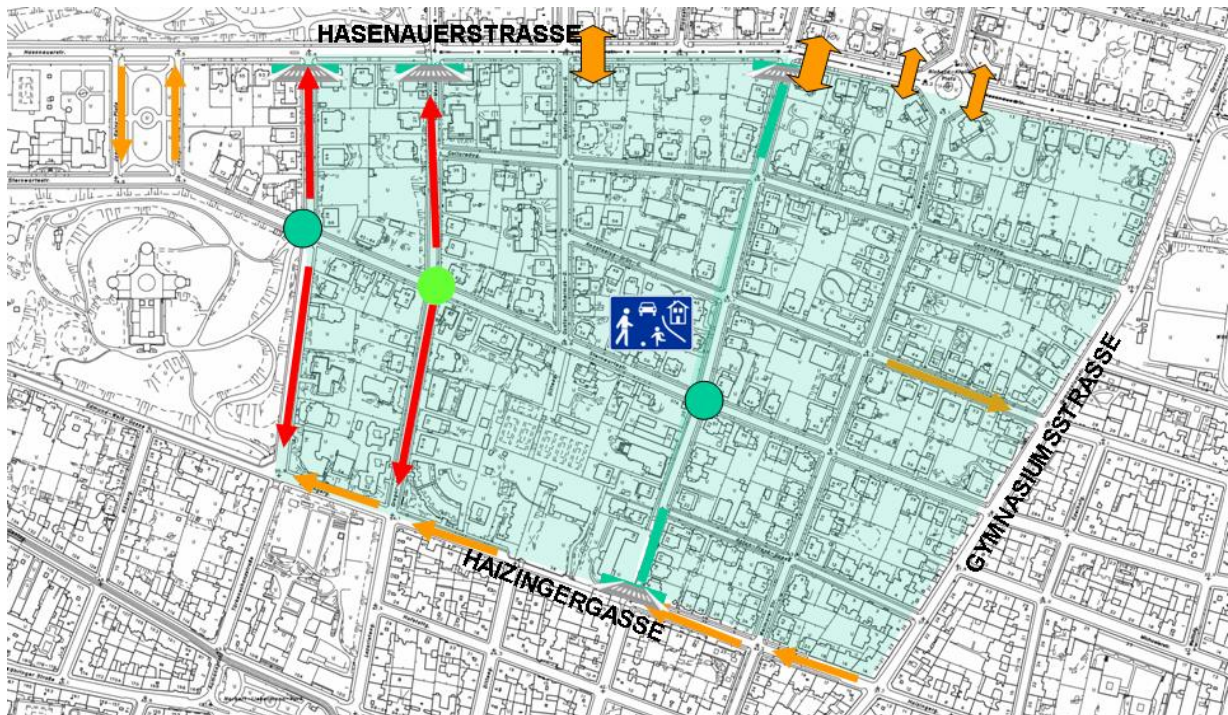
(Maßnahmen der Bezirke sind voneinander unabhängig und beliebig kombinierbar!)



Legende

	Neue Einbahnführung
	Einbahnführung wie im Bestand
	Kreuzungsaufpflasterungen (Bestand/ Planung)
	Kreuzungsgestaltung (Texturänderungen)
	Attraktivierung von Fußgängerübergängen (Textur/ Aufpflasterung)
	Gehsteigdurchziehungen im Fußgängerniveau/ punktuelle Maßnahmen
	Verkehrsberuhigte Bereiche
	Verkehrsberuhigte Bereiche (dt. Signatur) entspricht den österreichischen Wohnstraßen
	Straßenraumgestaltung/ Straßenabschnittsbezogene Maßnahmen

4.3 Teilbereich – Bezirk Währing



Maßnahmen

- Einbahnregelung zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Bereich Gregor Mendel Straße und Türkenschanzstraße
- Einbahnsystem von der Sternwartestraße nach außen Richtung Währing bzw. Richtung Döbling/ Hasenauerstraße gerichtet.
- Aufpflasterung des Kreuzungsbereiches Sternwartestraße/ Türkenschanzstraße (gleiche Verkehrsmengen daher Anwendung analoger Planungsprinzipien wie im Kreuzungsbereich Cottagegasse/ Sternwartestraße)
- Zufahrt dieses Teilbereiches über den Joseph-Kainzplatz und die Sternwartestraße möglich
- In weiteren Schritten Redimensionierung der Querschnitte auf einstreifiges Niveau (im Gegenverkehr)
- Bauliche Maßnahmen in der Gregor Mendel Straße. Deutliche Aufpflasterungen (Gehsteigdurchziehungen im Torbereich Hasenauerstraße – Einfahrt Gregor – Mendel Straße Richtung Norden wie auch in der Ausfahrt Türkenschanzstraße)
- Beseitigung der Barrierewirkungen der Hasenauerstraße durch Texturänderungen bzw. geringfügige Aufpflasterungen (max. 6 cm), Abstimmung mit den Wiener Linien
- Verkehrsberuhigte Bereiche (Reduktion auf Schrittgeschwindigkeiten)

- Torwirkung in Verbindung mit Fahrbahnversätzen im Bereich der Zufahrten zur Cottagegasse
- Minimierung der Barrierewirkungen und Umweltbelastungen im übergeordneten Straßennetz (Gregor Mendel-Straße, Peter Jordan Straße, Hasenauer Straße, Gymnasiumsstraße), optisch hervorgehobene Querungsbereiche mittels Texturänderungen (Pflasterungen) und im Idealfall Aufpflasterungen.
- Deutlich unterschiedliche Gestaltung des Radstreifens in der Hasenauerstraße inklusive Teilanhebung des Niveaus.
- Bündelung von Buslinien sofern Überschneidungen in den Fahrplänen vorliegen.
- Erlassung einer Tempo 30 Zone die das gesamte Cottageviertel unter Einschluss der übergeordneten Straßenzüge, Hasenauerstraße, Gregor Mendel Straße und Peter Jordan Straße (excl. Verkehrsberuhigte Bereiche) umfasst; alternativ Erlassung der Tempo 30 Verordnung für das übergeordnete Straßennetz.

.....
Ao. Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun

September 2009